

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Lieber Ballhupenleser,

hilfe, hilfe hilfe. Wir sind in der bedauernswerten Lage, viele Artikel zu erhalten und nur einen Teil davon abdrucken zu können. Sogar Artikel der Redaktionsmitglieder fielen dem ominösen roten Stift zum Opfer. Gleichwohl landet keiner der übriggebliebenen Artikel im Papierkorb. Leider steht uns für die Ballhupe nur ein bestimmtes Budget zur Verfügung. Die Ballhupe ist ohnehin der

größte Kostenfaktor der Bundeskasse, finanziert von den Mitgliedsbeiträgen. Einen Ausweg böten lediglich eine Beitragserhöhung, mehr Mitglieder oder Anzeigen – letztere wären der zunächst einfachere Weg. Daher rufen wir alle Mitglieder auf, Anzeigen für die Ballhupen zu besorgen (Anzeigenpreislisten können jederzeit angefordert werden). Wir und Ihr könnten aus der Ballhupe **noch** mehr machen!

red.

Touristik- und n.-g. Sport-Wettbewerbe im BVDM

Sind die „Helden“ müde?

Im Sportjahr 1975 wurden im Touristikwettbewerb 193 Wertungshefte von BVDM-Mitgliedern angefordert. Ganze 55 Hefte wurden dem Bundessportwart zur Auswertung zurückgeschickt.

1976 ging die Zahl der Nennungen auf 99 zurück. Davon sah der Sportwart 44 Hefte zur Auswertung wieder.

Hier erhebt sich die Frage: Was geschah mit den Heften, die ausblieben? Fuhren denn die Leute, die zum Saison-Beginn ein Heft kauften, nicht Motorrad? Oder bewegten sie ihren „Draht“ nur im Schatten des heimatischen Kirchturmes??

Obwohl die Mitgliederzahl des BVDM kontinuierlich steigt und immer neue Ortsclubs zu uns stoßen, geht die Beteiligung zurück.

Woran liegt das?

Liegt es vielleicht an mangelnder Publizierung durch die „Ballhupe“?

Woher sollten Neumitglieder im BVDM sonst erfahren, daß so ein Wettbewerb alljährlich durchgeführt wird.

An der Höhe des Nenngeldes kann es nicht liegen, denn das beträgt seit Bestehen des Wettbewerbes (1971) unverändert 5,- DM.

Möglich ist, daß die seit 6 Jahren nahezu gleichgebliebenen Teilnahmebedingungen (Wertung) einer Überarbeitung bedürfen. Ferner bin ich der Meinung, daß die Siger-ehrung nicht im Rahmen der JHV im Herbst, sondern als separate Veranstaltung, etwa im März, stattfinden sollte.

Über Stellungnahmen seitens der Mitglieder zu diesem Thema würde ich mich freuen.

Erfreulicher sieht es, da von Jahr zu Jahr eine Steigerung der Teilnehmerzahl vorhanden ist, beim n.-g. Sport-Wettbewerb aus.

Er wurde 1974 zum erstenmal ausgeschrieben.

Damals kamen 19 von 48 Teilnehmern in die Wertung. Ebenfalls 48 Fahrer hatten 1976 genannt, 26 davon schickten ihr Wertungsheft zur Auswertung ein.

Allerdings nimmt hier der MC Sauerland eine einsame Spitzenposition ein.

Denn 1974 waren 8 von 12, 1975, 15 von 19 und 1976 18 von 26 der in Wertung gekommenen Teilnehmer Mitglieder des MC Sauerland.

Steigendes Interesse an dem Wettbewerb kommt auch von der MFG Köln, denn 6 ihrer Mitglieder haben sich 1976 plazierte.

Den Namen des größten LV, Rhein-Ruhr (über 350 Mitgl.), sucht man leider vergeblich in der Ergebnisliste...

Sind in den anderen BVDM-Clubs so wenig Leute, die sich für Sport mit Serienmaschinen interessieren?

Zur Wertung des n.-g. Sport-Wettbewerbes möchte ich abschließend sagen: Sie wird 1977 mit Sicherheit zum letztenmal in der jetzigen Form zur Anwendung kommen. Die Praxis hat gezeigt, daß die mit sehr viel gutem Willen von Günter Wuttke ausgearbeitete Wertung den bei Veranstaltungen weniger erfolgreichen Leuten kaum eine Chance für eine gute Platzierung im Endklassement einräumt.

Ein Lichtblick in Bezug auf den n.-g. Sport, der ja nicht den Besitz einer teuren Rennmaschine voraussetzt, sondern mit jeder normalen Serienmaschine erfolgreich betrieben werden kann, ist die 1977 erstmalig durchgeführte BVDM-Orientierungsmeisterschaft. Die Ausschreibung findet ihr an anderer Stelle dieses Heftes.

Um einen zusätzlichen Anreiz zu bieten, werden 1977 Clubwertungen ausgeschrieben. Beim Touristikwettbewerb werden unabhängig von der Gesamtteilnehmerzahl die fünf besten Teilnehmer eines Clubs gewertet. Ihre Punktezahlen werden addiert. Zur Teilnahme an der Clubwertung sind mindestens drei Fahrer erforderlich. Die Auswertung erfolgt automatisch, eine Nennung braucht nicht abgegeben zu werden.

BVDM-Touristikwettbewerb 1976

Der Gewinner des BVDM-Touristikwettbewerbs 1976 heißt Wolf-Georg Rohde (20, Student), besser bekannt unter dem Markennamen „Wuffi“.

Er trieb seinen fernöstlichen Vierzylinder zweimal nach Italien. Einmal bis in die Spitze des „Spaghetti-Stiefels“ nach Bova-Marina. Interessieren würde mich, wieviel „Mafia-Torten“, sprich Pizza, er da den Garaus gemacht hat.

Weitere Reiseziele waren Interlaken und Einsiedeln in der Schweiz, die Enzian-Rallye des MC Sauerland im Zillertal/Tirol und noch eine Reihe anderer BVDM-Veranstaltungen. Mit seiner Maschine hatte er keinerlei Probleme.

Wolfgang Junge (20, Schüler) aus Bochum wurde 2. Sieger.

Er sammelte seine Punkte auf Reisen nach England, Dänemark und den Niederlanden. Fast die Hälfte seiner Punkte holte er bei einer Rundreise, wo er seine „Bajuwarische“ erst nach Anderstorp zur Swedish TT und von dort mit einem „Umweg“ über Korfu/Griechenland ohne technische Schwierigkeiten wieder nach Bochum „boxte“.

Den 3. Platz errang Siegfried Kalweit (33, Universalfräser) aus Mülheim/Ruhr.

Bei der n.-g-Clubwertung werden die besten drei Fahrer gewertet, die Mindestteilnehmerzahl beträgt zwei Fahrer. Alles andere läuft analog der Touristik-Clubwertung ab. Für 1976 wurden nachträglich diese Wertungen durchgeführt.

Bernd Keggenhoff
Bundessportwart

PS:

Wertungshefte für Touristik- und n.-g. Sportwettbewerbe 1977 können bei mir angefordert werden. Das Nenngeld beträgt pro Heft 5,— DM.

Meine Anschrift: Bernd Keggenhoff,
Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2
Bankverbindung: Volksbank Sundern
Nr. 516 021 401 (BVDM) Blz 464 626 40

Zu Beginn fuhr er eine 125er (günstiger Klassenfaktor) bayerischen Ursprungs. Als nach 6000 km Laufleistung ein KW-Lager seinen Dienst quittierte, stieg er auf eine Japanerin gleichen Hubraums um. Von dieser schrieb er in sein Wertungsheft: Und läuft, und läuft und . . . Und so schnurrte er nach Paris, kletterte bei der Enzian-Rallye in den Tiroler Alpen herum und war fast bei jeder touristischen Veranstaltung von BVDM-Clubs dabei.

BVDM ng-Sportwettbewerb 1976

Der Sieger im ng-Sportwettbewerb heißt, wie in den Vorjahren, auch 1976 wieder Manfred Paehr. Als „Orientierungskönig“ ging er sechsmal als erster bei Orientierungsfahrten durchs Ziel und holte dabei den Löwenanteil seiner Punkte.

Seine Karriere begann er als 16jähriger im Seitenwagen der KS seines Vaters. Mit seinem jugendlichen Alter von 39 Jahren wird der Motorradsportnachwuchs auch in Zukunft von seinem Können und seiner Erfahrung profitieren.

Wer kennt ihn nicht, den „KS-Haudegen“ Hans-Lothar Reinehr. Der 36jährige Spannungsspezialist erfuhr sich seinen zweiten Platz hauptsächlich bei Orientierungsfahrten.

Wie auch die beiden ersten holte sich der drittplatzierte, Jürgen Prass (21 Jahre), den Hauptanteil seiner Punkte bei Orientierungsfahrten.



Die Sieger des Jahres 1976 auf einem Bild: Links der Touristikgewinner Wuffi Rohde, MFG Köln (gleichzeitig 7. im ng-Sportwettbewerb); rechts Manfred Paehr, MC Sauerland (gleichzeitig 17. des Touristikwettbewerbs), der den ng-Sportwettbewerb bereits zum drittenmal hintereinander gewann. (Foto: Werner Sprave)

Hans-Lothar Reinehr
(als er noch jung und schön war)
2. Platz
ng-Sport



Wolfgang Junge
2. Platz
Touristik



Siegfried Kalweit
3. Platz
Touristik



Jürgen Prass
3. Platz
ng-Sport

Ergebnisliste BVDM-Touristikwettbewerb 1976

Pl. Name	Maschine	LV	Punkte
1. Rohde, Wuffi	Honda CB 550 F 1	MFG Köln	10024,2
2. Junge, Wolfgang	BMW R 75/6	Rhein-Ruhr	9430,6
3. Kalweit, Siegfried	Yamaha RD 125	MC Hilden	8397,0
4. Braun, Lothar	BMW R 75/5 + MZTS250	MFG Köln	8249,3
5. Prass, Jürgen	BMW R 75/5	MC Sauerland	7804,5
6. Emmrich, Lothar	Yamaha RD 250	Rhein-Ruhr	7780,5
7. Bosse, Michael	BMW R 26/1	Elef.-Treiber-Lippe	6610,5
8. Teuschel, Jürgen	Honda CB 500 F	Einzelmitglied	6202,4
9. Lachmann, Rudolf,	Zündapp KS 601 SW	Franken	5760,6
10. Schumacher, Klaus	Moto-Guzzi V 7 SW	UTMC	5630,3
11. Schröder, Ingo	Honda GL 1000	MFG Köln	5373,5
12. Braune, Peter	Yamaha RD 250	MFG Köln	5287,8
13. Reinehr, Hans-Lothar	Zündapp KS 601 SW	MC Sauerland	5272,3
14. Scholz, Herbert	Honda CB 450 K 1	Elef.-Treiber-Lippe	5088,5
15. Obergefell, Jörg	Yamaha RD 350	MC Hilden	4536,3
16. Bierhoff, Konrad	BMW R 60/5	MC Sauerland	4395,2
17. Paehr, Manfred	Yamaha RD 400	MC Sauerland	4216,8
18. Thiel, Thomas	Moto-Guzzi V 7 Sport	Weserstein	4158,3
19. Wirth, Heinz-Peter	Maico MD 250	MFG Köln	4090,8
20. Brede, Barbara	Yamaha RD 250	MC Sauerland	4045,8
21. Keggenhoff, Bernd	BMW R 75/5	MC Sauerland	4017,1
22. Brede, Martin	BMW R 90/6	MC Sauerland	3607,8
23. Feld, Friedhelm	MZ ES 250/2 SW	MFG Köln	3513,7
24. Linke, Günther	Moto-Guzzi California	MC Sauerland	3282,6
25. Wolf, Frank-Michael	BMW R 69 S SW	Lüneburger-Heide	3269,1
26. Loose, Artur	BMW R 69 SW	Rhein-Ruhr	3254,6
27. Weischet, Bernd	Triumph-Trident	Rhein-Ruhr	2955,0
28. Knoll, Friedrich	BMW R 51/3	MF Markgräflerland	2879,4
29. Ziereisen, Karl	BMW R 60/6	MF Markgräflerland	2757,9
30. Schulte, Heinz	MZ ETS 250 SW	MC Sauerland	2735,1
31. Wuttke, Günter	BMW R 75/5	Elef.-Treiber-Lippe	2700,9
32. Keune, Ulrich	BMW R 75/5	MC Sauerland	2551,6
33. Schirmer, Herbert	BMW R 60/6	MC Sauerland	2149,2
34. Schulwitz, Wilfried	Yamaha RD 350	Rhein-Ruhr	2130,4
35. Dörnfeld, Wolfgang	MZ TS 250	MFG Köln	1959,8
36. Orlowski, Horst	Moto-Guzzi V 7	Rhein-Ruhr	1905,4
37. Hofmann, Eike	BMW R 90/6	UTMC	1716,3
38. Schumacher, Annelie	MZ TS 250	UTMC	1682,2
39. Bayer, Anton	BMW R 50	UTMC	1553,1
40. Gröner, Helmut	BMW R 51/3	UTMC	1205,3
41. Schütz, Hans-Werner	BMW R 90/6	MC Sauerland	1019,0
42. Laudanski, Peter	MZ ETS 250	Rhein-Ruhr	921,2
43. Dünnwald, Franz-Josef	BMW R 60/6	MFG Köln	823,5
44. Bodora, Werner	BMW R 60/6	Lüneburger-Heide	759,0

Erfolgreichste Dame: Barbara Brede
Club mit der stärksten Beteiligung:

MC Sauerland 4045,8
MC Sauerland 12 Teiln.

Erfolgreichster Club (Addition der Punkte der besten fünf Fahrer; mindestens 3 Teilnehmer):

1. MFG Köln	33025,6
2. MC Sauerland	25734,6
3. Rhein-Ruhr	2551,1
4. Elef.-Treiber-Lippe	14399,9
5. UTMC	11787,2

Ergebnisliste BVDM ng-Sportwettbewerb 1976

Pl. Name	Maschine	LV	Punkte
1. Paehr, Manfred	Yamaha RD400+KS601SW	MC Sauerland	222,8642
2. Reinehr, Hans-Lothar	Zündapp KS 601 SW	MC Sauerland	176,8329
3. Prass, Jürgen	BMW R 75/5	MC Sauerland	165,5975
4. Sprave, Werner	Maico MD 250	MC Sauerland	139,3130
5. Schulte, Manfred	Hercules K 50	MC Sauerland	138,3552
6. Bange, Otmar	Yamaha XS 500	MC Sauerland	135,7669
7. Rohde, Wuffi	Honda CB 550 F 1	MFG Köln	123,6803
8. Bröcker, Detlev	BMW R 69 S SW	MC Sauerland	119,2490
9. Keggenhoff, Bernd	BMW R 75/5	MC Sauerland	91,6288
10. Teuschel, Jürgen	Honda CB 500 F	Einzelmitglied	802859
11. Brede, Barbara	Yamaha RD 250+M.-G.V7	MC Sauerland	77,3501
12. Brede, Martin	BMW R 90/6+M.-GuzziV7	MC Sauerland	72,7684
13. Feld, Friedhelm	MZ ES 250/2 SW	MFG Köln	72,2865
14. Braun, Lothar	MZ 250+BMW R 75/5	MFG Köln	55,9700
15. Bail, Dieter	Honda CB 400 F	MC Sauerland	52,7919
16. Obergefell, Jörg	Yamaha RD 350	MC Hilden	48,1495
17. Braune, Peter	Yamaha RD 250	MFG Köln	37,6642
18. Sommer, Josef	Yamaha RD 250	MC Sauerland	35,7729
19. von Elstermann, Peter	Maico MD 250	MFG Köln	26,0990
20. Senger, Wolfram	Honda CB 450	MC Sauerland	21,9965
21. Linke, Dieter	Ural SW	MC Sauerland	13,3203
22. Schulte, Heinz	MZ ETS 250 SW	MC Sauerland	10,9768
23. Dörnfeld, Wolfgang	MZ TS 250	MFG Köln	10,7363
24. Schirmer, Herbert	BMW R 60/6	MC Sauerland	10,3035
25. Schütz, Hans-Werner	BMW R 90/6	MC Sauerland	3,8067
26. Keune, Ulrich	BMW R 75/5	MC Sauerland	3,6109

Erfolgreichste Dame: Barbara Brede

MC Sauerland 77,3501

Club mit der stärksten Beteiligung:

MC Sauerland 18 Teilnehmer

Erfolgreichster Club (Addition der besten drei Fahrer; mindestens 2 Teilnehmer):

1. MC Sauerland	565,2946
2. MFG Köln	251,9368

Schwarzpulver-Rallye 1977 – ein Erfahrungsbericht

Tja, eigentlich weiß ich auch nicht so genau, was mich dazu veranlaßte, ausgerechnet im tiefsten Winter, nach 5 Jahren erfolgreicher Abstinenz, erneut wieder zur Schwarzpulver-Rallye zu melden.

Vielleicht war es das relativ gute Abschneiden 1972 oder die funkelnagelneue XS 650 in der Garage, ein Gerät, welches laut Tests von **Hooby**, **PS** und **Motorrad** als äußerst robust und zuverlässig gilt. Und nicht zuletzt

dieser Tests wegen entschloß ich mich dann auch zum Kauf dieser Maschine. Ein relativ günstiger Preis tat das Übrige. In der Woche vor der Rallye bereitete ich mein Moped dann auch sorgfältig auf die ihm bevorstehende Prüfung vor. 1972 war ich noch mit einer 50 ccm Zündapp gestartet, und zwar pünktlich auf die Minute. In diesem Jahr war der Start auf frühestens Freitag Nachmittag 16 Uhr festgelegt. Da ich aber ja dieses Mal fast 10 mal soviel PS unterm Hintern hatte als damals, machte ich dieses Mal voller Optimismus erst um 21.30 Uhr auf die Strümpfe. Außerdem war die Wertungsstrecke dieses Jahr auf 1500 km begrenzt, und 1500 km was ist das schön? Pah, eine Kleinigkeit! Sitz ich doch auf einer Arschbacke ab! Dachte ich!!!

Alles fing damit an, daß der Mainzer Wetterfrosch des ZDF etwas von überwiegend trockenen quakte, worauf ich mich entschloß, meinen Balstaff erst einmal in der Packtasche zu lassen. Es war geplant, die Strecke Essen-Hamburg, Hamburg-München, München-Stuttgart, Stuttgart-Hammelbach/Odw., zu fahren. Bereits in Gelsenkirchen öffnete Petrus die Schleusentore und zwang mich zum ersten außerplanmäßigen Aufenthalt. Es sollte nicht mein letzter bleiben!

Am Kamener-Kreuz zeigte der Tacho plötzlich nicht mehr an, weil sich die Überwurfmutter am Antrieb gelöst hatte (Vorher mit Wasserpumpenzange festgezogen!). Also anhalten und festschrauben. 10 km weiter zeigte auch das Ölthermometer nichts mehr an, denn der Fühler vom Geber hatte sich sang- und klanglos verabschiedet. Diagnose: avibriert. Auf der Höhe von Oldenburg zeigte der Tacho erneut nicht an. Der pfiffige Leser ahnt es bereits: gleiche Diagnose, gleiche Therapie.

