

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



3/81

Versicherungs- Service



Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. bietet:

Vereinshaftpflichtversicherung

Kostenlos für alle BVDM-Mitglieder und BVDM-Vereine

Veranstalterhaftpflichtversicherung

Kostenlos, soweit in Vereinshaftpflicht enthalten. Darüber hinaus können auch Sonderveranstaltungen versichert werden.

Gruppenunfallversicherung

Jedes BVDM-Mitglied ist im Todesfall mit 1300 DM versichert.

Einzelunfallversicherung

Für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.

Auslandskrankenversicherung

Gültigkeit 1 Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 19,- DM.

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM

Sicherheitsbrief Ausland mit Rechtsschutz 31,- DM

Sicherheitsbrief Ausland 25,- DM

1 Jahr, ohne Leistungsbegrenzung, Wechsel Motorrad - Auto möglich. Bei Abmeldung ruht die Versicherung.

Beratung bei Versicherungsfragen

Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen?
Welche Möglichkeiten bietet eine Versicherung in Sonderfällen?

Information

über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

BERND KARRASCH

An der Scherf 4

5068 Odenthal

Telefon 0 22 02 / 7 85 17

ERICH WICKLER

Kornstraße 14

5060 Berg. Gladbach 3

Telefon 0 22 04 / 6 23 76

Inhalt

Jahreshauptversammlung	2-3
Nürburg-Treff	3
Contitreffen	4-5
Deutschlandfahrt	5
Verkehrspartner-Motorradfahrer	6-10
Foto-Wettbewerb	10-11
Veteranen-Rallye Xanten	12
Auto-Technik Museum	13
Jumbo-Fahrt Kassel	14-15
1. Motorradschau Hannover	15
Feuchter Enzian	15
BVDM-Info	16
Überholverbot für Zweiräder	17
Vorstellung MFG Rellingen	18
Hinter den sieben Bergen	18
Rahmenlieferabkommen	18-19
Es ausstellert wieder	20
Abenteuer im Balkan	20
Visier – von innen beschlagen	21
Schutzhelmfragen	21
Zweitaktzweizylinder	21
Gegensprechanlage	22
Sicherheitsanzug	23
Motorradschlösser im Test	23-24
Rahmenrichten	24-26
Letzte Nachricht	26
Reifenprobleme	27
Termine	27
Anzeigen	28

Titelbild:
Start zur Veteranen-Rallye Xanten

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. möchte alle Mitglieder des BVDM zur Jahreshauptversammlung am 17. Oktober 1981 nach 2000 Hamburg 61 (Schnelsen), Frohmestr. 123 Hotel-Restaurant „Zum Zeppelin“ recht herzlich einladen. Beginn der Versammlung 18.00 Uhr.

Tagesordnung:

Bericht des 1. Vorsitzenden,
Bericht des Geschäftsführers,
Bericht des Schatzmeisters,
Bericht des Sportwartes,
Bericht der Kassenprüfer,
Berichte der Referenten,
Berichte der Ausschußvorsitzenden,
Ernennung eines Versammlungsleiters,
Entlastung des Bundesvorstandes,
Neuwahl des Bundesvorstandes für zwei Jahre,
Neuwahl von zwei Kassenprüfern,
Anträge,
Verschiedenes.

Anträge zur Tagesordnung müssen dem 1. Geschäftsführer vier Wochen vor dem Versammlungstermin schriftlich vorliegen.

Es liegt bereits ein Antrag vor, den Mitgliedsbeitrag auf angemessene Weise zu erhöhen.

Peter Ziegler
1. Geschäftsführer

Einladung zur Gesamtvorstandssitzung

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. möchte den Gesamtvorstand des BVDM anlässlich der Jahreshauptversammlung 1981 zu einer Gesamtvorstandssitzung recht herzlich einladen.

Das Versammlungslokal in diesem Jahr ist in 2000 Hamburg 61 (Schnelsen) Frohmestr. 123 Hotel-Restaurant „Zum Zeppelin“ Tel. (040) 5508535

Beginn der Versammlung 14.00 Uhr.

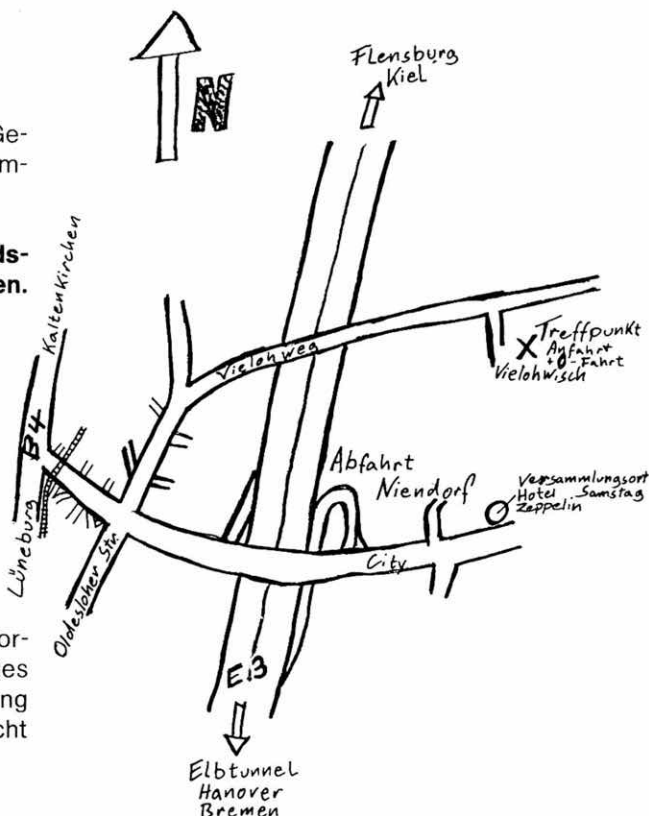
Die Tagesordnung wird zu Beginn der Veranstaltung bekannt gegeben.

Information

Das Hotel-Restaurant „Zum Zeppelin“ verfügt über ca. 60 Betten. Zimmerreservierung schriftlich an obige Adresse. Reservierungen sind verbindlich.

Peter Ziegler
1. Geschäftsführer

Und hier eine handgemalte Skizze, die das Suchen ersparen soll:



Programm für die Jahreshauptversammlung des BVDM

Freitag, den 16. Oktober 1981

Ankunft

Anlaufstelle ist Vielohwisch 1, 2000 Hamburg 61 (ist ausgeschildert). Von dort werden alle weitergeleitet zum Campingplatz, Hotel oder Privatquartiere.

Ab 21.00 Uhr Stadtrundfahrt mit eigenen Maschinen. Motto: Hamburg bei Nacht.

Sonntag, den 17. Oktober 1981

Ab 10.00 Uhr Orientierungsfahrt durch Hamburg (kein Geschwindigkeitsrennen).

Start: Vielohwisch 1

Unkostenbeitrag: DM 5,—

14.00 Uhr Beginn der Vorstandssitzung

18.00 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung

Sonntag, den 18. Oktober 1981

Stadtrundfahrt mit Hafenrundfahrt

Unkostenbeitrag: DM 22,—

Dauer: ca. 3 Stunden

Voranmeldung (leider erforderlich)

bis 15. September 1981, bei:

Werner Lubjinski

Vielohwisch 1

2000 Hamburg 61

Telefon 040/55 073 55

Nachts soll Ruhe herrschen

Motorräder gelten beim Gesetzgeber und vor Gericht immer noch als überdurchschnittlich laute Lärmquelle. Kurorte dürfen deshalb nach wie vor nächtliche Durchfahrtsverbote für motorisierte Zweiräder verhängen. Das bestätigt jetzt erneut das Verwaltungsgericht Würzburg. (VG Würzburg 1528 II 78)

Nürnberg Treff '81

Wie in der letzten Ballhupe angekündigt, haben wir den Nürnberg-Treff '81 zum 8-Stunden-Rennen des ADAC Nordrhein am 13. und 14. Juni auf dem Nürburgring durchgeführt.

Der uns zur Verfügung stehende Veranstaltungsraum und das dazugehörige TÜV-Haus waren durchaus geeignet unser vielseitiges Programm aufzunehmen.

Zu diesem Programm gehörte z.B. ein Geschicklichkeitsturnier mit drei 80ccm Yamaha-Motorrädern, die freundlicherweise von der Fa. Mitsui gestellt wurden, Wettbewerbe wie Tauziehen, und ein großes Lagerfeuer mit Würstchengrill und Bierausschank.

Die Teilnehmerzahl war infolge des insgesamt etwas mageren Besucheraufkommens zum 8-Stunden-Rennen und der wenigen Deutschlandfahrer gering. Außerdem fehlten Streckendurchsagen mit Programminformationen die uns in Vorgesprächen mit dem ADAC zwar zugesagt wurden, dann aus unerfindlichen Gründen nicht stattfanden.

Mit einem auf der Startgeraden veranstalteten Programm mit Jürgen Baumgarten, Trialfahrern und großem Feuerwerk, über das wir nicht informiert waren, war dann nicht mehr zu konkurrieren. Für einen kleinen Kreis Besucher jedoch, die Deutschlandfahrer und die Helfer wurde es nach dem Höhepunkt Siegerehrung ein sehr gemütlicher Abend bei Lagerfeuer, Würstchen und Bier. Daß dieser Abend sich bis in den frühen Morgen hinzog, tat hinterher keinem so recht leid.

Bei allen Beteiligten, besonders aber den Helfern noch einmal herzlichen Dank fürs Mitmachen.

Heinz Wieland

CONTIDROM '81

Das internationale Motorradfahrertreffen im Contidrom liegt hinter uns. Das war ein Wochenende! Für viele Besucher begann es schon am Himmelfahrtstage, und mit seinem wiederum erweiterten Programm lockte und begeisterte es 30000 Motorradfahrer aus ganz Westeuropa.

Obwohl bereits größere Zelt- und Parkplätze ausgewiesen waren, mußten im Verlauf des Samstages weitere Flächen dafür freigegeben werden. Zeitweise sah es so aus, als ob die Organisatoren von den heranflutenden Besuchern erdrückt werden könnten. Die gute Vorbereitung, die Ausdauer und die Fähigkeit aller Verantwortlichen, den Erfordernissen entspre-

ten auf der Kurvenstrecke mit dem eigenen Motorrad". Aber auch so scheinbare Außenseiter wie „Funny bikes“ (Fahrräder mit einem exzentrisch eingespeichten Rad) oder der Infostand „Gesundheit“ der Betriebskrankenkasse Continental mit seinen Atemmengenmeßgeräten waren ständig belagert. Alles aufzuzählen, ginge zu weit. Aber die Motorradschau der Polizei Hamburg, das Sicherheitstraining des ADAC Niedersachsen, die Motoballspiele und die geschickt ausgewählte Musik sollen stellvertretend erwähnt werden.

Natürlich gibt es für die Zukunft auch etwas zu verbessern. In erster Linie gehören unsere Siegerehrungen dazu. Traditionell werden die Gewinner der An- und Zielfahrt am Samstagabend am Lagerfeuer geehrt. Zuvor hatte jemand den

Unübersehbare Flächen für die Zelte, Sollten die Besucherzahlen weiter steigen, gibt es da im nächsten Jahr Probleme . . .

Foto: Gilz



chend zu handeln, sowie die Disziplin unserer Gäste haben dafür gesorgt, daß das Contitreffen die Sommerveranstaltung geblieben ist.

Auch für die Besucher, die zum fünften Male in die Heide kamen gab es Neues. Damit war dafür gesorgt, daß es niemandem langweilig werden konnte, und das Angebot zum Zuschauen oder Mitmachen wurde durchweg angenommen. Das meiste Interesse fanden wieder die Programmpunkte „Vorführung Reifenversuche“ und „Fahr-

Stromfluß unterbrochen, so daß die Pokalübergabe nur notdürftig von einem Motorradscheinwerfer ins Licht gerückt werden konnte. Außerdem fehlte es an der nötigen Lautstärke, so daß das Publikum nicht erkannte, warum es auf Musik verzichten mußte.

Auch die Siegerehrung der anderen Wettbewerbe muß besser ins Programm eingebunden werden. Auf der halbleeren Tribüne hört ihr nur noch zu, wer sich Siegeschancen ausrechnet.

Motorräder en Masse.
Wenn man von den Ge-
spannen absieht, müssen
bei 30 000 Besuchern
mindestens 15 000 Motor-
räder im Motodrom ge-
wesen sein.

Foto: Gilz



Eine grundsätzliche Überlegung wird darüber nötig sein, ob die Veranstalter ein weiteres Wachsen der Besucherzahlen verkraften wollen. Verringerte Werbung hat nicht den erwarteten Erfolg gebracht. Die Terminierung zeitgleich mit einer anderen Großveranstaltung könnte eine Lösung sein.

