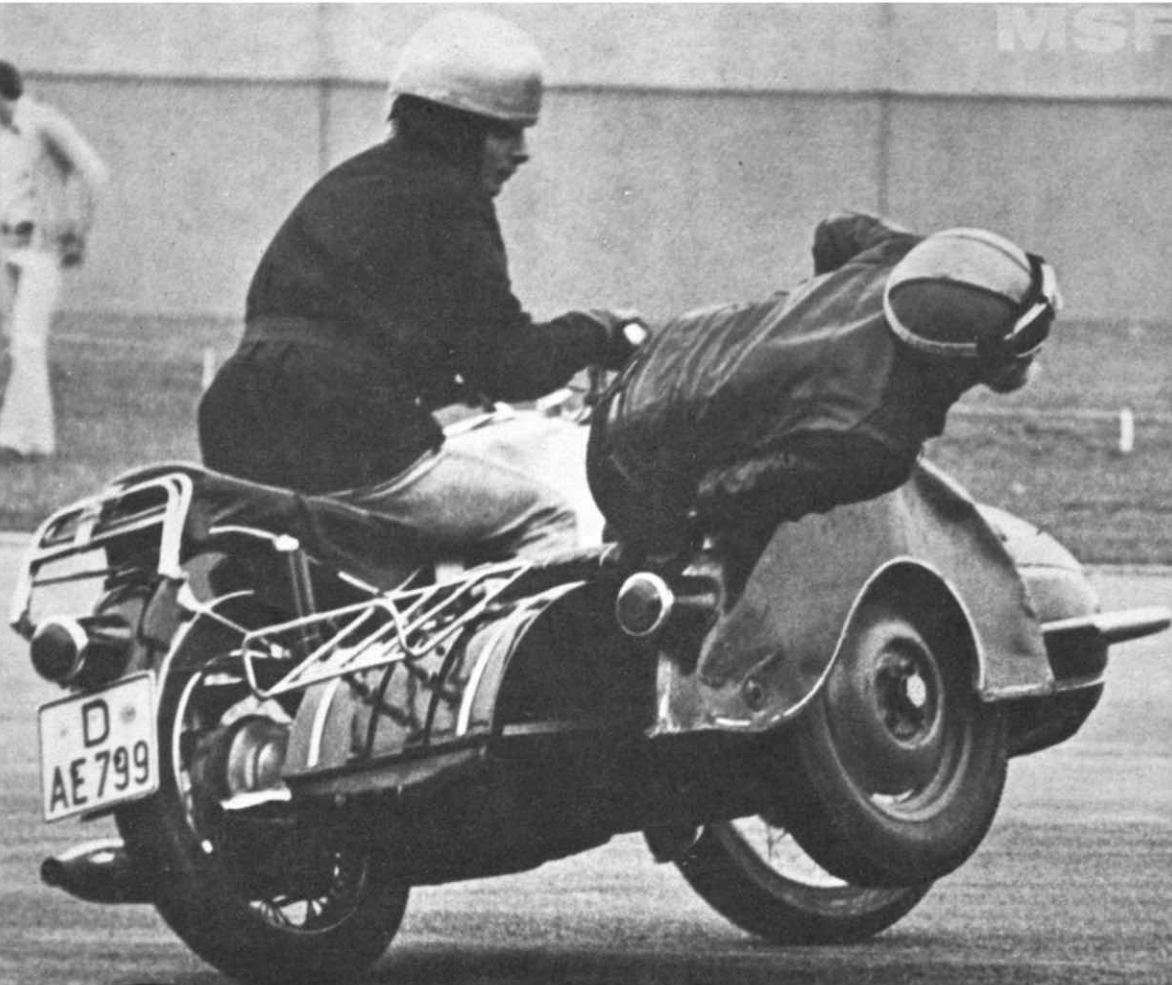


Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



4/76

D. Bröcker/Theo Möltgen
beim Motorrad-Slalom '76
MSF Pleittenberg

NEUES VON DER REDAKTION

Zuerst einmal möchten wir uns natürlich für die ETWAS veralteten Photos in der Redaktionsvorstellung in Ballhupe III/76 entschuldigen. Aber wer einmal mit einem Paßfotoautomaten zu tun gehabt hat, der weiß, das das Photo meist am Kleingeld oder am Schild "Außer Betrieb" - falls vor-

handen - scheitert. So auch bei uns. Deshalb haben wir auch ins Redaktionsnästkästchen gegriffen. Nun als kleine Entschädigung ein flammneues Photo: Die Jungs vom Action-Team bei der Arbeit. Man achte auf die Feinheiten.



Protokoll der Jahreshauptversammlung 1976 in Merzig/Saar

Der Vorsitzende, Herr Horst Briel, begrüßte die Anwesenden und dankte den Organisatoren vom Landesverband Elefantentreiber Saar für ihre erfolgreiche Arbeit. In seinem Bericht ging er in erster Linie auf die BVDM-Deutschlandfahrt ein, die gut organisiert war, aber wegen der kurzen Vorbereitungszeit nicht ausreichend publiziert werden konnte und deshalb unter zu wenig Teilnehmern litt.

Im Geschäftsführerbericht sagte Herr Horst Orlowski, daß der Verband 18 Landesverbände und Ortsclubs zählt. Im Berichtszeitraum hat der erweiterte Vorstand dreimal und der geschäftsführende Vorstand einmal getagt. Durch Bemühungen des Vorstandes kam es zu einer Reifendemonstration im

Contidrom und einer Werksbesichtigung bei BMW in Berlin. Er beklagte sich, daß ein festgelegter Kundendienstlehrgang bei BMW in München wegen mangelnder Beteiligung abgesagt werden mußte. Dazu äußerte ein Einzelmitglied, daß die Information darüber zu spät gekommen sei.

Herr Günter Wuttke gab seinen Kassenbericht bekannt, der bereits in der Ballhupe Nr. 2/76 abgedruckt ist. Er sagte, daß 438 Mahnungen versandt werden mußten und daß jetzt noch 236 Zahlungen ausstehen, die einem Rechtsanwalt zum Einziehen übergeben werden. Mitglieder, die zu Unrecht eine Mahnung erhalten haben, bat er um sofortige Nachricht.

Herr Volker Lefevre lobte in seiner Eigenschaft als Kassenprüfer die Kassenführung. Er hat keine Fehler festgestellt, empfahl jedoch für die Zukunft eine Aufteilung der Spesen in Fahrtkosten und Verpflegung.

Es folgte die Preisverteilung für die Jahreswettbewerbe Touristik und ng-Sport durch den Sportwart, Herrn Klaus-Werner Buchwald.

Als Kassenprüfer wurden die Herren Volker Lefevre und Dierk Lippold gewählt.

Der Ortsclub MFG Köln hatte rechtzeitig an die vorangegangene erweiterte Vorstandssitzung und die Jahreshauptversammlung folgende Anträge gestellt:

- 1.) Mitgliederwerbung
- 2.) Bildung eines Werbeausschusses
- 3.) Der Gesamt-BVDM als Veranstalter des Elefantentreffens

Die Punkte 1 und 2 wurden in der erweiterten Vorstandssitzung abschließend behandelt. Gegen den Antrag Nr. 3 gab es von keiner Seite Einwände. Lediglich über die Finanzierung und die Verteilung eines Überschusses gab es eine Diskussion. Beschlossen wurde dann der Vorschlag von Herrn Wuttke, nach dem die Bundeskasse die Finanzierung durchführen wird und die Verteilung des Überschusses nach der Veranstaltung beschlossen wird, wobei das persönliche Engagement der Landesverbände berücksichtigt werden soll.

Der 2. Vorsitzende, Herr Heinz Sauerland, trat wegen beruflicher Belastung von diesem Amt überraschend zurück und bat um Verständnis. Herr Briel dankte für die stete Einsatzbereitschaft.

Als Redakteur der "Ballhupe" bat Herr Wolf-Georg Rohde die Anwesenden, ihm Veranstaltungen der Landesverbände für die Veröffentlichung bekanntzugeben.

Herr Frank Michael Wolf stellte den Antrag, daß alle Landesverbände ihre Vorstände unmittelbar nach der Wahl des Bundes-Vorstandes ebenfalls für 2 Jahre wählen. Es kam darüber jedoch nicht zur Einigung.

Herr Klaus R. Arpert meldete sich ausdrücklich als Mitglied des Fachschul-Ausschusses zu Wort und griff den Vorstand des Landesverbandes Rhein-Ruhr wegen seiner Weigerung an, sich an der Fachschule finanziell zu beteiligen. Nach seiner Meinung ist das zusammengetragene Geld von den Mitgliedern anderer Landesverbände miterarbeitet worden, so daß eine angemessene Beteiligung an der gemeinsamen Sache mehr recht als billig sei.

Herr Heinz Sauerland entgegnete, daß er sich eine Einmischung in die Angelegenheiten des Landesverbandes Rhein-Ruhr verbitte und daß der Vorstand für sein Handeln stichhaltige Gründe gehabt habe. Unabhängig von diesen Angriffen gäbe er bekannt, daß der Vorstand die Bereitstellung von DM 20.000,- für die Fachschule beschlossen habe.

Herr Walter Fahrenholz gab spontan bekannt, daß er sich mit DM 500,- an der Fachschule beteiligen wolle.

Die Einzelmitglieder baten um bessere Informationen und erhielten die Zusage des Vorstandes.

Frau Susanne Schuster, Schriftführerin des Landesverbandes Schwarzwald-Bodensee, bewarb sich um die Gestaltung der Jahreshauptversammlung 1977 und wurde damit beauftragt.

Damit wurde die Versammlung geschlossen.

Der Protokollführer:

Horst Orlowski

DAS MOTORRAD UND ICH

So richtig für Motorräder habe ich mich eigentlich erst kurz vor meinem Führerschein interessiert. Aber dann packte es mich gleich voll. Bei jedem Motorradgeräusch stürzte ich ans Fenster und fieberte dem Tag entgegen, wo endlich auch ich so ein Zweirad fahren durfte. Meine Freude wurde zwar während der Fahrstunde etwas getrübt, als ich auf einem alten Motorroller ohne Blinker und Spiegel fahren mußte und auch noch einen Abwurf hinter mich brachte. Aber meine Zuversicht siegte und in Gedanken sah ich mich schon auf schweren Maschinen durch die Gegend fahren.

Aber da schwere Maschinen nicht nur einen Führerschein, sondern auch das nötige Kapital voraus-

setzen, schaute ich mich lieber nach einer kleineren, billigeren Maschine um. Diese Maschine fand ich in der MZ TS 150. Ich sparte alles mir nur mögliche Geld zusammen, verzichtete auf Kino, Eis und sonstigen Luxus und eines Tages war es dann so weit. Voller Stolz konnte ich mit meiner Maschine nach Hause fahren.

Inzwischen haben meine Alte (so heißt sie) und ich 7000 km hinter uns gebracht und wir sind ganz zufrieden. Nur einmal haperte es an Harmonie zwischen uns beiden, als sie mich gleich mit einer ganzen Serie von Pannen schockte. Erst ging der Auspuff, dann der Regler und anschließend die Kurbelwelle kaputt. Die Kurbelwelle zerschlug auch noch

den Anker, was zur Folge hatte, daß ich dauernd mit roter Lampe fahren mußte, alle zwei Tage die Batterie aufladen konnte und anschließend von der Arbeit nach Hause schieben durfte. Inzwischen sind alle diese Schäden behoben (auf Garantie) und längst vergessen. Ich genieße wieder die Fahrfreuden, die nur ein Motorrad bringen kann.

Bei der diesjährigen Hunsrück-Schinderhannessally nahm sie selbst die größten Steigungen wie eine Bergziege. Mit keinem Traktor hätte ich getauscht, als die Fahrt über Feldwege und abgeerntete Stoppelfelder führte. Selbst nach einer Nacht im Freien (was meine Alte sonst nicht gewohnt ist), sprang sie nach dem zweiten Tritt sofort an. Auf der Rückfahrt vom Hunsrück nach Monheim überraschte sie mich damit, daß sie immer über 110 wollte. Das ist für eine 150er MZ eine ganz schöne Leistung.

Inzwischen sind wir wieder zu Hause angelangt und sie fährt mich wieder Tag für Tag zur Arbeit.

Gewiß ist mein Motorrad nicht so populär wie es

eine 750er Honda oder gar eine BMW wäre, aber dafür kann meine Maschine rückwärts fahren. Das macht sie zwar nur dann, wenn sie es will, aber immerhin. Oft macht sie es im ungeeignetsten Moment, z.B. wenn man vor einer Ampel den Gang rausgenommen hat und beim Anfahren rückwärts losfährt. Aber manchmal kann man mit ihr prome-nieren. Wenn sie rückwärts aus einer Parklücke fährt, staunen selbst die Autofahrer. Ein Motorrad ist für mich von allen motorisierten Fahrzeugen das vollendetste. Für mich beinhaltet ein Motorrad ein bißchen Suche nach Freiheit. Nur sehr schwer würde ich auf ein Motorrad verzichten. Es kommt mit seiner Mischung aus Zweck- und Spaßfahrzeug meiner Meinung nach am ehesten dazu, ein bißchen eigenbrötlerisch zu sein.

Helga Pohlmann

Bericht 1975/76 der Motorradfreunde Markgräflerland im BVDM

Nach einem erfolgreichen Start im vergangenen Jahr können die MFM auf eine gute Weiterentwicklung ihres Clublebens verweisen.

Die Orientierungsfahrt im Herbst 75, welche wir im Bericht zur letztjährigen Bundeshauptversammlung ankündigten, hat bei zwar mäßiger Beteiligung (13 Teilnehmer) einen durchweg positiven Anklang gefunden, so daß auch heuer wieder eine solche durchgeführt wird.

Den Winter über traf man sich - oft ganz spontan - zu geselligem Beisammensein oder Spaziergängen. Die Maschinen blieben meist zu Hause, ausgenommen jene, die an der Schwarzwaldwinterfahrt und am Elefantentreffen teilnahmen. Drei Mitglieder und zwei weitere Freunde fuhren bei kaltem, aber trockenem Wetter zum Nürburgring, um sich dort dem BVDM für Hilfs- und Ordnungsdienste zur Verfügung zu stellen. Der als Unterkunft zur Verfügung gestellte Wohnwagen machte die Mithilfe beim Elefantentreffen durch sein "erwärmendes Wesen" zum Vergnügen.

Nicht vergessen werden soll das Eisbärenreffen, welches wir vom LV Südbaden übernommen haben. Bedingt durch das sagenhafte Wetter - zum ersten Mal herrschten Schnee, Eis und Kälte - wurde diese Veranstaltung zu einem vollen Erfolg. Da unsere Treffen immer in betont kleinem Rahmen abgehalten werden, kommen sich Gastgeber und Gäste menschlich näher, was sich dann auch günstig auf die Atmosphäre und Stimmung auswirkt.

Wie früher war diese Veranstaltung mit einem Schießwettkampf verbunden, wobei manchem die vor Kälte klammen Finger das Schießergebnis ver-darben.

Die Motorradsaison eröffneten die MFM über die Osterfeiertage mit einem auswärtigen Clubtreffen am Lago Maggiore bei Ascona. Bis auf zwei, die beruflich verhindert waren, nahmen alle Mitglieder und Anhänger unseres Clubs an dieser Fahrt in den Frühling (Tessin) teil. Freunde vom UTM und den MF Ebern - Coburg waren ebenfalls unserer Einladung gefolgt.

Bei dieser Gelegenheit konnten die Clubmitglieder auch erstmals von der gut stehenden Clubkasse profitieren. Jedes Mitglied, das mitgefahren war, erhielt ein Zehrgeld von 25,- sfr.

Ausfahrten in die Hochtäler der Tessiner Alpen und der Tessiner Wein wurden zu einem unvergesslichen Erlebnis, so daß diese Veranstaltung wohl die schönste dieses Jahres sein dürfte.

An dem nun zum zweiten Mal stattfindenden "Sommertreffen am Klosterbach" am 26. und 27. Juni meinte es der Wettergott einmal zu gut mit uns. Unbarmherzig brannten die sengenden Strahlen der Sonne auf den so idyllisch gelegenen Zeltplatz, der nahe gelegene Wald und das Schützenhaus boten zwar Schatten aber kaum Kühlung. So erwachte erst am Samstag abend das Lagerleben. Ein unterhaltsames Quiz mit Fragen aus der Motorradtechnik, Allgemeinwissen und aus der

Scherzkiste war der richtige Anfang für eine lange Nacht am Lagerfeuer mit viel Stimmung und Harmonie.

Leider entsprach der Zustrom an Gästen nicht ganz den Erwartungen, das kann sowohl an der Witterung als auch an dem etwas zu verhaltenen Rühren der Werbetrommel gelegen haben.

Bei dieser Gelegenheit sollte auch einmal das zuvorkommende und freundliche Verhalten des Schützenvereins Schlächtenhaus erwähnt werden, der uns immer sein Vereinsheim zur Verfügung stellt und dessen Vorstandschaft immer ein offenes Ohr für unsere Angelegenheiten hat.

Der Besuch von auswärtigen Treffen und Motorsportveranstaltungen blieb weitgehend den einzelnen Mitgliedern überlassen, dennoch waren die MFM 1975 auf dem Bundestreffen und 1976 auf dem Elefanten-, Rabenkopf-, Kradnetz- und Hohenzollerntreffen sowie der Veteranenralley Xanten und dem Treffen der MF Ebern - Coburg mit 3 und mehr Mitgliedern vertreten.

Für die Abwicklung der vom BVDM veranstalteten Deutschlandfahrt stellte sich unser Club ebenfalls zur Verfügung. Drei Kontrollpunkte mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden (hinsichtlich Auffinden) waren zu besetzen. Die mager Beteiligung war ein schlechter Lohn für die vertane Zeit. Für einen Verband in der Größe und mit den Möglichkeiten, die dem BVDM zur Verfügung stehen, mußte sich hinsichtlich Werbung doch mehr machen lassen. Ganze 2 Teilnehmer haben in der Zeit von Freitag morgen 6 Uhr bis Samstag mittag unsere Kontrollpunkte angefahren.

