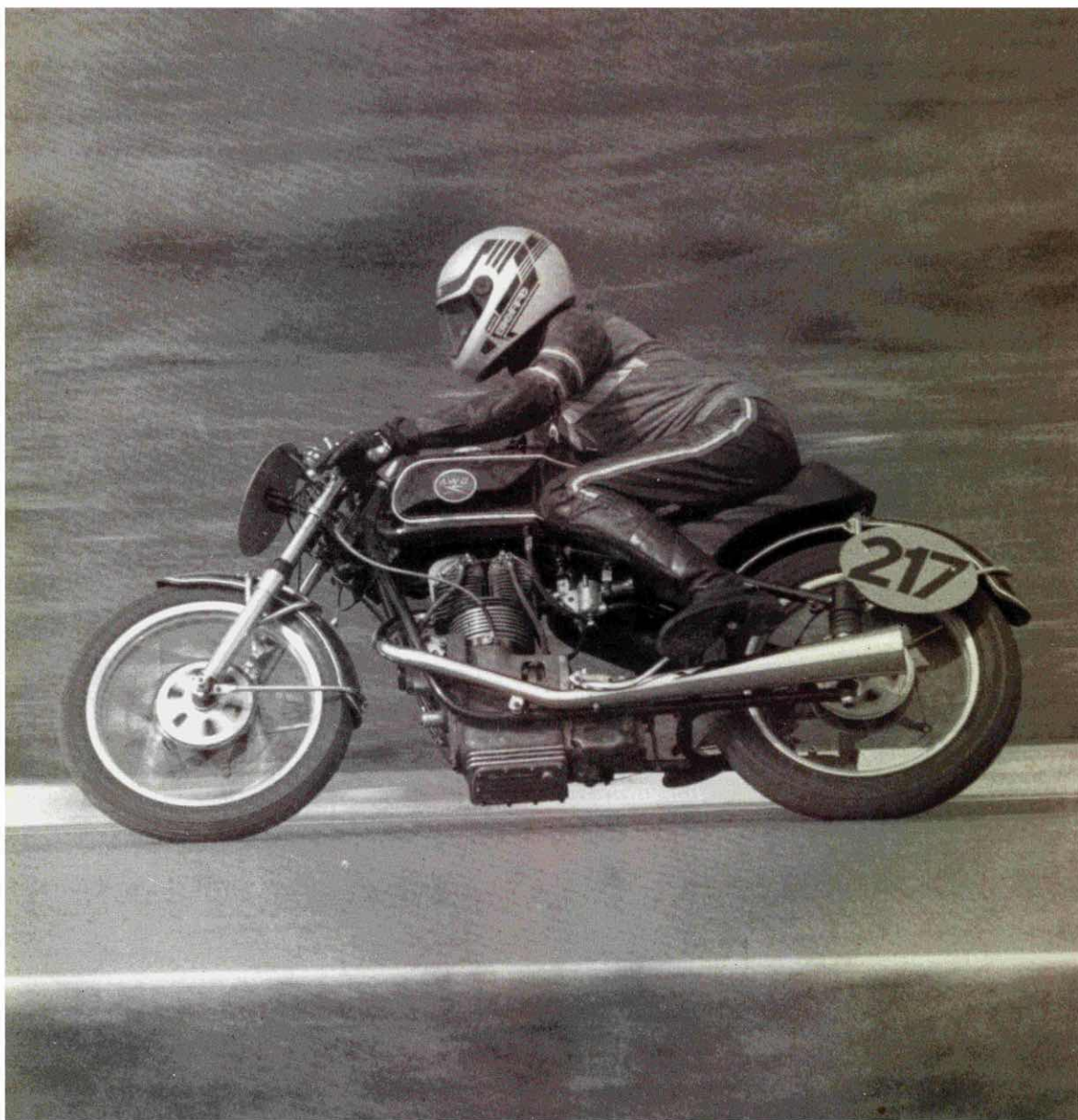


BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 3/1990



NEU!
Jetzt mit
AMA-Nachrichten

AKTUELL:
IFMA-
Wandertips

Dach-Verband

Die Satzung sagt es. Und immer wieder wird es proklamiert:

Der BVDM versteht sich als Dachverband, als Bindeglied zwischen Motorradfahrern, -vereinen, -organisationen, -verbänden und und und.

Um nicht nur Motorradfahrern, einzeln oder in Vereinen, den Beitritt zu ermöglichen, wurde vor geraumer Zeit der Status der Kooperativen Mitgliedschaft eingeführt. Jetzt können Organisationen, Firmen und Verbände als Mitglied die ideellen Ziele des BVDM unterstützen.

Eines der bisherigen Kooperativen Mitglieder ist die „Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte Deutschland e.V.“ (AMA).

Als Sprachrohr einer gesellschaftlich so gut akzeptierten Gruppe wie die Ärzte, hat die AMA eine bedeutende Funktion für die Motorradfahrer.

Es liegt nun im Sinn der Satzung und dient dem Zweck der Sache, wenn die

AMA und der BVDM enger miteinander kooperieren. Dieses Ziel wird beispielsweise angestrebt durch die gegenseitige Unterstützung bei Veranstaltungen. Oder durch den gemeinsamen Stand während der IFMA 1990.

Einen weiteren Bereich der Zusammenarbeit eröffnet diese BALLHUPE.

Im Inhaltsverzeichnis findet Ihr eine neue Rubrik:

AMA-NACHRICHTEN

Unter diesem Titel wird die AMA künftig ihre Mitglieder, aber auch alle anderen Motorradfahrer informieren, was sich in und um die Arbeitsgemeinschaft tut.

Ich wünsche viel Spaß beim Lesen.

Ach, übrigens. Wer sich an das alte Logo der AMA gewöhnt hat, wird sich nun umgewöhnen müssen. Damit es leichter fällt, hier das neue Logo:



Jörg Riepenhusen



Jörg Riepenhusen

Aktuell

Seite

Stufenführerschein in der EG	4
Vereinbarung zwischen IfZ und Motorradzeitschriften	4
Bestätigung zur Veranstalterhaftpflichtversicherung	5
Ausblick auf die IFMA 1990.	6

Zeitgeschehen

BVDM-Frühlingsfest in Gochsheim	7
Besuch der AMA-Jahreshauptversammlung	8

Sport

Bericht über die Deutschlandfahrt 1990, mal ganz anders . .	14
Motorradrennen in der DDR	14
Die Enzianrallye 1990.	15

Service

Clubadressen	19
------------------------	----

AMA-Nachrichten

.	9
-----------	---

Termine

.	10
-----------	----

Kleinanzeigen

.	12
-----------	----

Länderecke

.	13
-----------	----

Leserbriefe

.	17
-----------	----

Von den Pressestellen

.	18
-----------	----

Panoptikum

.	5, 14, 15 und 16
-----------	------------------

IFMA-Hallenplan

.	20
-----------	----

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle

Zentrale Adresse für alle Fragen:
René Kegelmann, Dorfstr. 28, 5970 Plettenberg, Telefon 02391 - 10657

BVDM-Versicherungsservice

Für alle Versicherungsfragen

Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bitburg, Tel. 06561 - 12362 oder 12852

BVDM-Service – Verkäufe aller Art

Brigitte Stepan, Dorfstraße 28, 5970 Plettenberg, Telefon 02391 - 14252

Mitgliederverwaltung, Beiträge,

Vorstandsdaten, Clubwechsel

Margott Witke, Aldekerker Straße 14 a, 4150 Krefeld, Telefon 02151 - 712297, Sparkasse Krefeld (BLZ 32050000), Konto 94 000 262

Sport, Touristik, Wettbewerbe

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup, Telefon 02501-13322 oder 24877 (Ansagedienst)

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen

Redakteur: Peter J. Großheimann

Autoren in Heft 3/90:

Uwe Goldammer, Dr. K. Gullery, Henning Knudsen, Ralf Kühl, Harald Linke, nn, Harald Platz, Silke Stolley, H. Vierlicht, Wännä, Dr. Peter Paul Zehner

Gewerbliche Anzeigen: Redaktion

Layout: Jörg Riepenhusen

Druck: trost-druck, Xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe, Belegexemplar erbeten.

Titelbild:

Der westlichen Konkurrenz auf und davon.

Renn-AWO auf dem Schleizer Dreieck.

Foto: Jörg Riepenhusen

Die nächste BALLHUPE erscheint am 6. November 1990.

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist der 4. Oktober 1990.

EG sagt NEIN zum Stufen- führerschein

In der Sitzung vom 12. Juni 1990 hatte das Europäische Parlament in Straßburg die Aufgabe, über einen EG-Vorschlag zur Vereinheitlichung des europäischen Führerscheinrechts abzustimmen. Schon im Vorfeld dieser Parlamentssitzung hatte es heftigen Streit über die EG-Vorlage gegeben, die unter anderem für Motorräder einen noch unsinnigeren Stufenführerschein vorsah, als den jetzigen deutschen, der ursprünglich als Muster für die EG dienen sollte (siehe BALLHUPE 2/89).

Der BVDM hat in einem Schreiben an die Abgeordneten des Europaparlaments vom 9. Mai 1990 seine Bedenken gegen den EG-Vorschlag zum Ausdruck gebracht. Zusammen mit dem Druck anderer Verbände und Organisationen hat dies letztendlich dazu geführt, daß die zuständige EG-Kommission in seiner neuen Vorlage den Stufenführerschein fallen ließ. Das Europaparlament hat dies zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Bundesverkehrsminister will sich allerdings noch immer nicht so eindeutig verhalten, wie das Europaparlament. Das Parlament hat nur empfehlende Funktion gegenüber der EG, und die ist sich in vielen Bereichen des Führerscheinwesens überhaupt nicht einig. Außerdem steht der deutsche Einigungsprozeß vor der Tür, der ebenfalls eine Angleichung ost- und westdeutscher Vorschriften bedeutet. Auch das hat möglicherweise Folgen für die weitere Beurteilung des Stufenführscheines.

Unstimmig, umstritten und uneinheitlich ist immer noch die Einordnung von Motorrädern mit Beiwagen: Als zwei-, drei- oder gar vierrädrige Fahrzeuge, wobei in einigen EG-Ländern erworbene Führerscheine für Vierradfahrzeuge zum Führen von Gespannen berechtigen könnten.

Henning Knudsen

Neues Argument zwischen IfZ und Motorradfachpresse:

Keine überzogenen Darstellungen

Ein neues, weitergehendes Gentlemen Agreement haben Chefredakteure von vier Motorrad-Fachzeitschriften mit dem Institut für Zweiradsicherheit e.V. (IfZ) getroffen.

Das neue Agreement löst eine ähnliche Vereinbarung ab, die im Jahr 1985 geschlossen wurde. Die versammelten Chefredakteure vereinbarten:

- Überzogene Anlehnung an sportliche Fahrweisen (wie Hintern raus oder Knie auf dem Boden) werden in Zukunft auf dem Titel generell und im Heft auf öffentlichen Straßen vermieden. Wenn im Heft Fotos abgedruckt werden, die auf Rennstrecken aufgenommen worden sind, achten sie darauf, daß der Ort „Rennstrecke“ im Foto zweifelsfrei erkennbar ist.
- Die Unterschiede von Test- oder Rennstrecke einerseits und Straßenverkehr andererseits noch deutlicher machen.
- Auch im Testteil jede Aggressivität zu vermeiden, indem Tenor und Diktion der Texte ebenso wie die Auswahl der Worte dem Sinn des Agreements angepaßt werden.
- Keine Höchstgeschwindigkeitsangaben aus den Tests auf dem Titel zu drucken.
- Alle abgebildeten Fahrer auch weiterhin mit eingeschaltetem Fahrlicht zu zeigen.

- Auch weiterhin alle Fahrer durch besondere vorbildliche Kleidung auszuzeichnen.
- Wheelies auf der Straße grundsätzlich vermeiden.
- Keine Motorräder mit mehr als 74 kW oder 100 PS Motorleistung zu testen, zu besprechen oder vorzustellen, die in der Bundesrepublik Deutschland auch in einer 100 PS-Version verfügbar sind.

Eine Vereinbarung mit ähnlichen Inhalten über die Gestaltung der Werbung für Motorräder hat das Institut für Zweiradsicherheit bekanntlich 1984 mit den Motorrad-Herstellern und -Importeuren getroffen. „Seither ist die Aggressivität der Ansprache an die Motorradfahrer, insbesondere das Betonen von Höchstgeschwindigkeiten und Beschleunigungsvermögen fast gänzlich aus den Anzeigenmotiven verschwunden“, freut sich Verkehrspädagoge Dr. Hubert Koch.

Versicherungsservice braucht Erholung

Vom **10. August 1990 bis zum 8. September 1990** flüchtet der BVDM-Versicherungsservice vor seinen Aufgaben in die Ägäis. Hier will keiner was von Versicherungen wissen und deshalb kann man sich dort auch prächtig erholen. Eure Anfragen legt deshalb bitte auf Eis, bis ich wieder da bin.

Harald Platz

Aktionswoche gegen Streckensperrungen

Die bundesweite Interessengemeinschaft gegen Streckensperrungen, der auch der BVDM angehört, veranstaltet Anfang September eine Aktionswoche gegen Streckensperrungen.

Die Auftaktveranstaltung:

1. September 1990

Demonstrationsfahrt und Kundgebung in Bonn.

Beginn: 13.00 Uhr

Ort: Bonn-Auerberg,
An der Josephshöhe, B 565

Info: 0241-31971

Die Abschlußveranstaltung:

8. September 1990

Demonstrationsfahrt und Kundgebung in Bonn. Übergabe der Unterschriften.