Zum Abschluß möchte ich mich bei allen bedanken, die zum Gelingen beigetragen haben; stell-

vertretend für alle Continentäler bei Herrn Emanuel Rode. Und für die BVDMler bei den Mannschaften an der Eingangskontrolle, an der Platzeinweisung, am Handlingkurs, bei allen anderen und besonders bei Herrn Günter Wuttke, unserem Organisationsleiter Contidrom-Treffen.

Horst Orlowski

Deutschlandfahrt 1981

Am 6.06.81 am Tag des Nennungsschlusses zur Deutschlandfahrt 1981 mußte ich leider feststellen, daß ganze 36 Nennungen zu dieser doch einmaligen Fahrt abgegeben wurden. Wochenlange Arbeit und ein großer finanzieller Aufwand für eine Veranstaltung dieser Art, ohne den erhofften Erfolg für den Veranstalter! Es wurden von mir persönlich ca. 150 Motorradclubs und 300 Motorradhändler im gesamten Bundesgebiet angeschrieben und mit Werbematerial versorgt, doch der gewünschte Erfolg blieb aus. Sind die Kosten für die Teilnehmer zu hoch (Benzin, 1 Tag Urlaub), oder ist der Fahrer trotz

Nachtpause überfordert? Es wäre einfach zu schade, wenn eine Veranstaltung wie die Deutschlandfahrt sterben müßte. Man sollte sich vielleicht Gedanken darüber machen, sie in einem anderen Stil zu organisieren. Für Anregungen seitens der Mitglieder wäre ich sehr dankbar. Dennoch hat die Deutschlandfahrt 81 den wenigen Teilnehmern sehr viel Spaß bereitet, insbesondere die sehr gute Betreuung durch die Kontrollposten, für die ich mich noch einmal recht herzlich bedanken möchte, machen die Deutschlandfahrt zu einem Erlebnis. Gemeinsam müssen wir uns nun Gedanken machen, die Deutschlandfahrt am Leben zu halten.

Heinz Scheuer

Verkehrspartner Motorradfahrer

Es gibt noch immer Vorurteile ...

So urteilte die Geilenkirchener Volkszeitung am 29.4.81 über die Aktion „Verkehrspartner Motorradfahrer“ dem Tag des Motorradfahrers 1981. In 27 Städten der Bundesrepublik und Berlin waren am 25. April Motorradfahrer für ihre Interessen und Probleme sowie für die Verbesserung ihres Ansehens auf die „Straße“ ge-

gangen. Denn Vorurteile gegenüber Motorradfahrern gibt es nach wie vor. Diese Aktion war ein Anfang, um Vorurteile abzubauen. Bekanntlich brachte die Zeitschrift „MOTORRAD“ einen größeren Bericht über diese Aktion, so daß dadurch der Bekanntheitsgrad unseres Verbandes gesteigert wurde. Dies rechtfertigt sicherlich teilweise die Kosten. „MOTORRAD“ konnte verständlicherweise nicht über jede Einzelveranstaltung berichten. Aus den mir zugesandten Mitteilungen der Clubs ist dieser Bericht entstanden.



Zufrieden äußert sich Reimer Gerckens vom MC Team 74 Rellingen. Der Infostand in Pinneberg wurde von der Bevölkerung positiv aufgenommen. Äußerungen wie: „Dies ist wenigstens mal was Sinnvolles, besser als alles was hier sonst immer so veranstaltet wird“ waren nicht selten. Das Infomaterial wurde mit Interesse entgegen genommen und nicht gleich in den nächsten Papierkorb geworfen.“ Deutlich wurde“ so Reimer Gerckens, „wie wenig die meisten Passanten über die Probleme der Motorradfahrer wußten.“

Der erste Vorsitzende des BVDM, Horst Orlowski, hatte mit 2 Essener Kameraden einen Informationsstand in Velbert, anlässlich einer Motorradschau einer bekannten Reifenfirma aufgebaut. Das Publikum bestand demzufolge fast ausschließlich aus Motorradfahrern und -interessierten. Besucher mit Anti-Motorradeinstellung waren erwartungsgemäß nicht erschienen. Entsprechend verliefen die Gespräche. Verständnis war meist vorhanden, jedoch wurde häufig die Forderung gestellt, auf der Autobahn nicht rechts zu überholen. Ebenso wurden die

vielen Alleinunfälle bedauert. Mehr Selbstbeherrschung auf dem Motorrad sollte die Regel sein.

Sorgen um den Motorradfahrernachwuchs macht sich Manfred Künzner vom „Heidjer“ MC der seinen Stand in Winsen/Luhe aufgebaut hatte. Künzner: „Es wird höchste Zeit, daß die einschlägigen Medien aufhören, in einem Motorrad nur die Beschleunigung und den Hubraum zu sehen. Sie müssen aufhören, den Fahrern einzureden, daß 27 PS Maschinen zwar nicht schlecht aber doch den nötigen »Beiß« vermissen lassen und ein richtiges Motorrad mindestens 1000 ccm und 80 PS haben muß. Diese Jugendlichen, mit denen ich gesprochen habe, stehen der Werbung hoffnungslos unterlegen gegenüber und sind von vorneherein die Verlierer. Verlierer aber, die einen hohen Preis dafür zahlen müssen.“

Parolen wie „Für Autofahrer“ oder „Für mehr Partnerschaft im Verkehr“ benutzten die Hannoveraner Kameraden um die Faltblätter und Broschüren an den Mann zu bringen. Man hatte für die Aktivitäten einen Standort in der Fußgängerzone ausgewählt, in deren unmittelbarer Nähe sich ein Motorradparkplatz befindet, sodaß man schon Gleichgesinnte ansprechen konnte. Mißverständnisse gab es durch das auf den Faltblättern aufgedruckte Motorrad. Äußerungen wie: „Wollt Ihr mich zum Motorradfahren überreden?“ waren nicht selten. Trotzdem ist man auf breites Interesse gestoßen und die Veranstaltung wäre friedlich abgelaufen, wenn nicht plötzlich gegen 12.30 Uhr in unmittelbarer Nähe des Standes eine Demonstration aufgelöst worden wäre. „Die Demonstranten trugen teilweise Sturzhelme und Lederbekleidung und waren von der Polizei nicht von uns zu unterscheiden. Zudem wurden sie noch bis hinter unsern Stand verfolgt; jedoch nachdem sich die Leute wieder beruhigt hatten, war eine Weiterarbeit nicht möglich, da schon viele Passanten fragten ob uns der Polizeieinsatz gelte. Wir zogen es daher vor, solange die Ordnungshüter noch dabei waren, unseren Stand abzubauen und die Aktion vorzeitig zu beenden,“ soweit Ingo Stefan.

Beachtung fanden die Probleme und Sorgen der Motorradfahrer auch in Itzehoe. Hier hatte der MSC Vaale e.V. und die MFG Krempe einen Infostand in der Fußgängerzone Feldschmiede aufgebaut. Hans Hermann Meggers: „Von einigen wenigen Personen, die der Motorradszene generell negativ gegenüberstehen abgesehen, fanden unsere Probleme allgemein Beachtung. Ob das von den anderen Verkehrsteilnehmern geäußerte Verständnis deren weitere Meinung über die Motorradfahrer widerspiegelt, bleibt anzuzweifeln. Mit Sicherheit muß mehr zur Aufklärung getan werden. Diese Aktion hat aber unserer Meinung nach einen Teil zur Verbesserung unseres Images beigetragen.“

Jörg Lensch von der MFG Krempe: „Ein Gespräch mit einem Passanten war besonders interessant. Bei dem Mann handelte es sich um den obersten Polizeichef in unserem Landkreis. Er zeigte Interesse für unsere Aktion und so entwickelte sich ein Gespräch, daß unter anderem ergab, daß die Polizei eher Ärger mit den 50 ccm Maschinen als mit großen Motorrädern hat. Außerdem bot der Polizist unserem Verein eine weitere, längere Diskussion an. Wir erhielten dann seine Anschrift. Es ist verständlich, daß wir an einer solchen Diskussion interessiert sind.“

Viel Spaß hatte die Standbesatzung vom Rheindorfer Motorradclub Leverkusen im BVDM auf ihrem Infostand, der in der Leverkusener Innenstadt aufgebaut war. Es wurden viele, zum Teil sehr ausführliche Gespräche geführt und ältere Leute erinnerten sich gerne an ihre früheren Motorradzeiten zurück. Entgegen den Erwartungen stellte sich heraus, daß die meisten der Gesprächspartner den Motorradfahrern positiv gegenüber eingestellt waren. Vielleicht liegt es daran, daß Leute, die sich nicht für Motorräder interessierten, sich auf keine Diskussion einließen. Da man mit dieser Veranstaltung auch einige neue Mitglieder gewinnen konnte, hatte sich die Veranstaltung für den RMC Leverkusen auch gelohnt.

Ebenfalls zufrieden war man auch in Geilenkirchen wo die „Travellers“ ihren Sitz haben. Ein später veröffentlichter Zeitungsartikel zeigt, daß man auch in der Bevölkerung Zustimmung erreicht hatte. Uwe Gerstner: „Dies freut uns besonders, da wir auf den gleichberechtigten Verkehrspartner Motorradfahrer hinweisen wollten und versucht haben, das Ansehen der Motorradfahrer zu stärken und bestehende Vorurteile abzubauen. Wir hoffen, mit Hilfe des BVDM diesem Ziel etwas näher gekommen zu sein.“ Überrascht waren die „Travellers“ davon, daß die meisten Passanten einem Gespräch nicht aus dem Weg gingen.

In Neuwied hatten sich einige Einzelmitglieder zusammengetan. Auch hier war man zufrieden, weil positive Stimmen zu hören waren. Allerdings war es nur bedingt möglich, mit der Bevölkerung Kontakt aufzunehmen. Der Zulauf wäre an einem verkaufsoffenen Sonnabend sicherlich größer gewesen. Man ist aber unbedingt für eine Wiederholung im nächsten Jahr.

Die Motorradfreunde Weserstein haben zum „Tage des Motorradfahrers“ etwas besonderes organisiert. Es wurde auf einem außerhalb gelegenen Gelände ein Geschicklichkeitsturnier durchgeführt. Hier waren Informationsstände des BVDM und zweier örtlicher Fahrschulen aufgebaut. Daneben fand eine Ausstellung von Motorrädern, Veteranen und Wettbewerbsmaschinen statt. Unterstützt wurden die Motorradfreunde Weserstein durch Trialfahrer des MSC Fürstenhagen. Sogar Hubschrauberrundflüge wurden ermöglicht. Obwohl nur etwa ein Drittel der Besucher Nicht-Motorradfahrer waren, glaubt Dietrich Vondran, daß die Veranstaltung ein voller Erfolg war und im nächsten Jahr wiederholt wird. Dann wird man noch zusätzlich einen Infostand im Ort aufbauen.

In Berlin war der „Bär“ los. Bernhard Gedigk, unser Ansprechpartner hatte bei beiden Berliner Ortsclubs Helfer geworben. Außerdem beteiligten sich noch einige Einzelmitglieder und zwei Mitglieder vom MRCW Spandau. Kurz vor der Eröffnung kommt bei Bernhard ein Anruf des SFB, der Material von ihm erhalten hatte; „Wir würden uns gern in unserer Frühsendung mit Ihnen ein paar Minuten über den Tag des

Motorradfahrers unterhalten. Sie brauchen nur zu uns ins Studio zu kommen.“ „Wann?“ „Sofort“. Also: Frühstück ausfallen lassen, Kamera den informieren und ab zum Sender. Große Überraschung, motorradbegeisterter Redakteur, ein ausführliches Interview, das sofort über den Sender geht, und somit die beste Reklame, die man sich wünschen kann. Die Folge davon, ein Andrang auf dem Stand, der an beste IFMA Zeiten erinnert. Fazit: Durchweg positive Reaktionen und guter Gesprächsfluß. Wie man vielen Anrufen beim Sender entnehmen konnte, fand die Problematik ein starkes Echo in der Öffentlichkeit. Es gab viel Interesse der Motorradfahrer für die Arbeit des BVDM und der Ortsclubs. Das schönste aber war, es klappte alles prima. Die Helfer meinten: „Das hat sich gelohnt“ und „Das war bestimmt nicht das letzte Mal“, soweit Bernhard Gedigk.