Ohne weitere Zwischenfälle erreichte ich die Hansestadt. Ein Blick aufs Thermometer ließ mich frösteln, - 2 °C. Also schnell den Kontrollstempel besorgt und wieder in Richtung Binnenland. So gings mit 160 km durch die Lüneburger Heide. Doch plötzlich war es völlig dunkel um mich her. Die Glühfäden der H 4-Birne (beide) hatten ihre Geister abgegeben. Und da Petrus das alles besonders lustig fand, ließ er es kräftig schneien. Ich tastete mich also mit Standlicht zum nächsten Parkplatz und begann im Lichte meiner

Taschenlampe meinen Scheinwerfer zu sezieren. Jeder der das nachts, bei Kälte und Schneetreiben schon einmal gemacht hat, weiß, welch besonderes Vergnügen dies ist. Danach passierte bis zum Harz seltsamerweise nichts.

Plötzlich jedoch gab es einen Knall, irgend etwas flog mir ziemlich hart vor mein Visier und ich brachte die Kiste nur mit größter Mühe wieder unter Kontrolle. Zu meinem Erstaunen stellte ich fest, daß meine Windscheibe in der Mitte durchgebrochen war. Gelobt sei der Erfinder der Integralhelme, da ich ansonsten ziemlich alt ausgesehen hätte. Auf der Höhe von Fulda bekam ich dann zu spüren, daß das Wasser des Yamahafahrers schlimmster Feind ist. Die XS weigerte sich standhaft, auch nur einen ihrer ansonsten wunderschönen Töne von sich zu geben. Also auf den Seitenstreifen, Gepäck ab, Tank runter, und siehe da, die kleinen blauen Funken sprangen überall da, wo sie nicht springen sollten. Ursache: Wasser in den Zündspulen, Wasser in den wasserdichten NGK-Zündkerzenstecker. Ich muß sagen: Es war eine recht reuchte Angelegenheit. Also wurde das Baby erst einmal trocken gelegt, und München und Stuttgart aus dem Terminkalender gestrichen. Statt dessen ging es von Würzburg aus direkt nach Hammelbach. 3 km vor Hammelbach war dann auch das Ölthermometer avibriert, und ich hatte sage und schreibe 500 km weniger gefahren als mit der guten alten 50er. Wer will es mit verübeln, daß ich vor Wut zitternd bei der Schießübung am Sonntag mehr Löcher in die

Luft als in die Scheibe schoß? So kam ich auch diesmal wieder unter die besten 10. Nur diesmal von hinten! Im Gesamtergebnis meiner Klasse landete ich auf dem 27. Platz von 30 Teilnehmern. Es tröstete mich enorm, daß ich die beste Yamaha war. Ich weiß nicht wie viel gemeldet hatten, aber angekommen sind nur 2, in der Klasse bis 250 ccm, man höre und staune, sogar nur eine.

Eine Gelenkentzündung am linken Fuß sowie eine vergessene Armbanduhr rundeten das Bild ab. Nachdem ich mir überlegt hatte, ob ich die XS verkaufen, verschrotten oder in der Luft zerfetzen sollte, bin ich zu folgendem Ergebnis gekommen: Ich werde

mich mit ihr zusammenraufen und versuchen, ein Motorrad aus ihr zu machen. Sollte mir das wider Erwarten gelingen, werde ich

es Euch wissen lassen.

Djordjie!

Georg Pellenz

JHV des MC Sauerland

Am 12. März hatte der Motorradclub Sauerland seine diesjährige Jahreshauptversammlung.

Der 1. Vorsitzende Bernd Keggenhoff konnte 60 Mitglieder und über 30 Gäste begrüßen. Außerdem begrüßte er recht herzlich den 2. BVDM Vorsitzenden, Herrn Wolf-Georg Rohde und einige Freunde der MFG Köln und des MC Hilden.

In seinem in knapper Form gehaltenen Jahresbericht konnte B. Keggenhoff für den MC Sauerland eine in jeder Hinsicht recht erfreuliche Bilanz ziehen.

Sportwart Dieter Bail berichtete von einer erfolgreichen Saison der aktiven Motorrad-sportler des MC Sauerland.

Einen gesunden Kassenbestand spiegelte der Bericht des Schatzmeisters Manfred Paehr wieder, so daß der Club nun einige seit langem gewünschte Anschaffungen machen kann.

Bei den turnusmäßig anstehenden Wahlen zum Vorstand wurde der bisherige 1. Vorsitzende Bernd Keggenhoff einstimmig wieder gewählt.

Ebenfalls mit überwältigender Mehrheit wurden Sportleiter Dieter Bail und Schatzmeister Manfred Paehr in ihren Ämtern erneut bestätigt.

Neu in den Vorstand wurde Jürgen Prass als Schriftführer gewählt. Zum Trialreferenten wurde Karl-Fritz Aster gewählt.

Nun wurden die Clubmeister und erfolgreichsten Sportfahrer geehrt. In der N.J.-Sport Clubmeisterschaft gab es 8 Pokale. Und zwar:

1. Jürgen Prass	75,7	Punkte
2. Hans-Lothar Reinehr	70,9	Punkte
3. Manfred Paehr	70,9	Punkte
4. Manfred Schulte	65,8	Punkte
5. Otmar Bange	62,8	Punkte
6. Werner Sprave	61,9	Punkte

7. Detlev Bröcker 48,2 Punkte

8. Alfred Bley 47,8 Punkte

An der Meisterschaft beteiligten sich 39 Clubmitglieder

Gewinner des Wanderpokals im Touristik-sport wurde ebenfalls

1. Jürgen Prass 7804,5 Wertungsp.

2. Hans-L. Reinehr 5272,3 Wertungsp.

3. Konrad Bierhoff 4395,2 Wertungsp.

Hier beteiligten sich 12 Mitglieder.

In der Trial-Clubmeisterschaft gab es folgende Sieger:

1. Franz Schliwka 32 Punkte

2. Theo Köhle 29,7 Punkte

3. Dieter Schlinkmann 22 Punkte

Auch hier gab es 12 Bewerber.

Für seinen nimmermüden Einsatz als Helfer bei Veranstaltungen des MC Sauerland und des BVDM bekam Horst Simon einen von Lothar Reinehr gestifteten Pokal.

Den Wanderpokal für den erfolgreichsten Lizenzfahrer 1976 konnte Wilfried Schneider mit nach Hause nehmen.

Helmut Wüstenhöfer (WÜDO), Peter Dyrdra und Werner Sprawe wurden für ihre Leistungen im Lizenzsport ebenfalls mit Ehrenpreisen bedacht.

Nachdem der Punkt „Verschiedenes“ der Tagesordnung „abgehakt“ war, zeigte Martin Brede noch einige Filme von Motorradsportveranstaltungen und von der letzten ENZIAN-Rallye des MC Sauerland. Dabei mußte man einige Leute festhalten, damit sie nicht unmittelbar ins schöne Zillertal fahren.

Der nun anschließende „gemütliche“ Teil der JHV dauerte bei kleinem, aber unentwegtem Kreis bis gegen 5 Uhr morgens und soll anstrengender als der offizielle Teil gewesen sein.

Asbach

Die deutsche Motorradindustrie . . .

Die deutsche Automobilindustrie geriet nach 1973 in eine schwere Krise mit starkem Umsatzrückgang. Die ungünstige Währungssituation zeichnete zudem ein schwarzes Bild für den Export.

Doch drei Jahre später ist die Branche aus dem Ärgsten längst wieder heraus. Die vierradrigen aus Wolfsburg und München, aus Köln und Rüsselsheim rollen wieder. Dank mutiger und konsequenter Modellpolitik steht das scheinbar bereits zum Sterben verurteilte niedersächsische Werk in voller Blüte. Das Kaninchen vermochte, wozu der Käfer nicht mehr in der Lage war. Deutsche Automobile zählen wieder etwas — auch im diffizilen Exportmarkt.

1974 aber mag sich so manch ein Automobil-Manager die Situation des Zweiradmarktes für seine Branche herbeigesehnt haben. Seit Ende der sechziger Jahre boomt es — selbst nach dem Ölschock setzte nur kurz ein leichter Umsatzrückgang ein, danach schon wieder ein Superboom.

Und so boomt sich eine Branche, die den Automobilgiganten produktionstechnisch problematisch erscheint und zu wenig Umsatz bringt, seit einigen Jahren enorme Gewinne zusammen. Und während sich die deutsche Automobilindustrie wieder hochpöppelt, schläft ihr zweirädriges Pendant seinen gerechten Dornröschenschlaf.

Beharrlich verschließt sich die Zweiradindustrie deutscher Kaufmannskunst; es macht eher den Eindruck, Kaufmannsunlust ließe vorzügliche Techniker versauern.

Die Modellpolitik einiger Hersteller ist an Biederkeit und unentschlossenen oder verwirrten Entscheidungen kaum zu übertreffen.

Da werden bei Hercules und Zündapp seit Jahren 125er mit erstaunlicher Literleistung und Schmalbrüstigkeit auf dem Markt geführt — verkauft wäre zuviel gesagt. Verkaufen läßt sich nämlich nur das, was der Markt verlangt. Dies scheint den Süddeutschen nicht bekannt zu sein, sonst hätten sie diese Modelle höchstens als Zierde oder Abrundung in ihrem Programm. Getreu der Devise „Wir haben ein Fahrwerk und einen Motor dieser Klasse“ wurden diese 125er jahrelang als Spitzenmodelle angeboten.

Doch irgendwann erkannte man sogar, daß die japanische Invasion nicht ohne Gründe alles niederwalzte und nahm die Mittelklasse in das Fadenkreuz der Überlegungen. Was als erstes dabei herauskam, spottet — kaufmännisch — jeder Beschreibung. Als anderswo der Wankel längst wieder in der Schublade verschwand, propagierte man hierzulande die neue, wankelhafte Mittelklasse. Daß dieses Motorrad am Markt vollkommen vorbeikonzipiert wurde, konnte man zwar bereits damals erkennen, doch bekannte man sich bei Herkules lange zur Wankel-Markthoffnung. Interessant die Parallele zu den 125ern: „Motor ist vorhanden, Fahrwerk kriegen wir schon zusammen.“ Wer weiß was Sachs Hercules noch alles unterjubeln wird . . .

Schließlich war man aber doch des Denkens nicht ganz unkundig. Eine Zweizylinder Modellreihe mit 250/350 ccm geistert seit Jahren in den Konstruktionsbüros herum. Die Wankelpleite und eine Wasserkühlung ließen die „Japaner imitiert ich nicht“-Einstellung doch so weit zurücktreten, daß auf der IFMA '76 sogar Prototypen dieser Reihe zu bewundern waren. Entscheidungsfreudig und kaufmännisch wie produktionstechnisch versiert unsere Zweiradindustrie nun einmal ist, kommen diese Modelle vielleicht schon Ende dieses Jahrzehnts auf den Markt. Können wir ihnen nach Ford Fiesta-Art zujubeln: „Wer zuletzt imitiert, imitiert am besten“?

Aus Pfäffingen kommt eine 250er, die sogar bereits auf dem Markt ist. Man habe Achtung vor dem Mut, eine 250er auf den harten Mittelklassemarkt zu werfen, die aus einer Bastlerbude kommt. So ist es nicht verwunderlich, daß auch dieses Modell längst nicht den Käufervorstellungen entspricht, weswegen man von Marktanteilen nicht reden sollte.

Freilich haben die Deutschen ein Paradeferd: BMW. Produktion randvoll ausgelastet, solide Gewinne. Eines stimmt bei BMW sicherlich: Der Markt für BMW-Modelle ist da. Da zudem die Nachfrage das Angebot noch übersteigt, kann man sich sogar Preise erlauben, von denen ostasiatische Manager träumen. Dennoch sinkt der Marktanteil von BMW, da man nicht bereit ist, Nägel mit

Köpfen zu machen. Technik und Macht sind da, sogar ein paar gar nicht schlechte Kaufleute. Dennoch: Bis heute keine neuen Modelle in Sicht, keine Weichenstellung für die Zukunft. Bei BMW denkt man wohl ähnlich wie anderswo in Bayern: „Wir haben ein Fahrwerk und einen Boxer, also bauen wir.“ Sie können bauen, weil im Gegensatz zu anderswo in Bayern ein Markt für die Modelle vorhanden ist. Noch.

Wie freudig stimmen da die Meldungen über die geplanten Investitionen in den Spandauer Werken. Es bleibt zu hoffen, und abzuwarten, was daraus gemacht wird. Ansonsten wird BMW in zehn Jahren wohl das darstellen, was heute Harley Davidson bereits ist: Ein technischer Outsider, der sich nur noch an ganz bestimmte Leute verkaufen läßt.

Neuentwicklungen scheinen allen deutschen Herstellern zu teuer zu sein. Man sollte den verantwortlichen Leuten eine Reise in das marode, krisengeschüttelte Italien spendieren. Die Palette der dortigen Zweiradindustrie reicht von der supergenauen Japan-Imitation bis zu völlig eigenständigen Entwicklungen. Nur eine unglaublich schlampige Exportpolitik der Italiener verhindert den durchschlagenden Erfolg, den sie zu Hause verzeichnen, auch auf dem deutschen Markt. Ein besonders starkes Stück leistete sich die einheimische Branche in der leidigen Versicherungsgeschichte. Grenzenlose Naivität und ein Schuß auf den Gegner, der nach hinten losging, werfen ein besonderes Licht auf unsere Zweiradwerke.

In der geplanten Umstellung von Hubraum auf PS sah man eine Riesenchance, den Japanern eins auszuwischen. Flugs setzte man sich mit dem HUK-Verband an einen Tisch und brütete das vermeintliche Ei des Kolumbus aus. Statt der vom HUK-Verband zunächst vorgeschlagenen 10 PS-Staffelung kam man auf die eigenartige 10, 17, 27 und 50 PS Einteilung.

17 PS war seit jeher die Obergrenze der 125er. Da man hierzulande eben diese 17 PS baute und eine weitere Leistungsentwicklung unerwünscht war, andererseits aber eine stärkere 125 aus Fernost gefürchtet wurde, setzte man diese merkwürdigen 17 PS fest. Den tollsten Coup glaubte man in der nächsthöheren Klasse gelandet zu haben. Während japanische Ingenieur (und Kaufmanns-) kunst

die 250er auf 30 PS und darüber getrieben hatte, beschieden sich Maico und Wankel mit 27 PS. Klug, wie man war, dachte man sich, daß kein Mensch für 30 PS die Versicherungsprämien einer 500er zahlen würde. Über diesen 27 PS war sowieso alles egal. Für die 600er eine Extraklasse bis 40 PS einzurichten, erschien BMW uninteressant – zumal sie sich sagen lassen mußten, daß gerade in einer solchen Klasse die Schadensstatistiken besonders düster aussahen.

Freilich hatte man bei diesen seltsamen Rechnungen etwas vergessen: die Japaner und ihre Flexibilität. Während in Deutschland lange gezögert und gebrütet wird, trifft man sich in Japan an einem Nachmittag in der Vorstandsetage. Die neuen 250er werden ab sofort mit 27 PS gebaut, obendrein erdreistet man sich, für die alten Modelle Umrüstsätze anzubieten. Überhaupt: Die Modellpaletten werden auf die neuen Versicherungsklassen zugeschnitten – und hier erweist sich deutsche Naivität als Bumerang. Japanische Kapitalisten wie flinke sozialistische Genossen bauen 17 PS Maschinen mit Hubraum und Drehmoment. Frage: Welcher Verrückte kauft jetzt noch eine von den erheblich teureren und schmalbrüstigeren deutschen 125ern? Sicher, es gibt noch Zuverlässigkeitsfahrer der 125er Klasse...

Ähnliches gilt auch für die 27 PS Klasse, wo die Japaner (und Italiener) bereits jetzt 350

und 400 ccm Maschinen anbieten.

Das Tectelmechtel der Zweiradwirtschaft mit den Versicherungsunternehmen hatte gleichwohl noch eine weitere, bezeichnende Folge. Den Versicherungen war klar, daß seitens der Zweiradindustrie gegen ihre geplanten Erhöhungen kein allzu starker Protest zu erwarten war.

Die neuen Prämiensätze waren seit langem bekannt. Bereits im „Handelsblatt“ vom 8. 7. 1976 wurden Zahlen genannt, die später in der „PS“ erschienen und heute Realität darstellen. Davon wußte auch die Zweiradindustrie. Doch ihre Einstellung dazu wirft ein zweifelhaftes Licht. Im „Handelsblatt“ gleichen Datums ist zu lesen: „Die Interessenlagen der Versicherer und der deutschen Zweiradhersteller sind indes gar nicht so divergent...“ Weitere Kostprobe: „Nach Meinung der Versicherer würden auch die deutschen Produzenten bis zu 17 PS in der

Praxis weniger stark betroffen, als dies zunächst den Anschein hätte. Vielfach, so diese Meinung, würden Motorräder ohnehin nur in der Sommersaison gefahren ...“ Diese Ansicht ist mehr als erstaunlich, weiß doch jedermann, daß dies mehr auf die schweren als auf die kleinen Motorräder zutrifft. Wieviel unsere 17 PS-Bauer allerdings von Marketing verstehen, kann man in jüngerer Zeit an einer Anzeigenserie sehen, in der ausgerechnet diese 125er als Freizeitmotorräder für Autobesitzer profiliert werden sollen – aber das erklärt immerhin die Sommersaison. Zur Krönung aber noch folgendes Zitat: „Auf der anderen Seite dürfte die deutsche Zweiradindustrie nicht so stark betroffen werden, da der Absatz von exklusiven, schweren Maschinen wegen des gut betuch-

ten Kundenstammes relativ preisunempfindlich ist.“ Kaufmännisch gesehen stimmt's. BMW (nur die können gemeint sein) kann nicht nur hohe Preise fordern, sondern auch mit Gelassenheit horrenden Versicherungsprämien entgegensehen. Die billigeren japanischen Produkte werden mehr damit zu kämpfen haben ...

Fazit des Versicherungsdramas: Naivität, kein Sinn für Zukünftiges, der Wunsch, die Japaner zu schädigen stärker als der Wunsch nach einem florierenden Markt.

Nach all dem bleibt nur noch die mißtrauische wie resignierende Frage: Deutsche Motorradindustrie, quo vadis?

Wolf G. Rohde

SFC-Rur-Inde e. V. im BVDM

In einer Zeitschrift für Motorradfahrer dürfte man das Wort „Auto“ eigentlich nicht erwähnen, aber Ausnahmen bestätigen die Regel, und in diesem Falle muß es sein. Denn zuerst waren es Autofahrer, welche total die Orientierung verloren hatten und zur Erleichterung der Suche nach eben dieser sogenannte Orientierungsfahrten veranstalteten, nachdem sie sich zu einer Interessengemeinschaft, dem sogenannten SFC zusammengeschlossen hatten (1971).