Schon fast zur Tradition geworden ist unsere spätsommerliche Zusammenkunft am Lac de Longemer in den Vogesen, wo wir uns fast regelmäßig mit UTMC - Mitgliedern treffen. Ebenso traditionell durchwachsen ist das Wetter, wodurch viele unserer Freunde, die vorher wieder

begeistert zugesagt hatten, wegen des unbeständigen Wetters lieber zu Hause blieben. Trotzdem dürften der Stadtbummel in Geradmer, die Tretbootregatta sowie die etwas verregnete abendliche Hockete am Lagerfeuer in angenehmer Erinnerung bleiben.

Am 3. Oktober soll nun unsere 2. Herbst - Orientierungsfahrt stattfinden. Organisatorisch ist bereits alles geregelt und auch dafür gesorgt, daß einige kleine Anfangsschwierigkeiten wie letztes Jahr nicht mehr vorkommen können. Da wir diesmal unsere Zurückhaltung in Sachen Werbung aufgegeben haben, hoffen wir zuversichtlich auf zahlreiche Teilnehmer. Das Startgeld von 20,- DM enthält auch ein Vesper mit Kotelett, Brot und Bier und soll die Teilnehmer nach den Strapazen der Fahrt stärken. Das Ziel haben wir bei unserem Clublokal, dem Schlächtenhauser Schützenhaus eingerichtet, wo dann unabhängig von der Witterung ein gemütliches Zusammensein mit der Siegerehrung stattfindet.

Auch das Wochenende danach ist bei einigen MFM - Mitgliedern bereits ausgebucht. Am 9./10. Oktober werden Vorstandsmitglieder oder deren Beauftragte an der Bundeshauptversammlung teilnehmen, während andere zum Treffen des LV Franken nach Wildenstein fahren.

Für den Winter haben wir wieder ein abwechslungsreiches Programm in Vorbereitung und hoffen damit unsere zunehmende Anhängerschaft, wenn auch nur zum Teil, als Mitglieder gewinnen zu können.

Lörrach, im September 1976

Motorradfreunde
Markgräflerland

Auch ein Club mit 11 Mitgliedern kann also einiges auf die Beine stellen !!

Die Sache mit dem Blinkgeber

Moderne Kraftfahrzeuge werden nicht mehr wie früher mit Relais in elektro-mechanischer Bauweise ausgestattet, sondern mit solchen, bei denen die Kenntnisse der Elektronik nutzvolle Anwendung finden. Man verspricht sich von dieser Maßnahme größere Zuverlässigkeit, also längere, theoretisch unbegrenzte, Lebensdauer, weil wichtige Schalterkontakte durch kontaktlos arbeitende Schalter (Transistoren) ersetzt werden. Die Steuerung der Impulsfrequenzen erfolgt nicht mit Hilfe von Heizdraht und Federn, sondern durch das Zusammenspiel von Kondensatoren und Widerständen. Das alles kostet natürlich seinen Preis. Für ein neues

Relais dieser Bauart wird man 30,- bis 35,- DM auf den Tisch legen müssen, während ein Relais der Bauart "Pneutron" so um die 10,- DM zu haben ist.

An den elektronisch gesteuerten Relais der BMW/6 Modelle beobachtete ich an bislang 2 Maschinen, daß das Blinkrelais nach etwa 20 000 km versagte. Bevor man nun ein solches Relais einfach gewirft und gegen ein neues auswechselt, sollte man doch versuchen, den Fehler zu finden und eventuell zu reparieren. Dazu hebt man die Bodenplatte mit dem gesamten Schaltungsaufbau vorsichtig aus dem Gehäuse.

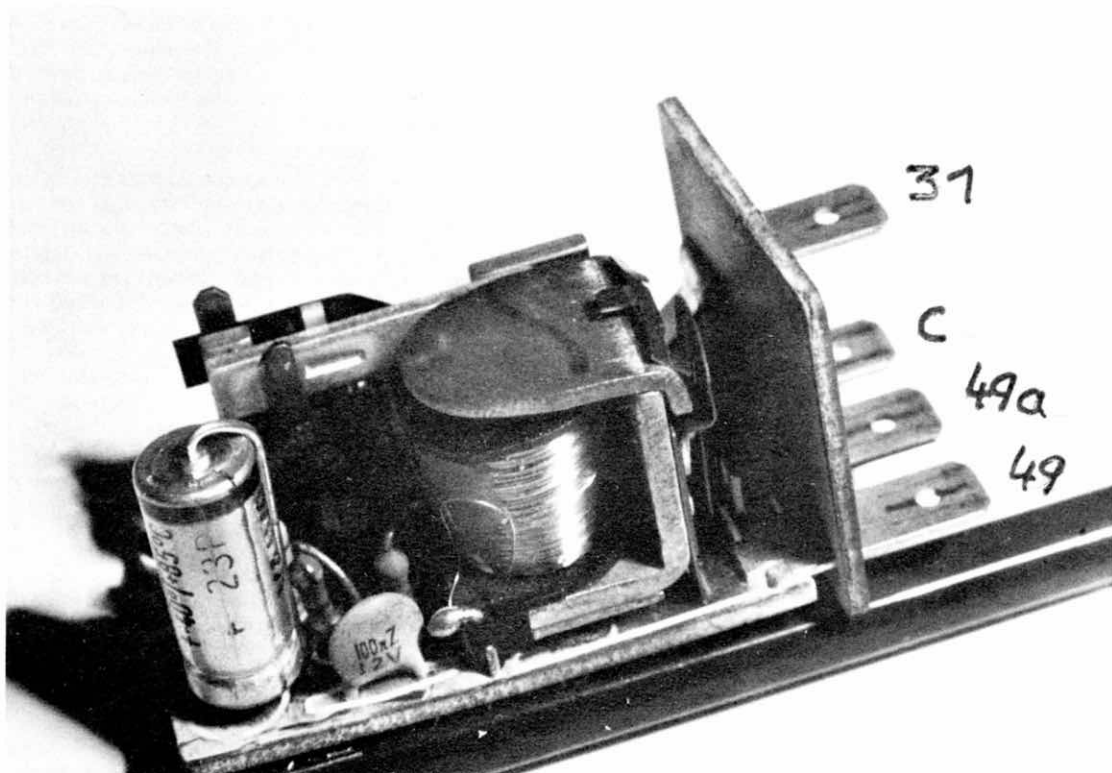


Bild 1: Elektronisch gesteuertes Blinkrelais in BMW / 6 - Modellen

(Bild 1) Man sieht dann eine Menge kleiner Bauteile, die mit der gedruckten Schaltung der Bodenplatte verlötet sind. Nur ein Bauteil, der Elektrolytkondensator, unterscheidet sich von den anderen durch seine Größe, er ragt weit in das Gehäuse hinein und hat im Vergleich zu den anderen Bauteilen eine erheblich größere Eigenmasse. Dieser Umstand führt dazu, daß sich Vibrationen besonders auf diesen Kondensator auswirken und ihn zum Schwingen bringen können. Die Folge davon ist, daß die Drahtzuführungen zum Kondensator entweder brechen oder die Lötstellen an der Grundplatte den Kontakt verlieren. In beiden Fällen konnte der Fehler durch Augenschein bzw. Wackeln am Kondensator lokalisiert werden und ein kleiner Lötkolben (etwa 30 Watt) stellte dann schnell den ursprünglichen Zustand wieder her. Vielleicht hilft diese Information dem einen oder anderen unserer Mitglieder, in entsprechender Lage mehr als den Clubbeitrag für ein Jahr einzusparen.

Abschließend noch ein wichtiger Hinweis: Sollte es erforderlich sein, den Elektrolytkondensator ganz auszulöten, mit neuen Anschlußdrähten zu versehen und anschließend wieder einzulöten, ist

unbedingt auf die Einbaurichtung zu achten. Diese Kondensatoren tragen auf der + Seite ein + Zeichen und auf der - Seite einen farbigen Ring. Manche sind auf der + Seite durch eine eingepreßte Ring-Sikke zusätzlich gekennzeichnet. Also: Merken, wie die Einbaulage war und in gleicher Weise wieder einbauen.

Sollte ich einmal das Pech haben, mit einer solchen Reparatur nicht zurecht zu kommen, würde ich auf gar keinen Fall wieder ein Blinkrelais gleicher Bauart einbauen, weil es erstens zu teuer ist und zweitens doch nicht entsprechend zuverlässig arbeitet. Ich würde ein Relais der Bauart "Pneutron" einbauen. (Bild 2) dieses erhält man im Zubehörhandel so um die DM 10,- und es hat den Vorteil, unempfindlich gegen Schwankungen in der Belastung und in der Spannung zu sein: Es arbeitet mit Spannungen von 6 bis 12 Volt und kann mit 2 bis 8 mal 18 Watt beschaltet werden. Auf einen Anschluß an Masse ist es nicht angewiesen, so bleibt beim Austausch der braune Anschlußdraht übrig. Er sollte so verlegt werden, daß sein freies Ende nicht mit stromführenden Klemm-anschlüssen in Berührung kommen kann.

EMS



Auch in Berlin tut sich was

Parallel zur Orientierungsfahrt der Remscheider MF/MFG Köln lief am 2.10.76 die Rallye 76 des MC The Crusaders in Berlin. Der Verein ist ein Motorradfahrerclub einer Gemeinde in Berlin - Mariendorf, der, mit Herrn Pfarrer Hamann, bekannt als Berlins "Rockerpfarrer" an der Spitze, in Berlin große Bedeutung hat.

Gestartet wurde um 15.00 Uhr, nachdem alle (30 Maschinen) eingetrudelt waren. Es ging zuerst nach Wilmersdorf zum Postamt. Von dort aus mußte zu einem Nervenarzt nach Zehlendorf gefahren werden, nicht ohne die Ente, die, zusammen mit einem Elefanten, auf dem Mittelstreifen auf dem Weg dorthin standen, mit Augenmaß am Bauch bemessen zu haben. (Die Ente und der Elefant waren Plastiken !). Vom Nervenarzt fuhren wir schnell weiter nach Spandau zur Nicolai-Kirche, wo einige Zettel mit Fachfragen ausgefüllt werden mußten. Ohne Rast und ohne Ruh' fuhr man dann zu König. (Übrigens waren alle Ziele verschlüsselt). Hier passierte es. Ich verlor den dritten Mann im Pulk und fuhr, nun zu zweit, fälschlicherweise zu BMW. Es ging noch zur Nachtopotheke Tiergarten, wo man einen Stempel bekam.

Mittlerweile war es dunkel und das Kartenlesen fiel schwer. Abschließend mußten noch die Streckenposten Anhalter Bahnhof, Berlin Museum in Neu Kölln und wieder der Ausgangspunkt angefahren werden.

Regelrecht abgehetzt kamen wir, ich mit meinem Yamaha-Kleinkraftrad und mein Kumpel mit der KTM am Ziel um 19.15 Uhr an. Wir wußten gar nicht, daß es auf möglichst wenige km (Tachostand wurde vorher notiert) und nicht auf km/h - Schnitt ankam. Ein Mängelbogen über eine ausgestellte Kawa 900, den man ausfüllen mußte, und ein Fahrradschlalom, ausgeführt mit eigenem Helm und evtl. Handschuhen, rundeten das Programm ab.

Der erste, ein BMW Seitengespann-Fahrer, erhielt Wanderpokal, Urkunde und Sturzhelm.

Obwohl ich mit meinem 16. Platz nichts gewann, hat mir die Rallye viel Spaß gemacht.

Christian Schmidt

Mir stinkt's

So, jetzt ist endlich das Maß voll und ein Tröpfchen ist übergelaufen. Man stellt sich selbst die Frage: Bin ich blöd oder die anderen? Manche mögen, nachdem sie diesen Artikel gelesen haben, ihr eindeutiges Votum für meine Blödität abgeben, andere werden vielleicht mal etwas mehr als (k)einmal im Jahr über den BVDM nachdenken.

Eigentlich war es auch eine feine Sache, als ich 1974 in die MFG Köln im BVDM eingetreten bin. Zwar mußte ich erst halbe Kniefälle machen und mir ein mindestens 2-stündiges Gelaber über die Aufgaben und Pflichten, die ich mit meiner Mitgliedschaft zu erfüllen habe, anhören. So viel, daß ich mir Gedanken darüber gemacht habe, ob ich nicht besser meinem Arbeitgeber kündigen sollte und hauptberuflich BVDM-Mitglied werden sollte, etwas krass ausgedrückt. Pflichten? Aufgaben? Übernehmen? Und dann noch ich? Na, ja, nichts wird so heiß gegessen wie es gekocht wird. Und schließlich haben sie mich dann doch genommen. Wie ich erst viel später erfahren habe, bin ich bereits am ersten Clubabend nach der Gründung der MFG Köln aufgenommen worden. Damals hatte ich nicht gerade den Eindruck, als wenn die 16 Leute an neuen Mitglieder interessiert waren.

Aber wir kommen vom Thema ab, weshalb bin ich eigentlich in den Bundesverband der Motorradfahrer e.V. eingetreten? Nun, allein der Name. Klingt unheimlich offiziell. Unheimlich stark. Bis Dato wußte ich noch nicht mal von der Existenz eines solchen Bundesverbandes. Sowas hatte ich doch immer gesucht. Ja, eine Organisation, die sich für mich armes einzelnes Würstchen in allen Sachen, die in irgendeinem Zusammenhang mit der Sache "Motorrad" stehen, einsetzt, denn ich selbst war machtlos gegen die Großen, die mir da ans Motorrad bzw. an den Geldbeutel wollten. Eine Interessensvertretung, genau das war's oder eine Gewerkschaft für Motorradfahrer, in der man sich verbünden kann und stark ist, damit die anderen mit einem nicht mehr den Molli machen können, damit man nicht mehr alleine dasteht, und sich für die Sache "Motorrad" einsetzt, es aber nicht tut, weil man von vorneherein weiß, daß man als Einzelner doch nichts ausrichten kann. Und nun kommt da dieser BVDM mit seinem verflucht starken Namen und einer Satzung, die auch etwas verspricht. Also, nix wie rein in den BVDM. Einigkeit macht stark. Das alte Lied. Jedes Kind, ja sogar Tiere wissen das.

Ja, und dann bröckelte von meinem Ideal-BVDM-Interessengemeinschaftsbild langsam aber sicher die Farbe ab. Fast mit jedem Tag immer ein Stückchen Ideal, was da abbröckelte. Und die größten Stücke bröckeln jeweils bei einer Jahreshauptversammlung ab. Die erste Jahreshauptversammlung war für mich die größte Enttäuschung. War das

kleine Häufchen Motorradfahrer denn wirklich alles, was von sämtlichen BVDM-Mitgliedern im gesamten Bundesgebiet ein Interesse an einer Interessengemeinschaft hatte? Das konnte doch nicht sein. Warum waren die anderen zu Hause geblieben? Oder waren sie woanders hingefahren wegen des schönen Wetters? Und dann die JHV selbst. Oberstes Organ des BVDM! Gelabere, Bier, des Motorradfahrers Hauptgericht Jäger/Zigeunerschnitzel. Alles nichts, was darauf schließen ließ, daß es sich hier um die JHV einer bundesweiten Interessensvertretung der Motorradfahrer handelte. Eher ein Schlesiertreffen, bei dem nur lederbekleidete Herren und Damen zugelassen waren.

Man kann sagen, mit der Zeit bekam ich den Durchblick im BVDM, besonders als man mich noch zum Geschäftsführer der MFG Köln machte. Dann die IFMA 76. BVDM-Stand. Die Leute kommen und fragen. Man diskutiert, argumentiert usw. Jedermal läuft alles auf eins raus. Nämlich, was bietet der BVDM dem Motorradfahrer? Oh, ja, er bietet was. Gesellige Clubabende, Treffen und eine Unmenge an Ziel-, Orientierungsfahrten usw., die ganze ng-Sport-Palette rauf und runter, kreuz und quer, runter und rauf, quer und kreuz. Das ist zwar alles eine feine Sache und man möchte das auch nicht missen, obwohl man auch hierüber anders denken kann. Aber zwischen Oris, Treffen und Clubabenden muß sich irgendwo die Interessengemeinschaft versteckt haben und zwar so gut, daß ich sie nicht mehr finden kann. Oder gibt es sie überhaupt nicht? Sollte der BVDM 18 Jahre nichts anderes gemacht haben als ng-Sport bis zur Vergasung, ein Eletreffen pro Jahr, eine JHV, usw. Das darf doch nicht wahr sein. Und das alles bei dem großartigen Namen? Hat er denn wirklich 18 Jahre lang gepennt und war im Dornröschenorientierungsfahrtschlaf? Wo ist die BVDM in der Öffentlichkeit, in der Politik, in der Industrie, in der Versicherungsfrage? Wahrscheinlich nur unter dem Mikroskop zu erkennen. Aber da gehört er doch hin oder? Stattdessen Ori, Zuvi, ng. Aber brauche ich hierfür einen Bundesverband? Nein. Das kann der MC Immekeppel oder Hintertupflingen auch.

Jetzt steht da auch noch die Versicherungserhöhung vor der Tür. Alles meckert. Alle kennen die Probleme. Keiner tut was. Auch der BVDM nicht. Einig sind sie sich alle. Der BVDM und die Motorradfahrer: Die Erhöhung darf nicht kommen. Aber mit Rummosern allein wird das bestimmt auch nicht geschehen. Da muß man schon etwas konkreter werden. Und jetzt kommen wir zu dem Punkt, warum ich diesen Artikel überhaupt schreibe. Warum das berühmte Tröpfchen überläuft. Warum es mir stinkt. Da gibt es nämlich eine Varrentrappstraße und zwar in Frankfurt. Und in dieser Straße gibt es das Haus Nr. 38. Alles nichts besonderes.