Stimmen wie: „Alle Motorräder sind zu hoch gezüchtet, und ich bin Busfahrer, am besten finde ich BMW“ hörte man in Göttingen. Gerd-Uwe Knackstedt von den Motorradfreunden Leinetal ist dennoch zufrieden, weil die Masse der Leute, mit denen man gesprochen hat, den Motorradfahrern aufgeschlossen gegenüberstand. Positive Meinungen kamen vor allem von Leuten, die jünger als 30 waren. Kritisch hingegen verhielten sich Personen zwischen 30 und 50 Jahren. Von diesen kamen viele negative Antworten und Aussprüche. Die über 50jährigen waren sehr aufgeschlossen, weil sie größtenteils noch selbst Erinnerungen an ein eigenes Motorrad haben. Am Infomaterial wurde, wie anderswo auch, Kritik geübt. Das Titelblattmotiv führte bei Passanten zu Mißverständnissen. Man hätte auch ein Auto abbilden sollen. „Insgesamt“, so Gerd-Uwe Knackstedt, „läßt sich aber sagen, daß diese Veranstaltung bei Passanten wie auch bei Mitgliedern unseres Ortsclubs ein positives Interesse gefunden hat. Man sollte daher den Tag des Motorradfahrers unbedingt wiederholen.“

Positiv bewertet auch Volker Grimm von den Kasseler Motorradfreunden diese Aktion. Das Motorradfahren werde seiner Ansicht nach von Teilen der Bevölkerung als besonders schön, aber auch als gefährlich empfunden. Für besonders gefährlich hielten es viele Personen, wenn

junge Menschen nach kurzer Führerschein-dauer schwere Maschinen fahren dürfen. Hier sollte unbedingt einiges geändert werden. Interesse für technische Daten und Fahrverhalten des Motorrads bei Regen und in Kurven, war vorhanden. Der Begriff „Idioten“ wurde teilweise kritisiert.

Der LV Rhein Ruhr hat sich an dieser Aktion mit einem Stand in Moers beteiligt. Standort war der neue Markt in der Fußgängerzone. Aufgebaut hatte man ein 8 x 4 m großes Zeltdach und mit Wimpeln und der Landesverbandsfahne geschmückt. Darunter fand eine kleine Motorradschau statt. Nach dem Motto „Verkehrspartner Motorradfahrer“ wurden vor allem Nichtmotorradfahrer angesprochen. Man verteilte die Handzettel und zog vorübergehende Passanten ins Gespräch. Für einige Helfer war dies sicher eine ungewohnte Sache aber nach kurzer Zeit hatte man Hemmungen überwunden und es kamen nützliche Gespräche zustande. Der LV Rhein Ruhr würde für eine Wiederholung einer solchen Aktion im nächsten Jahr stimmen aber allerdings, wie die meisten anderen Clubs auch, bemängelt er die unzureichende Öffentlichkeitsarbeit.

„Krach“ mit Kindern hatte der MC Springhirsch. Diese hatten nämlich den zugewiesenen Platz belegt, um einen schwunghaften Handel mit gebrauchten Spielsachen zu treiben. Die Kinder mußten also erst von der Wichtigkeit der Aktion überzeugt werden, und das ist ja bekanntlich nicht so leicht. Nachdem man dann aber aufgebaut hatte, kam auch die bestellte Sonne auf, und man wurde langsam warm. Die vorbeieilenden Leute blieben jedoch bis zum Schluß kühl. Die einzigsten Leute, die den Stand bevölkerten, waren Jugendliche, Motorradfahrer und ehemalige Motorradfahrer. Von Autofahrern wurde man manchmal schief angesehen. Eine sogenannte „Dame“ bemerkte: „Euern Krempel schmeiße ich sowieso ungelesen weg.“ Werner Lubjinski meint: „Die Aktion muß im nächsten Jahr wiederholt werden, denn man wurde von den Behörden stark unterstützt und es informierten sich viele ältere Leute, wenngleich auch das Infomaterial umfangreicher sein könnte und Autofahrer sich nicht angesprochen fühlten.“

Der Ortsclub Ostfriesland e.V. war in Aurich auf dem Pferdemarkt vertreten. Aus der Innenstadt waren wir „verbannt“ worden, weil zur gleichen Zeit ein großes Sportfest veranstaltet wurde und zudem noch der Jahrmarkt lief. Der Ablauf war zufriedenstellend, negative Äußerungen hörte man kaum. Es fiel uns nur ein Harley „Showtyp“ auf, der, nachdem er 16 mal im 30 km Tempo bei uns vorbeigefahren war, sich auch mal herabließ uns zu besuchen. Sein Kommentar: „Ischa bloß Reklame“. Zu schaffen machte uns nur der Wind. Wir mußten unsere Stelltafeln schräg anstellen, damit der Wind den Tisch nicht mit wegwehte. Unsere Flugblätter sind wir alle losgeworden. Nach der Veranstaltung haben wir noch die Papierkörbe in der Nachbarschaft besichtigt und festgestellt, daß nur etwa 10-15 Blätter sofort weggeworfen waren.

Aber dieser Bericht soll nicht nur Schönfärberei sein. Es gibt auch genug Kritikpunkte, die im Falle einer Wiederholung ausgemerzt werden sollten.

Zunächst das Infomaterial: Aufgrund unserer Fragebogenaktion haben wir festgestellt, daß die meisten Clubs mit dem Material einverstanden waren. Es fehlten nur Aufkleber. Dies ist aber zu ändern. Am Inhalt des Infoblattes wurde fast keine Kritik geübt. Das Titelblatt hätte wohl etwas anders aussehen dürfen.

Öffentlichkeitsarbeit: War sehr dürftig. Seitens des BVDM hätte man da mehr tun müssen. Wir haben die Information, die alle interessieren dürften, an den zuständigen Referenten weitergegeben, damit es kein Kompetenzgerangel gibt. Als ich kurz vor der Veranstaltung von „Motorrad“ angerufen wurde, habe ich mich in Absprache mit unserem Vorsitzenden zur „Foto Blitzaktion“ entschlossen, die einen großen Erfolg hatte. Jetzt hat man Fotos, womit man künftig Öffentlichkeitsarbeit machen kann.

Wiederholung: Zitat Wilhelm Rohrka Polarstern Bochum: „Der Tag des Motorradfahrers sollte jedes Jahr durchgeführt werden, jedoch in Verbindung mit der Presse, damit die Bürger vorab informiert sind und sich nicht gleich ablehnend verhalten.“ Grundsätzlich sind nahezu alle Clubs

für eine Wiederholung einer solchen Veranstaltung. Unserer Ansicht nach müßte man im Wiederholungsfalle den Kreis der Clubs, die mitmachen viel größer ziehen. Also Clubs zulassen, die nicht im BVDM sind. Dann erst kann man das ganze Bundesgebiet abdecken.

Die Organisation sollte man ebenfalls dezentralisieren. Mehr Clubs sollen beteiligt werden. Zum Beispiel Faltblätter entwerfen zu verschiedenen Themen. Hier gibt es viele Möglichkeiten. Ebenfalls kann ein interessierter Club die Organisation übernehmen.

Am Schluß meines Berichtes möchte ich allen Helfern und Standbesatzungen danken, daß sie sich so für diese Idee eingesetzt haben. Vielleicht gibts ja 82 wieder einen „Tag des Motorradfahrers.“

Siebelt Ubben

Foto-Standwettbewerb „Tag des Motorradfahrers“

Für die am „Tag des Motorradfahrers“ beteiligten Vereine war ein Fotowettbewerb über die Öffentlichkeitsarbeit ausgeschrieben. Von 14 Ständen lagen der Jury Bilder vor.

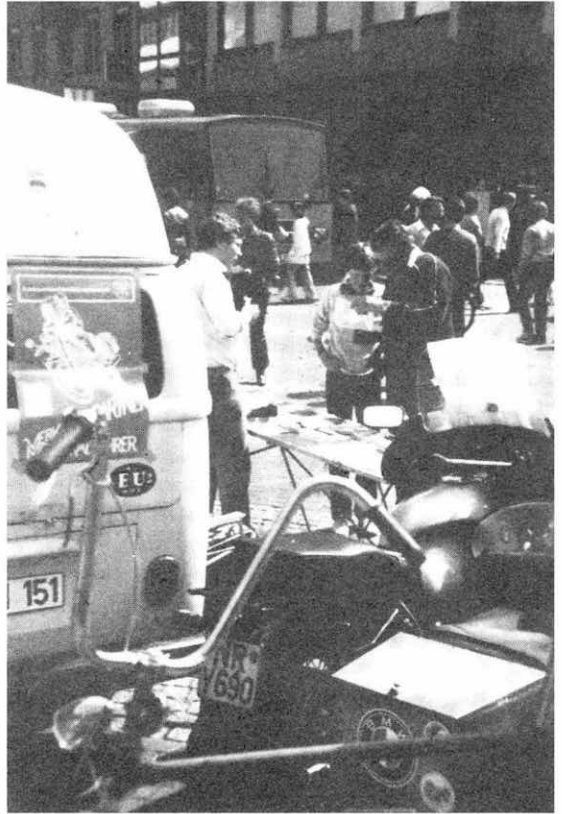


Foto oben: 2. Platz
Einzelmitglieder Neuwied

Foto rechts: 1. Platz
Motorradfreunde Leinetal
e.V.



Foto rechts: 3. Platz
MC-Team Rellingen



Den 1. Preis erhielten die Motorradfreunde Leinetal e.V. in Göttingen, weil der Infostand und der Kontakt mit Passanten auf den technisch und gestalterisch sehr guten Fotos bestens zur Geltung kommt.

Den 2. Platz belegt eine Gruppe Einzelmitglieder in Neuwied. Ihr Stand und die Informationsgespräche sind geschickt fotografiert worden.

Den 3. Preis erhält der MC Team 74 Rellingen. Auf den Fotos kommt der Stand zwar etwas zu

kurz, aber die eindringlichen Informationsgespräche sind überzeugend dargestellt.

Herzlichen Glückwunsch an die Gewinner und Dank an alle, die sich beteiligt haben. Die Preise werden Ihnen nach den Sommerferien zugesandt.

Horst Orlowski
Heinz Wieland

Super-Sommer-Sonnen-Preise:

FS 80	2 200,—	RD 250 LC	3 790,—
RD 50 MX	1 950,—	XS 650 SE	5 300,—
DT 175	3 100,—	XS 750 SE	6 800,—
XT 250	3 900,—	TR 1	6 900,—

Beim Yamaha-
Exklusiv-Händler

briel

**Motorsport
GmbH**

4330 Mülheim a. d. R. · Saalestraße 6 · Tel. 0208 - 57506

10 Jahre Veteranen-Rallye Xanten

1970 fing an einem herrlichen Sommer-Sonntag-Nachmittag alles an, Karl Reese und ich hatten die Idee, eine Veranstaltung für historische Motorräder aufzuziehen.

Unsere Bemühungen gingen zunächst dahin, den geeigneten Ort für unser Vorhaben zu finden und gleichzeitig einige Leute für unsere Idee zu begeistern. Das gelang nicht auf Anhieb, jedoch nach einigem Suchen stießen wir auf die Stadt Xanten. Hier fanden sich auch in der Stadtverwaltung einige Herren, die, zunächst etwas skeptisch, unseren Vorschlag aufnahmen und ihre Mithilfe zusagten.

Nach vielen Kämpfen durch den Dschungel der Gesetze, Ausnahmen und des Versicherungswesens gelang es uns, zu Pfingsten 1971 die erste Internationale Veteranen-Rallye Xanten durchzuführen. Veranstalter war der VFV (Veteranen Fahrzeug Verband) und der Landesverband Rhein-Ruhr im BVDM unter der Schirmherrschaft der Stadt Xanten. Im ersten Jahr gingen bei herrlichem Wetter ca. 70 Fahrer an den Start – der Erfolg hatte uns Recht gegeben.

In den folgenden Jahren wurde die Xantener Veteranen-Rallye zu einem festen Bestandteil im Terminkalender der Veteranenfreunde. Ausschlaggebend dafür war die familiäre Atmosphäre, der reine Zweiradcharakter, die gute Organisation und nicht zuletzt das traditionelle herrliche Pfingstwetter, das uns über all die Jahre treubleib.

Die Teilnehmerzahlen stiegen an: im Jahre 1972 waren es 90, 1973 bereits 120 und 1974 näherte man sich einem Starterfeld von annähernd 150 Fahrern. Im folgenden Jahr wurde ein Limit von 150 Startern gesetzt, um organisatorisch und platzmäßig die Dinge überschaubar zu halten.

