

DER

REITWAGEN

KAUFBAR
UBER
500
GEBRAUCHTE

ARCHIV



YZF 1000
CBR 900
GSX-R 750
ZX-6

WOLFW

SUPERSPORT SHOWDOWN

- **FERNWEH**
Honda ST 1100/PC 800
BMW LT 1100
Triumph Trophy
- **PERFEKTION**
BMW R 1100 RT
- **GEBRAUCHTMARKT**
Chopper ahoi!
- **BIKE UND KOSTEN**
überraschend günstig
- **INZINGER SPRICHT**
- **DER RW-CLUB**
- **DIE OFFENBARUNG**
Yamaha TT 250
- **PIAGGIO-JUBILÄUM**
- **ITALJET F1**
- **Zäh: HONDA BOL'DOR**
- **DIE RW-PERFECTION**



9 005921 000017

Deutschland DM 7,00,
Incl. MwSt. 8,500,-

DAS ÖSTERREICHISCHE MOTORRADMAGAZIN

Verlagsort: Prebbaum, Verlagspostamt: 3021 Prebbaum, P. B. 6.

Sie ist da!

JETZT NEU!
Euroservice-Garantie



Einführungspreis ös 113.990,-
(Befristete Aktion!)



In einer Zeit, die auf der Suche nach technischer Perfektion nur noch geringe konzeptionelle Differenzen erlaubt, äußert sich Überlegenheit in Details, die nicht dem Datenblatt sondern dem Fahrer reverenzieren. Anders ausgedrückt: fahren Sie hohe Geschwindigkeiten nicht lieber mit gutem Verkleidungsschutz? Oder: warum soll man auf die Komfortqualitäten eines ausgereiften Fahrwerkes verzichten, wenn Härte keinen Vorteil bringt? Wir haben diese Elemente bei der neuen YZF 600 in ein harmonisches Gesamtkonzept integriert, mit dem Ziel Leistung optimal

fahrbar und beherrschbar zu machen. Das Zusammenspiel aus Sitzposition, Dämpfungsverhalten, Durchzug und Leistung macht die überlegenen Qualitäten der YZF 600 für den Fahrer transparent. Fahrspaß in seiner reinsten Form, oder, wie es Kenny Roberts analytisch ausdrückt:

$$F_{\text{Spaß}} \cdot \frac{YZF}{m \cdot c^2} = E \cdot \cos \frac{t^2}{\sqrt{CBR}} - \frac{\pi (\sqrt{km} - 2x^6 \cdot gas)}{v_{\text{max}} \cdot \frac{g \cdot s \cdot t}{z} + CO_2} \cdot \frac{PS^6 + RF}{\sin \cdot CW}$$

Aufgrund der Äquivalenz zwischen Masse und Energie ergibt sich:

$$F_{\text{Spaß}} = YZF^2$$

Die YZF 600 steht bei Ihrem Yamaha-Händler, um den Wahrheitsbeweis anzutreten. Versäumen Sie diese Chance nicht!

YAMAHA YZF 600: Vierventil-Vierzylinder mit Ram-Air-System und überlegenen Leistungsreserven, 599 ccm, 100 PS bei 12.500 U/min, 67 Nm bei 9500 U/min, rennerprobter Deltaboxrahmen mit voll einstellbaren Dämpfungselementen

YAMAHA empfiehlt: **PS SUPERBIKES**



YAMAHA

QUALITÄT VERBINDET

F Ü R D E N M A I

FOLGE 116, MAI 1996, 11. JAHRGANG, öS 42,-

LINIENRICHTER.....	8,10
Argumente pro Motorrad	
MEGAPHON/PRODUCT/MOTORRADLAND	14-21
Neues von Welt und Leser	
REITWAGEN-CLUB	22-23
Dirt Days	
VERGLEICH: CB 750, ZEPHYR 750, BANDIT 600	24-25
Motorrente: Fortsetzung	
ITALJET FORMULA 50	26-27
Streetfighter	
GEBRAUCHTE:	28-33
Zahlbar	
YAMAHA TT 250	34-39
Rotes Telefon	
BMW R 1100 RT	40-49
Wertvolle Stunden	
SUPERSPORT SHOWDOWN	50-61
Was ist	
50 JAHRE VESPA	62-65
50 Jahre Vespa	
TEST: DODGE RAM 3500 CLUBCAB	66-67
Trieb und Antrieb	
VERKEHR: WAS KOSTET EIN MOTORRAD	68-73
Gratis fahren	
GRATIS-WORTANZEIGEN	74-89
Kaufbar	
CATJAS CATWALK	90-91
Pret a porter	
WINKELWERK	92
Ritterspiele	
ZÄHE STEHER	94
Honda Bol Dor	
DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSER	96
Mai-Reiter	
REITWAGEN CLUB	99