Einige Motorradfahrer betrachteten deren seltsames Treiben aus der Entfernung: da wurden Schilder gebastelt, Pokale gekauft und Strecken ausgetüftelt. Auch waren sie über verwandtschaftliche Bande miteinander verknüpft; einigen wird sicher schon aufgefallen sein, wie oft der Name „Breuer“ bei uns vertreten ist.

Die Clubchronik überliefert nicht den Namen des Denkers, der sich ausdachte, ob ähnliches nicht auch für Motorradfahrer möglich sein könnte. Im weiteren stellte sich heraus: es kann.

Im April 1975 wurde die Motorradabteilung des SFC aus der Taufe gehoben. Die Tauffeier fand in Form einer Orientierungsfahrt statt, welche die Autofahrer versuchsweise veranstalteten. In der ebenso feuchten wie

fröhlichen Verlängerung wurde der Handel abgeschlossen. Die Ori fand erstaunlichen Anklang: a aus nah und fern (vorzugsweise natürlich aus nah) sah man die Zweiräder anfahren, um das in unseren Breiten noch nie dagewesene zu bestaunen und zu testen. Jeder hatte ein beachtliches Strafpunktekonto und alles lief nach der Devise: sie trugen seltsame Gewänder und fuhren wild durcheinander!



Auf jeden Fall hatte die Sache Spaß gemacht und verlangte nach Vervollkommen. Diese läuft jetzt auf vollen Touren. Von den 110 Mitgliedern unseres Clubs wird zwar die entschiedene Mehrheit von vierrädrig Bewaffneten gestellt, aber die armen Jungs sind bei den hiesigen Genehmigungsbedingungen froh, ab und zu für uns Durchgangskontrollen machen zu können, um überhaupt noch etwas mit Orientierungsfahrten zu tun zu haben. Die Aktivität liegt, na, sagen wir zu 80 % auf unserer Seite. Logisch, daß wir ganz besonders stolz sind, wenn wir ihnen unsere Pokale vor die Nase setzen können. Die Frustration erreicht ihren Höhepunkt, wenn wieder mal die schaurige Kunde von

Materialschlachten und Sonderetappen in Steinbrüchen etc. durchdringt. Wir Motorradfahrer werden diese Entwicklung zu verhindern suchen. In unserem Club ist für so etwas noch niemals Platz gewesen, und so soll es auch bleiben. Zum Glück brauchten wir uns bisher über so etwas nicht zu beklagen; nur der Nikolaus brachte uns im letzten Jahr keine Schokolade, sondern nur einen Sack voll Schlamm. Trotzdem hat es Spaß gemacht und wir haben uns köstlich über die Schlammgesichter amüsiert, denn schließlich kann man auch in Köln nicht die Sonne beschwören!

Das Wichtigste für uns ist der Spaß an der Freude und daß wir alle zusammen etwas Positives erleben. Aus diesem Grunde haben wir uns unter Aufbietung aller unserer Kräfte (finanzielle, physische und moralische) dazu durchgerungen, ein kleines, aber feines Motorradfahrertreffen zu veranstalten.

— Jetzt wird Sokrates (Heft 1/77) zwar die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, aber wir sitzen abends gerne zusammen und erzählen Latein. Ich weiß aus Erfahrung, wie schön es ist, wenn einem die Tränen die Backen herunterkullern vor lauter Lachen; uns wäre viel Spaß verlorengegangen, wenn wir uns nicht ab und zu aufgerappelt und irgendein Treffen gestürmt hätten. Außerdem fühle ich, die Verfasserin, mich bei meiner Ehre gepackt, wenn Motorradmädchen mit Nilpferden verglichen werden. Ich finde, daß sich unsere Mädchen noch überall blicken lassen können. Zum Thema Treffen möchten wir weiterhin bemerken, daß bei uns im vorigen Jahr auch gesoffen worden ist, aber kei-

ner ist aus der Rolle gefallen, die ganze Stimmung war außerordentlich heiter. Dem Sokrates wäre zu empfehlen, doch einmal ein Treffen auszurichten und alle Rechnungen zu bezahlen, die hinterher auf den Tisch flattern.

Vielleicht überlegt er sich dann noch einmal, ob mit einem Treffen das große Geld gemacht werden kann. Wir möchten ihn und all die anderen Zweifler hiermit herzlich einladen. — Auch in diesem Jahr werden wir im Schweiß unseres Angesichtes ein Treffen organisieren; irgendwie glauben wir noch an die Legende von der großen Familie der Motorradfahrer und auch das Elefantentreffen

kann uns nicht davon abhalten. Jede Familie hat ihre schwarzen Schafe und eine unserer Hauptaufgaben soll darin bestehen, das von einigen Rowdies mit Füßen getretene Image der Motorradfahrer aufzupäppeln. Es bedarf eigentlich keiner Erwähnung, es sollte selbstverständlich sein für uns und für Euch.

Im Sommer vergeht kein Wochenende, an dem nicht ein paar von uns etwas gemeinsam unternehmen, denn unser Club besteht nicht nur aus Ori-Fans. Die gleichen Spezies und viele andere möchten auch mal nur ins Grüne hineinfahren, ohne auf DK's und OK's achten zu müssen. Einige fahren immer gemeinsam in Urlaub oder zu einem Wochenendtrip nach Paris, Amsterdam usw.

In einer mehrstündigen heißen Diskussion haben sich daher zwei verschiedene Clubmeisterschaften herauskristallisiert. Für Tourenfahrer wird eine Wertung ähnlich dem Touristik-Wettbewerb durchgeführt. Hoffentlich werden wir damit allen gerecht, denn bekanntlich ist es schwer, mehr als einen Dick Schädel unter einen Helm zu bekommen.

Um unsere einzelnen Interessen noch weiter ausbauen zu können, sind wir in den BVDM eingetreten; in den letzten Monaten haben wir mehr nette Leute kennengelernt, die auf unserer Wellenlänge schwimmen, als in den zwei Jahren zuvor. Wir hoffen daher auch in Zukunft auf eine gute Kameradschaft, viele schöne Oris und sonstige gemütliche Treffs. Natürlich gibt es auch bei uns einige Leute, die bereit sind, das Clubleben zu koordinieren und für Fehler verantwortlich gemacht zu werden. Das Ganze nennt sich dann „Vorstand“.

Der Vorstand wurde im März 1976 für die Dauer von 18 Monaten gewählt. Er besteht zur Zeit aus:

Peter Breuer Pierer Str. 5176 Inden	Geschäftsführer
Ulrich Rehfish Corneliusstr. 11 5176 Inden-Lamersdorf Tel.: 02465/830	Sportwart
Doris Breuer Neußerstr. 32 5160 Düren	Beisitzer
	Tel.: 02421/82110

Dazu kommt dann noch der Vorstand der Autoabteilung. Bei der Neuwahl im Oktober soll unser Vorstand um einige Posten wie Pressereferent und Jugendwart erweitert werden.

Grundsatzdiskussionen über oben liegende Lockenwellen und doppelt gelochte Trommelbremsen, allerdings auch über ernst zu nehmende Themen finden jeden Mittwoch ab ca. 20 Uhr in unserem Clublokal „Rudi Köhne“, Markt 1, 5176 Inden-Pier statt. Habt Ihr Lust, mitzumachen, kommt doch mal vorbei!

Doris Breuer

Alles klar für die Urlaubsfahrt?

Liebe Ballhupenleser!

Bis zum Beginn des großen Sommerurlaubs sind es nur noch wenige Wochen. Schon haben die meisten mit der Planung begonnen. Prospekte und Landkarten türmen sich abends auf dem Wohnzimmertisch, und so mancher sieht sich schon jetzt mit seinem Motorrad über nördliche Gebirgspfade oder über südliche Küstenstraßen fahren. Da werden Fahrtrouten in Karten gezeichnet, Berechnungen über Schnitte und Verbrauch angestellt und die erforderlichen Finanzen durchgerechnet. Die Stiefel müssen auch noch zum Schuster, und das Zelt könnte auch eine Nachimprägnierung vertragen.

So vergehen die Tage und Wochen bis zum Start der großen Fahrt mit Planung, Vorbereitung und Vorfreude. Meist viel zu schnell! Leider endet dann so manche voll Optimismus begonnene Fahrt viel früher als man ahnt. Die Tücken der Zweiradtechnik machen auch heute in unserer so hochtechnisierten Zeit noch oft einen dicken Strich durch menschliches Planen und lassen so manchen bisher stolzen Reiter eines bajawarischen oder japanischen Rosses verzweifeln. Von den familienpolitischen Konsequenzen einer abgebrochenen Urlaubsreise brauche ich nicht zu sprechen. Sie, lieber Leser, wären nicht der erste, dem bei einer solchen Gelegenheit das Versprechen abgenommen wird, im nächsten Jahr nach Mal-

lorca zu fliegen oder mit dem Auto zu verreisen. Vielleicht können Ihnen einige Tips helfen, dem Technikeufel ein Schnippchen zu schlagen und ihre Motorradreise zu einem wirklichen Erlebnis werden zu lassen.

Von der Bekleidung brauchen wir eigentlich nicht zu sprechen. Es ist wohl jedem klar, daß man eine Urlaubsreise auf dem Zweirad nicht nur mit Jeans und Sandalen in Angriff nimmt. Reganzug, wasserdichte Fußbekleidung und ein Paar Reservehandschuhe sind selbstverständliche Ausrüstung.

Bei der Vorbereitung der Maschine gibt es aber schon einiges, was wir tun können, um uns später Ärger zu ersparen. Zuerst wird das gute Stück noch einmal gewaschen und geputzt. Aber bitte nicht mit dem Dampfstrahlgerät an der nächsten Tankstelle! Nehmen Sie sich die Zeit, selbst mit dem Schwamm Hand anzulegen. Oft fallen uns dabei Kleinigkeiten ins Auge, die wir beim Waschen mit dem Dampfstrahl nicht bemerken würden: hier ist eine Schraube oder Mutter los, da ist ein Blech eingerissen und dort ist ein Kabel nicht richtig festgelegt und hat schon fast die Isolierung durchgescheuert. Diese Kleinigkeiten machen uns später meist den größten Ärger! Es empfiehlt sich, einmal alle wichtigen Schrauben zu kontrollieren.

Wer nicht selbst schraubt, sollte sein Motorrad rechtzeitig zur Generalinspektion in seine Werkstatt bringen. Für den, der selbst sein Motorrad wartet, gibt es eine Menge zu tun. Sind die Reifen noch okay? Bei geringer Profiltiefe sollten wir vorher eine neue Decke aufziehen, wenn wir eine längere Fahrt vor uns haben. Wie lange sind die Schläuche schon drin? Vor allem bei schnellen Motorrädern sollten wir bei jedem dritten Reifenwechsel auch acht Mark für einen neuen Schlauch übrig haben!

Ist das Rad einmal ausgebaut, können wir problemlos Radlager und Speichen kontrollieren. Die Achse wird vor dem Radeinbau gesäubert und gut gefettet, dann haben wir bei einer Reifenpanne später keine Mühe beim Radausbau.

Bremsen sind lebenswichtig! Also kontrollieren wir sorgfältig Belagstärke und Beweglichkeit der Bremsnocken. Bei hydraulischen Bremsanlagen soll die Flüssigkeit alle 2 Jahre ganz ausgetauscht werden, da Bremsflüssigkeit die Eigenschaft hat, Wasser aufzunehmen.

Wie steht es mit unserer Kette? Wenn Sie Ihre Kette nur mit Spray behandeln, empfiehlt es sich, von Zeit zu Zeit auch Caramba oder ähnliches aufzusprühen, um die Rollen beweglich zu halten. Auskochen in Kettenfett ist natürlich besser. Wenn die Kette sich schon so gelängt hat, daß ein Nachspannen kaum noch möglich ist, ist die Kette schrottreif! Haben Sie schon einmal ein Motorrad gesehen, bei dem die gerissene Kette sich zwischen Getrieberitzel und Gehäuse verkeilt hat? oder sogar das Gehäuse zerschlagen hat? Fahrer von Kardanmaschinen lachen jetzt geringschätzig. Aber haben Sie schon einmal nach dem Öl im Schwingenhalm gesehen?

Der Motor wird nur wenig Vorbereitung erfordern. Für größere Arbeiten hebt man sich sowieso die Wintertage auf. Aber Ölstand, Ventilspiel und Zündzeitpunkteinstellung sollten wir doch einmal nachprüfen! Wie sind die Kontakte? Wechseln Sie verdächtige Kontakte besser zu Hause in der Garage! Nachts, bei strömendem Regen (bei solchen Pannen pflegt es immer zu regnen!) unter Taschenlampe ist so eine Reparatur nämlich das „höchste der Gefühle“. Die Vergaser sind auch eine Quelle für ärgerliche

Defekte. Schrauben Sie einmal die Schwimmerkammern ab, und säubern Sie diese sorgfältig. Auch die Hauptdüse ist schnell überprüft.

Alle Bowdenzüge sollen leicht gehen. Kontrollieren Sie, ob Fasern des Seils nicht schon durchgescheuert sind. Besonders gefährdet sind Stellen, an denen das Seil gebogen wird, also am Gasgriff und am Vergaserdeckel. Die Züge werden geölt und in möglichst weiten Bögen knickfrei verlegt.

Ja und dann die Elektrik, Alptraum so manchen Fahrers! „Davon laß ich die Finger!“ sagen jetzt sicher viele. Aber keine Angst! Lose Steckverbindungen, ausgefaserte Kabelenden (weil sie nicht verzinkt waren) und angescheuerte Leitungskabel können wir auch als Laie feststellen und leicht beseitigen. Die Zündkerzen wechseln wir im Verdachtsfall aus. Das erspart eventuell Ärger. Auch die Kerzenstecker verdienen einen Blick.

Wenn wir all diese Kontrollarbeiten durchgeführt haben, sind schon eine Menge Fehlerquellen beseitigt. Und doch kommt es vor, daß der Fehlerteufel unterwegs zuschlägt und sich die Hände reibt, wenn wir das passende Werkzeug oder das benötigte Teil nicht im Gepäck haben, weil wir vor Antritt der Fahrt alles, was auf der Werkbank an Werkzeug herumlag, mehr oder weniger wahllos in den Tankrucksack gestopft haben. Natürlich kann man sich nicht gegen alle technischen Pannen wappnen. Eine Kurbelwelle oder Ersatzkolben mitzuführen, wäre im Normalfall wohl absoluter Blödsinn! Aber ein sorgfältig gepacktes Werkzeugfach im Tankrucksack und einige sinnvolle Ersatzteile helfen uns über viele Pannen hinweg.

Meist taugt das Bordwerkzeug nicht viel, und man ist gezwungen, ein paar Mark für besseres Werkzeug auszugeben. Bitte kaufen Sie für das Bordwerkzeug keine kompletten Schlüsselsätze! Schlüsselgrößen von SW 15, 16 oder 18 werden am Motorrad nur in Ausnahmefällen verwendet. Es empfiehlt sich, folgende Schlüssel mitzuführen:

Doppelmaulschlüssel 6x7, 8x9, 10x11, 12x13, 17x19

Gabelringschlüssel 10, 13, 17

Doppelringschlüssel 8x9, 10x11, 12x13, evtl. 19x22 oder 24.

Darüberhinaus müssen Schlüssel mitgenommen werden, die zum Ventileinstellen, Speichenspannen, Radausbau usw. nötig sind. Nützlich kann auch ein kleiner Knarrenkasten sein von SW 4 bis SW 13. Zündkerzenschlüssel ist selbstverständlich. Ein 500 g-Hammer ist besser als ein Feldstein, den man bei Bedarf sowieso nicht findet. Ein ganz großer Schlitzschraubenzieher, der eventuell auch als Hebel benutzt werden kann, eine mittlere Größe und ein Elektroschraubenzieher, wenn nötig noch ein Kreuzschlitzschraubenzieher, bilden das Schraubenziehersortiment. Viele Motorräder haben Innensechskantschrauben. Die nötigen Schlüssel nehmen nur wenig Platz weg. Auch hier nur die benötigten Größen mitführen!

An Zangen brauchen wir eine Wasserpumpen- oder besser eine Gripzange, einen Seitenschneider und eine Spitzzange. Damit ist unser Werkzeug so gut wie komplett! Für die Reifenpanne dürfen wir die Montierhebel nicht vergessen! Flickzeug und kleine Handluftpumpe sind selbstverständlich. Ist die Gummilösung des Flickzeug noch nicht eingetrocknet? Es empfiehlt sich, einen Reserveschlauch (oder 2 bei versch. Reifengrößen) mitzunehmen. Oft genug reißt das Ventil aus, und dann nützt das schönste Flickzeug nichts mehr.

Damit sind wir schon bei den Ersatzteilen. Ich habe immer einen Kupplungs- und Gaszug in Reserve. Dazu eine Kette, je 5 Speichen für Vorder- und Hinterrad, Zündkerzen,

Kerzenstecker, etwas Benzinleitungsschlauch, Reservebirnen für Scheinwerfer und Rücklicht. Unterbrecherkontakte, Isolierband und etwas Leitungskabel sollten auch nicht fehlen!

Ja und dann habe ich noch mein „Schatzkästchen“! Da befinden sich alle Kleinigkeiten drin, die mir schon aus so mancher Klemme geholfen haben: Klemmnippel, Lüsterklemmen, Schrauben und Muttern, Splinte, Kabelverbinder, Draht usw. So gerüstet, kann schon nicht mehr viel schiefgehen. Fahrer von Motorrädern mit Boxer- oder V-Motor können noch eine Kopfdichtung mitnehmen. Noch mehr Ersatzteile mitzunehmen, nimmt nur kostbaren Platz weg und ist wenig sinnvoll. Ein sauberer Lappen und Rubbelpaste verhindern, daß die Handschuhe nach einer Unterwegsreparatur von innen schmutzig werden, so daß man, auch wenn man nicht geschraubt hat, trotzdem ständig mit schwarzen Fingern herumläuft.

Ich habe mein Tankrucksackwerkzeugfach ständig komplett und ergänze entnommene Teile immer möglichst schnell. Für ganz böse Pannen, an denen der Oberteufel mitgewirkt hat, habe ich eine Versicherung. Nein, nicht den ADAC! Da braucht man sich nicht einmal Hoffnung auf ein Kettenschloß oder einen Schraubnippel machen! Für solche Fälle habe ich immer 2 Reservescheine im Portemonnaie!

H. Geitz

Fahrschulseminar

Ausgehend von dem Gedanken, Anfänger in die Grundlagen des Motorradfahrens einzuführen und damit einen sinnvollen Beitrag für eine bessere Fahrschulung zu liefern, wurde in der MFG Köln ein Fahrschulseminar ausgearbeitet. Dieses Seminar gliedert sich in die voneinander unabhängigen Teile Praktische Übungen für Anfänger, Geländeschulung, theoretische Fahrschulung und praktische Fahrschulung. Während die ersten drei Teile für Anfänger im weitesten Sinn gedacht sind, bleibt die praktische Fahrschulung auf Führerschein I Inhaber beschränkt. An dieser Stelle wird der erste Teil, die praktischen Übungen für Anfänger, komplett ab-

gedruckt.

Noch kurz einige Worte zur Organisation. Es empfiehlt sich, entweder einen großen Firmenparkplatz zu belegen oder von einer Behörde die Genehmigung für die Durchführung des Seminars auf einem öffentlichen Parkplatz, der abgesperrt werden müßte, einzuholen.

Das Programm erwies sich in der Praxis als lehrreich und sinnvoll.

Wir hoffen, anderen Clubs mit dieser Anleitung Hilfe und Anreiz für ähnliche Aktivitäten geliefert zu haben. Selbstverständlich nehmen wir Verbesserungsvorschläge gerne entgegen.

Praktische Übungen für Anfänger

1. Bedienung

Als erstes wird erklärt, wie das Motorrad bedient wird.

- a) Kupplung
- b) Bremsen
- c) Schaltung
- d) Zündschalter
- e) Licht
- f) Blinker, Horn etc.

Zu beachten ist der Hinweis auf die unterschiedlichen Bedienungselemente der verschiedenen Modelle. Steigt man auf eine unbekannte Maschine, so muß man sich vor dem ersten gefahrenen Meter mit deren Bedienungselementen vertraut machen.

2. Übungen

Sinn dieser Übungen ist es, den Schüler mit dem Gewicht und den Gewichtsverteilungen eines Motorrades vertraut zu machen.

a) Aufbocken

Wie so vieles ist das Aufbocken keine Muskelangelegenheit, sondern eine Frage der Geschicklichkeit und Übung. Je nach Gewichtsverteilung und Kippständerbauart der jeweiligen Maschine müssen die Handgriffe und Körpergewichtsverlagerung unterschiedlich erklärt werden.

b) Rangieren (vorwärts, rückwärts, rechts- und links herum)

Der erste Kontakt zu einem Motorrad sollte nicht im „Draufsetzen und läßt sich fahren“ bestehen, sondern von vornherein darauf abzielen, die Beherrschung einer Maschine von Grund auf zu lernen. Abgesehen davon, daß man noch oft in seinem Motorradleben wird rangieren müssen, wird der Schüler durch das Rangieren zum erstenmal mit den Eigenheiten eines Motorrades konfrontiert.

c) Kippen

So spielerisch sich ein aufrecht stehendes Motorrad halten läßt, so leicht kippt es um, wenn es einen bestimm-

ten Kippwinkel erreicht hat. Der Schüler setzt sich auf das Motorrad und kippt das Motorrad nach einer Seite so weit ab, bis er spürt, daß er die Maschine nicht mehr halten kann. Der Fahrlehrer hält die Maschine fest.

3. Haltung

Es ist kaum zu glauben, wie wenig Motorradfahrer wirklich wissen, wie man auf einem Motorrad zu sitzen hat. Da eine falsche Sitzposition und ein falscher Fahrstil sehr bald zu Unfällen führen können und – einmal angelernt – schwer wieder abzugewöhnen sind, ist dieses Kapitel eminent wichtig.

Für die erste praktische Übung reicht es zunächst, nur auf die Sitzposition einzugehen. Es werden mehrere verschiedene Motorräder aufgebockt. Folgendes muß beachtet werden:

Der Fahrer muß eine unverkrampfte Sitzposition einnehmen, d. h. das Verhältnis Knieschluß am Tank – Lenker – Handhebel – Fußrasten muß stimmen. Die Beine dürfen nicht zu stark angewinkelt sein. Die Linie von der Schulter herunter bis zu den Fingerspitzen darf nur leicht gekrümmt sein. Die Handhebel dürfen in dieser Linie nicht nach oben oder unten abknicken. Wichtig ist auch, für welchen Einsatzzweck das Motorrad gedacht ist; entscheidend bleibt aber die Regel, daß das Verhältnis stimmen muß.

Die beiden wichtigsten Grundregeln lauten: Ellenbogen ran und Knie an den Tank.

Das Ergebnis muß heißen: Lockere und unverkrampfte Sitzposition.

4. Antreten

Das Kapitel Antreten läßt sich heutzutage reduzieren auf: Vortreten, Kaltstarter (Choke), Benzinhahn, Zündung und Kicken. Während sich einige Maschinen mit der Hand anmachen lassen, werden andere Typen erst durch einen plötzlichen, vehementen Tritt zum Leben erweckt. Das Antreten sollte einige Male geübt werden, damit der Schüler die einzelnen Handgriffe im Schlaf zu beherrschen versteht.

5. Anfahren

Das Anfahren muß ebenfalls häufig geübt werden. Der Schüler hat sich später im Verkehr auf andere Dinge zu konzentrieren als auf das Anfahren.

Es kommt darauf an, Gasgeben und Kuppelung kommen lassen genau aufeinander abzustimmen. Diese Übung läßt sich vervollkommen, wenn der Schüler während des Anfahrvorgangs eine Kurve fahren muß.

In dieses Kapitel gehören auch erste Unterweisungen zum Bremsen. Gebremst wird mit beiden Bremsen, wobei die vordere die wichtigere ist. Der Schüler unternimmt im Rahmen dieses Kapitels nur sanfte Bremsungen. Er darf während des Bremsvorganges nicht vergessen, die Kupplung zu ziehen.

6. Kurven

Kurvenfahren ist Gefühlssache. Daher wird der Schüler einfach losgeschickt mit dem Auftrag, Kreise und Bögen zu beschreiben. Der Fahrlehrer achtet besonders auf die richtige Sitzposition des Schülers.

7. Schalten

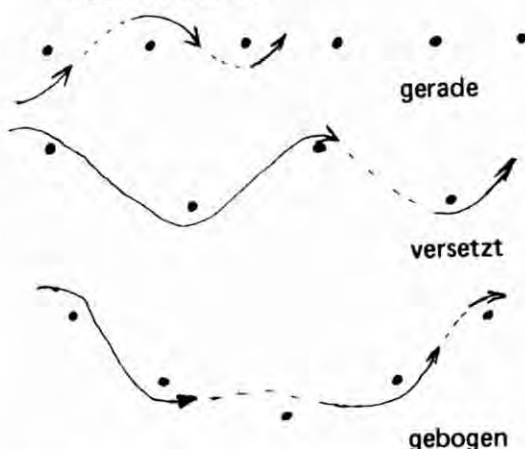
Auch hier häufiges Üben, damit das Schalten in Fleisch und Blut übergeht. Zu beachten ist die verschiedene Schaltbarkeit der einzelnen Modelle. Hier bedarf es unbedingt näherer Erklärungen.

8. Geschicklichkeitsübungen

Durch die verschiedenen Übungen lernt der Schüler immer besser die Beherrschung eines Motorrads. Ihm wird damit eine Grundlage beigebracht, die unbezahlbar ist. Er kennt das spezifische Fahrverhalten eines Motorrads, Gewicht und Gewichtsverteilung und versteht es, das Motorrad auch unter erschwerten Bedingungen zu manövrieren.

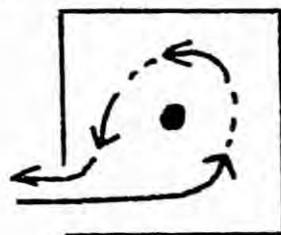
Die Anfangsübungen 1–7 werden vertieft und zur Perfektion gebracht. 2 Stunden Geschicklichkeitsübungen, die zur Grundlage der Maschinenbeherrschung werden, sind mehr wert als 1000 km einfach zu fahren.

- a) Slalom (gerade, versetzt oder Bögen)
Zunächst sind die Abstände sehr groß. Dann werden sie Stückchen für Stückchen verkleinert.

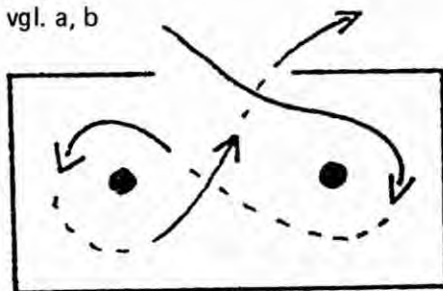


- b) Kreis

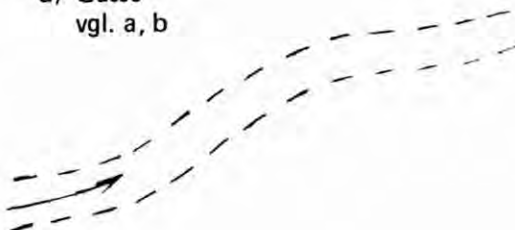
Auch hier wird das Karree von Mal zu Mal enger.



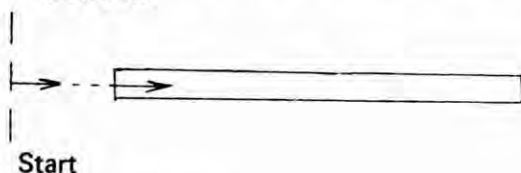
- c) Acht
vgl. a, b



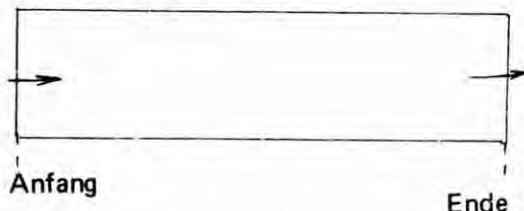
- d) Gasse
vgl. a, b



- e) Brett
Der Schüler fährt erst kurz vor dem Brett an.

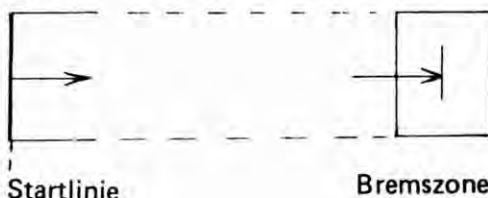


- f) Langsamfahren



- g) Beschleunigungs- und Bremsprüfung
Vor dieser Übung wird dem Schüler noch einiges zum Kapitel Bremsen gesagt. Die Vorderradbremse kann voll belastet werden. Die Dosierung der Hinterradbremse erfordert Fingerspitzengefühl, Blockieren ist zu vermeiden. Besonderes Augenmerk ist auf die Sitzposition des Schülers während des Bremsvorgangs zu richten.
Die Beschleunigungs- und Bremsprüfung darf unter keinen Umständen zu

einer Art Sprintprüfung ausarten. Der Schüler soll Beschleunigen und Bremsen lernen. Stil und gekonntes Absolvieren dieser Übung stehen im Vordergrund; keine Zeitwertung.



Mit diesen Geschicklichkeitsübungen ist das Kapitel „Praktische Übungen für Anfänger“ abgeschlossen. Die praktischen Übungen erfordern mindestens einen halben Tag und sollten häufig wiederholt werden. Auf einen Fahrlehrer sollten höchstens vier Schüler kommen. Auch sollten möglichst verschiedene Motorräder zur Verfügung stehen, durchaus auch welche der schweren Klasse. Erst unter diesen Bedingungen ist ein optimaler Verlauf dieses Seminarteils gewährleistet.

Franz-Josef Dünwald
Wolf-Georg Rohde

Drive-in-Gottesdienst beim Ev. Kirchentag in Berlin

Beim diesjährigen Evangelischen Kirchentag in Berlin wird am 11. Juni um 17.00 Uhr auf dem Berliner Messegelände ein Drive-in-Gottesdienst für Motorradfahrer stattfinden, bei dem u. a. die Motorradpfarrer Bernd-Jürgen Hamann, Berlin, und Manfred Dörr, Köln, mitwirken werden. Der Gottesdienst unter dem Motto „Kirche auf dem Motorrad“ soll einmal den Motorradfahrern nahebringen, daß Jesus Christus auch für sie da ist, zum andern aber auch deutlich machen, daß die Motorradfahrer als eine gerade in kirchlichen Kreisen oft etwas über die Schulter angesehene Gruppe ein Recht auf einen Platz in der Kirche haben.

Zu diesem Motorradfahrergottesdienst veranstaltet der MC „The Crusaders“, Berlin, in Zusammenarbeit mit dem Motorradklub im Ev. Jugendheim Köln-Nippes eine Sternfahrt nach Berlin. Die Aufgabe der Sternfahrt besteht darin, im Bundesgebiet möglichst dicht beieinanderliegende Orte anzufahren, deren Anfangsbuchstaben das Wort „Kirchentag“ ergeben. Außerdem findet in Berlin eine Sonderwertung in Form einer Geschicklichkeitsprüfung statt. Ausschreibungen für die Sternfahrt sind gegen Einsendung einer Schutzgebühr von DM 1,- erhältlich bei Pfarrer Manfred Dörr, Dormagener Str. 5, 5000 Köln 60. Meldeschluß ist am 1. 6. 77.



Achtung Satire

Fritzchen und der Onkel vom TÜV

Fritzchen war aufgeregt. Ein halbes Jahr hatte er gebastelt, und nun war sie fertig: eine MZ ETS 250. Aus zig Schrotteilen hatte er sie zusammengebaut, und jetzt war der große Tag: TÜV!

Fritzchen hatte schon anderthalb Stunden gewartet, aber das war egal. Beim Straßenverkehrsamt dauert ja alles noch viel länger. Logisch, denn der TÜV ist ein Verein wie unser MC Kupferwurm, das Straßenverkehrsamt aber ist eine richtige Behörde; Beamte, öffentlicher Dienst und so.

Ah, da kam endlich so ein TÜV-Onkel. Der sah aber gar nicht gut gelaunt aus; den würde ich, dachte sich Fritzchen, nicht einmal in unseren Vorstand wählen.

„Zeigen Sie mal her, was hat S'n da?“

Au weia, war das ein unfreundlicher Bursche.

„Aha, aha, MZ, so'n SBZ-Pöpel. Hat Sie sich neu zurechtgemacht, nicht?“

„J... ja“, stotterte Fritzchen verlegen, „hat auch eine Menge Arbeit gekostet...“

„Nun ja, dann wollen wir mal sehen, was Sie sich da zurechtgestrickt haben.“

„Da ist nichts zurechtgestrickt...“

„Ach Junge, mir kannst du nix erzählen, ich weiß doch, wie jämmerlich ihr rumbastelt.“

Fritzchen begann sich über seine herablassende Art zu ärgern.

„Nanu, was ist's da?“

„Wie, was da?“

„Na, das Ding da.“

Er zeigte auf das vordere Schutzblech.

„Was soll mit dem Schutzblech sein?“ fragte Fritzchen verärgert.

„Das Ding ist zu scharfkantig.“

„Aber das ist ein serienmäßiges Schutzblech!“

„Nee, niemals, so was ließen wir erst gar über die Jrenze.“

Fritzchen war verwirrt. Das Schutzblech war tatsächlich serienmäßig. Im Gegensatz zu manch anderem, was er an die Maschine gebaut hatte.

„Also, da muß 'n anderes Schutzblech dran. Was ist mit der Lampe?“

Himmel hilf, jetzt hat dieser Doofkopf die Lucas-Lampe entdeckt. Da ist zwar ein TÜV-gerechter Reflektor drin, aber...

„Was ist denn nun, machen Sie doch endlich die Lampe an!“

Lieber Stein, der du mir aus dem Herzen in die Hose gefallen bist, hab Dank. Hihi, der Blödmann hat gar nicht gemerkt, daß die Lampe nicht serienmäßig ist. Fritzchen schaltete das Licht ein. Der Onkel ging um die Maschine... lieber Gott, steh mir bei, wenn der das Suzuki-Rücklicht entdeckt.

„Oj, leuchtet das Rücklicht aber schön.“

„Kein Wunder, das ist ja auch ein Suzfrgst hatschi... das ist ja auch ein sehr gutes.“

„Machens mal die Blinkers an!“

Au weia, die Blinker. Hinten geht ja, aber vorne die haben keine zehn Zentimeter Abstand zur Lampe. Hoffentlich merkt der nichts...

„Die blinken aber schön.“

Tja, Onkel, vorne Lucas, hinten Garelli, Ideen muß man haben.

„Latschens op die Brems!“

„Okay, ich latschens op die Brems.“

„Na jut, das Leuchtjefummels ist in Ordnung. Jetzt wollen wir uns das Jerät mal ein bißchen jenaue anlure.“

Ogottogott, der Lenker. Natürlich hatte Fritzchen einen Magura montiert.

„Is der Lenker serienmäßig?“

„Ja natürlich. Ich mache doch da keinen von diesen verbotenen Stummellenkern oder so drauf.“

„Brav, mein Junge, brav. Nanu, wat waggelt'n da so?“

„Wie, was wackelt da?“

„Da frächt der noch. Siehste dat denn nich, dat der ganze Bock hin un her waggelt?“

„Aber jede Maschine wackelt ein bißchen, wenn sie auf dem Kippst . . .“

„Mir kannst nix erzählen, die Lager von dat Dingen da unten sind kapott. So jeht dat nich.“

Fritzchen war verzweifelt. Man kann doch den Kippständer nicht festschweißen.

„Dat mußte bis zum nächstenmal in Ordnung jebracht han.“

„Wie, bis zum nächstenmal?“

„Wie wie? Ich mach dir hier 'ne Mängelliste, watte all tun muß.“

Oh, dachte sich Fritzchen, dich kauf ich mir. Just da fuhr ihm ein neuer Schreck in die Glieder. Der Mann im blauen Kittel untersuchte gerade die vordere, selbstgebaute Bremsbelüftung . . . hervorstehende Kanten . . .

„Dat sieht ja schön us, so 'ne schwarze Brems.“

Stimmt, Fritzchen hatte mit Kühllack operiert. Jetzt werde ich frech, dachte sich F Fritzchen.

„Das habe ich selber so schwarz gemacht, wegen der besseren Kühlung. Ist das nicht TÜV-gerecht?“

„Lieber Jung, wie kannst so wat fragen. Wat jut is und unfefährlich, dat lassemer allemal durch. Wir wissen schon, wat wir noch erlauben können, und wo ihr euch wat Verbotenes dranjepopelt habt.“

Fritzchen wurde schwarz vor den Augen. Der Mann beugte sich zu dem Vergaser herunter . . . zweifelsohne eine 32er Bing statt eines 28er BFDingsbums. Klar, Fritzchen brauchte den 32er, den Motor hatte er bestimmt auf 24 PS gebracht . . . Zu welchem TÜV fahr ich denn das nächstemal?

„Wat is denn dat schon wieder?“

Aus, aus aus . . .

„He, biste wegjetreten? Ich hab dich jefracht, wat dat he sin soll.“

„Was“, fragte Fritzchen scheinheilig.

„Na dat . . . ach, jetzt seh ich dat erst. Dat soll wohl noch'n Benzinfilter sein. Dat sah von da drüben vielleicht komisch us.“

Mein Gott, war der Kerl blöd. Fritzchen hatte große Lust, dem Mann zu erklären, was er

alles mit dem Motor angestellt hatte.

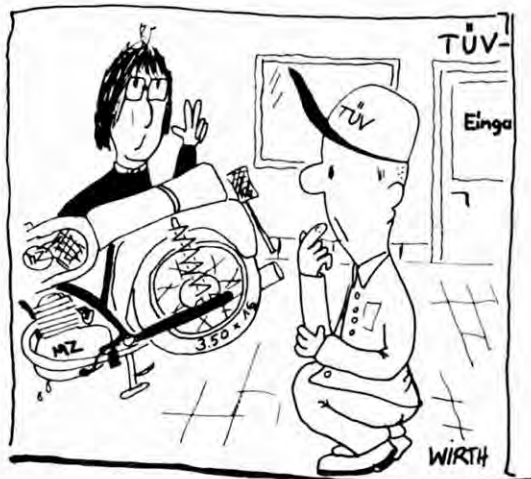
„Schön. Na dann wollen wir mal gucken, wat da für Reifen drop sin.“

Fritzchen lächelte süßsauer.

„Vorne 2.75–18, hinten 3.50–16. Hinten würde ich gerne den Metzeler 3.25–16 drauf tun, Metzeler hat keinen 3.50–16, aber das verbietet der TÜV.“

„Mit Recht, mit Recht. Stell dir bloßens vor, da würde einer op singe Kreidler 'ne 5.00 oder so jet dropmache.“

„Der 3.25 läßt sich aber ausgezeichnet fahren. Ganz im Gegensatz zu diesem 3.50–16 von Pneumant, vor allem bei Nässe . . .“



„Junge, dann darfst halt im Rejen nich fahren, hehe, dat tut man sowieso nich. Nu mach dat Ding mal an.“

Fritzchen machte ihm stolz vor, wie sein geliebtes Motorrad auf den ersten Tritt ansprang.

„Die hätt aber 'ne komische Klang. Na mal sehen, wie sich dat Ding fährt.“

Ach du dicke Be-em-we! Der fährt los wie einer beim Rodeo! Kaum hat das Rindviech eingekuppelt, steigt er voll in die Bremsen. Das Motorrad bleibt abgewürgt, keine 20 Meter von Fritzchen, stehen. Dem zeig ich's, denkt sich Fritzchen.

„Soll ich Ihnen erklären, wie man damit fährt?“

„Hältste mich für blöd, du Jrünschnabel? Die Hinterradbremse is viel zu stark, die blok kiert ja, wenn man da rintritt.“

Fritzchen sackte zusammen. Da hatte er sich nichts sehnlicher gewünscht als eine schöne, scharfe Bremse an seiner MZ, und da sagt

dieser Flachkopf, daß seine serienmäßige, ja wohl, serienmäßige zu stark sei.

Dann fuhr der Kerl wieder los. Legt so elegant ab wie ein Ruderboot bei Windstärke 10, dreht den ersten Gang kaputt, schaltet in den zweiten . . . hilfe . . . Fritzchen sieht hinten eine niedliche Pfütze, genau da, wo der Onkel mangels Platz links herüberziehen muß . . . der Pneuflutsch . . . Fritzchen begreift das Unabwendbare des Schicksals und dreht sich um. Ja, er hört es. Schepper, schepper, klirr. Eisen und Asphalt gehen eine ungesunde Verbindung ein. Der Motor heult kurz auf, dann ist ein Augenblick Ruhe. Schließlich ein wehleidiges. markerschütterndes „Auuu“.

Fritzchen besann sich wieder. Warte, Freundchen, gleich bin ich bei dir, dann geht's dir schlecht. Fritzchen lief, nein, rannte zu dem Onkel. Der stand gerade auf, hatte total zerrissene Hosen und quakte aua aua. Plötzlich kam Fritzchen eine blendende Idee.

Er wandte sich zu einem der herbeigeeilten TÜV-Obermacker und erzählte ihm, was für eine tragische Sache ihm widerfahren sei. Das Motorrad hätte soviel Stunden Arbeit gekostet, es wäre auch nichts beanstandet

worden und nun das, schluchz, schluchz.

„Na ja, Sie bekommen den Schaden natürlich ersetzt. Kopf hoch, das ist ja kein Weltuntergang.“

„Ja, schluchz, nun kann ich aber immer noch nicht fahren und muß dann wieder zum TÜV buhuuhu . . .“

Der TÜV-Obermensch, selbst der Onkel mit

der zerrissenen Hose, schauten ganz bedröppelt drein.

„Warten Sie mal. Sagen Sie“ er wandte sich zu dem gestrauchelten TÜV-Priester, „das Fahrzeug war doch sonst in Ordnung?“

Fritzchen schaute ihm scharf in die Augen:

„Das war doch in Ordnung, oder?“

„J . . . ja, das Fahrzeug ist schon gut.“

Fritzchens Augen leuchteten. Er bekam seine Plakette und bezahlte im Kassenraum. Als er zum letztenmal an seinem TÜV-Onkel, der auf einer Bank verarztet wurde, vorbeikam, konnte er es sich nicht verkneifen zu sagen:

„Siehste, eine Pfütze und 3.50–16, wenn dat nich in den Kopf jeht, dann jeht et eben in die Hose.“

Wuffi

Die heilige Kuh vom Ganges

Gestatten, Sokrates mein Name. Natürlich ist der Name gefälscht . . . na ja, den Rest kennen Sie. Nur, daß ich diesmal nicht um meine Meinung gefragt worden bin. Vielmehr hatte ich selbst den sehnlichen Wunsch, mich an dieser Stelle auszulassen.

Worum es geht? Um des Motorradfahrers liebstes Thema: Seine Marke.

Wie ich darauf komme? Weil ich eines Tages mit ein paar Brüdern zusammensaß, die die gleiche Marke wie ich fuhren. Und weil ich aus berechtigtem Anlaß eben gegen diese Marke loswetterte. Schließlich weil ich mich fortan in diesem Kreis nicht mehr blicken lassen durfte.

Da ich das Glück habe, unter Pseudonym schreiben zu dürfen, kehre ich mich weder um Markennamen noch um vor den Mund gepflasterte Blätter.

Zitate:

„Der Honda-Vierzylinder ist der einzige wirklich vollgasfeste Motorradmotor.“

„Wenn schon Mittelklasse dann Zweitakter. Und den besten, schnellsten und zuverlässigsten baut nun mal Yamaha.“

„Die BMW ist doch die einzige Reisemaschine. Und so ziemlich die einzige, die noch solide gebaut ist.“

„Es gibt nur ein Motorrad mit Leistung, und das heißt Kawasaki.“

Vier Beispiele aus Idiotenmunde. Vier Beispiele für das, was sich überall abspielt, wenn über Motorräder gesprochen wird. Natürlich ist die eigene Maschine die einzig wahre. Oder aber die Maschine, von der man träumt.

Ich frage mich nur: Wie kann es ein Motorradfahrer wagen, sich über das „Jetzt bin was besseres“-Gehabe eines stolzen Mercedes-Besitzers zu mokieren? Der Mercedes-Fahrer hat selten Ahnung von Technik – ganz im Gegensatz zu den Motorradfahrern. Jedenfalls behaupten letztere das gerne. Aber kann man dem noch Glauben schenken, wenn

eben diese spezifische Menschenrasse in ihrem Untersatz die heilige Kuh vom Ganges sieht?

Da ich ein wenig zynisch veranlagt bin, schließe ich immer zuerst auf einen Fehler im vegetativen Nervensystem oder sagen wir – das ist für Motorradfahrer verständlicher – den elektrischen Hauptleitungen fehlt's an Masse.

Denn, mal ganz schüchtern betrachtet, was soll dieser Markenfetischismus? Wenn man Händler ist, verstehe ich das. Wenn man Kaninchenzüchter ist, verstehe ich das auch.



Aber wenn ich nichts anderes tue, als irgendein Motorrad zu kaufen?

Sobald man sich aber für eins entschieden hat, ist der Ofen aus. Ein Arzt würde vielleicht Verengung der Pupillen und Verkümmern des Kleinhirns diagnostizieren. Und fände das vielleicht noch ganz lustig. Gar nicht lustig finde ich aber den Mist, den die Jungs dann von sich lassen. In jedem Fall aber haben ihre Motorräder ihnen selbst mit Sicherheit etwas voraus: Egal, was daran kaputtgehen mag, es läßt sich leichter reparieren.

Nun glauben Sie, lieber Leser, aber nur nicht, daß Sie nicht gemeint wären. Jawohl! Sie auch, Sie alle sind gemeint. Irgendwann haben auch bei Ihnen schon mal die Sicherungen Funken geschlagen, und wahrscheinlich tun sie das immer noch. Erinnern Sie sich noch an Ihre Guzziyamahasuzukinsubmwhondakawasakiadler? Sehen Sie, die war ja viel besser als all die anderen...

Lieber Mann, der feuchte Glanz in Ihren Augen kann nicht darüber hinwegtäuschen,

daß Sie auf die Couch eines erstklassigen Psychotherapeuten gehören. Der wird Ihnen was erzählen von Identifikation zwischen Mensch und Maschine und dem Ausgleich zwischen Anerkennungsbedürfnis und Markenverherrlichung... Wenn ich gemein wäre, würde ich mich noch weiter darüber auslassen. Z. B. was dem einen seine Frau, ist dem anderen seine Suzuki. Zum Vorzeigen, als Ersatz für eigene Häßlichkeit und Unzulänglichkeit... – aber ich wollte ja den Rand halten.

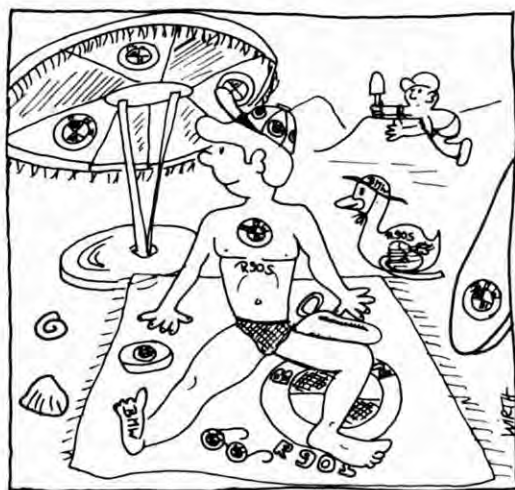
Gleichwohl gibt es dazu noch einiges zu sagen. Da ich kaum glaube, daß sich daran bei Ihnen oder bei all den anderen Motorradfahrern etwas ändern wird, mache ich an dieser Stelle ein paar Vorschläge.

1. Gründet Clubs, die nur für Leute offen sind, die Eure Marken fahren!
2. Entwerft strategische Papiere, mit denen Ihr gegen andere Marken und Typen wettern könnt!
3. Vermeidet Zusammenstöße mit Gruppen von Vertretern anderer Marken; knöpft sie Euch einzeln vor!
4. Haltet Reden und veranstaltet Demonstrationen, damit Ihr die Bevölkerung auf Eurer Seite habt!
5. Ruft im Zeichen eines fairen Wettkampfs eine Motorradhitparade ins Leben; so eine Top Ten mit Shooting Star und allen, was dazu gehört, wöchentlich neu gewählt von allen Motorradfahrern!
6. Nehmt den nächsten Alleebaum frontal! Aber bitte ohne den Sozius und ohne andere zu beschädigen oder den Alleebaum zu fällen, weil ja sonst die Versicherungen wieder teurer werden.

Jetzt ist mir wieder der Zynismus durchgegangen. Aber schauen Sie doch mal, wie schön das wäre, wenn die Motorradfahrer nicht diesen Knall hätten. Ich könnte mal die Honda meines Kameraden Maxe fahren, und Maxe könnte mal meine BMW probieren. Und ich würde mich über die Honda freuen und Maxe über die BMW. Und kein „meine ist viel...“ aus dem Organ eines derjenigen, die ihr Oberstübchen – besessen von dem einen Gedanken – leergefegt haben.

Und ich könnte mich mit meinen Motorradkollegen mal wieder über richtig schöne Dinge unterhalten. Und keiner, dem Rührei in den Kopf gestiegen ist, käme auf die Idee,

sich zum abertausendstenmal zu streiten, welches Motorrad nun besser sei.



Und die Brüder wären alle endlich von ihrem krankhaften Zwang befreit, laufend ihr eigenes Motorrad in den Himmel zu loben und andere herunterzuputzen.

Idyllische Zustände! Finden Sie nicht auch? Wenn Sie das wirklich finden, dann tun Sie was! Wollen Sie? Ausgezeichnet. Ich sage Ihnen auch, was wir tun können.

1. Wir fahren unser Motorrad, aber wir sind

weder damit verheiratet, noch ist es besser als die anderen, klar?

2. Nochmal Punkt 1 durchlesen, damit das auch wirklich klar ist.

3. Will uns einer beweisen, daß sein Motorrad besser sei als unseres, dann sagen wir ihm, daß das nichts heiße, weil unser Motorrad das schlechteste auf der ganzen Welt sei.

4. Ist einer überhaupt nicht zu bremsen, dann machen wir ihn lächerlich; wir sagen ihm, seine 1000er Kawa sei 'ne lahme Ente oder der Kardan seiner BMW zu regen anfällig.

5. Bei der Hitparade wählen wir mit und wählen das neueste Hercules-Fahrrad. Mit Dreigangschaltung.

6. Wir suchen die wenigen Gleichgesinnten und verständigen uns mit horizontal herausgestrecktem Daumen, was soviel heißt wie „no klotzing“.

Versuchen wir es doch mal. Wenn es uns gelingt, können uns diejenigen, die ihre Minderwertigkeitsgefühle durch ihre Marke verdrängen (und beweisen), nur noch zur Heiterkeit anregen.

Also: Ohren steif halten und Daumen in die Horizontale!

Sokrates

Liebe Redaktion!

Vielleicht können Sie mir bei einem sehr ersten Problem behilflich sein, damir bisher niemand einen Rat geben konnte.

Es handelt sich um mein Motorrad, und zwar um eine Gold Wümg. Genauer gesagt geht es um ihre Räder. Als ich sie neulich genau ansah, bemerkte ich, daß alle Speichen krumm sind. Aber wirklich alle. Auch sind sie irgendwie alle gleichmäßig krumm. Und zwar an dem Ende, wo sie nicht festgeschraubt sind.

Aber sonst sind die Speichen an den anderen

Stellen überall gerade. Dafür kann ich garantieren, denn ich habe sie mit der Wasserwaage kontrolliert.

Nun möchte ich gerne wissen, ob die Speichen krumm sein dürfen, oder ob ich sie geradebiegen oder vielleicht sogar auswechseln muß. Sind krumme Speichen eigentlich gefährlich?

Bitte geben Sie mir einen Rat.

Mit Motorradfahrergrüßen:
gez. Hein Mück

Red.: Besorgen Sie sich Gußräder!

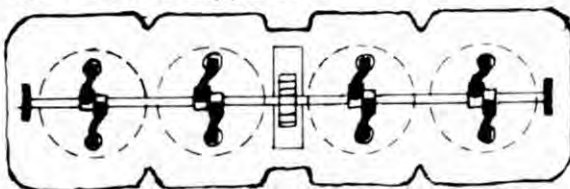
Lieber Leser !

Wir haben eine neue Sparte mit dem Titel „Anno 2000“ eingerichtet. Unter dieser Rubrik wird jungen hoffnungsvollen Technikern die Möglichkeit gegeben, sich über zukünftige Motorradtechniken auszulassen. So können Sie bereits jetzt in der Ballhupe lesen, wie das Motorrad des Jahres 2000 aussehen wird. Diese Serie eröffnet unser Redaktionsmitglied Wuffi, der als Fahrer eines antiquierten OHC-Vierzylinders sich Gedanken über zukünftige leistungsfördernde Ventiltriebe macht.

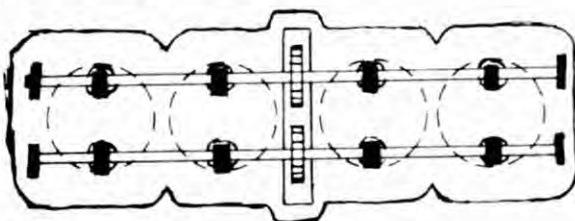
Anno 2000

Ganz früher hatte man einmal seitengesteuerte Motoren. Bis man darauf kam, daß hängende Ventile, sogenannte OHV-Bauart, mehr Leistung bringen. Da es sich als völlig altmodisch erwies, Ventile über Stoßelstangen und ähnlichem Kram zu betätigen, kam man auf den OHC-Motor. Die Nockenwelle sitzt nicht mehr im Kurbelgehäuse, sondern im Kopf. Sie wird in der Regel über eine Kette angetrieben.

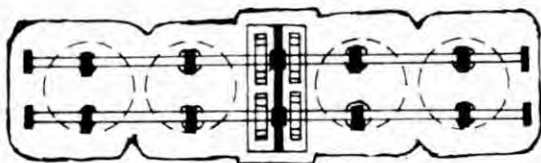
Wie wird die Entwicklung nun weitergehen ? Da die Vernunft ab hier aussetzt, an dieser Stelle unsere Ausgangszeichnung (Vierzylinder OHC über Kipphebel):



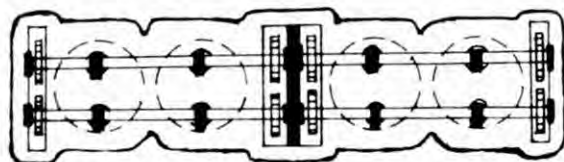
Nun ist leicht einzusehen, daß die erforderlichen Kipphebel dem direkten Antrieb der Ventile im Wege sind. Der Leistungsverlust beträgt 1,2364 %! Also bauen wir den Doppel - OHC und nehmen für jede Nockenwelle selbstverständlich einen Kettenantrieb. Das sieht dann so aus:



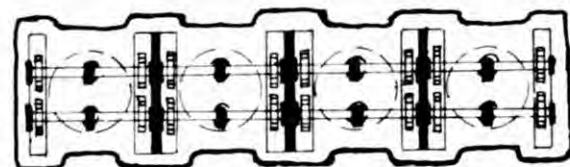
Man sieht deutlich, daß durch die zweite Nockenwelle volle 8 Kipphebel wegfallen. Auf unserer PS-Suche sehen wir weiterhin, daß eine derart lange Nockenwelle über 4 Ventile etlichen Ungenauigkeiten unterworfen ist. Wir gewinnen ca. 0,3958 % Leistung, wenn wir folgendes bauen:



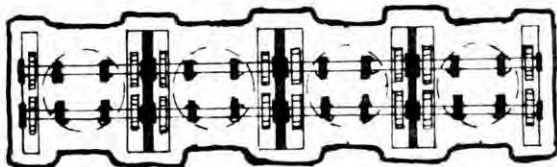
Durch die zentrale Lage der Ketten hängen die Enden der vier Nockenwellen sozusagen in der Luft; sie sind den Kräften ungleich ausgesetzt und führen außerdem zu Vibrationen. Also bauen wir an beiden Seiten noch Kettenschächte ein:



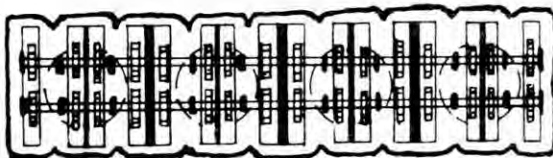
Freilich ist schon die Tatsache, daß eine Nockenwelle gleich zwei Ventile auf einmal zu bedienen hat, unserer PS-Suche ausgesprochen hinderlich. Wir bauen deshalb auf jedes Ventil eine Nockenwelle, wobei wir die zusätzlichen Kettenschächte natürlich nicht vergessen dürfen:



Da es einer Firma mittels vier Ventilen pro Zylinder an einer 500er Straßenmaschine gelungen ist, sowohl Drehmoment wie Leistung unter die Werte der Konkurrenz zu senken, wollen wir auch diese Theorie, die nämlich Mehrleistung verspricht, nicht außer acht lassen. Wir bauen also:



Leider haben wir nun wieder zwei Ventile pro Nockenwelle, also bauen wir nach dem bekannten Schema:



Das Problem der Kettenschächte im Zylinder ist durchaus lösbar: entweder teilt man die Kolben oder man bohrt Löcher durch die Kolben (sogenannte Sparbüchse).

