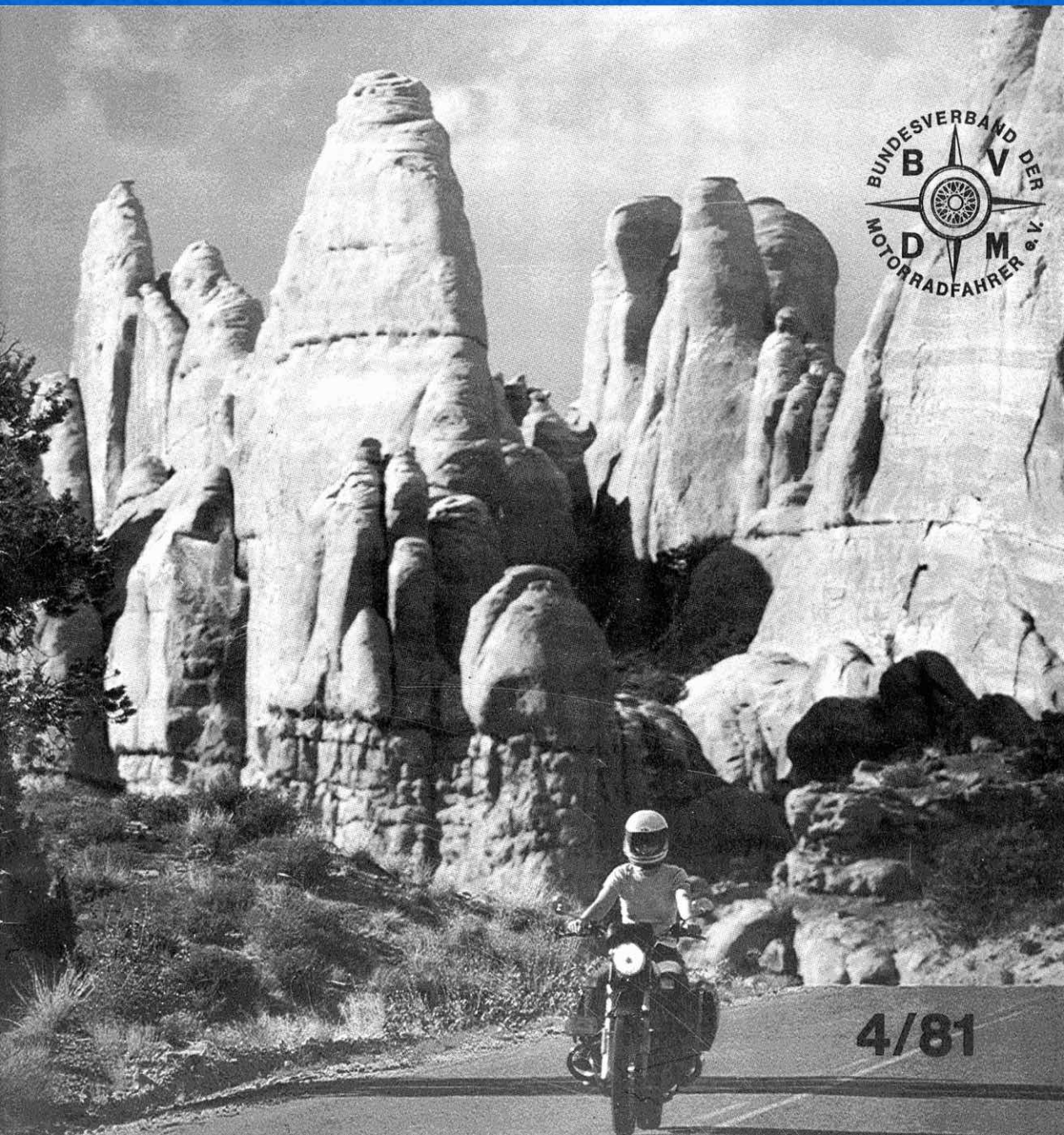


Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



4/81

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

Protokoll JHV 1981	2 – 4
BVDM Interna	5 – 7
Vorstellungen	7 – 8
Die nächste IFMA	8
Gespannfahrer-Lehrgang	9
Gedenkfahrt	10
Fuchsjagd	11
Treffen der Einzelmitglieder	12
Infos	14
HUK-Verbands-Nachrichten	15
Meinungen	16 – 17
Neues BMW Modell	18
Helme	19
Neue Yamaha Modelle	19
Fast ein Ideal	24
Termine	28
Anzeigen	29
Der neue Vorstand	30

Titelbild:

Auf einem Urlaub total — Motorrad im Arches-Park/UTAH

Foto: Knut Briel

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 17.10.1981 in Hamburg

Um 18.30 Uhr eröffnete der 1. Vorsitzende, Horst Orlowski, die JHV, begrüßte die Teilnehmer, stellte den Vorstand vor und gab seinen Bericht:

Durch intensive Werbung ist die Zahl der Mitglieder und die der angeschlossenen Vereine weiter gestiegen. Wir begrüßen folgende neue Vereine: Gespannfreunde Kassel-Korbach, MFr Frankfurt, MFG Krempe, MFG Selzingen, MSC Großenheidorn, MCC Sülfeld, MC Kolbenklemmer, MC Geist Wadersloh, MFR Imme Wigge, MC Funkenstieb und heißen Sie herzlich willkommen.

Durch diesen Zuwachs ist der Arbeitsanfall stark gestiegen, dies, diverse Probleme in der Datenverarbeitung und der Wechsel im Amt des Kassierers haben zu Verzögerungen im Verwaltungsbereich geführt. Ich bitte um Verständnis. Einzelheiten hierzu und das, was wir getan haben, um Abhilfe zu schaffen, wird Ihnen der Schatzmeister berichten.

Unsere großen Veranstaltungen, Elefantentreffen und Contitreffen, sind traditionell gut verlaufen. Von den beiden Neuen, Tag des Motorradfahrers und Nürburgtreff, kann man dies nur von ersterer sagen. Die Gewinner des zum Tag des Motorradfahrers ausgeschriebenen Fotowettbewerbs sind MFR Leinetal, Einzelmitgliedergruppe Neuwied und MC Team Rellingen.

Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens ist gut angekommen, seit der Vorstellung auf der Ifma besteht rege Nachfrage, wir sind hier auf großes Interesse gestoßen.

Der Versicherungsservice, den Bernd Karrasch aufgebaut hat, ist gut angekommen, es wird reger Gebrauch davon gemacht.

Die Ballhupe wird allgemein gelobt, pünktliches Erscheinen, Inhalt und Aufmachung finden Anerkennung. Probleme gibt es hier hauptsächlich mit den hohen Kosten.

Unsere Mitgliedschaft im DVR trägt langsam Früchte, auch der DVR hat unter Sparmaßnahmen zu leiden. Zur Zeit wird nur das Projekt „Kind und Verkehr“, ein auch für uns sehr bedeutsames Projekt voll weitergeführt.

Podiumsdiskussion und Winterprogramm fanden nicht statt, teils ließen sich keine geeigneten Leute finden, teils waren die Bemühungen erfolglos.

Der Prozeß um die Herausgabe von 3.000, — DM ist positiv verlaufen. Unser Anwalt Dr. Adi Schwengers bemüht sich um die Vollstreckung. Die Forderung beläuft sich auf genau 3.012,80 DM plus Kosten und Zinsen.

Eine erfolgreiche BVDM-Arbeit ist nur möglich, wenn alle daran mitarbeiten, bitte unterstützen Sie den neu zu wählenden Vorstand. Zum Schluß bitte ich Sie, zu bedenken, daß Elan und Idealismus auch einer natürlichen Abnutzung unterliegen. Es wäre gut, wenn Sie darüber nachdenken würden, wem Sie bei der Wahl die Aufgaben übergeben werden.

Bericht des 1. Geschäftsführers, Peter Ziegler: Die Nachfrage nach Orga-Material, Fahnen, Spannbändern, Büromaterial, etc. ist so stark gestiegen, daß nicht immer alle Wünsche erfüllt werden konnten. Im Gegensatz zum Vorjahr ist die Nachfrage nach Urkunden sprunghaft gestiegen, daß Engpässe auftraten. Nur die Nachfrage nach Plakaten, Piktogrammen, Aufhängern und Aufklebern war nach wie vor gering.

Es wurde auf der Ifma, div. Veranstaltungen und Messen und über die Geschäftsstelle ca. 2.000 Stück Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens verkauft.

Dem Antrag von Gert Ritter „Tödlicher Unfall in Celle“, an die JHV 1980, den diese an den Vorstand weitergab, wurde wie folgt entsprochen: Gert Ritter wurde in seinem Bemühen unterstützt, Interesse für den Fall zu wecken und kompetente Rechtshilfe zu finden. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Kassenbericht für das Jahr 1980
von Günter Wuttke:

Der Bericht wurde verlesen, dann führte G. Wuttke noch folgendes aus: Die Kassenlage war auch in 1980 nur durch den Erfolg der Veranstaltungen ausgeglichen, es gab nur einen geringen Substanzgewinn. Eine Betrachtung der Entwicklung seit 1975 zeigt, daß der BVDM immer mehr auf zusätzliche Einnahmen angewiesen ist, um die Leistungen für die Mitglieder wie bisher zu erbringen oder noch zu steigern.

Der 2. Vorsitzende, Klaus Schumacher, berichtet über das Elefantentreffen:

Das 81er Elefantentreffen ist, genau wie in den Vorjahren, sehr gut verlaufen. Das Wetter, die Besucher und der Ablauf waren optimal. Deutlich zeigten sich aber auch die Grenzen. Wir wünschen uns Schnee und Winterwetter, das hält die Besucherzahl klein, der Eintrittspreis kann auch nicht uferlos erhöht werden, es ist mit eher geringeren Einnahmen bei steigendem Risiko zu rechnen. Uns ist seit dem ET '81 bekannt, daß die Zukunft des Salzburgeringes ungewiß ist, ich kann bis heute keine Aussage zu Ort und Zeit des ET '82 machen. Die Entscheidungen fallen erst nächste Woche.

Der 2. Geschäftsführer, Heinz Wieland berichtete:

Die Mitgliederzahl hat sich seit 1980 von 2.100 auf 2.500 erhöht. 55 Clubs gehören dem BVDM jetzt an, die Tendenz ist steigend. „Der Nürburg-treff“, in Verbindung mit der Deutschlandfahrt zum Achtstundenrennen wurde frühzeitig intensiv geplant. Die Veranstaltung litt unter der Konkurrenz später geplanter Aktionen.

Die Veranstaltung wurde durch den ADAC nicht genügend unterstützt, so daß trotz guter Voraussetzungen, nur ein geringer Erfolg zu verzeichnen war. Für die wenigen Besucher, die Helfer und Veranstalter war es trotzdem ein gelungenes Wochenende.

Über das Contitreffen berichtete
Günter Wuttke:

Er dankte allen Helfern und berichtete von den ersten Vorbesprechungen. Für '82 sollen die Arbeitsbedingungen für die Helfer verbessert werden und der Helferzeltplatz wird besser ausgestattet.

Siebelt Ubben sagte zum Tag des Motorradfahrers:

Der Tag des Motorradfahrers war dank der zahlreichen Helfer aus 25 Vereinen und Gruppen sehr erfolgreich, bei besserer Vorbereitung der Pressearbeit hätte noch mehr Wirkung erzielt werden können.

Peter Henselder, Videoreferent, berichtete von seiner Arbeit:

Es sind von allen wichtigen BVDM-Veranstaltungen Aufzeichnungen gemacht worden. Ein Film über den BVDM ist in Arbeit, dazu wird noch Archivmaterial gesucht.

Nach den Berichten wurde Heinz Sauerland zum Versammlungsleiter berufen, er dankte dem Vorstand für die geleistete Arbeit und beantragte Entlastung für den Gesamtvorstand, obwohl der Bericht des Sportwartes nicht vorlag und keine Einwände hiergegen erhoben wurden. Die Entlastung wurde erteilt.

Horst Orlowski dankte, auch im Namen der anderen Vorstandsmitglieder, für die Entlastung.

Es folgten die Neuwahlen, es waren 124 Stimmberechtigte anwesend.

Für das Amt des ersten Vorsitzenden wurde Horst Orlowski vorgeschlagen. Er wurde mit 118 Jastimmen, 4 Enthaltungen und 1 Neinstimme gewählt.

Zum ersten Geschäftsführer wurden 6 Vorschläge gemacht, davon lehnten 5 Vorgeschlagene die Kandidatur ab. Gewählt wurde mit 112 Jastimmen, 2 Ungültigen und 3 Enthaltungen, Klaus Schumacher.

Zum zweiten Geschäftsführer kandidierte von 3 Vorgeschlagenen nur Bernd Karrasch. Für ihn wurden 109 Jastimmen, 4 Enthaltungen und 1 Gegenstimme abgegeben.