Beginn: 12.00 Uhr

Ort: Raststätte Siegburg-West,
Richtung Bonn

Info: 0621-516784

(Di. und Do. von 13.00 bis 18.00 Uhr)

Weitere Informationen: BVDM-Geschäftsstelle oder IG Streckensperrungen
Karsten Herrmann, Am Kälberanger 16, 3340 Wolfenbüttel, Telefon 05331-71421

Neue Leute braucht das Land

Part I

(JR) Als Vertreter für den ausgestiegenen Hubert Finkeldey hat der BVDM-Vorstand am 9. Juni 1990 Ralf Kühl kommissarisch zum 2. Vorsitzenden ernannt. Ralf hat folgende Adresse: Spitzweg 7, 8000 München 70, Tel. 089 - 7 212102.

Ralf gehört dem Arbeitskreis Streckensperrungen an. Über seine Arbeit war in den letzten Ausgaben der BALLHUPE bereits zu lesen.

Neue Leute braucht das Land

Part II

Nur noch ein paar Monate, dann ist Weihnachten längst vorbei, aber die Vorstandswahl steht vor der Tür. Wie in jedem guten Verein oder Verband darf auch dann wieder gewählt werden.

1991 sind sogar viele Posten neu zu besetzen. Im Bericht über die letzte Jahreshauptversammlung war nachzulesen, daß Margot Wittke, Horst Orlowski und Heinz Sauerland ihre Ämter definitiv niederlegen. Außerdem ist Hubert Finkeldey bereits vor geraumer Zeit zurückgetreten.

Es gehört sich eigentlich für einen Verband von der Größe des BVDM, daß mögliche Nachfolger nicht erst auf der Jahreshauptversammlung dem wählenden Publikum vorgestellt werden. Deshalb bittet der Vorstand innigst darum, daß sich ALLE Gedanken darum machen, ob sie selbst, oder wer für einen Vorstandsposten in Frage kommt. Vorschläge schreibt bitte auf und schickt sie möglichst bald an den amtierenden 1. Vorsitzenden, Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11.

Alle genannten Personen werden einzeln angesprochen. Wenn sie zu einer Kandidatur bereit sind, werden sie in der letzten BALLHUPE vor der Wahl, das wäre die Ausgabe 1/91, kurz vorgestellt.

So muß niemand die „Katze im Sack“ wählen.

Übrigens, Horst' Briefkasten kann viele Briefe fassen. Haltet Euch deswegen nicht zurück.

BALLHUPE 3/90

Neue Leute braucht das Land

Part III

Nicht nur Vorstandsposten gibt es im BVDM. Noch immer drohen Arbeitsbe- reiche mangels geeigneter Besetzung zu verfallen. Ein besonderer Bedarf besteht im Bereich der Mitgliederwerbung und Clubbetreuung.

Gerade im zweiten Fall öffnet sich ein weites Betätigungsfeld für Motorradfahrerinnen und -fahrer, die gerne mal durch die Gegend düsen, und dabei Spaß daran finden, sich hin und wieder mit anderen Motorradfahrern zu treffen. In der Clubbetreuung geht es darum, einen steten Kontakt zu den Clubs eines bestimmten Bereiches zu halten. Neuerungen im BVDM-Bereich mitzuteilen. Clubs zur aktiven Mitarbeit anzuregen, oder Veranstaltungen der Vereine zu besuchen.

Zu den Aufgaben gehört auch der Besuch neuer interessierter Clubs, um ihnen den BVDM vorzustellen. Alle, die jetzt aufgehört haben, erhalten von René Kegelmann, Dorfstraße 28, 5970 Plettenberg, Telefon 0 23 91 - 106 57, weitere Auskünfte.

Der Versicherungsservice informiert: Bestätigung der Veranstalterhaftpflichtversicherung

Bisher haben die BVDM-Clubs bei mir immer Versicherungsbestätigungen für

ihre Motorradtreffen angefordert. Viele von Euch glaubten, ohne diese Bestätigung sei kein Versicherungsschutz vorhanden - dies ist falsch:

Jeder dem BVDM angeschlossene Motorradclub ist automatisch haftpflichtversichert, wenn er ein Treffen veranstaltet, auch ohne Meldung und Bestätigung.

Die meisten von Euch benötigen diese Bestätigung garnicht, anderen allerdings wurde zur Auflage gemacht, meist vom Eigentümer des Geländes, einen „amtlichen Wisch“ vorzulegen. Aus diesem mußte der Versicherungsschutz erkennbar sein und dann wurde die Genehmigung für's Treffen erteilt.

In Zukunft also bitte nur noch eine Bestätigung über Versicherungsschutz anfordern, wenn irgendwer diese verlangt.

Wird von Euch aber eine Orientierungs-, Bildersuch- oder Geschicklichkeitsfahrt angeboten, also eine Veranstaltung bei der die Motorräder bewegt werden, und wollt Ihr diese versichern, müßt Ihr unbedingt nach wie vor eine Meldung an mich leiten.

Diese sollte mindestens sechs (6) Wochen vorher bei mir eingehen, da ich wiederum bei der Versicherungsgesellschaft besonderen Schutz beantragen muß. Und der kostet 190,- DM extra, die von Euch zu tragen sind.

Noch Fragen? Meine Telefonnummer steht auf Seite 3 der BALLHUPE.

Harald Platz
Versicherungsservice



Aufi geht's
Foto: Ralf Heidsick

Alle zwei Jahre wieder ist Köln Mittelpunkt der Zweiradwelt. Ausnahmsweise nicht wegen eines besonders schönen Motorradtreffens, sondern wegen der „Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung - IFMA“.

Die IFMA öffnet in diesem Jahr vom 19. bis zum 23. September ihre Pforten. Die ersten beiden Tage sind den Fachbesuchern vorbehalten. Aber auch die restlichen drei Tage werden dem interessierten Besucher kaum ausreichen, um das schier riesengroße Angebot ausgiebig zu betrachten.

Der Veranstalter wird eine Messe der Superlative auf die Beine stellen. Noch mehr Fläche, noch mehr Aussteller, und wohl auch noch mehr Besucher. Damit diese sich wieder den besten Weg durch die Hallen suchen können, ist an allen wichtigen Punkten der Hallen 4 und 9 bis 14 der elektronische Wegweiser **KÖBES** aufgebaut. Über Bildschirme oder Drucker können „Wanderrouen“ nach zig verschiedenen Kriterien zusammengestellt werden.

Eine Route kann beispielsweise zu den Motorradherstellern führen. **Fahrzeuge**, auch Fahrräder, sind in den Hallen 4, 9, 10, 11 und 14.1 zu finden. Sicher wird für viele erfreulich sein, daß die Hersteller sich zum „Motorrad pur“ zurückbesinnen, ich denke da an die letzten Neuerscheinungen Suzuki VX 800 oder Moto Guzzi S 1000. Im übrigen werden aber viele alte Bekannte unter den Typen zu finden sein, setzen die Hersteller doch verstärkt auf die Modellpflege. Ganz bestimmt der richtige Schritt.

Zukunftweisend ist die Ausstellung an umweltschonender Technologie. Jeder Besucher kann die Hersteller dazu ermutigen, dem Beispiel von BMW oder Moto Guzzi zu folgen, und serienmäßig Katalysatoren anzubieten. Entsprechend häufige Anfragen an den Ständen der Hersteller und Importeure wird dort ein Wink mit dem Zaunpfahl sein, wo der Zug hinfährt. Auch wenn es „nur“ schlappe 1,3 Millionen Motorräder sind, die schon 1989 die Straßen bevölkerten, liegt hier doch noch vieles im Argen.

Wer sein Traummotorrad bereits draußen auf dem IFMA-Parkplatz stehen hat, wird sich vielleicht eine Wanderroute durch die Hallen 4, 12.1 und 12.2 von KÖBES zusammenstellen lassen. Dann

findet sie/er immer wieder schöne Ausichten auf bunte Verpackungen. Nein, keine Weihnachtsgeschenke, sondern die Motorradkollektionen der Klamottenanbieter. Ein paar der wichtigsten Trends dürften dabei sein, daß Kunststoffe dem Leder immer mehr ans Leder gehen, daß Sicherheit auch chic sein kann, und daß die traditionelle Farbe Schwarz den bunten Pellen zunehmend weicht. Ein längerer Blick lohnt sich dabei sicher auf die Auslagen der Hersteller, die „Keprotec“ für Motorradbekleidung verarbeiten.

Die schönste Wanderoute führt sicher durch die Hallen 4 und 10.2, 12.2 und dem Vorplatz der Halle 0. Nicht nur weil der BVDM seinen Motorradtreffpunkt in der Halle 4 hat, sondern weil auch manch anderer Augen-, Ohren und Gaumenschmaus zu finden sein wird.

Die Ohren kommen auf ihre Kosten, wenn am Samstag und Sonntag jeweils von halb acht bis abends um sechs draußen auf dem Vorplatz der Halle 9 verschiedene Rock-Gruppen ihr Können zeigen.

Die Augen kommen zum Zuge, wenn die verschiedenen Fahrsimulatoren und Turniere besucht werden.

Neu aber sind die Gaumenfreuden. Der Verein „Fresh Fantasy“ macht sich für den „Spaß am Motorrad ohne Alkohol“ stark. Den Mittelpunkt des Standes in der Halle 12.2, Gang G, Stand 75 bildet eine **Softbar**, an der es die interessantesten Frucht-Mix-Drinks zu probieren gibt. Eine entsprechende Broschüre gibt es auch dazu.

Wessen Körper noch nicht geschlaucht genug ist, der kann sich am Stand der AOK Köln (Halle 4, Gang A, Stand 11) durchchecken lassen. Anhand verschiedener Geräte wird die individuelle Fitneß festgestellt. Futtertips und eine Softbar bietet eine Ecke des Standes.

Die richtige Erholung für den messelmüden Motorradfahrer bietet aber zweifelsohne der Motorradfahrertreffpunkt des BVDM in Halle 4, Gang C, Stand 2.

Neben dem Ruheraum zur Erholung bietet der Treffpunkt aber auch eine Fülle an Informationsmöglichkeiten. Das neue Notfall-Set wird vorgestellt. Es handelt sich um ein speziell für Motorradfahrer

zusammengestelltes Erste-Hilfe-Päckchen. Passend zu dem Thema wird auf einer Aktionsfläche das richtige Helmabnehmen geübt.

Weitere Themenschwerpunkte sind die Sicherheit für Motorradfahrer und die Umwelt.

Außergewöhnlich aber ist, daß sich Vertreter vieler europäischer Motorradfahrerverbände beim BVDM ein Stelldichein geben werden. Sie, und jeder andere Besucher, haben die Möglichkeit, sich dabei mit einem besonderen Gast zu unterhalten:

Dem Repräsentanten eines russischen Motorradfahrerverbandes.

Mit von der Partie ist die Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte Deutschland e.V. (AMA). Voraussichtlich am Samstag wird die AMA zwei Persönlichkeiten auszeichnen, die sich aus ärztlicher Sicht mit richtungsweisenden Entwicklungen um die aktive und passive Sicherheit von Motorradfahrern verdient gemacht haben. In diesem Jahr geht die Auszeichnung an einen Verkehrspädagogen und einen Motorradsportler.

Ausgeruht und mit den neuesten Informationen vollgestopft bleibt eigentlich nur noch ein Weg zu gehen. Dieser endet in der Halle 10.1, Gang 10, Stand 60. Dort residiert das Bundesverkehrsministerium. **Und dort laßt Ihr alle Euren Unmut gegen den Stufenführerschein, und was Euch sonst noch alles gegen den Strich geht, raus!! Danke.**

Jörg Riepenhusen

Urlaub in Schweden

Der schwedische Verein „Vätterbygdens MC-Klubb“ bietet Motorradfahrerinnen und -fahrern, die ihren Urlaub in Schweden verbringen wollen, den clubeigenen Campingplatz „Camp VMCK“ in Domsand, Bankeryd, zehn Kilometer von Jönköping an. Der Platz ist mit Toiletten, Wasch- und Spülräumen ausgestattet, nur 200 Meter entfernt bestehen Bademöglichkeiten im Vätternsee. Das Klubhaus ist reichhaltig ausgestattet, zum Platz gehören auch Grillplätze und eine Minigolfanlage. Preis: 15 skr. pro Person und Tag. Info: Camp VMCK, Vätterbygdens MC-Klubb, Box 20, S-551 12 Jönköping 1, Telefon 036 - 7 85 47.

Kinder an die Macht

Das BVDM-Frühlingsfest

Die Gochsheimer hatten gerufen, und überall hatte man sie gehört. Rund 200 Motorradler trafen sich zum Frühlingsfest, bei dem aber die Kinder den Ton gaben.

Eine große Wiese mit prächtigem Blick auf die Schweinfurter Umgebung und Gochsheim bildete die Grundlage für die Besucherzelle. Und Zelte waren da. Ein großes für alle, ansonsten reichte die Bandbreite vom Volkseigenen Produkt bis zum Rieseniglu, made in Werweißwo.

Dazu hatten die Mitglieder vom MV GOCHSHEIM den großen Lichtschalter gefunden. Das T-Shirt reichte als dickstes Kleidungsstück völlig aus.