Unser Motor anno 2000 sähe also im Embryostadium etwa so aus: Vierzylinder - sechzehn Ventile - sechzehn Nockenwellen - achtzehn Ketten - Motor.

Doch sind wir hier noch längst nicht am Ende. Zunächst einmal gehen wir zur Desmodromic über. Logisch, daß wir im Zuge der

Leistungssuche für jedes Ventil eine zusätzliche Nockenwelle mit Ketten benötigen. Weiterhin wäre zu überlegen, die elastische Kette gegen Königswellen zu tauschen, was mindestens 0,000563 % an Leistung gewinnen ließ.

An dieser Stelle wä gerte sich unser Zeichner seine Arbeit fortzusetzen.

Haben wir nun also den Vierzylinder - sechzehn Ventile - zweiunddreißig Nockenwellen - sechsunddreißig Königswellen - Motor, so können wir uns guten Gewissens an die Arbeit eines Achtzylinder-Motors machen, der dem Vierzylinder nicht nur an Leistung überlegen ist, sondern auch erheblich vibrationsärmer läuft.

Da im Zuge dieser Entwicklung auch bereits die Zeit fortgeschritten ist, werden wir im Jahre 2000 haben: den Achtzylinder - zweiunddreißig Ventile - vierundsechzig Nockenwellen - zweiundsiebzig Königswellen - Motor.

Der Zwölfzylinder wird sich wahrscheinlich erst gegen Mitte des nächsten Jahrhunderts durchsetzen.

Wuffi

In Sachen: Neue japanische Tausender

Bedingt durch fürchterliche Überarbeitung war es bis jetzt noch keinem Redaktionsmitglied vergönnt, nach Japan zu fliegen, um dort die neue japanische Tausender zu fahren. Unser japanischer Mitarbeiter Hau Tsu versicherte uns allerdings, daß das Fahrzeug nach wie vor exklusiv für die Ballhupe be-

reitesthe. Man sei dort in keinem Falle bereit, andere Presseorgane zu informieren, bevor nicht Premiere und Test in der Ballhupe zu lesen seien. Die moralische Verpflichtung gegenüber unseren Lesern wird uns wahrscheinlich schon übermorgen nach Japan eilen lassen.

red.



Hotel · Restaurant · Pension

5768 SUNDERN am Sorpeseesee

an der Bundesstraße 229 · Telefon (0 29 35) 3 36

Fremdenzimmer mit WC, Dusche oder Bad und Telefon (44 Betten)

Fest- und Konferenzräume für 30 - 60 - 80 Personen

Vollautomatische Bundeskegelbahn

Platz bietend für ca. 60 Personen, mit eigenem Ausschank

3. „Haus Richter Rally“

Orientierungsfahrt des MC Sauerland am 7. 5. 1977



Da meine Glosse „Lieber Polizist“ aus der Ausgabe 1/77 zu einigen Mißverständnissen geführt hat, habe ich mich entschlossen, an dieser Stelle das gleiche Problem in Form einer Meinungsäußerung darzustellen.

Ich habe mich in der Glosse dagegen gewehrt, daß Polizeieinsätze vorgenommen werden, die offensichtlich nur dazu dienen, Geld zu kassieren.

Als Beweise erschienen mir das Beispiel einer Radarkontrolle auf einer breiten Ausfallstraße, die gefahrlos und ohne Belästigung 70 km/h erlaubt, aber 50 km/h erzwingt und das Beispiel einer sinnlosen, fallenartigen Verkehrsführung am geeignetsten, weil am typischsten. Zwei Fälle, in denen Behörden stur und praxisfremd reglementieren – gut, das kennt man ja. Die Polizei sieht aber darin eine einfache Gelegenheit, harte deutsche Mark zu kassieren.

Mit sturer Regelmäßigkeit stehen Radarwagen und Streifenwagen dort, wo es sich möglichst bequem und möglichst viel kassieren läßt.

Interessanterweise sind solche Einsätze zumindest in Nordrhein-Westfalen bereits vor vier Jahren untersagt worden. Schriftliche Anweisung des damaligen NRW-Innenministers Weyer: „Die Überwachung der Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten durch Verkehrsradaargeräte ... hat nur dort zu erfolgen, wo sich unzulässige

Fahrtgeschwindigkeiten als besonders gefährlich erwiesen haben.“

Wie ist es dann z. B. möglich, daß jüngst in einem kleinen Ort im Bergischen Land ein Radarwagen dort steht, wo die Streckenführung aus mehreren Gründen (übersichtliche, breite Straße, eine kleine Einmündung, kein Fußgängerüberweg, keine Geschäfte) schnelleres Fahren erlauben würde? Unfälle sind dort sehr selten – im Gegensatz zu einem Unfallbrennpunkt, der einen knappen Kilometer weiter auf der gleichen Straße liegt. Aber dort steht kein Radarwagen.

Wer sich, besonders in Großstädten, ein wenig mit Radarwagen auskennt, der weiß, an wievielen Stellen sinnlose Verwarnungsgelder erwirtschaftet werden.

Erscheint dies alles schon überaus fragwürdig, so muß jeder anständige Bürger entrüstet sein, wenn die Polizei über Personalmangel klagt. Die Vermutung, daß ein paar Millionen Verwarnungsgelder wichtiger zu sein scheinen als Schutz vor und Aufklärung von Verbrechen, hat konsequenterweise ihre Berechtigung.

Keinesfalls aber lag es in meiner Absicht, eine Art Anarchie auf der Straße einzuführen. Radarkontrollen und Polizeieinsätze ja – aber nur, wenn sie der Unfallverhütung dienen. Ganz im Sinne des Ministerbriefes.

Wuffi

Elefantöse Eindrücke – Das Elefantentreffen 1977 aus der Sicht eines freiwilligen Helfers:

Am Donnerstag, dem 3. 2. ging es los. Gegen 13.00 Uhr war ich im Fahrerlager und suchte meine Clubfreunde vom MC Hilden. Kurz darauf traf ich Klaus, Ulli und Vera.

Wir vom MC Hilden hatten die Organisation des Holzverkaufs übernommen. Am letzten Mittwoch hatte ich gehört, daß zwei Holzplätze zu versorgen seien. Als wir uns am Ring trafen, waren es auf einmal vier. Wir bauten unser großes Zelt an einem Holzplatz

direkt an der Bundesstraße auf. Das Festzelt war etwa 25 m von unserem Zeltplatz entfernt. Gegen 15.00 Uhr begann der Holzverkauf. Holzpreis: 50 DM pro Raummeter! Die Zufahrt zum Zeltplatz hielten wir für Autofahrer geschlossen.

Am Nachmittag ging der Radau im Festzelt los. Später hörte ich, daß Manfred Paehr vom MC Sauerland von Rockern zusammengeschlagen worden war – krankenhausreif.

Am Abend kam unser „Häuptling“ vom MC Hilden; es regnete; und der Regen vereiste auf der Straße rasch. Über Nacht wurde Wache geschoben mit drei Mann, jeder drei Stunden. Vorher kam noch Horst Orlowski vorbei. Mit ihm ging ich noch zum Holzplatz auf der anderen Seite der Bundesstraße. Prompt erwischten wir auch jemanden beim Holzdiebstahl. Es handelte sich um eine Gruppe Holländer, ein munteres Feuer brannte an ihrem Lagerplatz. Nach einigem Hin und Her schieden wir freundschaftlich von dieser Gruppe, mit 25 DM in der Tasche. Freitag, 4. 2. 77: Bis zum Abend hatten wir sämtliches Holz an unserem Lagerplatz verkauft. An der Zufahrt zum Zeltplatz gab es immer mehr Ärger mit den Autofahrern. Neun Fahrer ließen wir gegen eine Kautions von 20 DM zum Entladen passieren. Sie fuhren auch nach spätestens einer Stunde wieder hinaus. Dafür wurde der Radau im Festzelt immer stärker. Die Krankenwagen waren voll im Einsatz und kamen oft nicht nach. Am Abend lasen wir einen Schwerverletzten vor dem Festzelt auf. Im Festzelt sollte ein Ordner mit Funkgerät sein; also gingen wir hinein, um einen Krankenwagen anzufordern. Nach ca. 25 Min. kamen zwei Sanitäter mit Bahre. Flüchtige Untersuchungen ergaben: Kieferbruch, Rippenbrüche und innere Verletzungen. Vom Krankenwagen war noch nichts zu sehen. Die Sanis trugen den Jungen dann in Richtung Fahrerlager.

Samstag, 5. 2. 77: Der schwarze Samstag. Das Wetter ist für die Jahreszeit sehr mild. Ab und zu scheint sogar die Sonne. An diesem Tag kamen auch noch einige Leute vom MC Hilden zwecks Verstärkung. Wir übernahmen dann den Holzverkauf auf der anderen Seite der Bundesstraße sowie den Platz hinter dem Fahrerlager. Mit dem Absperren der Zeltplätze für Autofahrer war es nun vorbei. Also mußten einige Ordner her. Von der MFG Köln wurden dann einige Jungs ihrer 50er-Fahrer-Gruppe abgestellt. Nach einiger Zeit war man dort den Anforderungen nicht mehr gewachsen, irgendwann gegen Mittag gab man auf. Im Festzelt tobte der Abschaum der Menschheit herum. Irgendwann hörte ich dann, daß ein Rocker von der Polizei erschossen worden sei. Der Verkauf im Festzelt wurde eingestellt.

Das tollste, was mir passierte, ist am frühen Morgen geschehen. Ich hatte Wache von 4–7 Uhr. So gegen 6 kamen 8 Amis mit zwei PKW's, zogen den Schlagbaum zur Seite und wollten in den Zeltplatz einfahren. Ich war schnell zur Stelle und schloß den Schlagbaum wieder. Daraufhin sprangen 4 Amis aus einem PKW. Ich versuchte ihnen klarzumachen, daß auf die Zeltplätze nur Motorräder dürfen. Daraufhin bot man mir an, mich totzuschlagen. „Okay“ sagte ich, „wir wissen ja, wo euer Haufen zu finden ist und wir können ja nachher mal mit 100 Mann vorbeischauen“. Dann ging ich ins Zelt. Von dort beobachtete ich, wie die Amis wendeten und fortfuhr. Zusammengeschlagen zu werden, scheint bei diesem Horror-Treffen wohl an der Tagesordnung zu sein. Gegen 7.30 Uhr weckte ich Ulli und Vera.

Danach zerfetzten ein paar hundert Mann vom Abschaum der Menschheit das große Festzelt. Tische und Bänke wurden vom Abend bis zum anderen Morgen verbrannt.

Am späten Abend hatten wir auch die letzten Holzstämme vom gegenüberliegenden Holzplatz verkauft. Gegen 22 Uhr begaben sich die letzten Kameraden vom MC Hilden zur Nachtruhe. Vorher gab es noch einen schweren Unfall auf der Bundesstraße neben unserem Zelt: Motorrad contra Kleinkraft-Fahrrad. Ergebnis: Drei Schwerverletzte. Etwa um 23 Uhr stand ich mit einem Gespannfahrer und einem Hamburger Motorradfahrer, der neben uns mit seinen Kameraden zeltete, am Lagerfeuer und sah dem Treiben zu. Plötzlich kam jemand schreiend angerannt. Er suchte jemanden, der ihn schnell zur Polizei bringt, weil fünf seltsame Zeitgenossen gerade dabei sind, sein Motorrad auseinanderzuschrauben. Der Gespannfahrer fuhr ihn zur Polizei. Danach beschlossen der Hamburger und ich, die Nacht durchzumachen.

Sonntag, 6. 2. 77: So gegen 3–4 Uhr brachen einige der losgelassenen Idioten den zurückgelassenen Bierwagenanhänger auf und schleppten die Bierkästen weg. Die meisten Kästen wurden in PKW's verladen, die auf der Bundesstraße warteten. Es war eine gut organisierte Gruppe. Wir erkannten dies an den Lichtzeichen, die gegeben wurden, sobald sich ein Fahrzeug dem Ort des Geschehens näherte. Wir gingen daraufhin zur Polizeiwache und machten eine Meldung. Mit

uns gingen dann sechs Beamte in Zivil zurück. Die Polizisten setzten dem Treiben am Bierwagen ein jähes Ende. Das restliche Dosenbier wurde umgeladen und fortgeschafft. Am Morgen konnte man einige Rocker beobachten, die sich von ihren Bandenmitgliedern in Pose vor dem zerfetzten Festzelt fotografieren ließen. Nun ja, am Sonntagmorgen packte ich schnell meine sieben Sachen und machte, daß ich fortkam. Von Donnerstag bis Sonntag hatte ich sie-

ben Stunden geschlafen, und das alles für solch einen Pöbel.

Der Sinn des Elefantentreffens ist nicht mehr zu vertreten. Wenn man sieht, wie ohnmächtig die Polizei und unsere Leute gegenüber dieser niedrigsten Stufe der Menschheit sind, dann sollte man ein solches Treffen nicht noch einmal veranstalten. Ich jedenfalls nicht mehr.

S. Kalweit

Motorrad-Slalom oder Kurvenkratzen auf zwei Rädern.

Teil I

(Wittu Kurven kratzen? muttu Slalom fahr'n)

Für Viele dürfte diese Art Motorsport ziemlich unbekannt sein.

Wer hingegen seinen Wohnsitz im Sauerland oder im Ruhrgebiet hat, wird vom Frühjahr bis zum Herbst mit einer Vielzahl von Startmöglichkeiten bei solchen Wettbewerben konfrontiert, so daß man an einem Sonntag manchmal bei drei Slaloms, die in einem Umkreis von ca. 30–50 km veranstaltet werden, an den Start gehen kann. Es handelt sich dabei fast ausschließlich um Gemischteveranstaltungen, also für Automobile und Motorräder.

Ich glaube, jeder kennt aus dem Skisport die Disziplinen des Slalom bzw. Riesenslalom, auch Torlauf genannt.

Dort werden in eine relativ gerade Abfahrt paarweise Stangen in den Schnee gesteckt. Die nicht in gerade Linie, sondern versetzt aufgestellten Tore müssen von den „Pisten-Bohrern“ durchfahren werden. Die Absicht der „Stangenstecker“ ist also, daß die Läufer, statt geradeaus zu „schießen“, nun von einer Kurve zur anderen mit einem Höchstmaß an Konzentration, Körperbeherrschung und Fahrkunst dem Ziel zustreben. Für den nötigen „Vorschub“ sorgt das Gefälle der Piste.

Bei motorsportlichen Slaloms ist, da man einen Motor als Antriebsquelle hat, Gefälle natürlich nicht gefragt. Hier ist ein möglichst ebener, gut asphaltierter großer Platz die

beste Voraussetzung für – und jetzt komme ich zum Sinn dieses Artikels –

die Durchführung eines Motorrad-Slaloms.

Der erste Schritt für künftige Veranstalter sollte die Teilnahme an Wettbewerben anderer Clubs sein, um sich dort die erforderlichen Grundkenntnisse in Bezug auf Organisation, Parcours etc. anzueignen.

Als nächstes muß dann, wie oben erwähnt, ein geeigneter Platz ausfindig gemacht werden.

Da ja mittlerweile jedes Städtchen ein in der Regel etwas außerhalb der Stadt gelegenes Einkaufszentrum oder Supermarkt mit großem Kundenparkplatz hat, versucht man in einem Gespräch mit der Geschäftsführung des betreffenden „Ladens“, den Platz für die Ausrichtung eines Slaloms zur Verfügung gestellt zu bekommen. Es gibt auch Firmen, die für ihre Belegschaft schöne Parkplätze eingerichtet haben. Auch sie sollte man bei der Suche nach einem Veranstaltungsort berücksichtigen.

Hat man einen geeigneten Platz zur Verfügung, steht der Kampf mit den Behörden ins Haus.

In der Regel gibt das zuständige Ordnungsamt seinen Segen für die Veranstaltung. Voraussetzung ist allerdings der Abschluß einer Veranstalter-Haftpflicht-Versicherung. Sie kostet ca. um die 200,- DM. Außerdem

können die Behörden noch Auflagen in Bezug auf die Durchführungszeiten, wie Mittagsruhe, Beginn und Ende der Veranstaltung, machen. Diese müssen aus Gründen des Umweltschutzes unbedingt eingehalten werden. Falls von Anwohnern Beschwerden bei der Polizei eingehen, hat man unter Umständen für weitere Veranstaltungen Genehmigungsschwierigkeiten. Weiterhin sind eine Ausschreibung und die Durchführungsbestimmungen dem Genehmigungs-Antrag beizufügen. Somit wären wir bei dem nächsten wichtigen Punkt: der Ausschreibung. Sie sollte so abgefaßt sein, daß sie als Ein-

ladung an Clubs und Einzelpersonen verschickt werden kann. Folgende Daten müssen in ihr enthalten sein:

1. Veranstalter und Veranstaltung
2. Veranstaltungsort und Zeitplan
3. Teilnehmer und Fahrzeuge
4. Klasseneinteilung
5. Nenngeld
6. Ehrenpreise
7. Siegerehrung (Ort und Zeitpunkt)

Wichtiger als diese Kurzausschreibung sind die Durchführungsbestimmungen. Doch dazu später etwas.

Asbach

Beispiel einer Ausschreibung

Veranstalter:

Polizeisportverein Dortmund
 — Motorsportabteilung im ADAC —
 46 Dortmund, Alter Mühlenweg 95

 Bundesverband der Motorradfahrer e. V., Landesverband Sauerland, Hachen, Hauptstraße 12.

Klassen:

bis 50 ccm
 50 — 350 ccm
 über 350 ccm
 Gespanne

Nenngeld:

Solomaschinen	20,— DM
Gespanne	25,— DM
Mannschaften (3 Fahrzeuge)	30,— DM

Preise:

Gesamtsieger **PERNOD** Pokal
 Klassensieger-Pokal
 Gespann-Pokale
 BMW-Pokal WUDO
 wertvolle Sachpreise

Strecke:

ca. 400 m, schnell und übersichtlich auf dem Parkplatz der Firma Pohlschroder, Dortmund. Hannoversche Str. Nahe Borsigplatz, von B1 ausgeschildert.

Siegerehrung:

1 Stunde nach Ablauf der Veranstaltung

Wieso fahren wir überhaupt hierher??!

(Betrachtungen einer Sozia)

Angeregt durch eine Episode, die Dieter Bail vom MC Sauerland bei der letzten ADAC 600 km-Hannoverfahrt erlebt und uns während eines feuchtföhlichen Abends nach einer Orientierungsfahrt erzählt hat, sehe ich mich im Zusammenhang mit der Pfadfindertrophäe vor die schwerwiegende Frage gestellt: „Wieso fahren wir eigentlich hierher?“ Hierher, das heißt z. B. nach Berlin, Marbacka, Oslo. Eigentlich sollte es ja ein schöner, beschaulicher Urlaub mit dem Motorrad und meinem Schatz werden; und was wurde es tatsächlich: eine Jagd nach Punkten für diese dreimal verfluchte, aber dennoch so begehrte Pfadfindertrophäe. Auf dem Programm stand ein Wochenende in Berlin, die Weiterfahrt über Kopenhagen nach Vesteras in Schweden, wo, wie sollte es anders sein, ein Motorradtreffen stattfand und der Besuch von Stockholm.

An der Route lagen so viele Jugendherbergen und manchmal fragte ich mich, warum wir eigentlich die Aufgabenstellung „Nobelpreisträger“ gewählt hatten? Welcher Ehrgeiz uns da wohl geplagt hatte?

Irgendwann landeten wir auch in Stockholm, und während wir auf den Steinbänken im Hof des Schlosses Drottningholm saßen und einer chaotischen Wachablösung zuschauten, tauchte die Frage auf: „Wäre es nicht auch noch möglich, Marbacka zu fotografieren?“ Es wäre doch nur ein kleiner Umweg auf unserer Fahrt nach Göteborg, von wo aus wir übersetzen wollten nach Frederikshaven in Dänemark. Na gut, lange waren wir nicht mehr in Värmland gewesen, Erinnerungen an unseren letzten Urlaub wurden wach, denn im letzten Jahr hatte uns dort ein ganzer See, ein Berg und ein Häuschen gehört.

Außerdem zogen in der Ferne ein paar dunkle Wölkchen auf, und da wir auch schon zwei Tage, also viel zu lange, an einem Ort waren, machten wir uns auf in Richtung Westen.

Unser Weg führte uns nicht nur nach Marbacka, sondern auch in Richtung Oslo, welches mir eigentlich zu denken geben sollte, da er doch vorher ganz beiläufig (!) bemerkt hatte, daß auch in Oslo einige Nobelpreisträger gelebt hätten. In Marbacka

angekommen, wurde die Karte ausgepackt und er fand **zufällig** ein gewisses Lillehammer, wo, wie ist es möglich, auch ein Photo zu machen wäre. Ich bekam zu hören, daß es dann doch blödsinnig wäre, direkt nach Oslo zu fahren (Aha, wollten wir überhaupt nach Oslo fahren?), während Lillehammer doch nur 200 km nördlich läge.

Obwohl wir an diesem Tage schon etliche Stunden auf der Kiste gesessen hatten, tat mir mein Hintern noch nicht weh genug und ich willigte ein.

Kurz und gut, wir überschritten die Grenze nach Norwegen und plötzlich gab es keine asphaltierte Straße mehr. Dreißig Kilometer über festgefahrenen Lehm, für die wir eine gute Stunde brauchten, führten uns aus dem einsamen Grenzgebiet heraus. In einem kleinen Ort namens Grue machten wir eine Kaffeepause. In dieser Ecke mußte es eine wahre Sensation sein, wenn zwei Deutsche auf einem Motorrad erscheinen, denn prompt waren wir von einer Horde Kindern umringt, die unsere BMW bestaunten.

Gegen 21.00 Uhr, es war mittlerweile stockfinster und hinter uns lagen gut 700 km, erreichten wir Lillehammer. Die Stadt fiel auf durch ihre Lebhaftigkeit, die gepflegten Hotels, Bars und Kinos und durh enorme Menschenmengen auf den Straßen; genau das Gegenteil von dem, was wir suchten. Trotz dieser Einstellung auf den Tourismus war weit und breit kein Campingplatz zu finden. Also wieder 20 km zurück, wo wir den letzten Campingplatz gesichtet hatten. Ein herrlicher Sonnenuntergang über einem noch schöneren See entschädigte für unser inzwischen doch schon leicht verkrampftes Hinterteil.

Auf dem Campingplatz mußten wir feststellen, daß die Saison gerade vorbei war, kein Mensch zu sehen, kein Licht und nichts zu essen, allerdings bestand der Platz auch nur aus dem Hinweisschild, der Rest war Wildnis. Aber wollten wir es nun einsam oder nicht?

Nach Essen war mir überhaupt nicht zumute an diesem Abend, denn mit einem der überall zu bekommenden Hamburger hatte ich mir den Magen dermaßen verdorben, daß ich

die Kombi garnicht so schnell herunter bekam, wie „es“ kam. In der Dunkelheit wurde das Zelt aufgebaut, ein flüchtiger Gutenachtkuß von meinem total gestressten Fahrer, ein letztes müdes: „Wie geht es deinem Magen?“ und schon träumte er von Elchen und lauen Mittsommernächten.

Der nächste Tag bescherte uns schönes Wetter, aber doch schon ziemlich kühl. Hatte ich mit dem Gedanken gespielt, etwas von Lillehammer zu sehen? Weit gefehlt, das Ortsschild mußte reichen, dies durfte ich dann aber gleich zweimal photographieren. Immerhin etwas, und das Ortsschild, muß ich gestehen, war außerordentlich hübsch.

Demgegenüber bereitete uns Oslo einige Schwierigkeiten, denn wir fanden gar kein Schild. Wir verließen die Stadt in Richtung Süden, und da tauchte plötzlich auf der anderen Seite der Autobahn, Kilometer hinter dem eigentlichen Stadtgebiet, ein riesiges Ortsschild auf. Also kehrt und die Punkte waren gerettet.

Nachdem ich in Marbacka nicht genauer anschauen durfte, von Lillehammer nicht viel zu sehen bekam, hieß es dann in Oslo: „Was, in das Rathaus hast du doch schon im vorigen Jahr gesehen!“ Dabei erinnerte ich mich mit Wehmut an die kleine gemütliche Eisdiele, in der man bei Vorlage des Studentenausweises Rabatt bekommt. Das Eis (Krokant mit Erdbeersoße, Schokoladestreuseln und viel Sahne – hmm!) konnte ich abschreiben, zum Ersatz durfte ich zwei Stunden von einem Geschäft in das Andere hinter ihm herlaufen, auf der Suche nach einem Aufklebeschildchen von Oslo (Ein Schelm ist, wer Böses dabei denkt.).

Gegen Abend wurde es empfindlich kühl und unsere Lust zum Zelten sank auf den Nullpunkt. Eine Nacht in einer beheizten Blockhütte (20,— DM) rettete die Stimmung.

Diese Hütten findet man auf fast jedem Campingplatz und sind ein guter Tip für Polarkreiserer und solche, die es noch werden wollen, wie z. B. wir.

Am nächsten Morgen waren wir fit und bereit, in See zu stechen.

So standen wir denn in unseren Lederkombis, den Helm unter dem Arm, und betrachteten aus einiger Entfernung die chic gedeckten Tische und das riesige kalte Buffet im Restaurant des Schiffes. Für 15 SK = 9 DM pro Person, konnte man sich, so oft wie man wollte, bedienen. Dieses Angebot mußte man doch wahrnehmen; Lederkombi hin, Helm her, der Hunger und vor allen Dingen die Neugier siegten. Zu unserem Erstaunen gab es zusätzlich ein reichhaltiges Angebot an warmen Speisen. Mehrmals kämpften wir uns durch, bis schließlich nichts mehr hineinging. Auf diese recht angenehme Weise verbrachten wir die halbe Überfahrt.

Die Fahrt durch Dänemark verlief reibungslos und abends landeten wir auf einem Campingplatz bei Flensburg. Am letzten Tag mußte noch das Photo von Kiel gemacht werden, bevor es endgültig nach Hause ging.

Der nur zweiwöchige Urlaub erlaubte uns kein weiteres Vordringen nach Norden, trotzdem hatten wir wieder viel Schönes zusammen erlebt und gesehen. Fahre ich auf dem Motorrad mit, fest an meinen Ulrich geklammert, möchte ich nicht gegen eine Fahrt in einem noch so gut klimatisierten Auto in einer noch so kurzen Schlange tauschen.

Die Auswertung ergab einen netten Punktestand, zu Hause wußten wir vieles zu berichten; und wenn wir auch noch zum Gelingen der Pfadfindertrophäe beitragen konnten, hätten wir eine Antwort auf unsere Frage: „Wieso fahren wir überhaupt hierher?“

Motorradclub Benzinbüffel Reken – neuer BVDM Landesverband

Für alle, die es nicht wissen sollten, Reken liegt im westlichen Münsterland innerhalb der Hohen Mark.

Daß es hier landschaftlich sehr reizvoll ist, beweisen nicht nur die zahlreichen Wochenendtouristen aus dem Ruhrgebiet.

Unser „Benzinbüffel“ wurde im Mai 1975 gegründet, da es in der Umgebung keinen uns bekannten Motorradclub gab, der akzeptabel war, die Interessen von **echten Motorradfahrern** zu vereinen und zu vertreten.

Unser erster Erfolg war die 1. Orientierungs-

fahrt im Juni 1976. Sie war zwar noch sehr laienhaft durchgeführt, aber unser Ziel war auch keine „Superfahrt“, sondern wir wollten andere Motorradfahrer kennenlernen und dabei unseren Spaß haben.

Und daß das geschehen ist, beweist nur ein Beispiel:

Lothar, einer der bekanntesten KS-Fahrer aus dem tiefen Sauerland, sonst geübt im Umgang mit seinem grünen Elefanten, brach in einer Zwischenprüfung den Lenker eines Fahrrades ab, da er anscheinend seine Kräfte nicht an den Boden bringen konnte!!

Wir lachen noch heute sehr herzlich über diesen Vorfall und das Gesicht vom Lothar.

In den letzten Tagen, nachdem unser Club einige Höhen und Tiefen durchgemacht hatte und sich ein verschworenes, wenn auch verkleinerte, Häufchen gebildet hat, beschlossen wir, uns dem BVDM anzuschließen.

Einerseits, um für dessen Ziele mitzukämpfen, soweit dies möglich ist und andererseits, um noch besser mehr **echte Motorradfahrer** zu vereinen.

Denn wir sind der Meinung, daß man nur geschlossen für das Image der Motorradfahrer kämpfen kann, ein Einzelner richtet nur wenig aus.

Vielleicht sei es mir erlaubt, an dieser Stelle auf unsere 2. Orientierungsfahrt am 4./5. 6. 77 hinzuweisen.

Wir sehen es als eine Art Gründungsversammlung unserer Mitgliedschaft im BVDM an und würden uns freuen, wenn einige BVDM-Mitglieder unserem Ruf folgen würden.

Um nochmals darauf hinzuweisen: Auch diesmal wird es mehr eine Juxrallye, als eine knallharte O.-Fahrt.

Zu solch einer O.-Fahrt fehlen uns die Erfahrungen und ich bitte an dieser Stelle darum, uns als Neulinge, was Veranstaltungen im BVDM angeht, anzusehen und uns dementsprechend zu unterstützen.

Danke!

(Michael Vehlow)

1. Vorsitzender

1. Vorsitzender:	Michael Vehlow,
+ Schriftführer:	Harrierstr. 13, 4421 Reken Tel. 02864/1032
Vertreter:	Hermann Ebbing, Sandheck 10, 4421 Reken, Tel. 02864/1532
Vertreter:	Bernhard Hesker, Wasserturm 25, 4408 Dülmen
Kassierer:	Maria Ebbing, Sandheck 10, 4421 Reken, Tel. 02864/1532
Sportwart:	Albert Rust, Maria Magdalenenstr. 17, 4421 Lette, Tel. 02546/834

Die spinnen, die Sauerländer . . .

3. Gespannwinterfahrt 1977

Nun, dachte ich mir, der Lothar ist ein Schlingel, der Asbach ist ein Schlingel und der Dieter ist ein Schlingel. Na, dachte ich weiter, wenn die drei eine Fahrt veranstalten, dann wird's lustig. Himmelherrgott, dachte ich am Ende, da muß ich hin.

Aber womit? Gespannwinterfahrt . . . ich brauchte einen Fahrer. Da gibt's bei uns eigentlich nur einen im Club, Fiete Feldmaus. Aber der wollte zuerst nicht, chronischer Geldmangel. Das war ihm erst egal, als ich ihn davon überzeugte, daß man unbedingt den Manni Paehr schlagen müsse.

Gut, den Fahrer hatte ich, und der Fahrer hatte sogar ein Gespann. Aber was für eins! BSA, Typ weiß der Teufel, Steib drangepappt. Da hatte der sich was unterjubeln lassen! Beiwagenanschlüsse zum Weggucken, Öl soweit die Räder tragen. Vorbereitung? Nix, weder Zeit noch Geld.

Wir machen uns also zu allem entschlossen Samstag morgen auf den Weg, Babsy mit ihrer 200er Honda im Ölnebel hinter uns her. Erste Sensation: Wir kommen an – ohne jede Probleme!

Schön, man trifft alte Freunde wieder. Den

und den und – ah, da kommt Manni Paehr. „Na“, fragt er mich, „fährst du mit dem Fietz“

„Ja, freilich.“

„Au wei, dann muß ich mich ja anstrengen.“

„Ach quatsch, Manni, mach dir keine Sorgen, wir sind mit 'ner ollen BSA da.“

„Ach so, ach so“, sagte er, und ein zufriedenes Lächeln huscht über sein Gesicht.

Überhaupt, die BSA ist eine Sensation da draußen auf dem Parkplatz. Ein paar schwärmen anglonostalgisch, andere schimpfen fürchterlich über das zusammengeflackte Ding. Fiete und ich hören denen schmunzelnd zu. Die dämlichen Meckerfritzen. Wissen wohl gar nicht mehr, was ein Abenteuer ist.

Mannschaftswertung gibts auch. Zwei MFG'ler, ein Neußer (!) und ein Remscheider (!) Gespann haben wir schon, jetzt suchen wir noch eins, weil drei ankommen müssen. A, da kommt der Horst mit seiner Frau. Die kommen bestimmt an, das ist unser viertes Paar. Konkurrenz? Die Sauerländer mit ihrer gesamten Prominenz und die Düsseldorfer. Wenn die Düsseldorfer schon vor der Fahrt besoffen wären, wär's leichter mit denen. So spekulieren wir bei den Mannschaften auf den Dritten.

Dann erhalten wir die Karten. Der Streckenverlauf ist auf der 50.000er Kopie nicht allzu gut eingezeichnet. O Schreck! Bis GZK

38er Schnitt?! Sind die bekloppt? Na ja, denkt sich Fiete, denkt sich Wuffi – was haben wir mit der Zeit zu tun?

Schließlich geht's zum Start, und mein Blick bleibt nachdenklich am Hinterrad der BSA hängen. Fiete hat keine Mäuse, Wuffi hat keine Mäuse, also wird mit dem Touring Spezial gefahren. Und das ein paar Tage nach der großen Schneeschmelze! Aber was solls, an Galgenhumor übertrifft uns höchstens noch der KS-Lothar.

Es geht also los. Zunächst relativ harmlos, dann die Hölle. Tausend Tricks und Ecken, Schlamm, Eis – alles, was du willst. Ein paar Scherze will ich nicht unerwähnt lassen.

Von ZK 1 bis ZK 2 geht eine Schleife, Zeit: 8 Minuten. Wir fahren flott, aber nicht übertrieben schnell, halten irgendwo (!) und brauchen – 11 Minuten!? Die spinnen, die Sauerländer! Irgendjemand erzählte nachher was von einer Sonderprüfung . . .

Dann geht wieder mal so ein komischer Haken rechts von der Straße weg, Spitzkehre und wieder auf die Straße drauf. Matsch, Modder, Eis dort, wo ich Fiete hinlotsen will. Der staunt erst mal unglaublich, aber es mußte die Ecke sein. Augen zu, Fiete wird das schon machen. Fiete machts. Dann kommt auch der spitze Winkel, und es geht ein Stück den Wald hinauf. Plötzlich kommt uns Martin Brede mit Tochter entgegengeflogen. Der fährt zwar falsch, aber ist ein netter Kerl! Er fährt links die Böschung ein Stück hinauf, steht halb in der Böschung, halb im Weg. Fiete peilt. Komm ich vorbei? Er weiß es nicht und denkt, das kann man ja herauskriegen. Fas! Eine Idee rutscht die Mühle hinten weg, ratsch ist der Blinker abasiert. Martin lächelt, Barbara auch. Blödmänner! Unser schöner Blinker. War so ziemlich das schönste an dem ganzen Gerät. Im übrigen, Gerät: Das Ding hielt immer noch, die Motorcharakteristik konnte einen sogar richtig begeistern.

Fiete und ich sind auch ziemlich gemein, hab ich festgestellt. Da mußte man einmal von der Straße runter auf einen Feldweg, der wieder auf die Straße führte, und dann ging es direkt wieder auf einen Feldweg. Wir wühlten uns durch den Matsch des ersten Feldweges, sehen bereits die Straße und den anderen Feldweg vor uns. Stop, rufe ich, aber Fiete hat schon selber geschaltet. Grinsend beobachten zwei Ballhupenredakteure, wie vier, fünf Gespanne die Straße entlangfahren, ohne einen der beiden Feldwege zu beachten. Wenn wir nicht gehalten hätten, hätten die gedacht, halt umkehren oder wären uns zumindest in den zweiten Feldweg nachgefahren. Hach, was sind wir gemein!

Irgendwann (ungefähr 40 Minuten zu spät) kommen wir an ZK 3 an. Irgendjemand glotzt ganz dämlich aus der Wäsche, als er die BSA sieht. Die ist immer noch nicht ausgefallen? Nur der linke Blinker ist ab, genau

wie einer der beiden Luftfilter. Halt, da seh ich es, die rechte Rücklichteinheit am Beiboot inzwischen auch. Na egal, ganz blank ist der Hintern noch nicht, schließlich haben wir noch die Rücklichtfunzel an der Maschine.

Als wir an der ZK 3 schon wieder weg sind, fragt eben dort eine besorgte Mannschaftskameradin nach, ob die BSA noch im Ren-

nen sei. „Jo, die sind schon durch, aber ganz schwarz sehn'se aus.“ (??)

Um die gleiche Zeit erreicht das Ziel die Meldung, jemand sei ausgefallen. Die dort sehn-süchtig auf die Teilnehmer wartenden Herrschaften brüllen, als sei's geprobt: „Die BSA, die BSA!“ Asbach läuft hinaus, kommt wieder rein. „Es ist eine B . . . MW!“

Von den Späßen haben Fiete und ich nichts. Wir wundern uns, daß die Fuhre immer noch bewegungsfähig ist. Wir schaffen zur Krönung sogar auch noch die letzte Etappe bis zum Ziel, obendrein ohne Zeitüberschreitung! Hipp hipp hurra, wir ham's geschafft, die Karre hat gehalten. Man ist von uns begeistert. Diese Jungs, klasse, Kolumbus war ein Mamasöhnchen gegen die beiden.