In den Zählpausen wurden die Tombolagewinne verlost und die Sieger der Orientierungsfahrt geehrt.

Zur Wahl der beiden zweiten Vorsitzenden gab es 7 Vorschläge. Es stellten sich Frank M. Wolf, Heinz Wieland, Peter Ziegler und Siebelt Ubben zur Wahl. Sie erhielten in obiger Reihenfolge 57, 69, 53 und 50 Stimmen, 7 Stimmen waren ungültig. Damit sind Frank M. Wolf und Heinz Wieland gewählt.

Rudolf Kuhl kandidierte als Einziger für das Amt des Kassierers, er wurde mit 116 Jastimmen und 1 ungültigen Stimme gewählt.

Es gab 7 Vorschläge für den Posten des Sportwartes, es kandidierte nur Werner Lubjinski, er erhielt 87 Jastimmen, 13 ungültige, 4 Enthaltungen und 4 Gegenstimmen.

Zu Kassenprüfern wurden Margot Wittke, Günter Wuttke und Berhard Schulze vorgeschlagen, sie erhielten 98, 78 und 28 Stimmen, gewählt sind damit Margot Wittke und Günter Wuttke.

Heinz Sauerland dankte der Versammlung für die konzentrierte Mitarbeit und wünschte dem neuen Vorstand viel Erfolg.

Der neugewählte 1. Vorsitzende übernahm die Versammlungsleitung, dankte Heinz Sauerland und stellte die Anträge zur Diskussion.

1. Antrag: Beitragserhöhung

Der Vorstand schlägt den in der vorangegangenen Gesamtvorstandssitzung erarbeiteten Betrag von 36, — DM vor. Es wurden verschiedene höhere und niedrigere Vorschläge

gemacht, es wurden ferner unterschiedliche Beiträge für Einzelmitglieder vorgeschlagen und andere Verteilungen. Der Betrag von 36, — DM wurde zur Abstimmung gestellt. Die anderen Vorschläge stellen Satzungsänderungen dar und müssen deshalb zurückgewiesen werden.

Die Beitragserhöhung wurde mit 84 Ja- und 22 Neinstimmen angenommen.

2. Antrag: Tag des Motorradfahrers

Siebelt Ubben begründete seinen Antrag, den Tag des Motorradfahrers zur Dauereinrichtung zu machen, dies wurde angenommen.

Er schlug weiter vor, jährlich einen anderen Club mit der Durchführung zu beauftragen, hier wurde ein Kompromiß gefunden, ein zweiter Club arbeitet jeweils mit einem Club zusammen, der im Vorjahr an der Durchführung beteiligt war. So wird das Know how besser weiter gegeben und die Erfahrungen besser ausgenutzt.

Das Winterfest wurde an die Wittener Motorradfreunde vergeben, die Jahreshauptversammlung an die Einzelmitglieder und Hans Schäfer.

Für die Jubiläumshauptversammlung in '83 erhielt der LV Rhein-Ruhr den Auftrag.

Horst Orlowski bedankte sich bei Peter Ziegler und Heinz Bert Scheuer für die geleistete Arbeit, bei Peter Ziegler auch noch besonders für die Beschaffung der zahlreichen und wertvollen Tombolagewinne und die Durchführung der Tombola. Es war für Jeden ein Gewinn dabei.

Mit herzlichem Dank an die Versammlung für die zügige und verantwortungsvolle Teilnahme schloß er die Versammlung um 22.50 Uhr.

Der 1. Vorsitzende
Horst Orlowski

Der Protokollführer
Klaus Schumacher

Sportbericht zur JHV 81

Liebe Motorradfreunde, da es mir aus beruflichen Gründen nicht möglich war, an der JHV 81 teilzunehmen, möchte ich an dieser Stelle einen Überblick über das Sportjahr 81 geben. Wie auch im Vorjahr wurde eine Touristik, eine n.g. Sport und eine Orientierungsmeisterschaft ausgetragen. Bei der Touristikmeisterschaft ist eine leichte Steigerung der Aktivität gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Rückläufig hingegen ist die Teilnahme am n.g. Sport-Wettbewerb sowie der Orientierungsmeisterschaft. Hier zeigt sich, daß sich die Interessen der Mitglieder in den Touristikbereich verlagert haben.

Leider mußte ich bei der Auswertung der Touristikhefte feststellen, daß einige Leute durch allzu spitzfindige Auslegung der Ausschreibung (es darf nur ein Ziel pro Woche angefahren werden), versuchen sich gegenüber den anderen Teilnehmern einen Vorteil zu verschaffen. Bei einem 3-Wochen-Urlaub besteht die Möglichkeit, 3 Stempel in das Wertungsheft eintragen zu lassen, obwohl man diese Strecke nur 1 mal gefahren ist. Hier sollte in nächster Zeit eine Änderung der Ausführungsbestimmungen vorgenommen werden. (Rückreise-stempel).

Zum traurigen Kapitel „Deutschlandfahrt“ möchte ich sagen, daß man es vielleicht noch einmal wagen sollte, diese doch traditionelle BVDM-Veranstaltung durchzuführen. Bei der diesjährigen Teilnehmerzahl von 36 ist das finanzielle Risiko allerdings zu hoch. Man müßte schon 100 bis 120 Teilnehmer auf die Beine bringen, um dem Aufwand einer solchen Veranstaltung gerecht zu werden. Für das nächste Mal wäre es ratsam, Pressenotizen ähnlich Contitreffen zu veröffentlichen, da der Termin der DF fast nur BVDM Mitgliedern bekannt ist. Nur so ist es möglich, die große Masse der Motorradfahrer anzusprechen.

Bedanken möchte ich mich noch bei den Helfern der Deutschlandfahrt, insbesondere bei den vielen Kontrollposten, die diese Fahrt erst machbar gemacht haben.

Zu wünschen wäre allerdings eine bessere Verteilung der Posten auf das Bundesgebiet vorwiegend in Süddeutschland, damit auch abgelegene Kontrollen angefahren werden.

Aus meiner Sicht: Die Deutschlandfahrt hat noch einen Versuch verdient.

Da es mir aus beruflichen Gründen nicht mehr möglich ist, ein Amt innerhalb des BVDM zu bekleiden, habe ich in diesem Jahr nicht mehr kandidieren können. Ich möchte mich bei allen BVDM Mitgliedern und Freunden für das mir während meiner Amtszeit entgegengebrachte Vertrauen recht herzlich bedanken und wünsche meinem Nachfolger sowie dem neuen BVDM Vorstand für seine zukünftige Arbeit viel Glück und Erfolg.

Heinz Scheuer

Richtigstellung

Sowohl während der Hauptversammlung als auch in der Gesamtvorstandsitzung hat Herr Hans Schäfer, Referent für Einzelmitglieder, behauptet, daß er die Zahlung von der Bundeskasse für eine Kostenabrechnung seit Anfang des Jahres nicht erhalten habe. Das sei auch der Grund dafür, daß er weitere Maßnahmen für Einzelmitglieder nicht durchgeführt habe.

Richtig ist, daß der Betrag im Juni auf das von Herrn Schäfer angegebene Konto überwiesen wurde. Da er ein Sparkonto angegeben hatte, erhielt er darüber keinen Kontoauszug.

Unser Schatzmeister Rudolf Kuhl hat die Entschuldigung von Hans Schäfer angenommen. Mit dieser Information an unsere Mitglieder halten wir diese Angelegenheit für erledigt.

Der Vorstand
Horst Orlowski

Vergessen?

Ich mußte leider feststellen, daß Motorradfahrer anscheinend sehr vergeßliche Leute sind. Alle, die sich jetzt angesprochen fühlen, möchte ich bitten, möglichst sofort den Jahresbeitrag 1981 zu überweisen.

Rudolf Kuhl (Schatzmeister)

Der BVDM – Geschichte und Ausblick

Als sich in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre der Umbruch vom Motorrad zum Kleinwagen vollzog, mußten unsere verbliebenen Sportsfreunde mit großen Problemen fertig werden. Sie wurden von den Mitmenschen für die armen Leute gehalten, die sich kein Auto leisten konnten und entsprechend behandelt. Von den Motorradfabriken konnten sie keine Neuentwicklungen und teilweise auch keine Ersatzteile mehr erwarten, weil die sich inzwischen mit anderen Produkten beschäftigten oder ihre Pforten geschlossen hatten. Die Motorradgeschäfte und Werkstätten waren zu Autohäusern geworden und wollten mit ihren früheren Kunden nichts mehr zu tun haben.

Als dann im Jahr 1958 die Haftpflichtversicherungsprämie in nicht gekanntem Ausmaß erhöht wurde, war für die Motorradfahrer die Zeit reif, eine Notgemeinschaft zu gründen. Man traf sich am 30.8.1958 in Buttenhausen, Kreis Münsingen und hob dort den Verein „Gelber Schal“-Bundesverband der Motorradfahrer e.V. aus der Taufe. Zum ersten Vorstand wurden Inge und Ernst Leverkus, Horst Briel und Werner Renkewitz gewählt. Die wichtigsten Aufgaben des Verbandes waren, den Zusammenhalt und die gegenseitige Hilfe zu fördern, Beschaffung von Ersatzteilen, Weitergabe von Kenntnissen und Pannenhilfe.

Die Entwicklung des BVDM (der Beiname „Gelber Schal“ wurde später weggelassen) war regional unterschiedlich und hing stark von der Persönlichkeit des Mannes ab, der die Fäden in der Hand hielt. So bildeten sich im Ruhrgebiet, im Harz, und in Bremen sowie in Franken starke Gruppen. Damals waren Motorradfahrer gezwungen und auch bereit, zu ihrem Verein 150 km und mehr Anfahrt in Kauf zu nehmen. Der BVDM nannte diese Vereine Landesverbände, denn selbst eine Großstadt hatte nicht genug Motorradfahrer um einen Motorradclub zu füllen. Erst nach 1965 gab es wieder Neugründungen. Seitdem steigt die Zahl der im BVDM zusammengeschlossenen Clubs, sie liegt heute bei etwa 50.

Das legendäre Elefantentreffen ist jedem Motorradfahrer zumindest vom Hören bekannt. Daß der BVDM dahintersteht, wissen nur wenige. Es war ein Ort, an dem man Freunde traf, sich aneinander aufrichtete, Teile tauschte. Mit dem Wiederaufstieg des Motorrades, -jetzt für Hobby und Freizeit- wuchs auch der BVDM. Die Probleme waren zwar andere, jedoch nicht kleiner geworden. Das zeigte sich deutlich an der Entwicklung des Elefantentreffens. Waren früher einige Polizisten hauptsächlich damit beschäftigt, sich aufzuwärmen, so reichten 1977 keine 100 mehr, um die Ordnung aufrechtzuerhalten. Wir haben damals nach Wegen gesucht, große Motorradfahrertreffen sinnvoll und geordnet durchzuführen. Da bot uns die Firma Continental AG ihr Reifenversuchsgelände für ein Sommertreffen an. Hier konnte unter besten Voraussetzungen ein neuer Versuch gemacht werden. Der Erfolg gab uns recht, und wir wagten ein neues Elefantentreffen auf dem Salzburgring.

Wir konnten zeigen, daß unter bestimmten Bedingungen auch sehr große Motorradfahrertreffen möglich sind und die Randalierer und Störer nur eine winzige Minderheit darstellen.

Gleichzeitig liefen und laufen auch heute eine Vielzahl kleiner und großer Aktionen, um Probleme zu lösen, die Motorradfahrer heute haben. Da sind glitschige Markierungslinien, Stahlplatten auf Dehnfugen, gefährliche Leitplanken, diskriminierende Verkehrsbeschränkungen, Vorschriften und Versicherungsbedingungen.

Erfolge sind nicht immer gleich sichtbar, aber wenn man nichts tut, ändert sich bestimmt nichts. Zum Beispiel können Motorradfahrer heute einen Verkehrs-Service-Brief zu erwerben, ohne in einem Automobilclub Mitglied zu sein. Für unsere Mitglieder haben wir einen umfangreichen Versicherungsdienst aufgebaut, der besonders den Vereinen zugute kommt.

Zur Ifma 80 haben wir einen Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens herausgebracht. Im April 1981 wurde der Tag des Motorradfahrers dazu benutzt, der Öffentlichkeit unsere Sorgen und Probleme darzustellen.

Bei unserer Mitgliederzahl ist nur eine ehrenamtliche Verbandsarbeit bezahlbar, das ist unser großes Handicap. In den finanzstarken Automobilclubs spielen Motorradfahrer keine gebührende Rolle. Deshalb sollten Sie Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer sein.

