

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



3/76

Helmut Wüstenhöfer beim
Acht-Stunden-Rennen
auf dem Nürburgring

Liebe Ballhupenleser !

Der Aufruf in der Ausgabe 2/76 scheint doch ein wenig Wirkung gezeigt zu haben. Wir erhielten etliche Artikel — was sich nicht zuletzt am Umfang dieser Ausgabe ablesen läßt. Motorradfahrer doch nicht schreibfaul? Im großen und ganzen war's doch, aber es gibt Ausnahmen. Und diese Ausnahmen lassen sich sehen. Wir sind keine Motorradzeitschrift und haben keine Redakteure, die gegen Entgelt für uns schreiben. Für uns schreiben ganz normale Motorradfahrer, und vielleicht macht das die ganze Sache so unglaublich interessant; Es finden sich Berichte, wie sie noch nie gedruckt wurden: Hintergründe von Langstrecken-Renneinsätzen, Führerscheinwerb einmal ganz anders, lockere Erzählungen, eine Satire-Rubrik und der Erfahrungsbericht einer 1000er Laverda, der hinsichtlich Objektivität und brauchbarer Informationsvermittlung sämtliche Testberichte der Motorradzeitschriften um Längen hinter sich läßt.

Warum das so ist und auch so bleiben wird, ist eine interessante Frage, auf die es eine noch interessantere Antwort gibt. Die BALLHUPE füllt — so ist man versucht zu sagen — eine Art Marktlücke aus. Unabhängig von irgendwelchen Geschäftsleitungen und Vertriebsabteilungen kann sie aus dem schöpfen, was normale Motorradfahrer erleben, erfahren und denken. Und daher sei der Aufruf aus der Ballhupe 2/76 nochmals wiederholt:

BVDM-Mitglieder, wenn ihr was habt, wenn's irgendwo drückt, wenn ihr eurem Ärger Luft machen wollt, schreibt es uns!

Die Pläne des Redaktionsteams sind abgesteckt. Wir wollen so viele freie Mitarbeiter der Ballhupe haben wie möglich. Weiterhin werden wir in die Ballhupe eine klare Linie hineinbringen. Dazu gehört zunächst die Erscheinungsweise. Ab nächstem Jahr wird die Ballhupe im festen Turnus Anfang oder Mitte eines jeden Quartals erscheinen. Auch an der Gestaltung des Heftes wird gearbeitet: Feste Rubriken, Zeichnungen und vieles andere mehr sind Aufgaben für die Zukunft. Nicht zuletzt waren wir von dem Laverda-Bericht dermaßen angetan, daß wir versuchen werden, in jeder Ballhupe einen qualitativ ähnlich hochwertigen Bericht eines Motorrads abzu drucken.

Freilich soll bei all dem nicht vergessen werden, daß es noch genug zu kritisieren gibt. Es sollte aber kein Ballhupenleser der Meinung sein, sich der Stammtischpalaverie hingeben zu müssen, wir sind froh, wenn uns jemand sagt, was wir falsch machen, denn nur dann können wir es besser machen, und das wollen wir ja schließlich. Also: Meinungen, Kritiken und Verbesserungsvorschläge sind dringendst erwünscht.

red.

In Sachen ng-Sport

Im Laufe der letzten Jahre hat sich gezeigt, daß der ng-Sport immer mehr an Bedeutung gewinnt. Das Angebot an derartigen Veranstaltungen nahm gewaltig zu und es wurde von immer mehr Motorradfahrern dankbar angenommen. Nicht zuletzt kann durch diese Veranstaltungen erfolgreiche Mitgliederwerbung betrieben werden. Dennoch sind die einzelnen ng-Sport-Disziplinen vielerorts noch unbekannt, und es gibt viele, die so etwas zwar gerne einmal veranstalten wollen, aber nicht wissen wie. Deshalb beginnt mit der nächsten Ballhupe eine Serie, die zeigt, welche Arten von ng-Sport es gibt und wie diese organisatorisch durchgeführt werden. Fest eingeplant sind: Geschicklichkeitsturnier, Orientierungsfahrt, Sprintprüfung, Slalom und ng-Trial.

red.

Betrifft: Sporterfolge

In älteren Ballhupen wurden die sportlichen Erfolge von BVDM-Mitgliedern gewürdigt. Wir wollen das wieder aufgreifen und fortführen. Wir bitten alle Sportfahrer, uns ihre Sporterfolge aus diesem Jahr zu melden. Vielleicht wäre auch eine Landesverbandsmeldung möglich.

WüDo Team (internationaler Langstreckensport)
W. Schneider / P. Dyrda

600 km Zandvoort	27.3.76	3. Platz
1000 km Le Mans	24.4.76	8. Platz
8 Std. Nürburgring	18.7.76	3. Platz

1000 km Hockenheim

Helmut Wüstenhöfer/Peter Dyrda
WüDo-BMW 10. Platz, Gold

Wilfried Schneider/Kwabek
Honda CB 400 4. Platz, Gold

Redaktionsvorstellung

Marke: Schröder
Typ: Ingo
Baujahr: 1952
Tag der ersten Zulassung: 13.04.1952
Gesamtgewicht: 125 kg

Das sind meine Daten.

Den ersten Kontakt mit motorisierten Zweirädern hatte ich mit 16 Jahren. 1974 – ich bin also noch sehr jung im BVDM – bin ich in die MFG Köln im BVDM einen Clubabend nach der Gründungsversammlung – also relativ alt in der MFG Köln – eingetreten. Ja, der Grund, vielleicht Kameradschaft, die Clubabende, die Treffen und Veranstaltungen, oder einfach das Motorradfahren etwas intensiver zu betreiben. Vor allen Dingen aber glaubte ich, in eine Interessenvertretung der Motorradfahrer eingetreten zu sein, eine Interessenvertretung, die überall da, wo es um Motorrad geht, sei es nun Industrie, Versicherung oder Politik, ein Wörtchen mitzureden hat?

Nach einem Jahr wurde ich von der MFG zum Geschäftsführer gewählt und habe dadurch einen kleinen Einblick in die Probleme des BVDM bekommen. Außerdem sitze ich beruflich sowieso hinterm Schreibtisch, so daß der Geschäftsführer naheliegend war.



Als Redakteur habe ich mich gemeldet, weil mir die Arbeit Spaß macht, bzw. mich interessiert, und nicht zuletzt, weil ich mir einbilde, auf diese Art und Weise der Sache 'Motorrad' dienen zu können.

Mein oberstes Ziel:

Solange Motorrad fahren, wie es geht, und soviel wie möglich auf zwei Rädern rumzukommen – alles aber mit Rücksicht auf die gesundheitlichen und finanziellen Möglichkeiten.

Jumbo



Friedhelm Feld

geb. am 14.2.1950 in Köln

Beruf: selbst. Motorradhändler

Mein Spitzname ist Fiete. Die erste Berührung mit dem Motorrad erfolgte mit 16 Jahren. Mein Interesse am Motorrad erfaßt alle Sportarten und Betätigungen. Die oberste Priorität besitzt für mich jedoch die Jumbofahrt und die Orientierungsfahrt.

Mein Eintritt in den BVDM erfolgte 1971 als Mitglied des LV Rhein-Ruhr. Seit der Gründung der MFG-Köln im Jahre 1974 bin ich mit der Aufgabe des 1. Vorsitzenden betraut. Mit der Arbeit an der Balhupe sehe ich eine Chance, dem BVDM zu neuem Auftrieb zu verhelfen.

Fiete

Redaktionsvorstellung



Name: Braun
Vorname: Lothar
Geburtstag: 2.3.1956
Größe: 180 cm
Gewicht: 63 kg
Augenfarbe: blau
unveränderliche
Kennzeichen: keine
wohnhaft: Vogesenstraße 42
5000 Köln 60

Mein erstes Motorrad erwarb ich anfang 1974, mehr aus Neugier, als aus echter Begeisterung. Sie kam jedoch sehr bald und seitdem werde ich den Bazillus nicht mehr los.

Kurze Zeit später lernte ich die späteren Gründungsmitglieder der MFG Köln kennen. So wurde ich dann im Sommer 75 offiziell Mitglied in der MFG, und somit auch im BVDM. Ich suchte im BVDM eine echte Interessenvertretung der Motorradfahrer, erkannte aber bald, daß noch einiges getan werden muß, bis eine wirksame Vertretung unserer Interessen möglich ist. Eine Möglichkeit hierfür sehe ich in der Ballhupe.

Außerdem erhoffe ich mir mit Hilfe der Ballhupe den Kontakt der einzelnen Landesverbände und vor allem der BVDM-Mitglieder untereinander zu verstärken.

Bezeichnung: Wolf-Georg Rohde
Behausung: Stammheimer Str. 71
5000 Köln 60
Beruf: Student
unveränderliche
Kennzeichen: Wuffi

Ich fahre seit 1974 Motorrad. Meine Motorrad-Interessen liegen hauptsächlich im ng-Sport und im touristischen Bereich (keine Treffen!) Im BVDM bin ich seit Mitte '74. Da mir die bloße Mitgliedschaft nicht genügte, gründete ich 2 Monate nach meinem Eintritt mit ein paar Gleichgesinnten zusammen die MFG Köln. Die Arbeit im Club machte mir viel Spaß — schließlich konnten wir auf so einiges Erreichtes zurückblicken.

Auf Bundesverbandsebene standen die Zeichen längst nicht so günstig, doch bot sich mit der Übernahme der Ballhupe ein reizvoller Aufgabenbereich. Dies um so mehr, als eine kleine bisweilen boshafte schriftstellerische Ader in mir wohnt.



FIM-RALLYE

Jedes Jahr wird eine FIM-Rallye veranstaltet, und zwar immer in einem anderen Land. Dieses Jahr fand sie in Neptun, einem Badeort an der rumänischen Schwarzmeerküste vom 6.7. bis zum 8.7. statt.

Im Frühjahr faßten wir den Entschluß an der Rallye teilzunehmen. Wir, das sind Lothar und meine Wenigkeit. Wir fahren beide eine Yamaha RD-250.

Bevor man zum Fahren kommt, ist eine Menge Papierkrieg zu erledigen. Mitte März wurde das Nennungsformular angefordert, welches dann auch Ende April eintraf. Nun mußten Nennung und Zimmerreservierungen ausgefüllt werden. Nenn- und Zimmer mußten in Dollar und im voraus bezahlt werden. Alles an den Offiziellen der FIM abgeschickt und alles bald bestätigt zurück- erhalten. — Jetzt konnte es ans Vorbereiten der Motorräder gehen. Ersatzteile wurden besorgt, wie Unterbrecher, Bowdenzüge, Kette, usw. Vom ADAC ließen wir uns die Strecke ausarbeiten. Dann kam der große Schock. Eines morgens war das Motorrad nicht mehr in der Garage, es war gestohlen. Um aber die Rallye mitfahren zu können, wurde eine andere Yamaha gekauft. Der Starttag rückte näher. Alle Papiere nochmal überprüft und Benzingutscheine besorgt für Jugoslawien und Rumänien. Einen Tag vor dem Start wurde meine erste Yamaha wiedergefunden. Schnell wurde der große Tank (25 l) auf die zweite Yamaha montiert. Auf Langstrecke macht sich ein großer Tank angenehm bemerkbar. — Am 2.7. ging es dann bei 30 Grad C in Köln los. Kurz vor München die erste Übernachtung. Den 2. Tag brachte uns über den Groß-Glockner (Punkte für den Touristik-Wettbewerb), den Loibl-Paß, Ljubljana bis Zagreb. Hier bekamen wir den ersten Eindruck von der sog. Gastarbeiter-Route. Türkische und griechische Familien fahren mit abenteuerlichen Fuhren in ihre Heimatländer. Überholverbote und durchgezogene Mittelstreifen werden nicht sehr ernst genommen. Am 3. Tag wollten wir die rumänische Grenze erreichen. Gegen 20.00 fanden wir ein nettes Motel kurz vor der Grenze. Auf der Fahrt durch Jugoslawien wollten wir in Belgrad wieder einen Stempel für den Touristik-Wettbewerb haben. Weder an Tankstellen noch in Gasthäusern bekamen wir das Gewünschte. Die 4. Etappe ging bis Bukarest, wo wir ein Zimmer bestellt hatten.

Über das sagenhaft schlechte Straßenpflaster hoppelnd suchten wir unser Hotel. Ein einheimischer Motorradfahrer war uns beim Suchen behilflich. Verschwitzt, in der einen Hand den Tankrucksack, in der anderen den Helm mußten wir zuerst die Anmeldung ausfüllen. Da es noch früher Nachmittag war, wollten wir uns Bukarest ansehen. Ein Taxi brachte uns in halsbrecherischer Fahrt ins Zentrum. — Die 5. und letzte Etappe starteten am 6.7. morgens um 6.00 ohne Frühstück. Das gab es im Hotel erst um 7.30 Uhr. Wir holten das Frühstück nach und trafen die ersten deutschen Motorradfahrer. Gegen 13.00 Uhr erreichten wir Neptun, das Ziel.

Auf einer Nebenstraße vor den Toren Neptuns war das Parc ferme. Dort mußten für die Dauer der Veranstaltung die Motorräder abgestellt werden, nach Herkunftsland der Teilnehmer geordnet. — Jeder bekam ein Souvenir und Essensbons. Ein Bus brachte die Fahrer zu ihren Hotels. Bei hohen Außentemperaturen und in Lederkleidung schwitzten wir unserem Hotel entgegen. Wieder die obligatorische Anmeldung ausfüllen. Abends fand in der Freilichtbühne von Neptun die Begrüßung der Teilnehmer statt. Mit Musik und Folkloredarbietungen wurde es ein schöner Abend, das beste an der ganzen Rallye. Am 2. Tag konnte man mit Bussen nach Constanza fahren zur Stadtbesichtigung. Wir zogen es aber vor, bei herrlichem Wetter das Wasser des Schwarzen Meeres zu prüfen. — Der Ort Neptun besteht fast nur aus Hotels und Geschäften, wo man nur Dollar und DM nimmt.

Am 8.7. sollte eine Fahrt mit den Motorrädern durch mehrere Badeorte stattfinden, die aber einfach abgesagt wurde. Abends fand die Siegerehrung und die Verabschiedung statt. An der Rallye beteiligten sich etwa 2000 Motorradfahrer aus fast allen westeuropäischen Ländern. Aber auch Polen, Jugoslawien und die DDR waren vertreten. Aus Deutschland waren ca. 80 Motorradfahrer vertreten. Die stärkste Beteiligung stellte, wie in den Vorjahren auch, Italien.

Gewertet wurde nach Clubstärke und weitester Anfahrt von Einzelfahrern. Wir waren mit nur 2 Mann vom BVDM vertreten und gingen natürlich leer aus. — Am Nachmittag dieses Tages wollten wir die Motorräder aus dem Parc-ferme holen, was erst nach einigen Schwierigkeiten gelang. —

Am 9.7. traten wir morgens um 4,00 Uhr die Rückfahrt an. Als am Abend der Tachostand kontrolliert wurde, hatten wir 850 km geschafft. Am 12.7. erreichten wir wieder Köln, insgesamt 5.200 km lagen hinter uns. — Außer routinemäßigen Arbeiten am Motorrad mußten wir die Schalldämpfereinsätze reinigen und ein paarmal die Kerzen wechseln. In den Alpen oberhalb 1.500 m wurde den Yamahas die Luft zu dünn, so daß die Motoren nicht ganz sauber liefen.

Die Organisation der Rallye kann man als miserabel betrachten. Ich hatte den Eindruck, als ginge

es mehr um Devisen. Im nächsten Jahr findet die FIM-Rallye in den Pyrenäen an der Atlantikküste statt. Wir werden wieder dabei sein.

Es wäre wünschenswert, wenn sich einige BVDM-Mitglieder an der Veranstaltung beteiligen würden. Außerdem kann man seinen Urlaub damit verbinden. Ich bin gerne bereit, Auskünfte zu erteilen oder Fragen zur Rallye zu beantworten.

Peter Braune
Herm.-Hesse Str. 10
5090 Leverkusen 1

WIMA-Rally 1976 in Yverdon/Schweiz

Nach glühendheißen Wochen brachten wir den großen Regen in die Schweiz und nicht nur dort hin. Etwa 35 Mädchen waren in Yverdon zusammengekommen und alle mußten nach Wochen der Dürre, viele hundert km im strömenden Regen fahren. Da wußte man nicht so recht, ob man lachen oder weinen sollte. Trotzdem ließen wir uns die gute Laune nicht verderben, wir hatten ja ein schönes Programm vor uns und es gab viel zu erzählen. Regula, die schon einige Motorradtreffen für Mädchen in der Schweiz organisiert hatte war gekommen, das „Maidli-Töff-Töff“ hat anscheinend schon einen Namen, außer ihr waren noch drei Schweizerinnen da, auch aus Schweden, Frankreich, Österreich, England und Deutschland waren die Mädchen herbeigeströmt, manche mit Gefolge, manche solo. Die jüngste, Marisa, kam von der Atlantikküste, sie ist die Tochter unserer langjährigen Freundin Yvette, die erst später nachkommen konnte.

Als erster Programmpunkt kam der Empfang beim Bürgermeister, und ich glaube nicht, daß dieser schon mehr Motorradfahrerinnen auf einem Haufen gesehen hat. Jedenfalls war nicht mehr viel Platz in der Empfangshalle des Yverdoner Rathauses. Nach einem Sektfrühstück und einer fröhlichen Ansprache des Bürgermeisters inspizierten wir zuerst einmal Yverdon, schließlich ist es wichtig zu wissen, wo der Supermarkt ist, die Post, die Bank, der Bahnhof oder die nächste Werkstatt.

Es folgten ein Besuch im Museum für kleine Musikinstrumente, der sehr informativ war. Ein Besuch in der größten schweizer Tabakfabrik gehörte ebenso zu unserem Programm, als auch

die Heimsuchung eines Weinkellers. Überall, wohin wir auch kamen, hinterließen wir begeisterte Motorradfans. Einige Reporter und Fotografen hatten sich eingefunden, auch einige Spinner, die nur Mädchen in Leder knipsen wollten.

Zum Moto-Cross fuhren wir und konnten dort auf einer Montesa des MC unsere Künste vorführen. Die Spezialisten des dortigen Clubs demonstrierten uns dann die „hohe Schule“ Es waren Schweizer Meister und Vice-Meister dabei. Eine Orientierungsfahrt und Bogenschießen sowie Luftgewehr vervollständigte unser Programm.

So im Nachhinein betrachtet waren wir eigentlich dauernd beschäftigt und außer einer Bootsfahrt über den See, die wegen schlechten Wetters ausfallen mußte, wurde das Programm präzise abgespult. Ein Filmabend, der vom Lausanner Motorradclub gestaltet wurde, ging für meinen Geschmack allerdings ein bißchen daneben, hatten wir uns doch alle, rasante Motorradfilme vorgestellt, und sahen dann Tiere auf Galapagos. Natürlich waren auch das herrliche Aufnahmen.

Es waren viele Mädchen gekommen, und ich bin sicher, sie kommen im nächsten Jahr alle wieder, nur auf unsere Freundin Lida aus der CSSR, mußten wir vergeblich waren. Sie konnte den Papierkrieg in diesem Jahr nicht zu ihren Gunsten entscheiden.

Der Abschlußabend brachte dann noch für jeden Preise und Pokale, wie überall wird auch bei uns die Jüngste die Schönste, die Dickste und die Doofste usw. mit Trophäen belohnt, und im nächsten Jahr werden wir das genauso wieder tun.

Gruß
Ellen Pfeiffer

Motorradsport an der Schallmauer

Sport und Politik haben viele Gemeinsamkeiten, und die Ähnlichkeit wird fatal sichtbar, wenn die Sonne des Erfolges sich plötzlich verdunkelt und schwierigere Zeiten ankündet. Die Manager hier wie dort, tüchtige und einsatzbereite Leute zweifellos, geben sich nur allzuleicht dem kindlichen Glauben hin, jede Krise mit ihrem Organisationstalent lösen zu können. Sie wollen es einfach nicht wahrhaben, daß es natürliche Grenzen des Fortschritts oder des Wachstums gibt, die auch mit noch so geschickten Patentrezepten nicht überschritten werden können. Der Fachmann, der rechtzeitig warnt, wird hier wie dort kopfschüttelnd als rückständiger, kleingläubiger oder gar phantasieloser Fachidiot abgestempelt.

Mußte wirklich erst die Energiekrise kommen, um der mit erstaunten Kinderaugen vor sich hin starrenden Welt klarzumachen, daß die Rohstoffreserven eben nicht unerschöpflich sind? Haben wir aus ihr schon wirklich gelernt, daß es nicht nur das Rohöl ist, mit dem wir verantwortungsbewußt umgehen müssen? Können wir wirklich nur durch akuten Mangel gezwungen werden, vernünftig und langfristig zu planen? Können wir wirklich stolz darauf sein, jedes Mal eine mehr oder weniger zweifelhafte Ersatzlösung für ein Problem zu finden, das wir uns selbst eingebrockt haben?

Wie sich die Bilder gleichen: Hatte die Wirtschaftspolitik nicht erkannt, daß es Grenzen des Wachstums und — bei einer ständig wachsenden Bevölkerung — auch Grenzen des Wohlstands gibt, so will der Motorsport nicht einsehen, daß es natürliche Grenzen der Leistung gibt. Es war ja viel bequemer, still vor sich hin zu träumen, daß eben in jedem Jahr ein paar PS mehr in den Maschinen stecken und neue Rekordrunden zu vermelden sind. Wie bitte? Die Strecken sind für diese Leistungen zu gefährlich? Nun, dann bügeln wir eben die Kurven noch ein bißchen besser aus und hobeln den Straßenbelag noch ein bißchen glatter. Die neue Rekordrunde fällt dann sowieso dabei ab. **Gegenfrage: Bauen wir eigentlich die Straße für die Motorräder oder die Motorräder für die Straße?** Wenn wir diesen Weg konsequent fortsetzen, sind wir in wenigen Jahren nur noch in der Lage, in reinen Motodroms zu fahren, sauber ausgezirkelten Nudeltöpfen mit mathematisch exakt vorausberechnetem Kurveneinlauf und Kurvenauslauf, mit überhöhten Kurven und einem Querprofil, daß sich die Maschine von selbst auf ihren optimalen Kurs einpendelt. Das läßt sich alles machen. Aber aus dem Rennen wird dann der reine Zirkus, ohne jeden Wert für den technischen und sportlichen Fortschritt.

Wir müssen uns endlich drüber klarwerden, daß wir beim heutigen Stand der Technik zwar noch weitaus höhere Leistungen in die Motoren zaubern können, daß 150 oder gar 200 PS keine Utopie sind — aber wir müssen erkennen, daß eine solche Entwicklung sinnlos ist, weil diese Leistungen über den handflächengroßen Reifen eben einfach nicht mehr sicher auf die Straße zu übertragen sind. Wie extrem die Leistungen mit wachsender Geschwindigkeit ansteigen, mögen einige Zahlen zeigen: Für 200 km/h brauchen wir in einer verkleideten Maschine etwa 35 PS, für 250 km/h schon ziemlich genau den doppelten Wert, für 300 km/h gut 120 PS und für 350 km/h rund 200 PS! Auf den endlosen Weiten der Salt Flats in Utah mit ihren riesigen Anlaufstrecken sind bei Rekordversuchen selbst diese Leistungen einsetzbar, wenn man sorgfältig auf die Windverhältnisse achtet, vorsichtig beschleunigt und ja stur geradeaus fährt. Aber das ist nicht das Problem, sondern die Übertragung dieser Leistungen beim Beschleunigen im mittleren Geschwindigkeitsbereich. Machen wir uns das einmal an einem Beispiel klar:

Eine gute 750er hat heute eine Leistung von etwa 125 PS und erreicht damit eine Spitze von gut 300 km/h. Der Schub, der bei dieser Leistung und dieser Geschwindigkeit über den Hinterreifen auf die Straße übertragen werden muß, beträgt, wenn man den Wirkungsgrad berücksichtigt, etwa 100 kg. Da auf dem Hinterrad ein Gewicht von etwa 150 kg lastet, ist dieser Schub ohne weiteres zu übertragen, denn er erfordert nur einen Haftbeiwert zwischen Reifen und Fahrbahn von 0,65 bis 0,7. Je weiter jetzt die Geschwindigkeit absinkt, um so höher wird die Schubkraft auf den Hinterrädern, da bei voller Nutzung der Leistung dann ja die unteren Gänge ins Spiel gebracht werden. Bei 250 km/h geht es mit einem Schub von 135 kg auch noch glatt, aber bei 200 km/h müssen bei voller Beschleunigung schon 170 kg übertragen werden, und da dreht der Reifen schon durch. Bei 100 km/h ist der Schub weit über 300 kg, würde also einen Haftbeiwert von über 2 voraussetzen. Mit anderen Worten: Eine 125-PS-Maschine kann ihre volle Leistung erst bei über 200 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit voll einsetzen, und auch das nur auf trockener und sehr griffiger Straße. In dem ganzen Bereich darunter rollt sie auf einer Gleitbahn und muß mit dem Drehgriff gerade an der Rutschgrenze gehalten werden. Die Situation wird nur dadurch ein ganz klein wenig entschärft, daß diese Motoren eine sehr spitze Leistungskurve haben, also ein sehr schmales Drehzahlband, in dem die volle Leistung da ist.

Um es ganz klar zu machen: Hier wird keine technische Grenze gezogen, die wir eines Tages mit raffinierten Federungen oder griffigeren Reifen überschreiten können — hier stoßen wir auf eine physikalische Barriere, die sich eben nicht beliebig nach oben verschieben läßt. Auf unseren heutigen Rundstrecken mit Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen 140 und 180 km/h liegt die Grenze der einigermaßen sicher einzusetzenden Leistung bei 70–80 PS — die Mehr-PS der schwereren Maschinen lassen sich in diesem Geschwindigkeitsbereich einfach nicht auf den Boden bringen und sind schwerer zu dosieren. So ist es nicht überraschend, daß auf kurvenreicher Strecke die 350er fast immer schneller ist als die 750er mit der doppelten Nennleistung.

Hier zeigt sich aber auch, daß die Reifen als der unmittelbare Transformator der Leistung zum entscheidenden Bauelement wird. Der Reifenkonstrukteur sieht sich hier einer Hydra von Problemen gegenüber. Da soll der drohende Abrieb in Grenzen gehalten werden, aber die hierfür geeigneten Gummiqualititäten mit hoher Shore-Härte haben meistens recht bescheidene Haftung. Die enorme Leistung knetet das Profil so unbarmherzig durch, daß sich der Reifen extrem erhitzt, die Haftung mit der Karkasse verliert oder in Fetzen davonfliegt. Bei den heute gefahrenen Geschwindigkeiten bedeutet etwa in Hockenheim eine um 1 Sekunde kürzere Rundenzeit eine Steigerung der Reifentemperatur um etwa 2 bis 3° C — eine Temperaturdifferenz von 10°C kann aber schon darüber entscheiden, ob der Reifen das Martyrium durchsteht oder seinen Geist aufgibt.

Der Slick-Reifen, der schon im Automobil-Rennsport seit Jahren eine dubiose Rolle spielt, ist im Motorradbau mit seiner schmalen Auflagefläche, der zwangsläufig stark verrundeten Reifenkrone und den notwendig steifen Flanken natürlich noch problematischer, die Wahl der richtigen Gummimischung mit höchster Adhäsion noch kniffliger, der Abfall der auf trockener Straße hervorragenden Haftung bei Nässe noch ungleich stärker und gefährlicher. In den USA, wo die ersten Slick-Reifen vor einigen Jahren auf den schnellen Pisten von Daytona und Ontario auftauchten, tut man sich leicht, denn das Wetter ist dort ziemlich konstant — **und wenn es wirklich nach Regen aussieht, dann wird eben einfach nicht gefahren.** Wir können hier das Wetter leider nicht mit einiger Sicherheit länger voraussagen, wissen auf längeren Strecken nicht, ob es bei Sonnenschein am Start nicht in den Bergen regnet. So fordern nun plötzlich die gleichen Leute, die einerseits die superschnellen 750er-Formel-Maschinen eben noch jubelnd als neue Grand-Prix-Klasse gefeiert hatten, andererseits das umgehende Verbot der Slicks. Natürlich sind die Slicks ein Irr-

weg, aber es ist gleichsam ein konsequent vorgeschriebener Irrweg — „zwar Wahnsinn ist's, doch liegt darin Methode“, um wieder einmal die Klassiker zu bemühen. Hier rächt es sich, daß man jahrelang glaubte, Leistung um jeden Preis fordern zu müssen: Den Reifenkonstrukteuren bleibt doch gar keine andere Wahl, als Slick-Reifen zu bauen, wenn sie auf trockener Strecke mit diesen Leistungen fertig werden wollten. Ein einfaches Verbot der Slick-Reifen ohne Leistungsbegrenzung ist für trockene Straßen ebenso wenig zu verantworten wie ihre Freigabe für Regen-Rennen. Natürlich müssen wir zu einem Universal-Rennreifen kommen, einem leicht profilierten Reifen, der von der Haftung bei Nässe eben möglichst wenig verliert und auf trockener Straße dem thermischen Streß gewachsen ist. Aber diese Entwicklung fordert eben ihre Zeit — und endgültig ist eine Lösung nur mit gleichzeitiger Leistungsbegrenzung zu erreichen.

Die FIM hat dieses Dilemma erkannt und auf ihrem Herbstkongreß einen ersten Schritt getan, um die Verwendung von Slick-Reifen einzugrenzen und die Entscheidung kurzfristig vor dem Rennen einem Triumvirat von Rennleiter, Reifenfachmann und Fahrer-Vertreter zu übertragen.

Die Leistungsexplosion der letzten Jahre warf aber auch ökonomische Probleme auf. Es ist kein Zufall, daß sich Rennställe und Veranstalter Jahr für Jahr in einer immer härter werdenden Pokerpartie gegenüber sitzen, und es kommt auch nicht von ungefähr, daß sich die erfolgreichste Firma, Yamaha, plötzlich von der offiziellen Werksbeteiligung zurückzieht. Sicher nicht zuletzt, um die freiwerdenden Mittel für die Weiterentwicklung umweltfreundlicherer Motoren einzusetzen. Wenn verantwortungsbewußte Ingenieure immer wieder den Versuch machen, den Verbrauch der Rennmaschinen in vernünftigen Grenzen zu halten und irgendwie in die Wertung einzubeziehen, dann sicher nicht deshalb, um ein paar Liter Benzin einzusparen, die im Vergleich zu dem Kraftstoffverbrauch der Zuschauer-Fahrzeuge ja überhaupt keine Rolle spielen. Es kann aber nicht der Sinn einer zukunftsweisenden Entwicklung sein, Leistung um jeden Preis zu fordern, einen großen Teil des Brennstoffes nicht zur Leistungssteigerung, sondern zur Innenkühlung zu verschwenden. Wenn wir uns früher darüber unterhalten haben, ob eine Maschine den Senior-TT nun nach der 3. oder nach der 4. Runde zum Tanken einrollte, dann können heute solche Zweifel nicht mehr aufkommen: Eine voll gefahrene 750er hat einen so infernalischen Durst, daß der Fahrer glücklich ist, wenn sie mit einem 24-Liter-Tank über zwei TT-Runden kommt! Und erzeugt schon von einer grotesken Verknennung der sport-

lichen Aufgaben, wenn von Industrie und Fahrern nicht etwa eine vernünftige Senkung des Verbrauchs, sondern eine Vergrößerung des zugelassenen Tankinhaltes gefordert wurde!

Unter dem wachsenden Druck der öffentlichen Meinung und immer härter werdender behördlicher Auflagen ist nun auf einem Teilgebiet ein Durchbruch zur Vernunft gelungen: Nach der erfolgreichen Einführung wirksamer Schallkontrollen im Geländesport wird nun auch bei Straßen-Rennmaschinen eine Grenze für die Lärm-entwicklung gezogen. Mit einer Methode, die auch für Serienmaschinen alle Aussicht hat, in Kürze international eingeführt zu werden, wird der Schallpegel in einem Mikrofonabstand von nur 0,5 Meter bei einer für jede Maschine nach der mittleren Kolbengeschwindigkeit abgestimmten Drehzahl – damit die Unterschiede zwischen

Ein- und Mehrzylindern überbrückt werden – gemessen und auf 100 dB (A) begrenzt. Die Pegel der ungedämpften Maschinen liegen bei dieser Meßmethode zwischen 120–130 dB (A) und damit schon dicht an der Schmerzschwelle. Eine Senkung des Geräuschpegels um 10 dB (A) bedeutet subjektiv eine Halbierung der Schall-empfindung und ist ohne merkliche Leistungs-minderung zu erreichen. Ein erster Schritt zur Aussöhnung des Motorsports mit einer immer enger werdenden Welt, in der unser „Sound“ nun einmal nicht gefragt ist.

Motorradsport an der Schallmauer? Es ist nur eine Frage der Vernunft, sie zu erkennen, und des guten Willens, sie zu meiden.

Michael Merlin

Quelle: ADAC-Report
Gau Nordrhein 2/76

Wie laut sind Motorradfahrer?

Anläßlich der am 4. u. 5.10.75 durchgeführten Phonmessungen möchte ich folgende Werte übermitteln:

Beim Fußballspiel Völklingen–Nürnberg in Völklingen am 4.10. konnte ich hinter einer 4-gliedrigen Zuschauermenge 25 m vom Spielfeld entfernt beim 3. Tor für Völklingen bis zu 93 dbA messen.

Trotz verschiedener querverlaufender Baumreihen (Schallschluck) war in einer Entfernung von 300 m Luftlinie am Rand des Wohngebietes beim 1:0 für Völklingen noch 87 dbA zu messen. Der Dauerton am Rand o.g. Wohngebietes schwankte zwischen 70–73 Phon. Während der Lautsprecher-durchsage waren 65 dbA abzulesen.

Anschließend fuhr ich nach Trier, um am 7. internationalen Motorradtreffen teilzunehmen. Hier waren 550 – 600 Motorradfahrer versammelt. Das Treffen fand in einem Tal weitab jeglicher Wohngebiete statt. Hier herrschte ein Dauerton von 63 Phon. Auch eine Gruppe von Reichskriegsflagge vor dem Gruppenzelt und angehängten Orden und Ehrenzeichen des 1. u. 2. Weltkrieges fiel zwar optisch, aber nicht akustisch auf.

Als am Abend das Lagerfeuer brannte und zum Akkordeon gesungen wurde, wanderte der Zeiger des Messgerätes in einer Entfernung von 10 m auf 72 Phon. Ein Übergeschnappter, wie man ihn überall antrifft, ließ in Abständen von 10–15 Min. seinen Feuervogel kurz aufheulen und stellte ihn nach jeweils einigen hundert Umdrehungen wieder ab. Da dieser Spinner direkt neben meinem Zelt sein Spiel trieb, kletterte die Nadel auf 88 dbA. Wieder zurück in Ludweiler, hatte ich Gelegenheit, die Fanfaren- und Spielmanszüge ebenfalls zu messen. In 5 m Entfernung von einem Paukenschläger waren 89 Phon festzustellen.

Anhand dieser Messungen kann man mit Sicherheit sagen, daß die Motorradfahrer längst nicht die Lautesten unter den Lauten sind. Auch finden die Treffen dieser „Krachmacher“ nicht in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten statt, so daß auch bei eventuellen Übertreibungen nicht allzuviel bis zur Zivilisation vordringt.

Hoffentlich tragen diese Ergebnisse dazu bei, das Image der Motorradfahrer etwas aufzupolieren.

Klaus R. Arperl

3. Enzianrallye 1976

Wer ist schon so bekloppt und fährt 850 km nur für so 'ne Orientierungsfahrt? Bestimmt keiner, der sein Motorrad in der Garage sauberhält. Und bestimmt kein Sonntagnachmittagskaffee-fahrer. Wohl aber 45 begeisterte ng-Sportfahrer. Womit die Frage nach dem Wieso bereits beantwortet ist.

Für Leute, die die Enzianrallye nicht kennen, sei sie kurz erklärt. Am Donnerstag, dem 17. Juni, war die Zielfahrt. Start ab 10.00 Uhr in Ingolstadt, Anfahren von Orten, deren Anfangsbuchstaben das Wort G—E—R—L—O—S ergeben, Ziel bis 19.00 Uhr in Zell am Ziller. Start- und Zielort zählen mit, kürzeste Entfernung war gefragt. Freitag war dann Ruhetag, Samstag schließlich eine 200 km Orientierungsfahrt nach 200.000er Karte.

Wer glaubt, damit wäre Sinn, Zweck und Wesen der Enzianrallye bereits erklärt, den kann man ruhigen Gewissens enttäuschen. Nicht allein der Kampf um sportliche Ehren, sondern vor allem das ganze Drumherum machen die vier Tage zu einem einmaligen Erlebnis.

Schon Donnerstag gibt's die erste Aufregung. Kommen zwei Kölner, eine 75/5 und eine CB 550, morgens gegen 10 in Ingolstadt an. Die 75/5 trüft hinter dem rechten Ohr. Der Honda-fahrer frozzelt. Bis er darauf aufmerksam gemacht wird, daß sein rechter Stiefel unglaubliche Schmiereigenschaften besitzt. In Köln muß eine Ölquelle sein.

Schließlich die Zielfahrt. Sie wird von den meisten Fahrern als Pflichtprogramm aufgefaßt. Da man nach der 750.000er Karte nicht viel Möglichkeiten hat, werden die meisten mit dem gleich besten Ergebnis abschneiden. Die Entscheidung würde ohnehin, wie in den Jahren zuvor, bei der Orientierungsfahrt fallen. So dachte man.

Dennoch ist die Zielfahrt eine feine Sache. Man kommt endlich mal von der Autobahn herunter und fährt in herrlichen, unbekannten Gegenden spazieren. Während der Fahrt sah man sich oft. In einem Ort gar tummelten sich zur gleichen Zeit 12 Maschinen — grauenvoll für einen Honda-fahrer, der außer seiner eigenen Maschine nur BMW's ausmachen konnte.

Sensationelles gibt es von der Zielfahrt nicht zu berichten, sieht man einmal davon ab, daß zwei Kölner sich in den Alpen in einer Privatstraße verirrt, andere in ein Tölzer Krankenhaus fuhren, um einen Kameraden zu besuchen und schließlich ein weiblicher Teilnehmer mit Pappnummernschild durch die Gegend flitzte.

Gegen Abend traf man sich in Zell am Ziller. Die „High Society“ nahm sich ein Zimmer, der Rest zeltete.

Der freie Tag (der wohl deswegen Freitag heißt) dient den meisten dazu, die wunderschöne Umgebung ein wenig kennenzulernen. Daß es irrsinnig Spaß macht, mit dem Motorrad durch die Alpen zu brausen, ist so selbstverständlich wie das Leben selbst. Erzählen braucht man es nicht, wer noch nie da war, ist es selber schuld.

So fuhr dann hier ein Grüppchen durch die Gegend, dort ein Grüppchen, einer fuhr ins Allgäu, ein anderer turnte am Glockner herum, die meisten fuhren schlicht und einfach spazieren.

Spazieren? Da war so einer, der ist auch irgendwas im BVDM, der tritt seine BMW, da sucht man instinktiv nach einem Bunker. Diesmal war es so schlimm, da hat er so getreten, daß er nacheinander die Hauben von den Schwimmern weggefußballert hat. Die Reue kam spät, aber vergeblich: Er sah die Dinger nie wieder. So mußte er Samstag in aller Herrgottsfrühe nach Bad Tölz fahren und sich neue besorgen.

Den Vogel freilich schoß ein Maicofahrer ab: Sein Untersatz, in diesen Tagen ohnehin schlecht gelaunt, entledigte sich in gekonnter Darbietung eines kompletten Auspuffs. Der Witz an der Sache: Er fand das Ding nicht wieder. Blöd, wie der Kerl nun mal ist, schmeißt er ihn natürlich in einer Gegend ab, wo rechts neben der Straße eine steile Böschung mit viel Untergehölz und Gestrippte liegt. Depressiert und sauer, gleichwohl mit enormer Lautstärke, kam er schließlich nach Zell. Dort waren glücklicherweise noch ein altbekannter KS-Haudegen und jener Kölner mit der CB 550 (die das Ölspucken übrigens inzwischen von alleine wieder drangegeben hatte). Die beiden machten sich sofort auf den Weg, um das treulose Stück Eisen wiederzufinden. Nach Karl May — Art wurde das fragliche Gelände anderthalb Stunden lang durchkämmt, bis der KS-Mann das Ding endlich gefunden hatte. So dann bekam der Maico-Mensch eins übergeben: Der Auspuff war so dreckig, daß er eine regelrechte Tarnfarbe besaß. Nächstens, wenn er den Auspuff wegschmieße, solle er ihn gefälligst vorher blankputzen!

Gegen Abend wurden die Fahrtunterlagen ausgehändigt, und man ging relativ früh zu Bett, denn jeder wollte am Samstag topfit sein.

Am Samstag gegen 10 Uhr konnte man mitten in Zell Zeuge einer grandiosen Startaufstellung sein. Einige hatten die tollsten Konstruktionen auf dem Tank, Stoppuhr, Lupe etc. inbegriffen.

Andere, wie übrigens auch der spätere Sieger, klebten ihre Karte einfach auf den Tank – fertig. Als Nummer 1 ging traditionsgemäß der Sieger des vergangenen Jahres (Manfred Paehr) auf die Strecke. Dann ging es klassenweise, erst die Lahmen, dann die Schnellsten.

Eines sei vorweggenommen: Die Strecke war hervorragend ausgewählt. Nicht zu schwer, gut sichtbare Schilder und akzeptable Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Für jeden war die Fahrt gleichermaßen interessant, doch seien einige Episoden erwähnt.

So gab es an der ZK 1 helle Aufregung. Als zweiter hinter Manfred kommt bereits die Startnummer 18 herein – wo bleiben die anderen? Aha, da kommt Lothar mit dem Zündappgespann. Nanu, was macht der? Springt 'runter von der Mühle, flucht, schraubt. Vier Speichen haben den Geist aufgegeben. Also, Ersatzrad her, Radwechsel. Manfred steht auch noch an der ZK 1, ist sauer. Ein paar Zeitpunkte, außerdem fehlt ihm eine Kontrolle. Peter, besagter Maicofahrer, weiß schon gar nicht mehr, was sauer sein heißt. Er hat vergessen, zwei Buchstaben in seine Bordkarte einzutragen (was ihn um 7 Plätze nach hinten werfen wird).

An der ZK 2 war eine Stunde Zwangspause, um etwas essen zu können. Hier passierte den Veranstalter auch die einzige Panne. Man konnte in der Gaststätte zwar bestellen, aber ob man jemals etwas bekommen hätte, steht in den Sternen; jedenfalls war innerhalb einer Stunde nichts zu bekommen.

Auf dem letzten Stück bis zum Ziel passierte noch so einiges. Eine BMW blieb ohne Batteriesaft einfach stehen. Dem schnellen Gärtner Werner war die Maico noch zu schwer: Erst schmiß er den für die Maico so lebenswichtigen Benzinkanister über Bord. Kurz vor Schluß mußte auch noch seine 200.000er Karte dran glauben. Ob das so richtig war? Fazit jedenfalls: Die Maico scheint eine hervorragende Abschlußrampe für alles mögliche zu sein!

Der Star in dieser traurigen Serie jedoch sollte einmal mehr unser Lothar sein. Glücklicherweise, den Zehn-Minuten-Verlust des Radwechsels noch aufgeholt zu haben, fährt er an ZK 2 ab. Ein paar Kilometer, dann baut er wieder. Hinterrad platt, Ventil ausgerissen! Nach einer wahrhaft weltmeisterlichen Kür im Reifen-Rad-Wechseln ist er wieder fit, donnert los, fährt wie der Henker. Mit Erfolg?

Nicht weit vom Ziel bekommt nur noch einer Ärger: Ein DK-Posten. Der Mann liegt am Rande einer Ortschaft faul im Gras, flegelt sich 'rum, und ab und zu, wenn einer

kommt, drückt er ihm einen Stempel in die Bordkarte. Dorfscherriff Glumpli sieht von weitem dem Treiben gespannt zu, bis er schließlich zu allem entschlossen zur Tat schreitet. „Was machens da, Sie? Verteilens Hasch an die Leut, hä?“ Unser Mann wußte nicht, ob er, ergriffen von dem Charme des Beamten, erschrocken sein sollte, oder sich in einer Lachorgie ergehen lassen sollte. Wohl aber entschloß er sich, den guten Glumpli aufzuklären über die mysteriösen Dinge, die da passierten.

Nach und nach trudelten die Fahrer schließlich wieder in Zell ein. Abends versammelte man sich in gespannter Erwartung der Ergebnisse in den gemütlichen und gastfreundlichen „Zeller Stuben“. Langweilig wurde das Warten nie – einmal gab's genug zu erzählen, und zum zweiten sorgte Martin Brede für Unterhaltung: Er führte Filme vor; einen von einer Zuverlässigkeitsfahrt am Ring, einen von der vorjährigen Enzianrallye, schließlich einen dritten von der Isle of Man. Anlässlich einer Badeszene im letztgenannten Film äußerten sich einige (männliche) Zuschauer begeistert darüber, daß die gute Barbara nicht nur gute Kurven fahren kann, sondern anscheinend auch über ebensolche verfügt.

Dann endlich wurden die Ergebnisse ausgehängt, und es gab eine Menge Überraschungen. Vorjahressieger Manfred hatte einen rabenschwarzen Tag erwischt: 9. Platz. Andere hätten sich über den Pokal für den Neunten gefreut, Manfred indes sollte man auf diese Fahrt besser nicht ansprechen. Der Kampf um Sieg und Ehre aber war einmalig: Die beiden ersten fuhren ihre Orientierungsfahrt mit je 0,0 Strafpunkten! Eine tolle Leistung vor allem von Lothar, man bedenke den doppelten Radwechsel! Letztes Jahr war er Zweiter gewesen, dieses Jahr sollte es klappen, wenn nicht . . . diese verdammte Zielfahrt gewesen wäre. Das S war schuld. Von Oberding, dem Ort mit O, eine gerade Linie nach Zell zu ziehen war klar, daß kurz vor Zell diese Linie berührend der Ort Stumpf lag, war genauso klar. Daher stempelten die meisten eben dieses Stumpf ab. 4. oder 5 Schlitzzohren aber hatten ihre Augen besonders gut geschlitz: Schliersee ging mittendurch! Ein halber Millimeter = 375 Meter in natura entschied die Enzianrallye 1976. Der Sieger war darüber natürlich überglücklich, hatte er doch die Zielfahrt mit einem Kollegen erst in Ingolstadt mittels zweier Bierdeckel geplant. Der arme Lothar aber mußte wieder mal mit dem Zweiten vorlieb nehmen – sein berühmt-berüchtigter Humor wurde dadurch jedoch keineswegs beeinträchtigt, im Gegenteil. Er meinte, erstens werde er die wasserscheue KS tauchfest machen und zweitens seinen nächsten Urlaub in Schliersee verbringen.

Es blieb noch die Preisverleihung. Bis zum 14. Platz gab's „Blech“. Die beiden besten BMW-Fahrer, auf Rang 3 und 4, erhielten von „WÜDO“, der übrigens auch an der Fahrt teilnahm, Geldpreise — eine Tatsache, die zu einer denkwürdigen Koalition führte. Ein gewisser Zündapp- und ein gewisser Hondafahrer taten sich zusammen und verkündeten etwa folgendes: Wenn man schon keinen modernen Vierzylinder wolle, so habe doch Zündapp BMW schon vor über 20 Jahren gezeigt, wie man einen anständigen Boxer baut. Man könnte diesen Zusammenschluß als „historischen Kompromiß“ bezeichnen — aber was soll's, auch das gehört zu den Dingen, die am Rande der Enzianrallye passieren.

Noch eines bleibt zu den beiden zu sagen. Lothar, der Mann der diesjährigen Rallye, erhielt voll

zu Recht eine riesige Reisetasche, gestiftet von Martin Brede für den größten Pechvogel, zuerkannt. Freilich bekam er sie mit dem wohlgemeinten Tip, selbige bis zum Rand mit Speichen und Schläuchen zu füllen.

Der Sieger schließlich wand ein, daß der stattliche Pokal wegen seiner Höhe nicht mehr in sein Regal passe. Asbachs scharfe Entgegnung, dann solle er sich gefälligst ein neues bauen, entledigte ihn aller Bedenken.

Wo so viel erzählt wurde, sei nicht vergessen, wem vor allem zu danken ist: Bernd Keggenhoff und Dieter Bail, die diese herrliche Veranstaltung, die den Höhepunkt des ng-Sports im BVDM darstellt, erdacht und organisiert haben.

Wuffi

Ergebnisliste der 3. ENZIAN-RALLY 1976

1. Wolf-G. Rohde	5000 Köln 60	Honda CB 550	183.75 Pkt.
2. L. Reinehr/I. Reinehr	5860 Iserlohn 9	Zündapp KS 601 SW	184.12 "
3. Günter Seidel	3251 Aerzen 15	BMW R 75/6	193.42 "
4. H. Leifeld	5603 Wülfrath	BMW R 90 S	201.87 "
5. Jürgen Prass	5760 Arnsberg 1	BMW R 75/5	205.12 "
6. Jörg Jakobeit	3282 Steinheim	BMW R 75/5	208.02 "
7. M. Burda	4100 Duisburg 18	BMW R 90 S	212.88 "
8. Siegfried Kalweit	4330 Mülheim 12	Yamaha 125	221.12 "
9. Manfred Paehr	4750 Unna-Massen	Yamaha RD 400	221.22 "
10. Albert Strauß	5760 Arnsberg 2	BMW R 90	224.52 "
11. Lothar Braun	5000 Köln 60	BMW R 75/5	225.35 "
12. Helmut Wüstenhöfer	4600 Dortmund 16	BMW R 90 S	227.20 "
13. Peter von Elstermann	5000 Köln 80	Maico MD 250	235.62 "
14. M. Bosse	4920 Lemgo 1	BMW R 26/1	241.82 "
15. G. Risse	4788 Warstein II	BMW R 90/6	242.42 "
16. Martin Brede	5810 Wittem	BMW R 90/6	247.67 "
17. E. Blumenauer	5970 Plettenberg	Honda 1000	251.62 "
18. W. Bangert/A. Bangert	5603 Wülfrath	BMW R 50/2 SW	259.17 "
19. Werner Sprave	4600 Dortmund	Maico MD 250	259.22 "
20. K. Bierhoff	5768 Sundern	BMW R 60/5	265.12 "
21. Margot Avenhaus	4920 Lemgo	BMW R 75/5	272.02 "
22. H. Stobbe	8120 Weilheim	BMW R 75/5	276.42 "
23. Klaus-Werner Buchwald	4920 Lemgo	BMW R 75/5	277.12 "
24. D.Bröcker/Chr. Bröcker	4000 Düsseldorf	BMW R 69 S SW	278.22 "
25. Gerlinde Neumann	8192 Geretsried 1	Kreidler-Florett	280.22 "
26. Jörg Obergefell	4010 Hilden	Yamaha RD 350	280.42 "
27. R. Gaar	8170 Bad Tölz	Honda CB 750	283.72 "
28. Herbert Schirmer	5790 Brilon 2	BMW R 60/6	289.32 "
29. Manfred Hoffmann	4000 Düsseldorf	BMW R 75/5	302.25 "
30. H. Behmer	5768 Sundern 8	BMW R 90/6	305.52 "
31. F. Ortner	4030 Ratingen 4	BMW R 75/5	314.15 "
32. K.-H. Bierengel	4030 Ratingen	BMW R 90/6	317.65 "
33. G. Mundzeck	4390 Gladbeck	Suzuki 380	355.45 "
34. Werner Conrads	4000 Düsseldorf	Honda CB 750	355.46 "
35. Heinz Schulte/Manfred Schulte	4760 Werl	MZ ETS 250 SW	363.42 "

Ergebnisliste der 3. ENZIAN-RALLY 1976 (Fortsetzung)

36. G. Linke/H. Simon	4760 Werl	Moto-Guzzi SW	379.52 "
37. W. Höfer	4100 Duisburg 25	BMW R 50/2	456.15 "
38. W. Seewald	4000 Düsseldorf	Yamaha XS 650	502.97 "
39. Röhrig	5760 Arnsberg 2	Honda CB 750	665.93 "
40. Hans-Werner Schütz	5760 Arnsberg 2	BMW R 90/6	679.87 "
Barbara Brede	5810 Witten	Yamaha RD 250	a. d. W.
H. Behmer	5768 Sundern 8	BMW R 90/S	a. d. W.
Heinz Wassermann	4300 Essen	Kawasaki 750	a. d. W.
Rainer Menkhoff	4300 Essen	BMW R 75/5	a. d. W.
Alois Schlinkmann	5760 Arnsberg 1	BMW R 90 S	a. d. W.

ORIENTIERUNGSFAHRTEN: Beobachtungen eines Soziusfahrers

Irgendwann ließ ich mich dazu breitschlagen, als Sozius meine erste Rally mitzufahren. An einem schönen Samstagmorgen fuhren wir auf der 250er Maico durch das Bergische Land in Richtung Bielefeld. Weil die Gegend so schön war, machten wir einen Abstecher durch das Hochsauerland. Zufällig stellten wir dabei fest, daß wir schon in einer Stunde in Friedrichsfeld sein sollten. Also fuhren wir auf die Autobahn und immer gerade aus. Die Maico lief und lief. Irgendwo zwischen Hameln und Rinteln fuhren wir von der Autobahn ab.

Der Treffpunkt der Rally hieß laut Plan Friedrichsfeld. Nach längerem Suchen und einiger Fragerie stellte es sich heraus, das es wohl ein Friedrichshagen und ein Friedrichswald gab, aber kein Friedrichsfeld. Auf einer einsamen Landstraße stießen wir auf zwei weitere Motorradfahrer, die auch Rallyteilnehmer zu sein schienen. Kurzerhand folgten wir den beiden, da der erste so zielsicher voraus fuhr.

Er führte uns tatsächlich zum Dornröscheneck, das als Treffpunkt auserwählt war.

Als endlich alle zusammen waren, und jeder seinen Plan in der Hand hatte, wurde die Rally gestartet. Der Veranstalter machte noch alle Teilnehmer darauf aufmerksam, das sehr viel Split gestreut war. Hier hätten wir, die Maico Besatzung, besser zuhören sollen.

Der Start erfolgte in Abständen von einer Minute. Als 19. Starter verließen wir mit der Maico den Parkplatz.

Der Anfang verlief ganz gut. An der ersten Kreuzung kamen aus allen Richtungen Motorräder angefahren. Niemand wußte, wo es lang ging. Als wir auf einer kleinen Landstraße fuhren, und ich mir traumverloren die Gegend ansah,

war ich sehr erstaunt, ein Gespann durch ein Kornfeld preschen zu sehen. Es stellte sich dann heraus, daß es ein einem Weg ähnlicher Knüppeldamm war, der durch das Kornfeld führte. Noch erstaunter war ich, daß wir den gleichen Weg einschlugen. Am allererstauntesten war ich aber, als sich herausstellte, daß es der richtige Weg war.

Nach einigem Hin und Her fanden wir auch eine Kontrollstelle, wo wir unseren Stempel bekamen. Danach war uns das Glück nicht mehr treu. In einer Kurve bestand der Straßenbelag aus Kopfsteinpflaster, der mit Split belegt war. In eben dieser Kurve machten wir mit der Maico einen Abflug. Erst sammelten wir uns selber und dann die Maico auf. Neben all den Kleinigkeiten wie: kaputte Blinker, verzogener Rahmen usw. stellten wir mit Bedauern fest, das der Schalthebel abgebrochen war. (Wären wir mit meiner MZ gestürzt, wäre nicht soviel kaputt).

Gegenüber der hochgezüchteten Maico wirkt die MZ zwar wie ein Ackergaul neben einem Rassepferd, aber die richtige robuste Rasse setzt sich eben durch.

Ein BMW-Fahrer erzählte einem Streckenposten von unserem Malheur. Innerhalb von zehn Minuten waren diese zur Stelle und brachten uns im Geleitzug nach Friedrichswald zurück.

Ein Norton-Fahrer war dann so nett und bohrte eine Schraube in den Schalthebelstumpf, so das wir wenigstens wieder nach Hause konnten. Obwohl es sehr schön war, möchte ich die nächste Fahrt lieber selber fahren. Man kann viel gegen MZ sagen, aber eins hat sie der Maico voraus: „schöne, breite, weiche, bequeme Sitzbänke.“ (Wer von Hameln nach Köln fährt, wird diese zu schätzen wissen.) Helga Pohmann

WüDo – Schnelle BMW's und trotzdem zuverlässig

Was zum Teufel ist WüDo? Es gibt Leute, die fragen so etwas. Die kennen Dähne, Krauser und Guskuhn, aber WüDo? WüDo, ist das nicht die lahme BMW, da wo die anderen doch sind viel schneller? Ja, sicher doch, am Ring einige Sekunden. In den ersten Stunden. Am Ziel dann 2 Runden Vorsprung. Für WüDo wohlgemerkt.

So gut sollen die sein? Möglich: 600km-Zandvoort 3. Platz, 1000km-Le Mans 8. Platz, 8 Stunden-Nürburgring wieder 3. Platz. Das waren echte Rennen, härteste Konkurrenz, Werks-Hondas, Sidemm-Kawasakis, etc. Ach ja, da stand auch mal was in den Zeitschriften: gleichmäßig, unauffällig und zuverlässig. Klingt so nach lahm und Profitieren vom Ausfall der anderen. Traurig, aber wahr: eine schnellere BMW, die nach 2 Stunden ausfällt, ist publikumswirksamer als eine, die hält und Erfolge aufzuweisen hat.

Für uns allerdings war gerade diese BMW viel interessanter als jede andere – zu Recht, wie sich bei unserem Besuch bei WüDo herausstellte.

Gut, aber was ist nun WüDo? WüDo steht für Helmut Wüstenhöfer Dortmund. Er ist 28 Jahre

alt, Kfz-Elektriker-Meister und betreibt eine Motorradwerkstatt. Wer jetzt freilich erwartet, man hätte es mit einem Motorradcenter im Stile eines Krauser zu tun, wird sich gewaltig getäuscht sehen. Der Betrieb befindet sich in einem alten Backsteinbau. Die Räume sind für WüDo-Verhältnisse recht groß – bedenkt man, daß er vor kurzem noch in 4 Garagen seinen Kram erledigte. In diesen Räumen konnten wir überall herumschnüffeln, nette und interessante Dinge entdecken – nur, das große Geld, davon war nichts zu sehen. Gibt es auch nichts zu sehen. Der Betrieb ist erst anderthalb Jahre alt und ein Produkt verschiedener Umstände. WüDo ist Kfz-Elektrikermeister und war nach seiner Bundeswehrzeit arbeitslos, weil er keine Stellung fand. Aus Leidenschaft und Zeitvertreib begann er, BMW's zu reparieren – solange, bis ihm klar wurde, daß aus dem Hobby sein Beruf geworden war. Ein Motorradgeschäft aus Null auf die Beine zu stellen, erfordert Zeit, Geld und Nerven. Von Anfang an waren seine Motorradaktivitäten mit der Rennerei verbunden. Zuvis und seit letztem Jahr Langstreckenrennen. Die internationalen Erfolge stiegen und dieses Jahr war noch kein deutsches oder ein anderes BMW-Team erfolgreicher als das WüDo-Team.



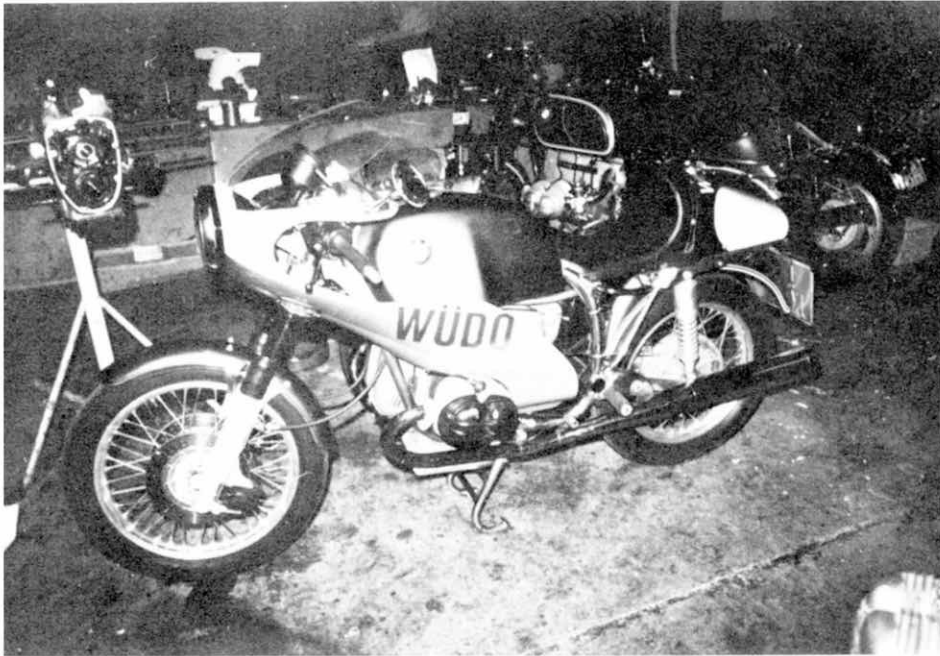


Seine Werkstattarbeit besitzt inzwischen auch einen erstklassigen Ruf, doch dazu später. Was einem jedoch nur ein deprimiertes Kopfschütteln entlocken kann, ist die Tatsache, daß WüDo kein BMW-Händler sein kann. Die beste und erfolgreichste BMW im Motorradrennsport und ausgezeichnete technische Fähigkeiten reichten den Herren in München nicht aus. Sicher, wenn WüDo sich verpflichtet, mindestens 20 neue Maschinen abzunehmen, ließe sich über eine Ernennung zum BMW-Vertragshändler reden. Diese Belastung ist allerdings für WüDo zur Zeit unmöglich. Ausgerechnet BMW, die für sich so gerne in Anspruch nehmen, ihre Motorräder würden von den richtigen und vernünftigen Motorradfahrern gekauft, stellt sich hier ein blamables Armutszeugnis aus. Das ging soweit, daß sogar das „BMW“ im Firmenstempel herausoperiert werden mußte. Fragt sich nur, wann WüDo seine Langstrecken-Maschine nicht mehr BMW nennen darf. Dies wird allerdings kaum der Fall sein, denn Werbung für das Stammwerk macht WüDo durch seine Erfolge genug.

Offenbar geht es den großen Firmen (BMW ist da beileibe nicht die einzige) nur um den Verkauf – und das macht uns den WüDo wiederum so sympathisch. Er gehört nicht zu denen, die sich am Zweiradboom dumm und dämlich verdienen und übermorgen Waschmaschinen verkaufen. Vielmehr gehört er zu der kleinen Gruppe von Händlern, die zusehen müssen, wie andere Händler Motorräder und Zubehör für weniger Geld verkaufen als sie

selbst im Einkauf bezahlen müssen. Aber er gehört auch zu denen, die noch eine innere Beziehung zum Objekt Motorrad haben und auch dann noch ihren Beruf ausüben, wenn das große Neugeschäft vorbei ist. Damit ist gleichzeitig gesagt, daß seine Werkstattarbeit topfit ist und damit ist auch sein bereits erwähnter sehr guter Ruf erklärt.

Hält man sich vor Augen, welche Schwierigkeiten in einem Firmenaufbau unter diesen Umständen stecken, erscheint es verwunderlich, was für großartige internationale Erfolge zusammengekommen sind. So dachten jedenfalls wir, bis uns WüDo seine Rennmaschine und deren Erfolge erklärte. Es wäre fehl am Platz, an dieser Stelle auf technische Einzelheiten einzugehen, doch lassen sich erstaunliche Grundprinzipien festhalten. WüDo fing mit einer fast serienmäßigen 90 S an. In steter Weiterentwicklung wurde das Motorrad auf den heutigen Stand gebracht. WüDo hat weder Geld zu ausgiebigen Testfahrten noch zu irgendwelchen Prüfständen. Seine Erfolge brauen sich nicht in Prüfstand-, Meß- und Versuchsergebnissen zusammen, sondern im Kopf = Leistungssteigerung nur soweit, daß der Motor noch sehr gut hält, optimales Zusammenbauen und sauberes Finish – die nüchterne Erklärung großartiger Erfolge. Freilich heißt das viel Kopfarbeit: Kipphebel, die von der Motorsport-GmbH werden, nimmt WüDo im Gegensatz zu den meisten anderen Teams nicht, weil sie seiner Ansicht nach nicht halten. Die Kipphebelbrüche beim 8-Stunden-Rennen gaben ihm recht.



So ist das ganze Fahrzeug nicht irgendwie zusammengeschustert mit allen möglichen leistungsfördernden Teilen, sondern basiert auf eigenen Überlegungen bis hin zu Porsche-Ventilfedern und Ventiltellern der 50/2. Und wo WüDo keinen Grund sieht, etwas zu ändern, da ändert er auch nichts: Gabel, Rahmen (73er/5 mit Kurzschwinge), sogar Federbeine sind Original-BMW-Teile. Auch auf übertriebene Gewichtserleichterung verzichtet er: er schätzt seine BMW auf knapp 200 kg.

Freilich hat WüDo damit ein Motorrad auf die Beine gestellt, daß dem ideellen Wert des Langstreckensport sehr nahe kommt. Ein optimiertes seriennahes Fahrzeug, daß im harten Renneinsatz seine Zuverlässigkeit unter Beweis zu stellen vermag. Der Zuschauer hat von diesem Motorrad

mehr als von einer Werks-Honda mit 16 Ventilen, um die sich ein 20-Mann-Team kümmert oder von einer BMW, deren Rahmen ein Kunstwerk sein mag, aber mit der Serie nichts mehr zu tun hat.

Nach all dem Gesagten könnte man meinen, das Ding wäre lahm. Sicher, es gibt ein paar BMW's, die sind schneller, aber wie gesagt, am Ende zeigt sich meist ein anderes Bild. Und was es mit dem lahm auf sich hat, sollte man wohl auch revidieren: 2 Dritte und ein Achter Platz im Rennen mit stärkster internationaler Beteiligung zeugen nicht nur von Zuverlässigkeit, sondern doch wohl auch von Schnelligkeit.

Daß dies auch in Zukunft so bleiben wird, wünschen wir Helmut Wüstenhöfer von ganzem Herzen.

Wuffi

Aus den Landesverbänden

= Elefantentreiber Saar: Das nächste clubinterne Treffen findet am 18.9.76 in der Festhalle in Büblingen statt. Bitte möglichst vollzähliges Erscheinen. Es geht um die JHV.

Notizen

Unser 2. BVDM-Vorsitzender Willi Reuter ist mit seiner Familie umgezogen.
Neue Anschrift: Sucystraße 5, 7120 Bietigheim-Buch

HEINRICH RONS DORF

BVDM – Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



HERCULES

HONDA



MOTORRÄDER

Ersatzteile

Bekleidung

Zubehör

Individuelle Beratung

und Verkauf

bekannt

erstklassiger

Werkstatt - Service

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf 02125-3131

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf 02351-25393
27562

INTERNATIONALE VETERANENRALLYE BADEN-BADEN

Veranstaltung: Internationale Veteranen-Rallye
Baden-Baden
Termin: 25.9.1976
Veranstalter: MC Baden-Baden in Verbindung
mit der Bäder- und Kurverwaltung
Baden-Baden, VFV und ADAC
Gau Südbaden
Fahrtleitung: W. Römer, Franz-Fehringerweg 4,
757 Baden-Baden
Teilnehmer: Zwei-, Drei- und Vierradfahrzeuge
bis Baujahr 1941

Die Veranstaltung setzt nach längerer Unterbrechung eine Veranstaltungsreihe der 20er und 30er Jahre, die 'Baden-Badener Herbstsporttage' fort. Zu jener Zeit war Baden-Baden der Badeort und gesellschaftliche Mittelpunkt Europas sowie Treffpunkt der Motorsportenthusiasten.

Entsprechend der sportlichen, touristischen und gesellschaftlichen Vergangenheit gliedert sich die Veranstaltung in

- a) Veteranen-Rallye
- b) Veteranen-Schau im Kurgarten
- c) Schnauferl-Ball im Kurhaus

Die Gleichmäßigkeitsprüfung der Veteranen-Rallye wird auf einem Streckenstück absolviert, welches fast auf den Tag genau vor 40 Jahren von der Internationalen Sechstagesfahrt 1936 befahren wurde. Bei solch vielen motorsportgeschichtlichen Parallelen dürften sich die Veteranen und Oldtimer sicher wohlfühlen!

Fahrtleitung „Internationale Veteranen Rallye Baden-Baden 1976“
Tel. (07221) 71959, 757 Baden-Baden,
Franz-Fehringer-Weg 4,
Bankkonto: Stadtparkasse 039123

1. Int. BVDM-Deutschlandfahrt

Am 16./17.7.1976 fand zum 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring die 1. Intern. BVDM-Deutschlandfahrt statt. Die Veranstaltung litt unter ihrer Kurzfristigkeit, mit der sie aufgezogen wurde und der dadurch bedingten relativ kleinen Starterzahl. Dennoch — das Resümee der Fahrt ist äußerst positiv einzuschätzen.

Der Modus der Fahrt war gänzlich neuartig: Die Teilnehmer hatten 32 Stunden Zeit, besetzte Kontrollstellen, die je nach ihrer Lager unterschiedlich hoch bewertet wurden, anzufahren und in ihr Wertungsheft eintragen zu lassen. Die Kontrollstellen, quer über das Bundesgebiet verteilt, waren im Wertungsheft mit Kartenkopie (1 : 750 000) erläutert. Gegenüber anderen Langstrecken-Touristik-Wettbewerben hatte diese Fahrt klare Vorteile: keine sture Autobahnheizer mit Autobahnpolizeistempeln, sondern Auffinden teilweise in herrlichen Landschaften gelegener Kontrollpunkte; kein Draufsitzen und losfahren, sondern vorher Denkarbeit: Wegen der Vielzahl der Kontrollstellen mußte erstmal die Route — unter Berücksichtigung der eigenen Fähigkeiten — zusammengestellt werden; schließlich und endlich waren Manipulationen, wie sie leider Gottes bei anderen Langstreckenfahrten an der Tagesordnung sind, so gut wie ausgeschlossen.

Der BVDM mit seinen 18 Landesverbänden bot die äußeren Voraussetzungen dieser Fahrt. Nicht

jeder Landesverband sah einen Sinn darin, diese Fahrt zu unterstützen, doch konnte man insgesamt gesehen zufrieden sein. Schließlich ist es doch eine wunderbare Sache, daß *die bundesweite* (durch) Organisation des BVDM eine solche Fahrt relativ problemlos und schnell erstellt werden konnte. An dieser Stelle muß man den Landesverbänden und ihren Leuten, die die Kontrollstellen besetzt hielten, ein herzliches Dankeschön aussprechen.

Die Teilnehmer schließlich konnten sich in dem Bewußtsein sonnen, viel geleistet zu haben. Dafür wurden sie auch reichlich belohnt. Bei der Siegerehrung, die am Start und Ziel auf dem Nürburgring vorgenommen wurde, gab es viel zu verleihen: Pokale und Teller (letztere erhielt jeder Teilnehmer), ganze Pakete von Sachpreisen (allen Firmen nochmals ein dickes Dankeschön) und nicht zuletzt vom ADAC Gau Nordrhein gestiftete Geldpreise, die vom OMK-Präsidenten Kurt Bosch überreicht wurden.

Summa summarum: Trotz einiger widriger Umstände (vor allem in zeitmäßiger Hinsicht) ist diese 1. Fahrt als Erfolg einzustufen. Für das nächste Jahr sind die Weichen bereits gestellt, und es dürfte sicher sein, daß sich die BVDM-Deutschlandfahrt über Jahre hinweg einen festen Platz im Veranstaltungskalender der Motorradfahrer sichern wird.

W.-G. Rohde

1. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt

Ergebnisliste

Platz	Teilnehmer	Motorrad	Fahrt	Sonderprüfung
1	Wachenfeld, Walter Magdeburg, Einhard	Guzzi California Gespann	1848,0	—
2	Paehr, Manfred	Yamaha RD 400	1715,0	—
3	Brede, Barbara	Yamaha RD 250	1668,0	14,0 (9)
4	Reinehr, Lothar Reinehr, Ingeborg	Zündapp KS 601 Gespann	1626,0	25,7 (5)
5	Mutschler, Klaus P.	Maico MD 250	1548,0	20,3 (7)
6	Kerkmann, Harald	Kawasaki H 2 F	1455,0	25,9 (4)
7	Schirmer, Herbert	BMW R 60/6	1435,5	—
8	Brede, Martin	BMW R 90/6	1390,0	22,6 (6)
9	Hentschel, Thomas	Maico MD 50	1371,5	30,6 (3)
10	Krause, Holger	BMW R 75/5	1280,0	39,6 (1)
11	Zirwes, Kurt	Honda CB 500	1155,0	35,8 (2)
12	Haudry, Rene	Honda CB 125	943,75	15,4 (8)
13	Tötter, Volker Tötter, Bärbel	BMW / R 27 Gespann	851,5	—
14	Laudanski, Peter	MZ ETS 250	818,75	—
15	Witt-Hock, Jutta	Maico MD 250	750,0	—
16	Frerick, Wolfgang	BMW R 50	367,0	—
17	Nötzel, Claus	Honda CB 400	250,0 a. d. W.	—

MANNSCHAFTSWERTUNG

MC Sauerland

5009,0

gewertete Fahrer: M. Paehr; B. Brede; L. Reinehr

Jahreshauptversammlung 1976

An dieser Stelle soll nochmals auf die Jahreshauptversammlung am 9. Okt. 1976 um 18.00 Uhr in Merzig/Saar aufmerksam gemacht werden. Die Elefantentreiber Saar haben sich viel Mühe gemacht (u.a. einen Campingplatz gemietet) und die JHV sollte eigentlich zum Pflichtprogramm eines jeden BVDM-Mitgliedes gehören — allein schon aus Informationsgründen. Außerdem: Wer glaubt, eine JHV bedeute müdes Funktionärsgequakel, war noch nie bei einer BVDM-JHV. Schließlich wird auch die Geselligkeit nicht zu kurz kommen. Dafür werden zum einen die Mitglieder selbst und zum anderen die Elefantentreiber Saar sorgen.

Bitte senden Sie Ihre Anträge an die Hauptversammlung umgehend—spätestens bis zum 25. 9. 76— an unseren Geschäftsführer
HORST ORLOWSKI
Augustenstr.2 — 5630 REMSCHEID 11

ACHTUNG !

Betr.: Zielfahrt zur JHV

Die Ausschreibung zur Zielfahrt wird dem Wunsch vieler BVDM-Mitglieder entsprechend wie folgt abgeändert:

- Als Kontrollstempel gilt jeder Stempel, aus dem der Ortsname eindeutig ersichtlich ist.
- Bei Vorsätzen wie Bad oder St. gilt der eigentliche Ortsname.
- Bei Doppelorten (z.B. Neheim-Hüsten) zählt nur der erste Ort.
- Gefahren wird nach der Generalkarte 1 : 200 000, jüngste Ausgabe.

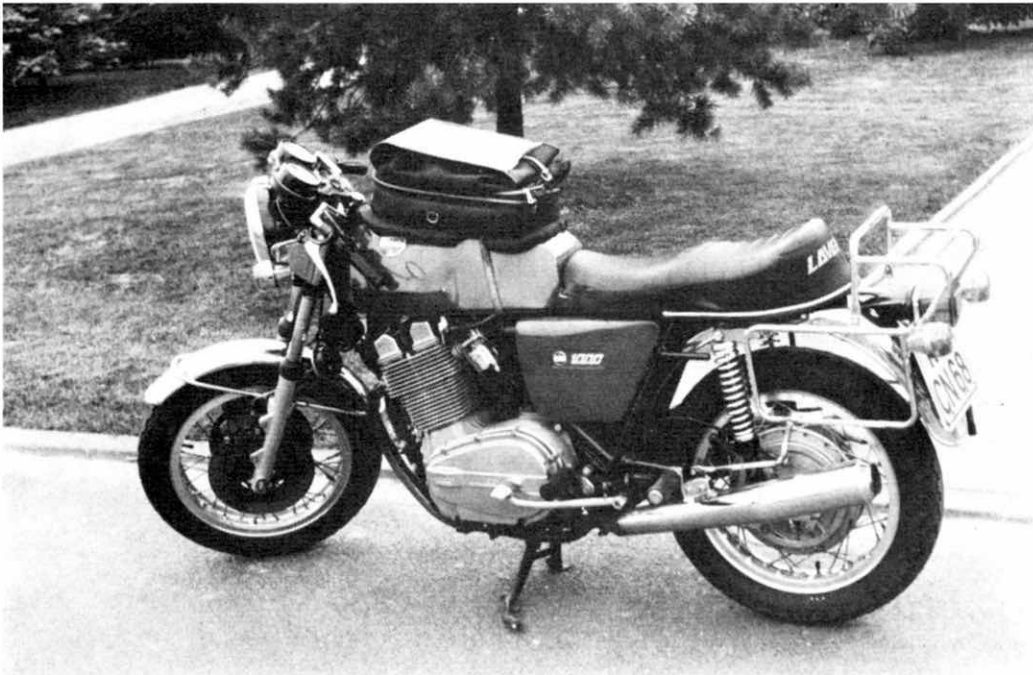
LAVERDA 1000 – 20.000 km italienische Erfahrungen

Dies ist kein Motorradtest! Wer auf Grund der Überschrift einen Testbericht erwartet mit Angabe von lichtschrankegemessenen Höchstgeschwindigkeiten, solo-lang-liegend mit 70-kg-Fahrer in engem Lederdress, oder mit auf Hundertstelsekunden exakt gemessenen Beschleunigungswerten, der hört am besten gleich jetzt auf zu lesen und greift besser zu den bekannten Fachzeitschriften. Wer andererseits fürchtet, daß jetzt, wie so oft im Leserteil eben dieser Fachzeitschriften nachzulesen, von einem begeisterten, mit einem auf eine bestimmte Marke ausgerichteten Zweiradhorizont ausgestatteten Zweiradbesitzer eine Lobeshymne auf „das Motorrad des Jahres“ angestimmt wird oder daß wieder einmal ein von der Technik bitter Enttäuschter das Bedürfnis verspürt, seinem Ärger öffentlich Luft zu machen, der kann getrost weiterlesen.

Hier will ich über all die großen und kleinen Dinge berichten, die mir an meiner 1000er LAVERDA aufgefallen sind, über die kleinen Nebensäch-

lichkeiten, die das Motorradfahren angenehm machen können oder auch nicht, über Reparaturen, Wartungsfreundlichkeit und manches andere mehr.

Motorräder werden aus den verschiedenartigsten Gründen gekauft. In unserem Fall bestand primär die Notwendigkeit, ständig 2 Personen mit zusammen 160 kg Lebendgewicht zu befördern. Im Urlaub sollte zusätzlich entsprechendes Zeltgepäck mitgenommen werden können, ohne daß das Motorradfahren zu einer quälenden Gebäckbeförderungsangelegenheit degradiert würde. Der Spaß am Fahren sollte erhalten bleiben. Also stand nur ein hubraumstarkes Fahrzeug zur Diskussion. Da wir, d.h. meine Frau und ich, gerne ein wenig sportlich fahren, kam auch keines der ausschließlich zum Langstreckenreisen konzipierten Modelle in Frage. Außerdem sollte es nicht gerade eine BMW sein, was rein subjektiv gesehen werden muß und keine Abwertung der deutschen Nobelmarke sein soll. So fiel schließlich unsere Wahl auf die 1000er Dreizylinder von LAVERDA.



Nach Übernahme des Fahrzeugs wird das Motorrad zuerst auf den Fahrer „maßgeschneidert“. Fahrerfußrasten, Fußbremshebel, Lenker und Lenkerarmaturen lassen sich den individuellen Gegebenheiten anpassen. Dabei zeigt sich, daß der originelle fünfteilige Lenker eine Vielzahl von Einstellmöglichkeiten bietet; vom hohen Tourenlenker bis zum schnellen sportlichen Lenker sind eine Fülle von Stellungen möglich, die der Fahrer je nach Temperament bzw. nach den Erfordernissen wählen kann. Die Soziasfußrasten, an Rohrauslegern angebracht, an denen auch, gelagert in dicke, vibrationsdämpfende Gummiblöcke, die Schalldämpfer befestigt sind, lassen sich nicht einstellen, liegen aber für meine Frau genau richtig.

Unangenehm fällt gleich beim ersten Rangieren die hohe Sitzhöhe der LAVERDA auf, die selbst einem Fahrer mit 1.87 m Körpergröße Schwierigkeiten bereiten kann. Kleinere Fahrer werden hier in Verbindung mit dem relativ hohen Eigengewicht der Maschine (235 kg) bestimmt einige Probleme haben.



Fahrwerkseindrücke

Die ersten Kilometer werden schonend gefahren. Schon hier zeigt sich, daß von Federungskomfort kaum die Rede sein kann. Sitzbankpolsterung und Dämpfung, besonders der Federbeine, sind der Sportlichkeit zum Opfer gefallen. Eine Verstellung der Federvorspannung, die von Hand ohne Werkzeug leicht vorgenommen werden kann, bringt nicht viel. Auf der Stufe I wird man nach jeder Bodenwelle in die Höhe katapultiert; auf der Mittelstufe ist es nicht viel besser, nur drücken jetzt die Verstellhebel zusätzlich in die Hacken der Sozia. So werden die Federbeine auf die härteste Stellung programmiert. Es lebe die sportliche Note! Später stellt sich dann heraus, daß diese Einstellung bei zusätzlicher Belastung (Zeltgepäck) ganz ausgezeichnet ist. Die als Allheilmittel für Dämpfungsschwierigkeiten gepriesenen KONIs gibt es für die 1000er noch nicht. Bei reinem Solobetrieb lassen sich aber die KONI-Dämpfer der Zweizylinder-LAVERDA verwenden; allerdings verschenkt man dann 2 cm Federweg.

Auch die Telegabel verhält sich bei Schlaglochserien reichlich großzügig.

Positiv ist die absolute Spurtreue der LAVERDA zu bewerten. Schon recht früh traut man sich auch auf schlechten Straßen ganz schöne Schräglagen zu, die das Fahrwerk mühelos verkraftet. Hier macht sich jetzt auch die hohe Sitzposition vorteilhaft bemerkbar. Da ist nichts, was auf der Straße kratzt oder schleift.

Nach 2000 km wird das Fahrverhalten schlechter. Oft hat man das Gefühl, als wolle das Motorrad mit der Hinterhand seitlich ausbrechen. Die Ursache kann anfangs nicht gefunden werden. Die Neigung zum seitlichen Wegrutschen wird stärker und führt schließlich bei km-Stand 3100 zum Sturz. Erst später stellt sich die Ursache heraus. Nachdem beide Reifen (Metzeler V-Reifen0 schon bei 4000 km ersetzt werden müssen, wobei sich der Hinterreifen wie ein Gespannreifen kantig abgelaufen hatte, wird das Motorrad mit DUNLOP TT 100 Reifen bestückt, wie sie der Hersteller auch original für die LAVERDA vorschreibt. Damit war diese gefährliche Fahrwerksunart sofort ein für alle mal beseitigt. Außerdem konnte mit den DUNLOP-Reifen eine wesentlich höhere Lebensdauer erreicht werden: der hintere ist alle 7000 – 8000 km fällig, der Vorderreifen hat 16000 km gehalten und wurde dann ausgetauscht, weil sich die Flanken stärker als die Mitte abgenutzt hatten (eine Wirkung der vorderen Doppelscheibenbremse) und eine Stufe entstand, die beim Fahren auf Längsrillen Unruhe ins Fahrwerk brachte.

Durch den Rutscher mußten einige Ersatzteile bestellt werden, die ausnahmslos nach 3 Tagen geliefert wurden. Bei der Bestellung konnte ich auf die Ersatzteilliste zurückgreifen, die jedem Fahrer zusammen mit der Bedienungsanleitung (deutsch und italienisch) ausgehändigt wird. Es stellte sich heraus, daß die Preise für einige Zubehörteile teilweise ganz schön gesalzen sind. So mußten für den Tacho 220, — DM und für das Rücklicht 53, — DM hingeblättert werden. Die Preise für alle anderen Teile hielten sich dafür durchaus im Rahmen.

Besonderes Augenmerk muß auf genaues Auswuchten der Räder nach der Reifenmontage gelegt werden. Vor allem die Telegabelholme fangen durch Unwucht des Vorderrades bei hohen Geschwindigkeiten an zu flattern.

Die Bremsen sind eine wahre Freude, zumindest was ihre Wirksamkeit anbelangt. Die vordere Doppelscheibenanlage von BREMBO ist allen Erfordernissen ausreichend gewachsen. Bei Regen lassen sich keine Verzögerungen des Bremsensatzes feststellen, sowohl die Scheiben nicht gelocht sind. Ein Schönheitsfehler ist vielleicht, daß die Bremsscheiben bei Feuchtigkeit Flugrost ansetzen. Mich persönlich stört's nicht! Mir ist eine auch bei Nässe voll funktionierende Bremse, selbst wenn sie im Stand Rost ansetzt, lieber als eine chromblitzende Scheibe, die bei Regenfahrten allenfalls die Hälfte ihrer sonstigen Wirkung erreicht. Die hintere großdimensionierte und über Bowdenzug betätigte Duplextrommelbremse zeigte sich ebenfalls bestens geeignet, um die Vorderbremse in ihrer Geschwindigkeitsvernichtungsarbeit wirksam zu unterstützen. Ein raffiniertes Belüftungssystem sorgt dafür, daß auch bei längeren Paßabfahrten kein Fading auftritt.

Im Hinterrad gab es vor allem bei Fahrten mit großem Gepäck einige Speichenbrüche. Die unter Spannung stehenden inneren Speichen brachen am Speichenkopf ab. Erst nachdem die gefährdeten Speichen durch richtig gekröpfte Speichen ersetzt wurden, gab es keinen Ärger mehr.

Motor und Getriebe

Überrascht ist man, wie leise der Motor läuft. Hier leisten der mit einer Filtermatte versehene Ansaugdämpfer und die 3-in-2 Schalldämpfanlage gute Dienste. Allerdings klingt das Auspuffgeräusch etwas abgequetscht und viele erwartungsvolle „Fans“ wurden schon nach dem Starten des Motors vom Sound der 3 Zylinder enttäuscht.

Mechanisch läuft das Antriebsaggregat vor allem im Standgas reichlich rau, eine Folge der beiden Ketten. Hier merkt man die ungewöhnliche Kröpfung der Kurbelwelle, die nicht wie z.B. bei der Dreizylinder TRIUMPH 120° sondern 180° beträgt, wobei die beiden äußeren Zylinder wie ein Paralleltwin arbeiten und der dazwischenfunkende mittlere Zylinder den ganzen Ton versaut.

Startschwierigkeiten gab es nie. Mit Hilfe der Chokes, der auch bei warmem Motor kurz zu Hilfe genommen werden muß, sprang der Motor immer zuverlässig auf den ersten Tipp an.

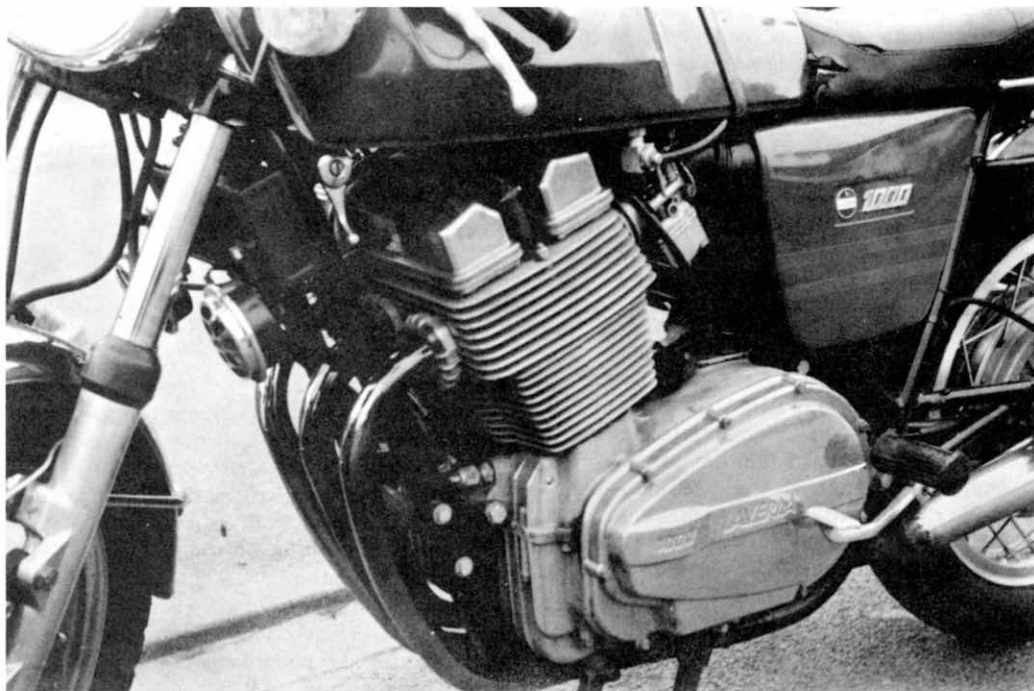
Nach gut 5000 km war der Motor frei. Er läßt sich klaglos bis auf seine Höchstdrehzahl von 7800 U/min drehen. Genausogut kann man aber auch mit geringen Drehzahlen im 5. Gang bum-meln und anschließend ruckfrei wieder beschleunigen. Bei einer Geschwindigkeit von 150 km/h dreht der Motor im 5. Gang auf der Autobahn 5200 — 5400 U/min. Ein schonender Wert!

Der Motor verlangt Superbenzin. Bei der Umstellung auf den neuen Superkraftstoff gab es keine Schwierigkeiten. Kraftstoffklinglein trat nicht auf. Auch der Verbrauch hält sich in Grenzen. Auf unserer letztjährigen Urlaubsfahrt lag der durchschnittliche Verbrauch bei 7,1 l/100 km. Bei schneller Autobahnfahrt steigt er auf 8 — 9,1 so daß der Tankinhalt nur für knapp 200 km reicht. Öl brauchte zwischen den Ölwechseln (alle 3000 km) nicht nachgefüllt werden.

Aufregung gab es bei km-Stand 15000. Bei hohen Drehzahlen pumpte der Motor Öl aus dem Entlüfterschlauch. Da nach Auskunft der Werkstatt der Verdacht auf einen Kolbenringbruch bestand, wurde der Motor ausgebaut und geöffnet. Zu unserem Erstaunen stellte sich heraus, daß alle Ringe intakt waren. Vorsichtshalber wurden neue Ringe montiert (120, — DM für alle 3 Zylinder).

Erfreulich der geringe Verschleiß. Die Kolben waren einwandfrei eingelaufen, alle Ventile schlossen dicht und am Kolbenboden und an den Auslaßventiltellern gab es nur wenig Verbrennungsrückstände.

Etwas knifflig ist das Aufsetzen des Zylinderblocks. Hier kommt man ohne Kolbenringspannbänder nicht aus. Die Montage des Kopfes und das Einstellen der Nockenwellen sind dagegen problemlos. Nach dem Zusammenbau wurde die oben geschilderte Unart nicht mehr festgestellt. Als zusätzliche Sicherung wurde ein Ölabscheider aus dünnem Blech weichgelötet, in den die Motorentlüftung geleitet wurde. Höchstwahrscheinlich war etwas reichlich Öl eingefüllt wor-



den, so daß das überschüssige Öl durch den Entlüfter ins Freie gedrückt wurde. Die Zylinderdemontage hätten wir uns also sparen können.

Zum Getriebe ist wenig zu sagen. Unsere LAVERDA hat den Schalthebel auf der rechten Seite, was für mich keine Umstellung bedeutete, da ich vorher ein englisches Motorrad gefahren hatte. Für Freunde der „normalen“ Linksschaltung gibt es aber auch einen Umbausatz, der leicht angebaut werden kann. Anfangs ließen sich die Gänge etwas hakend schalten. Mittlerweile jedoch gibt es damit keine Schwierigkeiten mehr. Die Stufung der Gänge ist für unsere Bedürfnisse gut. In jedem Gang ist der Anschluß da. Selbst im 5. Gang legt das Motorrad mit 2 Personen noch an Geschwindigkeit zu, vorausgesetzt, man läßt den 4. Gang richtig ausdrehen.

Um an das Getrieberitzel zu gelangen, müssen der Schaltmechanismus entfernt und zwei Gehäusedeckel abgeschraubt werden. Aber auch hier gibt es beim Zusammenbau keine Schwierigkeiten, da alle Teile markiert sind. Der Weg des Schalthebels läßt sich durch einen Excenter genau einstellen.

Das Drum—und—Dran

Man merkt der LAVERDA an, daß sie nicht überhastet auf den Markt gebracht wurde, sondern daß sie eine lange Entwicklung durchgemacht hat, in der viele gute Details immer wieder übernom-

men und andere, nicht so gute Dinge verbessert wurden. So brachen bei unserer LAVERDA die beiden Halterungen für den Ölkühler. Eine Folge der Vibrationen in Verbindung mit dem Gewicht der beiden am Ölkühler angebrachten Hupen. Bei den neuen Modellen sitzen die Hupen jetzt an anderer Stelle, so daß solche Schäden nicht mehr auftreten können.

Die solide Verarbeitung merkt man an vielen Einzelheiten. Da ist die Verwendung von Inbusschrauben und selbstsichernden Muttern, da ist die aufwendige Lagerung des Scheinwerfers in Silentblöcken, da werden Gewinde nicht einfach in Aluminium geschnitten sondern gleich mit Helicoil-Gewindeeinsätzen bestückt, da werden zur Sicherung der Bremsankerung Kronenmutter mit Splinten benutzt und vieles andere mehr.

Werkseitig ist die Bordelektrik von BOSCH. Ärger gab es nur zweimal. Gleich in den ersten Tagen gab die elektronische Zündanlage ihren Geist auf. Sie wurde kostenlos durch ein verbessertes Modell ersetzt, das in den 21.000 km problemlos gearbeitet hat. Zündungseinstellen kann man vergessen. Die zweite Panne gab es bei 18.500 km, als der Anlasser nicht mehr funktionierte, weil die Kohlen durch Abrieb und Korrosion der Halterungen festgingen. Hier empfiehlt es sich, alle 10.000 km mal nach den Kohlen zu sehen. Dazu braucht der Anlasser nicht ausgebaut werden.

Die Einstellung der Ventile sieht auf den ersten Blick kompliziert aus, ist aber, wenn man es einmal gemacht hat, ohne Probleme zu bewerkstelligen. Bisher war eine Nachstellung des Spiels (0,25 – 0,35 mm) nur dreimal notwendig. Dazu muß die Steuerkette geöffnet werden (Kettenschloß, nicht vernietet!), und die beiden Nockenwellen müssen abgenommen werden. Das korrekte Spiel wird dann durch unterschiedliche Distanzkäppchen auf den Ventilschäften eingestellt. Auffassen muß man lediglich auf die Enden der Steuerkette, damit diese nicht in den „Keller“ rutschen.

Als unzureichend erwies sich der Kettenschutz, der in Wirklichkeit nur eine Abdeckung nach oben hin ist. Nachdem die Originalkette, nur mit Spray behandelt, nach 5.000 km das Zeitliche segnete, wird jetzt nach alter Methode ausgekocht. Die Ketten halten jetzt gut 3.000 km länger und die Intervalle für die Kettenspannen sind wesentlich größer. Auf der Fahrt zur TT wurde auf 3.000 km Fahrstrecke nur zweimal die Kette gespannt. Hier gibt es allerdings mittlerweile auch Fettkettenkästen, die jedoch so teuer sind, daß wir uns noch nicht zum Kauf entschließen konnten. Im Winter soll eine Abdeckung zum Reifen hin gebastelt werden.

Ärger gab es wiederholt mit dem Gaszug, der an der Knickstelle im Drehgriff (von SUZUKI) insgesamt dreimal brach. Der originale Gaszug war obendrein noch zu kurz und so unglücklich verlegt, daß beim Einschlagen des Lenkers der rechte Gabelholm gegen den Zug drückte, so daß der Motor, ohne daß man am Drehgriff gedreht hatte, an Drehzahl zulegte. Jetzt mache ich meine Gaszüge selbst und verlege sie zwischen die Gabelholme. Der Radausbau gestaltet sich etwas schwierig, wenn man allein ist. Der Ständer ist so niedrig, daß das Motorrad zur Seite gelegt werden muß. Die Kettenspannung bleibt beim Ausbau des Hinterrades erhalten. Ein Seitenständer ist nicht angebracht. Ein Schalldämpfer mußte geschweißt werden. Offensichtlich war die Originalschweißung fehlerhaft ausgeführt worden. Bei 19.000 km mußten feine Risse im Auspuffverbindungsstück geschweißt werden.

Das Kunststoffgehäuse des Ansaugdämpfers zeigte Risse und wurde durch Polyester und Glasfasermatte verstärkt. Das Kabel zum Rücklicht scheuerte sich am Reifen auf und wurde außerhalb des Schutzblechs verlegt.

Technisch ist die LAVERDA nach meiner Erfahrung ohne große Probleme. Der Motor ist dicht und zeigt nur an der Vorderkante des Primärkastens ein wenig Ölnebel nach langen Fahrten.

Die Primärkettenspannung wird von außen eingestellt. Bei Inspektionsarbeiten wird meist nur inspiziert und nur wenig eingestellt. Hier ist das Fahrerhandbuch auch für den technischen Laien eine gute Hilfe. Das Bordwerkzeug ist reichlich und von guter Qualität. Was fehlt sind Montierhebel.

Schluß

Sicher gibt es einige Dinge, die an der 1000er LAVERDA verbessert werden könnten. „Nobody“ ist schließlich „perfect“! Der Tank könnte größer sein, die Sitzbank komfortabler, die Federung nicht ganz so sportlich, der Kettenschutz wirksamer. Aber wenn man sich die neuen 1000er Modelle ansieht, merkt man, daß bei LAVERDA systematisch Modellpflege betrieben wird. Die Grundkonzeption stimmt sicherlich, und das absolute, wartungsfreie Supermotorrad gibt es noch nicht. Auch noch nicht das Motorrad für alle Ansprüche. Hier wird man immer ein paar Konzessionen machen müssen und das eine oder andere eben seinen speziellen Wünschen anpassen.

Der Motor der LAVERDA ist zwar rau und läuft nicht so schön „soft“ wie ein Vier- oder gar Sechszylinderaggregat. Aber er ist kraftvoll und zuverlässig. Das Getriebe ist problemlos, das Fahrwerk spurtreu. Man kann mit der Dreizylinder-LAVERDA langsam spazierenfahren, weite Strecken reisen, aber auch schnell und sportlich fahren mit den Sicherheiten, die schnelles Zweiradfahren nicht zu einem „Tanz auf dem Seil“ werden läßt.

Obwohl das Händlernetz noch recht spärlich ist, scheint die Ersatzteilversorgung gut zu sein, und die Preise halten sich, gemessen an den Preisen der Konkurrenz, in zumutbaren Grenzen.

Alle notwendigen Pflege- und Wartungsarbeiten und kleinen (aber auch größeren) Reparaturen lassen sich ohne Schwierigkeiten bewerkstelligen, so daß man bei ein wenig technischem Geschick auf eine Fachwerkstatt in vielen Fällen verzichten kann.

Bisher hat uns unsere LAVERDA zuverlässig auf unseren Fahrten begleitet. Auf die nächsten 20.000 km sind wir gespannt, denn vorläufig wollen wir uns noch nicht von ihr trennen. Was man hat, das weiß man schließlich; was man bekommt, ist dagegen oft mit einigen Fragezeichen versehen.

Hartmut Geitz

Die erfolgreiche Schlacht

W und F sitzen beim Mittagstisch. Plötzlich kommt die Idee: Man müßte mal die Motorradfahrer aus den Partnerstädten von Köln einladen. Aber, verflüxt, was für Partnerstädte hat Köln? F Sieht W bedröppelt an. Plötzlich hat W den grandiosen Einfall. Er lächelt siegesgewiß und wirft das Reizwort „Stadtverwaltung“ in den Raum. F springt hoch, salutiert, hat brennenden Glanz in den Augen. Auf in den Kampf. W und F rüsten sich. W bringt Uhr und Zählwerk in Schuß, F schnappt sich das Telefon. Plötzlich meldet sich jemand. Die Uhr läuft. F hält sich kurz. Ca. 25 Sekunden. er wird das erste Mal weiter-

verbunden. In gebannter Anstrengung kämpft sich F nach vorne, sein Vorstoß wird lediglich bei der 6. Weiterverbindung unterbrochen, weil er zur 4. Weiterverbindung zurückverbunden wurde. Bei 10 Minuten 54 Sekunden ist das erste Ziel erreicht, jemand versucht, die Partnerstädte herauszufinden. Nach phantastischen 3 Min. 12 Sec. werden sie tatsächlich durchgegeben. Der Vorgang dauert 37 Sec. Hurra, Hurra, die Stadtverwaltung und Bürokratie sind besiegt, in 14 Min. 43 Sek. mit einem neuen Rekord!

Text: W, F

Illustration: Rosi



6. Hexenrallye der Elefantentreiber Lippe

Am 10.7.1976 veranstalteten die Elefantentreiber Lippe ihre 6. Hexenrallye. Eine Veranstaltung, die also schon eine gewisse Tradition besitzt und immer ein positives Echo gefunden hatte.

Für die Teilnehmer mit einer längeren Anfahrt waren Zeltmöglichkeiten vorhanden. So stand unserer Teilnahme an dieser Veranstaltung also nichts mehr im Wege. Am Samstagmorgen wurde Fietes MZ-Gespann startklar gemacht: Unterbrecherkontakte gewechselt, Scheibe vom Seitenwagen montiert und das Notwendigste aufgeladen. Danach ging's auf dem schnellsten Wege los zum Treffpunkt in Friedrichswald, in unserem Sog Wolfgang mit seiner Solo-MZ. Es sollte meine erste Orientierungsfahrt im Gespann werden und darin lag für mich der besondere Reiz an dieser Fahrt.

Zur Mittagszeit erreichten wir unser Ziel. Die ersten Teilnehmer waren schon dort, doch hatten wir noch genug Zeit, um in Ruhe Mittag zu essen.

Um 14.21 Uhr wurde dann der Erste auf die Reise geschickt, dem wir als zweite folgten. Gefahren wurde nach der topografischen Karte 1 : 50 000, auf der die Strecke sauber und deutlich eingezeichnet war. Der zu fahrende Schnitt lag zwischen 30 km/h für die 1. Klasse und 38 km/h für die 5. Klasse. Überprüft wurden die richtig gefahrene Strecke und die Einhaltung der Sollzeit durch eine Vielzahl von Kontrollen.

Wir wählten für die ersten Kilometer ein ruhiges Tempo, um nicht mit Vorzeit in die erste GZK hineinzurasen. Trotzdem übersahen wir beim Wechseln der Karte — sie bestand aus zwei Blättern — eine Ecke. So hieß es zurück und in den Waldweg hineinfahren, wo sich dann die GZK befand. Bis zur ZK 1 traten keine größeren Probleme auf, so daß wir etwa 10 Min. zu früh waren. Dort mußten wir uns sagen lassen, daß wir kurz davor eine OK glatt übersehen hatten. Doch der Ärger war schnell verflogen. Die Strecke war noch lang. Es konnte noch einiges geschehen und schließlich fuhren wir, weil's Spaß macht und erst in zweiter Hinsicht, um sportliche Lorbeeren zu ernten. Spaß hatte es gemacht, die Strecke war abwechslungsreich, wie geschaffen für Gespanne. Kleine Straßen und viele Feldwege, auf denen wir manchmal zentnerweise Staub und kleine Steine von Vorausfahrenden zu schlucken bekamen. Dies sollte sich im weiteren Verlauf nicht ändern. Es lief auch

weiterhin sehr gut. Wir ergänzten prima und bis auf gelegentliches leichtes Verfahren fanden wir die richtige Strecke ohne große Schwierigkeiten. So erreichten wir sowohl die ZK 2 als auch das Ziel vor der gewünschten Zeit und konnten recht zufrieden sein.

Nach und nach trafen dann alle Teilnehmer am Ziel ein und alle hatten etwas zu berichten. So wurde die Zeit bis zur Siegerehrung unterhaltsam überbrückt. Was dabei an Kuriositäten und anderen Erlebnissen zu Tage trat, würde schon für einen eigenen Artikel reichen. Leider gehören hierzu auch einige leichte Unfälle von Teilnehmern und Helfern, mitverursacht durch reichlich verstreuten Rollsplitt und Sand auf den Straßen, sowie ein Stück Kopfsteinpflaster. Auf ihm schmiß Peter seine Maico hin und mußte leider wegen abgebrochenem Schalthebel aufgeben. Seine diesjährige Pechsträhne scheint nicht abzureißen. Zum Glück entstanden keine größeren Schäden, abgesehen von einigen ausgebrochenen Pferden und einem niedergetrampelten Zaun. Die Pferde müssen sich bei dem Sturzgeräusch von Wolfgangs MZ so erschreckt haben, daß sie panikartig die Flucht ergriffen, wobei der Zaun als Hindernis natürlich weichen mußte.

Dann galt es, das Auto eines Helfers mit Hilfe eines Traktors aus dem Graben zu bergen. Er hatte den richtigen Weg gesucht und da es dieser gemähte Wiesenstreifen nicht sein konnte, mußte er laut Karte direkt daneben lieben. Das Gelände erwies sich sehr bald als zu schwierig, da gab es jedoch schon kein zurück mehr. Der Wiesenstreicher hätte bestimmt weniger Ärger bereitet. Geärgert hat sich auch ein, eifriger Ballhupenleser wohl bekannter Hondafahrer. Er hatte das zweite Blatt seiner Karte doppelt geschlagen und schlau, wie er ist, beim ersten Wechseln der Karte den falschen Anschluß gefunden. Wie später von seiner Sozia zu erfahren war, suchte er dann ca. 20 Min. unter lautem Fluchen nach dem richtigen Weg. Die Karte mußte total falsch gezeichnet sein; was hatte man ihm nur an Unterlagen gegeben, oder wollte man ihn zum Narren halten? Doch dann ging ihm ein Licht auf und nachdem er sich wohl zuerst am liebsten in den Tank verkrochen hätte, brauste er mit Volldampf zurück. Trotzdem mußte er etliche Zeitpunkte inkauf nehmen und außerdem übersah er noch einige OKs. Auch wenn es diesmal nicht so gut wie bei der Enzianrallye lief, konnte er mit seinem 10. Platz zufrieden sein.

Interessant war weiter, daß ein Kawafahrer für 4 l Benzin DM 20, — bezahlen mußte, weil der Tankwart nicht wechseln konnte, oder daß Lothar erst einen Baumstamm wegräumen mußte, bevor er den Weg befahren konnte. Ein besonderes Erlebnis hatte auch Albert, der sich von einem Schrankenwärter zwischen den Schranken einfangen ließ. Als Rettung vor dem nahenden Zug sah er nur noch eine Möglichkeit. So jonglierte er die 90 S von der Straße ab an den Bahndamm, um dann zu seinem Ärger den Zug auf der anderen Seite vier Gleise weiter vorbeifahren zu sehen. Bleibt nur noch zu erwähnen, daß ein MZ-Gespann mit Kurbelwellenschaden ausschied und daß an der Sarolea der Fliehkraftversteller defekt war und sie daher während der gesamten Fahrt nicht ausgemacht werden durfte.

Dann wurde unsere Ausdauer belohnt. Die Siegerehrung brachte für viele eine Überraschung. Leider waren sieben der fünfundzwanzig Starter aus der Wertung, die meisten, weil sie die Karenzzeit überschritten hatten. Beim Verlesen der Plätze wurde es dann noch spannend und unser 3. Platz war eine Riesen-Überraschung. Zweite wurden Detlef Brocker und Alfred Blei auf einem BMW R 69S Gespann und der strahlende Sieger hieß Bernd Keggenhoff, dem dann auch der wohlverdiente Siegerkranz umgehängt wurde. Für die anderen gab's bis zum 9. Platz Pokale und Teller. So fand eine erfolgreiche und schöne Veranstaltung ihr Ende.

Zu kritisieren blieben höchstens die etwas zu harten Schnittzeiten für die PS-starken Solomachines, die ganz schön drehen mußten, um keine Zeitpunkte zu kassieren. Dies lag wohl vor allen Dingen am Kartenmaßstab 1 : 50 000, der zu häufigem Anhalten zwang und so kaum Möglichkeiten bot, die hohe Motorleistung auszuspielen. Hier waren die Gespanne sicher bevorteilt, was sich in der Ergebnisliste widerspiegelt. Es wäre zu überlegen, ob man die Schnittwerte in einem solchen Falle nicht enger zusammenlegen sollte. Beispielsweise von 30 km/h für die erste Klasse bis 34 km/h für die 5. Klasse.

Am anderen Morgen traten wir die Heimreise an und da wir Zeit genug hatten, zogen wir die Landstraße der langweiligen Autobahn vor. Doch bedeutete dies keine Bummelfahrt nach Hause, im Gegenteil, Fiete dreht ganz schön am Gas, so daß ich als Gespann-Neuling voll auf meine Kosten kam und ganz schön im Boot herumtollen mußte. Trotzdem hing der Seitenwagen in schnellen Rechtskurven mehr als einmal in der Luft, was aber wohl vor allem auf den Umstand zurückzuführen ist, daß der MZ-Seitenwagen für eine solch extreme Fahrweise eine zu elastische Federung besitzt. Auf jeden Fall hat es unheimlich Spaß gemacht und wird bestimmt nicht die letzte gemeinsame Fahrt gewesen sein.

Lupo

ERGEBNISLISTE 6. HEXENRALLYE 1976

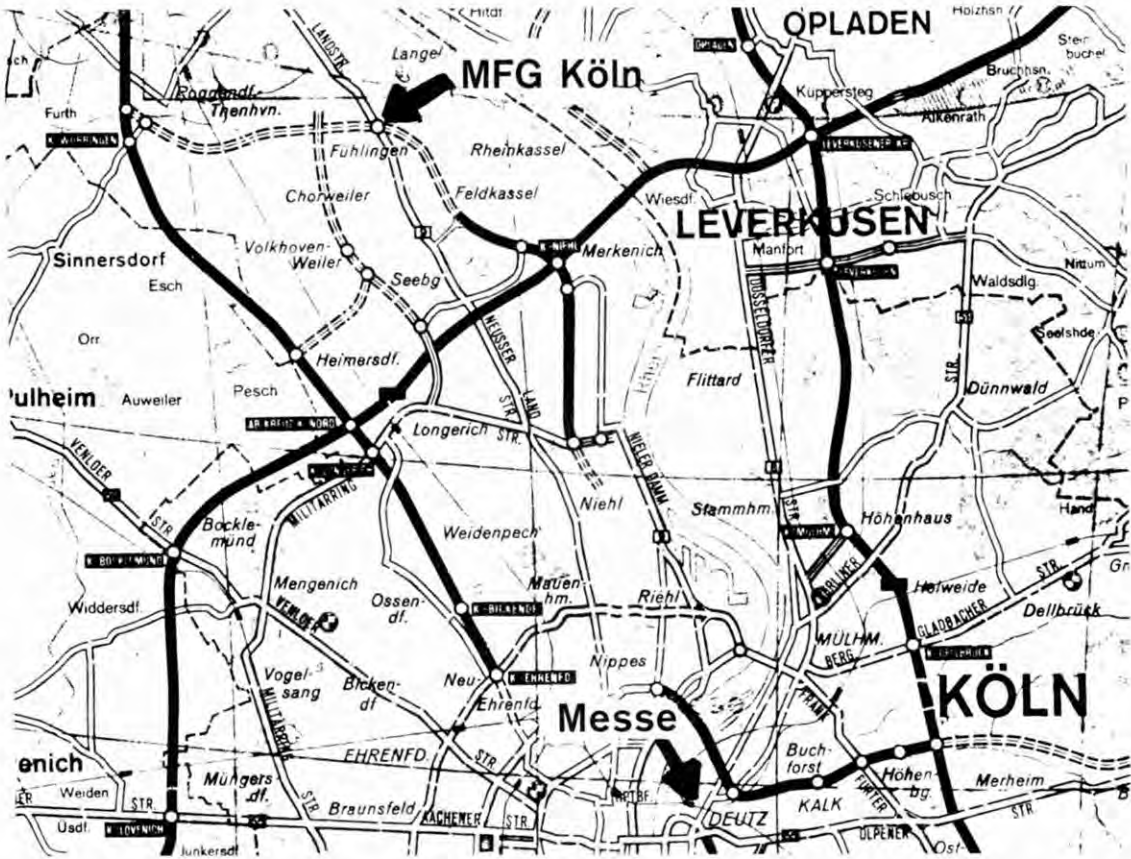
1. Bernd Keggenhoff	MC Sauerland	BMW R 75/5	0.4 Punkte
2. D. Bröcker/A. Blei	MC Sauerland	BMW R 69/S m. BW	13.7 Punkte
3. F. Feld/L. Braun	MFG Köln	MZ ES 250 m.BW	20.3 Punkte
4. L. Reinehr/M. Paehr	MC Sauerland	Zündapp KS 601	20.5 Punkte
5. Alfred Bieker	MC Sauerland	Yamaha RD 350	24.2 Punkte
6. Werner Steinhage		Sarolea	31.5 Punkte
7. Jürgen Prass	MC Sauerland	BMW R 75/5	32.1 Punkte
8. Michael Bosse	E T L	Honda CB 450	34.7 Punkte
9. Günter Wuttke	E T L	BMW R 75/5	45.0 Punkte
10. Wuffi Rohde	MFG Köln	Honda CB 550	47.7 Punkte
11. Manfred Ahrens		Norton Commando	50,0 Punkte
12. Bernd Lande		Kawasaki Mach III	104.8 Punkte
13. Rüdiger Maschke		Honda CB 750	116.0 Punkte
14. Klaus Linsel		JAWA DT 175	122.6 Punkte
15. Werner Babbel		BMW R 75/5	130.0 Punkte
16. Wolfgang Schulz		Honda Gold Wing	137.0 Punkte
17. Martin Kampmeier		BMW R 75/5	272.5 Punkte
Wolfgang Dörnfeld		MZ TS 250	a. d. W.
Wolfgang Wiedenbein			a. d. W.
K. Blei / J. Blei		MZ ES 250 m. BW	a. d. W.
Albert Strauß		BMW R 90 S	a. d. W.
Dieter Stadie		BMW R 90 S	a. d. W.
Peter v. Elstermann		Maico MD 250	a. d. W.

IFMA-Treffen der MFG Köln

Wie bereits angekündigt veranstaltet die MFG Köln zur diesjährigen IFMA ein Treffen nur für BVDM-Mitglieder. Der Anfahrtsweg ist auf der Kartenskizze ersichtlich. Wir bitten sämtliche BVDM-Mitglieder, ihren Mitgliedsausweis mitzuführen, da das Zelten nur BVDM-Mitgliedern gestattet ist.

Für Zimmerreservierungen wenden Sie sich bitte an das Verkehrsamt der Stadt Köln, Am Dom, 5000 Köln 1, Tel. 221-1

Die Zeltplatzgebühr beträgt DM 1,-





Achtung Satire

Der gegrillte Simmerring

„Schönes Wetter heute, nicht?“
„Ja, zum Motorradfahren wie geschaffen.“
„Wie war's denn in Italien?“
„Schön. Die Mühle ist prima gelaufen.“
„Gehen wir heute abend aus?“
„Nö, du weißt doch, der Viertakter wird nicht richtig warm.“
„Na, was gibt's denn Neues?“
„Mmm. Gestern hab' ich die Ventile eingestellt.“
„Was machen Sie denn so in Ihrer Freizeit?“
„Motorradfahren.“
„Darf's ein schönes Stück Steak mit leckerer Pfeffersauce sein?“
„Nein danke, ich nehme lieber gegrillte Simmerringe in SAE 30.“

Ich erwachte mit würgenden Geräuschen. Mein Gott, sind wir wirklich alle so blöd, oder war das nur ein böser Traum von mir? Egal — ich wollte herausfinden, ob da was dran ist.

Fahre also zum Clubabend, mische mich in ein Grüppchen ein. „Hört mal, was sagt ihr eigentlich zu dem ganzen Terroristenkram und diesen Berufsverboten?“ Die gucken mich ein bißchen seltsam an, halten die Frage für 'nen Witz. Ich möchte am liebsten in den Boden versinken. Hab' ich was verbrochen? Weiß ich nicht so genau, aber ich schäme mich. Endlich bricht einer das Eis: „Mach dir darüber lieber keine Gedanken, sonst sperren sie dich noch als Terrorist der Landstraße ein!“ Ha, ha, wie komisch. Ich lächle gequält und quatsche mit denen ein Weilchen über die Steuerzeiten am Geländemotor.

So mein Ich wieder ein bißchen gestärkt habend, gehe ich zu einer anderen Gruppe.

„Hat einer von euch mal Lust zu'ner kleinen Diskussion?“

„Au ja, zum Beispiel über Zündkontakte. Warum kann —“

„Ach quatsch, viel interessanter: Die Wellendichtungen an—“

„Kette oder Kardan, ihr Blödmänner, ist viel wichtiger und . . .“

Tohubawohu. Die Diskussion bekam ich. Die Wellendichtungen der vollsynchronisierten Kette vermeiden die Nachteile der TÜV-gesteuerten Zündkontakte unter Ausnutzung der Vorteile des 0,5 m — Spiels der 3-fach konusgepreßten Kurbelwelle durch gummifreie Ovulationshämmer. Nein, Vibratorhämmer. Oder -hemmer. Oder so ähnlich. Nachdem aber auch diese Feststellung wieder angezweifelt wurde, verließ ich den Kreis. Mein Kopf rauchte ohnehin schon, ob wegen der Kompliziertheit des Problems oder aus Wut, vermag ich nicht mehr zu sagen.

Letzter Versuch bei einem letzten Grüppchen — mit ein paar meiner schönsten Fotos vom Schweizer Urlaub bewaffnet.

„Habt ihr die schon gesehen? Meine Fotos vom Urlaub.“

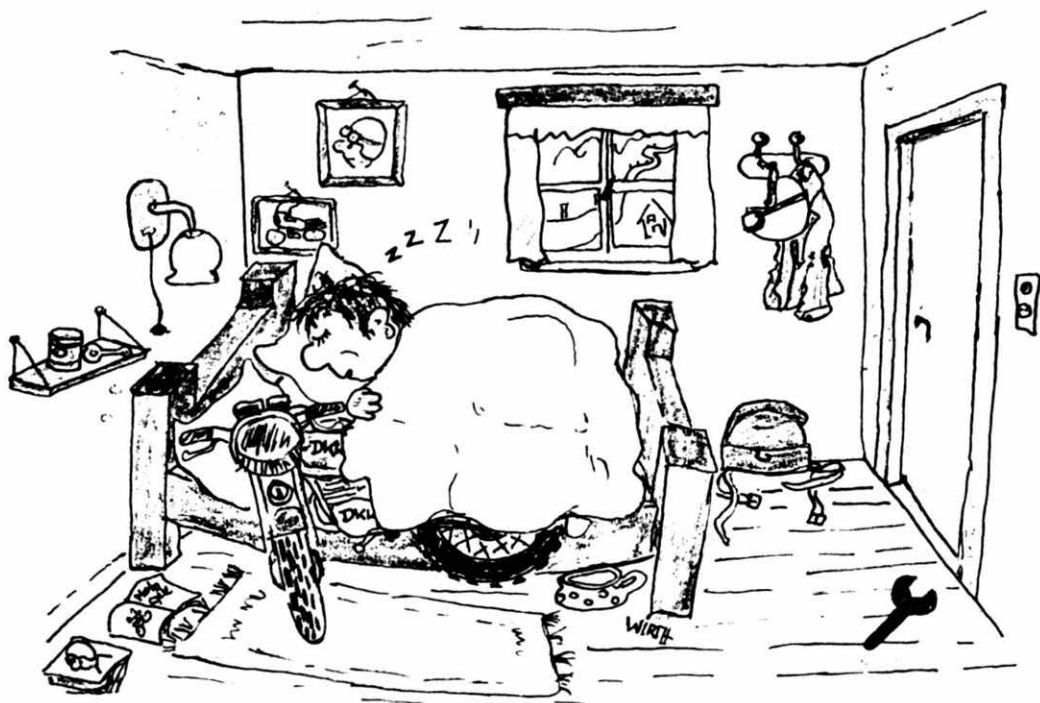
„Oh, zeig mal her.“

Zürich, Bern, Genfer See, Matterhorn, Aletschgletscher, Grimselpass flutschten durch wie beim Profiskat. Aha, endlich, da war ein Bild, das schauten sie sich länger an.

„Also weißt du, eigentlich passen die Koffer, mal rein optisch betrachtet, gar nicht an dein Motorrad.“

„Zeig mal her.“

Es war mein Lieblingsbild. Mein Motorrad direkt vor der herrlichen Kulisse der Eigernordwand. Die Koffer passen nicht, sagen sie. Hätte ich sie damals vor dem Fotografieren abmontieren sollen, Nein, denn dann hätten sie vermutlich gesehen, daß ein Vogel auf den hinteren Teil der Sitzbank exkrementiert hatte. Dem Heulen nahe packte ich meinen Kram zusammen und verschwand. Ich war einsam, isoliert, ein Abweichler.



Irgendwann fand ich dann mein Selbstbewußtsein wieder und nahm die Suche von neuem auf. Bei einem netten, gemütlichen Treffen bot sich eine hervorragende Gelegenheit. Ich begann, den Platz von links vorne U-förmig durchzugehen. Gruppe 1:

"... wenn der Ago mal'ne ..." Weiter, Gruppe 2:

"... bin ich mit Karacho um die Ecke geknallt, das hat vielleicht ..."

Au weia, schnell zu Gruppe 3:

"... und gleichzeitig vorsichtig die Lasche um den Konus ..."

Ogottogott; Gruppe 4:

"... da stand 'ne 1200er MV, die ..."

Ojeoje; Gruppe 5:

"... deine Scheiß-Kawasaki ..."

Du heiliger Tankrucksack; Gruppe 6:

"... vor meinen Augen schmeißt er da die Karre ..." Nun ja, immerhin ein Problem; trotzdem, Gruppe 7:

"... verstehe nicht, warum der sich nicht gleich 'ne BMW gekauft hat ..." Hoppla, meine speziellen Freunde, soll ich klotzen?

Nein, ich hatte mir eine Aufgabe gesetzt; Gruppe 8:

"... ist schon mein neuntes Treffen dieses. ..." Um es kurz zu machen, so trotete ich weiter bis zur Gruppe 67, der letzten:

"... die sah so klasse aus und sprühte nur so vor Lebendigkeit. Ein dolles Herzchen, war mir immer treu geblieben. Hab' auch viel für sie getan, aber ich hab's gern getan. Gesehen hatte ich sie das erste Mal in Heidelberg, hab' mich dann auch direkt in sie verliebt. Mußte aber erst warten, bis der Alte sie freigab. Jedenfalls, sie war mir auf den Leib geschneidert. Die Zeit da unten war herrlich, mmh, diese Kurven, dieses dolle Stück (— ja, ja, wenn einem so die Leidenschaft durchgeht —), einfach klasse. Da stimmte einfach alles, ich konnte so richtig eine Einheit mit ihr bilden. Freilich, einmal hat sie mich abgeschmissen (— na der plaudert ja ganz locker —); das hab ich ihr aber nicht übelgenommen. Ich war halt ein wenig zu stürmisch. (— das kann ich mir gut vorstellen! —). Tja, eigentlich schade, daß das alles vorbei ist."

Ich war der glücklichste Mensch der Welt. Man stelle sich vor, Motorradfahrer auf einem Treffen haben mal ein ganz anderes Thema. Da erzählt ein 50jähriger etwas von den Leidenschaften seiner Jugend. Warum hat ihn die Frau wohl verlassen? Ich fühlte mich dem Mann innerlich verbunden und sagte:

„Hast du sie denn nicht mehr?“

„Nee, die wurde mir damals in der Zeit einfach zu teuer.“

„Ja, ja, so ist das; je älter die werden, desto mehr Klunker wollen die haben, laufen als wandelnder Weihnachtsbaum durch die Gegend und wollen gehegt und gepflegt werden.“

„Na ja, aber denk doch auch mal dran, was damals für 'ne Zeit war. Die Preise stiegen katastrophal, und du hattest ganz andere Sorgen, als beispielsweise deinem guten Stück einen neuen Kolben 'reinzubollern.“

Jetzt fand ich ihn doch ein wenig rüde; kein Wunder, daß sie ihm weggelaufen ist. Aber ich wollte auf jeden Fall wissen, wie sie hieß und fragte ihn danach.

„Ich taufte sie Jumbo — zugegeben, ein bißchen übertrieben für eine 350er DKW.“

Mein Gesicht erstarrte zu Stein. Hatte der wirklich die ganze Zeit von einem Motorrad erzählt? Das war doch nicht wahr, man kann doch keinen Eisenhaufen lieben! Doch, der konnte das. Die um ihn herumsaßen auch. Ich sprang auf, weißglühend vor Wut, brachte aber nichts heraus und dampfte ab. Noch am gleichen Abend packte ich meine Sachen und fuhr nach Hause.

Der gegrillte Simmerring im 30er Öl war nur ein Traum, die Wirklichkeit aber war ein Alptraum. Kein Wunder, daß wir außerhalb unseres eigenen Kreises so wenig Freunde finden! Ein netter, sympathischer Mensch möchte sich nicht unbedingt über Kurven, Pleuel und Yamaha unterhalten. Schließlich gibt es noch andere wichtige und lohnenswerten Dinge.

Übrigens — ich hätte fast verzweifelt. Mein Glück war Willi Brauderich. Willi, auch Motorradfahrer, kam eines Abends zu mir und sagte: „Du, ich will dich nicht stören, aber ich hab' da immer so blöde Probleme auf der Arbeit und ich dachte, vielleicht kannst du mir helfen.“ Ich sprang auf, umarmte ihn und erklärte ihm, daß er mir bereits geholfen habe. Er war ein Motorradfahrer, jawohl, ein Motorradfahrer, der nicht nur über Motorräder reden konnte.

Text: Wuffi

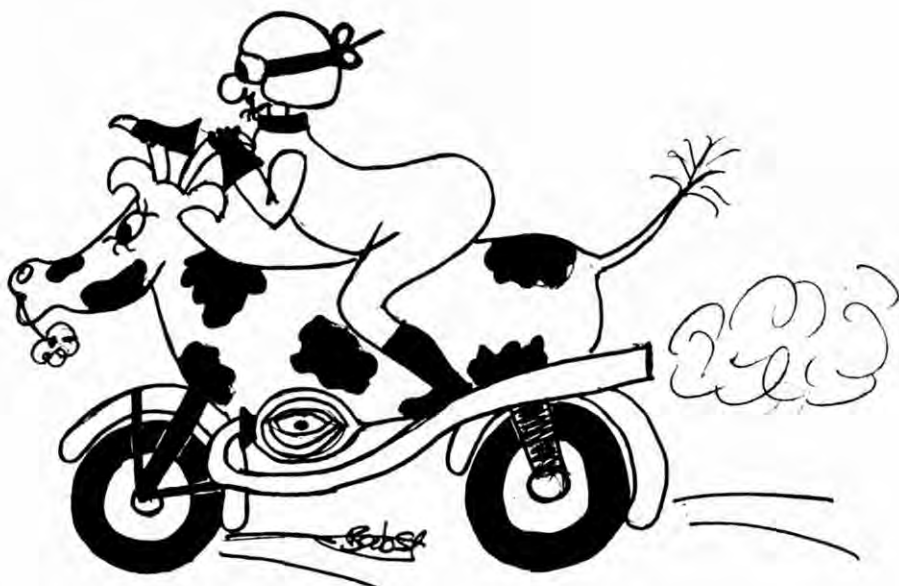
Illustration: Pitter

Sensation zur IFMA : BMW R 1000 S

Die Ballhupe fuhr exklusiv für alle Gummikuhritter die neue 1000er BMW.

Da steht sie nun, kaum faßbar für uns: die Sensation der IFMA 76, die neue R 1000 S. Langersehnt, in kühnen Träumen herbeibeschworen bietet sich für uns ein einmaliges Bild: Futuristisches, stromlinienbeeinflußtes Styling, gepaart mit phantasievoller weißer Lackierung mit schwarz abgesetzten Schattierungen. Bevor wir Sie zu einer ersten Fahrt einladen, einige technische Daten. Der Motor 999 ccm ist in BMW-übliche Zylinder aufgeteilt und besitzt keine solange ersehnte Mittelkegelrollenlager; weitere technische Leckerbissen: Halbscheibenkupplung, 6,25-Gang-Getriebe, halbsynchronisierte Federgabel.

Wir fühlen uns auf sofort wohl auf dieser Maschine. Die Sitzposition ist enorm, Fläche und Breite der Sitzbank weisen einen noch nie dagewesenen Umfang auf. Der Lenker ist zunächst tourenmäßig, doch weist er eine Raffinesse auf: Bei schneller Fahrt läßt er sich mitsamt Steuerkopf nach vorne biegen und ermöglicht eine ausgesprochen sportliche Fahrposition. Das Motorrad wirkt dann noch glattflächiger — unterstützt durch den Entenbürzel, dem sich nun auch BMW nicht mehr verschließen konnte — freilich weist auch der eine Besonderheit auf: Das Ende ist gefranst, was den Effekt hat, daß die Luft in alle Winde zerstreut wird. Ein weiterer phantastischer technischer Gag ist, daß bei jedem Schaltvorgang eine Hymne ertönt, so daß das Schalten einer BMW nun endlich zu einer herrlichen Sache geworden ist.



Der Motor geht pompös; das Fahrverhalten ist urig und sicher mit einer kleinen Ausnahme: In der Nähe saftiger Wiesen neigte die Maschine über den Steuerkopf auszubrechen; aber auch das ließ sich mit einfachen Mitteln beheben: Man befestigte vorne eine Blume oder etwas ähnliches und schon benimmt sich die Maschine wieder lammfromm. Aber einige Kritikpunkte blieben zurück: Die Reichweite ist sehr begrenzt. (Durchschnittlich von Trog zu Trog) Und außerdem ist

der Kardan zum Reifen hin nur ungenügend abgedeckt. Unser Verbesserungsvorschlag: Anbringung eines Stöpsels, damit man die Maschine klein und unauffällig zusammenpacken kann. Unser Fazit: Diese Gummikuh hat dem Strauß den Rang des bayrischen Wappentiers endgültig abgelassen.

Illustration, Idee: Babsy
Text: Wuffi

Zitat

„Wenn der Motorradfahrer hinter Ihnen plötzlich Fratzen schneidet, Schlangenlinien fährt und versucht, sich bei Tempo 100 auf seiner Honda die Hose vom Hintern zu reißen . . . herzlichen Glückwunsch! Denn Ihre wertige Kippe hat mal wieder voll ins Schwarze getroffen!

Sollten Sie als Dame mit offenem Schiebedach reisen, und plötzlich wirbelt Ihnen die Superleichte des Vordermannes als Sternschnuppe durch das Cockpit . . . halt! Wer wird denn gleich in die Luft gehen? Greif lieber in den BH, bestimmt ist der Glühwurm dort drin. Un der Wagen anschließend im Chausseegraben.

Drei Dinge braucht der Idiot, um die überflüssigste aller Verkehrsgefahren heraufzubeschwören: Zigarette, Feuer und ein heruntergekurbeltes Seitenfenster . . .“

Willi Mertens im „Kölner Stadt-Anzeiger“ in einer Glosse („Kippe links raus“) zu einem brandgefährlichen Problem.

Betr.: Ballhupe 3/75

Unter der Überschrift „Das ist uns passiert“ erschien damals unser Erlebnis im stillgelegten Steinbruch. Wie erstaunt konnte man jetzt sein, wenn man in der Saarbrücker Zeitung vom 22. 7. 76 lesen konnte, daß gerade dieser Steinbruch als Panzererprobungsgebiet vorgeschlagen wurde.

„Die obere Naturschutzbehörde prüft derzeit die Eignung des Geländes für den Panzererprobungsbetrieb, der wegen Lärmbelästigung aus Saarlouis verlegt werden soll.“

Sind Motorräder lauter als Panzer?

Wird das Wild wegen der Tarnung der Ps. weniger gestört?

Da es sich um eine Dauereinrichtung handelt, wird sich das Wild sowieso daran gewöhnen. Bei Einzelveranstaltungen ist dies immer schwer. Werden jetzt aus Sonntagsjägern auch noch Pz-Jäger?

Clubabend mal anders

Die MFG Köln hatte sich entschlossen, ihren Clubabend vom 25. Juni nach Assen zu verlegen, um auf diese Weise gleich die Dutch TT mitnehmen zu können. Also wurde der Termin auf den zwei davorliegenden Clubabend angekündigt. Natürlich gibt es dann immer welche, die das nicht mitkriegen und dann an dem bewußten Abend den Fußballclub in unserem Clublokal vorfinden.

Unser Sportwart Wuffi, genannt „Der Schönste“ (allerdings nennt er sich nur selber so) kannte ganz in der Nähe von Assen einen Campingplatz mit einem Extra-Zeltplatz für Motorradfahrer. Er hat dann auch eine Skizze angefertigt und verteilt.

eine Stunde nach der verabredeten Zeit. Uwe war das sehr genehm, der kam nämlich mit seiner Freundin auch zu spät. Schließlich — ich hätte es kaum noch für möglich gehalten — waren wir auf der Autobahn gen Assen. Wir waren noch keine 20 km weit, und schon fing Fietes Gespann an zu stottern. Für mich brach die Welt schon wieder zusammen. Aber die totale Treffsicherheit eines MZ-Händlers tippte auf Zündung und tatsächlich, die Kontakte, die er nachmittags noch extra für Assen eingebaut hatte, hatten sich verstellt. Fünf Minuten Aufenthalt. Ich kann gar nicht sagen, wie man sich fühlt: 33 Grad im Schatten, Lederkombi mit Wollfutter, Vollvisierhelm, Handschuhe und der Pro-



Freitagabend war es dann soweit. Wuffi und Babsy, Lothar und ein Freund, der über die Fähigkeit verfügt, einen komplizierten Photoapparat zu bedienen, waren bereits vorausgefahren. Ich wollte mit unserem MFG-Präses und Olli fahren. Fiete hatte am Freitagnachmittag noch eine Packtasche an sein MZ-Gespann montiert, um noch einige alte MFG-Bestände aus vorherigen Grillabenden, die in seiner Kühltruhe lagerten, mitnehmen zu können. Nach vielem Hin und Her ging's auch endlich los — wie üblich natürlich

peller der Wasserkühlung ständig in Funktion — eine Badewanne mit Eiswürfeln und kaltem Wasser wäre mir lieber. Es ging also weiter. Nur der Fahrtwind kühlte ein wenig. Unterwegs eine Baustelle mit Fahrbahnteilung. Ich blieb auf meiner Spur, die anderen fuhren auf die gegenüberliegende Fahrbahn. Und wie es der Zufall will, steht auf meiner Seite einer mit einer 500er Honda und winkt. Ich halte also an. Hat der Kerl nicht mal einen Schraubenzieher dabei. Ich leihe ihm meinen. Wieder drei Minuten Aufenthalt,



und sein Bock läuft wieder. Ich also weiter, will die anderen wieder einholen, wobei ich mir mit der rechten Hand reichlich einschenke. Ich hole sie einfach nicht mehr bis zur Grenze, ging auch gar nicht. Die haben nämlich auf mich gewartet, und ich habe sie nicht gesehen. An der Grenze frage ich den Beamten: „Ist hier vielleicht ein MZ-Gespann vor ein paar Minuten vorbeigekommen?“

Antwort: „Och, da sind schon so viele vorbeigekommen.“ Stimmt auch, je näher wir nach Assen kamen, desto mehr Zweiräder waren unterwegs. Jedenfalls warte ich an der Grenze. Und endlich nach einer Viertelstunde kommen die anderen. Fietes Gespann hat schon wieder keine Lust mehr – Benzinmangel. Das Gespann wird gekippt, um die letzten Tropfen Sprit auf die andere Tankseite zu locken. Es klappt. Die nächste Tankstelle wird angefahren. Mittlerweile ist es dunkel geworden, und die Kühle der Nacht macht sich angenehm bemerkbar. Bemerkbar macht sich auch Uwes Zündspule, die einfach vom Rahmen abvibriert ist. Wieder einmal tritt der untere Teil meines Tankrucksacks in Aktion. Schnell wird die Zündspule mit Isolierband am Tank befestigt.

In Holland bieten sich dann für uns Bilder, die das Herz eines Motorradfahrers höher schlagen lassen. Es ist mittlerweile Mitternacht, und wir sind schon ziemlich nahe bei Assen. Die ganze Landstraße kein Auto mehr, nur noch einzelne Rücklichter von Maschinen, soweit das Auge reicht. Die Straße gehört den Motorradfahrern.

Alles in Richtung Assen. Zielsicher steuert Fiete unseren Campingplatz an. Die, die vorgefahren sind, schnarchen schon in ihren Säcken. Nur Lothar wird noch wach und kann aus seinem Proviant noch 2 Flaschen Bier abzweigen. Warm natürlich, aber es tut trotzdem gut. Die Zelte werden im Scheinwerferlicht aufgebaut, Luftmatratzen aufgeblasen, und es dauert nicht lange, und alles schläft den Schlaf des Gerechten.

Samstagmorgen 6 Uhr werden wir durch das Röhren einer holländischen Susi mit 3 inl-Anlage unangenehm aus dem Schlaf gerissen. Die Sonne knallte schon unerbittlich auf die Zelte. Also raus und waschen. Die Sanitäranlagen waren gut und sauber, allerdings war keine Dusche vorhanden, und die wäre bei dem Wetter nötig gewesen.

Unsere rennbegeisterten Mitglieder machten sich auf, dem GP-Sport zu huldigen, während der andere Teil sich entschloß, an die See zu fahren. Ich gehörte zu letzteren, da ich unmöglich in der Hitze an der Strecke stehen konnte. Wir fuhren also nach Norden an die See, natürlich nicht ohne zu frühstücken. Zu erwähnen wäre noch, daß morgens schon die ganzen Anfahrwege nach Assen gesperrt waren, d.h. von Assen weg. Die Polizeiposten wollten einfach nicht glauben, daß es Motorradfahrer gab, die aus Deutschland nach Assen kamen und die Attraktion des Rennens einfach verschmähten und an die See wollten. Wir überredeten Sie einfach und konnten ungehindert alle Sperren passieren. Es folgte dann ein reizvolles Tourchen in Hollands Norden. Die

Hitze wurde immer schlimmer, und man sehnte sich nach einem Bad in der See. Nachdem wir uns also in einem Supermarkt mit Proviant eingedeckt hatten, wurde die See aufgespürt. Die See war zwar leicht zu finden, doch fanden wir keinen Badestrand. Schließlich erbarmte sich ein Einheimischer, der auch baden wollte, und zeigte uns den Weg zu einem Strand an einem toten Meerbusen. Nachdem wir uns einige Stunden unter Hinzugabe von Sonnenöl in der Sonne hatten grillen lassen, ging's dann wieder zum Zeltplatz zurück. Mittlerweile war auch schon der Wittek-Clan mit allen Anhängern auf dem Zeltplatz eingetroffen. Mit den Wittek-Brothers waren wir inzwischen 17 Mannen. Schade, daß nicht mehr da waren, denn wir sind immerhin ein Club von 46 Männlein und Weiblein. Aber man weiß ja, wie es so ist, Tante Geburtstag, der andere pleite, dem Dritten ist die Maschine verreckt, dem Vierten seine Freundin will im Urlaub besucht werden usw. Na ja, auch nicht schlimm, so konnten wir um so ergiebiger unsere alten MFG-Freßbestände in Ruhe aufbrauchen. Der Grill wurde ausgepackt und angeworfen, Fiete holte in seinem Gespann gutes Heiniken-Bier, 2 Kästen, die wir in den Waschbecken mit kühlem Wasser kalt hielten. Die Kühle der Nacht, das Bier und die Koteletts und Würstchen ließen uns wieder aufleben, ließen uns die Strapazen und den Sonnenbrand vergessen. Es wurde diskutiert, Erfahrungen ausgetauscht, das Rennen besprochen usw. Ganz nebenbei kam einer auf die Idee, in Ermangelung eines Flaschenöffners und eines 17er Schlüssels, die Bierflasche an seiner MZ zu öffnen und meinte dann unverpöhnt, MZ sei doch das beste Motorrad, um zu beweisen, daß sein Motorrad auch für diesen Gebrauchszweck geeignet war. So war das Bier schnell weg und Fiete wurde dazu verurteilt, neues ranzuschaffen in seinem MZ-Arbeits-Gespann. Mit Wuffi im Boot klappte das auch. Der Seitenwagen hob sich trotz Wuffi und zwei Kästen Heiniken wieder von der Erde ab. Was tut unser MFG-Präses nicht alles für seine durstigen Mitglieder. Es wurde ihm auch reichlich gedankt. Die Heiniken-Bier-Etiketten, die sich im Wasser abgelöst hatten, wurden alle auf Fietes Gespann geklebt und das Gespann in „HEINIKEN!“ Gespann umgetauft. Ja, ja, Wuffi und Fiete, die Jungs vom HEINIKEN-RACING-TEAM.

Der Höhepunkt des Abends war dann eine große Flasche Obstler, gestiftet von Wuffi auf seinen Gesamtsieg bei der Enzianrallye. Gottseidank hatte er keinen Enzian springen lassen. Und so wurde die Nacht richtig locker. Musik spendete das Radio aus Fietes Gespann. Nachdem die Flasche Obstler auch getötet war, gingen auch die letzten ins Bett. Und Lothars Freund mit der Fotografierfähigkeit schlich noch umher

und hat alle Zelte aufgemacht und ein Photo von allen Bierleichen geschossen.

Der nächste Morgen begann wieder mit der holländischen 3-l Susi. Fürchterlich. Und der Gestank des Zweitaktergemisches. Die Sonne kannte wieder keine Gnade, der Kopf war noch vom Obstler zu dick, so daß man ihn nicht ohne unerträgliche Kopfschmerzen von der Luftmatratze liften konnte. Aber das war noch nicht alles. Fliegt da doch in unserem Zelt eine Fliege herum, die anscheinend nichts anderes im Kopf hat, als mir in die Nase zu fliegen und einen unwahrscheinlichen Krach im Zelt zu veranstalten, und das alles bei meinem Schmerzkopf. Man steht da gewissermaßen zwischen zwei Stühlen: entweder Fliege killen, aber dafür muß man den Kopf wieder liften, was mit Kopfschmerzen verbunden ist, oder Kopf unten lassen und Fliege ertragen. Das nervt unten schon ganz gewaltig. Ich also raus aus dem Zelt und den Kopf unter eiskaltes Wasser. Tat das gut.

Nun konnte ich mich nicht mehr halten. Ich sehnte mich nach einer kalten Dusche, und die bekommt man am besten zu Hause. Also auf nach Hause.

Nun, soweit unser Clubabend in Assen, den ich hier aus meiner Sicht geschildert habe. Ich fand ihn gut — trotz aller Strapazen und der fast unerträglichen Hitze. Schließlich ist es doch so, daß man sich bei allen Touren an die Strapazen und an die schönen Dinge erinnert. Und die Strapazen sind es nicht zuletzt, die das Motorradfahren vom Autofahren unterscheidet. Strapazen mag vielleicht hier nicht das richtige Wort sein, aber man erinnert sich gern an die Sachen, die damlas passiert sind und die man erlebt hat. Mir geht es jedenfalls so.



VETERANEN

Angestachelt durch die Bezeichnung der Schreifaufheit in Heft 2/76 und der Tatsache, daß ich mich trotz jung an Jahren zu den Veteranen hingezogen fühle, wollte ich zur Füllung des nächsten Heftes beitragen.

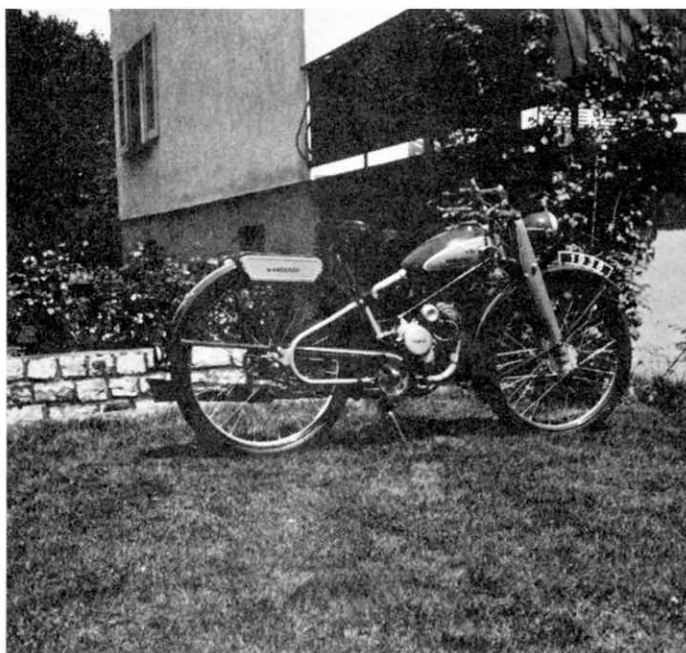
Obwohl ich großvolumige Viertakter vorziehe, wollte ich am Anfang kleine Brötchen backen. Das Brötchen war eine Wanderer mit einem 98er, 2,25 PS Sachs-Motor und sah wie fast alle Veteranen vor der Wiederauferstehung furchterregend aus und erschreckte durch ihr Aussehen vor allem meine Eltern, die mich an diesem Zweirad zu zerbrechen sahen.

Mein Modell bestach durch das Vorhandensein fast aller Originalteile, was einen großen Teil von Schwierigkeiten von vornherein ausräumt, — also ein richtiges Anfängermodell.

Die Sucherei ging aber trotzdem los. Das fängt an bei der zweifarbigen Lackierung. In Ermangelung einer Spritze spritze ich mit Spraydosen; das geht mit einiger Übung sogar recht gut. Man bekommt nun eine Dose von jeder Farbe. Die zweite und dritte Dose, die man noch bräuchte, ist aber nicht zu beschaffen. Kein Laden, keine Autovertretung hat sie am Lager, zwei Drittel der Geschäfte hat in dieser Zeit gerade Betriebsferien, die Bestellungen laufen quer, Zeit vergeht und an jeder Ecke steht ein Auto dieses Farbtyps — seltsam nicht?

Ich zerlege in der Zwischenzeit den Motor, ersetze die Dichtringe durch Simmerringe, die alten Lager durch neue und schneide Korken in Scheiben, befestige sie auf Kupplungsscheiben — ich glaube im Nachhinein, es waren Tausende. Man sagte mir den Motor könne man wegen seiner Einfachheit in der Mittagspause restaurieren. Ich habe länger gebraucht, vielleicht liegt es daran, daß ich nicht in jeder Mittagspause trainiere? Und trotzdem entweicht aus dem Kurbelgehäuse ein Teil der geliebten Kompression, was mir besonders während der ersten Veteranen-Rallye an großen Steigungen zu schaffen machte. Ein aufmunternder Teilnehmer meinte, er wisse jetzt, warum mein Motorrad „Wanderer“ heiße.

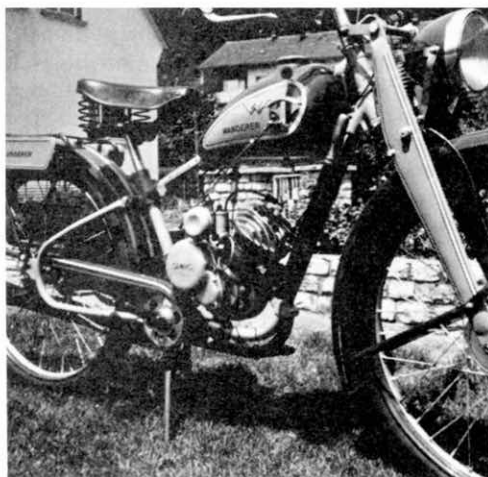
Es gibt aber noch so viele nette, kleine Dinge. Z.B. ein ausgebrochener Lichtschalter ist zu reparieren. Da er am Lenker sitzt, soll er möglichst original und schön aussehen, jedoch ist er nicht teilbar und soll trotz in alle Ritzen laufenden Spachtel seinen Namen als Schalter noch entsprechen. Oder es fehlt der Kupplungshebel. Seltsamerweise kann ich dagegen nur Bremshebel finden. Der einzige, der einen Kupplungshebel zu besitzen scheint, ist viermal nicht anzutreffen und sein Hebel muß für meinen Lenker um 3 mm enger gemacht werden — aber er paßt jetzt.



Die Farbe ist in der Zwischenzeit im Umkreis von 60 km beschafft worden, ein silberner Mittelstreifen auf die Schutzbleche wurde schon vorher gepinselt und wieder abgedeckt. Es darf gespritzt werden. es hat auch geklappt, nur schade, daß beim Abziehen der Abdeckstreifen sich der silberne Streifen teilweise mit ablöste. (Das nächstemal wird alles viel schöner und besser).

Neben vielen mitleidigen Blicken erntet man auch einige erfreuliche Erlebnisse, wie eine bis zum heutigen Tage sorgsam gehütete Tube Getriebefett, Ventile werden noch nach Feierabend in Schläuche vulkanisiert oder man bekommt den oben erwähnten Hebel gratis.

Inmitten von anderen Veteranen kann meine Wanderer jedoch nur durch „Farbenprächtigkeit“ glänzen, aber als Erstlingswerk ist sie sicher empfehlenswert. Übrigens bin ich nicht kuriert, — dieses Jahr wage ich mich an meinen zweiten Versuch, um meine Semesterferien nutzbringend anzulegen.



Zu hoffen bleibt jetzt nur noch, daß sich einige Veteranen-Bastler ebenfalls der Schreibfaulheit widersetzen und angeregt durch meine Anfängerprobleme Gleichgesinnte ermutigen und die Ballhupe mit Veteranengeschichten füllen.

Erwerb des Führerscheins einmal anders

Es ist weitgehend unbekannt, daß man die Fahrerlaubnis auch ohne eine Fahrschule erwerben kann. Ich habe es mit Erfolg versucht und möchte Ihnen einige Empfehlungen geben. Daß es bei mir um die Klasse 3 ging, werden Sie mir sicher verzeihen, da es im Prinzip mit der Klasse 1 genauso gemacht werden kann.

Zunächst ging ich bei meiner zuständigen Stadtverwaltung ins Amt für öffentliche Ordnung zu dem für Sondergenehmigungen zuständigen Beamten und ließ mich von ihm informieren. Dort erfuhr ich, daß man den Führerschein mindestens 3 Jahre haben sollte und daß man nur Verwandte ersten Grades ausbilden darf; das heißt die eigene Ehefrau, eigene Kinder, Geschwister und Eltern. Dem formlosen Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

1. Geburtsurkunde
2. polizeiliches Führungszeugnis
3. Auszug aus dem Verkehrsstrafregister
4. amtsärztlicher Untersuchungsbericht
5. handgeschriebener Lebenslauf
6. Bestätigung über Fahrpraxis

7. Prüfbericht über das Ausbildungsfahrzeug des TÜV
8. Bestätigung über den erweiterten Versicherungsschutz
9. Fotokopie der Fahrerlaubnis
10. Fotokopie des KFZ-Scheines

Diese Latte mag Sie schrecken, aber lesen Sie dennoch weiter.

Eine Geburtsurkunde hat man normalerweise. Das polizeiliche Führungszeugnis beantragt man bei der Meldestelle. Wenn es nicht makellos ist, brauchen Sie sich nicht weiter zu bemühen. Den Auszug aus dem Verkehrsstrafregister holt das Ordnungsamt ein. Auch dort dürfen keine negativen Eintragungen vorliegen. Der Amtsarzt untersucht Hör- und Sehleistung, Gleichgewichtssinn, körperliche und geistige Beweglichkeit und Vollständigkeit der Gliedmaßen. Einen Lebenslauf braucht man auch anderswo, und Fahrpraxis kann man sich z.B. bei seinem Arbeitgeber oder dem Vorstand seines Vereins bestätigen lassen.

Wenn Sie für die Klasse 3 schulen wollen, bauen Sie eine Doppelpedalanlage mit Klingel und einen zusätzlichen Innenspiegel ein, und fahren Sie dann zum TÜV. Über notwendige Umbauten am Motorrad sprechen Sie besser zuerst mit dem TÜV, da es dafür meines Wissens keine einheitliche Regelung gibt. Auf jeden Fall muß der Prüfbericht das Fahrzeug als Schul-Fahrzeug ausweisen.

Ihre Haftpflichtversicherung übernimmt normalerweise das zusätzliche Risiko ohne Mehrkosten, wenn Sie ihr in letzter Zeit keine Ausgaben aufgebürdet haben.

Wenn Sie das alles vorlegen, kann Ihnen die Einzelausbildungserlaubnis nicht vorenthalten werden. Sie gilt in der ganzen Bundesrepublik für ein halbes Jahr. Auf Antrag kann sie einmal um drei Monate verlängert werden. Der Prüfling sollte sogleich einen Führerschein beantragen, um später keine Zeit zu verlieren. Für die theoretische Ausbildung benötigen Sie ein Lehrbuch und eine Mappe Fragebögen, die Sie sicher in einer Fahrschule erwerben können.

Wenn die Zeit reif ist und die Papiere beim TÜV vorliegen, bitten Sie dort schriftlich um einen Termin für die Theoretische Prüfung. Hat Ihr Schüler bestanden, so verfahren Sie mit der praktischen Prüfung genauso. Die Fahrprüfung wird in Ihrem Wohnort bzw. in der nächstgelegenen Stadt abgelegt.

Und nun kommen wir zu den Kosten. Sie sind ja schließlich der Grund, warum ich mir die Mühe gemacht habe:

Augentest	DM 4,50
Erste-Hilfe-Kursus	DM 10, —
Lehrbuch und Prüfbögen	DM 25, —
polizeiliches Führungszeugnis	DM 5, —
Taschenbuch „Straßenverkehrsrecht“	DM 5,80
Untersuchung d. d. Amtsarzt	DM 34, —
Auszug aus dem Verkehrsstrafregister	DM 5, —
Antrag auf Führerschein	DM 20, —
Gebühr für die Sondergenehmigung	DM 20, —
Prüfungsgebühr, theoretisch	DM 8,90
Prüfungsgebühr, praktisch	DM 38,90

	DM 177,10

Jetzt werden Sie die Kosten für die Pedalanlage vermissen. Ein befreundeter Fahrlehrer hat mir aus seinen Beständen eine passende Hebelelie geliehen. Wenn Sie die Möglichkeit nicht haben, müssen Sie etwa DM 240, — dafür ausgeben. Benzin- und Kupplungsverbrauch sind je nach Fahrzeug und Schüler unterschiedlich. Eine Kalkulation müssen Sie auf jeden Fall selbst vorher aufstellen. Ich habe eine Ersparnis von etwa DM 500, — errechnet — Verbrauch an Nerven wurde dabei nicht berücksichtigt.

Horst Orlowski

Was ist die Jumbofahrt?

Viele BVDM-Mitglieder wissen sicherlich mit diesem Begriff etwas anzufangen. Aber unsere neuen und jungen Freunde wohl nicht. Die Jumbofahrt ist eine Fahrt für Gespanne, in deren Seitenwagen körperbehinderte Kinder spazierengefahren werden.

Aber wo liegt die Faszination und die Aufgabe dieser Fahrt? Diese Frage läßt sich nur von den Teilnehmern beantworten.

Jeder, der die Jumbo einmal gefahren hat, wird sie nie mehr vergessen. Es ist einfach das Gefühl, Menschen zu helfen, ihnen einmal im Jahr eine Freude zu bereiten. Hier denke ich an meine

erste Jumbo 1973. Samstagmorgen die Fahrt zur Klinik. Gespann reiht sich an Gespann. Wie an einer Schnur gezogen geht es durch Kassel bis zur Klinik. Ein überwältigendes Gefühl überfällt einen. Alle fahren sie für den einen Zweck. Hunderte Kilometer fahren sie. Wieviele Stunden entbehrlichen Schraubens liegen wohl hinter Ihnen? Nur für die eine Idee „Jumbofahrt“. Eine Faszination? Eine Selbstdarstellung? Mitnichten, es ist eine Aufgabe. Das Leuchten der Kinderaugen entschädigt uns alle. Das für sie einmalige Erlebnis, einmal im Jahr im Seitenwagen zu sitzen, läßt alle unsere Sorgen vergessen.

Fiete

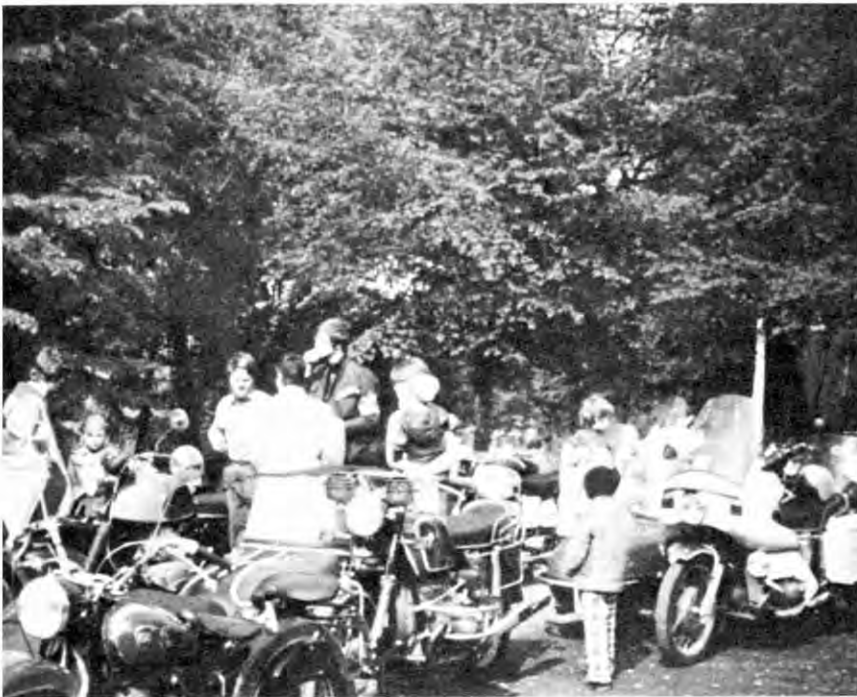
10. Deutsche Jumbofahrt 1976

In diesem Jahr veranstalteten die Kasseler Motorradfreunde zum 10. Male die Deutsche Jumbofahrt. Trotz skeptischer Prognosen waren 90 Gespanne und 30 Solofahrzeuge (zwecks Absper- rung) nach Kassel gekommen. Auch unsere Freunde aus England, Belgien und den Nieder- landen waren wie in jedem Jahr zahlreich er- schienen. Viele neue Gesichter hatten den Weg nach Kassel unternommen. Ein Generations- wechsel ist auch hier zu verzeichnen. Das Ge- spann ist trotz vieler Prognosen nicht tot, es lebt.

Die Kasseler hatten für ein buntes Programm ge- sorgt. Am Freitag bestand die Möglichkeit, die Einrichtung der Klinik in Hessen Lichtenau zu besuchen. Am Abend wurde zu spät vorgerück- ter Stunde ein Diavortrag gezeigt.

Daß man bei der Organisation einer Veran- staltung viel erleben kann, brauche ich wohl nicht zu erzählen. Jedenfalls bekam man zwei Tage vor der Veranstaltung die telefonische Nachricht, daß das geplante Mittagessen in der Bundes-

wehrkaserne wegen einer Jubiläumsfeier aus- fallen müsse. Der gesamte Zeitablauf geriet ins Wanken. Der Streckenverlauf mußte mit be- hördlichem Segen umgestellt werden, und das Mittagessen mußte neu organisiert werden. Aber man mußte nicht Kurt Schirakowski und seine großartigen Helfer kennen. Mit unheimlichen Anstrengungen wurde ein Ausweichgelände ge- funden und das Mittagessen mittels eines Fahr- zeuges angefahren. Daß nun hier eine Panne un- terlief und die letzten leider leer ausgingen, war bestimmt nicht die Schuld der Organisation, sondern sicherlich einiger Teilnehmer, deren Augen größer waren als der Magen. An die Adres- se einiger Teilnehmer, die der Meinung waren, ein Telefonanruf hätte genügt und schon hätten sich sämtliche Brauereien um die Bewirtung der Jumboteilnehmer gerissen, sei gesagt, man soll erst einmal selbst eine solche Veranstaltung or- ganisieren. Innerhalb von zwei Tagen eine totale Umorganisation durchzuführen, ist schon fast eine Unmöglichkeit, das sollte jeder anerkennen.





Am Samstagmorgen erfolgte der Start in Hessisch Lichtenau. Die Strecke führte durch die Landschaften des Werra- Weser und Fuldatales. Wunderschöne Aussichten bei herrlichsten Sonnenschein ließ uns die Fahrt so richtig genießen. In Ziegenhagen hatten wir zwei Stunden Aufenthalt und besichtigten den dortigen Tierpark. Als Attraktion war die erst in diesem Jahr dazugekommene Veteranenabteilung zu besichtigen. Die Entwicklungsgeschichte des Fahrrades, Motorrades und des Automobils sind hier in einer guten Reihenfolge zusammengestellt. Die Mittagspause verbrachten wir in Hann. Münden am Ufer der Fulda, ohne das übliche große Programm mit Schinderassa Bumm. Hier konnte man sich in aller Ruhe um seinen Schützling kümmern. Am Nachmittag folgte dann eine weitere Attraktion. Der Besuch einer Modellschiffvorführung an einem rekultivierten Baggerloch in der Nähe von Kassel Waldau. Hier wurde ein buntes Programm von dem Modellbaclub Kassel vorgeführt.

Nebenbei gab es dort noch etwas besonders zu besichtigen: Ein dem Ufer gegenüberliegendes FKK Gelände. Für Genießer ein wunderbares Panorama. Um 18 Uhr erreichten wir wieder die Klinik. Hier gab es noch ein Abendessen. Anschließend verabschiedeten wir uns von unseren kleinen Freunden und den großartigen Krankenschwestern. Vielleicht schaffen es die Kasseler einmal, direkt bei der Klinik eine Zeltmöglichkeit zu schaffen, um ein bißchen mehr Kontakt zu den Kindern zu bekommen. Auch wäre es für die Fahrer besser. Einen Tag lang Kolonnenfahrt zehrt an den Kräften.

Abends erfolgte dann der gemütliche Teil. Die Räume waren überfüllt und es herrschte eine Bombenstimmung bis weit über Mitternacht. Ein Dank an die Kasseler Motorradfreunde, den vielen Solfahrern und allen anderen Helfern, die uns, den Fahrern, eine wunderschöne Veranstaltung ermöglichen.

Fiete

Gedanken zu einem alten Thema

Man schimpft immer über die Erhöhung der Versicherungsprämien für Krafträder. Wodurch steigen diese wirklich, wenn man mal von den verfälschten Statistiken absieht (Motorräder auch dann zu erfassen, wenn sie passiv beteiligt sind)?

Bevor ein schneller Mann auf die Menschheit losgelassen wird, besucht er eine Fahrschule. Hier wird ihm zwar vom größten Teil der Fahrlehrer ein guter Grund für sein späteres Fahren vermittelt, aber leider sind nicht alle Fahrlehrer in erster Linie Verkehrserzieher, sondern nur reine Kaufleute.

So brüsten sich z.B. Mitglieder des Bundesfahrlehrerverbandes damit, daß sie es endlich geschafft haben, das 8-Fahren aus dem Prüfungs- und somit auch aus dem Ausbildungsprogramm zu streichen. Weil der Rechtsbogen enger und somit schwerer zu fahren ist, wird er nicht mehr geübt und darf nicht mehr geprüft werden. Man sagt es sei unzulässig auf der linken Fahrbahnseite zu fahren. — Die Bremsprobe darf nur mit beiden Bremsen in der Prüfung durchgeführt werden. Die unterschiedliche Wirkung von Vorder- und Hinterradbremse kann der Fahrschüler also gar nicht kennenlernen. — Weil der Trend zur großen Maschine immer größer wird, werden die Ausbildungsmaschinen immer kleiner. Sogar mit einer Honda Dax, 70 ccm und Fliehkraftkupplung versuchten schon einige die Prüfung zu machen, obwohl dies ein klarer Verstoß gegen den § 11a STVO ist. Zum Glück machte dies der Prüfer nicht mit.

Die o.g. Punkte sind nur einige, die unter die Fahrzeugbeherrschung fallen. Auch bei der Prüfung von Kenntnissen der StVO ist es ein wahrer Hohn. Der Kradfahrer fährt während der Ausbildung und Prüfung hinter dem Pkw des Fahrlehrers her. Im Extremfall lenkt dies verbotswidrig ein Klasse 3 Fahrschüler die Prüfung zu machen, obwohl dies ein klarer Verstoß gegen den § 11a STVO ist. Zum Glück machte dies der Prüfer nicht mit.

Die o.g. Punkte sind nur einige, die unter die Fahrzeugbeherrschung fallen. Auch bei der Prüfung von Kenntnissen der StVO ist es ein wahrer Hohn. Der Kradfahrer fährt während der Ausbildung und Prüfung hinter dem Pkw des Fahrlehrers her. Im Extremfall lenkt dies verbotswidrig ein Klasse 3 Fahrschüler die Prüfung zu machen, obwohl dies ein klarer Verstoß gegen den § 11a STVO ist. Zum Glück machte dies der Prüfer nicht mit.

Wie aber soll ein Fahrlehrer eingreifen, wenn er selbst den PKW fährt, den Verkehr vor und um sich herum beobachtet und mit einem Auge auf den Prüfling schaut, der gerade auf die Nase fällt?

Führe der Prüfling vor dem Pkw, könnte er wenigstens von hinten abgeschirmt werden, wenn er z.B. vielleicht am Fußgängerüberweg zu hart bremst (weil Prüfung ist) und gleichzeitig wäre er vom Ausbilder besser zu beobachten. Damit der Fahrschüler nun aber wirklich dort hin fährt, wohin der Fahrlehrer oder in der Prüfung der Prüfer will, müßte der Fahrschüler mit einem Funkhelm fahren. Hiermit könnte gleichsam auf gemachte Fehler sofort aufmerksam gemacht werden und Bedienungsfehler weitgehend vermieden werden.

Der Einwand, ein Funkhelm mit entsprechendem Sender sei finanziell unzumutbar, zieht nicht, da die entstehenden Kosten sowieso von der Fahrschule an den Schüler weiter gereicht werden. Wenn alle Fahrschulen die gleichen Auflagen erhalten, gibt es somit auch keine „Anderen“, die billiger fahren.

Der Prüfling fährt also mit der Maschine hinter dem Pkw des Fahrlehrers her. Es grenzt schon bald an eine Schau, die einer Zirkusnummer nicht viel nachsteht: Bei rechts vor links schaut der Fahrlehrer so lange und intensiv nach rechts und bremst gleichzeitig so merklich ab, daß der Nachfahrende zwangsläufig auch nach rechts sehen muß. Es könnte ja dort etwas gratis geben. Auch die Bremsbereitschaft bei Annäherung an eine Kreuzung gleichberechtigter Straßen kann somit nicht geprüft werden. Es sei denn man überprüft den Fahrlehrer und für den hat man keinen Prüfauftrag.

Zu welch kuriosen Spielen es aber kommen kann, wenn der Prüfling nur blindlings nachfährt, soll folgendes Beispiel veranschaulichen: Das Prüfungs-Kfz nähert sich einer Einmündung von rechts. Ausgerechnet in diesem Augenblick kommt von dort ein PKW. Der Fahrlehrer bremst an und meint: „Das schaffe ich nicht mehr“ und fährt schnell vor dem vorfahrtberechtigten PKW durch. Prompt folgt der Kradfahrer. Es wurde ihm eingetrichtert, sich so zu verhalten wie der Fahrlehrer. — Leider war es diesmal falsch.

Das gleiche gilt für die Fahrbahnbenutzung: Das Einordnen klappt immer. Beim Abbiegen nach rechts fährt der Fahrschüler auf der Höhe des rechten Blinkers, beim Abbiegen nach links auf der Höhe des linken Blinkers hinter dem Füh-rungs-Kfz her. Daß sich ein Fahrlehrer in Einbahnstraßen nicht nach links über die Mitte hinaus einordnet, kommt wohl recht selten vor.

Mit der Angleichung der Geschwindigkeit an den Verkehrsfluß ist es ebenso. Der Gezogene hat ja Order sich so zu verhalten wie sein Lehrer. Prüfung auf der BAB ist unzulässig.

Weil aber so die Fahrlehrerversicherung gut fährt und auch gute Rückprämien erstattet und das Ergebnis der Prüfung ebenfalls glänzend ist, abgesehen von dem Fall, daß der Fahrlehrer bei rechts vor links durchfährt (siehe oben), tragen mit Recht die anderen Versicherungen ein erhöhtes Risiko. So gesehen ist die Erhöhung der Prämien, nicht die Höhe und auch nicht die Stufen, teilweise gerechtfertigt.

Der Großteil der Fahrlehrerschaft hat dies Problem erkannt, aber aus Konkurrenzkampf ist einmal ein Funkhelm zu teuer, zum anderen das Risiko ohne Versicherungsschutz zu fahren zu

groß. Gleichfalls würde der gute Ausbilder bestraft, denn ihm fielen bestimmt mehr Schüler bei der Prüfung durch als dem, der nur „nach Vorschrift“ ausbildet.

Hier sollten die Fahrlehrerverbände einhaken und die Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien ändern lassen. Ihr Image würde bestimmt gut aufpoliert und die Fahrschüler wären ihnen trotz höherer Kosten dankbar. Durch niedrige Versicherungsprämien wäre der teure Führerschein bald wieder drin, zumal die neue Maschine auch ihr Geld kostet.

KA.

Ferienfahrt nach SCHOTTLAND 1977

Wer hat Lust, in Nordengland und Schottland mit Motorrad und Zelt seinen Urlaub zu verbringen? Die Fahrt soll 3 Wochen dauern und wird bis in die nördlichsten und abgelegensten Teile Schottlands führen. Die Tagesetappen werden zwischen 150 und 200 km liegen, so daß man von der wilden Schönheit der Landschaft genug sehen wird.

Es soll in kleinen Gruppen (3 – 4 Motorräder) gefahren werden, die ihre Strecke und ihr Tempo selbst bestimmen und sich abends auf einem Zeltplatz mit den anderen Gruppen wieder treffen. Die Gesamtstrecke wird ca. 4000 km in Großbritannien betragen.

Der Termin wird in die Schulferien fallen, kann aber mit den Interessenten genau abgesprochen werden. In der nächsten Ballhupe werde ich einen kleinen Bericht von meiner letzt-jährigen Schottlandfahrt geben.

Interessierte Motorradfahrer aller Jahrgänge wenden sich bitte direkt an mich. Zur gegebenen Zeit wird dann mit den Interessenten ein Treff vereinbart.

Hartmut Geitz
Ringelstraße 33
5630 Remscheid 11

TERMINE:

- | | |
|-------------|--|
| 4.—5.9.76 | 3. Gespanntreffen am Ebnisee
Veranstalter MC Waiblingen eV
Der Zeltplatz ist ab Ebni ausgeschildert |
| 18.9.76 | IFMA-Treffen der MFG Köln mit Zielfahrt
Information: W.-G. Rohde, Stammeimer Str. 71, 5000 Köln 60 |
| 25.—26.9.76 | Hexentreffen der ETL
Information: Margot Avenhauer, Steinweg 28, 4920 Lemgo |
| 25.—26.9.76 | Tü-Pitter-Fahrt
Information: Hans Bauhs, Neuenhöhe Neuenhöhe, 5632 Wermelskirchen 1 |
| 2.10.76 | Orientierungsfahrt der Remscheider MF/MFG Köln
Information: Friedhelm Feld, Neußer Landstr. 19, 5000 Köln 71,, Hartmut Geitz, Ringelstr. 33, 5630 Remscheid 11, Start 15.00 h Gaststätte „Eierkaal“, über B 51 Lennep-Berg Born, Abzwg. Richtung Kräwinklerbrücke |
| 16.10.76 | Eifelorientierungsfahrt des MC Sauerland
Information: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2 |
| 6.11.76 | Orientierungsfahrt Plettenberg des MC Sauerland
Information: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2 |
| 4.12.76 | 2. Nikolausfahrt der MFG Köln
Information: Friedhelm Feld, Neußer Landstr. 19, 5000 Köln 71 |

Friedhelm Feld

Motorräder und Zubehör
Bekleidung



-Service

Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71 / Fühlingen
Telefon (0221) 7903547

NSU-MAX-Teile gesucht:

Luftfilterkasten — Kettenschutz —
Hinterradschutzblech — Hilfsrahmen für
Seitenwagenanschluß (evtl. Zeichnung)
Fa. Friedhelm Feld, Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71

Redaktionschluß Ballhupe 4/76 16. 10. 1976.



DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER
MOTORRADFAHRER e. V. (BVDM) Sitz Mülheim/Ruhr
Redaktion u. Anzeigenverwaltung: W. G. Rohde Stammheimer Straße 71,
5000 Köln 60, Telefon (0221) 767247
Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Friedhelm Feld, Neusser Landstraße 19, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 7903547
Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 767247
Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 5901526
Lothar Braun, Vogesenstraße 42, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 171115
Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

WÜDO

MAICO Vertretung

BMW Ersatzteile und Zubehör zu Tagespreisen Tuning

Werkstatt Meisterbetrieb; der Meister legt selbst Hand an

Kfz Elektrik spez. Zweiradelektrik

Allg. Motorradzubehör: Großes Lager

z. B. führen wir das kompl. Krauser Programm

Helme: Premier, Nava

Stiefel: Daytona, Vendramini, Damen

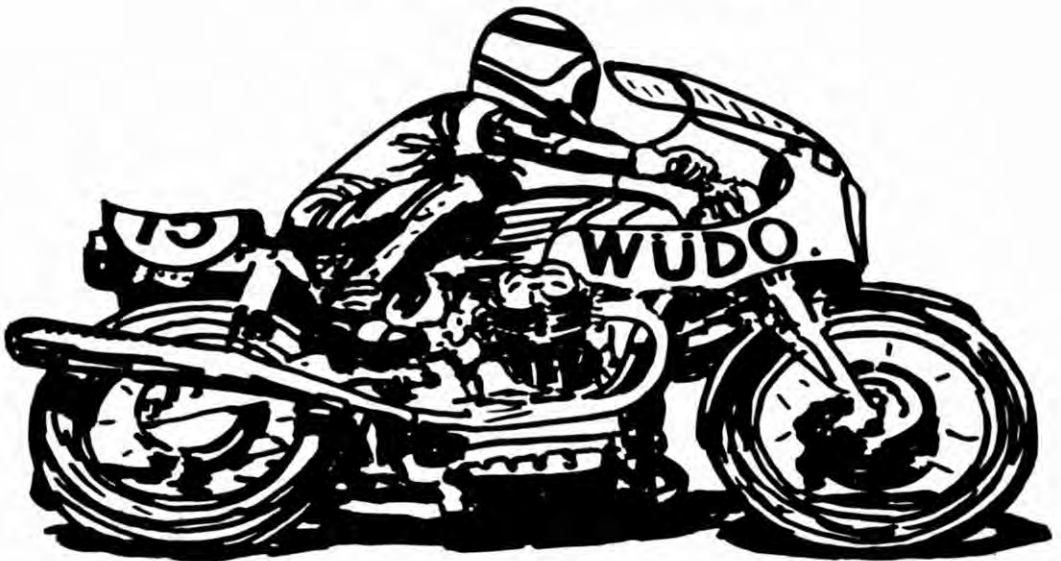
Lenkarmaturen: Magura, Tomaselli

Lederkombis: diverse Größen und Farben, Plastex Regenkombis

Öle, NGK Zündkerzen, Bosch Artikel

und vieles andere mehr

Informieren Sie sich unverbindlich!!



HELMUT WÜSTENHÖFER JR.
DO-BRECHTEN EVINGER STRASSE 538
TELEFON: (0231) 80 22 81