Eine berufliche Veränderung machte es nötig, daß Karl Reese sein Domizil in den Frankfurter Raum verlegte. Fortan lagen die Vorbereitungen

nun ganz in der Verantwortung des LV Rhein-Ruhr und der Veranstaltungsstatus ging komplett auf uns über. Jedoch zu Pfingsten war Karl Reese wieder am Ort des Geschehens um als Streckensprecher die Zuschauer zu informieren.

Mittlerweile war die Xantener Veteranen-Rallye Anziehungspunkt für Besucher aller Kategorien geworden. Beängstigend wuchs die Zahl der Zelte im Veranstaltungsraum und etwas betroffen mußten wir feststellen, daß sich negative Erscheinungen bemerkbar machten. Die ersten Besucher kamen bereits am Mittwoch vor Pfingsten und die letzten reisten am Dienstag nach Pfingsten wieder ab. Irgendwo erinnerte das an das friedliche Elefantentreffen auf dem Nürburgring, das dann auch an der Masse Mensch erstickte.

Auch die Unterstützung durch die Stadt Xanten war nicht so wie der Erfolg gewachsen, dabei hatte sie teil am Erfolg. (Gastronomie, Hotels und Einzelhandel).

So entschlossen wir uns, mit der zehnten Veranstaltung unser Jubiläum zu feiern und dann abzutreten. Und dieses Jubiläum gelang. Es war die schönste Veteranen-Rallye Xanten überhaupt, abgerundet durch ein Feuerwerk und Freibier.

Mit Bestürzung registrierten die Teilnehmer dann am Sonntagabend nach der Siegerehrung das „Aus“ für Xanten und ich glaube, daß es immer noch einige Teilnehmer gibt, die an ein Wiedersehen 1982 glauben. Sie können Recht behalten, jedoch wird die Schirmherrschaft nicht mehr von der Stadt Xanten übernommen werden, sondern wir sollten uns auf ein Wiedersehen im Münsterland vorbereiten. Alle Anzeichen deuten daraufhin, daß sich nach den Vorgesprächen eine neue Möglichkeit auftut: die 1. Veteranen-Pfingst-Rallye in Ibbenbüren. Veranstalter LV Rhein-Ruhr e.V. unter der Schirmherrschaft der Stadt Ibbenbüren.

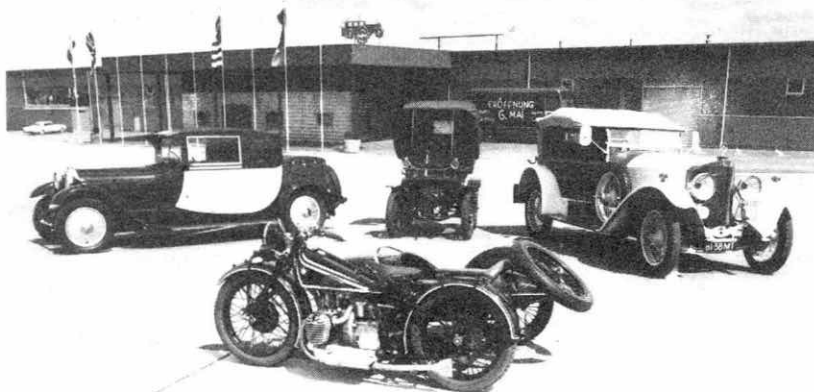
Hoffen wir, daß der Ortswechsel den aktiven und passiven Teilnehmern, den Besuchern und dem Veranstalter neue positive Akzente bietet.

Heinz Sauerland

Auto-Technik-Museum

Am 6. Mai 1981 eröffnete das Auto-Technik-Museum seine Pforten, und seitdem täglich zwischen 10.00 und 18.00 Uhr. In einer geräumigen Halle präsentieren sich die Zeugen der Entwicklung der Fortbewegungsmittel. Die Fußbetriebene Drehbank (Baujahr 1887), auf der Robert Bosch die ersten Teile für Magnetzünder

eine Dampflok werden zur Demonstration unter Dampf und in Bewegung gesetzt. Über TV Monitore werden Rennsport und Weltrekord Filme gezeigt. Das Museum ist keine Konkurrenz zum Zweirad Museum in Neckarsulm, sondern eine interessante Ergänzung. Gleich im Anschluß an die Ausstellungshalle befindet sich die Restaurationswerkstatt. Finanziert wird das Museum vom Förderverein Auto-Technik-Museum Sins-



Am 12.9.1981 findet hier das Treffen der jüngeren Oldtimer statt. (siehe auch unter Termine)

Foto: Ralf Herbst

fertigte, verdeutlicht mit welchen Mitteln damals gearbeitet wurde. Vom Hochrad über „Patent Motorwagen“ von Karl Benz, Dampfplüge, Dampfpressen und Dampflokomotiven, Schiffsdiesel, Fokkes Eindecker, Motorräder bis zum BMW-Turbo Experimentierwagen ist alles vorhanden. Verschiedene Dampfmaschinen und

heim e.V. Der Eintrittspreis für Erwachsene beträgt 7,— DM, Schüler, Studenten, Soldaten, Gruppen usw. erhalten verbilligten Eintritt. Zu erreichen ist das Museum über die BAB Mannheim-Heilbronn, Abfahrt Sinsheim oder über die B 292.

Ralf Herbst

JHV

Liebe Mitglieder,

an anderer Stelle dieser „Ballhupe“ lesen Sie die offizielle Einladung zur Jahreshauptversammlung und deren Programm. Uns liegt viel daran, daß Sie dabei sind. Deshalb haben wir uns etwas besonderes ausgedacht: An alle stimmberechtigten Teilnehmer werden unentgeltlich Lose

verteilt, mit denen Sie wertvolle Sachpreise gewinnen können. Nieten gibt es keine!

Übrigens haben wir natürlich Verständnis dafür, wenn Sie Mitte Oktober schon Ihr Motorrad stillgelegt haben und mit einem anderen Verkehrsmittel anreisen. Wie gesagt, Hauptsache – Sie sind dabei!

Der Vorstand

Jumbofahrt in Kassel

Zum 15. Male jährte sich die Jumbofahrt in Kassel. Ein Grund, mal eine besondere Fahrt zu veranstalten.

Am 30.05.81 fand die Jumbofahrt statt. Da an zwei Stellen (Klinik Hess.-Lichtenau, Behindertenwerkstatt Kassel) Kinder aufgenommen wurden, erfolgte ein Start an verschiedenen Orten. Nach dem Zusammentreffen war ein Gespannwurm von 95 Maschinen entstanden. Die zahlreichen Solisten bleiben mal unerwähnt.

Über die B 251 ging es bis kurz nach Willingen. In diesem Luftkurort blieben die Leute sowie Autos an den Straßenrändern stehen und bestaunten das Schauspiel. Die Fragen an die Absperrorgane waren sehr zahlreich und immer positiv befürwortet worden. Kurz nach Willingen ging es links ab über Bruchhausen, Wülmeringhausen, Elpe, Wasserfall, Andreasberg zum Fort Fun. Dieses landschaftlich schöne Gebiet ist eine wahre Fundgrube für Solisten, eine Kehre

und Kurve reiht sich an die andere. Dabei ging es auch noch ziemlich steil hinauf, man konnte und mußte im Getriebe richtig rühren. Ich kann mir vorstellen, daß dieser Streckenabschnitt für die Gespanne Schwerstarbeit war.

An dem Freizeitpark Fort Fun hatte der Inhaber eine Überraschung für die Teilnehmer parat. Zuerst hieß es, nur Behinderte mit Begleitung hätten freien Eintritt, der Rest müsse einen ermäßigten Preis zahlen, aber dieser Preis brauchte nicht erbracht werden.

Die Hauptattraktion war die Wildwasserbahn. Der Ansturm auf die „Bäume“ war kaum zu bewältigen. Einen Dank ist den Mitarbeitern zu zollen, welche eine Sondertür geöffnet hatten, um nur Behinderte zu versorgen. Die Fahrt durch den Geistertunnel verursachte noch ein komisches Gefühl, aber der Clou ist die Steilfahrt in das gischende Wasser. Nach einem tiefen Luftholen schoß das Baumstammboot in die Tiefe. Beim Eintauchen des Bootes ins Wasser wurde die erste Person von Wassertropfen (Schwall) überschüttet. Das Gejohle und Gekreische war nicht zu überhören. Leider ging diese Fahrt zu schnell zu Ende. Mancher blieb einfach sitzen,

um diesen Spaß nochmals zu genießen. Bei anschließenden Gesprächen war Freude und Mutbeweis über die Tat nicht zu überhören. Auch die naßgewordenen Personen wurden mächtig ausgelacht.

Anschließend ging es zur Wildwestbahn. Eine Bahnfahrt durch den Wald im gemäßigten Tempo beruhigte die Nerven und ließ die Art der Reisesortbewegung der früheren Jahre erahnen.

An dem Sessellift zur Rutschbahn war so ein Gedränge, daß ich auf eine Mitfahrt verzichtete.

Pünktlich war dann um 15.30 Uhr Abfahrt. Über die B 7 ging es im flotten Tempo nach Marsberg. Dort hatte der Go-Cart Club ein Programm zusammengestellt, welches Alt und Jung begeisterte. Daß man mit diesen „Kisten“ und den kleinen Rädern überhaupt so rasant fahren kann, finde ich toll. Geschenkt haben sich die Teilnehmer im Rennen bestimmt nichts. Spektakulär waren die Positionskämpfe und die Dreher an den Schikanen. Alles in allem eine gelungene Einlage.

Nachdem die Dankworte durch den Fahrtleiter K. Schirakowski erfolgt waren, wurde die Kolonne direkt in die zwei verschiedenen Gruppen aufgeteilt, um ein geordnetes Teilen in Kassel zu ermöglichen.

Ohne Störung ging die Fahrt um 19.00 Uhr in Heli zu Ende.

Noch einige Anmerkungen zum technischen Ablauf möchte ich geben.

1. Die angegebenen Abfahrzeiten wurden fast auf die Minute eingehalten
2. Die Fahrt ging sehr flott vonstatten, ein Kochen des Motors gab es nicht (wie etwa "80")
3. Durch die Selbstversorgung war das Essenproblem bestens geregelt. Durch die Anstalten waren bei der Abfahrt Kaltverpflegungspakete an die Kinder ausgegeben worden. Hier hat wohl das „Belgische Prinzip“ durchgeschlagen.
4. So zahlreich war die Polizei noch nie vertreten. Die Absperrmaßnahmen und Begleitung waren fast optimal.

Bei dem abendlichen, gemütlichen Treffen ergab sich aus Gesprächen, daß dieses eine gelungene Fahrt war. Insbesondere die holländischen Fahrer schwärmten von den vielen Kurven. Ist das ein Wunder bei den fast kurvenlosen, ebenen Straßen in ihrer Heimat.

Dieser Meinung kann ich mich nur anschließen und hoffe, daß es 1982 ebenfalls so wird.

Hartmut Onken

Motorradkorso zur 1. Motorradschau in Hannover

Das Ausstellungsprogramm der Stadtparkasse Hannover und die vorgesehenen Ausstellungsaktivitäten einiger Hannoverscher Motorradhändler waren für den Vorsitzenden des LV Niedersachsens, Manfred Kehr, der Anlaß, aus der Sache etwas für den BVDM zu machen. Ihm und seinen Mitstreitern gelang es, mit Billigung und Unterstützung der Polizei eine Sternfahrt mit anschließendem Korso durch die Stadt zu organisieren. Ein Rundschreiben an den Bundesvorstand und die BVDM-Clubs lud ein zum 2. Mai-Treff auf dem Pferderennbahnparkplatz „Neue Bult“ für 10 Uhr. Es war schon toll, beim Ankommen die unvorstellbare Zahl von Motorradfahrern wahrzunehmen, die dort bereits angekommen waren. In aller Eile wurden noch Anmeldezettel verteilt und Verzichtserklärungen entgegen genommen und dann ging es fast pünktlich los. Motorradfahrende Polizisten vorneweg, fliegende Begleitkommandos in der Mitte und zum Schluß die Nachhut. Ein unvorstellbar langer Heerwurm mit Motorrädern wälzte sich durch die Stadt bis zum Raschplatz. Da staunten die Kraftfahrer, die warten mußten, und die Fußgänger und die vielen Menschen in den Fenstern. So etwas hatten sie noch nicht gesehen. So viele Motorradfahrer, und fahren bei Rot über die Kreuzung und die Polizei hilft dabei noch!