DER TITEL

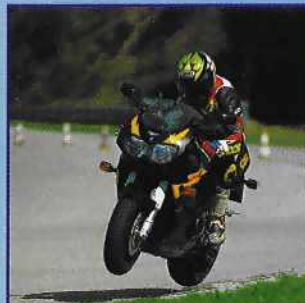


Foto: Ambrosius

„In salopper Haltung Natur und Landschaft in sich aufzunehmen, ist wohl das Schönste am Motorrad fahren.“ Seite 50.

IMPRESSUM

VERLEGER:

Der REITWAGEN Zeitschriftenverlagsges.m.b.H.

HERAUSGEBER:

Andreas Werth (Verlagsleitung)

Andreas Amoser (Chefredaktion)

CONTROLLING

Mag. Niki Krutak

MITARBEITER:

Michael Bernleitner,

EXPERT TEAM:

Heinz Kinigadner,

Andy Meklau,

Walter Baumgartner,

Niki Hausmann, A. Amoser, A. Werth,

Carl Katoch, Dr. Harry Reitprecht,

Ing. Axel Hradetzky

AUSLAND

Alan Cathcart (GB), Kyoichi Nakamura (JP),

Bruce Newton (AUS), Clement Salvadori (USA),

Dain Gingerelli (USA), Julian Ryder (GB)

FOTOGRAFIE:

A. Amoser, A. Werth,

Mag. N. Krutak, Susanne Hofbauer,

Manfred Halwax, Hervig Peuker, M. Bernleitner

TECHNIK:

Dipl. Ing. Martin Leicht, Ludwig Kreal

ANZEIGENREPRÄSENTANZ:

Michael Maxa

Westbahnstr. 27-29/3/53, 1070 Wien,

Fax u. Tel. 0 222/522 53 72, 0 664/20 20 560.

GESTALTUNG:

Susanne Hofbauer

LITHOGRAPHIE

Color Scan Familienplatz, 1160 Wien

DRUCK

Tusch Druck, 7201 Neudörfel

EINZELPREIS: öS 42,-

VERLAG, REDAKTION UND ANZEIGENLEITUNG

Der REITWAGEN Zeitschriftenverlagsges.m.b.H.

3021 Preßbaum, An der Viehhoferin 35,

SEKRETARIAT

Hertha Pensuri

Bürozeiten 9.30-14.00 Uhr

Tel. 02233/546 62, Fax 0 22 33/546 61

ABONNEMENTS UND LESERSERVICE:

Claudia Mank

RW Clubhaus 1070 Wien, Neustiftg. 38,

Tel. 0222/522 08 33, Fax 0222/522 08 34

Für unverlangt eingesandte Fotos und

Manuskripte wird keine Haftung übernommen,

eventuell beigelegtes Rückporto wird einem uns

wohltätigen Zweck zugeführt

E-Mail: "reitwagen@der-reitwagen.co.at"