Nachdem wir uns saubergemacht hatten, gab es was zu essen und danach einige Filme. Letzteres ermöglichte erst der Hausverwaltern, denn Lothar hatte zwar zwei Birnen für seinen Projektor dabei, aber die eine paßte nicht, und die andere war kaputt, oder beide waren kaputt oder irgendsoetwas, worüber nicht einmal der Lothar mehr lachen konnte. Schließlich gab es auch eine Siegerehrung. Der beste Guzzi-Mann bekam eine Flasche Asbach, der beste BSA-Mann nichts. So 'ne Sauerei! Gestiftet ausgerechnet von Martin Brede, dem Blinkerkiller, der den unsrigen geköpft hatte. Aber dann freuen wir uns

doch: 2. Platz. Und Manni auf dem dritten. Das war die Revanche für die Hochsauerlandfahrt, über die sich Fiete und ich heute noch schämen.

Das schönste kam aber noch: Mannschafts-sieg! Die Sauerländer auf dem Ehrenplatz, und die Düsseldorfer muß der Schlamm total high gemacht haben.

Was noch blieb, war ein gemütlicher Abend, in dessen Verlauf Alfred, Gewinner der Flasche Asbach, selbige in unseren Mannschaftspokal entleerte und dankenswerterweise auch andere an seinem Glück teilhaben ließ. Von Glück muß man reden, wenn man ihn und seine Guzzi kennt.

Fazit: Ein herrliches Wochenende in der ehemaligen Jugendherberge. Die Strecke hat viel Spaß gemacht. Kritik: Für die Einhaltung der Schnitte brauchte man die internationale Lizenz.

Schließlich noch für alle, die sich über Ankommen und Abschneiden der BSA geärgert oder gewundert haben, das Ende der Geschichte. Das restliche Benzin reichte für fünf Kilometer (Reservehahn kaputt). 15 Kilometer nach der Abfahrt: Kolbenfresser total! Fiete wühlt inzwischen in den Eingeweiden . . .

Wuffi

Ergebnisliste der 3. Sauerland-Gespann-Winterfahrt

Teilnehmer	Fahrzeuge	Strafpunkte
1. Weiland/Lurweg	Zündapp KS 601	75,6
2. Feld/Rohde	BSA	86,1
3. Hinztk/Paehr	Zündapp KS 601	101,5
4. Lachman/Sprave	Zündapp KS 601	105,2
5. Höfer/Walter	BMW R 50/2	179,2
6. Peikert/Peikert	MZ 250	180,2
7. Kahnert/Butz	BMW	192,6
8. A. Bley/Möltgen	Moto-Guzzi V 7	201,4
9. Johannknecht/Ehrenberg	BMW	212,2
10. Orlowski/Orlowski	Moto-Guzzi V 7	270,3

und weitere 16 Teilnehmer

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Ausschreibung

BVDM Orientierungsmeisterschaft für Motorräder

Die Motorradclubs SFC Rur-Inde, LV Rhein-Ruhr, MFG Köln, MC Sauerland, MC Hilden und Elefantentreiber-Lippe führen 1977 eine Meisterschaft für Orientierungssport nach folgenden Bestimmungen durch:

1. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind alle Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, die im Besitz einer gültigen BVDM-Mitgliedskarte für 1977 sind.

2. Nennung und Nenngeld:

Eine gesonderte Nennung ist nicht erforderlich. Jedes BVDM-Mitglied, welches an einem Meisterschaftslauf teilnimmt, wird automatisch erfaßt.

Nenngeld wird von den Teilnehmern nicht erhoben. Die Veranstalter eines Meisterschaftslaufes führen 2,- DM zur Kostendeckung ab.

3. Federführender Club:

Für jedes Sportjahr wird ein federführender Club von den beteiligten Clubs gewählt. Dieser ernannt 1 oder 2 Personen zum (zu) Leiter (n) der Meisterschaft.

Federführender Club ist 1977 der MC Sauerland. Zum Meisterschaftsleiter wurde Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172 in 5768 Sundern 2, gewählt.

4. Fahrzeuge und Klasseneinteilung:

Die Orientierungsmeisterschaft ist ausgeschrieben für alle Motorräder und Roller mit und ohne Seitenwagen sowie Kleinkrafträder, soweit sie der Straßenverkehrsordnung entsprechen und zum Straßenverkehr zugelassen sind.

Die Veranstalter werden angehalten, mittels Durchführungsbestimmungen Fahrzeuge, die aufgrund der Schalldämpfung, Bereifung oder Bremsen nicht der StVO entsprechen, nicht zum Start zuzulassen.

Die Fahrzeuge werden für die Meisterschaft in 3 Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Solomaschinen nur mit Fahrer

Klasse 2: Solomaschinen mit Sozius.

Klasse 3: Gespanne.

Die Klasseneinteilung bei den Wertungsläufen bleibt dem jeweiligen Veranstalter überlassen.

5. Veranstaltungen:

Gewertet werden die 5 besten Ergebnisse eines jeden Teilnehmers von den 7 zur Meisterschaft zählenden Veranstaltungen.

Bei weniger als 7 Veranstaltungen werden die 4 besten Ergebnisse gewertet.

- | | | |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|
| 1. MC Hilden | 5.3.77 | 1.Orientierungsf. |
| 2. MFG Köln | 2.4.77 | 2.Frühlingsfahrt |
| 3.Elef.-Tr.-Lippe | 23.4.77 | 1.Stohsemmeral. |
| 4. SFC Rur-Inde | 21.5.77 | Orientierungsf. |
| 5. MC Sauerland | 10.9.77 | 2.Hochsauerlandf. |
| 6. MF Remscheid | 8.10.77 | Nachtorientier.F. |
| 7. LV Rhein-Ruhr | Termin liegt noch nicht fest. | |

6. Wertung:

Jeder Teilnehmer erhält Gutpunkte nach der Formel:

$$\text{Punkte} = 10 - \frac{10 \text{ mal (Platzierung} - 1)}{\text{Teilnehmerzahl}}$$

Bei Punktgleichheit wird das bessere Streichergebnis gewertet.

Rückwirkend kann nicht gewertet werden.

Punkte bleiben in der Klasse.

7. Preise:

Meister wird der (die) Fahrer (in) bzw. Beifahrer (in), welche die höchste Punktzahl erreicht.

Die besten 30 % jeder Klasse der in die Wertung kommenden Teilnehmer erhalten einen Ehrenpreis. Die beste Dame erhält ebenfalls einen Ehrenpreis.

8. Schiedsgericht:

Zur Klärung von Streitfällen wird ein Schiedsgericht eingesetzt. Es setzt sich zusammen aus dem Meisterschaftsleiter, dem jeweiligen Fahrleiter und einem Fahrer. Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist endgültig.

Einsprüche werden ohne Gebührenerhebung geklärt.

gez.: Bernd Keggenhoff,
Meisterschaftsleiter 1977

Christliche Motorradfreizeiten 1977

Das Missionswerk „Neues Leben“ führt in diesem Jahr vier Motorradfreizeiten durch (s. Artikel „Herbstabenteuer in Korsika“ in der letzten „Ballhupe“).

1. Schottland: 23. April–9. Mai

Besuch der Scottish Six Days – Schiffsreise Rotterdam-Hull – Unterbringung in der Nähe von Fort Williams. Preis (mit Vollpension): DM 730,—

Leitung: Helmfried Riecker

2. Österreich: 30. Juli–14. August

Steiermark, Nähe Schladming; Tagesausflüge in die Bergwelt, eigenes Gelände für Geschicklichkeitsturniere. Preis (mit Vollpension): DM 390,—

Leitung: Werner Berr

3. Schweiz: 27. August–10. September

Jugendhaus Seewies bei Davos – Ausflüge: Silvretta-Straße, St. Moritz, Julier-Paß, Bernina-Paß u. a.

Preis (mit Vollpension): DM 445,—

Leitung: Manfred Dörr

4. Belgien: 6.–13. August

Trial – Bible – Training – Holidays

Triallehrgang für Anfänger und Fortgeschrittene mit den Deutschen Meistern Felix Krahnströver und Helmut Stanik als Lehrer. Preis auf Anfrage. Leitung: Helmfried Riecker.

Bei allen Freizeiten gehört regelmäßiges gemeinsames Bibelstudium, fröhliches Singen und viel Geselligkeit zum festen Programm.

Anfragen sind zu richten an:

Missionswerk „Neues Leben“

Helmfried Riecker

Kölner Str. 23

5230 Altenkirchen/Ww.

Notizen

Die HUK Coburg und die Gothaer bieten günstige Versicherungstarife für Beamte und Arbeiter und Angestellte des Öffentlichen Dienstes an.

Für Kleinanzeigen in der Ballhupe (DM –,25 pro Wort) wird ein Mindestbetrag von DM 5,— festgesetzt, um wenigstens einigermaßen kostendeckend arbeiten zu können.

Ballhupen können angefordert werden bei Ingo Schröder, Hermann-Löns-Str. 43, 5000 Köln 71 (Vertrieb)

Aus drucktechnischen Gründen bitten wir bei Photoeinsendungen nur Schwarzweiß-Abzüge einzuschicken.

Kleinanzeigen

Verkaufe Suzuki GT 250, Bj. 3/75, Konis, Magura m-Lenker, Gepäckträger, Tommaselli-Lampenhalter, Avon-bereift (1000 km), Bremsbeläge (1000) ca. 16000 km gelaufen
Preis: VB. 2700 DM

Jürgen Wilke, Olpenerstr. 179, 5 Köln-Höhenberg

Honda CB 200!!!

Erstzul. 31. 3. 76, ca. 26000 km
Inbus, H-4, Konis, Öltemperaturmesser
Neuteile: Unterbrecherkont., Ritzel, Kettenrad, Kette, Hinterradreifen.
Verhandlungsb.: 2000,— DM
Bernhard Lerner, Pastor-Wolff-Str. 89, 5000 Köln 60

Gesucht für KS 601 Kardan, HR + VR
Ullrich Nowak, Vogelsanger Weg 3, 5000 Köln 40

Suche dringend Rahmen mit Brief für Yamaha DT 125 oder DT 125 E.

J. Obergefell, Taubenstr. 33, 4010 Hilden 1, Tel.: -2103/52555

Suche BMW 5-Gang-Getriebe m. Kickstarter;
L. Braun, 5 Köln 60, Vogesenstraße 42, Tel.: 0221/171115

Notizen

Vorschläge an den Werbeausschuß können gerichtet werden an Ingo Schröder, Hermann-Löns-Str. 43, 5000 Köln 71.

Termine

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 1.4. | schon vorbei | 22.5. | ng-Geländefahrt Werl
MSC Werl, Unnaer Str. 12,
4760 Werl |
| 1.4. | schon viel länger vorbei | | |
| 23.4. | Strohsemmelrallye der ETL
Michael Bosse, Leopoldstr. 27,
4920 Lemgo 1 | 28.–29.5. | 6. Int. BVDM-Veteranenrallye in
Xanten des LV Rhein-Ruhr,
Heinz Sauerland |
| 24.4. | ng-Trial Werl
MSC Werl eV, Unnaer Str. 12,
4760 Werl | 4.6. | 2. Orientierungsfahrt der Ben-
zinbüffel Reken
Michael Vehlouw, Harrierstr. 13,
4421 Reken |
| 1.5. | Geländeturnier und ng-Trial des
MC Sauerland auch für Mofas,
Mokicks etc. (bis 18 Jahre)
Dieter Bail, Mönneufer 2
5760 Arnsberg 1 | 9.–10.6. | 4. Enzianrallye des MC
Sauerland |
| 1.5. | Auto- und Motorradslalom in
Soest
Günter Vollmer, Robert-Koch-
Str. 50, 4780 Lippstadt | 9.–12.6. | 1. Int. BVDM-Motorradfahrer-
treffen auf dem Contidrom
(Jeversen bei Celle) Eintritt nur
nach Anmeldung
Einladungen und Ausschreibun-
gen: Horst Orlowski, Augusten-
str. 2, 5630 Remscheid 11 |
| 7.5. | Orientierungsfahrt „Haus Rich-
ter Rallye“ des MC Sauerland
Ottmar Bange, Hotel Haus
Richter, 5768 Sundern 2 | 17.–18.6. | 2. Int. BVDM-Deutschlandfahrt
zum 8-Stunden-Rennen
Bernd Keggenhoff, Hachener
Str. 172, 5768 Sundern 2, oder
Wolf-Georg Rohde, Stammhei-
mer Str. 71, 5000 Köln 60,
Tel. 0221/767247 |
| 7.–8.5. | Bargkamper Treffen der MF
Niederelbe in 2171 Bargkamp-
Wingst, B 73 Cuxhaven-Stade, ab
Cadenberge ausgeschildert | 6.–7.8. | 2. Schinderhannesfahrt der MFG
Köln
Lothar Braun, Vogesenstr. 42,
5000 Köln 60 |
| 8.5. | 1. Hochsauerlandtrial (ng-Trial)
des MC Sauerland
Dieter Bail, Mönneufer 2,
5760 Arnsberg 1 | 20.8. | 3. Juxrallye des MC Sauerland
Bernd Keggenhoff, Hachener
Str. 172, 5768 Sundern 2 |
| 15.5. | Slalom Neheim (Lauf zur Club-
meisterschaft des MC Sauerland)
Dieter Bail, Mönneufer 2,
5760 Arnsberg 1 | 27.8. | 7. Jumbofahrt in Belgien |
| 15.5. | ng-Trial Winkelshof,
W. Dickmann, Eulenstr. 51,
5758 Fröndenberg | | |
| 19.–22.5. | 2. Internationales Rur-Inde-
Treffen; am 21.5.1977 Orientie-
rungsfahrt nur für Solofahrer mit
Beifahrer und Gespanne
(Genehmigungsschwierigkeiten)
SFC Rur-Inde, Markt 1
5176 Inden-Pier | | |
| 21.–22.5. | Jumbofahrt in Kassel
Kurt Schirakowski,
Hohlesteinstr. 3,
3500 Kassel-Harleshausen | | |
| 22.5. | Auto- und Motorradslalom in
Bochum
Polizei-Motorsport-Club Bochum
eV, Ziegelstr. 50a, 4630 Bochum | | |

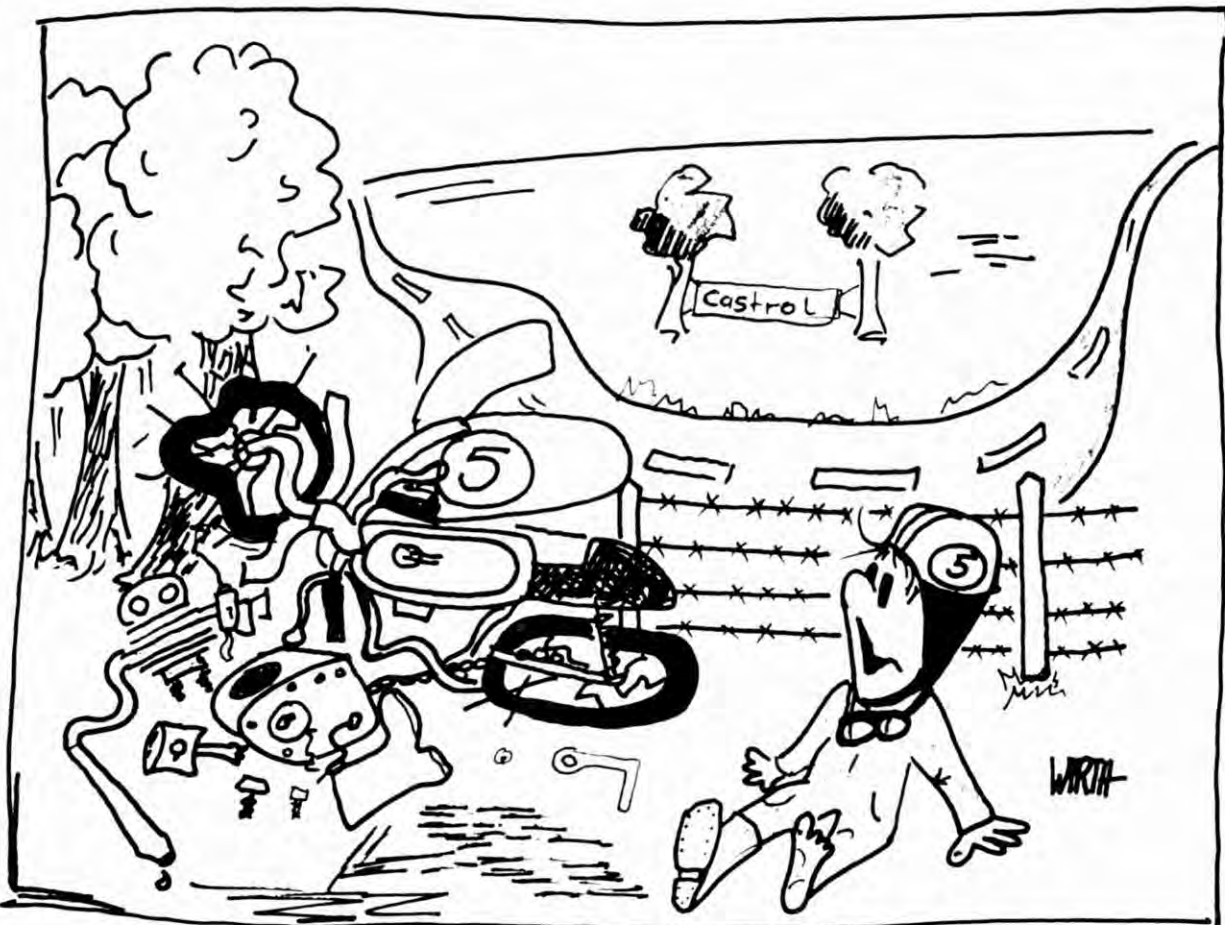
KS 601 CLUB E. V.

sucht für seinen Klamotten-
markt laufend Angebote
für Neu- u. Gebrauchtteile
aller Zündappmodelle bis
Baujahr 1958.

Hans-Lothar Reinehr

Dorfstraße 23

in 5860 Iserlohn 9 Rheinen



— „HOPLA“ —

Die Ballhupe wünscht den Motorradsportlern
des BVDM alles Bessere und eine erfolgrei-
che Saison 1977!



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) 76 72 47
Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Friedhelm Feld, Neusser Landstr. 19, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 7 90 35 47
Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Str. 71, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 76 72 47
Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 5901526
Lothar Braun, Vogesenstraße 42, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 17 11 15
Jörg Obergefell, Taubenstraße 33, 4010 Hilden 1, Tel. (02103) 52 555

BVDM-Geschäftsstelle, Horst Orlowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Friedhelm Feld

Motorräder und Zubehör
Bekleidung



DIE NEUEN MODELLE:

TS 125

TS 250/1

und

TS 250/1 Gespann

demnächst lieferbar

JETZT SCHON BESTELLEN!



-Service

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