Die Sonne dürfte dann auch die letzten finsternen Gedanken aus den Köpfen der Veranstalter gestrahlt haben. Denn noch am Montag vor dem Treffen waren tiefdunkle Wolken über der ganzen Chose. Der Grund: Die Veranstaltungswiese ist Gemeindeseigentum, es handelt sich um eine ehemalige, begrünte Mülldeponie. Ein Landwirt hat das Nutzungsrecht, das heißt, er darf das Heu einfahren. Aller-



dings muß er genehmigte Veranstaltungen zulassen. Obwohl das Frühlingsfest genehmigt war, versuchte er, es durch eine einstweilige Anordnung verbieten zu lassen. Am Donnerstag vor dem Treffen hatten die zuständigen Richter ihm aber den Antrag um die Ohren gehauen - kostenpflichtig -.

Die Ersten, die sich suchten und fanden, waren die Kinder der Gäste. Dazu gab es einen Kindertreff - da wo die Spielgeräte aufgebaut waren. Überhaupt stand der ganze Nachmittag im Zeichen der Kinder. Neben Sackhüpfen, Eierlaufen (mit Bällen) und Hula-Hop gab es viel zu entdecken. Peinlich wurde es für die Erwachsenen, als es ans Sackhüpfen ging.

Zwar fabrizierten die kleinen Kinder genauso viele Bauchlandungen wie die etwas größeren. Verletzt haben sich aber nur die Kinder mit den Bärten und den tieferen Stimmen. Jaja, Alter schützt vor Torheit nicht.

Sang- und klanglos ging etwas später die BVDM-Vorstands- und Referentencrew beim Tauziehen unter. Leute, das müssen wir noch üben.

Klangvoll wurde es, als eine Musikgruppe zum Tanz aufspielte. Dazu führten einige Gochsheimer ein paar Tänze vor, daß einem schon beim bloßen Zusehen schwindelig wurde. Die letzten Tänzer aber waren - die Kinder.

Als dann später der Himmel auf „Nacht- und Sterne-Muster“ umtapeziert war, tummelte sich ein Teil der Besucher um das Lagerfeuer. Der Rest wärmte sich an den Vol.-%, aber ganz gesittet.

Es ist nur gut, daß „Benzin reden“ nicht die Umwelt verschmutzt. Sonst wäre bei den vielen Gesprächsgrüppchen sicher ein breiter Spritstrom den Hang hinuntergerauscht.

So sah der Sonntag, außer einigen müden und humpelnden Gestalten, nur zufriedene Gesichter. Insbesondere, weil kein Zelt trockengewischt werden mußte.

Dieses Treffen hat sich selbst für die weiteste Anfahrt gelohnt. Vielleicht nicht die weiteste, aber die längste Anfahrt dürfte Klaus Kunath aus Dresden mit seiner 70er Simson gehabt haben. Zwei Tage war er jeweils unterwegs.

Ich spreche sicher im Namen aller, wenn ich sage: „Gut gemacht!“

H. Vierlicht



Besuch der BVDM-Geschäftsstelle bei der AMA-Jahreshauptversammlung

Am 9. Juni 1990 fuhren René Kegelmann und ich zur AMA-Jahreshauptversammlung nach Borken.

Nach einem sehr guten Mittagessen bot sich uns die Gelegenheit, zur Kontaktaufnahme und zum Gespräch mit AMA-Vertretern und anderen Gästen. Die AMA hatte neben dem BVDM noch einen Club motorradfahrender Ärzte aus Holland sowie Vertreter des Fahrschulverbandes eingeladen. Als Bonbon stellte die Firma Mitsui einige Motorräder für Probefahrten zur Verfügung.

Am Nachmittag fand dann der offizielle Teil statt. Bei diesem Zusammentreffen bot sich uns die Gelegenheit, den BVDM und seine Ziele vorzustellen. Unsere Ausführungen stießen auf reges Interesse.

Schwerpunkte der künftigen Zusammenarbeit zwischen AMA und BVDM sollen im Bereich der Zweiradsicherheit und der Ersten Hilfe von verunglückten Motorradfahrern liegen. Hier wurde mit dem NOTFALL-SET bereits ein erster Schritt getan.

Auf unsere Anregung hin erstellt die AMA eine genaue Beschreibung über den Umgang mit dem Beatmungstubus, der Inhalt des Notfall-Sets ist. Wer den Set live sehen möchte, ist herzlich eingeladen, den BVDM-Stand auf der IFMA zu besuchen. Dort wird er präsentiert.

Außerdem möchte die AMA bei mehr BVDM-Veranstaltungen mitwirken. Desweiteren war eine AMA-Beteiligung auf

dem diesjährigen IFMA-Stand des BVDM im Gespräch.

Über diese und einige andere Punkte wurde im Anschluß ausgiebig diskutiert, bevor es zum Abendessen und dem gemütlichen Teil überging.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns noch einmal recht herzlich bei der AMA für die Einladung bedanken.

Uwe Goldammer

So ruhig müßte die Geschäftsstellenarbeit mal sein.

Foto: Dr. Zehner



„Motorräder aus Berlin“ ist das Motto einer Ausstellung, die vom 23. Juni bis zum Jahresende im Berliner Museum für Verkehr und Technik gezeigt wird. Die zusammen mit BMW veranstaltete Ausstellung soll die längst in Vergessenheit geratene Rolle Berlins als einstige Motorrad-Metropole in Erinnerung rufen und einen historischen Querschnitt von 1901 bis 1990 dokumentieren.

Schon in den zwanziger Jahren bauten hier über 100 Hersteller motorisierte Zweiräder. Mit dem BMW Werk in Spandau gilt Berlin auch heute noch als Motorrad-Standort von internationaler Bedeutung.

Das Museum für Verkehr und Technik in der Trebbiner Straße 9 ist von Dienstag bis Freitag von 9.00 bis 17.30 Uhr und am Wochenende von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

Das Foto vor dem Schloß Charlottenburg zeigt von links: Ein D-Rad, Baujahr 1926 (493 ccm-Einzylindermotor, 12 PS), eine Windhoff, Baujahr 1927 (750 ccm-Vierzylindermotor, 22 PS) und eine BMW K 1, Baujahr 1990.

Foto: BMW

Woher, warum, wohin?

Die Entstehung der AMA

Im Februar 1987 wurde die Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte e.V. (AMA) von einem guten Dutzend Ärztinnen und Ärzten in Kassel gegründet.

Die ursprüngliche Idee geht auf die Initiative eines Kinderarztes zurück als Reaktion auf eine Aussperrung von Motorradfahrern.

Von Anfang an aber ist diese Arbeitsgemeinschaft kein elitärer akademischer Club, sondern findet eine breite Basis in allen Berufsgruppen. Angestellte und Selbständige in verantwortlichen Positionen, die dem oft diskriminierten Ansehen des Motorradfahrers in der Öffentlichkeit sachliche und überzeugende Argumente entgegen halten wollen, sind neben Ärzten und Zahnärzten vertreten. Demnach steht die AMA heute trotz ihrer primären Zielsetzung allen engagierten Motorradfahrern offen. In der Satzung heißt es im § 2 „Ziel“:

1. Zweck des Vereins ist die Förderung ALLER Maßnahmen, die aus ärztlicher Sicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Unfallverhütung und Unfallrettung im Verkehr dienen. Seine besondere Aufgabe sieht der Verein in der Umsetzung und Anwendung dieser Ziele auf die Belange MOTORISIERTER ZWEIRADFAHRER.

Unsere AMA vereint außer einer großen Gruppe an Ärzt-innen-en nahezu aller Fachrichtungen bundesweit Mitglieder mit beruflichem oder freizeitlichem Bekenntnis zum Motorrad:

Forstwirt - Ingenieur - Rechtsanwalt - Designer - Physiker - Notar - Fahrlehrer - Regisseur - Soldat - Pädagoge - Polizist - Geschäftsführer - Optiker - Marktforscher - Steuerberater - Therapeut - Depotverwalter - Unternehmensberater - Handwerker und viele andere mehr.

Der innere Zusammenhalt dieser glücklicherweise völlig inhomogenen Gruppe festigt sich mit zwei jährlichen Tagungen, die vorzugsweise in landschaftlich ansprechender Umgebung mit wissenschaftlichem Programm stattfinden. Als Tagungsthema für den Herbst 1990 findet sich „Fahrtechnik“, die Teilnehmer werden deshalb auch den Odenwald enduristisch erfahren.

Die kontinuierliche Arbeit erfolgt in entsprechenden Teams mit exakt festgelegtem Aufgabenbereich und vorgegebener Zeitplanung. Dazu gehören u.a. Vorträge und Diskussionen zu Sicherheitsfragen bei motorradbezogenen Veranstaltungen oder sonstige Zusammenkünfte dieser Interessengruppen.

Als ärztliche Dokumentation ist die Herausgabe eines AMA-REISERATGEBERS geplant, der Kurz- und Fernreisenden Hilfestellung in Bezug auf gesundheitliche Belange, Vorbeugung und Verhütung geben möchte. Gemeinsam mit dem BVDM wird ab 1990 ein ERSTHELFSSET FÜR MOTORRADFAHRER vertrieben, welches von der AMA zusammengestellt und kommentiert wurde. Parallel dazu entsteht ein kompaktes instrumentelles Notfallset „AMA-VITAL“ für den medizinisch Ausgebildeten.

Zur IFMA vergibt die AMA schon traditionsgemäß Förderpreise für sicherheitsrelevante Entwicklungen und Förderungen der Verkehrssicherheit. Nach der letzten Auszeichnung für die Entwicklung der BODY-GUARD-Protektorenkombi und des ersten elektronischen MOTORRAD-ABS fiel die diesjährige Nennung auf den erfolgreichen Motorradsportler Eddy HAU für sein „soziales Engagement“ als Vorsitzender des Institutes für Verkehrs- und Motorsportpädagogik, d.h., für die Förderung der Jugend- und Verkehrssicherheitsarbeit.

Solange rund zwei Drittel aller Unfälle mit Motorradbeteiligung zu Lasten des Autofahrers gehen und der Verkehrspolitik Motorradfahren als risikoreiches Freizeitvergnügen abstempelt, solange Unverständnis für den durchaus umweltbewußten Motorradfahrer in Aggressionen gegen ihn und sein Ver-

kehrsmittel führt, möchte die AMA „durch Zusammenarbeit mit anderen Organisationen ... ähnlicher oder ergänzender Zielsetzung ... Maßnahmen zur Aufklärung und Information der Öffentlichkeit“ verfolgen, wie dies die Satzung festlegt.

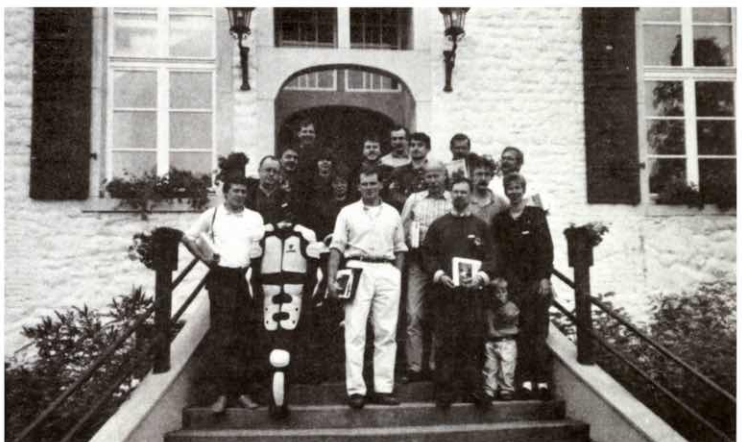
Die Mitgliedschaft in der AMA ist jedem approbierten Arzt möglich, ebenso jedem engagierten Motorradfahrer, der seine berufliche und zweiradbezogene Qualifikation in die AMA-Arbeit einbinden möchte. Letzterem Personenkreis steht ein Stimmrecht in der Vollversammlung auf besonderen Antrag offen. Der Jahresbeitrag beträgt 100,- DM, für Studenten die Hälfte.

Unternehmen und Firmen sind der AMA als fördernde oder korporative Mitglieder ohne Stimmrecht willkommen. Anstatt eines Mitgliedsbeitrages wird eine nicht festgelegte Spende erwartet.

Alle Zuwendungen an die AMA sind wegen des Status Gemeinnützigkeit nach § 3 Nr. 6 Gewerbesteuergesetz und § 3 Abs. 1 Nr. 12 Vermögenssteuergesetz steuerlich geltend zu machen.

Der AMA-Vorstand:

1. Vorstand Dr. Heinz-Peter KRÖLL, Mainzer Straße 85, 5400 Koblenz.
2. Vorstand Dr. Peter Paul ZEHNER, Postfach 546, 6320 Alsfeld.
3. Vorstand Dr. Gunda GRÜBING-RINGER, Osterstraße 21, 3250 Hameln.
4. Geschäftsführer Dipl. Wi. Ing. Michael WALTER, Friedrichstr. 12, 7130 Mühlacker.



Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet **alle 14 Tage sonntags** ab 19.30 Uhr ein Klönschnackabend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstr. 30, 2956 Veenhusen, Telefon 049 54 - 28 75 oder Friedhelm Trautwein, Ringstraße 8, 2958 Ostrhauderfehn, Telefon 049 52 - 612 86

Mittwochstreff

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der Jugendherberge **Wipperfürth**.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Str. 7, 5063 Overath, Tel. 0 22 06 - 810 63

Motorradfreunde Klönschnack-Treff in HH-Sternschanze. Jeden 3. Sonntag

im Monat 10.00 bis 12.00 Uhr. Dieses Treffen gibt es bereits seit 1975! Info: Joachim Kolloch, Tel. 040 - 6915387

BAB-Raststätten-Treffen

Jeden 1. Sonntag im Monat von 10.00 bis 12.00 Uhr treffen sich Motorradfahrer auf den BAB-Raststätten in der gesamten Bundesrepublik. Diese Treffen finden seit 1980 statt! Es werden „Motorrad-treff-Hobby-Manager“ gesucht. Info: Joachim Kolloch, Tel. 040 - 6915387

Motorradfahrerstammtisch

Jeden 1. Sonntag im Monat findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Gespannfahrer Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in **Mainkling** statt. Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon 079 59 - 634

Freunde-Treffen

Alle 14 Tage treffen sich die BMW-Freunde MC Oberberg freitags, ab 19.30 Uhr, in der Cafeteria Mühlenberg in **Wipperfürth**.

Info: Jörg Fischer, Klosterstraße 19, 5272 Wipperfürth, Telefon 0 22 67 - 5607

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwaneck“, Morassienstraße 16 (Nähe Isartorplatz/Europäisches Patentamt), ab 20.00 Uhr.

Info: Martin Vogelmann, Karwendelstr. 17, 8000 München 70, Tel. 0 89 - 77 5308

Tourentreff

Sonntags zwischen 10.00 und 12.00 Uhr am Haus Scheppen am Baldeneysee in **Essen-Werden**. Um rücksichtsvolle Fahrweise wird gebeten.

Info: Ullrich Trilling, Tel. 02 34 - 33 00 78

Jeden Dienstag um 20.00 Uhr trifft sich die Motorradinteressengemeinschaft Soest/Hamm e.V. in der Gastwirtschaft Dieckmann, **Soest**, Jakobstraße 12, bei der Post.

Info: Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12, 4760 Werl, Telefon 0 29 22 - 814 44

IG CX/GL 500

Jeden Donnerstag um 19.00 Uhr trifft sich die IG CX/GL 500 im „Haus Hubertushöhe“ in Essen-Kupferdreh, im Sommer zudem noch sonntags ab 10.00 Uhr. Info: Stephan Lumma, Im Ortfeld 10, 4300 Essen 14, Telefon 0 20 1 - 58 99 44

Gespannfahrer-Stammtisch im PLZ-Gebiet 6:

Die IG-Gespannfahrer im BVDM trifft sich an **jedem ersten Montag** im Monat (3. 9., 1. 10., 5. 11., 3. 12.) um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Darmstädter Hof“ in 6094 Bischofsheim, Darmstädter Str. 44. Interessierte Zwei- und Dreiradfahrer sind herzlich willkommen.

Info: Horst Treber, Telefon 0 61 44 - 84 28

Ortsclub Plettenberg

Jeden ersten und dritten Freitag im Monat trifft sich der BVDM-Ortsclub Plettenberg um 19.00 Uhr in der Gaststätte Schulte am Kahley, Plettenberg, Am Kahley 3. Interessenten sind herzlich willkommen.

Info: Klaus Rode, Brockhauserweg 60, 5970 Plettenberg, Tel. 0 23 91 - 5 08 02

Monatsversammlung der Kasseler Motorrad-Freunde:

An jedem letzten Freitag, im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Schöne Aussicht“ (an der Dönche).

Info: Ralf Simon, Fuldataalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 05 61 - 87 34 20 oder 87 59 73

Jeden Mittwoch treffen sich Motorradfahrerinnen und -fahrer um 19.00 Uhr an der Pauluskirche in **Ulm**.

Info: CVJM Ulm, Matthias Döring, Galgenbergweg 38, 7900 Ulm, Telefon 07 31 - 314 25, Wolfgang Knapp, Markusstr. 3, 7900 Ulm, Telefon 07 31 - 38 31 78. Die CVJM-Motorradgruppe plant auch verschiedene Fahrten (Ori, Freizeit u.ä.).

Gespannfahrerstammtisch:

Ab August an jedem **vierten Sonntag im Monat** um 10.00 Uhr im „Ställe“ (Weißenstein, Kreis 7320 Göppingen). Info: Günter Schmid, Tel. 0 73 34 - 8613

12.08.1990

Motorrad-Training des ADAC Westfalen-Ost in Bielefeld-Quelle, Teilnahmegebühr 90,- DM.

Infos unter Telefon 05 21 - 10 81 - 0

10. - 12.08.1990

1. Motorradtreffen des MSC-Großenheidorn e.V. in Steinhude am Steinhuder Meer. Das Treffen ist ab Großenheidorn/Steinhude ausgeschildert.

Info: Telefon 0 50 33 - 24 11

17. - 18.08.1990

Motorradtreffen der Motorradinteressengemeinschaft Soest/Hamm e.V. in Soest-Meiningsen, Nenngeld: 15,- DM Info: Norbert Homann, Dambergskamp 24, 4700 Hamm 1, Tel. 0 23 81 - 865 49

18.08.1990

Sommer-Ori des MC Geist-Wadersloh, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal. Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

24. - 26.08.1990

Dreitägiges Motorrad-Training des ADAC Westfalen-Ost in Wewelsburg, Teilnahmegebühr 270,- DM (Beifahrer 150,- DM) incl. Vollpension.

Infos unter Telefon 05 21 - 10 81 - 0

25.08.1990

Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal. Info: Ingo Bläse, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf

26.08.1990

Motorrad-Training des ADAC Westfalen-Ost in Bielefeld-Quelle, Teilnahmegebühr 90,- DM.

Infos unter Telefon 05 21 - 10 81 - 0

26. - 29.08.1990

Motorrad-Sicherheits-Training der Firma Schuberth am Nürburgring.

Info: Schuberth Helme GmbH, Postfach 50 29, 3300 Braunschweig, Telefon 05 31 - 38 00 50

01.09.1990

Lippe-Wacholder-Rallye der Motorradfreunde Oerlinghausen.

Info: Reinhold Rosenhagen, Hudeweg 13, 4811 Oerlinghausen.

01. – 02. 09. 1990

4. Brackweder Motorrad-Teilemarkt in **Bielefeld/Brackwede-Gleisdreieck**. Samstag von 9.00 bis 18.00 Uhr, Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr.

07. – 09. 09. 1990

Dreitägiges **Motorrad-Training** des ADAC Westfalen-Ost in Wewelsburg, Teilnahmegebühr 270,- DM (Beifahrer 150,- DM) incl. Vollpension. Infos unter Telefon 0521 - 1081-0

07. – 09. 09. 1990

15. Internationales „Tändsticktreffen“ im Camp VMCK Domsand, Bankeryd, einem Campingplatz nur für Motorradfahrer am Vätternsee in der Nähe von Jönköping in Schweden; Anmeldungen sind nicht erforderlich. Info: Vätterbygdens MC-Klubb, Box 20, S-551 12 Jönköping 1, Tel. 036-7 85 47

07. – 09. 09. 1990

Dreirad-Rallye 1990 des Motorradclubs Höringhausen im Bathildisheim Arolsen. Ausfahrt mit behinderten Kindern, attraktives Rahmenprogramm. Kommt zahlreich, liebe Gespannfahrer! Info: Telefon 05691 - 6057 oder 05634 - 1550.

07. – 09. 09. 1990

21. Internationales Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe in Lemgo.

Info: Karsten Heumann, Hiddeserstraße 134 a, 4930 Detmold, Tel. 05231 - 89907.

08. 09. 1990

Wutzen-Rallye im Pfälzer Wald.

Info: Martin Brede, Auf der Platte 17, 5768 Sundern-Langscheid.

15. 09. 1990

Fahrtraining auf Motorrad-Gespannen in Regensburg, veranstaltet von der TÜV Akademie Bayern/Hessen und Peter Stern.

Informationen und Anmeldungen bei Herrn Wießnet, Telefon 0941 - 64530 oder 09621 - 63624.

15. 09. 1990 — 10.00 – 15.00 Uhr

2. Internationale Joke-Rallye des MC Road-Freaks Eifel. Die Fahrt findet auf einem reizvollen Rundkurs durch Eifel, Hunsrück und Moseltal statt. Für ein reichhaltiges Programm und genügend Zeitgelegenheit ist gesorgt. Die Anfahrt ist bereits am Freitag möglich.

Info: Ralf Nienke, Friedbüschstraße 22, 5506 Zemmer, Telefon 06580 - 446.



22. 09. 1990

Reblaus-Treffen.

Info: Ingo Bläske, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf.

22. – 23. 09. 1990

Gespannfahrerlehrgang des Landesverbandes Saar.

Informationen und Anmeldungen bei Klaus Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen, Telefon 06898 - 40207.

29. 09. 1990

Dieter Bail Gedächtnisfahrt, Insul/Eifel.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15.

05. – 07. 10. 1990

Multi-Europa-Horror-Picture-Show:

Motorradfahrerinnen und -fahrer zeigen ihre Urlaubsdias.

Info: CVJM Ulm, Matthias Döring, Galgenbergweg 38, 7900 Ulm, Telefon 0731 - 31425, Wolfgang Knapp, Markusstraße 3, 7900 Ulm, Tel. 0731 - 383178.

05. – 07. 10. 1990

Wildensteintreffen in Steinachtal/Opf.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53, 8500 Nürnberg, Telefon 0911 - 331753.

13. – 14. 10. 1990

16. Gespannlehrgang für Anfänger in Wermelskirchen. Grundlagen des Gespannfahrens in Theorie und Praxis. Preis 170,- DM (incl. Vollpension).

Info: Horst-Werner Sassenhagen, Sandbüchel 31, 5060 Bergisch-Gladbach 1.

19. – 21. 10. 1990

Das 6. Herbsttreffen der „Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel“ findet in diesem Jahr am vorletzten Oktober-Wochenende statt. Wer schon einmal dabei war, weiß, wie gemütlich es ist (und erhält eine persönliche Einladung). Wer jetzt neugierig geworden ist, wendet sich an Ulrich Meier, Friedenstalstraße 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Telefon 05233 - 5795.

31. 10. – 04. 11. 1990

Herbe-Enduro-Rucksack-Wander-

Tour, der Knüller im Schwäbischen mit den Enduro-Pfadfindern um Friedbert Morsch in der Jugendherberge Tübingen. Kosten: 254,- DM.

Info: Manfred Seiler, Jugendherberge Tübingen, Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002.

23. – 25. 11. 1990

4. Eiffeltreffen der IG-Gespannfahrer

im BVDM. Das Selbstversorger-Treffen findet dieses Jahr in der Schneifel statt. Teilnehmer erhalten nach Überweisung des Nenngelds (Fahrer 10,- DM, Beifahrer über 14 Jahre 5,- DM, Konto 57800 bei der Raiffeisenbank 6097 Trebur, BLZ 50069893) eine detaillierte, durchnummerierte Ausschreibung. Zum Treffen findet eine Zielfahrt statt. Zielfahrtteilnehmer zahlen 5,- DM zusätzlich und vermerken auf der - gut lesbaren! - Überweisung: „ZF“. Nennungsschluß: 01.11.1990.

Info: Horst Treber, Treburer Straße 13, 6094 Bischofsheim, Tel. 06144 - 8428.

Tip

Reflexfolie zum Aufkleben ist meist recht teuer. Es geht aber auch billiger. Heutzutage werden nur noch reflektierende Kennzeichen zugelassen. Da es etliche Formate gibt, werden Blech und Reflexfolie erst beim Prägen zusammengeklebt. Wegen der unterschiedlichen Formate fallen eine ganze Menge Folienreste ab. Diese lassen sich prima als reflektierende Flächen auf Motorradteile kleben. Vorzugsweise natürlich auf Koffer oder Topcase, die ja Gepäckstücke sind, solange sie nicht verschraubt wurden. Dann kann dann auch keiner meckern.

Wie es jemandem auf Gespannzug gehen kann, schildert Silke Stolley

„Ich und Gespann?? Nie wieder!!“
... sprach ich, verkaufte meine „Johanna“, ein BMW-EML Boxer-Gespann, und legte mir eine K 75 zu.

Das Solo-Fahren genoß ich, besonders die Rechtskurven. Ich bekam keine Schweißperlen mehr auf die Stirn. Mir war es sch...egal, ob die Straße schräg war oder nicht, ich hatte ja keinen Beiwagen mehr dran.

Freunde sprachen mir ins Gewissen: „Auch Du wirst wieder Gespann fahren - es ist eine Sucht, auch Du bist davon befallen!“

Pah - Sucht - befallen - die spinnen ja - ich und Gespann - nie wieder!!

Die Zeit verging - der Urlaub kam. Wohin mit den ganzen Sachen??? Mein Gott, auf eine Solomaschine paßt wenig drauf. Hätte ich eine Gespann - nein, nein, nein!

Es gingen drei Jahre ins Land. Auf jedem Treffen, wo ein Gespann stand, war auch ich zu sehen. Ich verstand mich selbst nicht mehr. Eine gewisse Sehnsucht kam in mir hoch bei dem Anblick eines Gespannes.

Ab und zu fuhr ich dann noch mal mit meiner alten „Johanna“.

Was habe ich damals nur gehabt? Es bringt doch nur Spaß, Gespann zu fahren. Als ich von der Tour zurückkam, sah Uwe eine Registrierkasse in meinen Augen.

„Na - wieder auf den Geschmack gekommen?“ Klar, das Thema ist durch, ich kauf' mir ein Gespann. Als ich so sämtliche Informationen gesammelt hatte, was die Kosten betraf, war meine Freude etwas gedämpft und wieder auf dem Boden der Tatsachen. Mensch, ist das Teuer, sich ein Gespann anzuschaffen!

Doch da kam DER TAG - ein Angebot (was dem einen sein Leid, ist dem anderen sein Freud). Eine Unfallmaschine, kam gelaufen, anderthalb Jahre alt - eine K 100 LT.

Ich sah mir das kaputte Ding an, o.k. - der Preis ist in Ordnung. So, und diesen Beiwagen und keinen anderen und diese Farbe. Was macht das denn so zusammen? Schluck - ich wußte nicht, daß ich bei Zahlen die Farbe im Gesicht wechseln kann. Nach drei Stunden waren wir uns einig.

Das war im November 1989, und das Dreirad sollte im März 1990 abholbereit vor dem Laden stehen. Im Januar faßte ich mich an den Kopf. Warum ich erst zum März und nicht schon zum Januar das Dreirad bestellt habe? Ja, die Tage vergingen zäh, verdammt zäh - aber sie vergingen.

Da war er - der Tag! Uwe mußte auf seinen Schlaf verzichten, denn ich war bereits um sechs Uhr wach. Bevor Herr Stahmer sein Geschäft öffnete, standen wir schon vor der Tür.

Da stand sie - Lisa - das Gespann.

Ich war so stolz, mir endlich meinen Traum erfüllt zu haben.

So, nun will ich auch fahren. Alles ist bezahlt und erklärt, einsteigen, Motor an und los ...

Was ist das? Sie fährt von alleine geradeaus! Kein Gegenlenken? Uwe ...!!

Nun, noch bin ich nicht angstfrei in Rechtskurven, aber ich mache bald einen Gespannfahrerlehrgang in Brunsbüttel mit. So Leute, ob ihr es gelaubt oder nicht. Wer einmal ein Gespann gefahren hat, kommt davon nicht los. Es IST eine Sucht!

Private Kleinanzeigen in der BALLHUPE werden für BVDM-Mitglieder kostenlos abgedruckt. Anzeigenwünsche bitte an die Redaktion senden (Adresse im Impressum).

Suche: Club- und Vereinsadressen, die in einem Buch über die „Motorradfahrer-Szene“ abgedruckt werden sollen.

Infos: Michael Kleymann, Am Krützbarg 6b, 2110 Buchholz.

Suche: Preiswerte Suzuki RG 500 Gamma, auch mit Unfallschaden, außerdem kostenlose ausgelesene Motorradzeitschriften.

Uwe Bahrmann, Lindenstraße 23, DDR-7261 Merkwitz.

Verkaufe: NIMBUS (Fisker-Nielsen, Denmark), Bj. 53, 746 ccm, 22 PS/16 kW, TÜV neu, sehr guter Originalzustand, VB 7.000,— DM.

Telefon 0521 - 2081314.

Verkaufe: BMW R 100 RT mit Watsonian Oxford Seitenwagen, alle Extras, Anhänger, vier Sitzplätze, ideales Familiengespann. Preis VB, nicht billig; Inzahlungnahme einer Solomaschine oder Tauschgeschäft möglich.

Tel. 069-728326 oder 069-2380229.

Verkaufe: BMW R 100 RT, 70 PS, Bestzustand, **Kawasaki Z 1100 mit Beiwagen**, Umbau neu, mit TÜV.
Telefon 05655 - 8051.

Verkaufe: Honda Goldwing Gespannbauerteile. Kompletter Maschinenumbausatz (EML-Schwinggabel, EML-Rohrspeichenräder vorne und hinten (mit Mitnehmer), Tachoausschlag, Maschinenanschlußteile, Anschlüsse für EML-Seitenwagen).

Info: Jörg Lux, Telefon 0228 - 621808.

DDR-Motorradfahrer suchen Verbindungen zu Bundesdeutschen MZ-Gespannfahrerinnen und -fahrern.

Kontakt: Thomas Eichel, Schloßparkstraße 29, DDR-9571 Zwickau.

Raum MG/NE/HS/KR: Wer hat Lust auf gemeinsame Touren mit dem Motorrad. Alter. Geschlecht, Nationalität und Motorrad egal, Hauptsache Spaß am Fahren. Spätere Clubgründung denkbar. Bitte meldet Euch bei: Andreas Bauer, Kirchstr. 2, 4050 Mönchengladbach 4, Telefon 02166 - 53504.

Verkaufe: AWO 425 S, Baujahr 1960, mit Papieren, neu aufgebaut, guter Zustand, Motor neu, erst 500 km gefahren, und eine **AWO zerlegt**, Baujahr 1961, mit Papieren, Teile in gutem Zustand, Motor neu (0 km).

Info: M. Jendrusch, Thomas-Mann-Str. 1, DDR-9400 Aue.

Suche: Guterhaltene 80er von Yamaha oder Honda, max. 3 Jahre alt, möglichst im Raum Bergisches Land.

Info: Bernd Luchtenberg, Tel. 02193-1207.

Suche: Für DKW SB 200, Bj. 36, originale Rücklichtkappe u. hintere Bremsbacken. Info: Ralph Pöhland, Schaafgasse 7, DDR-9801 Weißensand i/V.

Wichtig:

Im Falle einer Adressenänderung bitte den Vordruck ausschneiden, ausfüllen uns auf eine Postkarte aufkleben an die Mitgliederverwaltung schicken (Adresse im Impressum).

Name

Straße

Ort

Mitgliedsnummer

Die Herzöge aus der Eifel geben bekannt:

Kein Mensch (BVDM-Mitglied) weiß, was die anderen so in der Nachbarschaft die ganze Saison lang anstellen - ist es nicht so? Darum liegt mir am Herzen, Euch dies einmal mitzuteilen. Nicht was die Anderen tun, sondern was wir machen:

Im Januar 1990 rafften wir uns endlich auf, nachdem es im vergangenen Jahr wieder „Lei(d)tplanckenverletzte und -tote“ gab und riefen alle benachbarten Clubs zu einem Infoabend zusammen. Es kamen auch ca. 30 Leute von 10 verschiedenen Motorradclubs, um unseren Ausführungen zu lauschen.

Durch umfangreiches Infomaterial aus dem BVDM-Archiv machten sich einige unserer Leute schlau über alles, was es zum Thema Lei(d)tplancken und Protektoren zu wissen gibt.

In einem zweistündigen Vortrag und einer anschließenden dreistündigen Diskussion brachten wir unsere Zuhörer dazu, sich mit uns gemeinsam für die Beschaffung und Installation von Lei(d)tplanckenprotektoren einzusetzen.

Für dieses erste Gespräch war unser Ziel erreicht: Wir hatten alle auf das Problem aufmerksam gemacht und eine positive Resonanz erfahren. Ein zweiter Termin wurde vereinbart, **Aktionen für die Beschaffung von Geldern sollten ausgearbeitet werden.**

Zwischenzeitlich richtete ich Anfragen an Kreis- und Straßenbaubehörden, besorgte mir weitere Informationen über amtliche Richtlinien und versuchte regionale Zeitungen für unsere Vorgaben zu gewinnen.

Bei dem zweiten Treffen nun kamen viele gute Ideen auf den Tisch. Motorradtreffen wurden organisiert, Disco-Abende geplant, ein Motorradgottesdienst vorbereitet, der „Tag des Motorradfahrers“ thematisch auf Lei(d)tplancken umgestellt usw. Alle Biker hatten sich voll auf die Sache konzentriert.

Die erste Aktion:

1. Mai 1990, Motorradgottesdienst des **MC DUKES BITBURG**. Ca. 200 (Zweihundert!) Motorradfahrer kamen zum vereinbarten Treffpunkt. Es waren viermal mehr, als wir erwartet hatten. In zwei geführten Convois tourten wir durch die Eifel um dann schließlich zu einer idyllischen Waldkapelle zu gelangen. Ein Mitglied des MC DUKES, Pfarrer von Beruf, zelebrierte einen Wortgottesdienst unter freiem Himmel. Die Kapelle war viel zu klein. Er wies auf die Protektorennotwendigkeit hin und darauf, daß die anschließende Kollekte zu deren Be-

schaffung verwendet würde. Nach der Messe wurde Kaffee und Kuchen verkauft, auch diese Einnahmen wurden hierfür verwendet. **Bilanz: ca. 1600,— DM Gewinn!**

Die zweite Aktion:

5. Mai 1990, „Tag des Motorradfahrers“ in Bitburg. Vormittags wurde vom MC DUKES BITBURG in der Fußgängerzone ein Infostand errichtet und eine Lei(d)tplanke aufgebaut. Ein Unfallmotorrad und eine selbstgebastelte Puppe simulierten einen typischen Unfall mit Planckenkollision. Protektoren standen zum Anfassen und Dagegenschlagen bereit. **Bilanz: Aufklärungsgespräche mit Bürgern und Motorradfahrern.**

Die dritte Aktion:

5. Mai 1990, Orientierungsfahrt des MC DE BURSCHEN EIFEL. Nachmittags wurde eine Orientierungsfahrt durch die Eifel und Luxemburg veranstaltet. Ca. 60 Motorradfahrer nahmen daran teil und fanden sich abends zur Siegerehrung in gemütlicher Atmosphäre auf einer abgelegenen Wiese ein. Bei Lagerfeuer und Musik wurde die tagsüber gefahrene Strecke noch mal Revue passieren gelassen und fieberhaft auf die Pokalverleihung gewartet. **Bilanz: ca. 1.800,— DM Gewinn.**

Die vierte Aktion:

15.-17. Juni 1990, Motorradtreffen des MC DUKES BITBURG. Ein gelungenes, ruhiges und gemütliches Treffen fand in der Eifel, am Ufer der Kyll, statt. Live-Musik an zwei Tagen, Spiel, Lagerfeuer und die herrliche Idylle der Landschaft luden zum Verweilen ein. Auch hier wurde wieder eine Lei(d)tplanke aufgebaut und über das Thema informiert. Spenden und ein Teil des erzielten Gewinns werden für die Protektoren eingesetzt. **Bilanz: ca. 1.500,— DM Gewinn** (bei Redaktionsschluß waren noch keine genauen Zahlen bekannt).

Weitere Aktionen:

14. Juli 1990, Disco-Abend des MC THUNDERBIRDS SEFFERN.

20. Juli 1990, Disco-Abend des MC SCHWIRZHEIM.

In Kürze werden Gespräche mit Behörden stattfinden, bei denen geklärt wird, wenn, wo und wie die Protektoren installiert werden. Noch in dieser Saison werden hier in der Eifel einige Kilometer kurvenreicher Strecken für uns Motorradfahrer entschärft sein.

Ein kleiner Schritt für uns, aber weitere werden folgen. Vielleicht auch bei Euch zuhause!

Harald Platz
MC DUKES BITBURG

Jahreshauptversammlung der IGG

Am 19. Mai 1990 traf sich die Interessengemeinschaft Gespannfahrer (IGG) zu ihrer Jahreshauptversammlung auf dem Gelände des MC Neuhofen bei Ludwigshafen.

Bei strahlendem Sonnenschein begrüßte der erste Vorsitzende Karl-Heinz Preß die 28 anwesenden Mitglieder herzlich, auch bedankte er sich beim MC Neuhofen und bei Werner Mayer für die Überlassung des Clubheims für die Veranstaltung. Der zweite Vorsitzende Eduard Peikert ließ sich entschuldigen, er befand sich als Gespann-Instruktor auf einer Veranstaltung des TÜV Krefeld. Karl-Heinz Preß bewertete das abgelaufene Geschäftsjahr 1989 als erfreulich, in diesem Zusammenhang stellte er besonders die Positive Entwicklung der Mitgliederzahlen heraus. Schriftführer-Horst Treber beklagte die mangelhafte Abstimmung von Terminen innerhalb der IGG im Bundesgebiet; Termine sollten erst mit dem Vorstand abgesprochen und dann veröffentlicht werden.

Die Kasse wurde im April 1990 geprüft, Unregelmäßigkeiten wurden nicht festgestellt. Kassenprüfer Bernhard Köbel wies darauf hin, daß die IGG in den letzten Jahren recht wenig Ausgaben hatte; alle Veranstaltungen konnten kostendeckend abgeschlossen werden. Anschließend wurde der Vorstand einstimmig entlastet; Anträge an die JHV wurden nicht gestellt, was der erste Vorsitzende Karl-Heinz Preß sehr bedauerte.

Unter dem Oberbegriff „Verschiedenes“ überschlugen sich dann die Wortmeldungen. Ein Vorschlag zur guten Kassensituation fand dabei allgemeinen Beifall: 1.000,— DM aus dem Kassenbestand der IGG sollen in die Anschaffung von Lei(d)tplancken-Protektoren investiert werden. Weitere Wortmeldungen zu unterschiedlichen Themen wurden diskutiert, bevor abschließend die Zielfahrt zur JHV ausgewertet wurde. Sieger wurde Gerhard Beisel vor Wolfgang Schmeuser und Günter Schmid. Als erstes Mitglied aus der DRR besuchte Wolfgang Schäfer aus Ost-Berlin eine JHV der IGG, er erhielt einen Ehrenpreis.

Gegen 17.30 Uhr wurde die JHV 1990 von Karl-Heinz Preß geschlossen, die anderen Anwesenden gingen zum inoffiziellen Teil mit Benzingesprächen am Lagerfeuer über. Nach einem schönen Abend, einer kühlen Nacht und einem guten Frühstück machten sich die Gespannfahrer wieder auf die Heimreise.

Deutschlandfahrt

Es ist so wie in jedem Jahr
und mancher findet's sonderbar
ein Wochenende zuzubringen
um mühsam Punkte zu erringen

Die Fahrt, kaum ist sie ausgeschrieben
hat uns zum Schreibtisch hingetrieben
wir forderten die Unterlagen
man wollt sich an Pokale wagen

Die Karten wurden ausgerollt
Kontrollen, die man fahren wollt
wurden schnellstens abgesteckt
und die Routen durchgesehen

Am Samstag, als der Wecker rasselt
alles Scheiße: Regen prasselt
In Regenkombis reingezwängt
Aufi gehts, die Zeit, die drängt

Karte gucken, Gashahn auf
Kontrollen rauf im Dauerlauf
verdammte, noch soviel Kilometer
die Zeit ist knapp, da wird's wohl später
Verkehrte Straße, so ein Mist
wo uns're Konkurrenz wohl ist
Der Sonntagsfahrer macht uns böse
Die Uhr läuft schnell und macht nervös

Die Zielkontrolle: Endlich Schluß
geschafft, vorbei, welch ein Genuß
'ne ruhige Fahrt zum Campingplatz
Zelt aufbau'n, vorbei die Hatz

Am Abend dann Pokalverleih
Für uns war keiner mit dabei
leicht enttäuscht trank man sein Bier
Es gab halt bessere als wir

Die Freundin fuhr mit ihrer Gruppe
gemütlich, ihr war alles Schnuppe
Pokale hin, Pokale her
Ihr lag Gemütlichkeit halt mehr

Hat viel vom Land rundum gesehen
konnt unser Heizen nicht verstehn
In Ruhe, ohne Uhr im Nacken
sollte man die Fahrt anpacken!

Wännä

Motorradrennen in der DDR

Als am 9. Juli 1972 Giacomo Agostini auf seiner 500er MV-Agusta den vorerst letzten Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring gewann, blieben für den Motorradrennsport in der DDR die Uhren stehen.

Das Mekka des Rennsports der sozialistischen Republik wurde nur noch von Fahrern aus dem Ostblock in den Klassen bis 50, 125 und 250 ccm befahren; die einstmals konkurrenzfähigen MZ-Werksrennmaschinen (125 und 250 ccm) starben aus. Von nun an ging der Straßenrennsport der DDR den Weg der kleinen Schritte; doch die motorsportfeindliche Politik bedeutete das Ende zahlreicher Rundstrecken- und Bergrennen. Nach 17 Jahren wurde 1989 die Klasse bis 500 ccm wieder ausgetragen, unter Beteiligung von zwei privat gekauften Honda-Production-Racern. Bedingt durch mangelnde Trainingsmöglichkeiten und hoffnungslos unterlegenes Material hatten DDR-Rennfahrer bei EM- oder WM-Läufen keine Chance, sich überhaupt für das Rennen zu qualifizieren. Rennfahrer, die sich privat an Auslandsrennen beteiligten, wurden gar von der Obersten Motorsportkommission

der DDR gesperrt. Der Sachsenring, die 8620 Meter lange Rennstrecke bei Hohenstein-Ernstthal, zwischen Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und Zwickau gelegen, ist die berühmteste Strecke der DDR. Die Finanzierung erfolgt durch einen ortsansässigen Club. Es mangelt an Geld, aber auch an Asphalt zum Ausflücken der Strecke. Die Streckenföhrung hat sich seit Ago's Zeiten - bis auf eine zusätzliche Schikane - nicht geändert. Von Sicherheit kann angesichts einer Stadtdurchfahrt und fehlenden Sturzräumen keine Rede sein, namhafte Automobilrennsportler der DDR verweigern einen Start seit Jahren. Der Gedenkstein für den am 12. Juni 1969 tödlich gestürzten britischen Rennfahrer Bill Ivy wurde wegrationalisiert.

Das 1923 entstandene „Schleizer Dreieck“, die älteste Naturrennstrecke Europas in der Nähe von Plauen, ist die schönste und sicherste Rennstrecke der DDR. Unter den emsigen Bemühungen des Rennleiters Gerhard Elschner wurden gefährliche Abschnitte eliminiert, die Strecke um 840 auf 6791 Meter verkürzt. Hier finden in diesem Jahr auch wieder interessante Rennen statt, beispielsweise das internationale Schleizer Dreieckrennen am ersten Augustwochenende.

nn



Family-Run auf der Rennstrecke Schleiter Dreieck (DDR). Foto: Jörg Riepenhusen.

Eine ganz besondere Art Motorrad zu fahren!

Über die Erfahrungen eines Enzianrallyisten

Irgendwann in diesem Frühjahr faßte ich den Entschluß, nach vielen Überredungskünsten durch einen Freund, doch endlich einmal an einer Orientierungsfahrt teilzunehmen. Gesagt, getan. Die Ausschreibung für die Enzian-Rallye 1990 wurde angefordert. Mit der festen Absicht, nur ja keine Gewinnambitionen zu entwickeln, studierten Thomas und ich eines Sonntags die geforderte Karte um die günstigste Strecke für die Zielfahrt zu ermitteln. Dies war eigentlich ganz schnell erledigt. Wie wir später erfuhren, war die von uns gewählte Strecke genau die, wie sie auch 60 andere Teilnehmer benutzen würden.

Am Mittwoch, dem 14. Juni, wurden die Koffer fürs Motorrad gepackt. Man glaubt garnicht, was sich für drei Tage so alles einpacken läßt. Die letzte Nacht verging dann auch wie im Fluge und am Donnerstag morgen wurde meine Frau, sie war hellauf begeistert, um 7.00 Uhr

früh geweckt. Frühstückten und ab aufs Motorrad.

Um diese Uhrzeit ist in München noch alles ruhig und so war ich schnell auf der Autobahn Richtung Ingolstadt.

Gerade als es so richtig langweilig wurde, stellte ich fest, daß der Sprit wohl nicht mehr bis Ingolstadt reichen würde. An der Raststätte war ich gerade vorbei - nächste Tankstelle 60 km weiter - also runter von der Bahn und Tankstelle suchen. Morgens um 9.00 Uhr mit leerem Tank kann die nächste Tankstelle unheimlich weit weg sein.

Mit vollem Tank traf ich dann gegen 9.30 Uhr in Baar, im Café Wolff, ein. Thomas wartete schon und so wurde noch schnell die Nennungskarte abgestempelt, ein paar Motorräder bestaunt und ein paar Minuten später waren wir schon auf dem Weg nach Reichertshofen, um dort den ersten Buchstaben des zu

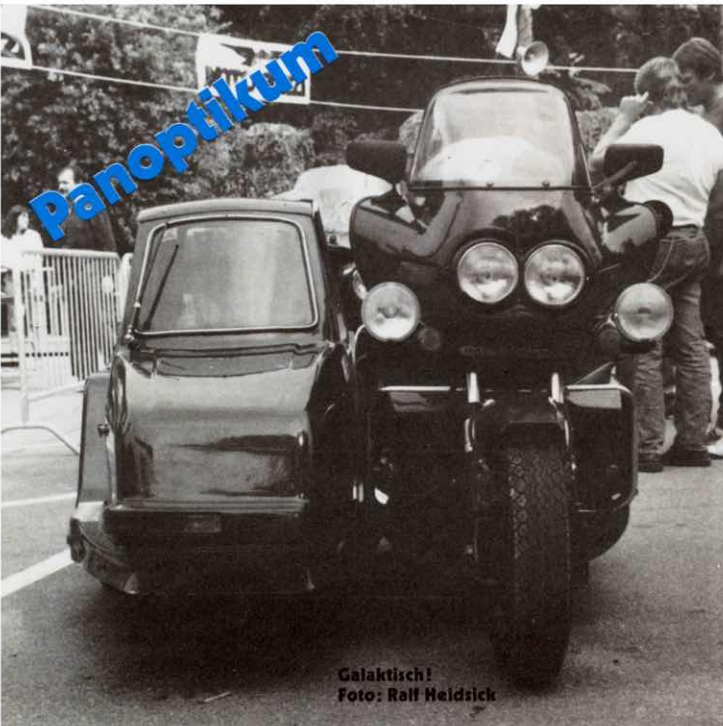
erfahrenden Wortes „ROTHOLZ“ zu erhalten.

Von Reichertshofen aus führte Thomas mich über viele kleine Straßen und einen nicht eingeplanten Feldweg nach Olching. Dort trafen wir die ersten anderen Teilnehmer wieder. Von Olching aus führte uns der Weg nach Tutzing am Starnberger See. Jetzt ging es wieder über Staats- und Kreisstraßen weiter bis Habach. Da in diesem Ort keine Tankstelle zu finden war, traf sich alles in der einzigen Kneipe. Später sollte sich herausstellen, daß dort schon viel Zeit verloren ging, denn um keine Strafpunkte zu erhalten, mußten alle bis 18.30 Uhr im Zillertal eintreffen. Wir hielten uns in Habach nicht lange auf, sondern fuhren gleich weiter nach Ohlstadt. Von dort ging es weiter nach Leutasch in Tirol. Auf dem Weg dorthin überkam uns dann die Idee doch einen „kleinen“ Umweg über den Ammersattel und den Fernpaß zu fahren.

Wie wahrscheinlich viele Leser bestätigen können, handelt es sich hierbei um zwei sehr schöne Paßstraßen, mit einer Einschränkung, es sollte trocken sein. Mit unserem Glück gelang uns das leider nicht. Es sollte wohl so sein!

Ab der Auffahrt zum Fernpaß schüttete es wie aus Kübeln. Dadurch waren wir motiviert, den Weg schnell hinter uns zu bringen. Doch davor hatte Bernd, der Fahrleiter, noch zwei Hindernisse gelegt, die Zeit und Innsbruck. In Leutasch bekamen wir unseren Stempel sehr schnell. Jetzt mußten wir nur noch nach Zierl, kurz vor Innsbruck. Gegen 17.30 Uhr hatten wir den letzten Stempel erhalten. Jetzt ging es nur noch darum rechtzeitig in Zell im Zillertal eintreffen. Da es immer noch in Strömen regnete und die Zeit für eine Besichtigung von Innsbruck nicht mehr reichte, entschlossen wir uns, die Autobahn zu benutzen.

Als wir im Zillertal eintrafen, lichtete sich das Grau der Wolken und der Wettergott hatte ein Einsehen. So konnten wir ganz „gemütlich“ durch das Zillertal nach Zell fahren. Um 18.26 Uhr erreichten wir den Zielpunkt in Zell, den Gasthof „Zeller Stuben“. Wir waren gut in der Zeit und hatten im Unterschied zu den anderen die wahrscheinlich größte Kilometerleistung vollbracht, aber das wurde eher spöttisch zur Kenntnis genommen. Über den restlichen Abend wollen wir schweigen, da sonst vielleicht von dritter Seite mit dem Mittel der Verleumdungsklage Einspruch erhoben wird.



Galaktisch!
Foto: Ralf Heideck

Freitag morgen 10.00 Uhr. Mit etwas verschlafenen Gesichtern versammelten sich die Teilnehmer im Gasthof „Zeller Stuben“ zur Fahrerbesprechung. Ab 12.00 Uhr wurde dann in Minutenabständen gestartet. Die Orientierungsfahrt begann mit einer Chinesenrally über ca. 30 Kilometer.

Wie zu erwarten haben wir uns dabei das erste Mal verfahren. Aber zum Glück hatte Bernd reichlich Durchgangskontrollen aufgestellt, so daß es noch rechtzeitig zu erkennen war, daß wir falsch waren. Der weitere Streckenverlauf führte über sehr schöne Straßen und durch tiefe Gebirgseinschnitte, so daß wir ob der schönen Gegend prompt die erste Zeitkontrolle 10 Minuten zu spät ansteuerten. Die Zeitkontrolle war mitten in den Zillertaler Alpen gelegen. Eine richtig urige Berghütte mit Bewirtschaftung war in der Nähe, so daß die eingeplante Stunde Pause viel zu schnell verflog.

Gegen 14.00 Uhr fuhren wir dann weiter auf den zweiten Streckenabschnitt. Hierbei ereilte uns dann unser Schicksal. Im Kopf immer noch den Hinweis von Bernd, daß er ca. 80 Kilometer Tunnel eingebaut hätte, wählten wir statt des schönen Talweges, den einspurigen Tunnel mit Ampelregelung. Leider stellten wir erst nach der Ausfahrt aus dem Tunnel fest, daß wir falsch waren. Aus purer Freude am Tunnelfahren fuhren wir gleich wieder zurück. 25 Minuten Tunnelfahrt sind einfach toll. Dann ging es weiter über verwinkelte einsame Landstraßen dritter Kategorie - immer kreuz und quer durchs Zillertal.

Bei jeder Zeitkontrolle konnten wir feststellen, wie wir das Zeitlimit immer weiter überschritten. Aber das war uns mittlerweile völlig egal, da die Landschaft einfach großartig war, daß wir es einfach nicht übers Herz bringen konnten, ständig am Gasgriff zu drehen und uns lieber die Almen und Felsen links und rechts neben der Straße anschauen. Zwischenzeitlich hatte es glücklicherweise auch wieder angefangen zu regnen, so daß wir uns nun dem schwersten Streckenabschnitt zuwenden konnten. Was uns allerdings noch nicht bewußt war. Anfangs führte der Weg noch über eine, wenn auch schmale Gebirgsstraße. Diese verlor sich dann langsam und wechselte zu Schotter, so daß ich langsam meine 300 Kilo Eisen unter mir verfluchte und meine alte 400er Einzylinder zurücksehte.

Aber Bernd war nicht kleinlich und so wechselte der Schotter nunmehr zu einem im trockenen Zustand wohl recht gemütlichen Forstbewirtschaftungsweg. Da der Regen nunmehr aber seit ca. eine Stunde darauf einwirkte und so an die 50 Motorräder den Weg bereits vor uns zerfurcht hatten, war ich der festen Überzeugung, daß ich nie hochkommen würde. Aber Zuzuki sei dank, irgendwann erreichten wir die Alm, mit auf der Straße stehenden Kühen und Eisengitter quer über den Trampelpfad. Doch Bernd war nicht gemein, der Weg hinunter führte dann doch wieder über asphaltierte Straße, so daß ich heil wieder das Tal erreichte. Von da, bis zum Zielpunkt, war es nunmehr eine, wenn auch nasse, aber trotzdem im Verhältnis zu dem hinter uns Liegenden, leichte Strecke.

In Zell wurden wir auf das Herzlichste als die fast Letzten begrüßt. Dies unter besonderer Würdigung der Tatsache, daß wir als eine der ersten gestartet waren.

Zwei Stunden später war die Siegerehrung geplant, diese begann jedoch erst um 23.30 Uhr. Daß wir außerhalb der Wertung lagen, dürfte mittlerweile wohl jedem klar geworden sein. Aber trotzdem „Asbach“ - es war eine Superfahrt und ich glaube, ich fahre nächstes Jahr wieder mit, nur dann wahrscheinlich mit drei Rädern, weil bei der Streckenführung mir meine 850er einfach viel zu „handlich“ ist.

Also dann bis zum nächsten Jahr im Zillertal bei einer ganz besonderen Art Motorrad zu fahren!

Ralf Kühli



Es müssen nicht immer Streckensperrungen, Fahrverbote und ähnliches sein. Andersherum geht es auch. In Bludenz (Österreich) gesehen von **Klaus Allié**.



Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

Zum „Tip zur Winterzeit“ aus BALLHUPE 02/90 schreibt uns der Orthopäde **Dr. med. Guillery** von der Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte (AMA):

„Echter Unfug“

In Ihrem Tip geben sie Motorradfahrern, die auch im Winter ihr Fahrzeug benutzen, den Rat, die der Kälte vermehrt ausgesetzten Kniegelenke mit durchblutungsfördernder Salbe einzureiben, um Dauerschäden zu vermeiden. Dies ist, mit Verlaub gesagt, ein echter Unfug, damit erreicht man keine Verbesserung der Durchblutung des Gelenkes und des besonders empfindlichen Gelenkknorpels. Im Gegenteil bewirkt das Auftragen sogenannter durchblutungsfördernder Salben eine Vermehrung der Oberflächendurchblutung, aber eine Verminderung der Durchblutung des darunterliegenden Gewebes. Die einzige Hilfe gegen Unterkühlung von Gelenken besteht darin, diese warm zu verpacken.

„Woher stammt das Image des Motorradfahrers?“ fragt sich **Harald Linke**

„Vermummte greifen auf dem Frankfurter Römerberg die Polizei an“, so stand es in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) vom 13.05.1990 als Bildunterschrift. Und was sieht man? Leider zwei Personen in schwarzer Motorradkluft und mit Hauben, die nur die Augen frei lassen. Der eine hat sogar (deutlich sichtbar) einen Stein in der Hand.

Das ist natürlich einer der Gründe, deretwegen der „Normalbürger“ uns Motorradfahrern so heftig mißtraut. Die geschilderten Ausschreitungen waren häßlicher Abschluß einer Demonstration gegen die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten, bei der mehrere Menschen verletzt in Krankenhäuser eingeliefert werden mußten. Die schreibenden Journalisten haben übrigens in ihrem Bericht keinerlei Bezug auf die Motorradbekleidung genommen. Trotzdem - das großformatige Bild spricht Bände.

Leider sind solche Bilder von Motorradkluft tragenden und gewalttätigen Demonstranten keine Seltenheit - zum Schaden unseres Images! Ich habe noch keinen Vorschlag, wie die Situation zu verbessern ist, aber wir sollten uns überlegen, wie wir uns gegen diese von Demonstration zu Demonstration reisenden Berufsschaoten abgrenzen können.

Bitte versteht mich nicht falsch, liebe Motorradfahrer: Ich bin grundsätzlich nicht gegen Demonstrationen. Es gehört zur Demokratie, daß jeder seine Überzeugung darstellen kann, ob es anderen paßt oder nicht. Aber bitte friedlich; unsere Gesetze erlauben es - und ich finde es gut so.

Dennoch: Wer hat eine gute Idee, wie wir uns von den brutalen, aber feigen Schlägern (weshalb würden die sich sonst „vermummten“?) rein äußerlich unterscheiden können?

Eine Information, die in dem genannten FAZ-Artikel überkam, möchte ich besonders erwähnen: Unter den lautstarken Befürwortern dieser Demonstration „fiel die große Zahl von Grünen auf“. Also diejenige politische Gruppierung, die uns Motorradfahrern sehr häufig Knüppel in den Weg wirft, Streckensperrungen inszeniert und uns vorwirft, die Natur zu schädigen.

Liebe Gespannfreunde!

Im Rahmen meiner Diplomarbeit an der TU München beschäftige ich mich mit der Betriebsfestigkeit von Krafträdern mit Beiwagen. Da die Belastungen an Motorradrahmen beim Gespannfahren bekanntlich anders sind als beim Solobetrieb, können Schäden am, nur für den Solobetrieb ausgelegten, Motorradfahrwerk auftreten, die uns Gespannfahrer im ungünstigsten Fall Kopf und Kragen kosten können.

Ich bin nun, um die Grundlage zu einer sinnvollen Forschungsarbeit zu bekommen, auf Eure Mitarbeit angewiesen. Aus diesem Grunde starte ich eine Umfrage, um Näheres über Belastungen und Festigkeitsprobleme zu erfahren. Da ich glaube, daß es auch in Eurem Interesse liegt, etwas für die Sicherheit von Gespannfahrern zu tun, bitte ich Euch, einen Fragebogen auszufüllen, den Ihr bei mir anfordern könnt.

Meine Adresse:

Jürgen Kunze, Thierschplatz 4, 8000 München 22

Im voraus herzlichen Dank.

Aus aktuellem Anlaß habe ich zwei Fragen:

1. Muß der Mitfahrer im Beiwagen einen Helm tragen (ich gehe davon aus, daß es selbstverständlich ist)?
2. Betrifft das Fahrverbot für Motorräder auch Gespannfahrer, also mehrspurige Fahrzeuge?

Rainer Windisch, Tourenfreunde Wuppertal e.V.

(HK) Der Gesetzgeber definiert ein Motorrad als ein zulassungspflichtiges Fahrzeug mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h und einem Hubraum von mehr als 50 ccm. Dazu gehören auch Kleinkrafträder und Krafträder mit Beiwagen. Mit dieser Definition sind beide Fragen mit JA zu beantworten:

1. § 21a Abs. 2 StVO: „Die Führer von Krafträdern und ihre Beifahrer müssen während der Fahrt amtlich genehmigte Schutzhelme tragen“ - also auch im Beiwagen.
2. Verkehrszeichen 255, Verbot für Krafträder schließt auch mit ein: mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor.



AMC Pegasos

Der AMC Pegasos hat in einer großen Aktion bei Motorrad- und Zubehörherstellern sowie bei Verbänden und Behörden Informationen zum Thema Umweltschutz - speziell zum Katalysator für Motorräder - gesammelt. Das Echo war dürrig; manche Hersteller und Importeure sahen sich nicht einmal veranlaßt, überhaupt eine Stellungnahme abzugeben. Positiv zu diesem Thema haben sich ausschließlich europäische Firmen geäußert, geregelte und unregelte Katalysatoren wurden angekündigt (insbesondere von BMW), einige Zubehörhersteller sind auch schon einige Zeit mit Nachrüstungen auf dem Markt.

Das Fazit, das der AMC Pegasos aus seiner Untersuchung ziehen konnte, war nicht berauschend. Ohne gesetzliche Regelung wird sich in Richtung auf eine Abgasreduzierung bei Motorrädern nur sehr wenig bewegen. Dabei gibt es kaum Gründe gegen Katalysatoren, bei Nachrüstungen liegen die Leistungsverluste in einem akzeptablen Bereich, bei Neuanlagen können solche Verluste durch Abstimmungsmaßnahmen sogar ganz vermieden werden. Und über die Vorteile für den Menschen und seine Umwelt braucht nun wirklich nicht mehr diskutiert werden.

BMW

BMW macht ernst: Als weltweit erste Motorräder werden ab 1991 die Modelle K 1 und K 100 RS mit einem geregelten Drei-Wege-Katalysator angeboten (Aufpreis ca. 800,- DM), weitere K-Modelle werden dann wohl folgen.

Aber auch die Boxer-Fahrer dürfen bald etwas für die Umwelt tun: Ab September 1990 können alle weltweit vertriebenen R-Modelle mit dem „Sekundär-Luft-System“ SLS bestellt werden (Aufpreis: rund 150,- DM); SLS reduziert die Kohlenwasserstoff-Emissionen um rund ein Drittel und den Kohlenmonoxyd-Ausstoß um etwa 40 Prozent. In den USA und in der Schweiz ist SLS bereits erfolgreich im Einsatz. Zur Funktion: Die pulsierenden Druckschwankungen im Auspuffsystem des Zweizylinder-Boxermotors bewegen zwei Membranventile im Luftfilterkasten, die bei geöffnetem Zustand Frischluft ansaugen. Diese Luft wird über Stahlrohre an die Zylinderköpfe geleitet und tritt dort unmittelbar hinter dem Auslaßventil in das Auspuffsystem ein. Der dadurch entstandene Luftüberschuß und die hohe Abgastemperatur bewirken eine direkte Verbrennung der

sogenannten Schadstoffe. Technische Tricks wie die Unterbrechung der Sekundärluftzufuhr im Schiebebetrieb sorgen dafür, daß SLS in allen Situationen keine negativen Auswirkungen auf den Motorlauf hat. Prima: SLS beeinflußt weder Motorleistung, Drehmoment noch Kraftstoffverbrauch. Schade: Ein nachträglicher Einbau ist - weil technisch zu aufwendig - nicht möglich.

Deutsche Verkehrswacht

Die deutsche Verkehrswacht appelliert an alle Verkehrsteilnehmer, auch nach einem leichten Unfall sofort die Unfallstelle abzusichern und einen Unfallbericht anzufertigen. Bei Personen- oder schwerem Sachschaden muß aber auch die Polizei gerufen werden.

Der „Europäische Unfallbericht“, ein Formular, das unter fast jeder Sitzbank Platz haben dürfte, macht die Dokumentation eines Unfalles recht einfach. Die Verkehrswacht weist darauf hin, daß derjenige, der nichts wesentliches vergißt, Rückfragen vermeidet, Zeit und Geld spart, und oft auch Ärger umgeht. Das Formblatt ist bei dem meisten Versicherern erhältlich.

DEKRA

Motorradfahrer weiterlesen, auch wenn die Meldung mit „PKW“ beginnt: Ein PKW verliert nämlich nach einem Unfall unter bestimmten Voraussetzungen einen Teil seines Wertes, auch wenn der Schaden fachmännisch repariert worden ist. Wird der Wagen verkauft, muß der Verkäufer mit einem Preisabschlag rechnen. Die DEKRA weist darauf hin, daß es sich bei Motorrädern anders verhält. Weil bei der fachmännischen Reparatur eines Motorrades alle beschädigten sicherheitsrelevanten Teile immer durch neue Originalteile ersetzt werden, tritt in der Regel keine Wertminderung ein. Ein Verkauf kann also zum ungeschmälersten Marktpreis erfolgen. Es sollte die Reparatur aber immer durch Originalbelege einer autorisierten Werkstatt nachgewiesen werden können. Käufer sollten den Verkäufer ausdrücklich nach Unfallschäden fragen und sich die Reparaturbelege zeigen lassen, Unfallfreiheit sollte schriftlich bestätigt werden. Motorradbesitzer sollten die Belege sorgfältig aufbewahren und an den Käufer weitergeben.

Institut für Zweiradsicherheit

Back to the Roots: Das Motorrad als Transportmittel.

Was in ausländischen Metropolen wie New York, London oder Paris längst Gewohnheit ist, setzt sich auch in der Bundesrepublik mehr und mehr durch: Die Zahl derer, die Motorräder oder Motorroller als Stadt-Fahrzeug einsetzen, wächst auch bei uns. Damit wollen die Nutzer dem Trott „Morgens Stau, abends Stau, kein Parkplatz weit und breit“ entkommen. Zu diesem Fazit kommt eine Untersuchung des Institutes für Zweiradsicherheit (IfZ) in Bochum. War in den letzten zehn Jahren das Motorrad vornehmlich Hobby- und Freizeitgerät, entwickeln sich besonders in den Großstadtbezirken alle Arten von motorisierten Zweirädern wie Mokicks, Leichtkraft-roller, Motorräder und vor allem die modernen Versionen von Rollern zu dem, was Motorräder und -roller in den 50er Jahren waren: Reine Transportmittel. Vermißt werden aber ausreichende Reaktionen der Kommunen. Die Anlage von speziellen Parkplätzen für die platzsparenden Verkehrsmittel läßt stark zu wünschen übrig.

DEKRA

Immer beliebter werden die handlichen und preiswerten Hochdruckreiniger, die für den Einsatz daheim angeboten werden. Ihrer Anwendung sind jedoch Grenzen gesetzt, betonen die Umweltexperten von Dekra. Denn auch wer sein Motorrad „mit Hochdruck“ reinigt, muß dabei an den Umweltschutz denken. Deshalb kommt das Abstrahlen des Motors nur in Frage, wenn sichergestellt ist, daß Öl und Benzinrückstände nicht in die Kanalisation gelangen können. Das ist nur gewährleistet, wenn das Abwasser über einen Ölabscheider abgeleitet wird.

Shell

Shell hat eine neue einheitliche Kennzeichnung der verschiedenen Kraftstoffsorten vorgenommen, damit Autofahrer in ganz Europa ihre Benzinsorte leichter finden. Gekennzeichnet wird mittels farbiger Aufkleber, die in allen europäischen Ländern gleich und international leicht zu verstehen sind.

Es bedeuten:
Grüne Aufkleber bleifrei, rot/orange oder gelb verbleit, schwarz Diesel. Dazu kommt jeweils die Angabe der Oktanzahl bzw. Cetanzahl.

Weitere Informationen an allen Shell-Tankstellen.

BVDM-Clubs in Eurer Nähe

Baden-Württemberg

MFR Neckar-Odenwald

Ulrich Zerahn, Im Wingert 3, 6954 Hassmersheim, Telefon 06261 - 5385

Horex- und Gespannfreunde Mainkling

Fritz Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634

MC Altburg

Heidi Schmid, Uhlandshöhe 25, 7260 Calw, Telefon 07051 - 12997

MF Elch

Sabine Bauerschmidt, Sonnenhalde 3, 7265 Neubulach 3, Telefon 07053 - 6408

MRC Mössingen

Wolfgang Dressler, Bahnhofstraße 23, 7406 Mössingen, Telefon 07473 - 4262

MC Bietigheim

Peter Bader, Römerstraße 3, 7552 Durmesheim, Telefon 07245 - 4382

MC Eschbachtal

Rüdiger Keler, Engelbergstraße 16, 7801 Stegen-Eschbach

MC Südbaden-Dreiländereck

Hans-Jörg Koplin, Häge 5, 7899 Freiburg, Telefon 0761 - 473176

MC Dinkelberg

Edwin Amrein, Am Schildgraben 8, 7888 Rheinfelden, Telefon 07623 - 6030

Motorradfreunde Steinheim

Horst Weissbrod, Heiderfelderstraße 11, 7924 Steinheim, Telefon 07329 - 1446

Bayern

M. V. Gochsheim

Roland Schmid, Bernhardstraße 9, 8726 Gochsheim, Telefon 09721 - 63396

MFR Franken

Sigmund Wölfl, Hallerstraße 53, 8500 Nürnberg, Telefon 0911 - 331753

Touren-Motorrad Club Fürth

Marco Kronschnabel, Friedrichstraße 2, 8501 Veitsbrunn, Telefon 0911 - 791215

MC Königsbrunn

Volkmar Schultz-Igast, Augsburger Str. 29a, 8901 Königsbrunn, Telefon 08231 - 5196

Berlin

Riders of Reason

Günter Wossmann, Manfred-von-Richt-hofenstraße 32, 1000 Berlin 42, Telefon 030 - 6246355

DDR

MC Nordhausen

Jens-Uwe Herbst, Wilhelm-Nebelung-Straße 9, DDR-5500 Nordhausen

Hessen

MFR Weserstein

Volker Lefevre, Eschweger Straße 2a, 3446 Meinhard, Telefon 05651 - 6315

Kasseler MF

Marlies Rittmeier, Ahrensberger Straße 19, 3500 Kassel, Telefon 0561 - 314455

Gespannfreunde Kassel-Korbach

Herbert Wilhelm, Gartenstraße 24, 3501 Fuldaerbrück

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Eike Hoffmann, Talstraße 23, 6204 Taunusstein, Telefon 06128 - 41207

Hawks MC Gründchen

Klaus Plude, Hersfelder Tor 17, 6325 Gebenau, Telefon 06646 - 1361

MFR Frankfurt

Gerd Müller, Lange Meile 31, 6380 Bad Homburg, Telefon 06172 - 47190

MC Saalburg

Günter Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen, Telefon 06081 - 15534

Niedersachsen

MFR Niederelbe

Egon Saul, Aue 43, 2179 Bülkau, Telefon 04754 - 492

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Woll, Hauptstraße 27, 2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

OC Ostfriesland

Renate Schwarze, Postweg 57, 2962 Grossehehn, Telefon 04943 - 1674

Meltzer Motorradfreunde

Hans-Jürgen Lammers, Tannenweg 2, 3002 Wedemark 9, Telefon 05130 - 2649

M.C. Big Banger II

Andreas Fretz, Zum Jagdschloß 5, 3008 Garben 2, Telefon 05131 - 54207

Motorradfreunde Letter

Günter Rock, Nordstraße 13, 3016 Seelze 2, Telefon 0511 - 402201

Die groben Ottos

Frank Mohrig, Jahnstraße 9, 3100 Celle, Telefon 05141 - 81223

Motorradfreunde Oldau

Rüdiger von Sass, Fuhrweg 8, 3107 Hambrühren, Telefon 05143 - 1812

Die Zweiradfreunde Wietze

Helmut Seydel, Hornbosteler Straße 71, 3108 Winsen, Telefon 05143 - 2632

MSC Großenheidorn

Jürgen Kühl, Wagnerstr. 24, 3050 Wunsdorf

MC Sülfeld

Armin Prinke, Papenstieg 11, 3180 Wolfsburg, Telefon 05362 - 52189

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien, Am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel, Telefon 05331 - 71821

MF Iberg

Jürgen Müller, Krögerstraße 4, 3300 Braunschweig, Telefon 0531 - 611275

MF Leinetal

Susanne Knoche, Sieboldstraße 9, 3405 Rosdorf 3, Telefon 05509 - 1869

Nordrhein-Westfalen

MC Brakel

Klaus Jax, Amselweg 5, 4392 Brakel, Telefon 05272 - 7546

MC Vorst

Werner Doetsch, Meisenweg 2, 4154 Tönisvorst, Telefon 02156 - 80244

LV Rhein-Ruhr

Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Straße 7, 4134 Rheinberg 3, Telefon 02844 - 854

MC Rubber Duck

Siegfried Beer, Ernststraße 3, 4390 Gladbeck

MC Ossenkolk

Ulrich Wittmann, Ostring 17, 4446 Hörstel 2

MSC Fürstenau

Uwe Richter, Segelforststr. 37, 4557 Fürstenau

Motorradinteressengemeinschaft Soest/Hamm e.V.

Norbert Homann, Damberskamp 24, 4700 Hamm

MC Geist Wadersloh

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

Elefantentreiber Lippe

Klaus Thoren, Oberstraße 11, 4926 Dörentrup, Telefon 05265 - 388

IGEM Wöbbel

Reinhard Tutas, Ostpreussenstraße 8, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05235 - 5983

MFG Köln

Severin Vleugels, Roggendorfer Weg 28, 5000 Köln 71, Telefon 0221 - 5767163

MC Mammut

Berd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

MC Travellers Übach-Palenberg

Fredi Gollnik, Martinusstraße 24, 5173 Aldenhoven, Telefon 02464 - 1382

SFC Rur-Inde

Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4, 5176 Inden-Lucherberg, Telefon 02423 - 7510

MFR Imme Wigge

Karl Egermann, Straußberg 60, 5303 Bornheim 4, Telefon 02227 - 3100

MTC Wuppertal

Gerd-Michael Kirschke, Alhausstraße 25, 5600 Wuppertal 2, Telefon 0202 - 701765

Tourenfreunde Wuppertal

Rainer Windisch, Domänenweg 38, 5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 731100

MC Sauerland

Bernd Keggendorf, Stemeler Straße 73, 5768 Sundern-Stemel, Telefon 02933 - 6526

BVDM OC Plettenberg

Klaus Rode, Brockhauserweg 60, 5970 Plettenberg, Telefon 02391 - 50802

Rheinland-Pfalz

Motorrad- und Veteranenclub Wissertal

Norbert Kern, Hüllstraße 11, 5249 Birken-Honigessen, Telefon 02742 - 6352

Road-Freaks MC Fidei-Eifel

Ralf Nienke, Friedbüschstraße 22, 5506 Zemmer 3, Telefon 06580 - 446

De Burschen MC Eifel

Heinz Christian, Am Zuckerborn 22, 5520 Bitburg, Telefon 06561 - 5150

MC Dukas Bitburg

Harald Platz, Heinrichstraße 23, 5520 Bitburg, Telefon 06561 - 12852

MC Thunderbirds Seffern

Andreas Dunkel, Brühlstraße 18a, 5521 Seffern, Telefon 06569 - 377

MF Jockgrim

Achim Brecht, Rheinstraße 44, 6744 Kandel, Telefon 07275 - 5516

Motorradfreunde Römerberg

Rainer Witt, Reilinger Str. 1a, 6837 St. Leon

Saarland

LV Saar der Motorradfahrer

Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen, Telefon 06898 - 40207

Schleswig-Holstein

MC Pinneberg

Lothar Kanert, Raboisenstraße 23, 2200 Elmshorn, Telefon 04121 - 94078

MFG Brokdorf

Hans-Peter Wiese, Strohdiech 14, 2201 Kollmar, Telefon 04128 - 1003

MF Schlickrutscher Burg/D

Hans Peter Ohm, Hauptstraße 12, 2224 Buchholz, Telefon 04825 - 8220

Motorradinitiative Lübeck

Andreas Steinfadt, Dorfstraße 36, 2401 Badendorf, Telefon 0451 - 492938

Freie Fahrgemeinschaft Ostsee

Rüdiger Petersen, Alte Dorfstraße 4, 2409 Pönitz am See

Bundesweit

IG Gespannfahrer

Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10, 6090 Rüsselsheim 5, Telefon 06142 - 32354

Alle Angaben ohne Gewähr! Stand April 1990.

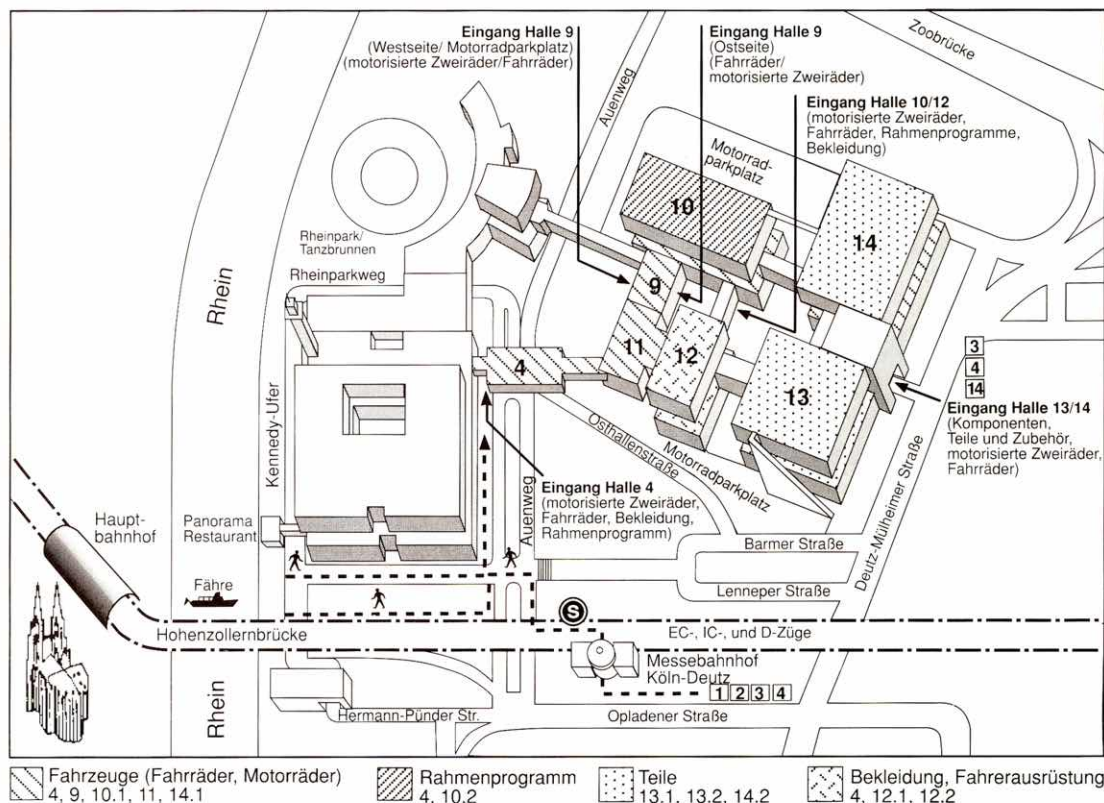
Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPE
Aldekerker Straße 14a
4150 Krefeld

IFMA KÖLN 1990:

Mehr Durchblick durch großzügige Hallenaufteilung

Größer und übersichtlicher denn je geht die **IFMA** in die 90er Jahre. Mit einem erweiterten Platzangebot und noch klarerer Angebotsgliederung ist die „Weltmesse rund um Zweiräder“ für den Besucherandrang gerüstet. Über insgesamt fünf Eingänge sind alle Angebotsbereiche direkt und schnell zu erreichen. Durch die neue Messehalle 4 sind erstmals der Messebahnhof Deutz sowie die Rheinfähre und die Fußgänger Verbindung zur Kölner Innenstadt optimal angebunden. Motorradfahrer parken gleich neben den Motorradhallen. Die **IFMA** Köln 1990 ist auf Ihren Besuch bestens vorbereitet.



Reisearrangements für DDR-Besucher

Spezielle Angebote werden z. Zt. ausgearbeitet. Wegen der noch unklaren Gesamtsituation empfehlen wir, ab Juli 1990 bei unserer Buchungsstelle: UVR-Messereisen, Paul-Heyse-Str. 64, 7024 Leipzig, Tel. 2 4128 76 nachzufragen. Buchungs- und Beratungszeit 13.00–18.00 Uhr.