Aber in diesem Haus gibt es - und das ist das besondere - die Bürgerinitiative gegen die Erhöhung der Motorradversicherung. Irre, was ? Und die Leute verteilen dann noch zur IFMA 76 in Köln Flugblätter. Wird immer besser, wahr ? Und auf den Flugblättern steht dann noch, daß die Motorradfahrer gegen die Erhöhung demonstrieren sollen, und zwar in Bonn um 12.00 Uhr am Samstag, dem 23. Oktober 1976. Ich nehme also den Zettel mit nach Hause und frage mich wiederum, warum auf dem Flugblatt nicht BVDM draufsteht. Ich schreibe die Bürgerinitiative an und will wissen, ob die Demonstration angemeldet ist, weil ich den BVDM ganz gerne mal wecken will und es vielleicht auch nicht schlecht wäre, wenn dieser sich mal hinter die Sache klemmt. Mit nichten. Nach ein paar Tagen bekomme ich ein Telefonat von einem Herrn Hackauf von der Bürgerinitiative aus Frankfurt. Er erklärt, die Demo ist noch nicht angemeldet. Wird aber noch gemacht. Wieder ein paar Tage später ruft derselbe Herr nochmal bei mir an und versichert mir, daß die Demonstration jetzt angemeldet ist. Leider kann man nicht vor dem Bundeshaus demonstrieren, weil da eine Bannmeile ist. Und der Treffpunkt ist auf die Werftstraße in Bonn verlegt. Die Zeit bleibt dieselbe. Alles klar, ich sage ihm noch, daß ich mich für die Sache im BVDM einsetzen will. Am nächsten Clubabend bespreche ich die Sache mit einigen Leuten aus der MFG Köln. Das hatten wir doch

vor der letzten großen Erhöhung auch schon. Da haben ca. 60 Mann demonstriert. Diesmal wird's bestimmt auch nicht besser. Und überhaupt, meinst du, daß das was nützt, wenn da vielleicht 500 Mann durch Bonn fahren ? Da lachen die Versicherungen doch drüber. Vielleicht hast du dann noch ein paar Typen mit Knalltüten dabei und welche, die ohne Helm ihre Haarpracht im Fahrtwind flattern lassen. Nee, das bringt alles nichts. Wahrscheinlich schadet das der Sache bloß. Am nächsten Tag steht dann in der Presse: Motorradrocker terrorisieren Bonn. Natürlich fett gedruckt und in rot. Mein Resümee: Wahrscheinlich habt ihr sogar recht. Aber demonstrieren ist immerhin noch besser als nichts tun. Ich fahre jedenfalls mal hin und guck mir das an. Vielleicht kann man den Termin auch auf der JHV bekanntgeben. Für die Ballhupe ist es schon zu spät.

Die JHV kam. Vor der JHV gebe ich also dem stellvertretenden Vorsitzenden des BVDM's einen Zettel in die Hand mit der Bitte um Bekanntgabe. Auf dem Zettel steht alles wegen der Demo in Bonn. Herr Reuter hält mich zuerst für einen aus der Bürgerinitiative, weil ich ihm die Sache kurz erkläre. Und ob ich der wäre, der ihn da angeschrieben habe - wahrscheinlich hat die BI die PS angeschrieben. - Und überhaupt halte er nicht viel davon. Ich sage, ich weiß auch nicht, ob da was bei rumkommt, aber bekanntgeben, das kann man doch wenigstens. Herr Reuter zieht mit meinem Zettel gen Podium ab. Dann zeigt sich die JHV wieder mal voll. Endlich gibt's da einen, den Apert von den ETS, der mal die Sache beim Namen nennt.

Endlich mal was positives. Ich warte immer noch darauf, daß die Demo bekanntgegeben wird. Und während ich so vor mich hindenke und dem Apert recht gebe, zuckte ich erschrocken zusammen. Ein Knall. Gläserklirren. Nein, das darf doch nicht wahr sein. Hat da doch einer volles Pfund mit der Faust auf den Tisch gedroschen. Wie kann man sich nur so gehen lassen ! Meine Güte. Aber immer noch nichts von der Demo. Anschließend wird darüber diskutiert, ob Ele-treffen im Januar oder Februar. Und ob im Januar oder Februar Schnee liegt oder nicht und ob Schnee für das Ele-treffen gut ist. Schnee oder nicht Schnee, das ist hier die Frage. Mein Gott. Probleme haben die. Vielleicht soll ich jetzt einen Vorschlag machen: entweder das Ele-treffen am Nordpol zu veranstalten oder den Schnee vom Nordpol zum Ring karren. Dann haben wir Schnee am Ele-treffen, ob im Januar oder Februar. Immer noch nichts von der Demo. Die JHV nimmt ihren Lauf und neigt sich langsam dem Ende zu. Mir wird die Sache zu bunt. Ich gehe nach vorne und erinnere Herrn Reuter nochmals an die Bekanntgabe der Demo. Dieser kann den Zettel nicht auf Anhieb finden und ich setze mich wieder auf meinen Platz. Die JHV ist zu Ende. Kein Wort von der Demo. Ärger !

Samstag fahre ich dann also nach Bonn. Auf der Autobahn überhole ich 2 - 4 Motorräder. Naja, viele werden es bei der Demo auch nicht sein. Am Bonner Verteiler werden es dann schon ein paar mehr. Ich muß tanken. Frage den Tankwart, wo die Werftstraße ist. Antwort: wo sie sich alle treffen, Autobahn Königswinter, erste Abfahrt Bonn-Nord. Danke. Ich fahre los. Bonn-Nord. Ich traue meinen Augen nicht. Ich sehe soviel Motorräder wie ich sie bisher nur am Ele-treffen oder auf Rennveranstaltungen gesehen habe. Kennzeichen aus ganz Deutschland. Mensch, großartig. Und es werden immer mehr.

Mit etwas Verspätung geht es dann auch richtig los. Natürlich gab es auch vereinzelt ein paar Typen mit Armeestahlhelmen, bemalt mit Stars and Stripes, die Bierflasche in der Hand. Mir sind nur 2 davon aufgefallen. Es geht also los gen Rhein. Eine riesige lange Schlange von Motorradfahrern quält sich durch Bonn. Vorneweg ein Fordtransit mit Lautsprechern. Es wird an die Bonner Bevölkerung appelliert, Zahlenbeispiele für die künftigen Versicherungstarife genannt, die Versicherungen werden aufgefordert, ihre Zahlen zu rechecken, die Forderung nach einer eigenen Motorradversicherung wird laut. Als wir über die Rheinbrücke sind, gucke ich mich mal um. Ich sehe immer hinten noch Motorradfahrer auf die Brücke fahren, ja sogar welche, die noch am Ufer entlang fahren. Ich schätze, daß sich die Teilnehmerzahl um die 5000 bewegt. Am anderen Ufer fahren wir auf einen Parkplatz. Die Maschinen werden abgestellt und man formiert sich zu einem Fußmarsch auf der Brücke. Transparente werden ausgepackt. Zettel verteilt. Die eine Fahrbahn der Brücke ist voll. Dann geht's in die Innenstadt von Bonn. Lederbekleidete Damen und Herren zu

Fuß, soweit das Auge reicht. Auf dem Marktplatz endet die Demonstration. Man trägt sich in eine Unterschriftenliste ein und lauscht der Worte, die da aus den Lautsprechern hallen. Ich sehe mich um. Kein BVDM-Zeichen. Kein bekanntes BVDM-Gesicht. Doch eins. Sogar aus der MFG Köln. Wie gesagt, ein einziges. Und das hat per Zufall Wind von der Demo bekommen. Nach einem kurzen Gespräch waren wir uns einig: Eigentlich wäre diese Demonstration Sache des BVDM gewesen, doch der hat wiederum gepennt. Stattdessen kommt da eine Bürgerinitiative aus Frankfurt her und macht

dem BVDM noch was vor. Wenn nicht bald was passiert, wird es andere Leute geben, die die Interessen der Motorradfahrer wahren. Dann ist der BVDM endlich weg vom Fenster - trotz des erwartungsvollen Namens.

Platz Nr. 1 auf der diesjährigen Orientierungsfahrt des Landesverbandes sowieso mit 0,1 Strafpunkten ist Otto Sowieso. Beifall !

Jumbo

Einmal "Schinderhannes" und zurück.

Der Anfang bremste meinen Optimismus zwar ganz schön, als ich Samstag morgens meinen "Knautsch" startklar machte. Erst nach längerem Herumspringen auf dem Kickstarter und unter heftigem Fluchen und fürchterlichen Drohungen bequeme ich der Motor, das unter MZ-Kennern so vertraute "Rängtäng-täng" von sich zu geben. Jedoch - herrlicher Sonnenschein, eine freie Autobahn und ein voller Tank ließen mich dann doch mit einem seeligen Lächeln unter dem Visier dem Startort Ravensgiersburg nahe Simmern im Hunsrück zustreben. Wie schon gesagt, meine Laune war bestens, "Knautsch" lief einwandfrei. So erspähte ich kurz vor Koblenz ein schwarz-grünes Gespann. Der Fahrer desselben, kein anderer als "Fiete" Feld, begrüßte mich mit "äußerst heftigem Gefuchtel" seiner äußeren Extremitäten, sowie einem breiten Grinsen, das sich einem "Grand Canyon" ähnlich durch sein rotes Bartgestrüpp schlängelte. Dieses Grinsen sollte jedoch bald darauf einem fragenden, ja ich möchte sagen maßlos traurigen Gesichtsausdruck weichen. Wenig später löste sich nämlich von genanntem Gespann ein für mich undefinierbares Metallteil. Ich hielt es für den Kickstarter. Dieses brüllte ich dann auch "Fiete" zu. Dieser nickte beruhigend und ich hielt die Sache für erledigt. So lange jedenfalls, bis der schon beschriebene Gesichtsausdruck auf Fietes Gesicht erschien. Nicht der Kickstarter, nein, der Schalthebel hatte sich verabschiedet. Nun, auch dieses Problem wurde gelöst; ein 50er Kickstarter half aus. So langten wir, wenn auch mit Verspätung, in Ravensgiersburg an. Die Ori konnte beginnen.

Zu unseren 1 : 200 000er Karten bekamen wir dann jeder ein Stückchen Pergamentpapier, sowie einen noch kleineren Ausschnitt einer 1 : 50 000er Karte. Auf ersterem war die Strecke vorgezeichnet und zweites sollte eine Lücke in der Strecke schließen. Die Ergebnisse der Übertragung waren höchst unterschiedlich, was einerseits an den Zeichenkünsten der Übertragenden lag, andererseits aber auch an den verschiedenen

Schreiberlingen. Hier sollte man sich etwas anderes überlegen. Der Grundstein für die verschiedenen Plazierungen wurde hier schon gelegt. Der Start wurde dann freigegeben und so nach und nach machte sich dann jeder auf den Weg. Trotz der niedrig gesetzten Durchschnittsgeschwindigkeiten war bummeln unmöglich, da die Strecke einen sehr hohen Schwierigkeitsgrad hatte. Kurvenreiche Waldstraßen wechselten sich ab mit engen Serpentin und holprigen Feldwegen. Landschaftlich war die Fahrt äußerst reizvoll. So mancher wird mit dem Gedanken gespielt haben, die Ori in den Staub zu schreiben und sich nur noch dem Ausblick und dem Motorradwandern zu widmen. Vielleicht lag es auch daran, daß sich jeder mal verfuhr. Auch Maschinenmaterial ging während der 5 Stunden dauernden 165 km zu Bruch. Abends - nach der Siegerehrung - hörte man beim Bierchen die Stories von gerissener Kette, kaputtem Zündverteiler, zerklopptem Kettenkasten, von dem, der eine dreiviertel Stunde schraubte und von dem, der seine Guzzi den Berg rauf schob.

Jedenfalls, allen hat's gefallen und die Pokale und Teller haben so manchen seine Schrauberei vergessen lassen. Auch wenn einige anfangs mit finsternen Racheschwüren wie - "Denen werd ich's aber zeigen, ich mach' auch 'ne Ori und dan" Auf deren Ori's kann man sich aber auch nur freuen - oder ?

Danken sollten wir aber Wuffi, Babsy, Lothar, Conny und den vielen anderen, die viele Wochenenden, noch mehr Sprit und km in diese Orientierungsfahrt gesteckt haben und uns so ein herrliches Wochenende ermöglicht haben. Auch wenn die erwarteten Sauerländer nicht so zahlreich wie sonst erschienen sind - weiter so, denn Spaß hat's allen gemacht

Deddy

Die Schinderhannesfahrt muß bei den Aktiven einigen Eindruck hinterlassen haben, denn unsere Redaktion erreichte ein weiterer Beitrag von dieser Fahrt, den wir den Lesern nicht vorenthalten wollen:

Die ca. 150 km Strecke übertraf alle meine Erwartungen. Es gab staubige Feldwege, halbe Querseld-einfahrten und unheimliche Steigerungen. Ein Paradies für Motorräder. Entgegen aller Unkerei hielt auch meine 150er MZ den Turn ganz gut durch. Wir befanden uns auch ganz gut im Rennen. Als wir aus einem Feldweg auf eine Bundesstraße stießen, kam auf dieser ein Teilnehmer daher, hielt bei uns und sagte "Ich verstehe das nicht, ich finde überhaupt keine Nummern."

Natürlich konnte er keine Buchstaben finden, weil die Strecke gar nicht über die von ihm befahrene Straße führte.

Die Kontrollkarte, auf die man alle Buchstaben schreiben sollte, hatte ich mit Tesafilm (klebt ja bekanntlich fast alles) an den Tank geklebt. Zu meiner Schande muß ich gestehen, daß ich sie bereits nach wenigen Kilometern verlor. Ein BMW-Fahrer war so nett und gab sie mir wieder. Als wir so vor uns herfuhr, hier und da ein paar Buchstaben aufschrieben und ständig die Strecke suchten, kam uns derselbe Fahrer, der sich darüber beklagt hatte, er fände keine Buchstaben, bergabwärts entgegen. "Hier ist nichts" rief er uns noch wohlgemeint nach. Dieses wollten wir nicht glauben, fuhren den Berg hoch, einen Feldweg entlang und fanden einen Buchstaben.

Nach vielen, vielen Kilometern trafen wir immer seltener Motorradfahrer. Schließlich begegnete uns überhaupt keiner mehr. Buchstaben fanden wir schon lange nicht mehr.

Als uns schon die Finger weh taten, schauten wir auf die Karte und stellten dabei fest, daß wir uns schon sehr weit von der eigentlichen Rallystrecke befanden. Da es auch schon dämmerte, fuhren wir über Bundesstraßen nach Ravengiersburg zurück. Als wir endlich als allerletzte eintrafen (nach dem Motto: die Elite kommt zum Schluß), hatte ich die erlaubte Zeit um genau 1 Minute überschritten. Da mein Bruder um genau 1 Minute später gestartet war, haute es für ihn noch hin.

Aber dafür, daß wir nur dreiviertel der Strecke gefahren sind, bin ich ganz zufrieden. (Beim nächsten Mal wollen wir versuchen, die ganze Strecke zu fahren.)

Nach diesem anstrengenden Tag fuhren wir zum Zeltplatz und krochen in unser Zelt. Der Hunsrück ist ja eine stille Gegend, aber gerade an diesem Abend wollte uns niemand schlafen lassen. Der Zeltplatz befand sich genau in einem Tal und oben auf dem Berg befand sich eine Art Kneipe, in der die Leute verrückt zu spielen schienen.

Man konnte ein wunderschönes Echo genießen, das sich im Tal brach. Um Mitternacht kam der Fietecan und versuchte, im Dunkeln ein Zelt aufzubauen. Man hörte ein geheimnisvolles Rascheln und Klirren und Stimmen, die in die Dunkelheit riefen "Mach' mal Licht. Ich seh' nichts!" "Wo ist denn der Hammer?"

In den anderen Zelten regte es sich und man lauschte, wie der Zeltaufbau vonstatten ging. "Mach' mal Licht, ich sehe nichts". Darauf wurde bei einem Motorrad die Lampe angemacht und ungefähr in die Richtung, aus der die Stimmen kamen, gehalten. Dabei brach sich das Licht und ließ so manches Zelt hell werden. Schließlich beklagte sich eine Stimme, daß bestimmt die Batterie leer werden würde. Darauf erlosch das Licht.



Trotzdem bekamen die Leuten, die sich mit der Dunkelheit herumschlugen, ihr Zelt noch aufgebaut. Bravo!

Nach und nach verstummten die Geräusche und es wurde wieder still. Nach einer Weile fing man in unserem Nebenzelt an, die Luftmatratzen (mit dem Mund!) aufzupusten. Zwischen dem Pusten hörte man eine Stimme: "Hat denn keiner einen Blasebalg?" und "Ich habe keine Luft mehr". Sehr gerne hätte ich ihnen unseren Blasebalg gegeben, aber trotz intensiven Suchens konnte ich ihn im Gerümpel unserer Sachen nicht finden, denn wir hatten vergessen, eine Taschenlampe mitzunehmen.

Nachdem es wieder eine Zeitlang ruhig war, hörte man wieder Schritte. Ein paar Heimkehrer fanden zu ihren Zelten. In unserem Nebenzelt beklagte sich wieder eine Stimme: "In meiner Luftmatratze ist gar keine Luft drin. Ich liege auf dem Boden." Worauf eine einwandfreie männliche Stimme entrüstet erklärte: "Bist du verrückt? Um Mitternacht puste ich doch nicht die Luftmatratze auf!"