Das war für die Hannoveraner sicher etwas Neues. Waren es nun 1½ oder 2 km Motorradschlange, es ging alles gut und wir kamen auf dem vorgesehenen Gelände am Raschplatz an. Dann ging es nach dem Aus- oder Umziehen durch das

Labyrinth der Unterführungen, Wege und Tunnels zum Platz des Geschehens nahe dem Bahnhof. Mehrere Motorradhändler zeigten dort ihre Modellpalette, Stuntman A. Denk von Kawasaki zeigte von Zeit zu Zeit seine Sprünge und die One-Day-Blues-Band heizte mit heißem Rock an. Imbißstände und Restaurants ringsum sorgten fürs leibliche Wohl und in der großen Schalterhalle der Stadtparkasse hatte der BVDM seinen Infostand aufgebaut. Neben den Theken für Infomaterial und Kontaktgespräche gab es Videofilme aus dem BVDM-Leben.

Wilhelm Hopmann

Feuchter Enzian

Enzian-Rallye 1981 ohne Wetterglück

Wenn's im Juni in Deutschland regnet, kann man in der Regel südlich der bayerischen Berge besseres Wetter vermuten. Für die rund 70 Fahrer und Beifahrer, die sich am 17. Juni am Startort für die Zielfahrt zur Enzian-Rallye 1981, in Baar bei Ingolstadt trafen, kam es eher umgekehrt. Nachdem die Orte mit den Anfangsbuchstaben GAUDER zusammengeklaut waren, empfing sie das sonst so gastliche Zillertal am späten Nachmittag mit kalten Regengüssen. Dennoch herrschten am Ziel- und Treffpunkt „Waldheim“ bei Zell gute Laune und Wiedersehensstimmung.

Für Chinesen-Rallye und Orientierungsfahrt, dem zweiten Teil des Wettbewerbs, hatten Bernd Keggenhoff und seine Mitarbeiter vom MC Sauerland wieder wunderschöne Strecken ausgesucht. Sogar Petrus zeigte Einsehen und hielt überwiegend dicht.

Zur Siegerehrung am Freitag-Abend waren die „Zeller Stuben“ natürlich proppenvoll. Die Enzian-Fans mußten sich jedoch lange gedulden, bis nach 22 Uhr endlich das Ergebnis feststand. Nun war dies immerhin die achte Enzian-Rallye, es sollte daher einen Wertungsmodus geben, der eine schnellere Ausrechnung erlaubt. Und wenn man alle 60 gewerteten Teilnehmer von hinten anfangend feiert, um nach einer guten Stunde endlich bei den Ersten anzukommen, dürfte das für Fahrleiter und Zuhörer gleichermaßen strapaziös sein.



So sah es nach Ausgabe der Fahrtunterlagen aus.

Auf dem Bild beraten sich: Martin Brede, Carol Fuchs, Theo Nadolny und Ehepaar Reinehr (von rechts nach links)

Das, und die überwiegend feuchte Heimfahrt, hat aber sicher niemanden so verdrossen, daß er deswegen zur Enzian-Rallye 1982 nicht wiederkommen wird.

Enzian-Rallye 1981 – Ergebnisse

- | | | | |
|----------------------------------|----------|-----------------------------------|--------------|
| 1. Günter Neumann, Yamaha XT 500 | 261,6 P. | 6. Manfred Burda, BMW R 100 S | 261,8 P. |
| Heinz Schulte/Manfred Paehr | | 7. Albert Strauß/Reinhard Kaiser | |
| Schira-Guzzi | 261,6 P. | Honda-EML | 261,9 P. |
| Martin Brede/Carol Fuchs | | Frank Schneider, Yamaha XJ 650 | 261,9 P. |
| BMW-EML | 261,6 P. | | |
| 4. Wuffi Rohde, Honda CB 900 F | 261,7 P. | 9. Jörg Obergefell, Yamaha XJ 650 | 262,9 P. |
| Lothar Braun, BMW R 75/5 | 261,7 P. | 10. Martin Wessels/Hermann Höfer | |
| | | BMW R 50 m. Sw | 269,8 P. |
| | | | Willy Reuter |

BVDM-Information

Dem Bundesverband der Motorradfahrer e.V. sind als Vereine neu beigetreten.

Motorrad-Sport-Club Großenheidorn

Siegfried W. Heyer
Am Wetterschacht 29
3051 Hagenburg

Motorradfreunde Leinetal e.V.

Gerd-Uwe Knackstedt
Rudolf-Diesel-Str. 2
3400 Göttingen

Motorradclub-Funkenstieb e.V.

Wolfgang Radinger
Vorm Kieselstein 10
5900 Siegen 21

Motorrad-Fahrgemeinschaft Selsingen

Wilfried Cordelair
Friedrich Dedeckerstr. 29
2740 Bremervörde

Der Bundesverband der Motorradfahrer möchte diese Vereine recht herzlich begrüßen und darf Sie bitten, sich in der nächsten „Ballhupe“ vorzustellen.

Peter Ziegler

Überholverbot doch für Motorradfahrer gültig!

Wir Motorradfahrer hatten ein wenig Hoffnung geschöpft, daß eine der Ungerechtigkeiten uns Motorradfahrern gegenüber in der Straßenverkehrsordnung (StVO) endlich beseitigt würde.

Der Fall: Ein Motorradfahrer, der einen PKW im Überholverbot § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO Zeichen 276 (zwei nebeneinanderfahrende PKWs auf weißem Grund mit roter Umrandung, linker PKW rot, rechter schwarz) überholt hatte, wurde vom Amtsgericht (AG) Düren freigesprochen, weil das AG den Gleichheitsgrundsatz nach Art. 3 des Grundgesetzes (GG) verletzt sah.

Diese praxismgerechte Entscheidung ließ uns aufhorchen, ob Motorräder tatsächlich einen Schritt zur Gleichberechtigung mit PKWs machen würden. Nach diesem Fortschritt folgte ein Rückschritt, denn der Fall landete bei der nächsten Instanz, bei dem Oberlandesgericht (OLG) Koblenz. Dieses entschied in seiner ganzen Weisheit, daß es nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoße, wenn Autos Motorräder überholen dürften, Motorräder Autos jedoch nicht.

Diese Entscheidung ist wohl für alle Motorradfahrer völlig unverständlich, weiß doch jeder von uns, wie schnell und damit risikolos ein Überholvorgang mit einem modernen, schmalen, spurtstarken Motorrad abgeschlossen ist. Unverständlich ist auch die Begründung: Da diese Entscheidung meines Erachtens ganz klar gegen den Gleichheitsgrundsatz verstößt, läßt sich m. E. auch keine stichhaltige Begründung finden. Die ganze Begründung zu besprechen, würde den Rahmen des Artikels sprengen, aber einen Satz möchte ich doch zitieren: „Es ist nicht zu verkennen, daß ein Autofahrer an einem vorausfahrenden, schmalen Motorradfahrer vorbeisehen kann und somit eine gute Übersicht über die vorausliegende Fahrstrecke hat, während umgekehrt der Motorradfahrer durch das vorausfahrende zweispurige und deshalb breite Kraftfahrzeug in seiner Sicht eingeschränkt und behindert ist.“

Daß die weisen Herren Richter des OLG bestimmt noch nie Motorrad gefahren sind, läßt sich wohl deutlich herauslesen. Wahrscheinlich dachten die Richter bei dieser Formulierung an den auch durch Zeichen 276 verbotenen Fall, daß ein Motorrad ein Motorrad mit Beiwagen im Überholverbot überholen will.

Aber im Ernst: Die Begründung ist ein verbotener Rückschluß, denn laut § 5 Abs 2 StVO darf sowieso nur überholen, „wer übersehen kann, daß während des ganzen Überholvorganges jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.“ D.h. im Klartext, daß vor Beginn jedes Überholvorganges sowieso die Sicht auf die vor einem liegende Überholstrecke frei sein muß. Ist diese Bedingung nicht erfüllt, ist das Überholen sowieso verboten, unabhängig davon, ob das Zeichen 276 dort steht oder nicht. Es ist aber auch nicht möglich und in meinen Augen auch nicht zulässig, daß die OLG-Richter generell für alle Fälle annehmen, daß ein Autofahrer hinter einem Motorrad alles sieht und ein Motorradfahrer hinter einem Auto oder hinter einem Motorrad mit Beiwagen nichts sehen kann.

So bleibt uns nichts anderes übrig, als weiterhin mit dem ungerechten Überholverbot in der jetzigen Form und mit unserer „eingeschränkten und behinderten Sicht“ (siehe oben) zu leben. Motorradfahrer haben halt (noch!?) keine Lobby (= mächtige Interessenvertretung), die sich gegen solche Ungerechtigkeiten und andere Benachteiligungen (z.B. auf dem Kostensektor) zur Wehr setzen kann.

Übrigens kann sich kein Motorradfahrer, der ein Auto im Überholverbot (Zeichen 276) überholt hat, auf das Urteil des AG Düren berufen, da dieses Urteil der StVO widerspricht.

Ulrich Hartmann

Redaktionsschluß für Heft IV: 06.10.1981
Erscheinungstermin: 09.11.1981

Vorstellung der MFG Selsingen

Als neuer Ortsclub möchten wir uns den „alten Hasen“ im BVDM kurz vorstellen:

Im Dezember 1980 wurde die Motorradfahrergemeinschaft Selsingen gegründet. Sie entstand aus einem losen Haufen, der schon vorher – teilweise zurück bis zur Kleinkraftszeit – zusammen mehrere Unternehmungen durchführte.

Die MFG zählt z.Zt. 11 Mitglieder, die in der Gegend zwischen Bremervörde und Zeven beheimatet sind, wir erwarten jedoch in naher Zukunft eine Steigerung. Das Durchschnittsalter beträgt 23 Jahre.

Unser erklärtes Ziel ist die Anhebung der Kameradschaft und die Erlangung eines besseren Ansehens der Motorradfahrer in der übrigen Bevölkerung. Unter diesem Zeichen ist auch unser Motorradtreffen in diesem Jahr anzusehen, bei dem wir neben Plaketten zu Gunsten der „Aktion Sorgenkind“ unseren gesamten Gewinn der „Lebenshilfe Selsingen“ zur Verfügung stellen wollen.

Da Motorradfahren mehr als nur ein Hobby ist, würden wir uns freuen, andere Motorradfahrer und Motorradclubs kennenzulernen. Unsere Clubabende finden momentan noch jeden letzten Donnerstag im Monat im Schützenhof in Selsingen um 20.00 Uhr statt. Wir sind jedoch auf der Suche nach einem geeigneten Clubraum.

Motorradfahrergemeinschaft Selsingen

Hinter den sieben Bergen Oder: Warum immer in die Eifel?

Fährt man über die Autobahn A3 vom Ruhrgebiet gen Süden, kommt man in der Höhe von Bonn/Bad Honnef am Siebengebirge vorbei. Auf der anderen Autobahnseite sieht die Landschaft eigentlich ziemlich nichtssagend aus.

Wenn man aber auf der Karte nachschaut, dann wimmelt es in dieser Gegend von grünen Straßen! Dorthin, wo Westerwald und Bergisches Land zusammentreffen, sollten sie fahren, wenn sie entspannen wollen. Für viele von uns ist es nur eine Tagesstour, die Straßen sind nicht überfüllt und die Tour kann man sich mit einer guten Karte selbst zusammenstellen.

Das Siegtal, das Brölbachtal, der malerische Ort Blankenberg hoch oben auf dem Berg, kleine Straßen mit vielen Kurven, Wiesen und Wälder verführen zum Motorrad-Bummeln.

Hier hat man die Chance, das Selbstverständliche neu zu entdecken: den kleinen Fluß, die Wiesen am Ufer, Ruhe, Stille, saubere Fachwerkhäuser mit Blumen vor den Fenstern und gemütliche Gasthäuser. Vielleicht treffen wir uns dort einmal.

Sigrid Briel

Rahmenlieferabkommen 1981

Sehr geehrter Herr Orlowski,

wir kommen auf Ihren Besuch in unserem V-ReifenService-Betrieb in Velbert zurück und auf das mit unserem Herrn Dauer geführte Gespräch.

Wir haben die von Herrn Dauer vereinbarten Konditionen geprüft und in Ordnung befunden. Bereits am 09.06.81 wurden unsere V-Reifen Service-Betriebe über das neue Rahmenlieferabkommen informiert.

Leider unterblieb, durch ein internes Mißverständnis, die Bestätigung an Sie, wofür wir um Entschuldigung bitten.

Als Anlage erhalten Sie eine Kopie des an unsere V-ReifenService-Betriebe versandten Rahmenlieferabkommens. Wir bitten Sie um entsprechende Veröffentlichung in Ihrer Verbandszeitschrift.