Horst Orlowski

Elefantentreffen 1982

Buchstäblich in letzter Sekunde erreichte die Mitteilung über das Elefantentreffen 1982 die „Ballhupe“. Also bitte schon jetzt vormerken: **Vom 25. – 28. Februar 1982, Elefantentreffen auf dem Salzburgring.**

Weitere Einzelheiten über Ablauf und Programm werden in der „Ballhupe“ 1/82 bekanntgegeben. Allerdings wissen wir eines jetzt schon ganz sicher: Ohne Helfer geht es nicht. Deshalb schon jetzt die Bitte an alle Mitglieder: Wer beim Elefantentreffen eine Aufgabe übernehmen kann, der melde sich bitte rechtzeitig beim Geschäftsführer Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12

6204 Taunusstein-Wehen

Tel. 061 28/86891

In Sachen Sport

Auf der JHV in Hamburg wurde ich zum Sportwart im BVDM gewählt. Damit die Auswertung der verschiedenen BVDM Wettbewerbe möglichst reibungslos abläuft, bitte ich schon jetzt darum, **alle** Fahrtenbücher am Jahresende direkt an meine Adresse zu senden.

Die neuen Fahrtenbücher werden auf Anforderung auch von mir verschickt. Das Geld ist entweder beizulegen oder aber auf das Konto des BVDM zu überweisen. Hier nochmals meine Adresse:

Werner Lubjinski
Viehlowisch 1
2000 Hamburg 61

Vorstellung MSC - Großenheidorn e.V.

Als neuer Ortsclub des BVDM möchten wir einen kleinen Überblick über unseren Club geben.

Unser Club nennt sich „Motorrad-Sport-Club Großenheidorn e.V.“. Das erste Mal trafen wir uns im Frühjahr 1980, bei unserem jetzigen 1. Vorsitzenden. Durch mehrere Gespräche wurde dann am 1.4.1980 der MSC-Großenheidorn gegründet. Es war kein Aprilscherz! Später erfolgte die Eintragung als e.V., danach die Bemühung als Ortsclub in den BVDM aufgenommen zu werden.

Unser Aktionsradius umfasst Filmabende, Grillfeste, Treffen, Clubinterne Orientierungsfahrten, Juxrallyes, größere Fahrten, jedes Jahr eine „Öffentliche Rallye“ natürlich nur für Motorräder u.s.w.. Die Verkehrserziehung kommt auch nicht zu kurz, Führerschein-Prüfbogen werden in unregelmäßiger Reihenfolge ausgearbeitet. Wir bemühen uns zur Zeit um ein Gelände, wo wir einmal unser eigenes Club-Haus errichten können.

Wir treffen uns jeden Dienstag, ab 20.00 Uhr in Großenheidorn, Strandstr. 4, bei Adolf Wassmann.

MSC-Großenheidorn e.V.
Siegfried W. Heyer

Vorstellung „Imme Wigge“

Das Kind sollte „Imme Wigge“ heißen (für Nicht-rheinländer: Immer weiter). Dies wurde auf einer Wochenendalpentour im September 1980 in St. Anton am Arlberg beschlossen. Unterwegs waren wir zwar nur zu dritt, doch gesellten sich in der folgenden Zeit noch einige motorradbegeisterte

Vorgebirgler (linksrheinisch zwischen Bonn und Köln gelegen) im Alter zwischen 18 und 42 Jahren dazu, sodaß die Mitgliederzahl heute auf etwas über zehn angewachsen ist. Die Kubikzahl unserer Maschinen liegt zwischen 125 und

1100 ccm. Getroffen wird sich jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat in der Gaststätte „Zum Mick“ in 5303 Bornheim-Waldorf, Büttgasse 5. Die Unternehmungen blieben bis jetzt auf Ausflüge und gelegentliches Trialen beschränkt. Unser nächstliegendes Ziel ist die Eintragung zum e.V..

Wir haben uns zusammengeschlossen, weil es eben Spaß macht, sich im Kreise Gleichgesinnter über unser Hobby Nr. 1 zu unterhalten, Unternehmungen zu planen und Berichte anderer anzuhören und unseren nichtmotorradfahrenden Mitbürgern zu zeigen, daß es auch andere, nicht durch Raserei und Auspufflärm auffallende Motorradfahrer gibt.

Motorradfreunde „Imme Wigge“

Vorstellung des MCC Sülfeld

Der Moto Cross Club Sülfeld wurde von einer Gruppe von Hobby-Geländefahrern am 11.11.1976 gegründet und hat zur Zeit 19 Mitglieder. Der größte Teil der aktiven Fahrer verfügt neben einer Geländemaschine auch über ein Straßenmotorrad. Das Ziel des Clubs ist die Förderung des Motorradsportes im Gelände sowie auch auf der Straße, was sich in Durchführung von Geländefahrten, Stoppelfeldrennen und Orientierungsfahrten äußert.

Mitglied im BVDM ist unser Club seit Frühjahr 1981. Unser monatliches Clubtreffen findet an jedem 1. Sonntag eines Monats um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Zum Feldschlößchen“ in Wolfsburg 12, Ehmer Str. 2 statt.

Kontaktadresse:

1. Vors. Bernd Kreibke, Dorfstr. 5
318 Wolfsburg 15, Tel. 05362 / 3388

Die nächste IFMA kommt bestimmt!

Im letzten Jahr habe ich mich mangels einer personellen Alternative zur Vorbereitung des Standes des BVDM auf der IFMA 80 bereit erklärt. Einer der Gründe war es auch, daß der

Ortsclub, dem ich angehöre -MFG Köln- seinen Sitz am Veranstaltungsort hat. Verhandlungen mit der Messegesellschaft, Standbesichtigungen und Aufbauarbeiten ließen sich so wesentlich vereinfachen. Für die IFMA 82 stehe ich aber aufgrund meiner im Okt. 82 abzulegenden Diplomprüfung nicht zur Verfügung. Ich hoffe, hierfür hat jeder Verständnis. Deshalb -und weil ich weiter an einer soliden Messearbeit im Sinne von Darstellung und Mitgliederwerbung des BVDM interessiert bin, rufe ich hiermit jedes Mitglied, das sich für eine solche Arbeit engagieren will, dazu auf, sich dem Vorstand zur Verfügung zu stellen.

Ehrlich gesagt: je früher ein Konzept für einen guten Ausstellungsstand entwickelt wird, desto früher und gelassener können die einzelnen Realisierungsschritte erfolgen. Und die Palette der Aufgaben eines IFMA-Organisators ist weiter gesteckt als man denkt: das reicht von der Planungsabstimmung mit dem Vorstand bis zur Vorbereitung des techn. Materials, von der Gewinnung von Helfern bis zur Beschaffung von Verpflegung. Dazu kommt die Überwachung der Arbeitsfortschritte genauso wie jede Menge Improvisation im letzten Augenblick. Werletztes Jahr dabei war, weiß, daß auch gründliche Vorbereitung nicht vor Pannen schützt. Wer aber in Ruhe vorgehen kann, hat es entschieden leichter. Zudem sthet mittlerweile auch einiges an bewährtem Ausstellungsmaterial zur Verfügung, auf das man zurückgreifen kann. Trotzdem ist die Aufgabe eine große Herausforderung, der sich meiner Meinung nach die jungen Mitglieder stellen sollten. Unter dem jetzigen Vorstand ist nämlich jede Menge Raum für Kreativität und eigene Ideen. Mir hat jedenfalls 1980 keiner (kleiner Seitenhieb: oder fast keiner) reinzureden versucht.

Also Leute:

Planung ist der erste Schritt zum Erfolg, aber je früher er getan wird, desto besser.

Meldet Euch bei Horst Orlowski, wenn Ihr Euch für diese Aufgabe interessiert, und dann Hals- und Beinbruch!

Carol Fuchs

1. Gespannfahrer-Lehrgang des BVDM

Gespannfahren ist schwer, und die Möglichkeit es zu lernen selten. Kein Wunder also, daß am 10. und 11. Oktober reichlich Teilnehmer bei unserem 7. Gespannfahrerlehrgang für Anfänger Theorie und Praxis in sich hineinstopfen ließen.

Im Jugendlandheim Neuemühle bei Wermelskirchen, wo man bei Vollpension in 2-4-Bettzimmern untergebracht war, wurde es so schon am Freitagabend vor dem eigentlichen Lehrgang interessant.

Der vielen bekannte Gespannfahrer Rüster Lamberty, Bezwingen Alaskas auf MZ, hatte wundervolle Dias und nette Geschichten von seinen diversen Amerika-Reisen mitgebracht.



Einziger Vorfall: ein Lehrgangsteilnehmer meinte bei gerader Straße von dieser auf eine Kuhwiese wechseln zu müssen, der Zaun belehrte ihn eines Besseren und wehrte sich, indem er dem Schlauch ein Loch verpaßte.

Nach der folgenden Kaffeepause bombardierte Edmund Peikert seine Lehrlinge wieder mit Theorie, die er zum größten Teil in vielen Jahren selber auf Gespannen „erfahren“ hat.

Zu einem Vortrag und einer Gesprächsrunde über TÜV-Fragen erschien am Sonntagmorgen TÜV-Prüfer Günther Berglar auf seinem Gespann. Das Interesse der Zuhörer war außerordentlich groß, da auf diesem Gebiet kompetente Prüfer rar gesät sind.

Für die Übungsfahrten der Anfänger standen der leere Parkplatz eines Freibades und ein gesperrter Feldweg zur Verfügung
Foto: Orłowski

Nach dem Frühstück ging es am Samstagmorgen mit der Theorie ans Werk, wobei volle Konzentration vonnöten war, um die Informationsdichte zu verkräften. Nachmittags war Praxis mit den Gespannen der Instrukturen angesagt. Zuerst Anfahr-, Brems- und Lenkübungen auf einem großen Parkplatz um das Verhalten eines Gespannes kennen zu lernen, später dann Fahrten auf asphaltierten Feldwegen um etwas höhere Geschwindigkeiten zu versuchen.

Im Laufe des Nachmittags reisten die angehenden Gespannfahrer mit dem Bewußtsein einiges dazugelernt zu haben, ab. Zum Trost für diejenigen, denen wegen zu geringer Kapazität eine Absage erteilt werden mußte sei gesagt, daß auch im nächsten Jahr wieder ein Gespannfahrerlehrgang durchgeführt wird.

Heinz Wieland.

Gedenkfahrt Altenberger Dom

Am Samstag, den 10.10.1981, fand die dritte „Gedenkfahrt für tödlich verunglückte Motorradfahrer zum Altenberger Dom“ statt.

Im Gegensatz zur ersten Fahrt vor zwei Jahren, an der ca. 200 Motorradfahrer (trotz sehr schlechten Wetters) teilnahmen, fanden sich diesmal nur ungefähr 50 Personen nach und nach im Altenberger Dom ein. Eine gemeinsame Fahrt von Köln aus, wie in den vergangenen Jahren, fand erst gar nicht statt.

Der Grund: Eine behördliche Genehmigung für das Sammeln auf einem Kölner Messeparkplatz war wegen der Anuga zurückgezogen worden. Motorradpfarrer Dörr, der gemeinsam mit seiner Aktion Blauer Punkt als Veranstalter fungierte, fand keine Zeit mehr, die für die Fahrt von einem anderen Startort benötigte neue Genehmigung zu erlangen.

Bürokratie, aber auch mangelnde Organisation von Seiten Dörrs, ließen die dritte Veranstaltung dieser Art recht kläglich ausfallen. Auch

Wegen der geringen Teilnehmerzahl verlegte man den Gedenkgottesdienst diesmal in ein Seitenschiff des Portals. Hier fand der in den letzten beiden Jahren auch für nicht so religiöse Motorradfahrer recht ansprechbare ökumenische Gottesdienst diesmal von der Predigt Pfarrer Dörrs her nicht jedermanns Beistimmung. Der sonst so realitätsbezogene Motorradpfarrer wirkte diesmal recht weltentfremdet. Vom Unfalltode mehrerer ihm bekannter Motorradfahrer in diesem Jahr erschüttert, stellte er den Zuhörern Kraftfahrzeuge als potentielle, tödliche Waffen dar. Daran mag wohl etwas Wahres sein, und wenn hier auf diese Weise zu besonders verantwortungsbewußtem Fahren hätte angeregt werden sollen, wäre die Predigt auch sinnvoll gewesen. Jedoch Dörrs Quintessenz, nun auf's Fahrrad umzusteigen, schoß doch wohl weit über's Ziel hinaus. Daß Dörr seine beiden Motorräder deshalb verkauft hat, nur noch in unumgänglichen Fällen mit der neugekauften Vespa unterwegs ist („die ist für andere Verkehrsteilnehmer nicht so gefährlich“) und ansonsten sich nur noch auf seinem teuren Sportrad fortbewegt – schön und gut, aber erwartete er das etwa auch von seinem Publikum? Fast schien es so!



Beim ökumenischen Gottesdienst im Altenberger Dom.

Foto: Goetz

die gleichzeitig stattfindende Friedensdemonstration in Bonn ließ wohl eine Anzahl potentieller Teilnehmer fernbleiben.