Wieder kehrte Ruhe ein, die nach langer, langer Zeit von einer Spätheimkehrer-Gruppe unterbrochen wurde. Lautstark grölte man seine Meinung in die stille Nacht.

Aus einem Zelt ließ sich eine Stimme vernehmen: "Ruhe, andere wollen schlafen". Darauf ward es tatsächlich eine Weile still. Doch dann ging es mit der gleichen Lautstärke von vorne los. Darauf ging ein Reißverschluß und ein Unbekannter steckte seinen Kopf aus dem Zelt. "Ruhe, ihr seid ein rücksichtsloses Volk." Damit wurde scheinbar eine wunde Stelle der Diskutierenden getroffen, denn sie verzogen sich zum Bach und wurden sehr, sehr ruhig.

Wer konnte, konnte jetzt einschlafen.

Sehr früh am nächsten Morgen wurden wir wach. Nach einem gemütlichen, im Schlafsack stattfindenden, Frühstück standen wir auf und packten unsere Sachen zusammen. Nach und nach regte es sich auch in den anderen Zelten. Sehr malerisch sah es beim Zelt eines Spätheimkehrers aus. Im Schlafsack liegend, guckte er aus dem Zelt heraus. Die Ellenbogen aufgestützt, beobachtete er mit verschlafenem Gesicht, wie ein kleiner Kocher das Wasser zum Kochen brachte.

Mit all diesen schönen Erinnerungen, die es um das rundherum der Rally gab, und natürlich die der Rally, fuhren wir wieder nach Hause zurück.

Helga Pohlmann

Zu dem Artikel: "WÜDO - Schnelle BMW's und trotzdem zuverlässig" (Ballhupe 3/76) erreichte uns ein Brief der BMW-Motorrad GmbH, den wir ungekürzt wiedergeben:

Zunächst dürfen wir Ihnen sagen, daß wir hier in der Motorrad GmbH Ihre "Ballhupe" immer recht gern lesen; das heißt aber nicht, daß wir uns deshalb jeglicher Kritik enthalten müssen. Den Anlaß zur Kritik gibt uns Ihr im Betreff genannter Beitrag.

Es stimmt, daß Herr Wüstenhöfer bei uns wegen der Vergabe einer BMW-Motorrad-Vertretung nachgefragt hat und wir seine Bewerbung sehr eingehend geprüft haben. Wenn es dennoch zu keiner Zusammenarbeit gekommen ist, so liegt dies sicherlich nicht daran, daß keine Verpflichtung für die Abnahme von 20 Motorrädern eingegangen wurde. Wir meinen, daß Ihre Schilderung der Begleitumstände nicht mehr objektiv ist. Dies besonders dann, wenn Sie uns vorwerfen, nur am Verkauf interessiert zu sein.

Es dürfte Ihnen nicht verborgen geblieben sein, daß wir, bevor auch nur eine Maschine an einen Händler geliefert wird, vorab erhebliche Auflagen hinsichtlich Werkstattausstattung, Spezialwerkzeugen und Ersatzteilen machen, die vor Lieferung von Motorrädern erfüllt werden müssen. Dies geschieht im Interesse der von Ihnen zitierten richtigen und vernünftigen Motorradfahrer.

Was die Verwendung unseres Warenzeichens "BMW" betrifft, gelten hierfür ganz bestimmte, allgemein übliche Grundsätze. Solange es zu keiner vertraglichen Zusammenarbeit mit der Fa. Wüstenhöfer kommt, ist eine Verwendung unseres Warenzeichens einfach nicht möglich. Dies hat gewiß nichts mit bösem Willen zu tun.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Zeilen zum Anlaß nehmen würden, in einer Ihrer nächsten Ausgaben der "Ballhupe" eine kurze Richtigstellung der Zusammenhänge vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

BMW MOTORRAD GMBH
München

ppa.

Spintler

Nabholz

IFMA 1976 - Schaurig oder schön ?

"Wer zählt die Völker, kennt die Namen, die nach Köln zur IFMA kamen?" war man versucht - frei nach Schiller - zu deklamieren. Mit den Völkern kämen wir noch klar, 52 sollen es laut Messeleitung gewesen sein, die Abgesandte an den Rhein schickten zur größten Zweirad-Superschau der Welt. Tatsächlich, noch mehr "Super" ist kaum vorstellbar. Am supersten war es am Sonntag um die Mittagszeit, als die Polizei den Zustrom vorübergehend stoppen mußte, weil in den Hallen die berühmte Stecknadel wirklich den Boden nicht mehr erreicht hätte.

Am Sonntag abend waren dann schon fast die Gesamt-Besucherzahlen von 1974 erreicht und von den Parkplätzen 48 Motorräder verschwunden. Natürlich keine alten Schlorren, sondern überwiegend dicke Brummer mit möglichst geringen Laufzeiten. Es hat wenig Sinn, nach der Polizei zu schreien, die war glatt überfordert. Wundern sollte man sich vielmehr über die Sorglosigkeit der Besitzer stolzer Rosse, die das vorgeschriebene Lenkschloß für eine ausreichende Diebstahlsicherung halten. Einen Profi können diese mickrigen Dinger nicht erschüttern ! Dabei gab es oben in der Halle 14 gleich mehrere Aussteller mit ganz ausgezeichneten Sicherungen, sowohl als stabile Bügel, als auch mit erstklassigen Ketten und entsprechend hochwertigen Schlössern, nur mit Schneidbrennern oder Schleifhexen zu killen. Die Preise liegen zwischen DM 35,- und DM 50,-, in einigen Klassen die Jahresprämie für eine Teilkasko-Versicherung. Der Ärger mit Polizei und Versicherung, plus Zeitverlust und schließliche Regulierung zum Zeitwert, das alles ist garantiert teuer ! Wer sich so ein Ding kaufen möchte, wird es leider kaum bei seinem Motorrad-Händler kriegen können, denn die lieben Sicherheitskettenschlossfabrikanten kennen wohl jede Eisenwarenhandlung, von der Existenz eines Zweirad-Fachhandels schienen einige erst auf der IFMA zu gehört zu haben !

Damit sind wir nun endlich mitten in der Ausstellung. Wer aber jetzt erwartet, daß ich mich nun ausführlich über die reichlich zur Schau gestellten Krafträder (manche hatten mehr, andere weniger Kraft) verbreite, verwechselt die BALLHUPE mit einer Motorrad-Fachzeitschrift, er kaufe sich lieber eine solche.

Dennoch komme ich nicht umhin, auch was über Motorräder zu schreiben, denn trotz der fürchterlichen Enge waren ab und zu welche zu bemerken. Einige Aussteller hatten ihre Stände als Garten- oder Blumenschau getarnt, aber gerade die wurden vom Publikum am heftigsten heimgesucht. Zwischen Stauden und Steinen waren nämlich Motorräder versteckt; wer eines gefunden hatte, glaubte als Belohnung darauf probesitzen zu dürfen, was dem Standpersonal aber garnicht so lieb war.

Dann war auf manchen Ständen die große Angewohnheit zu sehen. An die neuen Versicherungsklassen zum Beispiel. Schon vor längerer Zeit hatten die deutschen Motorradhersteller nach langem, harten Kampf eine Abstufung durchgesetzt, die einigen ihrer Erzeugnisse auf den Tank geschrieben war. Denn deutscher Ingenieurgeist hatte 125er geschaffen, die stolze 17 PS präsentierten. An der Kurbelwelle natürlich und nur in einem ziemlich schmalen Drehzahlbereich. Eine Fabrik konnte eine zeitlang eine 250er mit 27 PS liefern, eine andere eine Maschine mit Drehkolben, die auch 27 PS hatte ! Darüber gab es dann nichts mehr bis zu den bayrischen Boxern aus Berlin, weshalb sich eine weitere Stufe, etwa bei 35 oder 38 PS aus deutscher Zweiradindustriesicht erübrigte. Die bösen Japaner hatten dazumal schon 30 und mehr PS in ihren 250ern, die Besitzer derartiger Maschinen würden also künftig mehr blechen müssen, oder - was wohl der eigentliche Wunschgedanke war - keiner würde mehr so ein Ding kaufen. Aber die hinterhältigen Ostasiaten setzten die Leistungen ihrer 250er herab und als Gipfel der Gemeinheit boten sie ihren Kunden Umbausätze an, mit denen auch ältere Maschinen auf 27 PS gebracht werden konnten ! Aber so schnell läßt sich ein aufrechter Deutscher nicht unterkriegen ! Er baut wacker eine 175er, auch mit 17 PS, sogar wassergekühlt und nennt das stolz die "Serie der Vernunft" (oder so ähnlich). Die Japsen, die inzwischen ab 250 ccm viertakten, weil das weniger stinkt, jault und Krach macht, müßten nun eigentlich Harakiri begehen. Denn man sah und staunte: zwei berühmte deutsche Werke (jawohl **Werke**, nicht etwa nur Fabriken) präsentierten als Prototypen Zweizylinder-Zweitakter, natürlich mit Wasserkühlung und 27 PS ! Wer wettet mit mir, ob und wenn ja, wann diese vorzüglichen Apparate in Serie gehen ?

Obwohl die neuen BMWs schon Wochen vorher durch alle Gazetten gezerrt worden waren, wollte sich jeder IFMA-Besucher eigenhändig von deren Existenz überzeugen. Über die Verkleidung der R 100 RS wurde viel gelästert. Wenn die Lästierer vorher die im Obergeschoß gezeigte AVON-Verkleidung gesehen hätten, wären sie bei BMW still gewesen. Denn diese Verkleidung ist ganz konsequent nach aerodynamischen Gesichtspunkten entwickelt worden. Das konnte man bisher von keiner Verkleidung sagen. Motorradverkleidungen haben viel mit Religion gemeinsam: man muß dran glauben, und wer damit nicht klar kommt, dem fehlt eben der rechte Glaube. Die Bayern, sonst angeblich christliche Leute, hatten Glaubenszweifel und entwickelten ihre Verkleidung lieber im Windkanal. Nun braucht der Glaube nicht mehr bei steigender Geschwindigkeit das Vorderrad zu erleichtern und dem Fahrer mittels neckischer Nackenwirbel den Straßendreck auf die Kombi zu befördern.

Ansonsten, zwei 1000er Boxer wären auch genug, doch Marketing-Manager wissen so etwas besser.

Bei den Engländern übrigens auch. Denn bei NVT (NORTON - VILLIERS - TRIUMPH) - Sie haben richtig gelesen, die waren auch da - hat man die TRIUMPH-Trident aus dem Programm gestrichen. Warum soll man auch noch eine Maschine bauen, die bei sorgfältiger Fertigung und mit einer anständigen Zündanlage Marktchancen gehabt hätte! Als Dreizylinder gibt es ja jetzt die 750 er YAMAHA, und die hat sogar Kardan. Dafür aber, liebe Freunde der old-englischen Ladies, will man unter der Nostalgie-Marke NORTON die schon mal als Prototyp in England vorgezeigte Zweischeiben-Winkel-Maschine produzieren. Damit hört endlich auch die Diskussion darüber auf, ob ein englischer Motor langhubig sein muß oder auch kurzhubig sein darf. God save NORTON and the Optimismus of the boys from NVT!

Der ebenfalls zweischeibenwankelnde Dutchman Van Veen scheint dagegen keine Sorgen zu haben. Außer derjenigen, wie er die Produktion der OCR in Gang bringt. Wer behauptet eigentlich noch immer, daß es uns sooo schlecht gehe und daß Motorradfahren so teuer sei? 22.000 Mark sind für 100 PS offenbar angemessen. Van Veens Konkurrent in der Super-Schwergewichtsklasse, Henke, bekommt für seine MÜNCH-TTS über 25.000 Piepen. Dafür gibt es auf Wunsch sogar eine Trommelbremse im Vorderrad. Ohne Aufpreis versteht sich!

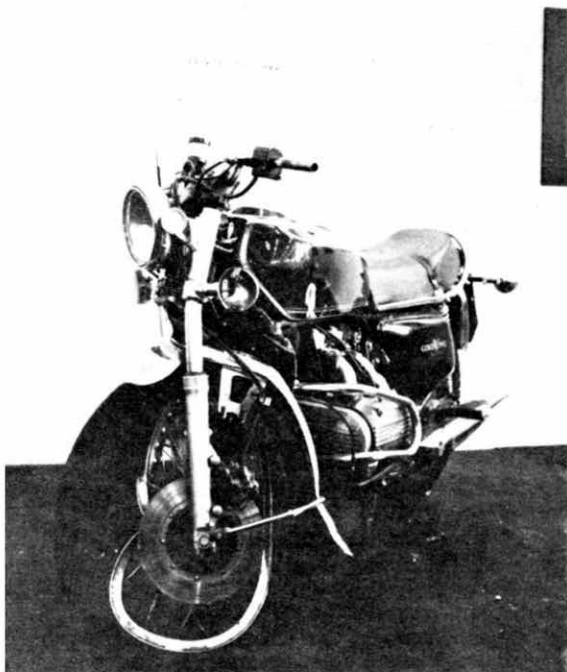
Da wir gerade bei den Schwergewichten sind, darf die Erfindung nicht fehlen, die das Verhältnis Auto/Motorrad revolutionieren wird! Bekanntlich wird uns seitens der Behörden und der Versicherungen die Verwendung von Wechsel-Kennzeichen vorenthalten. Dafür haben wir jetzt den Wechsel-Motor! Vorgestellt unter dem Namen "Shifty" mit dem Motor des FIAT 127. Die Erfindung ist einfach genial: der Motor/Getriebe-Block wird im Frühjahr aus dem Auto ausgebaut und in den Motorradrahmen eingefügt. Naht dann die liebe Weihnachtszeit, wird das Motörchen wieder in den Wagen plazierte und die Familie schnurrt während der kalten Wintermonate im heizbaren FIAT umher. Ich vermute, daß an dieser sensationellen Entwicklung mehrere Erfinder beteiligt waren, einer allein kann so genial gar nicht sein, denn - und das ist der Clou - der jeweilige Umbau soll in nur 5 (fünf) Stunden zu erledigen sein! Ein fröhlicher Samstag nachmittag für die ganze Familie.

Vor Ostern, wenn der Umbau umgekehrt vonstatten gehen soll, steht Vati sicher alleine. Vielleicht aber springt dann der nächstgelegene FIAT-Service hilfsreich und zu kulanten Preisen ein. A propos Preise, von denen wurde nicht gesprochen.

Garnicht weit von "Shifty", etwa in der Mitte der Halle, war ein Stand, der ständig dicht umlagert war. Ich vermutete hinter der sich ständig erneuernden Menschenmauer eine noch gewaltige-

re Sensation, zumindest aber ein oder mehrere sparsamst gewandete Mädchen. Als es mir endlich durch beharrliches Drängeln gelungen war, einen Blick in den Stand zu werfen, sah ich immer noch nichts, denn ich wurde so geblendet, daß ich die Augen schließen mußte. Erst allmählich konnte ich die Quelle der blendenden Strahlen erkennen, es war nicht das strahlendste Weiß meines Lebens, sondern drei verchromte und vergoldete (!) Chopper. Aha, dachte ich, so ist also der Goldpreis gefallen, doch dann wurde ich gewahr, was die edle Galvanisier-Kunst heutzutage so alles zuwege bringt. Die "Goldene" hatte einen 900er KAWA-Motor und sollte DM 18.000,- kosten. Ein Plakat verkündete, daß die Maschinen TÜV-abgenommen seien. Wie die Erbauer das gemacht haben, konnte ich leider nicht in Erfahrung bringen, da diese ständig von anscheinend ernstesten Interessenten mit Fragen gelöchert wurden.

Auf der IFMA sollte auch eine neue Motorradfahrer-Zeitschrift aus der Taufe gehoben werden. Nach längerem Suchen fand ich sie, gut getarnt durch andere Erzeugnisse des gleichen Verlages, in einer ziemlich abgelegenen Ecke. Die Verkaufsmannschaft - es waren auch zwei weibliche Damen darunter - übten vornehme Zurückhaltung, denn während ich in den ausgelegten Zeitungen blätterte, machte niemand den Versuch, mich zu einem Kauf zu überreden. Bei einem Heftpreis von DM 5,- wären dahingehende Anstrengungen auch vergeblich gewesen. Später bekam ich anderweitig Gelegenheit, das neue Erzeugnis zu studieren. Erster Eindruck: Fotos und Druck brillant,





Inhalt nach Art des Hauses. Tief gerührt war ich von der Story über "Muhammed Ali und die Gold-Wing" (die beiden angeblich größten Boxer - sinnig, nicht ?). Da haben die cleveren Reporter 1.000 Dollar geschmiert und mußten doch das Foto hinterher mühsam retuschieren lassen, weil Alis Manager im letzten Moment die HONDA-Schriftzüge abgedeckt hatte. Vielleicht kostet das Blatt deswegen 5 Mark, denn Tiefdruck-Retuschen sind auch nicht billig.

Damit der gelangweilte Leser nicht den Eindruck behält, ich hätte auf der IFMA mit Fleiß nur Meckerpunkte herausgesucht, will ich zum Schluß vom BVDM-Stand schreiben. Der war ein echter Knüller. Da nicht - wie in den früheren Jahren - irgendwelche besonderen Maschinen ausgestellt werden konnten, hatte man den geräumigen Stand mit Großfotos ausgestattet, die sich überwiegend mit der Kehrseite des Motorradfahrens beschäftigten. Verbotenerweise umgebaute Mofas zum Beispiel, einige eindrucksvolle Unfall-Bilder und sogar eine leibhaftige Unfall-Maschine riefen unerwartet großes Interesse hervor und führten zu pausenlosen Diskussionen unter den Besuchern. So ein Echo hatten weder die Initiatoren, noch die DEKRA-Leute, von denen die meisten der Bilder stammten, erwartet.

Leider muß ich doch noch einmal kritisieren. Die Messeleitung glaubte wohl, mit der neuen Halle 14 (1/3 größer als die Halle 12) alle Wünsche nach Ausstellungsfläche befriedigen zu können. Als aber der Ansturm der Aussteller nicht nachließ, nahm man kurzerhand die alte Halle 15 hinzu. Dieser primitive Bau war aber eine Zumutung für Besucher und Aussteller, zu eng, zu niedrig, miserabel belüftet.

Es hätte wahrlich die Messe-Gesellschaft nicht in den Ruin getrieben, wenn sie den in Halle 15 untergebrachten Ausstellern einen Preisnachlaß gegeben hätte. O nein, man verlangte auch hier stolze DM 90,- für den Quadratmeter Standfläche und das ist wohl ziemlich happig ! Hoffen wir nur, daß man daraus eine Lehre gezogen hat. Wenn der Zweirad-Boom weiter boomt, dann wäre wohl die vernünftigste Lösung, die IFMA 1978 in den Hallen 12 und 14 abzuhalten, zumal diese durch eine gemeinsame Eingangshalle verbunden sind. Wie gesagt, wenn der Boom

Bill Longstroke

IFMA - Gespräche BVDM-Stand IFMA 76

- Motorradfahrer:** Hört mal, wißt ihr was über die neuen Versicherungsprämien ?
BVDM: Ja, die stehen hier in der PS. Kannst du mal durchlesen.
- Motorradfahrer:** Was ist eigentlich aus der Versicherung, die ihr gründen wolltet, geworden ?
BVDM: Die ist am Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen gescheitert. Wir hatten schon ca. 30.000 Gegenzeichnungen. Aber das Bundesaufsichtsamt verlangte, daß mindestens die 2 ersten Jahre derselbe Versicherungstarif für uns gilt wie bei den anderen auch. Die Sache ist also gestorben, auch noch an einigen anderen Dingen.
- Motorradfahrer:** Wer seid ihr eigentlich und was macht ihr ? Ich hab' noch nie was vom BVDM gehört.
BVDM: Traurig, aber es geht vielen so. Wir sind bis jetzt die einzige Interessenvertretung der Motorradfahrer. Der BVDM existiert schon seit 18 Jahren. Wir versuchen, uns für die Motorradfahrer einzusetzen, und zwar in Versicherungsfragen, Gesetzgebung, Politik, Industrie usw. Nur wir haben ein Problem: zu wenig Mitglieder.
- Motorradfahrer:** Wieviel habt ihr denn ?
BVDM: Och, genau weiß ich das nicht, aber ein paar tausend werden es schon sein. Aber um sich für die Belange der Motorradfahrer einzusetzen zu können, braucht man halt eine große Zahl Motorradfahrer, die hinter einem stehen. Guck dir doch den ADAC an. Wenn's um Autos geht, hat der mit seinen Millionen Mitgliedern immer die Finger im Spiel, egal wo. Ist immer das alte Lied: Einigkeit macht nun mal stark.
- Motorradfahrer:** Was macht ihr denn sonst noch ?
BVDM: Ja, ansonsten bieten wir unseren Mitgliedern noch ng-Sport. Das ist nicht genehmigungspflichtiger Motorradsport. Natürlich für Serienmaschinen und für jedermann. Kann jeder mit seiner Maschine dran teilnehmen. Da machen wir Orientierungsfahrten, Slalom, Geschicklichkeitsturniere, Trials usw.
- Motorradfahrer:** Kann ich da auch mitmachen ?
BVDM: Na klar, ist doch für alle.
Motorradfahrer: Wie wird man denn bei euch Mitglied ?
BVDM: Ich geb' dir mal hier 'ne Satzung mit und hier hast du noch unsere Verbandzeitschrift "Die Ballhuppe", erscheint 4 mal im Jahr und wird dir ins Haus geschickt und dann hab' ich hier noch ein Informationsblatt. Nimm' den ganzen Kram mit nach Hause und lies ihn dir in Ruhe durch, und wenn du meinst, der BVDM sei das richtige für dich, dann sendest du diesen Antrag ausgefüllt an unseren Bundes-Geschäftsführer, Adresse steht auf der Rückseite von dem blauen Info-Blatt.
- Motorradfahrer:** Ok, aber sowas wie Clubabende und Treffen habt ihr garnicht ?
BVDM: Haben wir natürlich auch. Hier auf der Karte sind unsere Landesverbände mit ihren Sitzen eingetragen, die machen natürlich Clubabende, Treffen und sonstige Veranstaltungen. Du kannst nämlich bei uns Einzelmitglied werden, d.h. du bist anonymes Mitglied etwa wie beim ADAC oder aber du trittst in einen der Landesverbände ein. Ich persönlich finde es besser, in einem Landesverband zu sein. Da findet man Clubleben, Geselligkeit usw. Wo kommst du denn her ?
- Motorradfahrer:** Aus Leverkusen.
BVDM: Da hast du's ja garnicht weit bis zu unserem Landesverband, der Motorradfahrer-Gemeinschaft Köln. Komm doch einfach mal auf unseren Clubabend. Den nächsten haben wir in einer Woche am Freitag. Ich schreib dir die Adresse auf.
- Motorradfahrer:** Ihr habt doch von Versicherungsfragen Ahnung ?
BVDM: Ein bißchen.
Motorradfahrer: Mir ist da folgendes passiert. Ich fahre nachts nach Hause auf meiner Yamaha und da läuft mir ein Hase vor die Maschine, ich fliege auf die Schnauze. Krankenhausaufenthalt von mehreren Wochen. Ein Bein durch den Unfall verlo-

- ren. Maschine Totalschaden. Die Versicherung zahlt keinen Pfennig. Kann man da was machen ? Ihr setzt euch doch für die Motorradfahrer ein ?
- BVDM:** Oh, soviel Ahnung hab' ich auch nicht, aber ich ruf mal gerade den Wuffi, der hat was mit Versicherungen zu tun. Vielleicht kann der dir weiterhelfen. Der da mit dem roten Pulli.
- Motorradfahrer:** Mensch, was tut ihr gegen die Versicherungserhöhung, die ab 1.1.77 kommen soll ? Ihr seid doch unsere Interessenvertretung.
- BVDM:** Was sollen wir tun? Wir haben damals versucht, eine eigene Versicherung für Motorradfahrer zu gründen. Dieser Versuch ist durch die gewaltigen Auflagen, die man zu erfüllen hat, in die Binsen gegangen. Die Versicherungen sind eben viel zu mächtig.
- Motorradfahrer:** Ja, aber irgendetwas muß doch unternommen werden.
- BVDM:** Im Grunde genommen sind es die Motorradfahrer ja selber schuld. Alle maueln gegen die Erhöhung. Keiner tut was dagegen. Wenn sich die Motorradfahrer mal dazu entschließen könnten, nicht immer ihre eigenen Brötchen zu backen - aber da würden sie ja schon ihren eigenen Individualismus, den sogenannten, aufgeben -, sondern sich im BVDM oder zu irgendeiner anderen Interessenvertretung zusammenschließen würden, könnten die Interessen dieser Motorradfahrer wesentlich besser wahrgenommen werden. Daß man da schon einen kleinen Beitrag zahlen muß - bei uns beträgt er DM 24,- im Jahr, das sind pro Monat DM 2,-, also etwa eine Schachtel Zigaretten - denn irgendwomit müssen die Leute ja arbeiten, die eure Interessen vertreten sollen. Es kostet ja alles Geld. Und wer sich heute noch dem Gedanken hingibt, die Leute können das alles des lieben guten Motorrades willen aus eigener Tasche bezahlen, der ist ganz schön bescheuert. Die DM 24,- wollen sie, die Motorradfahrer, nicht anlegen, um ihre Interessen vertreten zu sehen, aber unnützes und dazu noch verkehrswidriges Zubehör, dafür blättern sie den letzten Schein hin, und wenn sie sich's vom Munde absparen müssen. Nein, nein, die Motorradfahrer sind es selber schuld, wenn die Versicherungen mit ihnen den Molli machen.
- Motorradfahrer:** Ihr macht doch auch das Elefantentreffen ? Was macht ihr denn sonst so ? Wer seid ihr überhaupt ?
- BDVM:** (ich leierte also wieder meinen Spruch runter: ng-Sport, Interessenvertretung, zu wenig Mitglieder, usw.)
- Motorradfahrer:** Ja, wenn ihr zu wenig Mitglieder habt, dann müßt ihr neue Mitglieder werben.
- BVDM:** Was meinst du, warum wir hier stehen und zum Beispiel mit dir labern ?
- Motorradfahrer:** Ist ja alles schön und gut, aber ich glaube, das wird nicht allzuviel bringen. Da müßt ihr schon mit was konkreterem kommen.
- BVDM:** Was heißt konkreter ?
- Motorradfahrer:** Na mit Versicherungen.
- BVDM:** Ach du liebe Zeit. Jetzt kommt du auch damit.
- Motorradfahrer:** Nein, so meine ich das nicht. Ich meine, z.B. eine Reise- oder Gepäckversicherung oder Auslandskrankenschutz usw. Sieh mal, wenn ich zu meinem Versicherungs-onkel gehe und ne Reiseversicherung abschließen will, dann geht der wieder mit einem Vertrag zu einer Versicherung und bekommt dafür Provision, die er behält. Wenn der BVDM jetzt das gleiche tut und sich eine geeignete Versicherung aussucht und sagt, wir haben so und so viele Mitglieder und die möchten ganz gerne eine Reiseversicherung abschließen für Urlaub usw., dann gibt's wahrscheinlich noch neben der Provision Prozente. Provision und Prozente könnten dann dem Mitglied wieder zurückgegeben werden bzw. erst garnicht in Rechnung gestellt werden. Ich nehme an, der ADAC macht's genauso, genau weiß ich's natürlich nicht. Aber das wär' doch'n Ding, womit man werben kann oder ?
- BVDM:** Die Idee ist fantastisch. Ich werd das mal im Auge behalten. Vielleicht kann da unser Vorstand was machen. Aber sag mal, was bist du für ein Landsmann ?
- Motorradfahrer:** Inder.
- BVDM:** Da muß erst ein Inder kommen und gute Ideen bringen.

Dieser Art Gespräche könnte ich noch wesentlich mehr bringen, auch nicht nur von der IFMA, sondern auch aus dem normalen Motorradleben. Aber das würde die Ballhupe nur unnötig verteuern.

Die Gespräche sind übrigens sinngemäß auf der IFMA geführt worden und nicht frei erfunden.

JUMBO

7. Auto- und Motorradslalom

der FMS Plettenberg

Beim 7. Auto- und Motorradslalom der Motorsport - Freunde Plettenberg waren die Fahrer des MC Sauerland in allen Motorradklassen dominierend.

So siegte in der Klasse bis 50 ccm Manfred Schulte. Heino Mertens belegte den 2. Platz und den 3. Platz errang Lothar Wohlfahrt.

In der Klasse bis 350 ccm gingen die Plätze 1 bis 4 an den MC Sauerland.

1. und Gesamtsieger der Motorradklassen wurde Werner Sprave, 2. Josef Sommer, 3. Klaus Linsel und 4. Hans-Friedrich Nölke.

Klassensieger der Klasse über 350 ccm wurde Ottmar Bange.

Die Gespannklasse wurde von Detlef Bröcker / Alfred Bley gewonnen. 2. wurde das Gespann Manfred Paehr / Lothar Reinehr.

Der 1. Mannschaftspreis ging auch an den MC Sauerland mit den Fahrern Reinhard Dorr, Josef Sommer und Ottmar Bange.

Den Wanderpokal für den erfolgreichsten Club wurde zum 3. Mal hintereinander gewonnen und ging somit nun fest an den MC Sauerland.

Für den Club mit den meisten Startern gab es ebenfalls einen Wanderpokal.

Auch dieser wurde mit 21 Startern zur "Beute" des MC Sauerland.

Asbach

Clubtrial des MC Sauerland

12 Fahrer waren am Start im Clubgelände des MC Sauerland zu einem Lauf der Trial-Clubmeisterschaft. Sie mußten 5 zum Teil recht schwierige Sektionen 4 mal durchfahren.

1. D. Schlinkmann	17 Punkte
2. O. Stahlschmitt	22 Punkte
3. M. Stahlschmitt	22 Punkte
4. Th. Köhle	32 Punkte
5. F. Sckliwka	33 Punkte

Bemerkenswert ist der dritte Platz des erst 12-jährigen M. Stahlschmitt.

Der nächste Lauf zur Trial-Clubmeisterschaft findet am 17. November 1976 statt.

Gäste sind herzlich willkommen.

Asbach

Kleinanzeigen für BVDM-Mitglieder

Seitenwagenanschlüsse aller Art, auch Kugelmäuler
Edmund Peikert
Buchenhof 105
5600 Wuppertal 11

Suche BMW R 51/3 Schutzbleche h.u.v., Schlußleuchte, Naben, R 24 Originalsattel, h. Schutzblech, Schlußleuchte.

H. Wüstenhöfer
Evinger Str. 538
4600 Dortmund-Brechten

Verk. Hercules Moto-Cross 125 ccm, Bauj. 72, 6-Gang, Ceriani-Gabel, Alu-Felgen, H 48-Hebel, Kunststoff-Schutzbleche, Gewicht 85 kg, Preis 850,- DM, tausche auch gegen Veteran unrestauriert, aber komplett (Wertausgleich).

K.H. Matutat
Sinnerdorfer Str. 67
5000 Köln 71

Gesucht: Seitenwagen-Hilfsrahmen für BMW R 26 (an der Maschinenseite sind die Kugeln nicht mehr vorhanden) Michael Pickel, Gleueler Straße 286, 5000 Köln 41, Tel. (0221) 31 18 27

BVDM-Preise

Motoröl HD 30 (lieferbar in 20 kg-Behältern)	DM 2,50 pro Liter
Motoröl 20/W 50 (lieferbar in 20 kg-Behältern)	DM 2,80 pro Liter
Kettenspray, ca. 0,4 l	DM 4,10 pro Dose
Bremsflüssigkeit (Dose verschleißbar) 0,3 l	DM 3,50 pro Dose
Rost- und Kontaktspray, 0,3 l	DM 4,70 pro Dose
2-Takt-Öl, 1 l-Dose mit Meßskala	DM 3,30 pro Liter
Yamaha-Öl, 1 l-Dose mit Meßskala	DM 3,70 pro Liter incl. MWSt.

Bestellungen ab 50 kg Lieferung frei Club bei Vorkasse an:

Peter Cleff
Kervenheimer Str. 1
4182 Uedem



Achtung Satire

Erfolg einer IFMA

Köln soll eine schöne Stadt sein. Ich sehe ein paar riesige Hallen und eine Unmenge Menschen davor. Und einen ganzen Haufen Motorräder. Deswegen bin ich ja auch da. D.h. eigentlich wegen den heißen Öfen in den Hallen.

Aber da muß man sich erst mal durchkämpfen ! Ein tolles Gefühl der Kollektivität, wenn man so in der Masse vor dem Eingang hin- und herwogt. Überall wirste gedrückt, gestoßen und gepufft. Und alle wollen rein - unglaublich, dieser vereinte Volkswillen.

Irgendwann bin ich dann drin. Tolle Atmosphäre. Glitzernder Chrom, Halli-Galli, Jubel, Begeisterung. Einfach irre.

Au Mann, diese Harley, mattschwarz. O Traum der Pistenträume, die möchte ich mal reiten.

Die in der anderen Halle auch. Die oder die ? Nein, die. Die Kawa oder das Mädchen ? Mensch, heiß ! Tolle Maschine. Und die Frau dabei. Mann, oh Mann, hätte ich doch auch nur so'n Ding. Dann krieg ich auch so 'ne Frau. Oh, ich werd' ohnmächtig. Die vier Zylinder und diese Beine. Phantastisch gebaut. Hat sie mir nicht grad zugelächelt ? Könnt' ja so tun, als hätte auch ich so'n Ofen zu Hause. Schade, jetzt guckt sie weg. Hat sie mir wahrscheinlich nicht geglaubt. Verdammst, jetzt hör' ich auf mit der Völlerei und dem Kino, von nun ab wird gespart. Ich muß unbedingt so 'n Ding haben.

Nanu, was is'n das ? Prima, da kann man an 'nem Automaten Motorradfahren. 30 Sekunden Zeit, wer am schnellsten gewinnt. Heiße Sache. Bin dreimal 'rausgefliegen. War aber egal. Konnte mal endlich so volle Kartoffel über die Piste brettern. Freu' mich schon darauf, draußen auf der richtigen Straße mal wieder 'ne heiße Sohle über'n Asphalt zu ziehen. Frag' mich nur, wer auf diese tolle Idee mit den Automaten gekommen ist. Ob die die Dinger verkaufen wollen ? Nee, halt, die verkaufen 'ne Zeitschrift. Denen hätte ich das gar nicht zugetraut, die haben ja noch nicht mal 'n Ausklapposter mit 'nem irren Girl im Heft.

Hallo, Klasse, da hinten auf'm Bild, schon wieder 'ne tolle Frau. Irgend so'n Blondchen, sieht duftig aus. Die Maschine muß ich mir einfach kaufen.

Mal sehen, was es für eine ist ! Nanu, Peugeot ? Die machen doch Autos. Huch, da steht ja 'n Mofa ! Mit 'nem Mofa kriegt man doch nie so 'n schnuckes Weib. Können die mir doch nicht erzählen. Ah, jetzt klingelt's bei mir. Die Fotos sollen die weibliche Käuferschicht ansprechen, damit die denken, die sehen mit dem Mofa genauso aus wie das Blondchen. Raffiniert !

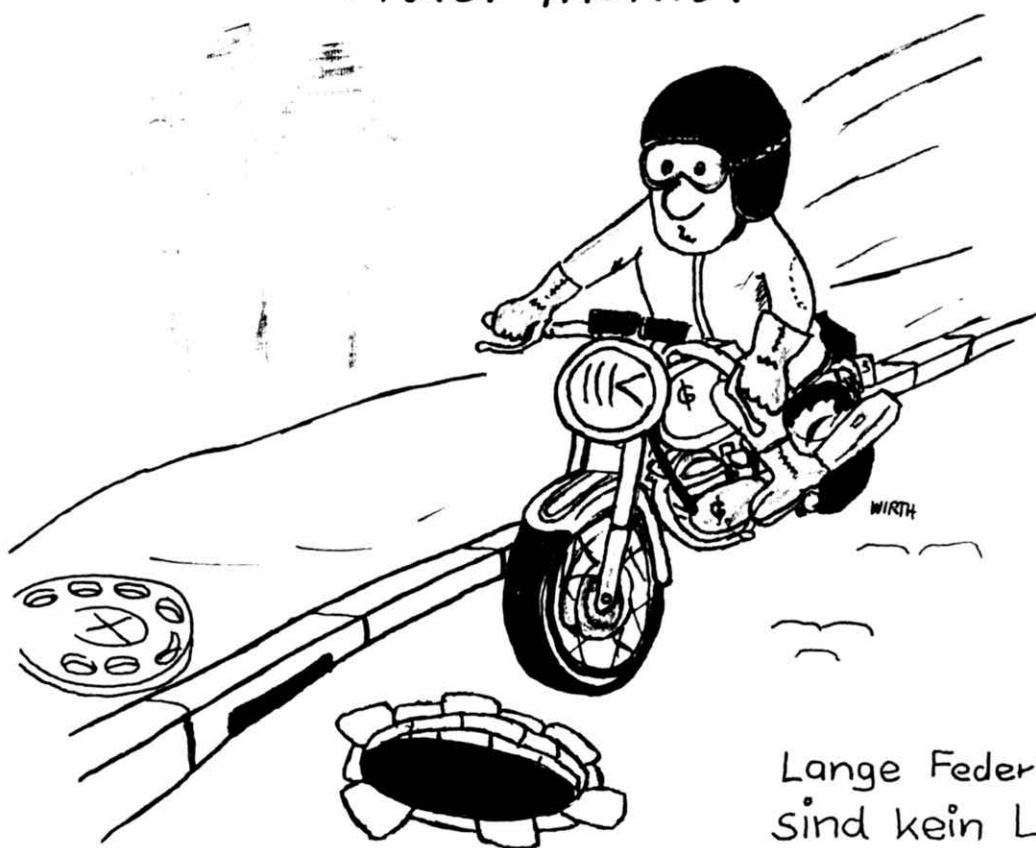
Ah, da ist BMW ! Schnell mal hin, gucken, was die zu bieten haben. Sieht ja enorm aus, diese RS. 12.000 Eier ? Oioioi, das is was, richtig exklusiv. Phantastischer Motor, einmaliges Fahrwerk, erzählt mir der liebe Onkel von BMW. Und alles in Langstreckenrennen erprobt und getestet. Wat, ihr macht wieder Rennen ? Nee, nee, nicht so direkt, aber Erfolge ham sie etliche und immer zuverlässig und so. Klasse ! Bin richtig begeistert. Die neuen BMW's sind richtige Rennmaschinenreplika, soll ja noch mal einer behaupten, das wären Opa-Motorräder !

So, nun werd' ich aber langsam müde. Bin überall 'rumgelaufen, hab' total den Überblick verloren. So viele heiße Geräte, die tollen Frauen, die einen überall bedienen, der Chrom, Höcker, Vier - in - eins, Stummel, Schoppers - wie, um Gottes willen, soll ich all das verarbeiten ? Welche Maschine soll ich kaufen ? Die mit den meisten Kubik, mit den meisten PS, die schnellste, schönste, die exklusivste, die mit der schönsten Frau dabei ? Verdammst, kann mir denn keiner helfen ? Da in Halle fuffzehn, da soll doch ein Motorradfahrertreffpunkt BDM oder so ähnlich sein, vielleicht können die mir helfen.

Was ?? Himmelherrgottnochmal, was haben die denn da ausgestellt ! ? Unfallbilder und 'ne kaputte Gold Wing, bei der sich das Vorderrad um den Rahmen gebogen hat. Sind die total verrückt, so etwas hier in der glitzernden Herrlichkeit aufzubauen ? Himmel ! Meine ganzen Träume zerstört, der Fahrer ist totgeblieben, mein Gott, was mach' ich bloß ? Was wollen die eigentlich von mir, reden über Unfälle, Verkehrssicherheit und sowas. Jetzt quatschen die mich auch noch an, Hilfe, ich kann nicht mehr abhauen . . .

In zwei Jahren werde ich wissen, der Tote hat mir mein Leben gerettet.

Pitter meint:



Lange Federwege
sind kein LUXUS

Motorradfahren kann keine Sünde sein . . .

Am Stand "Das Motorrad im Heer" beschlägt den alten Veteranen gerührt die Brille. Weil da nämlich ein Beiwagengespann, Baujahr 1916, zu sehen ist. NSU-Zweizylinder. Ein Gigant von 1000 ccm, mit den PS eines Rasenmähers – 3,5 –, Kulissenschaltung, gediegene Ölhandpumpe, Omnibustrittbretter und Halogenkarbidstrahler. Die Feldgendarmarie ist damit auf Heldenklau gegangen. Ein schwarz-lederner Jüngling, streifig rot appliziert, kommentiert das Gefährt parabelnderweise "Leev Lück, keinen Zahn in der Schnauze, aber La Paloma pfeifen" und zeigt auf den Beiwagen. Seinem Fräulein Mieze, im durchgeknöpften Schlafanzug aus orange-farbenem Skai, fällt gicksternd die Zigarette in den briefkastengelben Integralhelm.

Einen solchen bevorzugen heute alle Fahrer, denen bekannt ist, daß der menschliche Kopf nur provisorisch auf einem zerbrechlichen Stiel befestigt ist. Diese Helme sind etwa doppelt so groß wie Trockenhauben und eine Art von Limousine fürs Haupt. Während der Fahrt verständigt man sich am besten, indem man dem Partner mit einer mittelschweren Zaunlatte ein vereinfachtes Morsealphabet auf die Kapsel haut. Etwa so, wie man im Knast über die Heizungsrohre Konversation betreibt.

Am Kreidler-Stand wird eine zigarrenförmige Kunststoffbombe auf Rädern gezeigt. Auf dem Großen Salzsee im Mormonenstaat Utah hat da-

mit einer in der 50-ccm-Klasse Weltrekord gefahren. 250 Stundenkilometer aus einem Hubraum, in den man noch nicht einmal ein Ei schlagen kann. Der Fahrer liegt darin bäuchlings kunstvoll verschlungen, wie ein eingemachter Mensch.

Äußerst betrachtenswert sind auch die sogenannten Easy Rider. Die Vorderradgabel steht dabei im günstigsten Knickwinkel. So stellt man sich ein Brett parat, wenn man mit dem Fuß Brennholz machen will. Mit 750-ccm-Motoren sind aus diesen Superzahnbehandlungsstühlen 180 Sachen zu kitzeln. Alle Modelle sind TÜV-abgenommen. Woran man erkennen kann, daß auch der TÜV Humor hat.

Beängstigendes Gedrängel an den Ständen der Dickmaschinen. Von 900 ccm an aufwärts. Bis zur 1300er Münch. Bei der fragt man sich tatsächlich, weshalb die nicht wahlweise auch mit Tragflächen geliefert wird.

Die ganz schweren Brummer sind natürlich ein gefundenes Fressen für die Psychologen. Die wittern da gleich so allerhand. Daß Kümmerlinge den dicken Wilhelm mimen wollen. Können sich einfach nicht vorstellen, daß der bloße

Fahrspaß auch schon ein triftiger Grund ist. Ein Auto beispielsweise fährt einen, wogegen ein Motorrad gefahren werden will.

Viele IFMA-Besucher, besonders die im Mopedalter, machen Sitzproben auf den PS-Bo-liden. Dann sieht man richtig, wie es ihnen durch und durch geht. Mann-oh-Mann. Wenn man doch bloß schon 18 wär'.

So waren wir alle einmal. Und alle anderen sind auch so wie du und ich. Dicke, Dünne, Alte, Junge. Gewissermaßen pluralistisch. Dem einen Ledermann würde ich vorsorglich sofort die Uhr schenken, wenn er mich nach der Zeit fragt und zum anderen käme ich in die Kirche; denn er ist ein hauptberuflicher Gottesmann und fährt eine 900er BMW. Woran man sieht, Motorradfahren kann doch keine Sünde sein.

Helmut Rathert in der
"Kölnischen Rundschau"

Drudel

Was ist das ?



Die Stadtaussicht von Köln bei Nacht - besonders auffallend der angestrahlte Kölner Dom - gesehen von unserem Redaktionsmitglied Wuffi auf der Heimreise von Bova Marina, Italien, (Touristik-Punkte i), wobei er versehentlich den Integral-helm verkehrt herum aufgesetzt hat.

JWIS-Ketten

z. B. Rennkette 5/8 x 3/8" ASA
100 Gld. DM 54,50

Kettenräder für viele Typen passend
+ **Vollscheiben** am Lager.

Kettenrad - Anfertigung

KETTEN - THEISS

Militärring 8a

5000 KÖLN 41 (Müngersdorf)

Telefon (0221) 49 22 98

Erste BVDM Deutschlandfahrt am 16./17. Juli 1976

Schon im vorigen Jahr wurde von einer Deutschlandfahrt gemunkelt, aber niemand wußte etwas Genaues, und dann erfuhr man, daß nichts daraus geworden war.

Doch das Wort Deutschlandfahrt war wach geworden und gab keine Ruhe mehr. Deutschlandfahrt - war das nicht vor dem Krieg? Da gab es mal eine Deutschlandfahrt von Aachen nach Königsberg, aber das ist schon lange, lange her.

Im Jahre 1953 hat dann der ADAC zu seinem 50jährigen Bestehen eine Rallye quer durch Restdeutschland gemacht, mit Zeitkontrollen und allen Schikanen. Einer, der jetzt noch als ganz alter Hase mitfährt, war damals schon mit dabei - bei seinem Vater im Seitenwagen - Wer kennt ihn nicht: Manfred Paehr. Und jetzt soll sowas wieder ins Leben gerufen werden?

Das wäre doch zu schön um wahr zu sein!

Ein kurzer Hinweis in der Ballhupe macht uns aufmerksam, und dann erfahre ich durch Bernd Keggenhoff, daß die erste Internationale BVDM-Deutschlandfahrt am 16./17. Juli stattfinden soll. Da setzt sofort das Vorbereitungsfever ein mit all den tausend Fragen. Wie wird die Fahrt durchgeführt werden? Was für Anforderungen werden gestellt werden? Wie wird die Wertung sein? Werden genug Teilnehmer da sein? Alleine macht es ja schließlich keinen richtigen Spaß! Ich höre überall mal rum und merke, die anderen sind auch noch unentschlossen wie ich. Da überrascht mich einen Tag vor der Fahrt meine Tochter Barbara: "Ich habe für morgen freigegeben, ich fahre mit!" Au backe, sie mit der 250er YAMAHA, ich mit der R 90/6.

Na, mir soll's recht sein. Die letzten Routinevorbereitungen sind schnell getroffen. Kette nachspannen, Kerzen wechseln, Öl nachfüllen

Start am 16. morgens um 7 Uhr, noch ohne Wertungsunterlagen. Die sollten wir erst an der ersten Kontrolle bekommen. Es wurde nach der Deutschlandkarte 1 : 750 000 gefahren. (Leider hatte das nicht in der Ballhupe gestanden.) An der Esso-Tankstelle in Aemecke am Sörpensee lagen Gott sei Dank unsere Wertungshefte bereit. Wie gut, daß man sich auf die Kameraden verlassen kann.

Kontrollstempel, Datum, Uhrzeit und Kilometerstand wurden eingetragen, und jetzt konnte erst die Streckenplanung beginnen, denn in den Wertungsheften waren 28 Kontrollstellen auf kleinen Kartenausschnitten eingezeichnet, die mit einer unterschiedlichen Punktzahl bewertet wurden. 40, 65, 85, 100, Ohlendorf bei Hamburg und Bibisee bei Bad Tölz sogar mit 150. Da es unmöglich war, alle Kontrollen anzufahren, mußten wir nun zusehen, wie wir am günstigsten möglichst viele Punkte holen konnten. Also erst die drei im Sauerland, dann die vier rund um Kassel, dann die drei bei Bielefeld, und dann erst mal

weitersehen. Auf gehts! Zuerst zum Kahlen Asten, dem höchsten Berg Nordrhein-Westfalens. Kurz bevor wir um 8.05 Uhr die Kontrollstelle erreichen und 100 Punkte für uns buchen können, kommt uns Lothar Reinehr auf seiner KS 601 mit Frau Ingeborg im Beiwagen schon entgegen. Na, die werden wir bald einholen, denke ich. 8.56 Uhr Hoppecke hinter Brilon, 85 Punkte. B 252, dann auf der Autobahn ordentlich Gas gemacht, 160-170 auf dem Tacho, die Barbara auf der YAMAHA immer im Windschatten, von Lothar keine Spur. Vielleicht ist er anders gefahren?

Kontrollpunkt 9. Herkules-Denkmal, Wahrzeichen der Stadt Kassel, wie es so schön im Wertungsheft steht, 9.55 Uhr. Und da kommt uns doch der Lothar schon wieder entgegen! Wir kommen uns vor, wie der Hase und der Igel. Fehlte bloß noch, daß die Ingeborg gesagt hätte: Ich bin schon lange da! Punkt 8 Parkplatz Kiliansblick war ziemlich schwer zu finden und plötzlich sind wir unversehens auf der Autobahn nach Würzburg. Da wollen wir ja nun wirklich nicht hin, also ein schneller Blick nach hinten und flink die Böschung runter.

Bei Punkt 6 in Grebendorf bei Eschwege werden wir herzlich mit Tee und Cola empfangen. Es geht dann ein Stück an der Zonengrenze entlang, wir sehen das geteilte Dorf und wir treffen unseren jungen Freund Thomas Hentschel aus Lemgo auf seiner 50er Maico wieder, den wir schon an anderen Kontrollstellen getroffen haben. Um 13.00 Uhr kommen wir am Aussiedlerhof bei Witzenhäusen an, der mit 85 Punkten ausgezeichnet ist und hier haben wir den Oberheizer Lothar endlich erreicht, aber nur, weil er unterwegs Ersatzteile für seine KS eingekauft hat.

Da das Barometer inzwischen auf 32° geklettert ist, gönnen wir uns eine kleine Verschnaufpause. Karte raus, weiter vorplanen. Die drei Kontrollpunkte um Bielefeld sind zwar nicht besonders hoch bewertet. 65, 65, 85 Punkte, aber da Kleinvieh ja bekanntlich auch Mist gibt, wollen wir sie doch mitnehmen. Die YAMAHA entwickelt einen enormen Durst. Alle 150 km muß Barbara so um 13 Liter tanken, meine R 90 braucht auf der gleichen Strecke 8 - 9 Liter. Das braucht natürlich sehr viel Zeit. Die Japaner sollten doch für ihre Schluckspechte endlich größere Tanks bauen!

Nach schöner Fahrt durch das Eggegebirge erreichen wir um 15.30 Uhr Punkt 5. Gauseköte, den höchsten Punkt des Teutoburger Waldes und um 16.20 Uhr Punkt 4, Burg Sternberg. Jetzt tut sich die Frage auf: sollen wir von hier aus nach Hamburg, die 150 Punkte holen, oder nach Bielefeld und dann die zwei bei Uedem an der holländischen Grenze, was auch 150 Punkte gibt. Wir entscheiden uns für Bielefeld-Uedem, zumal Barbara schon Kolbenklemmen hatte und wir jede Menge LM ins Kerzenloch gekippt haben.

Von Extertal gehts über Lemgo nach Bielefeld. Dort kommen wir ausgerechnet in den Werksverkehr, deshalb brauchen wir über eine Stunde bis zum Punkt 3, wo Günter Wuttke steht. Mittlerweile ist es 17.30 Uhr geworden. Auf der Autobahn Ri. Arnheim kommen wir in ein schweres Gewitter mit tüchtigem Sturzregen. Wir müssen anhalten, Barbourzeug anziehen und fühlen uns doch erfrischt nach der großen Hitze. Punkt 20, Marktplatz Wissel ist um 20.45 Uhr erreicht, aber dann - "Kontrolle Gochfortsheim liegt zwischen Uedem und Kervenheim. Ca. 3,5 - 4 km hinter Uedem geht in einer Rechtskurve links ein Weg ab, an dem die Kontrolle nach etwa 100 m linker Hand eingerichtet ist". Wir haben es gefunden ! Peter Cleff steht da, nur mit Badehose, und es war erst einer vor uns da. Jetzt wird es dunkel, was sollen wir machen ? Wir wollen nach Hause und ein paar Stunden schlafen. Das Bootshaus Wassermann am Baldeneysee liegt fast am Wege. Wir erreichen es um 23.00 Uhr bei strömendem Regen.

Frau Wassermann erzählt uns, daß Thomas Hentschel mit der 50er Maico auch schon hier war. Eigentlich wollten wir noch nach Remscheid und Köln, aber wir sind zu müde. Schließlich sind wir über 1100 km gefahren und außerdem regnet es immer noch.

Nach kurzem Schlaf zu Hause geht es am anderen Morgen sofort zur Raststätte Remscheid, wo sich Horst Orlowski die ganze Nacht auf dem Parkplatz um die Ohren geschlagen hat, um die Kontrollstelle besetzt zu halten. Unsere Zeit: 6.23 Uhr. Friedhelm Feld, Motorradwerkstatt Köln-Fühlings, werfen wir um 6.55 Uhr aus dem Bett. Thomas Hentschel hat hier im Ersatzteillager übernachtet. Jetzt ist die Frage, was ist noch bis 14.00 Uhr zu schaffen ? Die Zeit müssen wir unbedingt einhalten, denn jede Minute Verspätung gibt 5 Strafpunkte. Wir entschließen uns, eine 100-Punkte-Kontrolle zwischen Limburg und Wiesbaden anzufahren: Steinbruch an der Motocrossbahn Kaltenholzhausen, das erreichen wir um 9.08 Uhr. Sollten wir jetzt schon zum Ziel am Nürburgring fahren ? Dann wären wir um 11.00 Uhr da. 3 Stunden Zeit verschenken ? Dann eine Idee, alles auf eine Karte setzen ! Hinter Aschaffenburg liegt ein Forsthaus im Spessart, das bringt 85 Punkte, die holen wir uns noch ! Autobahn Richtung Frankfurt, Richtung Würzburg, bei Rohrbrunn runter. Um 10.45 Uhr stempeln wir am Forsthaus. Nun wieder zurück, die gleiche Autobahnstrecke, und immer wieder das lästige Tanken. Bei Limburg eine große Baustelle "Höchstgeschwindigkeit 80", bei Koblenz über den Rhein, Autobahn Richtung Trier, in Mayen ab. Es ist unwahrscheinlich, wie die YAMAHA läuft, es ist nicht zu glauben, daß sie das Tempo aushält. Die Zeit ist schon ziemlich knapp, aber da ist ganz nah beim Ring noch ein Punkt, den wir gern noch haben möchten: Sankt Jost bei Virneburg. Man kann fast vom Ring aus hinspucken, aber es führt keine Straße hin. Von Welschenbach soll ein Waldweg da hingehen, aber welcher ? Die Tannenzweige schlagen uns

ins Gesicht und der Weg wird immer schmaler und schlechter.

Überall Querwege, das kann doch niemals richtig sein !

Und ist es doch ! Nach 12 km Geländefahrt sind wir da und haben noch 65 Punkte mehr, aber es ist schon 13.30 Uhr. Der Weg zum Ziel ist glücklicherweise nicht ganz so schlimm, und wir schaffen es gerade noch 5 Minuten vor der Schlußzeit. Jetzt fehlt uns nur noch die Sonderprüfung. Eine Trialprüfung, die jedoch nur bei Punktgleichheit gewertet wird.

Da nur eine Gesamtklasse gewertet wird, erfolgt eine Einteilung, bei der die einzelnen Klassen mit verschiedenen Wertungsfaktoren belegt werden:

Klasse A:	Solomaschinen bis 10 PS	Faktor 1,30
Klasse B:	Solomaschinen über 10 - 20 PS	Faktor 1,25
Klasse C:	Solomaschinen über 20 - 30 PS	Faktor 1,20
Klasse D:	Solomaschinen über 30 - 40 PS	Faktor 1,10
Klasse E:	Solomaschinen über 40 PS	Faktor 1,—
Klasse F:	Gespanne bis 25 PS	Faktor 1,30
Klasse G:	Gespanne über 25 PS	Faktor 1,20

Bei gleicher Anzahl Punktzahl soll die höhere Anzahl der 100-Punkte entscheiden, wenn dann noch Punktgleichheit besteht, die Trialprüfung. Ich halte das für eine sehr gerechte Sache. 1635 Kilometer sind wir gefahren, jetzt sitzen wir schon über eine Stunde hier in der Hitze herum und warten. Asbach hat auf einer Wiese einen kleinen Kurs abgesteckt, der mit einer 125er YAMAHA möglichst langsam ohne Fußeln und Stehenbleiben abgefahren werden soll. Also noch einmal die müden Knochen aufgesammelt und den Rest geschafft. Da weigern sich doch tatsächlich 7 Teilnehmer, an der Sonderprüfung teilzunehmen. Das finde ich reichlich albern. Wenn man so viele Kilometer abgespult hat, sollte man doch um so ein paar Meter keinen Aufstand machen. Sicher, man könnte auch hier, wie fast überall eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung mit der eigenen Maschine machen und nach dem vorgegebenen Modus werten, aber darf's nicht auch mal was Neues sein ? Um 18.30 Uhr soll die Siegerehrung sein, da haben wir noch Zeit, uns nach der Schwitzerei im herrlichen Quellwasserschwimmbad in Kelberg zu erfrischen. Im Schwimmbad ertönt aus dem Lautsprecher die Übertragung vom Training zum 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, dann Zwischenmusik und auf einmal unsere eigene Siegerehrung. Wir rasen zum Ring zurück, kommen aber natürlich zu spät. Wer konnte wissen, daß die Siegerehrung vorverlegt wurde ? Schade, vor allem für Barbara, die den 3. Platz belegt hat und mit auf dem Treppchen gestanden hätte, das ist schließlich doch eine

tolle Leistung für ein Mädchen. Durch den Wertungsfaktor 1,20 hatte sie den 3. und ich nur den 8. Platz erreicht.

Die Geldpreise von 300,—, 200,— und 100,— für die drei Erstplatzierten, sowie die vielen Sachpreise konnten alle gut gebrauchen. Wir danken dem ADAC Nordrhein und den Spendern dafür. Vor allem die Geldpreise waren ein willkommener Zuschuß zu dem verfahrenen Sprit. Da wir nun einmal beim Dankeschönsagen sind, möchte ich hier vor allem dem Initiator und geistigen Vater der ganzen Veranstaltung, unserem Bundessport-

wart Bernd Keggenhoff vom MC Sauerland danken, und den vielen Kameraden, die bis zu 32 Stunden an den Kontrollen ausgeharrt haben, obwohl an manchen nur 1 oder 2 Teilnehmer durchgekommen sind. Schade, daß nur 17 Teilnehmer mitgefahren sind, aber im nächsten Jahr werden es sicher mehr sein. Allen, die nicht mitgefahren sind, möchte ich sagen: Ihr habt was verpaßt, eine herrliche Fahrt und ein großes Erlebnis.

Also dann bis zur Deutschlandfahrt 1977

Euer Martin Brede

Wie ? Wann ? Was ? Wo ?

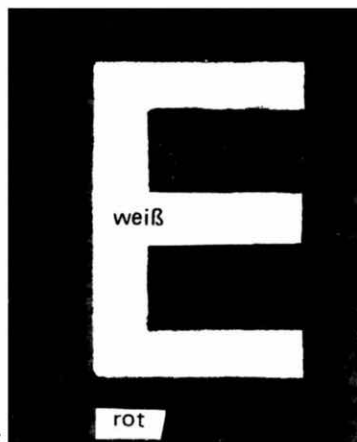
Orientierungsfahrten

Im Rahmen des ng-Sports hat in den letzten Jahren die Disziplin Orientierungsfahrt einen hohen Beliebtheitsgrad erreicht. Für eine Orientierungsfahrt benötigt man keine speziellen Maschinen; vom Kleinkraftrad bis zur Gold Wing hat jeder gleiche Chancen. Das Wesen einer Orientierungsfahrt besteht darin, daß sie nicht nur ein gewisses Quantum Fahrkönnen abverlangt, sondern vor allem Kopfarbeit. Auf Orientierungssinn, Konzentration und nicht zuletzt Erfahrung kommt es an.

Im folgenden wollen wir zunächst als Prototyp zeigen, wie eine Orientierungsfahrt nach der Generalkarte 1 : 200.000 organisiert wird.

Zuerst etwas grundsätzliches zum Schema einer Orientierungsfahrt. Die Aufgabe des Fahrers besteht aus zwei Teilen. Einmal aus dem Befahren der richtigen Strecke, zum zweiten aus dem Einhalten der gesetzten Durchschnittsgeschwindigkeit. Ersteres besitzt eindeutig Priorität. Das Befahren der richtigen Strecke kann durch Orientierungskontrollen (OK) oder Durchfahrkontrollen (DK) überwacht werden. Die OK's sind Schilder, auf denen Buchstaben gemalt sind und die irgendwo rechts oder links der Strecke an Telegraphenmasten, Bäumen oder ähnlich markanten Punkten befestigt sind. Die Schilder sollten aus VA-Blech gefertigt sein, da Pappe oder Papier leicht wegfliegen und im Regen aufweichen. Weiterhin müssen sie gut sichtbar sein. Dazu gehört zum einen, daß die Buchstaben gut leserlich sind, was Schriftbild (ein D muß deutlich von einem O zu unterscheiden sein) und Größe (20 cm x 16 cm) angeht.

Des weiteren muß auf die Farbgebung geachtet werden. Grüner Buchstabe auf braunem Schild ist unmöglich. Des laufend wechselnden Hintergrundes wegen haben sich die Kombinationen rot auf weiß und weiß auf rot als besonders vorteilhaft herausgestellt. Schließlich sollte unbedingt darauf geachtet werden, daß die Schilder gut sichtbar aufgehängt werden, denn merke: Eine Orientierungsfahrt ist keine Schildersuchfahrt ! Die Schilder besitzen nur Kontrollfunktion.



Material:
VA-Blech
Höhe: 20 cm
Breite: 16 cm

Eine DK ist eine besetzte Kontrollstelle. Während der Fahrer bei den OK's die einzelnen Buchstaben in seine Bordkarte einträgt, erhält er von dem

Posten der DK einen Stempel. Während es hin und wieder vorkommt, daß jemand einen Buchstaben, den er bei einem anderen Teilnehmer gesehen hat oder gesagt bekommen hat, nachträglich einträgt, ist dies bei einer DK ausgeschlossen. Es ist allerdings klar, daß besetzte Kontrollstellen einen enormen Aufwand an Streckenhelfern erfordern. Im übrigen gilt für eine DK ähnliches wie für die OK's: Sie müssen gut gekennzeichnet sein. (Am besten durch ein Schild "DK", Größe 40 cm x 25 cm).

Neben den OK's gibt es noch sogenannte FK's, Fehlkontrollen. Diese hängen an Streckenverläufen, die abseits der richtigen Fahrtroute liegen, aber leicht gesehen oder "gefunden" werden können. Sie werden genauso bewertet wie nicht eingetragene OK's.

Die angegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sind, wie bereits erwähnt, von zweitrangiger Bedeutung. Ihre Werte richten sich nach den einzelnen Klassen, wobei peinlichst darauf geachtet werden sollte, daß diese nicht zu hoch liegen. Denn merke: Eine Orientierungsfahrt ist kein Rennen auf der Landstraße! Wie dieses Problem anzupacken ist, soll später behandelt werden.

Muster einer Schnitttabelle:

Klasse	Schnitt	ZK	Ziel
1	31,0	159	159
2	32,5	151	152
3	34,0	145	145
4	35,5	138	139
5	37,0	133	133

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeit wird in der Regel durch eine oder zwei Zeitkontrollen (ZK), der Zielkontrolle sowie durch eine oder zwei Geheime Zeitkontrollen (GZK) überwacht. Die Lage der Zeitkontrollen sowie seine Ankunftszeiten sind dem Fahrer am Start bekannt. Die Zeitkontrollen sind im Kartenmaterial eingezeichnet. Die Fahrzeiten zu den einzelnen Abschnitten sowie die Durchschnittsgeschwindigkeit werden vom Veranstalter vor dem Start ausgehängt. Wichtig ist, daß jede ZK als neue Startzeit gewertet wird. Ein Fahrer, der an ZK 1 15 Minuten zu spät kommt, braucht also die 15 Minuten bis ZK 2 nicht aufzuholen. In der Regel darf an der ZK auch nicht zu früh gestempelt werden (gleiche Strafpunktzahl wie Verspätung), doch bleibt es dem Fahrer freigestellt, seine Sollzeit an der ZK abzuwarten.

Ganz anders sieht es bei der GZK aus. Diese befindet sich irgendwo auf der Strecke; der Fahrer weiß weder, wo sie ist, noch zu welcher Zeit er da sein muß. Sobald er von dem GZK-Posten gesichtet wird, wird auch die Zeit genommen, ein Abwarten ist nicht möglich. Die GZK erfüllt damit zwei Aufgaben. Einmal überprüft sie, inwieweit ein Fahrer seinen gleichmäßigen Schnitt zu fahren versteht, zum zweiten wird sie zu einer Art Sonderprüfung; doch dazu später mehr.

Die Klasseneinteilung besitzt nur Bedeutung für die Durchschnittsgeschwindigkeiten, gewertet wird immer in einer Gesamtklasse. Dabei hat sich folgende Klasseneinteilung am besten bewährt:

Klasse 1: Solo bis 10 PS

Klasse 2: Solo über 10-20 PS, Gespanne bis 25 PS

Klasse 3: Solo über 20-35 PS, Gespanne über 25-40 PS

Klasse 4: Solo über 35 PS, Gespanne über 40 PS

Solomaschinen mit zwei Personen Besatzung werden, sofern überhaupt zugelassen, in der Regel eine Klasse höher eingestuft, so daß sich noch eine Klasse 5 (Solo über 35 PS mit zwei Personen) bildet.

Über die Einstufung der Gespanne besteht ebenfalls noch keine Eigenschaft. Zwar haben Gespanne den Nachteil, daß sie langsamer und nicht so wendig wie Solomaschinen sind, doch besitzen sie den unschätzbaren Vorteil, daß sich ein Mann voll und ganz auf die Karte konzentrieren kann. Daher erscheint obige Klassenzusammenstellung am gerechtesten. Vielerorts werden allerdings die Gespanne noch jeweils eine Klasse tiefer eingestuft.

Da nur eine Gesamtklasse gewertet wird, gibt es ein einheitliches Wertungsschema. Folgendes System hat sich am praxisgerechtesten herausgestellt:

Auslassen einer OK oder Eintragung einer FK	15	Strafpunkte
Auslassen einer ZK	100	"
Auslassen einer GZK	25	"
Über- oder Unterschreiten der Sollfahrzeit an einer ZK um mehr als eine Minute pro Minute	1	"
Desgleichen an einer GZK	0,1	"

Radierungen oder Änderungen auf der Bordkarte, Verlust derselben oder Überschreitung eines bestimmten Maximums an Gesamtfahrzeit führen zum Wertungsausschluß.

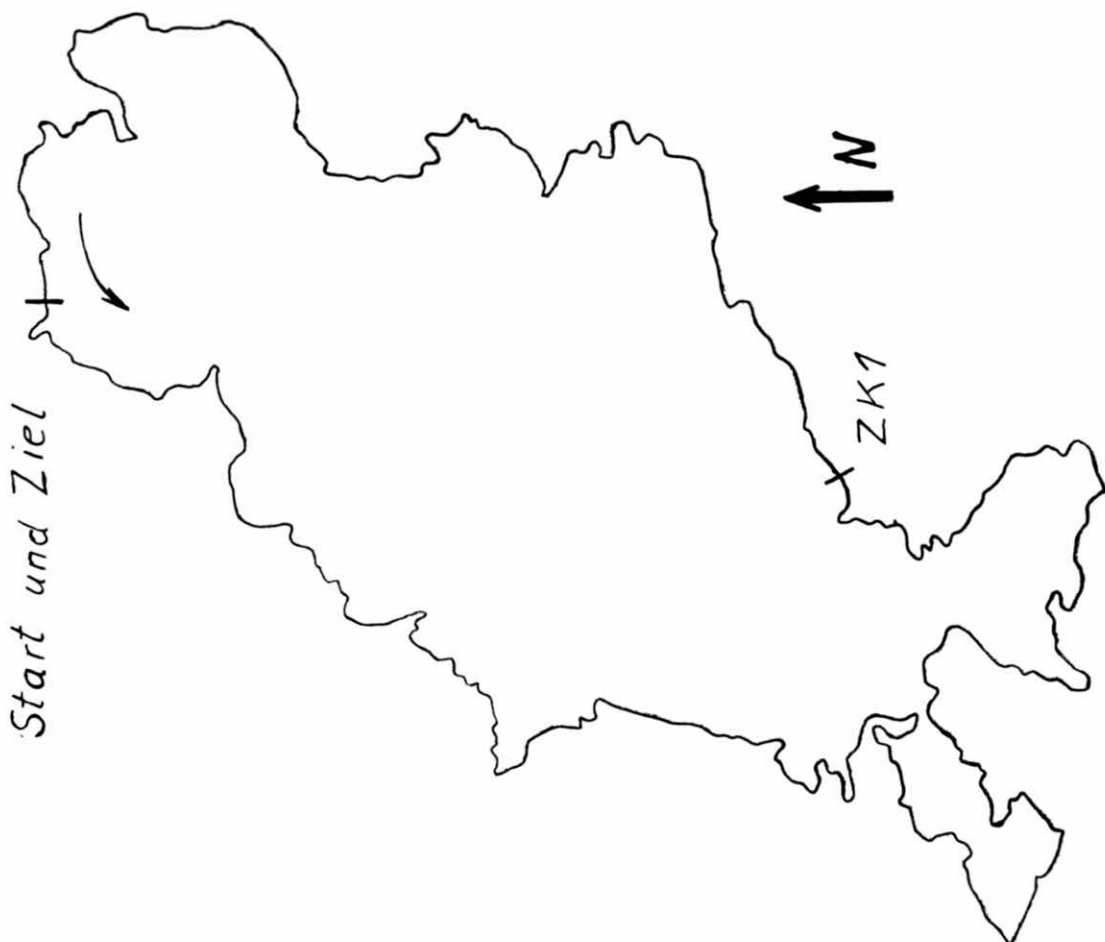
Das Schema läßt eindeutig die Priorität der richtigen Fahrstrecke gegenüber der Zeit erkennen. Eine ausgelassene OK bedeutet genausoviel Strafpunkte wie 16 Minuten Zeitüberschreitung.

Die DK's sind nicht miteinbezogen worden, da sie teils genauso wie OK's, teilweise aber höher (Aus-

lassen = 25 SP) bewertet werden, weil sie häufig an besonders markanten Punkten eingerichtet sind.