Mit freundlichen Grüßen

Vergölst GmbH
Hintzler
König

RAHMENLIEFERABKOMMEN

Bundesverb. der Motorradfahrer

gültig für 1981

Ablage unter "B"

Geschäftsbereich:
VertriebAbteilung:
Vertriebsverwaltung

Datum: 09.06.81

Zuständigkeit Zentrale
Herr König - Tel.: 225An: Alle V-RS/V-MmAnschrift: Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Augustenstr. 2

5630 RemscheidKunden-Nummer: 059309 (dient zur Umsatzerfassung)Nur gegen BarzahlungLieferungen dürfen
nur erfolgen gegen
Vorlage von: MitgliedsausweisKonditionen:Neureifen: Großhandelspreisliste (rot) H
./. folgender Sortenrabatte:
Continental, Dunlop,
Metzeler, Veith-Pirelli ./. 12 %
Michelin ./. 10 %Dienstleistungen: Montage DM 6,80
Auswuchten incl. Gewichte DM 12,00Zahlungsziel: Nur gegen Bar

- Vertriebsverwaltung -

Hintzler König

Hintzler König

Es »ausstellert« wieder.

Wenn der Frühling naht, merkt man es daran, daß in jedem Dorf, in jeder Turnhalle, „Motorradausstellungen“ stattfinden. Ein Bedarf muß vorhanden sein, denn die Organisatoren berichten von steigenden Besucherzahlen. Der BVDM hat sich erstmals 1979 in Kiel an so einer Ausstellung mit einem Infostand beteiligt und guten Erfolg gehabt. 1980 waren wir dann in Berlin, ebenfalls mit Erfolg. Außer der Ifma sind diese Ausstellungen eine gute Möglichkeit, Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung zu machen. Die Aussteller nehmen uns auch mit offenen Armen auf, trotzdem müssen einige weitere Voraussetzungen erfüllt sein, um die finanzielle Belastung in Grenzen zu halten. Die Vorbereitung muß von einem Mitglied am Ort gemacht werden, eine Gruppe Mitglieder aus der Nähe müssen die Standbesatzung stellen, höchstens durch einen Referenten oder Vorstandsmitglied verstärkt. Billige oder besser, kostenlose Übernachtungsmöglichkeit ist notwendig. Je nach dem wie weit diese Voraussetzungen vorhanden sind, kann Information und Werbung in kleinem oder größerem Umfang betrieben werden. Im einfachsten Fall aus dem Topcase am Eingang, im Idealfall in der Halle mit Diaschau, Videoanlage, Plakaten und Fototafeln. Es ist umfangreiches Material vorhanden, wenn früh genug geplant wird, läßt sich der Transport auch billig regeln. So haben die „Travellers“ auf der Fahrt zum Elefantentreffen das Material für die Ausstellung in Ulm mitgenommen. Dort hat ausser mir und Annlie, noch Jürgen Teuschel und Frieder Knoll mitgemacht. Frieder hat uns auch beherbergt, die Vorgespräche geführt, den Kontakt zur Presse hergestellt und das Material aufbewahrt. Es wurden zahlreiche Kontakte geknüpft, bestehende vertieft und intensiv geworben. Dabei leistete das Gespannmodell von Edmund Peikert gute Dienste. Die Woche darauf waren wir, d.h. Horst Orlowski, Stefan Dreyer, Peter Henselder, sein Freund Burkhard und ich, in Saarbrücken. Der Veranstalter von „MOTORRAD 81“, der MSC Nordsaar e.V. hat uns einen repräsentativen Stand zur Verfügung gestellt. Wir danken dem MSC und Herrn Brill herzlich

dafür. Geholfen hat uns Luise Bräuer, EM in Saarbrücken, Peter Henselder hat seine Videoanlage aufgebaut, sein Elefantentreffen-Film lockte zahlreiche Besucher an und wurde allgemein gelobt. Im Diakasten liefen die neuesten Elefantentreffendas. Unser Standnachbar, die Firma Pfeifenberger, hat ein Motorrad und eine ATZ-Motorradrahmen-Mess- und Prüflehre geliehen, über die an anderer Stelle berichtet wird.

Wer glaubt, auch etwas zur Mitgliederwerbung und zur Information über den BVDM beitragen zu können, sollte sich von der Geschäftsstelle ein paar Infokarten und Helmaufkleber schicken lassen, diese in einer Plastiktasche im Deckel des Topcase oder sonst geschützt und trocken mitnehmen und bei passender Gelegenheit an den/die Motorradfahrer(in) bringen. Wer von geplanten Ausstellungen erfährt, sollte sich rechtzeitig melden. Es wird dann geprüft, ob eine Beteiligung möglich ist.

Klaus Schumacher

Abenteuer im Balkan

Ausgerechnet in einem abgelegenen Teil Jugoslawiens – 140 km von Skopje entfernt auf dem Autoput – wurde die Griechenlandrückreise eines Clubkameraden durch eine Panne unterbrochen:

Ein Batterieschaden hatte neben sämtlichen Glühbirnenfäden die Zündspulen durchschmoren lassen; eine Weiterfahrt war nicht mehr möglich, und man mußte in wenigen Tagen wieder daheim in Hürth/Köln sein. Was tun?

Ein Anruf beim ADAC ergab, daß zwar die meisten benötigten Ersatzteile in sieben Tagen am Flughafen Skopje sein würden, das Versenden der Batterie wäre aber wegen Zollschwierigkeiten (??) nicht möglich.

Wo nun in diesem Teil Jugoslawiens eine passende Batterie für eine Suzuki GS 550 herbeikommen? Nach langem Suchen, durch Sprachschwierigkeiten behindert, brachte ein Besuch in einer Akkumulatorenfabrik die Lösung. Der

Inhaber dieses Familienbetriebes, dessen Berufszugehörigkeit beim Anblick seiner von Säurelöchern übersäten Kleider und Gummistiefel keine Rätsel aufgab, zerteilte eine Autobatterie und formte aus Bitumen (und Weihnachtsgeschenkpapier zur Unterteilung der Zellen) eine halbwegs passende Motorradbatterie. Preis der vierstündigen Arbeit: umgerechnet ca. DM 100,-

Da dieses Improvisationskunststück trotzdem noch größer als das Original war, mußte es auf dem Heckbügel der Suzuki montiert werden. Doch trotz anfänglicher Skepsis ging die nun eiligst angetretene Weiterreise glücklich zu Ende.

Werner Goetz

Visier – von innen beschlagen

Seit dem Frühjahr gibt es (endlich oder schon wieder?) ein neues Blatt für Motorradfahrer: es nennt sich „Visier“, kommt aus Frankfurt, kostet 2,50 DM und der Untertitel „Eine andere Motorradzeitung“ hält zum Teil sogar was er verspricht. Dabei meine ich nicht so sehr den Inhalt, es stehen ein paar ganz gescheite Sachen drin, die Bekanntgabe von Motorrad-Diebstählen z.B., oder Unfallanalysen. Zum Einschlafen dagegen die langatmigen Reiseberichte.

Die Herausgeber werden nun nicht müde zu betonen, daß sie keine Zeitungsmacherprofis sind und (anscheinend) auch nicht werden wollen. Ist das aber ein Grund, die primitivsten Regeln eines halbwegs übersichtlichen Layouts souverän zu ignorieren? Eine klare Aufteilung kostet bei der Herstellung keine Mark mehr, man sollte sich nur etwas Mühe geben. Bis jetzt muß der Leser bei manchen Artikeln rätseln, wo sie anfangen oder weiterlaufen. Wer für 26 bis höchstens 44 Seiten bedruckten Papiers 2,50 DM ausgibt, sollte Anspruch darauf haben, auf den Fotos etwas erkennen zu können. Oder gibt es bei „Visier“ einen internen Wettbewerb „Wer schickt das mieseste Amateurfoto – wir drucken es“??

Für wen ist nun die „Andere Motorradzeitung“? Nachrichten aus der Welt des Motorrades, aktuelle Sportberichte, Test und Tips gibt es mit

nur graduellen Unterschieden, aber in übersichtlicher Aufmachung und in verständlichem Deutsch, auch anderswo. Wer einen Chopper für Motorrad hält oder wer nicht merkt, wenn eine einfältig-raffinierte Werbung ihn für dumm verkaufen will, dem verschafft ein beschlagenes Visier auch keinen Durchblick. Schade um die Arbeit und ums Geld.

Bill Longstroke

Schutzhelmfragen

Von Mitgliedern wurde ich gefragt, ob ein Jethelm eventuell Nachteile bei der Schadensregulierung nach Unfällen mit sich bringt. Pressemeldungen hatten diesen Eindruck entstehen lassen. Eine Anfrage bei dem HUK-Verband hat klargestellt, daß ein Abzug für Mitverschulden wegen Tragen eines Jethelms nicht möglich erscheint.

Ein Integralhelm bringt zwar mehr Sicherheit, der Jethelm aber keine rechtlichen Nachteile.

Bei einem Unfall sollte man sich bestätigen lassen, daß man einen Helm getragen hat, und den Helm evtl. begutachten lassen. Das ist besonders wichtig, wenn der Helm abgeschleudert wurde weil der Kinnriemen versagt hat.

Klaus Schumacher

Zweitaktzweizylinder-Yamaha

Ein Auspuff qualmt und ist naß?

Ist es Ihnen auch schon so ergangen, daß Sie mit Kerzen und Düsen herumprobiert haben, weil ein Auspuff immer mehr qualmte als der andere und am Auspuffende feuchter war?

Wir fanden nach langem Suchen und nach genauen Betrachten der Simmerringe zum Kurbelgehäuse u.a. folgende Fehlerquellen: Fast oder ganz verstopfte Getriebegehäuseentlüftung. Dadurch entstand Überdruck im Getriebe, es wurde Öl durch den Simmerring in die rechte Kurbelkammer gedrückt.

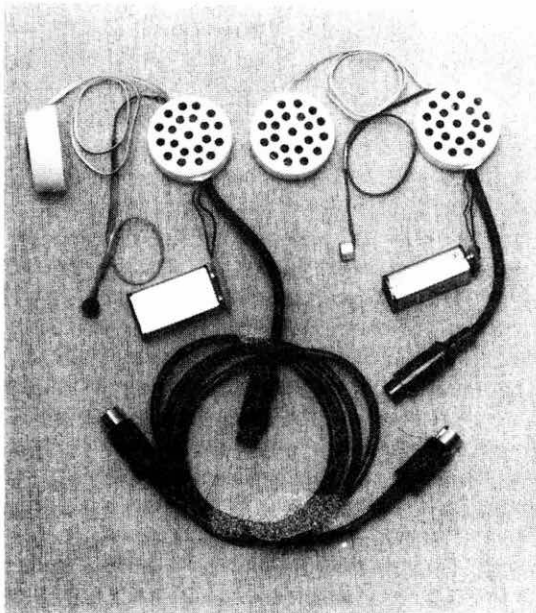
Wilhelm Hopmann

Gegensprechanlage

Von der Motorradabteilung des Autohauses Ruhrmann in Idstein/Taunus erhielten wir die „Super-Visor-Gegensprechanlage“ zum Test, die die Firma Schubert-Werk, Braunschweig, vor kurzem auf den Markt gebracht hat.

Sie besteht aus vier Lautsprechern, zwei Mikrofonen, zwei Batterie-Anschlußsteckern, zwei Helm-Anschlußkabeln mit Steckern, einem Verbindungskabel sowie Beschreibung, Garantieerklärung und Einbauanweisung. Außerdem benötigt man zwei E-Block-Batterien, 9 Volt.

Die Bauteile für jeden Helm sind einbaufertig verdrahtet. In die Hartschaumschicht müssen an den beiden Ohren und auf der rechten Seite hinter dem Ohr Aussparungen für die Lautsprecher und die Batterie eingeschnitten werden. Das Mikrofon wird so in das Kinnschutzpolster eingebettet, daß der Kunstlederbezug es verdeckt. Die Leitungen verlaufen hinter der Polsterung und sind dadurch geschützt. Das Helm-Anschlußkabel mit dem Stecker schaut auf der rechten Seite zwischen der Schale und dem Wangenpolster knapp zehn Zentimeter hervor.



Die technischen Daten laut Geräte-Beschreibung:

Betriebsdauer pro Batteriesatz:

a) Leerlauf (ohne Sprachübertragung)

ca. 400 Std.

b) Last (mit Sprachübertragung)

ca. 100 Std.