So kann man jedenfalls Motorradfahrer nicht ansprechen. Manfred Dörr, der bis jetzt bei der Jugend als Motorradpfarrer, als einer von ihnen,

akzeptiert wurde, ist meiner Meinung nach auf dem besten Wege, einen Teil seiner Autorität einzubüßen.

Vielleicht brachte ihn seine Krankheit zum Grübeln – ich weiß es nicht! – Ich kann seinen Sinneswandel nicht verstehen und war etwas betroffen darüber.

Nach der ansonsten recht ansprechbaren Messe begab man sich noch in eine nahegelegene Gaststätte, um hier noch eine Zeit zu diskutieren oder einfach mit Bekannten zu plaudern.

An diesem Samstag hatte Pfarrer Dörr jedenfalls Pech mit seinem neuen Fortbewegungsmittel: Auf der Fahrt von Altenberg nach Köln erlitt er eine Reifenpanne mit seinem Fahrrad. Stark verspätet erschien er deshalb im evangelischen Stadtjugend-Pfarramt, wo noch Filme und Dias über eine Gruppen-Motorradreise nach Elba gezeigt wurden. Ähnliche Reisen werden von der Aktion Blauer Punkt alljährlich veranstaltet.

Werner Goetz

Fuchsjagd II/81

Eine der letzten Veranstaltungen der Kasseler Motorradfreunde im Jahr ist die Fuchsjagd. Sie fand am 20.9.81 bei stark verhangenem Wetter statt. Darin ist auch die geringe Zahl von Startern zu sehen, es waren 18 Personen mit 13 Maschinen. Davon waren sogar 2 mit Mokicks dabei. Ihnen möchte ich meinen besonderen Dank aussprechen für ihre hervorragenden Leistungen.

Treffpunkt war um 9.00 Uhr in Baunatal-Hertinghausen. Bei meiner Ankunft 9.05 Uhr waren erst 2 Personen anwesend, da habe ich doch etwas bedröppelt geschaut. Im Laufe der nächsten halben Stunde kamen aber die Anderen auch.

Pünktlich um 9.20 Uhr fuhr der „Fuchs“ Heinz Schmidt ab und legte die Fährte. Auf Grund seines schlechten Abschneidens bei der Sommer-Ori hatte er uns schon Rache geschworen. Wir konnten uns daher auf etwas gefaßt machen.

Nach 20 Minuten wurden die beiden Mokickfahrer auf die Fährte gesetzt. Danach starteten wir im 2 Min. Abstand.

Die Fuchsfährte war durch hingeworfene Gipsbeutel markiert worden. Nach jeder Straßenkreuzung war nach 400m ein Beutel zu werfen, bei längeren geraden Wegstrecken sollte nach Belieben geworfen werden.

Vom Start ging es nun über Großenritte - Besse - Metze nach Kirchberg. Da die allgemeine Richtung westlich war, dachte ich, es geht zum Edersee. Besonders weil vorher gesagt worden ist, Die Idealstrecke beträgt 66km. Aber der „Fuchs“ wäre kein Fuchs, würde er es uns so leicht machen. Er schlug einen Haken Richtung Gudensberg - Felsberg. Nachdem die Eder überfahren wurde, war mein nächster Gedanke: Ruine Heiligenberg ist das Ziel. Auch dieses war eine Fehlanzeige. Also weiter auf der Straße nach Melsungen. Linker Hand geht eine Straße ab nach Heßlar (habe ich ja noch nie gehört). Wo sind aber die Gipsbeutel geblieben? Dieser „stinkende Fuchs“ hat mich doch wieder mal reingelegt. Zurück nach Heßlar über Melgershausen - Altenbrunslar - Neuenbrunslar ging es nach Wolfershausen. Hier überfuhren wir zum 3. Mal die Eder. Langsam mußten wir am Ziel ankommen, die Gipsbeutel lagen jetzt in einem dichteren Abstand. So war es auch. Direkt hinter der Ederbrücke Wolfershausen ging eine befestigte Straße links ab zum Riesenstein. Bei meiner Ankunft war der überwiegende Teil der Maschinen, einschl. der Mokicks, schon anwesend. Nachdem die letzten Fahrer eingetrudelt waren, ging es zum Fuchsschwanzsuchen. Aber was ein richtiger Fuchs ist, der läßt sich die Rute nicht nehmen. Trotz ½stdl. Suchen und Eingrenzung des Suchgebietes ist es uns nicht gelungen, die Trophäe zu erringen. Der alte und neue Fuchs heißt also Heinz Schmidt.

In einer nahegelegenen Gastwirtschaft wurde nach eines langen Tages Ritt dem Heinz der Erinnerungsteller überreicht. Die durstigen Kehlen wurden abgelöscht und die Strecke nochmals geistig abgefahren. Einig war man

sich über die herrliche Streckenführung, und die List, mit der die Meute irregeführt wurde. Bei dieser Fuchsjagd war ein Heizen nicht möglich. Der Dreck auf den Straßen durch Erntefahrzeuge, vermengt mit Feuchtigkeit, war eine Gefahr für Mensch und Maschine. So war leider auch ein kleiner Unfall zu beklagen, der ohne Menschenschaden abging. Dem „Schorsche“ seine „Moto Kaputtzi“ trug einen ramponierten Sturzbügel und eine gesplitterte Windschutzscheibe davon. Seinem Autogegner war die Tür eingebeult worden. Die Angelegenheit wurde schnell und gütig geregelt.

Alle waren sich einig beim Abschied, Fuchsjagd 1/82, wir sind dabei. Hartmut Onken

Einzelmitglieder trafen sich

1. Zelttreffen der Einzelmitglieder auf dem Waldcampingplatz „Machtemesmühle“ bei Daelen/Eifel am 19./20. September,

so stand es in der letzten Ballhupe unter Termine. Damit erfüllte sich unser Koordinator Hans Schäfer einen lang gehegten Wunsch. Bereits am Freitag rollten bei strömenden Regen die ersten Freunde aus dem Raum Köln an. Am trockenen Samstag fuhr Hans mit seinem EML-Gespann, sowie Passagier Peter Klemenz auf „Holzaktion“. Einige Ladungen Holz wurden aus den Wäldern um Machtemesmühle zusam-

mengetragen und transportiert. Auch Grillwürste und Bier wurden besorgt. Immer wieder trafen weitere Mitglieder am Zeltplatz ein. Eine Rundfahrt mit Grenzübertritt nach Luxemburg wurde auf tollen Motorradstraßen auch zum billigeren Tanken, sowie Zigarettenkauf benutzt. Bis zum späten Nachmittag waren dann ca. 35 Personen anwesend. Vierzehn Zelte wurden gezählt. Wenige kamen mit leichtem Gepäck und nahmen sich ein Zimmer. Erfreulicherweise waren doch mehr Leute gekommen, als sich angemeldet hatten. Kennzeichen u.a. aus Kleve, Düsseldorf, Bochum, Köln, Frankfurt, Homburg v.d.H. und Heidelberg waren zu sehen.

Leider war das gesammelte Holz fürs Lagerfeuer sehr naß und schwer anzündbar, aber ein Feuerwehrmann war anwesend und fungierte mit Erfolg als „Brandstifter“. Die geführten «Benzingespräche» dauerten schließlich bis Sonntagmorgen. Vor dem allgemeinen Aufbruch gabs noch eine Rundfahrt über verkehrsarme und kurvenreiche Straßen.

Fazit: Alte Bekannte trafen sich und neue Bekanntschaften wurden geschlossen. Danke, Hans Schäfer, für dieses Treffen! Eine Fortsetzung dieser Treffen wäre wünschenswert. Dazu wäre unser Koordinator für weitere Vorschläge als Treffpunkt sehr dankbar.

Jürgen Teuschel



Mitten im Bild hinter dem Gespann Hans Schäfer, der seit geraumer Zeit sehr aktiv die Interessen der Einzelmitglieder vertritt.

Foto: Schad

Änderung von BVDM-Mitglieder-Daten

Adress-Änderungen, bedingt durch kommunale Neuordnungen der Städte und Gemeinden oder Wohnsitzwechsel, erreichen uns oft erst durch Zufall oder Nachforschungen, wenn die BALLHUPE oder sonst ein BVDM-Postvertriebsstück mit dem Vermerk „Unbekannt Verzogen“ zurück kommt. Wir möchten Sie daher bitten, bei der nächst/besten Gelegenheit Ihre EDV-Adresse auf der Ballhupe oder dem Mitglieds-Ausweis zu kontrollieren und bei Fehlern den abgedruckten Änderungs-Antrag umgehend auszufüllen und an die BVDM-Geschäftsstelle zu schicken. Auf diesem Antrag können auch interne Wechsel zu einem anderen BVDM-Club oder BVDM-Einzelmitglied mitgeteilt werden. Sollte Ihr Ehegatte nun auch dem BVDM angehören (Eheschließung), so tragen Sie bitte außer der Namens-Änderung auch die Mitglieds-Nr. des Ehepartners ein, laut BVDM-Satzung zahlt der weibliche Ehepartner lediglich 50% des BVDM-Jahresbeitrages.

Um die Ballhupe nicht zu zerschneiden, empfiehlt es sich, den Änderungs-Antrag zu kopieren und ggf. ein Formular in Reserve zu verwahren.

BVDM-Vorstand

Ä n d e r u n g s - A n t r a g zur Mitgliedschaft im

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Herrn Rudolf Kuhl; Büttgasse 7; 5303 Bornheim 4; Tel. 0 22 27 / 50 58

BVDM-Mitglieds-Nr. 	interner Wechsel zum: Club / Einzelmitglied 		
Name / Vorname 			
Straße / Postfach 			
Nat.-KZ 	Post-LZ 	Wohnort 	
Ehegatte von Mitglied 	BVDM-Mitglieds-Nr. 	Datum 	Unterschrift

Dick umrandete Felder bitte unbedingt ausfüllen, ansonsten werden nur die geänderten Daten benötigt.

LV Rhein-Ruhr: Info-Rallye

Nachdem Günter Gilz für uns in diesem Jahr bereits eine Jux-Rallye mit „Thema“, nämlich Windmühlen, ausgeschrieben hatte, veranstaltete er nun im September eine Info-Rallye mit dem Thema „Braunkohle“. Mit Chinesen-Rallye, Koordinatenpunkt und Orientierungsaufgaben führte er uns ins Rheinische Braunkohlengebiet zu markanten, informativen Punkten.

Diese neue Art von Veranstaltung hat mich so begeistert, daß ich den Sportwarten anderer LV's und Ortsclubs nur empfehlen kann, diese Idee aufzugreifen und ähnliche Veranstaltungen durchzuführen. Themen lassen sich, je nach Landschaft, Wirtschaftsgebiet, Industrie oder Baudenkmälern immer finden. Und die Mitglieder werden auf diese Art an Punkte herangeführt, die interessant und lehrreich sind. Außerdem macht das Ganze noch Spaß!

Wer etwas ähnliches aufziehen will, sollte sich mit Günter Gilz, Sportwart im LV Rhein-Ruhr, Tel. 021 07/8349, in Verbindung setzen. Er wird die Grundidee einer Info-Rallye gern erklären und Anstöße zu eigenen Ideen geben.

Si. Briel

Redaktionsschluß für Heft 1/82: 5.1.82
Erscheinungstermin: 8.2.1982

Nochmals: Gegensprechanlage

Zu unserem Test der „Super-Visor-Gegensprechanlage“ schreibt uns die Firma Schuberth-Werk, daß bei vorschriftsmäßigem Einbau der Gegensprechanlage keinerlei Sicherheitswerte des SUPER-VISOR in irgendeiner Form beeinträchtigt werden.

Horst Orlowski

Neu – Neu – Neu – Neu – Neu

Jetzt gibt es den neuen **reflektierenden BVDM** Aufkleber!

Weißer Grund, blauer Druck, 6 cm Durchmesser. Bei Einsendung eines Freiumschlages und 2, – DM in Briefmarken, erhalten Sie diesen Aufkleber beim 1. Geschäftsführer Klaus Schumacher, Frankfurterstraße 12 6204 Taunusstein-Wehen

Reiseinformationen des BVDM

In der allgemeinen Presse werden Autofahrer umfassend über Besonderheiten bei Reisen ins Ausland unterrichtet. Ich bin z.Zt. dabei, motorradspezifische Besonderheiten aufzulisten und für die nächste „Ballhupe“ vorzubereiten. Wer aus eigener Erfahrung dazu beitragen kann, schreibe mir bitte.

Klaus Schumacher

Motorradfahrer!

Wir fertigen für Sie

Gestickte Rückenteile



mit Schriftbändern

Patches, Embleme,
Freundschaftswimpel

Zeichnungen u. Entwürfe
kostenlos!