Eine Zeitdifferenz an einer ZK wird härter bestraft als an einer GZK, da dem Fahrer Zeitpunkt und Ort bekannt sind und somit die Aufgabe erheblich einfacher ist. Dadurch gewinnt die GZK meistens nur bei sonstiger Punktgleichheit an Bedeutung. Das erklärt ihren Status als Sonderprüfung. Entscheidend wird sie besonders bei O-Punkte-Fahrern.

Nun zur Fahraufgabe. Der Fahrer erhält eine Folie mit aufgezeichneter Strecke und muß diese auf seine Generalkarte Blatt X, Maßstab 1 : 200.000 übertragen. Auf die Besonderheiten dieser Folie werden wir noch zurückkommen, doch zunächst ein Beispiel für eine derartige Fahrtroute. Sie ist verhältnismäßig einfach und stammt von der 1. Hochsauerlandfahrt des MC Sauerlands vom 5.9.76; sie paßt zur Generalkarte Blatt 11 (Mairs/Shell):



Ist der Fahrer startklar, erhält er seine Bordkarte; Die Bordkarte sollte aus Karton gefertigt sein. Normales Papier oder gar Naßkopien sind für die Fahrer ein Ärgernis.

Name: Reinehr / Reinehr

Startzeit: 13⁴³

Ort: Jserlohn

Maschine: Zündapp KS 601

Plazierung: 1

ccm: 28 PS: 3 KI.: 3

Gesamt-Punkte: 15,3

H ₁	X ₂	GZK 1 14 ⁰¹ P/kes 10,2 ₃	P ₄	F ₅	0,2
A ₆	E ₇	N ₈	D ₉	H ₁₀	15
ZK 15 ¹⁶ Müller 10 ₁₁	F ₁₂	BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V. D M V	Y ₁₄	C ₁₅	
S ₁₆	GZK 2 15 ⁵³ Hörpke 10,1 ₁₇	D ₁₈	Z ₁₉	F ₂₀	0,1
K ₂₁	N ₂₂	L ₂₃	T ₂₄	X ₂₅	
M ₂₆	E ₂₇	ZIEL 17 ¹³ Jochims 10 ₂₈			

Muster einer Ausschreibung:

Die MFG Köln im BVDM e.V. veranstaltet am 14.8.76 ihre 1. Schinderhannesfahrt, eine Orientierungsfahrt für Motorräder mit und ohne Seitenwagen. Zugelassen sind nur ordnungsgemäß angemeldete Fahrzeuge; rote Nummern sind unzulässig. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, nicht verkehrssichere oder umweltbelastende Fahrzeuge von der Teilnahme auszuschließen. Die Fahrt wird für die BVDM ng-Sportmeisterschaft gewertet.

Startort und -zeit:

Startort ist Ravengiersburg (ca. 12 km südwestlich von Simmern/Hunsrück); Startzeit des ersten Fahrzeuges erfolgt gegen 14.00 Uhr.

Klasseneinteilung:

Die nachstehenden Klassen haben unterschiedliche Durchschnittsgeschwindigkeiten zu fahren, werden aber in einer Gesamtklasse gewertet. Sieger ist der Fahrer mit den wenigsten Strafpunkten.

Klasse 1: Solomaschinen bis 10 PS

Klasse 2: Solomaschinen über 10-20 PS und Gespanne bis 25 PS

Klasse 3: Solomaschinen über 20-35 PS und Gespanne über 25-40 PS

Klasse 4: Solomaschinen über 35 PS und Gespanne über 40 PS

Klasse 5: Solomaschinen über 35 PS mit zwei Personen Besatzung

Solomaschinen der Klassen 1-3 werden eine Klasse höher eingestuft.

Fahrerwechsel ist nicht gestattet.

Fahrt:

Die Fahraufgabe besteht darin, die auf einer Klarsichtfolie aufgezeichnete Strecke, passend zur Generalkarte, Blatt 15, abzufahren. Die Einhaltung der richtigen Fahrtstrecke und der vorgeschriebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten werden durch Orientierungskontrollen (OK), Zeitkontrollen (ZK) sowie geheimen Zeitkontrollen (GZK) überwacht.

Wertung:

Auslassen einer OK	15 SP
Eintragung einer falschen OK	15 SP
Auslassen einer ZK	100 SP
Auslassen einer GZK	25 SP
Über- oder Unterschreiten der Sollfahrzeit an einer ZK um mehr als eine Minute pro Minute	1 SP
Über- oder Unterschreiten der Sollfahrzeit an einer GZK um mehr als eine Minute pro Minute	0,1 SP
Überschreiten der Gesamtfahrzeit um mehr als 60 Minuten	a.d.W.
Radierungen oder Änderungen auf der Bordkarte	a.d.W.
Verlust oder Bordkarte	a.d.W.

Preise:

Die besten 30 % der Fahrer erhalten Preise (Pokale, Teller).

Nenngeld:

Solomaschinen DM 12,-, Gespanne DM 18,-.

Eventuelle Änderungen der Ausschreibung werden am Start bekanntgegeben.

Wir würden uns freuen, Sie am Start begrüßen zu können und wünschen Ihnen viel Spaß und Ärger !

gez. Lothar Braun, Wuffi Rohde
MFG Köln

SKIZZEN EINER SCHOTTLANDFAHRT - 1. Teil

30. 8. 75

Bei strahlendem Sonnenwetter starten wir mit unserer gepackten Solomaschine Richtung ROTTERDAM. Im EUROPORT wartet schon unser Schiff, die "NORDLAND", um uns auf die Britische Insel zu bringen. Für 224,- Gulden buchen wir eine Zweibettkabine mit Bad und WC, man weiß ja schließlich nie, wie bewegt die Überfahrt werden wird und 14 Stunden sind unter Umständen eine kleine Ewigkeit. Im Fahrpreis sind die Kosten für unser Motorrad und für Abendessen und Frühstück an Bord enthalten.

Gott sei Dank hat der Meeressgott mit uns Landratzen ein Einsehen, und so erwachen wir nach einer ruhigen Überfahrt ausgeruht und voller Tatendrang, der allerdings beim Blick aus dem Bullauge den ersten kleinen Dämpfer erhält. Great Britain empfängt uns traditionsgemäß mit leichtem Nieselregen und wir begeben uns nach dem Frühstück, bei dem man die Wahl zwischen englischem und kontinentalem Frühstück hat, schon frühzeitig unter Deck, um unser Regenzeug anzuziehen.

31.8.

Von HULL aus fahren wir durch den HUMBERSIDE - District an der Küste entlang nordwärts. Aus der Ferne können wir die weißen Türme der Kathedrale von YORK sehen.

In SCARBOROUGH machen wir dann einen Abstecher zu den bekannten Klippen. Rote Tafeln warnen vor dem Betreten der Klippen. Es nieselt noch immer, und hier weht ein eisiger Wind von der See her. Die Teestube ist auch noch nicht geöffnet, und wir verlassen eilig die Küste, um auf kleinen Nebenstraßen ins Landesinnere zu gelangen. Schon nach wenigen Meilen hört der Regen auf, so daß wir die Schönheit der Moorlandschaft von YORKSHIRE richtig genießen.

Mittags sind wir in DURHAM. Auf einem kleinen Parkplatz machen wir Rast, jetzt bei schönstem Sonnenschein. Vor uns liegt die Kathedrale von DURHAM, die als die schönste normannische Kathedrale von England angesehen wird. Mit ihren schwarzen Türmen und Mauern macht sie einen recht finsternen Eindruck auf uns.

Durch blühende Heidelandschaften fahren wir auf herrlichen Straßen mit steilen Auf- und Abfahrten und mit vielen schönen Kurven weiter nach Norden. Hier wird die Landschaft noch nicht wie bei uns von den Straßen zerfressen. Die Straßen sind den Gegebenheiten der Natur angepaßt und sind für uns Motorradfahrer wie geschaffen.

HAYDON BRIDGE kennen wir noch von unserer letzten Schottlandfahrt her. Jetzt geht es allmählich in die Hügellandschaft NORTHUMBERLANDS. Die Straßen sind mit Feldsteinmauern gesäumt, die Äcker und Viehweiden an Stelle von Stacheldrahtzäunen begrenzen.

Wir fahren an den Resten des von Kaiser Hadrian errichteten römischen Grenzwalls vorbei über Straßen, in denen regelrechte Sprungschanzen eingebaut sind und auf denen das Motorrad bei schnellerer Fahrweise oft vom Boden abhebt, zu den Ruinen des HERMITAGE-Castles. Außer dem gut restaurierten Außengemäuer gibt es für uns hier jedoch nur wenig Interessantes zu sehen. Viel reizvoller dagegen die Fahrt anschließend durch die Hügel der TEVIOT - HILLS. Hier sind wir auf schmalsten Sträßchen ganz für uns allein. Kurzes Herzklopfen, als wir in dieser Einsamkeit auf Reserve schalten müssen. Aber es reicht noch bis zur nächsten Tankstelle.

In SELKIRK, dem Ziel unserer ersten Etappe, finden wir auf Anhieb ein schönes Zimmer. Wir hatten uns für diese Fahrt zu "Bed and Breakfast" (Übernachtung mit Frühstück) entschlossen, da uns das Wetter zum Zelten im September doch zu unsicher war. Niemals hatten wir als Motorradfahrer Schwierigkeiten, ein Zimmer zu bekommen. Selbst nach Regenfahrten auf schlammigen Straßen, jeder weiß, wie man als Motorradfahrer dann aussieht, wurden wir immer freundlich aufgenommen.

1.9.

Mit dem Wetter haben wir ein sagenhaftes Glück! Sonnenschein und strahlend blauer Himmel.

Nach dem englischen Frühstück (Cornflakes, Fruchtsaft, Bacon and Eggs, Toast mit Orangenmarmelade und natürlich Tee) brechen wir auf, Richtung Westen. Die Fahrt durch das Yarrow - Tal zählt zu den schönsten Erlebnissen unserer Schottlandfahrt.

Das Wetter und die herrlichen Straßen verleiten mich zu recht forscher Fahrweise, so daß ich meine Frau zweimal fast verliere, als unser Motorrad an Straßenkuppen mit beiden Rädern vom Boden abhebt. Für das Motorradfahren, besonders mit einem großvolumigen Viertakter, sind diese Straßen wie geschaffen. Hier weiß man, warum die Engländer ihre NORTONS, TRIUMPH und BSA fahren.

Hätten wir zu Hause bei der Planung den Wasserfall GREY MARE'S TAIL nicht auf unserer Karte vermerkt, wir wären bestimmt an der Stelle vorbeigefahren, wo der beschwerliche steile Fußpfad zum Wasserfall beginnt. Der zwanzigminütige Aufstieg wird durch den herrlichen Blick auf die herabstürzenden Wassermassen belohnt.

Vorbei am LOCH MARE, dessen Ufer zum Zelten geradezu einladen, geht es weiter nach Nordosten, wieder zur Küste. Auf der stark befahrenen A 1 dann weiter nordwärts. Wir sind froh, als wir nach 20 km die A 1 verlassen können, um auf kleinen Straßen zum Fischerdorf St. ABB'S zu fahren. Hier finden wir ein malerisches Dorf mit alten Holzhäusern, die regelrecht an den zerklüfteten, schroffen Felsen kleben. Beim Rundgang durch den kleinen Hafen werden wir plötzlich auf ein lautes Glockenspiel aufmerksam, das die Melodie

des Donauwalzers spielt. Ein Eiswagen macht auf diese originelle Art auf sich aufmerksam und verleitet auch uns zum Kauf eines Eis.

Bald verlassen wir St. ABB'S, um EDINBURGH, das Ziel unserer heutigen Etappe, zu erreichen. Vorbei an den Ruinen des TANTALLON - Castles immer weiter nach Norden. Durch Zufall entdecken wir ein Hinweisschild auf ein Auto- und Motorradmuseum in der Nähe von ABERLADY. Da wir noch eine Menge Zeit haben, entschließen wir uns zu einem Besuch. Das Museum ist privat und wird von 2 Männern allein betrieben. Direkt am Eingang eine herrliche Vierzylinder HENDERSON. Neben anderen, meist englischen Veteranen eine traumhaft schöne AJS von 1911 und eine REX ACME aus dem Jahre 1927 mit einem 250 ccm BLACKBURN - Motor, eine der ersten SPRINT - MEETING Maschinen.

Wir kommen mit einem der Besitzer ins Gespräch, und er zeigt uns eine 350er MATCHLESS aus dem Jahre 32, die demnächst restauriert werden soll. Interessant an diesem Museum ist, daß bei den meisten Maschinen Schilder hängen, auf denen man etwas über die Geschichte des Motorrades und über ihre oft recht abenteuerlichen Wege bis in das Museum erfährt.

In MUSSELBURGH, etwa 10 km von EDINBURGH entfernt, nehmen wir für heute Quartier. Länge der heutigen Etappe: 330 km.

2.9.

Immer noch haben wir herrliches Wetter. Wir fahren über die PRINCESS STREET, die Prachtstraße

EDINGBURGHs. zum Schloß. Von hier oben hat man einen herrlichen Blick bis auf die beiden FORTH - Brücken, der alten Eisenbahnbrücke und der modernen, sechsspurigen Straßenbrücke, die den Meeresarm des FIRTH OF FORTH überspannen.

Interessant die alten Kanonen im Schloßhof und die Waffensammlungen im SCOTS ARMS Museum. Schnell geht es auf guten Straßen über DUNDEE weiter auf der A 92 Richtung ABERDEEN. Ziel der heutigen Etappe ist STONEHAVEN. Auf einem hohen, vom Wasser zerklüfteten Felsen im Meer liegt DUNNOTAR CASTLE, ein uneinnehmbares altes Schloß, das man über einen schmalen Fußweg erreichen kann.

In STONEHAVEN finden wir Quartier bei einer alleinstehenden alten Dame, die sich rührend um uns bemüht und die uns erzählt, daß in ABOYNE, etwa 30 km von STONEHAVEN Richtung Norden, morgen HIGHLAND GAMES stattfinden. Da fahren wir natürlich hin, um die einzigartigen Wettkämpfe der Schotten im Steinstoßen, Hammerwerfen, Baumstammsschleudern und Dudelsackpfeifen anzusehen. Nach einer Dose LAGER - Bier (oder waren es mehrere ?) gehen wir zu Bett.

Beim Einschlafen klingt aus dem Nachbarhaus Dudelsackmusik zu uns herüber. Ob da noch jemand für den morgigen Wettbewerb übt ?

Von unseren Erlebnissen auf der Fahrt bis in die Nordspitze Schottlands werde ich in der nächsten Ballhupe weiter berichten.

H. Geitz

Termine:

4. 12.1976 Nikolausfahrt der MFG Köln
Orientierungsfahrt Start 13.00 Uhr
Dorfschänke Gieren, Ahrenshofstr.
Köln-Fühlingen
Ausschreibungen: Friedhelm Feld,
Neußer Landstr. 19, 5000 Köln 71
- 24.12.1976 Heiligabend
- 31.12.1976 bis
2. 1.1976 Pinguintreffen der MFG Köln
(ehem. Eisbären treffen der MFG)
Machtemesmühle/Dasburg
mit Silvesterfeier
29. 1.1977 3. Gespannwinterfahrt (siehe Vor-
ankündigung im Heft)
- 29./30.1.1977 6. Eisbären treffen der MF Mark-
gräflerland beim Gasthaus "Rech-
berger Hof" auf dem Rechberg bei
Haningen (Kr. Lörrach)
- 9./10.6.1977 4. Enzianrallye des MC Sauerland;
Anfragen: Bernd Keggenhoff,
Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2

3. Winter-Gespannorientierungsfahrt des MC Sauerland

Am 29. Jan. 1977 wollen wir wieder in Ergste - Bürenbruch starten. Gefahren wird nach Kartenkopien 1 : 50.000. Im übrigen gelten die bei uns auch sonst üblichen Bestimmungen. Ausschreibungen können umgehend bei Hans-Lothar Reinehr, Dorfstr. 23 in 5860 Iserlohn 9 Rheinen angefordert werden. Es können auch Fahrzeuge mit roten Nummern starten.

Für Unterkunft und Verpflegung ist wieder wie im letzten Jahr zu bekannt günstigen Preisen gesorgt. Da dies aber vorbereitet werden muß, bitten wir die Ausschreibungen bald anzufordern.

Wir wünschen uns schon jetzt gutes Wetter, d.h. so viel Schnee wie Martin Brede und Sohn ihn auf dem Bild haben. Vielleicht wird die Fahrt wieder so schön, daß sogar ein Teilnehmer aus lauter Begeisterung wieder von vorn anfängt und den ersten Buchstaben noch einmal aufschreibt.

HEINRICH RONS DORF

BVDM – Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



HONDA



ZUNDAPP



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

Eine wichtige Neutigkeit

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns die Nachricht, daß die Elefantentreiber Saar in den dort zuständigen Landessportbund aufgenommen worden sind. Mehr über diese wichtige Sache in der nächsten Ballhupe.

Nochmal: Sporterfolge

In der nächsten Ballhupe werden wir eine Liste der Sporterfolge unserer Mitglieder veröffentlichen. Wir bitten nochmals alle Aktiven, uns ihre Erfolge zu melden; am besten wäre eine komplette Landesverbandsmeldung.



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

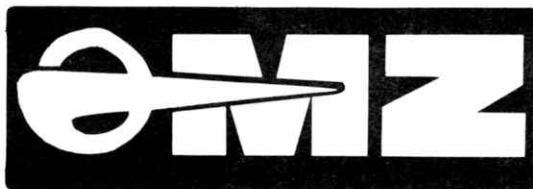
Öle, NGK Zündkerzen, Bosch Artikel

und vieles andere mehr

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

Friedhelm Feld

Motorräder und Zubehör
Bekleidung



-Service

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