Ausgangsleistung:

ca. 2 x 0,1 Watt pro Helm

Frequenzbereich:

ca. 50 - 12000 Hz

Lautstärkeregelung: automatisch

EIN/AUS-Schaltung:

automatisch durch Kabel

Lautsprecher:

Samarium Cobalt-Miniatur Flachlautsprecher

Mikrofon:

Electret-Kondensator Mikrofon mit eingebautem FET (Kugelcharakteristik)

Die Maße der Bauteile:

Lautsprecher: 18,5 x ø 46 mm

Mikrofon: 7,5 x ø 10 mm

Batterie: 51 x 26 x 16,5 mm

Die Gegensprechanlage kostet für beide Helme ca. DM 270,—. Beim Einbau der Lautsprecher und Batterien hat man unwillkürlich das Gefühl, die Sicherheit des Helmes erheblich zu verringern. Nach Aussage der Firma Schubert erfüllt der Helm auch dann noch die DIN 4848. Nun, etwas mehr, als diese veraltete Norm fordert, sollte man heute wohl erwarten können! Wünschenswert wäre, daß die Lautsprecher noch flacher und die Batterien kleiner würden.

Unsere erste Fahrt mit dieser Ausrüstung führte uns 170 km weit über schnelle Landstraßen mit schönen Ortsdurchfahrten. Es war ein Erlebnis in neuer Dimension. Die Verständigung war jederzeit ohne Anstrengung einwandfrei. Daß beim Fahren ähnlich wie im Auto eine Unterhaltung zustande kommt, muß man erst üben. An der Technik hapert es jedenfalls nicht. Die in der Beschreibung erwähnte Windgeräuschfilterung ist in der Tat sehr wirksam.

Die letzten 30 Kilometer wurden auf der Autobahn zurückgelegt. Bei Tempo 150 mußte ich zwar etwas lauter sprechen, aber ich verstand

auch weiterhin den Flüsterton meiner Frau. Im höheren Geschwindigkeitsbereich gab es Momente, in denen hinten nur noch Rauschen ankam. Durch eine etwas andere Kopfhaltung war aber auch dann noch eine Verständigung möglich.

Am vorigen Samstag waren wir dann bei der Jux-Rally vom MC Sauerland. Hier haben die Geräte ihre Regentauglichkeit bewiesen. Bei solchen Fahrten ist man mit einer Gegensprechanlage deutlich im Vorteil. Ob man in schwierigen Streckenabschnitten einen Verhaltenshinweis geben kann oder die gefundene Orientierungskontrolle austauscht – nützliche Mitteilungen gibt es eine Menge. Das kann – wie in unserem Falle – so weit gehen, daß die Beifahrerin an einer Kreuzung auf ein herannahendes Auto hinweist, das der Fahrer übersehen hat.

Bis zum Redaktionsschluß dieser Ballhupe stand uns die Gegensprechanlage nur wenige Tage zur Verfügung. Diese Zeit reichte um uns zu zeigen, worauf wir bisher verzichten mußten. Wir möchten sie nicht mehr hergeben. Beim Gespräch mit anderen Motorradfahrern fand das Gerät allgemeines Interesse. Nur ein alter Fahrersmann sagte: „Ich fahre doch Motorrad, damit ich meine Ruhe habe!“

Horst Orlowski

Motorrad-Sicherheitsanzug

Seit längerer Zeit wird der Airbag diskutiert. Ein Luftsack der sich beim Aufprall blitzschnell aufbläst, bildet ein Polster, das den Autofahrer auffängt und besser als ein Sicherheitsgurt vor Verletzungen schützen soll.

Ein Luftkammersystem, unter dem normalen Motorradanzug an den Stellen angebracht, die besonderer Verletzungsgefahr ausgesetzt sind, sollen dieselbe Schutzwirkung für den Motorradfahrer, seine(n) Mitfahrer(in) und den Seitenwagenpassagier haben.

Die Luftkissen sind aus hochfestem Material, es scheuert sich nicht durch, und schmilzt nicht beim Rutschen.

Die Luftkissen sind so angebracht, daß die Bewegungsfähigkeit kaum beeinträchtigt wird.

Aufgeblasen wird mit 2 Gasgeneratoren. Das ist leichter und billiger als Pressluftflaschen. Nur wer öfter absteigt zahlt mehr für neue Generatoren, Pressluft ist dann billiger. Ausgelöst wird durch eine Reißleine, unabsichtliches Auslösen wird durch einen Warnton verhindert, der ertönt, wenn der vorgewählte Bewegungsspielraum überschritten wird. Durch Rückkehr in die Normalposition wird der Alarm gelöscht. Gasgeneratoren und Summer sind mit der Auslöseautomatik unter der Sitzbank geschützt untergebracht. Durch Anschluß von 2 neuen Gasgeneratoren ist der Anzug sofort wieder einsatzbereit, Beschädigungen können mit dem mitgelieferten Reparaturmaterial sicher und schnell beseitigt werden.

Ein Handicap ist der hohe Preis, er wird eine allgemeine Einführung als Standardausrüstung wie sie z.B. der Schutzhelm heute darstellt, erschweren.

Klaus Schumacher

Motorradschlösser im Test

In der vorigen Ausgabe haben wir Ihnen drei Motorradschlösser vorgestellt. Wir möchten die Reihe heute fortsetzen mit dem ABUS-Motorrad-Bügelschloß 52 S/110/300. Der Bügel besteht aus molybdänhaltigem Sechskantstahl und ist durchgehärtet. Die Brücke ist mit dem des Typs 52 HB/110-300S identisch. Das Schloß wiegt 1.500 g und kann mit einer Säge, Feile oder Brechstange in einer für den Dieb risikolosen Zeit nicht geöffnet werden. Wir empfehlen es als Abschreckung und als Schutz für kurze Abstellzeiten bzw. mittelbare Bewachung.

Das ABUS-Diskusschloß 24 ST/K, daß wir im vorigen Heft testeten, gibt es außer mit einer 65 cm auch mit einer 1 m langen Kette. Dieses Maß ist für mittlere und große Motorräder auch erforderlich, um sie durch ein Rad und eine Rahmenschleife zu ziehen. Gewicht 1.950,-g.

Auch die Motorradindustrie ist wach geworden. Seit kurzem rüstet die Firma Yamaha sieben ihrer Modelle zusätzlich und ohne Aufpreis mit einer Gliederkette mit Steckschloß aus. Bei den

meisten der so aufgewerteten Typen ist über dem Schwingenlager ein Aufbewahrungsplatz vorgesehen, an dem sie festgeschlossen werden kann. Wenn wir im Moment auch noch nichts über den Sicherheitswert dieser Kette sagen können, so halten wir dies auf jeden Fall für einen Schritt in die richtige Richtung.



Die Firma Reichert Alarm- und Sicherheitstechnik GmbH, Bismarckstr. 49, 7031 Gärtringen, hat unter der Bezeichnung RASA-M1 eine Alarmanlage speziell für Motorräder im Programm. Preis ab Werk DM 180,- + Mwst. Die Grundausstattung ist komplett montagefertig mit allen erforderlichen Anbau- und Anschlußteilen und vom TÜV zugelassen. Die Sicherung umfaßt den Mittel- oder Seitenständer, die Sitzbank, die Packtaschen, die Stauraumklappen, die Zündung und den Anlasser. Die Anlage wird mit einem Zusatz-Schloßschalter ein- und ausgeschaltet. Der Alarm wird durch Hup- und Lichtsignal-Intervalle sofort ausgelöst, wenn die Sitzbank oder eine Packtasche geöffnet, das

Fahrzeug vom Ständer gehoben oder die Zündung kurzgeschlossen wird. Die integrierte Anlaßsperre verhindert das Starten des Motors.

Eine Bewertung dieser Alarmanlage ist uns nicht möglich. Die vorstehenden Angaben sind den ausführlichen und gut verständlichen Prospekten entnommen. Wir wollten unsere Mitglieder mit dieser Art der Diebstahlsicherung bekannt machen und empfehlen, bei Interesse eine Anfrage an die oben genannte Adresse zu senden.

Horst Orlowski

Rahmenrichten – eine Alternative?

Seit geraumer Zeit wurde vom Allianz-Zentrum für Technik GmbH, nicht zuletzt unter dem Druck gestiegener Versicherungsaufwendungen, eine Motorrad-Rahmen-Prüf- und Meßlehre entwickelt, die helfen soll, einen unfallbeschädigten Rahmen als solchen zu erkennen. Die Vermessung läßt sich ohne nennenswerte Demontage des Fahrzeugs schnell und preiswert durchführen. In dieser kurzen Darlegung soll solch eine Meßlehre beschrieben, sowie die Grenzen einer möglichen „Rahmenreparatur“ aufgezeigt werden.

Die beiden kritischen Punkte am Rahmen eines Zweirades sind der Rahmenkopf (Lenkkopf) mit der Verbindung über die Gabel zum Vorderrad und die Schwingenaufnahme mit der Verbindung über die Schwinge zum Hinterrad. Diese beiden Fixpunkte bieten sich als Meßstellen an. Um deren Lageveränderung durch Verschieben, Verdrehen oder beides exakt feststellen zu können, werden diese Meßstellen über eine Lehre in Beziehung gebracht. Diese Lehre besteht aus einem stabilen und steifen Aluminium-Spritzguß-Rahmen, dessen Vorderteil, der sog. Lehrenkopf, über zwei Zentrierkegel an den Lenkkopf des Motorradrahmens angepasst wird. Von diesem Lehrenkopf führen zwei Meßarme, deren Winkелеinstellung über eine Meßskala mit Lupe und Nonius exakt eingestellt werden kann, hinunter zu den Schwingenlagerzapfen. Diese können nun über zwei horizontal und

axial verschiebbare Meßdorne angepeilt werden. Die gemessenen Abweichungen vom Sollzustand müssen in gewissen Toleranzen liegen. Sie sind vom Motorradhersteller für jeden Typ anzugeben. Diese Toleranzen sind zumindest für die Rahmen der Fa. BMW bekannt. Japanische Hersteller tun sich bei ihrer großen Typenvielfalt etwas schwerer für alle Rahmen verlässliche Toleranzen anzugeben.

Hat man jetzt Glück, liegt man bei dieser Messung in dem Toleranzfeld, und man kann getrost nach Hause fahren. Was aber tun, wenn die Spitzen der Meßdorne eine unzulässige Verformung des Rahmens aufzeigen?

Dann ist meist guter Rat teuer.

Man hat zwei Möglichkeiten: einen neuen Rahmen zu besorgen, oder aber den alten Rahmen richten zu lassen. Die erste Möglichkeit ist meist die Teuere, vorausgesetzt man erhält überhaupt einen neuen Rahmen im Ersatzteilhandel, ohne gleich ein komplettes Motorrad zu erstehen. Besonders den Fahrern einiger japanischer Produkte sind solche Ersatzteilkalamitäten ja hinlänglich bekannt. (?)

Die Kosten für das Richten eines verzogenen Rahmens liegen nach Aussagen einer Richtwerkstatt bei „ca. 250, — DM“. Uns bleibt aber zuvor noch die bange Frage: Bis zu welchen Grenzen lässt sich ein Motorradrahmen noch richten, ab wann ist die Fuhre endgültig Schrott?

Diese Frage kann eigentlich nur ein neutraler Gutachter (TÜV oder dergl.) beantworten, vorausgesetzt es handelt sich dabei um einen tatsächlichen Sachverständigen, der auch erst noch gefunden werden muß.

Richtwerkstätten, die eigentlich auch etwas von ihrer Arbeit verstehen sollten, gibt es z.Zt. leider (oder vielleicht gottseidank?) noch nicht an jeder Straßenecke. Wenn ich mir vorstelle, daß jede der 350 Werkstätten, die bis jetzt schon eine solche Rahmenlehre erstanden haben sollen, darangeht, aus irgendwelchen verbogenen Rohrbildern wieder einen passablen Rahmen zurechtzubiegen, ist mir nicht mehr ganz wohl bei der Sache.

Bei Fahrgestellen läßt sich mit der oben beschriebenen Rahmenlehre oft nur feststellen, daß etwas verzogen ist, welches Rohr oder welche Partie des Rahmens seine Form verändert hat, ist oft nur sehr schwer durchschaubar. Meist wird nun am Lenkkopf herumgezerrt, wo (wohl auch meist zurecht) die Ursache des Übels vermutet wird. Damit durch dieses Biegen und Strecken im Lenkkopfbereich keine gefährlichen inneren Spannungen entstehen, ist es erforderlich, den Rahmen zumindest an den wichtigen Knotenpunkten auf eine Temperatur von 500-650 °C zu bringen, bevor mit dem Richten begonnen wird. Kleinere Abweichungen von der Toleranz kann man auch kalt richten, wie dies etwa bei geringen Schweißverzügen auch bei der Fertigung eines neuen Rahmens geschieht.