H. + M. KIMMICH GMBH
 8751 STOCKSTADT-MAIN, Postfach 40
 Telefon-Nr.: 06027-7275
 6-13 Uhr



Zweiradfahrer ist sich selbst der größte Gegner

Auch Mofafahrer brauchen Schutzhelme und Schutzkleidung. Bei Unfällen tragen sie nämlich die gleichen Verletzungen davon wie Motorrad- und Mopedfahrer. Die geringe Eigengeschwindigkeit der Mofas bewirkt keine Verringerung des Verletzungsrisikos bei Kollisionen. Im Gegenteil: Bei Mofafahrern treten Kopfverletzungen sogar wesentlich häufiger auf als bei Motorrad- und Mopedfahrern. Dies ergab eine Untersuchung von rund 1.500 Zweiradunfällen, die vom Büro für Kfz-Technik des Verbandes der Autoversicherer gerade abgeschlossen wurde. Durch konstruktive Veränderungen am motorisierten Zweirad, wie z.B. weitere „Entschärfung“ hervorstehender Teile oder auch integrierte Knieabstützungen, kann - so Prof. Dr. Max Danner, Vorsitzender des Schadenverhütungsausschusses des Verbandes, vor der Presse in München - das Verletzungsrisiko des Fahrers deutlich reduziert werden.

Bei der Untersuchung der Unfälle stellte sich heraus, daß das Risiko des Zweiradfahrers, schwer verletzt zu werden, etwa fünfzehnmal größer ist als das von Pkw-Insassen. Bei den aufgetretenen Verletzungen zeigten sich eindeutige Schwerpunkte. Obwohl Zweiradfahrer nur in etwa jedem 3. Fall Kopfverletzungen davontrugen, sind etwa 70% aller Todesfälle auf solche Verletzungen zurückzuführen. Eine Vergleichende Analyse zeigte, daß schwere und tödliche Kopfverletzungen durch das Tragen eines Schutzhelmes um mindestens 50% herabgesetzt werden können. Die weitaus höchste Schutzwirkung haben Integralhelme.

Zweiradfahrer, so Dr. Klaus Langwieder, Leiter des Büros für Kfz-Technik, sind sich selbst der größte Gegner. Ein Drittel aller tödlichen Verletzungen von Motorradfahrern ist auf Alleinunfälle zurückzuführen. Selbst bei Mopedfahrern erlitt jeder achte tödliche Verletzungen ohne Mitwirkung anderer Verkehrsteilnehmer. Typische Unfallursachen sind überhöhte Geschwindigkeit, Fehleinschätzung des eigenen Fahrvermögens und Probleme beim Abbiegen.

Die Unfallanalysen ergaben auch, daß durch Tragen von Schutzkleidung (Lederbekleidung, festes Schuhwerk und Handschuhe), erhebliche Verletzungen am Körper vermieden werden können. Bei rund der Hälfte aller Unfälle ohne Schutzkleidung entstanden schwere, tiefreichende Schürfwunden, die wegen starker Verschmutzung der Wundstelle nur sehr schwer heilten. Es hat sich auch erwiesen, daß bei optimaler Schutzkleidung und Tragen eines Helms sogar bei einer Geschwindigkeit von 60 bis 80 km/h ein Sturz mit Gleiten auf der Straße ohne schwere Verletzungen überstanden werden kann.

Das Büro für Kfz-Technik hat auch die Kollisionsarten zwischen Zweirädern und Pkw untersucht. Dabei wurden trotz der Vielfalt der Unfallabläufe nur wenige charakteristische Unfallsituationen festgestellt. Am häufigsten, und zwar bei mehr als der Hälfte aller Unfälle, fährt der Zweiradfahrer in die Seitenfläche des Pkws. Erhebliche Verletzungen entstehen hier vor allem dann, wenn er mit dem Kopf am Dachbereich aufschlägt. In Crash-Tests wurde nach Lösungsmöglichkeiten gesucht, wie der Aufprall des Zweiradfahrers verhindert oder gemindert werden kann. Dabei stellte sich heraus, daß dies mit einem verbesserten Bewegungsablauf (Optimierung der Flugbahn des Fahrer) möglich ist. Als erfolgreiche Maßnahmen erwiesen sich die „Entschärfung“ vorstehender Teile, Optimierung der Sitze und am Zweirad integrierte Knieabstützungen.

Aus den HUK-Verbands-Nachrichten

Alternativ

Bei der Neuwieder Veteranenfahrt trat ein Reporter an ein recht betagtes Motorrad, deutete auf einen Behälter und fragte, was das sei. „Dorthinein füllt man Karbid und Wasser, um Acetylen zu erzeugen.“ Weiter kam der Veteranenfreund nicht, denn der Zeitungsmann fiel ihm überrascht in's Wort: „Wie die fuhren damals schon alternativ?!“

Horst Orlowski

So geht's nicht!

Zufällig bekam ich die letzte ADAC-Motorwelt in die Hände. Dabei fiel mir ein Artikel mit dem Titel „So geht's nicht!“ auf, in dem Verzögerungen bei Straßenreparaturen angeprangert werden. Neben sicher zu Recht bemängelten Fällen gab es auch zwei, die ich als Motorradfahrer/in als blanken Hohn empfand. Dazu zwei Bildunterschriften: Das Bild einer eingedrückten Leitplanke mit einem PKW „zeigt, wie leicht man hier in einer heimtückischen Falle landen kann.“ Nicht erwähnt wird, daß Leitplanken im Falle eines (Un)-Falles für den Motorradfahrer lebensgefährlich sind, ob eingedrückt oder nicht. Oder: „Löcher in den Pfeilen sind im Winter Glatteisfallen.“ Für Motorradfahrer reicht schon ein einfacher Regenguß aus, um sie gefährlich glatt zu machen.

Zitat aus dem Text: Daß dies zu Lasten der Verkehrssicherheit geht, bedarf keiner Begründung.“ Sicher nicht, aber wenn schon von Verkehrssicherheit die Rede ist, dann bitte für alle Verkehrsteilnehmer. Oder hält der ADAC, Sicherheit nur für Autofahrer notwendig?

Ruth Hartmann

Hartes Pflaster

Auch wenn's warm ist: Nie ohne Handschuhe auf Mofa, Moped oder Motorrad!

Beim Hinfallen stützt sich jeder Mensch unwillkürlich mit den Händen ab – ein angeborener Reflex. Schon beim Sturz aus dem verhältnismäßig geringen Mofa-Tempo von 25 km/h kann dieser Reflex jedoch zu erheblichen Handverletzungen führen, wenn der Fahrer keine Lederhandschuhe trägt. Fleischwunden bis auf die Knochen, Hautverluste (ähnlich Brandwunden) und Tetanusinfektionen können die Folge sein, warnt das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) in Bochum. Insbesondere Moped- und sogar Motorradfahrer „verzichten“ bei wärmerem Wetter allzuoft auf den leichten, aber wirksamen Lederschutz der Hände und Handgelenke.

Von Handschuhen mit sogenannten Gleitschutznieten auf der Handinnenseite rät das IfZ ab, da die Nieten die Reibungshitze nach innen abstrahlen und den festen Griff am Lenker beeinträchtigen. Als ebenfalls ungeeignet werden Handschuhe mit Metallverschlüssen im Pulsaderbereich und Kunststoff-Handschuhe bezeichnet. Etliche Kunststoffe verschmelzen unter der Reibungshitze beim Sturz sehr rasch, bieten keinen Schutz vor Schürfwunden. Im Gegenteil: Gelangen derartige Schmelzpartikel dann in die offene Wunde, wird der Heilungsprozeß kompliziert. Das Sicherheitsinstitut empfiehlt ganzlederne Handschuhe (einschl. der Stulpen) mit hochfesten Nähten. Speziell der Nähte wegen sind leichte Autofahrerhandschuhe nicht geeignet, da sie für ganz andere Aufgaben konzipiert sind.

IfZ

Eine Meinung

In der letzten „Ballhupe“ beklagt Heinz-Bert Scheuer, unser Sportwart, das mangelnde Interesse an der Deutschlandfahrt.

Wir sollten uns fragen, wie sinnvoll eine solche Veranstaltung ist im Hinblick auf Energieknappheit, steigende Benzinpreise und Umweltbelastung durch den KFZ-Verkehr. Denn wer Siegeschancen haben will, der muß in den eineinhalb Tagen möglichst viele Kontrollpunkte erreicht, d.h. möglichst viele Kilometer zurückgelegt haben. Natürlich auf der Autobahn, natürlich zügig, unterbrochen wohl nur von Tankstops und der obligatorischen Nachtpause. Für kleine, kurvige Landstraßen, für einen Abstecher, einem Hinweisschild folgend, für eine kleine Rast unterwegs, kurz für das, was Motorradfahren so reizvoll macht, bleibt keine Zeit.

Ich meine, ein großer Motorradclub wie der BVDM sollte die Zeichen der Zeit nicht mißachten.

Ruth Hartmann

Bei Unfall Helm ab oder nicht?

Ein Artikel in der September-Ausgabe der KVDB-Monatszeitschrift „auto + reise“ behandelt die alte Frage, ob nach einem Motorradunfall der Helm abgenommen werden soll oder nicht. Wiedergegeben wird ein Interview zwischen der Zeitschrift „mo“ in Zusammenarbeit mit dem KVDB und dem Unfallchirurgen Dr. Dietrich Malcher, Chefarzt der Stiftsklinik Augustinum in Bad Windsheim.

Bei Motorradunfällen treten neben Prellungen, Schürfwunden und Knochenbrüchen in über 50% der Fälle Schädelverletzungen auf und fast immer ein Schock, der die Haupt-Todesursache darstelle. In erster Linie müsse der Verletzte daher vor dem Erstickungstod bewahrt werden. Das bedeute, wenn Mund und Nase nicht anders freigelegt werden können, dann müsse der Helm eben runter. Es reiche nicht aus, den Verletzten in die stabile Seitenlage zu bringen, da der Mund dann zu hoch liege. Blut und Erbrochenes könnten nicht abfließen, und die Zunge bleibe nach hinten verlagert. Auf ärztliche Hilfe zu warten, hieße, kostbare Zeit zu verschwenden. Bis zum Eintreffen des Rettungswagens vergehen meist etwa 20 Minuten, aber bereits nach 5 Minuten ohne Sauerstoff treten im Gehirn irreversible Schädigungen auf. Also bleibe es Aufgabe der Laien-

helfer, den Helm zu entfernen. Schädelverletzungen ständen dabei im Hintergrund.

Lobend wird der BMW-Helm erwähnt, bei dem das Gesicht durch aufklappen des Kinnbügels freigelegt werden kann. Die Helmhersteller sollten sich um ähnliche Konstruktionen bemühen und sich auf ein einheitliches Verschlusssystem einigen.

Ein weiterer Arzt, der zu dem Thema befragt wird, weist dagegen stärker auf die Gefahr bei Halswirbelverletzungen hin. In etwa 10% der Unfälle lägen instabile Verhältnisse der Halswirbelsäule vor, die durch ungeschickte Hilfe zur Querschnittslähmung führen könnten. Er halte daher Aufkleber, die vor Abnahme des Helmes warnen, wegen der Gefahr bei unbedachter Hilfe für sinnvoll.

Hoffen wir also auf Helme, die nicht nur während eines Unfalles unser Leben schützen, sondern auch danach!

Übrigens: ich lasse meinen Aufkleber auf dem Helm, denn ich meine, jemand, der wirklich helfen kann, wird, wenn es nötig ist, den Helm trotzdem abnehmen. Wer aber den Helm nur abnehmen will, um überhaupt etwas getan zu haben, ohne dann weitere Maßnahmen zu treffen, der sollte im wahrsten Sinne des Wortes - lieber die Finger davon lassen! Ruth Hartmann



BMW – Integralhelm –
er bietet Komfort und Sicherheit
in gleichem Maße.

Werksfoto

Neue Modelle für 1982 BMW

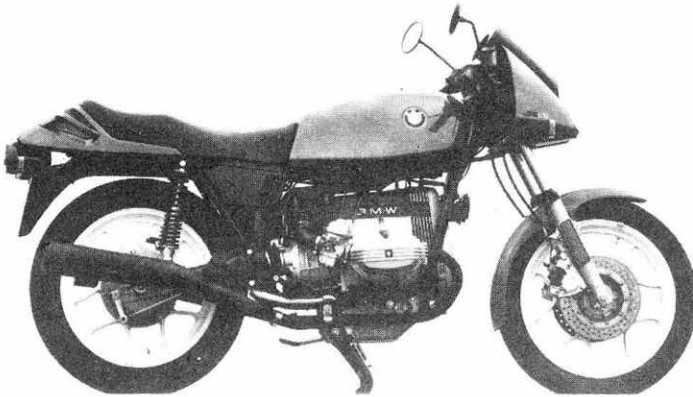
Die „neue“ BMW ist eigentlich nur eine stilistisch überarbeitete R 65, die R 65 LS.

Das neue Styling, von BMW „flyline“ genannt, drückt sich hauptsächlich in einem katana-ähnlichem Cockpit, einem neugeformten Heckbürzel mit integrierten Haltegriffen und einer mattschwarz verchromten Auspuffanlage aus. Dazu kommt ein Sportlenker, eine serienmäßige Doppelscheiben-Vorderradbremse und die von BMW und Alusuisse gemeinsam entwickelten neuen Compoundräder.

Bei diesen besteht der äußere Felgenkranz aus hochfestem, gehärtetem Aluminium, das formschlüssig in den sternförmigen Druckgußbenteil eingegossen ist. Damit sollen sowohl hohe Elastizität als auch hohe Druck- und Querstifigkeit erreicht werden. Zudem konnte am Vorderrad 0,75 kg und am Hinterrad 1,35 kg an Gewicht gespart werden.

Neben der R 65, die weiter im Programm bleibt, soll die LS durch ihr Erscheinungsbild den sportlichen Fahrer ansprechen.

Werner Goetz



BMW R 65 LS
Hubraum 650 ccm
Leistung 37 KW bei 7250 U/min
Gewicht (trocken) 185 kg
Höchstgeschwindigkeit 175 km/h
Verbrauch 4,6 l Super/100 km
Werksfoto

Hallo Gespannfahrer!

Wieder hat sich eine neue Gruppe von Gespannfahrern gebildet: In Ippinghausen (bei Kassel) treffen sich in der Hasen-Mühle die „Gespannfreunde – Kassel – Korbach“
Zum vorläufigen Geschäftsführer wurde Paul Scherer gewählt.

Wer näheres wissen möchte, der wende sich an Paul Scherer, Henkelstraße 11
3500 Kassel, Tel. 0561 / 896147
Die Redaktion

Einladung zur Jahreshauptversammlung des LV Rhein-Ruhr e.V.

Der LV Rhein-Ruhr bittet alle seine Mitglieder zur Jahreshauptversammlung am 8.1.1982 um 20.00 Uhr ins Clublokal Sportheim Rayen.
Anträge zur Tagesordnung müssen dem Geschäftsführer laut Satzung 14 Tage vor dem Versammlungstermin vorliegen.

Heinz Sauerland
1. Vorsitzender

Schuberth-Helme

Die Firma Schuberth teilt auf Anfrage mit, daß die neuen unterschiedlichen Polster und Windabweiser auch in ältere Helme eingebaut werden können.

Hier ein kurzer Auszug aus der Schuberth-Mitteilung:

Selbstverständlich ist es möglich, auch die älteren Modelle des SUPER-VISOR nachträglich mit der auswechselbaren Innenpolsterung zu versehen. Um das durchzuführen, braucht man kein größeres handwerkliches Geschick. Das Heraustrennen der alten eingeklebten Polsterung ist einfach. Besonders hartnäckig klebende Stellen kann man mit einem Schraubenzieher oder Messer lösen. Nach Entfernung der restlichen Klebstoffstellen (einfach möglich durch Wegrubbeln mit den Fingern) kann dann der neue Kopfring mit daran befestigtem Nackenpolster und den angeknöpften Wangenpolstern sowie dem Windabweiser eingesetzt werden. An dieser Stelle möchten wir besonders darauf hinweisen, daß wir speziell für „besonders schmale Köpfe“ ein Wangenpolster in einer Übergröße und für „besonders dicke Köpfe“ ein Nackenpolster in einer schmalen Ausführung als Zubehörteil liefern.

Fahrer, die es - z.B. im Winter - von unten besonders dicht haben wollen, können ihren Helm mit einem verbreiterten Windabweiser (ebenefalls ausknöpfbar) ausrüsten. Letzteres geht jedoch natürlich ein wenig auf Kosten der Bequemlichkeit beim Aufsetzen des Helmes. Bei den derzeitigen Temperaturen kann selbstverständlich auch ohne Windabweiser gefahren werden. Dieses geht jedoch zwangsläufig zu Lasten der Fahrgeräusche.

Klaus Schumacher

Neue Modelle für 82 von Yamaha

Zum Nutzen von Kunden und Händlern blieb Yamaha in der Vergangenheit recht modellbeständig. Auch die neuen Modelle, von denen

im Folgenden vier Interessante vorgestellt werden, sollen von der Konstruktion her die Voraussetzung bieten, für die Zukunft diese Modellkonstanz zu gewährleisten.

XZ 550

Im Gegensatz zu den beiden größeren V-Maschinen von Yamaha wurde bei der **XZ 550** der Schwerpunkt auf Sportlichkeit gelegt.

Um aus dem 552 cm³ V-Motor eine Leistung von 64,4 PS herauszuholen, wurde der Ultrakurzhuber mit je zwei (über Kette angetriebenen) Nockenwellen und je vier Ventilen pro Zylinder versehen. Die Nockenwellen betätigen die Ventile über Tassenstößel. Durch die geringen bewegten Massen des Ventiltriebes und die für einen größeren, hochdrehenden Zweizylinder relativ geringe mittlere Kolbengeschwindigkeit von 17,42 m/s konnte ein hohes Maß an Drehzahlfestigkeit erreicht werden. Damit auch thermisch keine Probleme auftreten – besonders beim hinteren Zylinder – wird das Triebwerk über einen Alu-Kühler mit thermostatisch geregeltem, elektrischen Ventilator flüssigkeitsgekühlt.

Um den Motor möglichst kompakt zu halten, wurde ein Zylinderwinkel von 70° gewählt, 5° weniger als bei den größeren V-Motoren aus gleichem Hause. Je mehr aber ein V-Motor von 90° abweicht, desto stärker werden die Vibrationen. Deshalb wurde der neue Motor mit einer Ausgleichswelle mit drei Gewichten versehen. Durch diese Maßnahme soll der XZ 550-Motor über den gesamten Drehzahlbereich sehr vibrationsarm laufen.

Zwei 34 mm ø Fallstromvergaser ermöglichen zusammen mit einem Ventilwinkel von 18° einen völlig geraden Ansaugweg. Auslaßseitig leiten je zwei Krümmer die verbrannten Gase in eine Ausgleichskammer hinter dem Kurbelgehäuse.

Auch bei diesem Motor verwendet Yamaha sein patentiertes Einlaß-Kontrollsystem YICS, das den Motorwirkungsgrad um 10% verbessern soll. Eine Transistorzündung mit elektronischer Zündverstellung sorgt für Wartungsfreiheit.

Desgleichen die im linken Schwingenholm laufende Kardanwelle. Die Cantilever-Schwinge stützt sich über ein fünffach verstellbares De Carbon-Federbein gegen den Rahmen ab. Auffallend sind die oberhalb des Kurbelgehäuses verlegten Rahmenunterzüge sowie die hinter die Gabelholme verlegte Vorderradaufnahme. Durch letztere Maßnahme konnte trotz des durch den V-Motor bedingten längeren Fahrwerkes der Radstand klein gehalten werden.

Die sportlichen Ansprüche der XZ 550 unterstreichen zurückgelegte Fußrasten und ein dreifach verstellbarer, schmaler Lenker. Ein großer, rechteckiger Halogen-Scheinwerfer sorgt auch bei Nacht für gute Sichtverhältnisse.

Der von der Firma Mitsubishi hergestellte Turbolader (der kleinste der Welt) wurde hinten unter das Kurbelgehäuse plaziert. Wegen der sehr hohen Temperaturunterschiede zwischen der Antriebsseite und der Verdichterseite wurden die beiden Kammern des Ladergehäuses aus unterschiedlichen Werkstoffen hergestellt.

Wegen der gleichmäßigen Strömungsgeschwindigkeit des Vierzylindermotors entschied sich Yamaha für die die XJ 650 als Basis. Um die Abgasströmung noch gleichmäßiger zu machen, was bei einem Turbomotor wichtig ist, sind die Krümmer des ersten und vierten Zylinders miteinander verbunden und



Yamaha XZ 550
Zweizylinder – V – Motor
Wasserkühlung, Cantilever
Kardanwelle.

Foto: Yamaha

XJ 650 T

In's Turbozeitalter stößt Yamaha mit der **XJ 650 T** vor. Dabei wurde die konventionelle 650er fast unverändert übernommen. Herkömmliche Vergaseranlage und Luftfilter befinden sich am üblichen Platz. Auf die Verwendung einer elektronischen Benzineinspritzung verzichtete man aus Kosten- und Wartungsgründen. Überhaupt würde man dem, hinter einer Verkleidung aus glasfaserverstärktem Kunststoff, teilweise verstecktem Triebwerk die Turboaufladung kaum ansehen, wenn nicht auf dem Seitenteil der Tank/sitzbankkombination in großen Lettern das Wort „turbo“ prangen würde.

die der mittleren Zylinder ebenfalls, bevor sie sich zu einem Sammelrohr vereinigen und zum Turbolader geführt werden. Die aus dem Lader austretenden Gase entweichen durch den linken Schalldämpfer ins Freie, während die Verbrennungsgase bei zu hohem Ladedruck über ein Überdruckventil durch den rechten Schalldämpfer abgeleitet werden. Ein zweites Sicherheitsventil reduziert auf der Einlaßseite den Druck, falls das erste Ventil ausfallen sollte. Beim Yamaha Turbo System wird zur Erreichung eines besseren Wirkungsgrades kein Benzin/Luft-Gemisch zusammen verdichtet,

Yamaha XJ 650 T
 Vierzylinder — Turbo — Motor,
 Kardantrieb

Foto: Yamaha



sondern zuerst wird die angesaugte Luft über den Luftfilter ins Ladergehäuse geleitet, dort komprimiert und über einen Zwischenbehälter in den Vergaser geleitet. Dort drückt eine Kraftstoffpumpe Benzin mit Druck in die entsprechend abgedichtete Schwimmerkammer, wo nun unter gleichen Druckverhältnissen die Vermischung erfolgen kann.

Die turbotypische verzögerte Reaktion auf plötzliche Gasgriffbetätigung will Yamaha über eine Membrane im Luftzwischenbehälter, die sich bei plötzlichem Gasgeben durch Unterdruck öffnet und Luft direkt zum Motor strömen läßt, bis der Ladedruck bei steigender Drehzahl wieder zunimmt, beseitigt haben.

Der 650er Motor wurde natürlich der Belastung durch das Aufladen angepaßt. Der umkonstruierte Zylinderkopf wurde mit größeren Kühlrippen versehen, der Zylinderblock verstärkt und mit Klopf-Sensoren versehen. Diese melden ein Klingeln sofort der Elektronik-Zündung, welche dann sofort den Zündzeitpunkt entsprechend zurücknimmt. So konnte die Verdichtung auch mit 8,5:1 für einen Turbomotor recht hoch gehalten werden. Dies soll zusammen mit dem schon bekannten YICS-System für Wirtschaftlichkeit sorgen.

Yamaha wollte mit der XJ 650 T ein Mittelklasse-Motorrad mit den Fahrleistungen eines Superbikes schaffen. Ob dies mit der nun teuersten Yamaha gelungen ist, scheint fraglich. 85 PS und 225 kg Trockengewicht – da fragt man sich, ob die unkompliziertere und wesentlich billigere XJ 750 aus gleichem Hause mit immerhin 81 PS und 219 kg nicht attraktiver ist!

XT 550

Bei der **XT 550** ließ es Yamaha nicht bei bloßem Aufbohren bewenden. Das ganze Motorrad wurde völlig neu entwickelt. Da die Konkurrenz inzwischen ähnliche, teilweise technisch perfektere Modelle als die betagte XT 500 anbietet, wurde das ganze Motorrad völlig neu entwickelt. Das fängt beim Vierventil-Zylinderkopf an, durch den die Zylinderfüllung um 25% verbessert wird. Betätigt werden die vier Ventile über Kipphebel durch eine obenliegende, über Zahnkette angetriebene Nockenwelle. Obwohl der Motor stark kurzhubig ist (Bohrung/Hub: 92 x 84 mm = 558 cm³ Hubraum), konnte das Drehmoment durch den Vierventilkopf und Erhöhung der Verdichtung von 8,5:1 auf 9,0:1 auf 4,5 kpm bei 5000 U/min verbessert werden. Das bringt noch mehr Dampf von unten heraus! Die Leistung beträgt jetzt 38 PS bei 6500 U/min.

Yamaha XT 550
 Einzylinder — Enduro
 Vierventilkopf, 2 Vergaser
 Cantilever

Foto: Yamaha



Gespeist wird der Eintopf von zwei völlig separaten Vergasern. Diese Anordnung, von Yamaha Duo-Einlaß-System (YDIS) genannt, funktioniert folgendermaßen:

Der erste Vergaser, eine seilzugbetätigte Kolbenschieber-Ausführung, reagiert spontan auch auf die kleinste Gaszugbewegung — wichtig für Geländeeinsatz. Der zweite Vergaser ist ein Gleichdruckvergaser und öffnet erst dann, wenn der erste bereits zu fünfzig Prozent betätigt ist. Er sorgt für gute Füllung bei hohen Drehzahlen und ermöglicht so eine gute Endgeschwindigkeit auf der Straße. Auf diese Weise wird die XT 550 bei den Einsatzgebieten — Straße und Gelände — gerecht. Zudem soll das neue System Benzin sparen helfen.

Startschwierigkeiten sollen jetzt ebenfalls der Vergangenheit angehören. Eine kontaktlose Zündanlage mit elektronischer Verstellung sorgt mittels moderner Sensortechnik ebenso für problemloses Starten des großen Einzylinders wie der automatische Dekompressionsmechanismus, der über die Kickstarterwelle betätigt wird.

Um die typischen Schwingungen hubraumstarker Einzylinder zu reduzieren, wurde eine Ausgleichswelle installiert, die über Zahnräder von der Kurbelwelle angetrieben wird. Dies dient nicht nur zur Komforterhöhung, sondern auch zur Entlastung des Rahmens.

Dieser konnte so dünnwandiger und entsprechend leichter ausgeführt werden. Der neu konstruierte Rahmen zieht den Motor als tragendes Bauteil mit ein. Das Cantilever-System ermöglicht hinten 200 mm Federweg, die luftdruckunterstützte Teleskopgabel mit 38 mm Standrohrdurchmesser bringt vorne 220 mm. Die Bodenfreiheit beträgt jetzt 260 mm.

Weitere Details: 12 Volt-Anlage, H4-Licht, gummi gepolsterte Mittelstrebe des Lenkers, nach oben klappbare Fußschalt- und Bremshebel sowie wettbewerbsmäßige Kettenspanner. Leider nur für Kurzstrecken ausgelegt ist der mit 11 Litern Inhalt recht kleine Tank! Trotz vielen Verbesserungen gelang es noch 8 kg gegenüber der XT 500 einzusparen.

Wem die neue XT zu kultiviert ist, für den bleibt die alte, kernige XT 500 weiter im Programm.

XJ 750

Die meisten Daten der in den USA bereits unter dem Namen „Seca“ bekannten **XJ 750** sind schon von der XJ 650 her bekannt.

Durch Vergrößerung der Zylinderbohrung um 2 mm und des Hubes um 4 mm erreichte man einen Hubraum von 748 cm³. Der Motor leistet jetzt 81 PS bei 9000 Umdrehungen.

XT 550	XZ 550	XJ 650 T	XJ 750
Motor	4-Takt, SOHC, 1-Zylinder 4-Takt, 70%-V Twin, DOHC, wassergekühlt	4-Takt, DOHC, 4 Zylinder-Turbo	4-Takt, DOHC, 4 Zylinder
Hubraum	558 cm ³	552 cm ³	748 cm ³
Bohrung/Hub	92,0 x 84,0 mm	80,0 x 55,0 mm	63,0 x 52,4 mm
Verdichtung	8,5 : 1	10,5 : 1	8,5 : 1
Max. Leistung	38 PS/ 6500 U/min	64,4 PS / 5000 U/min	85 PS / 8500 U/min
Max. Drehmoment	4,5 kpm / 5000 U/min	5,1 kpm / 6000 U/min	7,5 kpm/5000-8000U/min
Getriebe	5-Gang	5-Gang	5-Gang
Radstand	1445 mm	1450 mm	1435 mm
Sitzhöhe	870 mm	775 mm	780 mm
Leergewicht	130 kg	196 kg	225 kg
Tankinhalt	11,4 l	17 l	18 l
Reifengröße vorne	3.00 - 21	90/90 - 18 51 H	3.25 H 19
Reifengröße hinten	4.60 - 18	4.25/85 - H 18	120/90 - 18 65 H
Bremsen vorne	Trommel	Doppelscheibe	Doppelscheibe
Bremsen hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Endantrieb	Kette	Kardan	Kardan

Yamaha XJ 750
 Vierzylinder
 Monitor-Überwachungssystem
 Anti-Dive

Foto: Yamaha



Der Radstand wuchs um 3 mm auf 1445 mm, das Trockengewicht beträgt jetzt 219 kg. Fahrwerksverbesserungen soll das neue Yamaha Anti-Dive-System bringen. Dieses System soll das bisher bei Teleskopgabeln übliche totale Einfedern bei starkem Bremsen verhindern. Verwirklicht wird dies durch einen unten an jedem Gabelholm angebrachten Ventilmekanismus, der durch den Bremsflüssigkeitsdruck

betätigt wird und die Gabel beim Bremsvorgang verhärtet.

Erstmals bei Yamaha auch ein computergesteuertes Monitorüberwachungssystem. Hier werden Abweichungen der acht für die Fahr-sicherheit wichtigsten Fahrzeugfunktionen optisch angezeigt.

Auch bei der 750er wird das Hinterrad über eine Kardanwelle angetrieben. **Werner Goetz**

FAST EIN IDEAL –

Yamaha XV 750 SE

Die Yamaha XV 750, die bereits in der Fachpresse vorgestellt wurde, vereint in sich, was viele Motorradfahrer von einer Maschine erwarten: Viel Hubraum mit der entsprechenden Leistungsentfaltung, erträgliches Gewicht (230 kg), Kardantrieb, wartungsfreie Zündung, schmales Erscheinungsbild und viel Bodenfreiheit, nicht alltägliche Motorenbauweise mit nur zwei Zylindern, drehmomentstarker Motor und gute Bremsen. Warum, so fragt man sich, bringt Yamaha dieses Motorrad nur als Soft-Chopper und bietet als Ausweichmodell nur die TR 1, die jedoch kettengetrieben ist und durch ihre Mehrleistung höher versichert wird. Darüber hinaus hat die TR 1 genau das, was der XV noch fehlt: den großen Tank, die klassische Sitzposition mit gut geformtem Lenker und

richtig liegende Fußrasten, mehr Komfort auch für den Sozius und einen großen H 4-Scheinwerfer. Eine Kombination beider Motorräder wäre in der 50 PS-Klasse ideal und würde nicht nur die Soft-Chopper-Fans und die, die vor hohen Kosten größerer Motorräder zurückschrecken, ansprechen. Vielleicht liegt in der Modellpolitik Yamahas für diese V-Motorenkonzeption der Grund, daß die Verkaufszahlen bisher weit hinter den Erwartungen zurückbleiben und noch viele Motorräder bei den Händlern stehen. Die Honda CX 500 schlug seit ihrem Erscheinen trotz des seltsamen Aussehens sehr gut ein, weil sie für den Alltagsfahrer mehr vom Idealmotorrad für einen günstigeren Preis bot.

Zweifelloso- das Motorrad bietet viel von dem, was das Motorradfahrerherz verlangt und es sieht einmalig gut aus- Grund genug, es trotz Chopper-Look zu kaufen und die XS 650 dafür schweren Herzens wegzugeben. Umgestiegen

von diesem unverwüstlichen Trecker sagt man bald, daß der Tausch sich lohnt. Das Motorrad hat mehr Leistung in Beschleunigung und Endgeschwindigkeit, der Motor dreht schnell hoch und läuft in allen Drehzahlbereichen seidenweich, er bietet nur die V-Motoren-üblichen Vibrationen, die durch die unregelmäßigen Zündabstände hervorgerufen werden. Außerdem wirkt das Motorrad leichter und handlicher als die 650er Twin.

Der Motor: Optisch einer der schönsten Motoren, die zur Zeit gebaut werden, bietet er auch technisch einiges. Die Zylinder sind in Fahrtrichtung im Winkel von 75 Grad angeordnet, der Motor besitzt für jeden Zylinder eine über Steuerketten angetriebene Nockenwelle und pro Zylinder zwei Ventile. Die Steuerketten werden automatisch gespannt und die Zündung erfolgt kontaktlos und somit wartungsfrei. Überhaupt macht das Motorrad wenig Inspektionsarbeit, der Ölwechsel (3,0 l ohne Filterwechsel) läßt sich im Sonntagsanzug erledigen, da die Ablaßschraube seitlich angeordnet ist (man denke hier nur an die Umstände beim SR 500-Ölwechsel), auch die 0,2 l Getriebeöl der Kardanwelle sind in Minutenschnelle erneuert. Die Ölablaßschrauben sind übrigens magnetisch und binden so den Abrieb, der vor allem anfangs recht groß ist. Lediglich das Einstellen der Ventile des hinteren Zylinders ist ein wenig Fummelei, außerdem liegt für die Einstellschrauben kein passender Innensechskantschlüssel im wie immer kärglichen Werkzeugsortiment. Die Graugußzylinder müssen ordentlich eingefahren werden, um eine lange Lebensdauer zu gewährleisten, auch sollte man immer eine ausreichende Warmlaufzeit einhalten, auch wenn der Motor durch seinen guten Rundlauf auch im kalten Zustand zum frühen Belasten verleitet. Ständiges Vollgasfahren ist zu vermeiden, bei Einhalten der Richtgeschwindigkeit wird der Motor nicht über Gebühr gefordert und benötigt nicht zuviel Sprit (unter 6 l), für's Vollgasfahren gibt es andere Sportgeräte. Die Vergaser sind geschickt verdreht nebeneinander angeordnet und saugen ihre Luft durch den Rahmen an, der Auspuffkrümmer des hinteren Zylinders ist daher an

der hinteren Seite des Kopfes angebracht. Warum er allerdings nicht verchromt oder anders rostgeschützt ist, weiß nur Yamaha, denn für den Preis von 8.500 DM kann man solches schon verlangen. Der Motor dient als mittragendes Element im Rahmen, der keinen zusätzlichen Unterzug aufweist. Dieses Konzept spart Gewicht und ermöglicht Arbeiten am Motor, ohne diesen aus dem Rahmen zu bauen. Nach Abbau der Versorgungsleitungen löst man einige Schrauben und kann das vordere Rahmenteil mit der Gabel entfernen, sodaß Motor und Hinterradeinheit auf dem Mittelständer zur Weiterarbeit bereitstehen.

Mittlerweile ist man von Yamaha gewohnt, daß zwar die Ideen sehr gut sind, die zum Bau eines neuen Modelles führen, daß aber immer mit Kinderkrankheiten zu rechnen ist. So auch bei diesem Modell: Zuerst betätigen sich im Ausland Fahrer der neuen XV 70 SE als Tester, es gingen einige Male die gleitgelagerten Nockenwellen der hinteren Zylinder fest, die unbedingt ständig ausreichende Schmierung benötigen; das veranlaßte Yamaha, den Ölfilter zu ändern, da er nicht fest genug an die entsprechende Ölbohrung gepresst war und das ungereinigte Öl an die Lager gelangen konnte. Als nächstes zeigte sich in einigen Fällen eine Lockerung des Primärtriebes, hier mußten die Schrauben auf festen Sitz überprüft werden. Die hier getestete Maschine wies wiederum etwas ganz Neuartiges auf: Das mit einer Schraube an der Nockenwelle des hinteren Zylinders befestigte Zahnrad für die Steuerkette löste sich, die Nockenwelle stand sofort, dadurch geriet ein Ventil an den Kolben und wurde verbogen, die Nockenwelle nietete sich im Zylinderkopf fest und das Kettenrad scherbeelte, weiter von der stabilen Steuerkette angetrieben, in der Gegend herum. Erfreuen kann einen so etwas erst richtig während eines Auslandsurlaubs, aber es gibt ja noch den BVDM-Schutzbrief. Man kann nur den Mechaniker loben, der ohne Unterlagen den Motor reparieren mußte und nur auf den Wechsel der wahrscheinlich gelängten Steuerkette verzichtete, da es bei Yamaha noch nicht einen notwendigen Spezial-Abzieher gab. Immerhin



2-Zylinder V-Motor
im Winkel von 75°
Optisch eine Augenweide.

Foto: Koenigsbeck

war der Importeur aber in der Lage, die Ersatzteile recht schnell zu liefern. Bei der Demontage zeigte sich übrigens, daß der Zylinderkopf keinen zusätzlichen Deckel besitzt, die Nockenwelle wird also seitlich herausgezogen.

Das Getriebe ist sehr leicht zu schalten und die Gänge rasten immer exakt ein. Bei kaltem Motor läßt sich wie bei anderen Motorrädern auch der erste Gang nicht geräuschlos einlegen. Ein Kickstarter ist leider nicht mehr vorhanden; obwohl die 16 AH-Batterie bisher gut arbeitete, könnte es doch sein, daß man ihn im Winter vermißt. Eine unnötige Rationalisierungsmaßnahme! Die Gangabstufungen der unteren Gänge erscheinen bezogen auf die Leistung richtig, der fünfte Gang sollte jedoch länger übersetzt sein, da das Motorrad bei 170 km/h (unter Endgeschwindigkeit) bereits am Drehzahllimit arbeitet und vor allem bei Solofahrten noch zulegen könnte. Yamaha rät aber auch, den Motor nicht ständig über 6.000 U/min zu drehen, und so ist man gezwungen, mit 140-150 km/h zu fahren. Bei Urlaubsfahrten mit Sozia und Gepäck hat man jedoch leicht den Eindruck, daß Yamaha mit der kurzen Übersetzung Leistungsschwächen kaschieren will, denn dann ist die Drehzahl für das Erreichen höherer Geschwindigkeiten dringend nötig. Der Kardantrieb ist, wie von Yamaha nicht anders gewohnt (s. XJ 650), kaum zu spüren und fast so neutral wie eine Sekundärkette.

Fahrwerk und Bremsen: Das Motorrad ist trotz des breiten Hinterreifens sehr handlich und kurvenwillig, es bereitet schon einige Mühe, Schräglagen bis zum Aufsetzen zu erreichen. Für den Hinterreifen mit Schlauch der Größe 130/90-16 67H gibt es mittlerweile auch europäische Lieferanten, für den Alltagsbetrieb kann man bestimmt den Metzeler ME perfect empfehlen, der sicher auch bei Nässe ist, lang genug hält und ein sehr gutes Kurvenverhalten bietet (verglichen mit den Blockreifen, die es von Metzeler vorher gab). Zu bemängeln ist die Vordergabel, die meines Erachtens unnötigerweise mit Luftunterstützung arbeitet. Der Luftdruck ist pro Gabelholm 0-2,5 bar einstellbar (Yamaha empfiehlt 0,4 bar), die Druckluft muß für jeden Gabelholm einzeln dosiert werden, wobei sich immer Unterschiede ergeben werden. Außerdem passen die Prüfgeräte der Tankstellen nicht, man benötigt also eine Handpumpe, die ebenso wie ein Druckanzeiger extra gekauft werden muß. Honda liefert den Prüfer gleich mit, was man bei dem Preis von Yamaha auch erwarten kann! Über die Arbeit der Gabel gibt es allerdings nichts zu klagen, jedoch über die hinteren Monoshock-Dämpfers, der die stabile Cantlever-Schwinge bändigen soll. Er eliminiert zumindest, was Yamaha nun in die Gabel eingebaut hat, nämlich ungleichmäßiges Ansprechen zweier zueinander gehörender

Dämpferelemente, aber er ist selbst bei maximaler Einstellung der Dämpfung an dem entsprechenden Rad hinter dem rechten Seitendeckel und einem vorgegebenen Luftdruck (Vorspannung) von 0,4 bar seiner Aufgabe nicht gewachsen und schlägt bei der Fahrt mit Sozius und Gepäck ständig durch. Diese Probleme hatte Yamaha früher schon bei der XS 750/3 Zylinder, man kann auch nicht verstehen, warum solche Dinge bei den umfangreichen Test, die vor dem Erscheinen eines neuen Modells durchgeführt werden, immer noch vorkommen. So hat die Zubehör-Industrie hier wieder ein reiches Betätigungsfeld.

Mit den Originalreifen wird das Motorrad, sobald diese etwas abgefahren sind, stark längsrillen-empfindlich, liegt aber auch in schnellen Kurven immer ruhig und neigt nicht zum Pendeln, solange die Straße eben ist. Fahrbahnwellen lassen es jedoch aufschaukeln, - ein weiterer Nachteil der Hinterraddämpfung.

Die vordere Einscheibenbremse ist zufriedenstellend, reicht jedoch nicht an die Qualität der Doppelscheibenanlagen aus gleichem Hause (XS 650, XJ 650) heran, die hintere Trommelbremse ist jedoch sehr gut, hier macht sich auch die breite Auflage des Reifens positiv bemerkbar.

Ausstattung: Das Drumherum bei diesem Motorrad ist wie bei Yamaha überhaupt recht gut, die Armaturen sind griffgünstig und übersichtlich, nur die Fernlichtkontrolle ist bei Tage nicht zu erkennen. Die Griffgummis rutschen bei dickeren Handschuhen leicht, hier helfen rauhere und weichere Gummigriffe von Tomaselli o.ä. Umständlich ist auch, daß man nicht die Instrumentengehäuse der anderen größeren Yamahas (XJ650, TR 1) verwendet, die im Styling bestimmt ebenso gut aussähen und sinnvoll zur Verkleinerung des Ersatzteillagers beitragen würden. Der Drehzahlmesser wird übrigens elektrisch betrieben, der Choke sitzt am linken Handgriff und wird per Seilzug betätigt und der E-Starter läßt sich nur bei gezogener Kupplung oder Leerlaufstellung des Getriebes betätigen. Der Seilzug des Choke muß exakt verlegt sein, da er sich leicht etwas versetzen

kann und das Motorrad im Leerlauf dann standig ausgeht. Der Seitenständer klappt bei Entlastung automatisch ein und das Aufbocken der Maschine geht relativ einfach, sofern man den Ausleger des Ständers genügend belastet, man merkt jedoch hier das Gewicht der Maschine. Die Blinkerarmhalter unter dem Rücklicht sind ziemlich schwach und verbiegen schon bei geringer Krafteinwirkung, bei einigem Wiederzurechtbiegen werden sie auch bald abbrechen.

Die Sitzposition ist für einen Chopper recht gut, der Lenker ist besser geformt als z.B. bei den Honda-Choppern, wo man sich beim Wenden auch ohne vollem Tankrucksack schnell im Wege ist. Die Sitzhöhe ist so niedrig, daß auch kleine Personen das Motorrad gut beherrschen können. Allerdings ist das stockgerade Sitzen auf den Choppern nicht jedermanns Sache, da die von Straßenunebenheiten einwirkenden Kräfte genau in Richtung der Wirbelsäule wirken, man bekommt schnell Rückenschmerzen. Auf dem Sozius läßt es sich auch nicht lange genug aushalten, weil die Sitzbank zu kurz ist und die Fußrasten zu weit vorne sind, zudem muß man ständig darauf achten, daß man nicht die Schuhe auf die Auspufftöpfe stellt und diese mit verschmortem Gummi verziert.

Der 12 l-Tank gestattet eine Reichweite von 130-170 km bis zum Umschalten auf die 2,6 l Reserve. Das wäre zuwenig, müßte man nicht ohnehin entspannen, weil Autobahnfahrten mit der XV 750 doch anstrengen. Der H4-Scheinwerfer hätte auch größer geraten können, ohne das Chopper-Aussehen zu stören, Im Rücklicht vermißt man die zweite Birne, die bei anderen Modellen (XS 750) schon seit Jahren üblich ist. Dafür sind aber getrennte Fahrtrichtungs-Kontrollleuchten auf der Konsole zwischen dem Prallschutz über der Lenkerbefestigung und der Instrumenteneinheit vorhanden, ebenso eine Ölkontrollleuchte. Die Doppelhupe unter dem Scheinwerfer reicht als Standardausrüstung völlig aus. Zu loben ist auch noch die mit dem Zündschlüssel zu öffnende Sicherungskette unter der nicht aufklappbaren Sitzbank, die sich nur mit etwas Mühe abnehmen läßt.

Insgesamt erscheint die XV 750 SE ein gelungenes Motorrad mit außergewöhnlichen Details, sie verwirklicht gute Ideen, bietet andererseits auch wenig Durchdachtes und begibt sich dadurch vom bei Yamaha angestrebten Motorrad der Vernunft weg, weiter als zum Beispiel die XJ 650 oder die vergleichbare Honda CX 500. Leider ist dieser Motor mit 50 PS nur im Chopper-Kleid zu kaufen und Yamaha wäre gut beraten, alsbald eine normale Tourenversion dieser 750er auf den Markt zu bringen.

Vorteile:

- Geringes Gewicht
- Handlichkeit
- Niedrige Sitzhöhe
- Schmales Erscheinungsbild
- Durchzugsstarker Motor
mit wenig Vibrationen
- Gute Bremsen
- Neutraler Kardantrieb
- Wartungsarme Konstruktion
- Benzinverbrauch
- Gute Armaturen

Nachteil:

- Kinderkrankheiten am Motor
- Schwer einstellbare Luftunterstützung an der Gabel
- Schlecht dämpfendes Federbein
- Aufschaukeln bei Bodenwellen
- Ungünstige Sitzposition für
Beifahrer
- Kleiner Scheinwerfer
- Schlechtes Werkzeug und
Bedienungsanleitung
- Kleiner Tank
- Ungünstige Gangabstufung
- Extreme Sitzposition

Axel Koenigsbeck

**Termine
Treffen**

**Termine
Treffen**

Termine:

14./15. November

8. Zelttreffen des MC Pinneberg

Ausschreibungen: Dieter Kahns, Sollacker 1 A
2081 Appen, Tel. 04101 / 25106

28.11. – 6.12.81

Int. Motor-Show Essen

(Jochen Rindt-Show)

Heiligabend – allein?

**Wir laden ein zum I. Heiligabendtreffen in
Süddeutschland.**

Informationen bei Rolf Holtermüller
Donaustr. 4 · 7716 Geisingen

2. Januar 1982

Odenwald-Winterfahrt

Ausschreibungen: Ralf Herbst, Frankenweg
6950 Mosbach

23./24. Januar 1982

Schwarzwald-Winterfahrt

31. Januar / 1. Februar 1982

Wintergespannfahrt-Sauerland

Ausschreibungen: Manfred Paehr, Mittelstr. 18
4750 Unna-Massen, Tel. 02303/50535

25.2. – 28.2.1982

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

Klaus Schumacher
Frankfurter Str. 12 · 6204 Taunusstein

16.–20. September 1982

IFMA in Köln

(am 16. + 17. Fachbesuchertage)

Und wenn es diesmal ein bisschen viel Yamaha war, vielleicht schreiben unsere Leser über ihre „Nicht-Yamaha“ auch mal einen Bericht?

d. Red.

Anzeigen

Verk. neuw. Becker-Koffer (35 l) 2 Stück zus.
DM 340,— und 1 neuw. Topcase (20 l) zu
DM 110,—,

Rolf Braun, Dr.-Schoenemann-Str. 37,
6600 Saarbrücken 3, Tel. (0681) 62360

Achtung Veteranenfahrer!

Gebr. Wulstreifen 25 x 3', Fabrikat Dunlop/Engl.
abzugeben.

Horst Orlowski, Augustenstr. 2,
5630 Remscheid 11, Tel.(02191) 65872

Suche: Original NSSK-Kradhelm
U. Kretschmann, Sander Str. 3 a,
2050 Hamburg 80

Verkaufe: BMW R 50 Gespann, mit Ural-Seiten-
wagen, Gläser-Verkleidung, Bauj. 55, 26 PS,
TÜV 9.83, VHB 7.500,— DM
Bernhard Reckmann, Kratzhecke 19,
5209 Hennef-Lichtenberg, Tel. 02248/3883

Verkaufe: Ural-Seitenwagen mit Anschl. kpl.
Yamaha RD 250 LC, schnell u. zuverlässig,
Bauj. 6/81, 6.000 km gelaufen, gute Zuvi-Platzg.
Yamaha XS 400, Bauj. 78, gelochte Brems-
scheibe GS 400 mit TÜV
Reinhard Schniewind, Lärchenweg 10,
5628 Heiligenhaus, Tel. 02126/5145

Suche: DKW NZ 350
Immo Quenzel, Baerler Str. 91,
4134 Rheinberg, Tel. 02844/1305

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

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 4/81:

K. Schumacher, H. Orlowski, H. Scheuer,
R. Kuhl, W. Lubjinski, C. Fuchs, H. Wieland,
W. Götz, H. Onken, J. Teuschel, S. Briel, R. Hart-
mann, P. Scherer, A. Koenigsbeck.

Copyright by BVDM

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.



Der neugewählte Vorstand stellt sich vor!

von links:

Horst Orlowski, 1. Vorsitzender

Augustenstr. 2 · 5630 Remscheid 11 (Lennep) · Tel. 02191/65872

Rudolf Kuhl, Schatzmeister

Büttgasse 7 · 5303 Bornheim 4 (Waldorf) · Tel. 02227/5058

Frank-Michael Wolf, 2. Vorsitzender

Helgoländer Str. 6 · 2212 Brunsbüttel · Tel. 04852/4018

Heinz Wieland, 2. Vorsitzender

Schmidt-Blegge-Str. 25 b · 5060 Berg.-Gladbach 2 · Tel. 02202/55365

Klaus Schumacher, 1. Geschäftsführer

Frankfurter Str. 12 · 6204 Taunusstein-Wehen · Tel. 06128/86891

Werner Lubjinski, Sportwart

Vielohwisch 1 · 2000 Hamburg 61 (Schnelsen) · Tel. 040/5507355

Bernd Karrasch, 2. Geschäftsführer

Amselweg 16 · 5067 Kürten-Bechen · Tel. 02207/7840