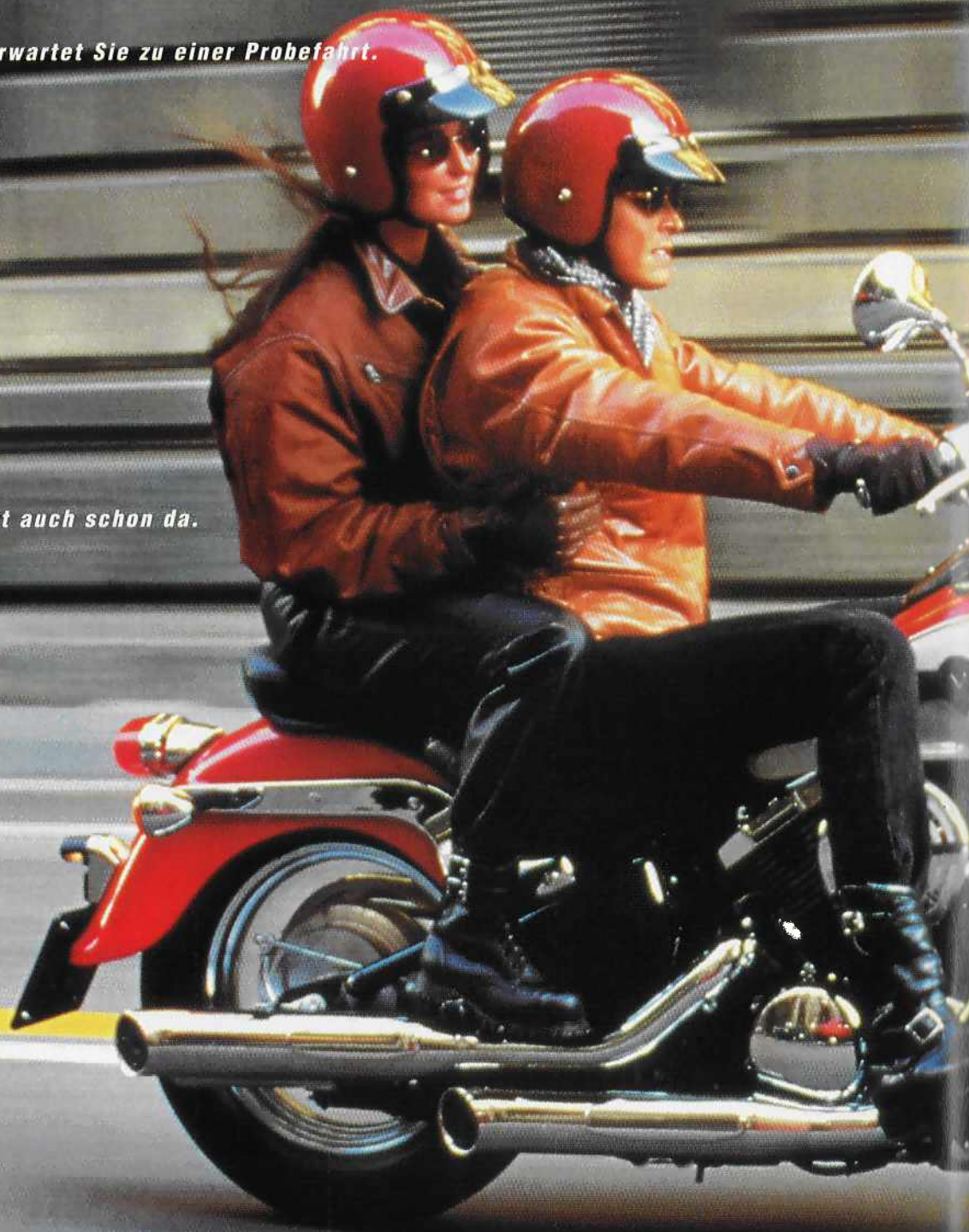
Internet: "http://www.cso.co.at/reitwagen"

Foto: Göttlicher

Chopp'n'Roll

Ihr Kawasaki-Händler erwartet Sie zu einer Probefahrt.

Das Original-Zubehör ist auch schon da.



Kawasaki

Let the good times roll.

Die Classic-Linie für Genießer.

VN 1500 CLASSIC

öS 170.000,-



VN 800 CLASSIC

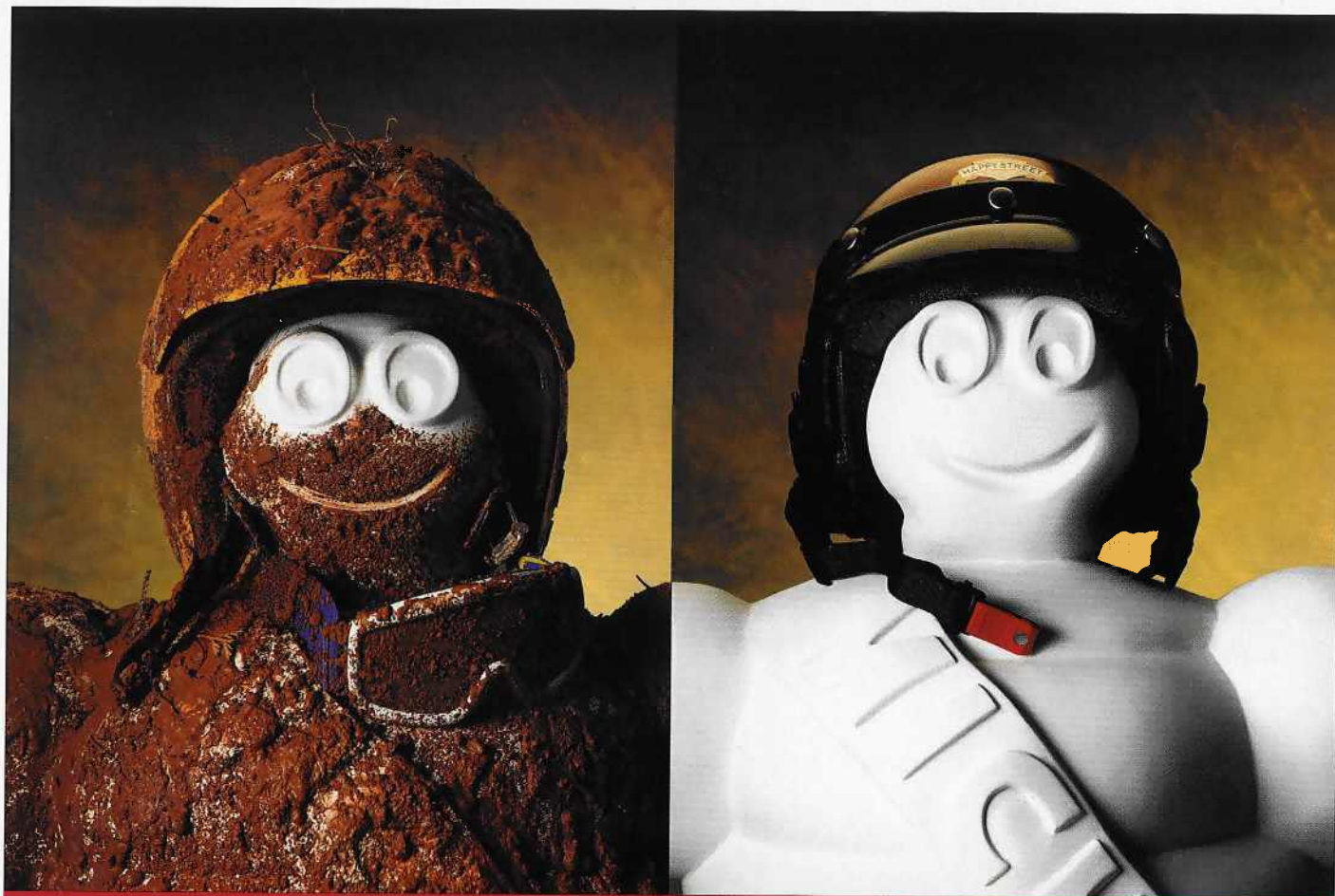
öS 128.500,-



EN 500

öS 85.950,-





WIR HABEN AN ALLE MOTORRADFAHRER GEDACHT:
AN JENE, DIE NIE IN DIE STADT KOMMEN. UND AN JENE,
DIE NUR MANCHMAL AUFS LAND FAHREN.

DAS NEUE GELÄNDE- UND ENDURO-REIFENPROGRAMM VON MICHELIN

Nicht alle setzen ihr Motorrad auf die gleiche Weise ein. Deshalb hat Michelin ein neues Gelände- und Enduro-Reifenprogramm entwickelt, das allen Fahrstilen gerecht wird: Die Highlights mit Schwerpunkt Enduro wie der T 63, der Sirac und der T 66 H. Die Highlights mit Schwerpunkt Gelände wie der ENDURO COMP III, DESERT und der ENDURO COMP III.

Welchen Fahrstil Sie auch bevorzugen - Sie werden mit Sicherheit von der Michelin-Technologie profitieren.



MICHELIN

8.-9. JUNI in Wiesen

You always meet the nicest people on a Honda.

Custom PARTY HONDA



**Ob Sportmotorrad, Roller, Chopper oder Enduro
die Custom Party ist für alle HONDA Motorradfahrer.**

C/V/C



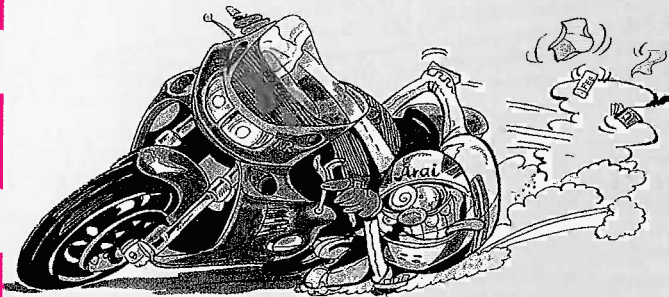
VEV Die Versicherung.



**HONDA
HOTLINE
02236/690-260**

HONDA Austria, A-2351, Wr.Neudorf, Hondastraße 1, Tel 02236/690-260

LINIENRICHTER



ZWEIRAD - UNFALLRISIKO:

Freiheit gegen Verantwortung

Ein Wochenende in den Scooter-Zentralen Bologna und Florenz hat mir bis dato unbekanntes Perspektiven sozialer Verantwortung vermittelt. Jedesmal wenn ein Youngster durch vehemente und helmlose Fahrweise die Aufmerksamkeit der Kreuzung auf sich zog, bemerkte ich eigenartige Emotionen in mir. Am liebsten hätte ich den Eiligen mit Gewalt von seinem Untersatz gezogen und eingehend belehrt. Mich trieb dieser Gegensatz von jungem, ausgelassenem Leben und den möglichen Folgen nach einem Unfall. Es darf doch einfach nicht sein, daß Gesundheit und Lebenskraft wegen mangelnder Erfahrung dem Risiko gegenüber schlagartig zunichte gemacht werden. Wilde Fahrweise ist ja in Ordnung, aber setzt zumindest einen Helm auf, damit ihr morgen auch noch auf den Streetball-Platz gehen könnt.

Angesichts solcher altruistischer Regungen muß ich mein persönliches Verhältnis zu gesetzlichen Reglementierungen neu definieren. Die Diskussion um die Helmpflicht war mir weitgehend egal, weil man am Motorrad allein aus Komfortgründen einen Helm trägt. Prinzipiell spreche ich mich aber gegen jegliche Einschränkung individueller Freiheit aus. Erst dort, wo persönlicher Freiheitsanspruch Interessen oder Sicherheitsansprüche von Mitmenschen verletzt, sollte reglementiert werden. Wenn jemand um 3 Uhr früh auf leerer Autobahn 350 km/h fährt ist das nach meinem Empfinden solange seine Angelegenheit, wie nicht ein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet wird. Selbstmordversuche stehen schließlich auch nicht unter Strafandrohung. Die Reaktion angesichts der furchtlosen Scooterfahrer hat mir aber den Standpunkt des Menschenfreundes nähergebracht. Wenn schon ich als Sozialanarchist solche Regungen verspüre, wie mag es erst einem gereiften, verantwortungsvollen Charakter ergehen?

Es bedeutet in der heutigen Einschränkungszeit ein klein wenig Beruhigung, wenn man hinter dem anonymen Staatsgebäude Menschen mit wahren Verantwortungsgefühl für ihre Mitmenschen vermuten darf. Vielleicht sitzt da irgendein Ministerialrat, der seine Aufgabe wirklich in Schutz und Aufklärung der impulsiven Jugend sieht. Menschlichkeit, ein Wort, das heutzutage aus der Mode gekommen ist und das in seiner Bedeutung auch die Qualität Verständnis mitführt. So wie Dozent Kuderna, Vorstand des Meidlinger Unfallspitals, der beim Thema Motorrad ausrief: „Hört´s doch damit auf, Ihr jungen Leut´, das ist so wahnsinnig gefährlich!“ Und, mit kleinem Nachsatz: „Aber ich besitze selbst ein Motorrad.“

Ein Satz, der ausdrückt, was viele von uns täglich denken. Das Unfallrisiko am Motorrad wird viel unmittelbarer erlebt als in geschlossenen Fahrzeugen. „Vor Verbreitung des Airbags hatten wir fast täglich eine Erblindung aus Autounfällen“, berichtet Unfallchirurg Dr. Schaden aus der blutigen Praxis. Erblindung, Querschnittlähmung - Fortbewegung mit welchem Gerät auch immer birgt ein erhöhtes Basisrisiko für Leben und Gesundheit.

Einem Motorradfahrer muß man das nicht extra sagen, trotzdem müssen wir uns daran gewöhnen, daß ein Laie diese unsere Art der Fortbewegung als eminent gefährlich einstuft. Da ist einmal der optisch instabile Eindruck des schrägfahrenden Motorrads, die daraus abgeleitete unsichere und schwierige Bedienung und, nicht zuletzt, das „Wilder auf der Maschin“-Image.

Überall wo Vorurteile durch Unkenntnis Platz greifen, läßt sich zielsicher und publikumswirksam polemisieren. Motorradrasen - ein gefundenes Fressen für Sensationsberichte diverser Medien und Institutionen. Da schlug die große Stunde für den ORF-Mitarbeiter, dessen ZIB-Beitrag über den Osterverkehr ein flammendes und hoffentlich karrieredienliches Fanal gegen offenbar weit verbreiteten Motorradwahnsinn darstellte. Zuerst der Rekord-Temposünder aus den Polizeiakten, dann eine Montage, in der ein Rennfahrer in entsprechendem Tempo den öffentlichen Verkehr attackiert. Natürlich mit Kindern am Strassenrand. Ist ja bei uns üblich, mit 230 im Ortsgebiet über Zebrastreifen zu fliegen. Nicht ganz so kreativ war der Beitrag einer vor Sendungsbewußtsein sprühenden Kollegin im Moto-Kurier anlässlich der Führerscheindiskussion. Wenn man die von den Motorradimporteuren verführten Jugendlichen gewähren läßt, wird jedes Kleinmotorrad auf 170 km/h getunt und es steht ein Blutbad bevor. Im Hintergrund des Artikels die Unfallprognosen diverser Verkehrssicherheitsexperten, stets verbunden mit dem Hinweis auf die skrupellose Geschäftemacherei der Motorradimporteure.

Würde die werte Kollegin die Ereignisse nicht als Sprachrohr Delphischer Prophezeiungen sondern in umfassenderer Sachkenntnis erfassen, wäre der Artikel wohl weniger spektakulär, dafür aber etwas objektiver ausgefallen.

Weit realitätsbezogener als der Blick in die Kristallkugel sind für mich aktuelle Daten und die Aussagen sachkompetenter Experten. Stellen wir zuerst die Unfallzahlen in Relation. Im Raum Wien reduzierten sich die Motorrad-Verkehrstoten von 9 im Jahr 1991 auf 2 im Jahre 1994. In diesem Zeitraum hat sich der Motorradbestand noch dazu fast verdoppelt. Bei allem Mitgefühl für die Tragik der Einzelschicksale: diese Zahl liegt an der absoluten Untergrenze eines System, das aufgrund seiner Komplexität ohne Fehler nicht vorstellbar wäre. Auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit oder ohne Personenschaden ging im genannten Zeitraum deutlich zurück und entspricht im Vergleich zu Unfällen mehrspuriger Kraftfahrzeuge in etwa dem proportionalen Zulassungsanteil der verschiedenen Fahrzeuggruppen. Stellt sich die Frage, was von der Argumentation motorradfeindlicher Stellen übrigbleibt. Nicht wegzudiskutieren ist das risikofreudige Fahrverhalten verbunden mit signifikant höherem Unfallanteil von Fahrzeuglenkern zwischen 18 und 24 Jahren. Aus dieser Sicht muß der Stufenführerschein theoretisch begrüßt werden. Wer allerdings die Verkehrspraxis kennt, weiß, daß viele Stufenführerscheintmotorräder illegal ent-

DAS BESTE STARTKAPITAL IST IHRE ALTE MASCHINE.



Ihre alte Maschine ist uns mehr Geld wert, als Sie vielleicht denken.
Eintauschen – umsteigen – abfahren. Mit Ihrer neuen BMW in den Sommer!



Herzlich willkommen bei Ihrem BMW Motorrad-Partner.

FREUDE AM FAHREN

Wien: BMW Wien 19, Heiligenstädter Lände 27 · BMW Wien 22, Rautenweg 6
Denzel Wien, Troststraße 58a · J. Faber Wien, Kirchenstetterngasse 21
D. Freytag Wien, Praterstraße 65

Niederösterreich: Zweirad Bentza, St. Pölten · H. Bierbaum, Baden
Zweiradtechnik A. Binder, Wiener Neustadt · Biker-Treff K. Kandra, Krenns
H. Slawitscheck, Amstetten

Burgenland: H. Bierbaum, Eisenstadt · G. Krug, Bernstein

Oberösterreich: H. Geyrhofer u. Sohn, Wels · Motorrad Ginzinger, Weng
E. Hermanseder, Vöcklabruck · Höglinger Denzel, Linz · K. Knöbl, Steyr
R. Kreupl, Neumarkt/Hausruck · Autohaus Rachbauer, Ried/Innkreis

Zweirad Schuller, Linz-Urfahr · W. Schütz, Kirchdorf

Salzburg: Denzel Salzburg · Zweiradcenter Rieger, Saalfelden

Steiermark: Denzel Graz · Eberhard, Graz · BLM-Leitner, Bruck/Muhr
Ing. R. Neuper, Judenburg · A. Stipper, Stainz

Kärnten: Denzel Klagenfurt · P. Gönitzer, Wolfsberg
Auto Nowak, Spittal/Drau

Tirol: Denzel Innsbruck · Zweiradcenter Klingler, Kundl
Zweiradcenter P. Wolf, Imst

Vorarlberg: Motorrad-Center K. Mähr, Feldkirch/Tosters



Kontrollinspektor Klepac:
*“überwiegend
 gesetzeskonformes
 Verhalten von Motorrad-
 fahrern, gravierende
 Verkehrsverstöße sind
 Ausnahmen.“*

Comic: E. Zwirn

drosselt wurden, ohne deswegen die Unfallstatistik aufzufetten. Der immer wieder strapazierte Bezug von Unfall und Fahrleistungen des Fahrzeuges ist aufgrund des vorliegenden statistischen Materials von Zentralamt, Exekutive und Unfallspitälern nicht belegbar. Weder bei Autos noch bei Motorrädern. Und mit der liebgewonnenen Floskel „überhöhte Geschwindigkeit“ kann auch der Kanaldeckelsturz des Rollerskaters bezeichnet werden. Leider rekrutieren sich aber aufsehenerregende Einzelfälle wie die erwähnten 230 km/h aus der PS-intensiven Fahrzeuggruppe und werden, gamiert mit kryptischen Andeutungen über schwarze Geschwindigkeitsmessungen oder sonstigen Unsinn, öffentlichkeitswirksam aufbereitet.

Die falsche Äußerung zum richtigen Zeitpunkt kann dazu beitragen, das in den letzten Jahren mühsam aufgebaute konform-Image des Motorradmarktes erneut anzukratzen. Genau dieses Faktum treibt mir den Helm in die Höhe. Verkehrssicherheit, umfangreichere Ausbildung, Schaffung von Gefahrenbewußtsein - alles schwer in Ordnung. Keiner verabscheut Unfallfolgen mehr als Motorradfahrer. Militant werde ich erst, wenn offenbar wird, daß nicht die eingangs erwähnte Menschlichkeit Basis der Diskussion ist, sondern Vorurteile und Desinformation in profilneurotischer Symbiose zu wuchern beginnen.

Wieder zur Statistik: bereits 1992 lag die Zahl schwerer Verletzungen bei Radfahrern deutlich höher als bei Motorradfahrern. Seither zeigen Radunfälle mit Personenschaden zunehmende Tendenz, während vergleichbare Motorradunfälle kontinuierlich zurückgehen. Im Jahr 1995 standen beispielsweise 5200 Radunfälle mit Personenschaden gegen 2700 Motorradunfälle. Größtenteils nicht in dieser Zahl inkludiert sind Mountainbikeunfälle, die nach Schätzung des Institutes „Sicher leben“, eine Zweigstelle des motorradexorzierenden Kuratoriums für Verkehrssicherheit, pro Jahr 3000 Verletzungen unbestimmten Grades nach sich ziehen. Noch existieren keine statistischen Erhebungsdaten über Rollerskater-Unfälle. Aus den Fragebögen der Unfallspitäler kann man allein aus dieser Fortbewegungsart österreichweit pro Jahr auf 800 bis 1000 verletzte Personen schließen, wobei die Dunkelziffer aufgrund Versicherungs-Leistungseinschränkungen im Freizeitbereich noch höher liegen dürfte.

Interessanterweise melden sich die Hüter der Verkehrssicherheit samt journalistischer Sprachrohre zu dieser Causa kaum zu Wort. Ich begrüße die Helmpflicht für Motorfahräder aus sicherheitstechnischer Sicht. Ich würde, angesichts ähnlicher Unfallfolgen, auch die Forderung nach Helmpflicht für die im öffentlichen Verkehr praktisch gleichschnellen Fahrräder für diskussionswürdig halten. Aber das ist einfach nicht so zugkräftig wie der 16jährige, der mit dem 170km/h-Tuningbike ein Rennen durch den Rathauspark fährt.

Ein weiterer Aspekt ist der Handlungsbedarf hinsichtlich anwendbarer Verkehrskonzepte in Ballungsgebieten. Der Roller bietet hier kurz- und mittelfristiges Entlastungspotential sowohl aus ökologischer wie auch aus ökonomischer Sicht. Politisch bekennt man

sich sogar von Seiten der Grünen zum strukturierten Individualverkehr. In diesem Bekenntnis liegt sowohl die Akzeptanz von Fahrrad und Motorfahrad wie auch die unvermeidliche Folge von höheren Unfallzahlen dieser Fahrzeugarten allein aufgrund erheblicher höherer Verbreitung. Natürlich würden Unfallzahlen vom Stillstand des Verkehrs nachhaltig profitieren, solange dieses System aber aus sozialer und volkswirtschaftlicher Notwendigkeit arbeiten soll, wird es Systemfehler, also Unfälle geben. Mehr Einspurige werden auch die Unfallzahlen dieser Fahrzeuggruppen erhöhen, dafür braucht man keine Kristallkugel eines Sicherheitsexperten.



Allerdings muß man das wesentlich geringere Gefährdungspotential der Einspurigen in diese Rechnung einbringen. Wir sehen uns mit einem Anstieg getöteter Kinder im Strassenverkehr konfrontiert. Zum Teil die Folge größerer Verkehrsdichte. Gleichzeitig liegt die Zahl der Kollisionen zwischen Motorrädern und Fußgängern auf vernachlässigbar geringem Niveau. Fast 100% der aus Fahrzeug-Fußgänger-Kollision getöteten Kinder sind daher mehrspurigen Kraftfahrzeugen zuzuordnen. Ein Studententeam der Cleveland State University unter Jearl Walker hat mittels Computersimulation das Verletzungsrisiko Auto-Fußgänger zu Motorrad-Fußgänger mit 9:1 errechnet. Dazu kommt, daß der Fahrer eines einspurigen Verkehrsmittel allein aus Eigeninteresse aufmerksamer und vorausschauender fährt als der durchschnittliche PKW-Lenker.

Mehr als 9 Roller bedeuten für unsere Kinder und uns als Fußgänger denselben Gefährdungsgrad wie ein PKW. Stellt man zusätzlich Unfälle unter Alkoholeinfluß in diese Gleichung, fällt das Verhältnis noch deutlicher aus. Bei 500 Motorrad-Unfällen mit Personenschaden 1991 im Raum Wien wurde ein einziger alkoholisierte Fahrer festgestellt. Soweit zu den Fakten.

Fernab von Zahlen ist es aber die grundlegende Einstellungsänderung des Motorradbenützers, die blutige Prophezeiungen ad absurdum führt. In diesem Zusammenhang halte ich die Einschätzung praxisverbundener Exekutivbeamte für realistischer als diffuse Elaborate verkehrseindlicher Büroakrobaten. Kontrollinspektor Walter Klepac von der motorisierten Verkehrsgruppe der BPÖldion Wien unterstreicht das überwiegend gesetzeskonforme Verhalten von Motorradfahrern. Wie Klepac weiter ausführt, sind gravierende Verkehrsverstöße Ausnahmen. Das in weiten Kreisen der Bevölkerung noch immer zu ortende problematische Image der Motorradfahrer rührt von wenigen Unbelehrbaren her, die entweder durch Lautstärke oder durch verantwortungslose Fahrweise die gesamte Gruppe in Verruf bringen. Bis auf die wenigen schwarzen Schafe sind Motorradfahrer überdurchschnittlich verantwortungsbewußte und rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer. Angesichts offenkundiger und teilweise schädlicher Polemik motorradfeindlicher Kreise ist die ARGE-Zweirad aufgerufen, mit regelmäßigen, sachkompetenten Presseinformationen den positiven Imagewandel des Motorradfahrers argumentativ zu flankieren.