Zum Erwärmen dieser Knotenstellen darf keinesfalls ein Schweißbrenner oder ähnliches mit harter, konzentrierter Flamme verwendet werden, allenfalls die weiche Flamme einer Lötlampe, die ständig hin und her bewegt wird, ist dazu geeignet. Am besten und sichersten läuft diese Erwärmung in einem Ofen ab, darin kann man auch den Rahmen nach dem Richten langsam wieder abkühlen, ohne Gefahr zu laufen, einen neuen Verzug zu erhalten. Solch ein Ofen sollte eigentlich zur Standardausrüstung einer guten Rahmenrichtwerkstätte gehören.

Es versteht sich von selbst, daß zum Richten nur mit Schwellkräften gearbeitet werden darf, Schlag- oder Stoßkräfte sind von vorne herein auszuschließen. Ebenso klar muß sein, daß ein Rohr, das regelrecht geknickt wurde, oder gar schon Falten und Anrisse zeigt, nicht mehr gerichtet werden kann.

Jede Firma, die darangehen will, Rahmen zu richten, muß die einwandfreie Durchführung dieser Arbeiten garantieren, ja, sie muß sogar für die Haltbarkeit des gerichteten Rahmens geradestehen können. Dies erfordert eine qualifizierte Ausbildung, die in den Kundendienstschulen der Motorradhersteller vermittelt werden könnte. Man beachte „könnte“, denn z.Zt. werden solche speziellen Kurse noch nicht angeboten. In der Industrie ist man sich bis jetzt



noch uneinig über die allgemeine Durchführbarkeit solcher Rahmenreparaturen. Nicht nur die Werkstoffe der Rahmenrohre sind von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich, auch die Rahmenbauart (Schweißnähte, Knotenbleche) ist von großem Einfluß auf das Verhalten des gesamten Verbandes bei äußerer Belastung. So müsste von Seiten der Industrie für jeden Rahmen eigene Vorschriften für diese Richtarbeiten erstellt werden, eine Arbeit, an die wohl keiner so recht ran will.

Zusammenfassend zu diesem Thema wäre zu sagen, daß heute das Richten beschädigter Motorradfahrgestelle noch in den Kinderschuhen steckt, man sollte sich, solange es noch keine verbindliche Empfehlungen von Seiten der Motorradhersteller gibt, eine solche Richtwerkstätte sehr gut anschauen, bevor man seinen Rahmen dorthin gibt. Man muß der Arbeit dieser Leute blindlings vertrauen können, denn solch ein Motorradrahmen ist ein Bauteil, auf dem wir unsere Haut zu Markte tragen, und dies im wahrsten Sinne des Wortes.

Bigbore

Und so sieht sie aus - die Allianz-Rahmenmeßlehre.
Deutlich zu erkennen:
die Zentrierspitzen für Steuerkopf und Schwingenlager.

Letzte Nachricht:

Seit längerer Zeit wartet man in In- und Ausland auf ein neues BMW-Modell. Freunde – es wird kommen! Eine R 65 im Katana-Look, mit ganz neuartigen Guß-Rädern und – ja sonst: wie gehabt, Boxer Motor und so. Aber trotzdem, es tut sich was!

Warten wir's ab.

Götz

Reifenprobleme

Als die Japaner vor einigen Jahren damit begannen, technisch und optisch erstklassige Motorräder zu bauen, waren sie ihrer Reifenindustrie um Längen voraus.

So war es kein Wunder, daß die deutschen Käufer japanischer Motorräder gleich beim Kauf auf deutsche Markenreifen umrüsteten. Vor 2, 3 Jahren dann fuhren die Käufer die Erstausrüstung zumindest schon mal ab, ehe sie auf deutsche Reifen umstiegen. Die Importeure erleichtern die Umrüstung durch Unbedenklichkeitsbescheinigungen für fast alle Motorradtypen.

In letzter Zeit werden im Handel immer mehr japanische Original-Reifen nachverlangt, ganz offensichtlich überwiegen die Vorteile der deutschen Fabrikate nicht mehr so deutlich. Aus unserer eigenen Erfahrung mit einer Yamaha XS 1100 müssen wir sogar sagen, daß die Qualitäten des Bridgestone Magnus Mopus 4.50 V - 17, der ab Fabrik montiert ist, von keinem anderen Reifen erreicht werden.

Ein 4.50 V - 17 von Continental sah nach ca. 2.000 km arg mitgenommen aus, die Oberfläche war regelrecht verschmiert und die Profile eingerissen.

Ein 4.50 V - 17 von Metzeler brachte das Fahrzeug bei 180 km/h in langgezogenen Kurven zu Pendelbewegungen, wie wir sie sonst nur von BMWs kenne.

Nun haben wir wieder einen Bridgestone montiert und siehe da – die XS 1100 hat ihre sprichwörtlich gute Straßenlage wieder! Auf Nachfrage bei Mitsui erfuhren wir, daß man in Kürze auch Conti- und Metzeler Reifen freigeben will.

Nach unseren schlechten Erfahrungen mit diesen Reifen können wir nur hoffen, daß die Besitzer der Yamaha XS 1100 nach der Umrüstung das schlechte Fahrverhalten nicht der Maschine anlasten!

Sigrid Briel

Termine – Termine

22.8.1981

1. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

Veranstalter:

Der Ibbenbürener Verkehrsverein

Auskünfte erteilt: Verkehrsverein Ibbenbüren,

Informationskiosk am Busbahnhof

Tel. 53209 und 53246

5.-6.9.1981

Zweirad-Chic

Fachmesse und Kongreß, Essen

5.9.1981

4. MC KH Orientierungsfahrt

Veranstalter:

Motorradclub Kiel-Hassee e.V.

Holger Kaack, Metzstr. 54, 2300 Kiel 1

Tel. 0431/17194

5.-20.9.1981

Freizeit für Motorrad- u. Nichtmotorradfahrer auf der Insel Elba/Italien

Veranstalter:

Aktion Blauer Punkt „Friedenstiften“,

Jugendpfarramt, Kartäuserwall 24b

5000 Köln 1, Tel. 315385

11.-13.9.1981

2. Internationales Lipperosen Treffen,

im Programm: Orientierungsfahrt, Besuch eines Motorradmuseums.

Veranstalter:

Motorrad-Verein Lippstadt e.V.

Postfach 1126, 4780 Lippstadt

13.9.1981

Info-Rallye des LV Rhein-Ruhr

Veranstalter: LV Rhein-Ruhr e.V.

Ausschreibungen: Günter Gilz

Vellbrügener Str. 43, 4040 Neuss 1

Tel. 02107/8349

12.9.1981

Treffen der jüngeren Oldtimer

in Sinsheim/Baden, am dortigen Auto- und Technik Museum.

Anzeigen

Verkaufe: Zweitaktoel, selbstmischend mit Korr.
Schutz Marke ECUBSOL in 5, 10 und 20 l Be-
hälter, Preis pro Liter: DM 3,20
Suche: Motorradständer für 500 ccm BMW R
51/2, passend auch für 51/3, R 67 u. 68
Udo Ziegler Gerolsteinerstr. 109, 5000 Köln 41
Tel. 0221/445305

Der Referent für Chronik-Archiv Michael De-
wies, Heidgen 11, 5060 Berg.Gladbach 2,
Tel. 02202/81498 sucht:

Motorradzeitungen, Artikel, Schriftstücke, Ball-
hupen aus der Anfangszeit des BVDM, als er
noch „Gelber Schal“ hieß. Michael Dewies ist
auch bereit, sich persönlich mit Mitgliedern aus
der Gründerzeit zusammenzusetzen, um bei
einem Gespräch wichtige Ereignisse und Erzäh-
lungen schriftlich festzuhalten.

Verkaufe: BMW 100 RS Bj. 77 TÜV 6/83 km-
Std. 31.000, Gußräder, Gepäckträger, Preis VB
P. Cleff, Kervenheimerstr. 1, 4182 Uedem
Tel. 02825/6855

Liefere Sweat- und T-Shirts mit BVDM-Emblem
und Aufdruck: Bundesverband der Motorrad-
fahrer e.V. Anfragen richten an R.v.d. Heide, Am
Gehölz 5, 2057 Wentorf-Hamburg
Tel. 040/7204881

Verkaufe: Ardie B 250 mit Seitenwagen LS 200
Bj. 1951, Original-Zustand gegen Gebot.
R.v.d. Heide, Am Gehölz 5, 2057 Wentorf-
Hamburg

Suche: Roller Seitenwagen (LS 200 o.ä.) für
Heinkel 103 A2, oder Unterlagen für Nachbau.
Alfred Kouker, Hagenreutestr. 51, 7741 Vöhren-
bach



Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:
Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Friedensstraße 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Termine: Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld

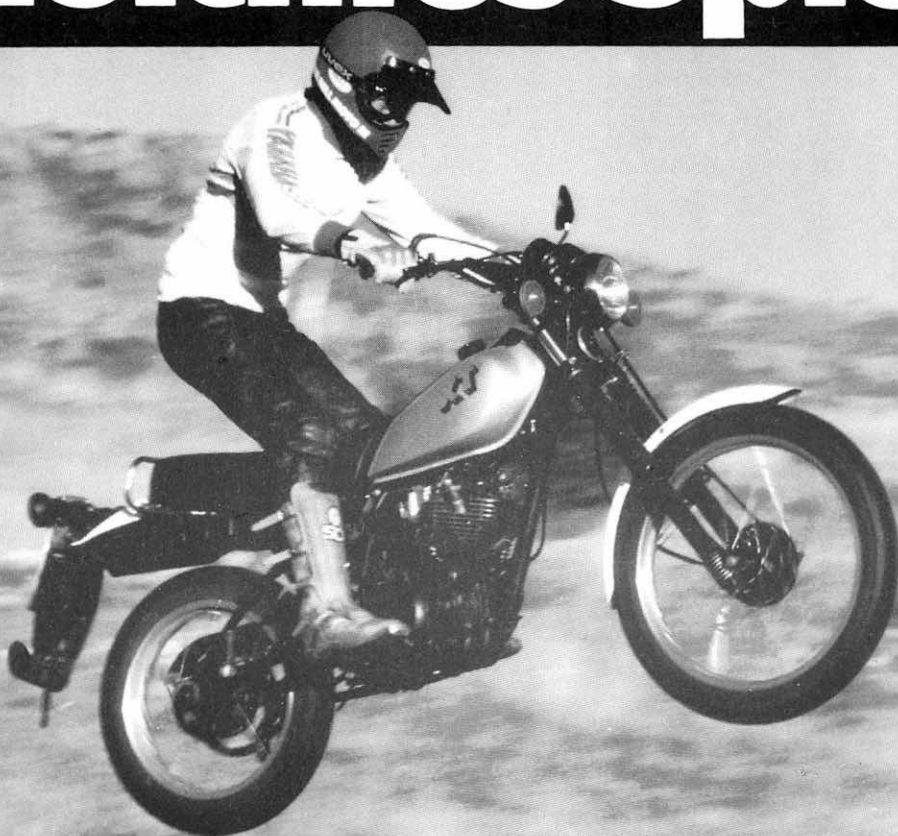
Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter Heft III/81:
Bigbore, S. Briel, W. Goetz, U. Hartmann,
W. Hopmann, B. Longstroke, W. Lubjinski,
H. Onken, H. Orłowski, H. Scheuer, K. Schu-
macher, S. Übben, H. Wieland und P. Ziegler

Copyright by BVDM

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.

Leichtes Spiel.



Leichtathlet mit starkem Herz. YAMAHA XT 250.

Leichtes Spiel heißt nicht, daß Sie mit der XT 250 nicht derb hinlangen können. Aber Sie brauchen kein Schwerathlet zu sein, um dieses Leichtgewicht wie ein Profi zu beherrschen. Ganze 124 kg bringt die XT 250 vollgetankt auf ihre grobstolligen Reifen. Und damit ist sie auch die leichteste Viertakt-Enduro überhaupt. Leicht im Handling. Volltauglich beim Ritt durchs Gelände. Vollwertig auf flottem Asphalt. Und komfortabel dazu. 205 mm Federweg bringt die Telegabel.

178 mm schafft die Cantilever-Schwinge hinten.

Motor-Charakteristik und wettbewerbs-orientierte Leichtbauweise sorgen zudem für Leistungswerte, die in dieser Klasse einsame Spitzenklasse sind. Denn in ihr steckt ein gutes Stück Erfahrung aus der erfolgreichsten Viertakt-Enduro der Welt. Der YAMAHA XT500.

1-Zyl.-4-Takt-OHC-Motor; 249 ccm;
16 kW (22 PS) oder 13 kW (17 PS); Cantilever-Federung; 5 Gänge; Farbe: Schwarz-Silber.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA-DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1
Telefon (02105) 5892, Telex 08 584 036



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern