

Ballhupe



Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

3/83



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 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.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4

Frankfurter Straße 12

Tel. 06128 / 86891 < 86191 >

Inhalt

JHV '83 in Xanten und 25-jähriges Jubiläum	2
Tag des Motorradfahrers	3
Contitreffen	6
Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister	6
MF Leinetal sprach mit dem TÜV	7
Hallo – Gespannfahrer	8
Auswertung der Helmsprechanlagen	8
Helmtest	10
BVDM-Nachrichten	11
„Raduno nationale“	14
Touristikfahrt MC-Geist-Wadersloh	15
Auf zur Paßfahrt	16
Hallo Tourenfahrer	19
Einheiten im Meßwesen (Fortsetzung)	20
Anzeigen – Termine	24

Titelbild:
 Selbst eine Luftaufnahme kann nicht
 die ganzen Ausmaße des Contitreffens
 darstellen.
 Foto: Conti

Jahreshauptversammlung '83 Ausschreibung zur Zielfahrt

Zur Jahreshauptversammlung des BVDM's am 24. und 25. September 1983 möchte der LV-Rhein-Ruhr e.V. als Ausrichter alle Mitglieder des Bundesverbandes der Motorradfahrer herzlich einladen. Die Veranstaltung findet im Schützenhaus in 4232 Xanten am Niederrhein statt.

Eine große Wiese in direkter Nähe steht zum Zelten zur Verfügung. Hotel und Privatzimmer können direkt beim Verkehrsamt der Stadt Xanten, Karthaus 2, 4232 Xanten, bestellt werden.

Programm:

Samstag, 24.09.'83

16.00 Uhr Ende des Anfahrwettbewerbs und Abgabe der Bordkarte.

17.00 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung mit Begrüßungsansprache anlässlich des 25-jährigen Bestehens, anschließend Ehrung der Mitglieder, die dem BVDM 25 Jahre angehören.

Einstieg in die Tagesordnung, wie in „Ballhupe 2/83“ bekanntgegeben.

Ca. 22.00 Uhr Unterhaltung mit Tanz.

Sonntag, 25.09.'83

8.30-9.30 Uhr gemeinsames Frühstück

10.00 Uhr Geschicklichkeitsfahrt im Jux-Stil. An beiden Tagen durchgehend:

DIA-Bilder von 1958-1983

„Ballhupen“ von 1958-1983 können gewälzt werden, Bilderserien von 1958-1983 zum Anschauen

Motorräder aus vergangenen Tagen bis heute Geschicklichkeitsspiele

Reaktionsspiele

Besichtigung der Stadt Xanten mit Dom, Amphitheater, Museum.

Wir wünschen allen Teilnehmern angenehme Stunden in Xanten und Umgebung.

LV Rhein-Ruhr
Der Vorstand

zur BVDM-JHV in Xanten am 24.09.1983

Es ist das Wort „SILBER“ in Ortsanfangsbuchstaben zu erfahren. Als Kartenmaterial wird die MAIRS-Deutschlandkarte Nord bzw. Süd Maßstab 1:500 000 zugrunde gelegt. Der Teilnehmer darf nur nach einem Kartenteil fahren. Die o.g. Karten wurden auch als ADAC-Jahresgabe ausgegeben. Teilnehmen kann jeder mit einem ordnungsgemäß zugelassenen Motorrad.

Fahrtaufgabe:

Das Wort „S I L B E R“ ist nach folgenden Regeln anzufahren: Jeder Ort, der vom Teilnehmer ausgewählt wird, muß in der Karte durch einen Ortskreis genau gekennzeichnet sein. Großflächenstädte werden nicht gewertet. Startzeit und Ort können nach Erhalt der „Ballhupe“ frei gewählt werden. Bei Doppelortsnamen (z.B. Ransbach-Baumbach) gilt nur der erste Ortsname. Als Startort gilt der Ort mit dem Anfangsbuchstaben „S“ und als Zielort der Ort mit dem Anfangsbuchstaben „R“.

Gewertet werden die Luftkilometer, die die einzelnen Orte in Reihenfolge des Wortes „SILBER“ auseinander liegen. Der Teilnehmer mit den wenigsten Luftkilometern hat gewonnen. Das Anfahren eines Ortes ist durch einen Stempel **mit dem Ortsnamen** zu bestätigen. (Tankstellen, Gaststätten, Post etc.).

Abgabetermin für die Bordkarte:

Samstag, den 24. September 1983, 16.00 Uhr **ohne Karenzzeit!**

Die STVO ist absolut einzuhalten. Bekanntgewordene Zuwiderhandlungen führen zum Wertungsausschluß. Ansprüche rechtlicher oder finanzieller Art können nicht an den Veranstalter gestellt werden.

Als Einlegeblatt in diesem Heft ist die Bordkarte beigelegt. Sollten für Freunde und Bekannte noch Bordkarten benötigt werden, dann bitte kopieren.

Die Sportwarte
LV Rhein-Ruhr

Tag des Motorradfahrers in Kiel

Wir hatten den Tag des Motorradfahrers durch Plakate und Handzettel zwei Wochen vorher groß angekündigt. So wurde unser Corso durch die Innenstadt mit ca. 800 Motorrädern ein voller Erfolg.

Bei dem guten Wetter erhielt auch unser Stand in der Fußgängerzone regen Zulauf. Das größte Interesse, insbesondere auch bei Nicht-Motorradfahrern, erweckte unsere Tafel mit Fotos von Treffen u. ä. Außerdem haben wir Luftballons verteilt, ein Feuerspucker war zu sehen, eine Jazz-Combo spielte und im Biergarten wurde geistige und leibliche Stärkung angeboten. Als dann der NDR mit seiner Sendung begann, war der Platz gesteckt voll.

Die Gespräche mit Passanten waren im großen und ganzen recht ermutigend. Wir haben viele Unterschriften für die Aktion „Sichere Leitplanken“ gesammelt.

Wir haben den Tag des Motorradfahrers in Zusammenarbeit mit dem BVDM-Ortsclub und S.O.S-Kradnetz ausgerichtet. Unser Dank gilt auch der freundlichen Unterstützung durch den NDR, die Polizei und die Behörden.

Motorradclub Kiel-Hassee e.V.

Hallo, Motorradfreunde,

möchte Euch kurz einige Erfahrungen zum „Tag des Motorradfahrers“ in Wuppertal mitteilen. Mit einfachen Mitteln haben wir den Info-Stand gestaltet. Material: 1 Tapeziertisch, 2 Sonnenschirme und 6 Poster 70x100 cm, welche uns vom Ifz Bochum zur Verfügung gestellt wurden. Auf den Postern wurde dargestellt, wie Schutzkleidung und Helme aussehen sollen und wie diese Kleidung bei 25 km/h und 100 km/h Stürzen aussieht.

Unseren Stand betrieben wir von 10.00 bis 14.00 Uhr. Horst Orłowski besuchte uns ebenfalls kurz nach 10.00 Uhr am Stand, um sich an Ort und Stelle von der Clubarbeit zu überzeugen. Innerhalb dieser 4 Stunden wurden etliche Gespräche mit Mitbürgern aller Altersklassen geführt. Dabei stellten wir fest, daß doch 95% der Bürger positiv über Motorradfahrer denken.

Kritik wurde hauptsächlich an den lautstarken, oft frisierten 50ern und 80ern geübt. Der 2. Kritikpunkt war das „Vorbeifahren und Durchschlängeln an Ampeln und Staus“.

Die meisten Mitbürger waren der Meinung, daß sie Motorradfahrer sehr wohl von „Rockern, Punkern und sonstigen Gestalten“ unterscheiden können.



Tag des Motorradfahrers:
Mit einfachen Mitteln hat der
UTMC e.V. in Bad Schwalbach
einen wirkungsvollen Stand
errichtet. Die Rückwand be-
steht aus alten Zimmertüren.

Ein älterer Herr (ca. 70 Jahre alt) meinte spontan, auf die Frage was er vom Motorradfahren halte, wäre ich 30 Jahre jünger, würde ich auch Motorrad fahren. Und noch ein Anekdotchen habe ich am Stand bei unserer Befragung erlebt. Zwei ältere Damen (so um 70 herum) habe ich ebenfalls zum Motorradfahrer-Problem angesprochen. Eine der Damen erzählte, bzw. fragte auf Wuppertaler Platt: „Jung, siehste min gries Hoor? Die han ich von minggem Mann, denn de hätt fröher selver en 750er Harley gefahren. Anschließend trugen sich die beiden Frauen in unsere Unterschriftenliste „Aktion sichere Leitplanken“ ein.

Unseres Erachtens war die Leitplanken-Aktion eine tolle Sache. In 4 Stunden hatten wir ca. 260 Unterschriften zusammen. – Auch Dagobert Duck aus Entenhausen hat sich in unsere Liste eingetragen. Der rüstige Enterich ist nach eigenen Angaben mittlerweile 50 Jahre. Wer hätte das gedacht? Spaßvögel gibt's halt überall.

Auch die Handzettel wurden bis auf ein paar Dutzend verteilt. Nach der Veranstaltung lagen auch fast keine Zettel in der Fußgängerzone umher, im Gegensatz zu einigen anderen Verteilern, die ebenfalls in der Innenstadt Info-Stände betrieben! Dies zeigt, daß der Zettel ansprechend aufgemacht war und daß die Bürger interessiert waren.

Leider spielte uns der Wettergott einen Streich, denn in den 4 Stunden hatten wir ständig Schauer und Nieselregen. Doch dadurch ließ sich die „Crew des MTC“ nicht entmutigen. Der Zeugwart organisierte zwischendurch mal eben „Berliner Ballen“, die reichlich Absatz bei den Clubmitgliedern fanden. Die zuvor besorg-

ten Paletten Cola und Fanta konnten wegen des Wetters keinen rechten Absatz finden.

An unserem Stand konnten wir auch etliche Kontakte zu Wuppertaler Motorradfahrern pflegen, die bisher nicht wußten, daß es den MTC Wuppertal gibt oder die sich unter unserem Club etwas anderes (z.B. Kuttenträger) vorgestellt hatten. Schade war allerdings, daß wir keine Motorräder an unseren Stand stellen durften. Selbst lange Telefongespräche bis hoch zum Dezernenten halfen leider nicht, denn gerne hätten wir unseren Stand für den Mitbürger noch attraktiver gestaltet.

Von den Stadtvätern (Oberstadtdirektor, Oberbürgermeister, Bürgermeister), sowie dem Polizeipräsidenten und der Presse ließ sich leider niemand an unserem Stand sehen, obwohl wir vorab Info-Material und Einladungen an diese Herren verschickt haben.

Ein „cleverer“ Wuppertaler Motorradhändler veranstaltete just am 7. Mai 1983 seinen „Tag des Motorradfahrers“ mit Ausstellung und Modenschau in seinen Geschäftsräumen, sodaß uns die Presse mit dem Geschäft in der Berichterstattung in „einen Topf warf“.

Fazit: Es hat sich gelohnt, den Tag des Motorradfahrers mit zu veranstalten. Sicherlich haben die Gespräche u.s.w. einiges zur Partnerschaft mit den Mitbürgern beigetragen.

Dietmar Krause-Wegner
MTC Wuppertal, gegr. 1981



In Frankfurt haben die Frankfurter Motorradfreunde und der MC Woodstock gemeinsam einen Stand eingerichtet. Selbst die jüngsten machten engagiert mit.

Offener Brief zum Thema:

„Tag des Motorradfahrers“

Anläßlich des bundesweiten „Tages des Motorradfahrers“ am letzten Samstag gehörte ich zu den Gesprächspartnern Ihres Motorradclubs auf dem Bonner Münsterplatz.

Ich möchte mich bei Ihnen als dem Sprecher des MC Bonn bedanken für die nette und überzeugende Art, in der Sie mich angesprochen haben und über die Probleme und Sorgen der Motorradfahrer informiert haben. Hoffentlich ist der Leitplanken-Petition, die ja jetzt auch meine Unterschrift enthält, beim Gesetzgeber Erfolg beschieden!

Mit Interesse habe ich die originell gemachte Selbstdarstellung in Ihrem Info „MC Bonn“ gelesen. Ich möchte Ihr Gesprächsangebot über die Aktion am 07. Mai hinaus aufgreifen. Darum diese Zuschrift.

Aus Gesprächen in meinem Bekannten- und Freundeskreis kenne ich die verbreiteten Vorurteile gegen Motorradfahrer. Dieser Sport gilt als extrem gefährlich für den Ausübenden wie für die anderen Verkehrsteilnehmer. Das äußere Erscheinungsbild der Motorradfahrer, die mit Visier-Sturzhelm und in Leder-Kombi technisch hochentwickelte Maschinen fahren, wird vor allem von älteren Menschen als fremdartig empfunden. Hinzu kommen negative Erlebnisse mit einer kleinen, provozierend auftretenden Minderheit.

Besorgte Eltern deuten die Motorradbegeisterung ihrer Söhne und Töchter gar als dritte Sucht neben Drogenabhängigkeit und Alkoholumus.

Bonner Bürger, die am Samstag mit solchen Klischeevorstellungen über den Münsterplatz kamen, konnten am Stand des MC Bonn die tatsächliche Wirklichkeit kennenlernen. Sie begegneten dort nämlich ganz normalen Mitmenschen, sympathischen noch dazu, die

nichts anderes wollen, als mit technischem Sachverstand, mit Sportgeist und Kameradschaftlichkeit untereinander, mit Fairneß und Verantwortungsbewußtsein gegenüber anderen ihren interessanten Sport ausüben.

Für mich selbst war die Information neu, daß die meisten Motorradunfälle von Nichtmotorradfahrern verursacht werden und deshalb ein verkehrsrechtlicher Schutz für die Motorradfahrer dringend erforderlich ist. Man hatte Gelegenheit, die ausgestellten Motorrad-Typen technisch erklärt zu bekommen und einzusehen, daß zweckentsprechende Kleidung für das Motorradfahren genau so wichtig und unentbehrlich ist wie für jede andere Sportart. Wenn der Motorsport so praktiziert wird wie beim MC Bonn kann man ihn als sinnvolle und menschlich bereichernde Freizeitbeschäftigung gerade auch für junge Leute nur empfehlen.

Mit diesem Tag der Begegnung haben Sie dem verständnisvollen Miteinander von Motorradfahrern und anderen Bürgern einen guten Dienst erwiesen. Es sollte nicht bei diesem ersten Kontakt bleiben!

Ich möchte mit einigen persönlichen Anmerkungen schließen. Aus meiner Studentenzeit sind mir die Motorradausflüge als Sozios eines Studienfreundes mit ihrem besonderen Fahr- und Naturerlebnis in bester Erinnerung geblieben. Aktiver Motorradfahrer bin ich nicht geworden, weil ich es meiner technischen Begabung nicht zutrauen zu können glaubte. Aber auch im mittleren Lebensalter gehöre ich zu denen, die ihren schönen Sport ausgesprochen schätzen und stets ein Herz für Motorradfahrer haben.

Am kommenden Mittwoch (11.05.83, 19.30 Uhr) bringt das ZDF eine DIREKT-Ausgabe speziell zum Thema „Motorradfahren“. Als Mitarbeiter dieser Anstalt würde es mich interessieren, was Sie und Ihre Sportkameraden von dieser Sendung und überhaupt von der Behandlung des Themas im Fernsehen halten.

Mit den besten Wünschen für den MC Bonn grüßt Sie freundlichst Ihr Mainzer bzw. Bonner Mitbürger Hans Rink.

Hans Rink, Menzelstr. 17, 6500 Mainz 31

Anmerkung der Redaktion:
Herr Rink ist Mitarbeiter in der medienpolitischen Abteilung des ZDF.

Contitreffen – ein Sommerfest

Das achte Internationale Motorradfahrer-treffen im Contidrom war eine Veranstaltung der Superlative. Wie gewohnt, war sie von den Herren Emanuel Rode (Conti) und Günter Wuttke (BVDM) perfekt geplant und bestens vorbereitet worden. Nach dem total verregneten Mai wartete ganz Norddeutschland mit dem ersten sommerlichen Wochenende auf. Es war deshalb auch kein Wunder, daß die Motorradfahrer in hellen Scharen kamen. Ein umfangreiches Programm zum Zuschauen und Mitmachen wurde ihnen geboten. Neu aufgenommen wurde unter anderem der Enduro-Wettbewerb, für den unsere Fachleute eine schöne Strecke ausgewählt hatten und auch geeignete Motorräder anbieten konnten. Der Erfolg blieb nicht aus, und die Teilnehmerzahl übertraf alle Erwartungen.

Was für die mehr als 25 000 Besucher ein abwechslungsreiches Wochenende war, wurde für die Continentaler und die BVDM-Helfer ein hartes Stück Arbeit. Durch den Besucherrekord spürten unsere Mannschaften an den Ein- und Auslaßkontrollen den Stress aus erster Hand. Wir hatten uns zur Kontrolle des kostenlosen Wiedereinlasses etwas Neues einfallen lassen. Mit der Eintrittskarte erhielt jeder Besucher ein stabiles Plastikband, das mit einem nicht zu öffnenden Druckknopf am Handgelenk befestigt werden mußte. Diese Neuerung mußte zunächst fünfundzwanzigtausendmal erklärt und dann auch noch kontrolliert werden. Damit wollten wir unterbinden, daß wie in den Vorjahren auf Maschinen mit Einlaßaufklebern immer wieder neue Beifahrer reingeholt werden. Das Verfahren hat sich bewährt, aber mit den Erklärungen, warum denn nun das Bändchen oder der Verschuß kaputt sind, hätte man diese Ballhupe füllen können, und das Lachen konnte man oft nicht unterdrücken.

Zum Schluß möchte ich mich bedanken bei allen Aktiven, die zum Gelingen des „Contidrom '83“ beigetragen haben.

Horst Orlowski

Gespräch mit dem Bundes-verkehrsminister

Es wird viel geredet über Motorradunfälle; ihre Ursachen und Folgen, und die Möglichkeiten etwas zu tun, um diese erschreckenden Zahlen – und damit auch das damit verbundene Leid und die oft bleibenden Schäden – zu verringern.

Die große, überzeugende Idee hatte jedoch noch keiner, oft scheint nicht einmal sicher zu sein, daß mit den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht genau das Gegenteil von dem erreicht wird, was beabsichtigt ist. Viele Mißerfolge auf diesem Gebiet haben ihre Ursache darin, daß man nur über Motorradfahrer, aber nicht mit Motorradfahrern gesprochen hat und zwar zu einem Zeitpunkt, als noch die Möglichkeit zu ändern bestand.

Hier ist jetzt ein Hoffnungsschimmer am Bonner Horizont zu sehen. Der Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger hat Motorradfahrer eingeladen, um mit ihnen über ihre Probleme und mögliche Lösungen zu reden. Man traf sich zum Abendessen in der Vertretung des Freistaates Bayern in Bonn; der Minister, sein Staatssekretär und einige Ministerialbeamte auf der einen, sechs Motorrad-Journalisten und ein Vertreter des BVDM auf der anderen Seite.

Gesprochen wurde über fast alles, was uns schon lange beschäftigt; den Stufenführerschein; die Fahrschulausbildung; die Leitplanken; die Sicherheitsanforderungen an Schutzhelme; das Mofa; das Überholverbot; die freie Wahl des Fahrstreifens innerorts und, und, und.

Es herrschte Verständnisbereitschaft und es wurde erreicht, daß man über die bestehenden Ungereimtheiten nachdenken will. Die Bereitschaft, miteinander zu reden, besteht weiter und mehr kann man wohl von einem ersten Gespräch nicht erwarten.

Klaus Schumacher

„MF-Leinetal traf sich mit TÜV-Sachverständigen

Für Dienstag, den 8. März 1983 hatten wir, die Motorradfreunde Leinetal e.V. im BVDM und der Technische Überwachungs-Verein Hannover e.V., Dienststelle Göttingen, zu einer Informationsveranstaltung geladen.

Unter Leitung der Referenten, Herrn Dipl.-Ing. Sielemann und Herrn Dipl.-Ing. Witter, unterhielten sich die Mitglieder des hiesigen BVDM Ortsclubs und zahlreiche von auswärts angereiste Motorradfreunde über

1. Organisation und Aufgaben des TÜV Hannover e.V.
2. Vorschriften für Fahrzeugprüfungen
3. Erlöschen der Betriebserlaubnis
4. Spezielle Änderungen am Kraftrad.

Zu Punkt 1. gab Herr Dipl.-Ing. Sielemann allgemeine Erläuterungen zur Organisation und Aufgaben sowie Aufbau des Technischen Überwachungs-Vereins einschließlich der dazugehörigen Paragraphen. (U.a. Bedeutung und Stellung der Sachverständigen sowie deren Verantwortlichkeit).

Zu Punkt 2. führte Herr Dipl.-Ing. Sielemann aus, wie ein Fahrzeug oder einzelne Fahrzeugteile überhaupt für den öffentlichen Strassenverkehr zugelassen werden. Hierzu gehören: die Hauptuntersuchung
Änderungen am Fahrzeug nach
§ 19 Abs. 2 StVZO
Feststellung darüber, ob sich ein Kraftfahrzeug im vorschriftsmässigen Zustand befindet.

Unter Punkt 3. zählte Herr Dipl.-Ing. Sielemann die verschiedenen Möglichkeiten auf, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen:
Bewußte Veränderungen serienmässig angebaute Kfz.-Teile
Entfernung serienmässig angebaute Kfz.-Teile
Zusätzliche Montage von Einzelteilen, die zur Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer beitragen können.

Zu Punkt 4. kamen die beiden Sachverständigen auf eine Vielzahl von Details zu sprechen. Unter anderem:

Auspuffanlagen

(Leistungsnachweis, Geräuschentwicklung, Befestigung, Verlegung)

Sitzbänke

(Länge Solobetrieb, Länge Soziusbetrieb mit und ohne Halteriemen, mit Halteriemen = mindestens 650 mm, ohne Halteriemen = mindestens 600 mm)

Lenker

(Breite, Höhe, Befestigung, Neigung Bremsflüssigkeitsbehälter)

Fußrastenanlage

(Anbauvorschriften)

Verkleidungen

(Definition: Vollverkleidung, Halbschale, Lenkerverkleidung, Windschild. Anforderungsbedingungen an Bedienung dieser Teile, Fahrversuche, Prüfung des Fahrverhaltens)

Änderungen am Fahrwerk

(Rahmen, Gabel, Schwinge, Federung, Bremse, Bereifung, Räder, Radabdeckung. Nichtgenehmigte Änderungen an den genannten Teilen führen zum Erlöschen der Betriebserlaubnis).

Tank

(Werkstoff)

In einer anschließenden Diskussion wurde die Frage über die Freigabe von Fahrzeugteilen aufgeworfen.

Nach Auskunft der Sachverständigen ist die Freigabe über die Vorlage der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), eines Prüfberichtes und der Herstellerbescheinigung möglich.

Im Verlauf des Abends wurden noch weitere, für den einzelnen akute Probleme, erörtert.

Als Fazit bleibt zu sagen, daß diese Veranstaltung sowohl von Seiten der beteiligten TÜV Sachverständigen wie auch der anwesenden Motorradfahrer auf positive Resonanz stieß. Es wurde daner von beiden Seiten der Wunsch geäußert, in absehbarer Zeit einen erneuten Informationsabend, dann aber zu einer speziellen Thematik, durchzuführen.“

Motorradfreunde Leinetal e. V.
Susanna Knoche

Umfrage über Helm-sprechanlagen

Das Thema ist reizvoll, aber undurchsichtig – dies bestätigt auch die Umfrage. Dort, wo die Anlage funktioniert, loben die Besitzer die Bereicherung der gemeinsamen Ausfahrt durch die Gesprächsmöglichkeit – sogar von gesteigerter Sicherheit ist die Rede: vier Augen sehen mehr als zwei. Offensichtlich ist der Bau einer solchen Anlage aber für den Radio-Gelegenheitsbastler eine glatte Überforderung. Mehrere kritische Punkte sind zu erkennen: die Abschirmung bzw. Unterdrückung von Störungen, die Auswahl der Komponenten für den Anwendungsfall und die Auswahl der Kabel und Stecker. Daß der Aufwand nicht billig sein kann, zeigt der Vergleich – hier kostet mehr Qualität eben auch mehr. Der Käufer sollte folgendes beachten:

1. Eine gute Anlage wird durch einen lauten Helm nicht besser; ein offenes Visier überfordert die meisten Anlagen.
2. Die Anlagen haben es in Wind und Regen schwer genug; schonende Behandlung ist angemessen.

Eine Alternative bietet auf jeden Fall die Hauni-Anlage – zumindest für den ruhigen Tourer. Für ihre Mühe beim Ausfüllen der Fragebogen möchte ich allen Einsendern herzlich danken!

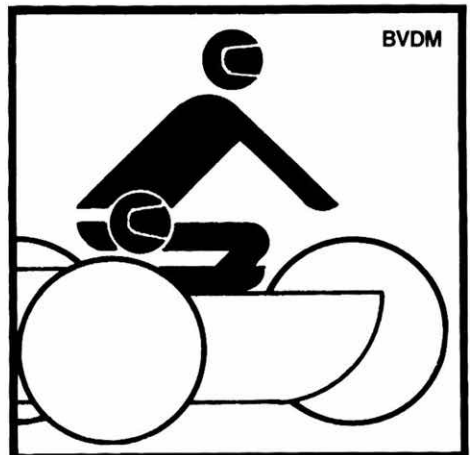
Bernd Luchtenberg

Hersteller/Anbieter	Habra/Terog
Typ	Intercom 3219
Preis DM	ca. 3.000, –
Aufbau	Mikrocomputer-Steuerung im Koffer
Einbau	in BMW-Helm
Einstellmöglichkeiten	Voreinstellung
Verständigung bei 80 km/h	sehr gut
Verständigung bei 130 km/h	sehr gut
Handhabung	sehr gut
Ausfälle	keine
Service	sehr gut
Bemerkungen	Spezialanfertigung für Feuerwehr, zeigt aber Flexibilität u. Qualität des Herstellers

Liebe Gespannfahrer!

Seit einigen Jahren veranstaltet der BVDM die „Gespannfahrerlehrgänge“. Als Lehrmittel werden auch Dias eingesetzt, sie sind teilweise schlecht. Da ich selber nicht zum fotografieren komme, bitte ich Sie: Wer hat oder macht Dias zum Thema: Verschiedene Bauarten von Gespannen – wozu kann man ein Gespann benutzen – auf entlegenen Wegen mit der Familie in Urlaub fahren – Holz transportieren – Lastwagen abschleppen – u.s.w. Ich will sie sogar bezahlen.

Edmund Peikert
Buchenhofen 105, 56 Wuppertal 11
Telefon: 02 02/74 09 83



Hansel oHG Göttingen	Schuberth Braunschweig	Haani-Werk Hamburg Air-phone	Helmstudio Sonic	BMW	Heckhoff	MZV Love Call 7
195, —	275, —	99, —	250, —	875, —	278, —	98, —
je 2 Hörkapseln je 1 Mikrofon Steuergerät im Helm	je 2 Hörkapseln je 1 Mikrofon Steuergerät Batterie im Helm	Luftübertragung je 1 Hörkapsel je 1 Mikrofon	je 2 Hörkapseln je 1 Mikrofon Steuergerät am Gürtel	je 2 Hörkapseln je 1 Mikrofon 1 Steuergerät am Gürtel	je 2 Hörkapseln je 1 Mikrofon	je 1 Hörkapsel je 1 Kehlkopf- mikrofon 1 Steuergerät
einfach	Ausschnitte in Helmschale	wird vor dem Helmaufsetzen angelegt	Klettänder; für perfekten Sitz festnähen	schwierig	befriedigend	Wird vor Helmauf- setzen angelegt
keine	keine	keine	Lautstärke sehr gut	Automat Lautstärke; Ansprechschwelle	automatisch	keine
gut mangelhaft	gut mangelhaft	gut ungenügend	gut mangelhaft	sehr gut gut	sehr gut gut	mangelhaft ungenügend
befriedigend	sehr gut	einfach	befriedigend	befriedigend viele Kabel	sehr gut	umständlich
Lötverbindungen ankabeln (keine Zugentlastung)	Mikrofon (Nässe) Batterie ausgel. Kabel gebrochen	keine	keine	keine	keine	keine
ungenügend	ausreichend	—	befriedigend	gut	gut	schlecht
Lautstärke nicht regelbar Batterien entladen sich schnell		Drückt beim Tra- gen, (dicke Hör- muschel) Unfall- sicher, da nur aus Kunststoff	Batterie hält sehr lange, je 2 Kabel u. das Steuergerät sind umständlich	solide, verzögertes Ansprech- verhalten, Stromvers. durch Maschine	für Bordnetz- betrieb, Akku lieferbar solide, erweiterbar	schlechte Qualität nicht zu empfehlen

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger vom 4. bis 6. Nov. '83

Für Anfänger in der Kunst des Gespannfahrens, aber auch für erfahrene Dreiräder führen wir vom 4. bis 6. November '83 in Wermelskirchen einen Gespannfahrerlehrgang durch.

In unserer Unterkunft für diese Tage, dem Schullandheim Neue Mühle treffen wir uns am Freitagabend den 04.11. um uns zu aklimatisieren.

Samstag, nach dem Frühstück, geht es dann mit Theorie los. Edmund Peikert wird aus seinem Wissensschatz einiges über Gespanne im Allgemeinen und über Fahrwerksbau ausplaudern.

Nach einer kurzen theoretischen Fahrschulung geht es dann auf von uns gestellten oder eigenen Gespannen zur Praxis: Anfahren, Bremsen, links und rechts herum müssen geübt werden. Auf Feldwegen kann man dann sehen, wie gut man das Gepsann beherrscht.

Mit viel Glück werden wir auch einen Spezialisten vom TÜV aufbieten können, der sich beruflich mit Gespannen beschäftigt und kompetent über Zulassungsfragen Auskunft geben kann.

Sonntagnachmittag geht es dann wieder Richtung Heimat.

Inklusive Übernachtungen und Verpflegung kostet der ganze Spaß DM 150, — pro Person.

Ausschreibungen bei:

Heinz Wieland, Schmidt-Blegge-Str. 25-b
5060 Berg. Gladbach 2

Helmtest

BMW – Systemhelme sind sehr gut, . . . sind 1.a. Qualität, . . . sind teuer (auch ein Wertkriterium), . . . erhielten den 1. Platz im Helmtest von „Motorrad“, . . . sind der beste Kopfschutz für Motorradfahrer, . . . kauft sie, tragt sie, wenn die Sicherheit euch was wert ist.

„Einen neuen Helm könnte ich schon gebrauchen, warum also nicht das Optimale für mein Haupt kaufen?“ von dieser Überlegung ging ich aus, man wollte schließlich optimal geschützt sein. So erstand ich einen BMW-Systemhelm für DM 250, —. Sicherheit kann was kosten. Bei der Anprobe im Laden saß er toll, auch noch nach einer viertel Stunde, Ohringe unterm Helm sind sowieso nicht nötig. Der Verkäufer meinte, die Polster des Helmes würden sich noch etwas eindrücken, er müßte fest sitzen. Nach der 1. Tour von ca. 300 km, war ich glücklich den Helm absetzen zu können, da ich das Gefühl hatte: gleich fallen die Ohren ab. Als dieses Schmerzgefühl auch noch nach 3 weiteren Fahrten auftrat, wurde mit einem Messer das Polster neben den Ohren, Richtung Kinn, etwas verdünnt. Jetzt drückte wirklich nichts mehr. Toll so ein Sicherheitshelm.

Das Auf- und Absetzen war wirklich einfach, nur das Kinnenteil hochgeklappt, auf den Kopf damit, Kinnriemen festziehen, Klappe zu, fertig. Nach ca. einem halben Jahr Benutzung, war eine der beiden Schrauben, die das Kinnenteil festhalten, defekt. Die Schraube, beim Visierwechsel entfernt, ließ sich nicht mehr im Helm befestigen, da die Mutter auf der Helminnen-seite sich gelöst hatte und irgendwo zwischen Helmschale und -polster hin und herrutschte. Ich schickte den Helm an BMW ein, BMW schickte den Helm an die Firma Schubert, Schubert schickte den Helm „repariert“ an mich zurück. Der Helm hatte nun dort, wo die Kontermutter für das Kinnenteil sitzt, im Schaumstoffpolster ein ca. 4 cm Ø großes Loch, nur von dem Helmfutterstoff bedeckt. Ideal also, um bei einem Sturz die Schläfe des Trägers vor Verletzungen zu schützen. (So eine Mutter mit Schraube im Hirn, muß angenehm sein. . .) Meine Reaktion: Helm zu BMW geschickt, einen netten Brief dazu gelegt. Als der Helm von Schubert repariert wieder bei mir ankam, hatte er eine gesamte neue Schaumstoffpolsterung erhalten. Warum nicht gleich so?

Mein Vertrauen in die Stabilität der Befestigung des Kinn-teiles hatte jedoch gelitten. Die Zweifel fanden ihre Bestätigung bei einem Sturz ca. ½ Jahr später. Die Reifen blockierten, die Maschine rutschte mit mir über die Fahrbahn in den Acker. Nach mehrmaligem Überschlagen stellte ich fest, als Himmel und Erde sich nicht mehr drehten, daß ich zwar noch ganz, aber ohne Helm im Acker lag. Ja, wo war er denn? Ein Blick bestätigte, er lag ca. 5 m hinter meinen Füßen. Wirklich ein Sicherheitshelm, er hatte auch kaum Kratzer! Mein BMW-Sicherheitshelm hatte sich während des Überschlagens geöffnet, die Klappe war so weit hinter dem Anschlagpunkt eingerastet, daß sie später mit einiger Kraftanstrengung wieder in die normale Position gebracht werden mußte. Danach hatte sich der geöffnete Helm ohne Probleme (der ordnungsgemäß geschlossene Kinnriemen stellte kein Hindernis dar), über meine Nase rutschend, von meinem Kopf entfernt. Ich bin nur froh, daß der Acker weich war und nur mit Brennesseln und nicht mit Steinbrocken übersät war.

Ein paar Monate später war ich erneut überrascht über meinen Helm. Während der Fahrt lockerte sich die rechte Schraube, die das Kinn-teil festhält, bis sie schließlich ganz verschwand. Ich bemerkte dies erst, als ich das Visier öffnen wollte und es plötzlich in der Hand hielt. Da ich sehr sicher bin, daß beide Schrauben fest angezogen waren, frage ich mich, wie so etwas geschehen kann? Nur das Öffnen und Schließen des Visiers dürften doch wohl nicht der Grund gewesen sein.

Ich kann all denen meinen BMW-Systemhelm empfehlen, die sich immer auf neue Überraschungen gefaßt machen wollen.

Irmgard End-Sassenhagen

Redaktionsschluß Heft 4/83: 11.10.1983
Die nächste „Ballhupe“ erscheint
am 07.11.1983

Winterprogramm

Auch im kommenden Herbst und Winter besteht die Möglichkeit, zusammen mit der Firma Continental Gummi-Werke AG Reifeninformationsabende zu veranstalten.

Der Zeitpunkt muß möglichst frühzeitig mit Herrn Holzfuß von der Firma Conti abgesprochen werden. Der Club sorgt für geeignete Räumlichkeiten, lädt seine Mitglieder und möglichst auch andere Motorradfahrer ein, von Conti kommen Reifenfachleute, die über dieses sehr interessante Teilgebiet der Motorradtechnik berichten und Fragen der Teilnehmer beantworten.

Kontaktadresse:

Continental Gummi-Werke AG
Herr Holzfuß
Postfach 169, 3000 Hannover 1

Führerschein-Ratgeber

Das Institut für Zweiradsicherheit hat einen Ratgeber für angehende Fahrschüler der Zweiradklassen zusammengestellt. „Das kleine Führerschein-Einmaleins“ informiert über die notwendigen Formalitäten, die einzelnen Fahrerlaubnis-Klassen und deren Prüfungsbedingungen. Ausserdem sind die zur Zeit gültigen, bei der Prüfung zu absolvierenden Grundfahrlübungen aufgeführt.

Interessenten, auch Eltern, können die Faltbroschüre unter Beifügung eines adressierten Freiumschlages (DIN-lang-Format, mit 50 Pf frankiert) beim Institut für Zweiradsicherheit e.V., Westenfelder Strasse 58, 4630 Bochum-Wattenscheid, kostenlos anfordern.

IFZ

Dauertreffs

Bitte teilen Sie mir permanente Motorradfahrertreffpunkte, besonders von Motorradfahrern bevorzugte Gasthäuser usw. mit.

Ich möchte eine Liste dieser Treffpunkte aufstellen und gelegentlich in der Ballhupe veröffentlichen. Im voraus „Danke“!

Klaus Schumacher

Zeitungsausschnitte

Bitte schicken Sie uns Zeitungsausschnitte aus lokalen Zeitungen, die irgend etwas mit dem Motorrad zu tun haben.

Besonders wichtig sind auch Ausschnitte mit Pressetexten, die von uns stammen. Nur so können wir feststellen, wer unsere Texte druckt und eventuell reagieren.

Ebenso interessant sind natürlich Berichte über BVDM-Veranstaltungen und Veranstaltungen unserer Vereine.

Wenn es möglich ist, schicken Sie uns die Originalausschnitte, Kopien von Zeitungen lassen sich kaum noch mal kopieren und das kann zur schnellen internen Information wichtig sein.

BVDM-Geschäftsstelle, Klaus Schumacher
Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

sucht dringend Mitglieder, die bereit sind, aktiv an der Verbandsarbeit mitzuwirken.

Bitte informiert uns über Eure Interessengebiete und Eure Vorstellungen über eine aktive Zusammenarbeit.

Bernd Karrasch
Sander Str. 198, 5060 Berg. Gladbach 2

Neue Anstecknadeln!

Anstecknadel mit dem BVDM-Emblem, Grundfarbe blau, Signet silber, Ø 10 mm für 3,- DM/Stück lieferbar.

Einzelbestellungen gegen 3,50 DM in Briefmarken (3,- DM + 0,50 DM Porto). Größere Mengen für Clubs gegen Rechnung.

BVDM-Geschäftsstelle, Klaus Schumacher
Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4

Unser Helmaufkleber

Wir haben diesen Helmaufkleber auf unseren Veranstaltungen und auf der Ifma bereits an ca. 10.000 Motorradfahrer kostenlos verteilt.

Damit jeder Motorradfahrer die Möglichkeit hat, den Aufkleber auf einfache Weise zu erhalten, bieten wir den Aufkleber interessierten Motorradhändlern zum Selbstkostenpreis an. Wir erwarten allerdings, daß der Aufkleber kostenlos abgegeben wird.



Motorradhändler, die diesen Service ihren Kunden anbieten möchten, bestellen Helmaufkleber bei der BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4. Tel. 06128/86891. 100 Stück kosten 12,- DM.

Die Mitglieder sind aufgefordert, „ihren“ Motorradhändler auf diese Möglichkeit aufmerksam zu machen.

Klaus Schumacher
Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4

Vereins- und Clubzeitungen

Viele Vereine und Clubs haben eine eigene Zeitung. Um den Gedankenaustausch innerhalb des BVDM zu verbessern, bitte ich darum, mir je ein Exemplar der Zeitung zu schicken.

Als Gegenleistung werde ich gelegentlich Informationen schicken, die bei mir eingehen und vor allem Ihre Zeitung in den Presseverteiler des BVDM aufnehmen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch mal daran erinnern, daß der BVDM immer noch nach einem Pressereferenten sucht. Gebraucht wird kein „rasender Reporter“, sondern jemand, der Presseveröffentlichungen darauf hin abklopft, ob sie für unsere Arbeit interessant sind, evtl. eine Reaktion erforderlich ist oder ein Informationsdefizit abzubauen ist.

Dazu könnte der Informationsaustausch mit den Vereinszeitungen kommen.

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, schreiben Sie, oder rufen Sie an. Neben etwas Interesse an der Pressearbeit sollten Sie mit der Schreibmaschine umgehen können. (Denn leider wurde nicht jedem eine leserliche Handschrift in die „Wiege gelegt“).

Klaus Schumacher

Porto sparen

Fotokopien können als Drucksachen verschickt werden, bei 20 gr. 0,30 DM billiger. Umschläge zum Einstecken erhalten Sie bei der Geschäftsstelle.

Wenn Sie Ausschreibungen, Einladungen ect. verschicken wollen, fragen Sie die Kundenberatung der Post nach der günstigsten Versandart.

Manchmal bietet sich auch die Gelegenheit, von der Geschäftsstelle solche Drucksachen mit versenden zu lassen. Bitte anfragen!

Klaus Schumacher

Reifen-Info

Wie bekannt ist, wird die YAMAHA XJ 900 in der Erstausrüstung mit dem Pirelli-Reifen 120/90 V18 TL MT 28 ausgeliefert. Die XJ 900 ist damit das erste japanische Motorrad, das mit einem europäischen Reifenfabrikat ausgestattet ist.

Wie uns Mitsui mitteilte, ist der Reifentyp 120/90 V18 Tubeless MT 28 von der derzeit von der Fa. Pirelli anberaumten Umtauschaktion ausgeschlossen.

Die Pirelli AG betont, daß die Qualität des Reifens in jeder Hinsicht einwandfrei sei.

Wer macht mit?

Leute aus dem Einzugsbereich von Essen für die Standbesetzung auf der Motor Show '83 vom 26.11. bis 04.12.1983 gesucht.

Wir wollen dort über Motorradfragen informieren und zwar einmal den Motorradfahrer und zweitens den Nichtmotorradfahrer. Der Nichtmotorradfahrer soll in der Form angesprochen werden, wie wir es schon mit bestem Erfolg am „Tag des Motorradfahrers“ getan haben.

Die meisten Leute werden an den Wochenenden gebraucht, einige aber auch an den Wochentagen.

Also, wer eine Messe mal von der anderen Seite kennenlernen möchte, bitte melden. Zeit, um selbst auch alles zu sehen, was man sehen möchte, steht zur Verfügung.

Klaus Schumacher
Tel. 06128/86891 «868191»

Aktivitäten im BVDM

Da ich schon mehrmals von Mitgliedern des BVDM gehört und gelesen hatte, daß es zu wenig Veranstaltungen gäbe und nichts los sei, hatte ich mir gedacht, einer muß anfangen. So entschied ich mich, eine Bildersuchfahrt zu veranstalten. Ausschreibungen wurden geschrieben und an zahlreiche Clubs und Einzelmitglieder des BVDM verschickt.

Nachdem die Vorbereitungen abgeschlossen waren (Bilder machen, Strecke mehrmals abfahren, Fahrtunterlagen vervielfältigen, Pokale kaufen) konnte der 30. April 1983 kommen.

Es war herrliches Wetter, wie geschaffen für eine Bildersuchfahrt durch das Bergische Land und so hoffte ich auf zahlreiches Erscheinen.

Das Ergebnis: 8 Teilnehmer (einschl. Beifahrer). Wo waren alle die geblieben, die meinten es wäre doch nichts los?

Bei einem solchen Echo kann jeder die Lust verlieren, nochmals eine Fahrt zu veranstalten.

Frank Jokisch
(Einzelmitglied im BVDM)

Gasthäuser für Motorradfahrer:

Bikers-Rast – Der Gasthof wo Motorradfahrer willkommen sind.

Zum Hochkreuz 1, 5227 Windeck-Dattenfeld. Schlafsack-Übernachtung und Camping kostenlos. Tourenvorschläge im Bergischen Land kostenlos.

Landhaus Jausern in Österreich

A 5753 Saalbach 497 (Salzburger Land)
Tel. 0043-6541-7341. Als „Basislager“ für herrliche Alpenfahrten! 10% Nachlaß für Motorradfahrer.

Diese Tips sollen fortgesetzt werden. Wenn jemand Gasthäuser kennt, die ähnlich motorradfreundlich sind, bitten wir um kurze Mitteilung!

Die Redaktion

Ende einer Veranstaltung

Eine Veranstaltung ist nicht dann zu Ende, wenn der letzte Besucher gegangen ist.

Wenn alles wieder sauber und eingeräumt ist, geht die Suche nach den Sachen los, die irgendwer nicht zurückgegeben hat.

Es ist zwar nett, wenn man die Helfer- und Ordnerbinden z. Waschen mit nach Hause nimmt und dann gleich an die Geschäftsstelle schickt. Weil aber der größte Teil sowieso hier gewaschen wird, ist es besser, wenn alle ihre Armbinden am Ende einer Veranstaltung abgeben, dann werden auch keine irgendwo vergessen. Die Dinger sind ziemlich teuer und nicht als „Souvenir“ gedacht.

Also, entweder an die Geschäftsstelle schicken, oder zur JHV nach Xanten mitbringen.

Klaus Schumacher

Lieber Leser, die „Ballhupe“ hat ihr Gesicht verändert. Der weiße Rand rund um das Titelbild soll nach Aussage von Werbefachleuten unserem Nachrichtenblatt zu einem besseren Aussehen verhelfen. Wie denkt Ihr darüber?

Uns tut es gut, zu wissen, wie Veränderungen ankommen. Oder ist **keine** Reaktion immer mit „Ja“ gleichzusetzen?

Die Redaktion

„Raduno nazionale“

Um uns vom SFC Rur Inde ist es in den letzten Jahren ruhig geworden. Das liegt weniger am mangelnden Engagement, als an der Schreibfaulheit der Beteiligten.

Hiermit möchte ich uns all denen in's Gedächtnis zurückrufen, die uns gekannt haben und uns denen vorstellen, die inzwischen neu dazu gekommen sind. Genug der Einleitung, kommen wir zum Thema:

Anfang Mai fand in Buscate bei Mailand zum wiederholten Male ein Motorradtreffen statt. Die Besuche in den letzten Jahren hatten ein vielversprechendes Echo. Also machten wir uns auch diesmal auf den Weg; wir, d. h. 17 Mann vom SFC Rur Inde.

Manche zögerten nicht, bereits eine Woche vorher anzureisen und zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Der „Motoclub Buscate“ veranstaltet an einem Wochenende ein Oldtimertreffen und am nächsten Wochenende ein Internationales Treffen. Die Anreise gestaltete sich nach „Patchworkmanier“, hier ein Stückchen, da ein Stückchen. Nun, bis Freitagabend waren dann alle am Bestimmungsort angekommen.

Unser Afa mit seiner schwangeren Frau Annette mit dem Auto. (Die Ausnahmeregelung ist gerechtfertigt, oder?); Karlheinz und Elli mit dem Auto zwecks Ankupplung eines Anhängers zum Transport eines Oldies (auch okay) und nicht zu vergessen, Mister President ebenfalls vierrädrig. War es ein Sippen- oder ein Motorradtreffen?! Zum Trost, die anderen 12 waren wirklich mit dem Motorrad da, obwohl das recht oft vergessen wurde...

Wir, d. h. Ulrich, Frank, Otto, Anni und ich reisten als last, but not least, am Freitag an. Das Wetter spielte mit und wir kamen wirklich zügig voran. Für Ulrich und mich war es die erste Durchfahrt des St.-Gotthard-Tunnels. Vergeblich erwartete ich die Tunnelpsychose; eigentlich war es nur feucht, kühl und langweilig. Um 17.30 Uhr fuhren wir dann auf dem Treffensplatz an. Großes Getöse seitens der Buscater, weil Frank, Otto und Anni direkt wiedererkannt wurden.

Zur Begrüßung gab es ein gutes Schlückchen Vino tinto, nur vom Feinsten. Gleich danach

wurde ein riesiger Topf Spaghetti angesetzt und vor dem Verzehr tüchtig gewürzt mit viel Knobi und was sonst noch dazu gehört. Wir bekamen ein echt italienisches Aroma und dies sollte uns auch die nächsten Tage nicht verlassen. Als nächstes bekamen wir ein riesiges Kotelett mit extra sauren Mixed Pickles nach Art des Hauses. Diese Treffen-Küche lobe ich mir.

Nach und nach begrüßten wir dann die Kapazitäten des Buscater-Clubs und jedesmal entspann sich ein interessantes „Gespräch“. Mit Händen und Füßen wurde übersetzt, denn: ich nix sprechen italienisch, du nix sprechen deutsch.

Am anderen Morgen stand ein Tisch bereit mit einem Dutzend Pokale und wie uns dann mitgeteilt wurde, waren diese ausgesetzt für die Oldtimerrallye. Kaum die Kunde vernommen, fuhren draußen die Oldies an. Vorzugsweise Moto Guzzi aller Baujahre, liebevoll renoviert und mit Stolz vorgeführt. Zur Gruppe gehörte dann auch unser Karl-Heinz, stolzer Besitzer einer Horex 350 ccm, Baujahr 1952. Alles zusammen wirklich eine ansehnliche Truppe. Karl-Heinz hatte sich auch toll zünftig gekleidet, mit Antiklederjäckchen und schweren Schnallen-Stiefeln (sieht er nicht fesch aus?). Nun war es nicht damit getan, die kostbaren Altertümer bestaunen zu lassen. Die mußten auch alle noch eine Fahrt rund um das Dorf durchhalten. Nur wer nach den 20 Kilometern in das Ziel einfuhr, kam in die Pokalwertung. Schummeln ging nicht, weil alle Fahrer unterwegs Kontrollstempel holen mußten. Zur Entschädigung gab es aber an jeder Kontrolle Freivino, jede Menge. Natürlich wollten wir diese Fahrt gesehen haben und mischten uns dazu, umwieselt von den Oldies in allen Tonlagen. Mein Favorit war ein greiser alter Herr auf einer Renn-MG, die mit einem tierischen Getöse von dannen zog. Er mit Zwirbelbart, im Uralt-Leder und Cromwell-Pott sah die Sache sehr ernst. Fuhr er, war alles okay, nur bei Start und Stop mußte ihm ein Kumpel auf bzw. von der Maschine helfen. Tatsächlich gelangten alle wohlbehalten in's Ziel. Jeder fuhr ein, keiner wurde geschoben, wie es auch schon passiert sein soll.

Kurze Zeit später bei der Pokalvergabe (Bewertungskriterien unbekannt, aber konfus) bekam Karl-Heinz einen riesigen Pokal und unser Renn-MG-Special trug natürlich auch einen tollen Topf heim.

Das Wetter verschlechterte sich zusehends. Aber als wir hörten, daß uns zu Ehren die Pforten des MV-Museums in Gallarate geöffnet würden, saßen wir natürlich geschlossen auf und fuhren im strömenden Regen dorthin. Ziemlich frustriert warteten wir vor dem Museum eine Stunde lang auf Einlaß. Ein verschüchtertes Frauchen versprach zwar immer, daß der Hüter des Schlüssels gleich kommen müßte, aber nichts tat sich. Also fuhren wir erst mal in verknittelter Stimmung zurück.

Abends folgte dann ein gemütliches Zusammensein, so gemütlich, daß bald eine Batterie leerer Flaschen auf dem Tisch stand. Hier schieden sich dann auch die Geister unseres Clubs. Die einen folgten dem Weingeist auf seine alkoholische Spur, die anderen dem Erzählg Geist.

Und wiederum eine Menge Pokale, diesmal für die internationalen Gäste. Wir mußten bis zuletzt warten – wie spannend –, erhielten dann aber auch das tollste Ding. Auf einer Marmorplatte stand eine in Bronze gegossene Moto Guzzi, dahinter ein Trümmer Travertin, auf dessen Spitze sich eine weibliche, wenig bekleidete Figur räkelte und eine Schale, groß wie eine Puddingschüssel, balanciert. Unser Robert ging in die Knie, als er sich das Monstrum lässig schnappen wollte, tja, alles massiv! Eine Wägung ergab 19 kg. Nun war es wiederum gut, daß der SFC-Bagagewagen dabei war, denn auf dem Motorrad wäre der Transport des Pokals unmöglich gewesen.

Der Sieg mußte erst einmal begossen werden. Auch Leute, die wir als recht wortkarg kennen, wurden gesprächig und bereit, deutsche Volkslieder zur allgemeinen Belustigung zu schmettern. Zu vorgerückter Stunde ließen wir dann die Weingeister zurück, weil wir den Sonntag auch noch „klar“ erleben wollten.

Leider war auch dieser Tag total verregnet und die geplanten Ausflüge fielen aus. Allerdings versuchten wir es nochmal mit dem Museum. Und siehe da, es wurde uns Einlaß gewährt. Die Fahrt durch den Regen wurde voll entschädigt. Das Museum ist zwar klein, aber fein. Zwei ältere Herren vertonten uns, nicht ohne Stolz, die notwendigen Daten.

Die Rückreise am Montag bescherte uns schönes Wetter, und alles verlief bestens. Nur an Franks Kawa machte sich das Zündkabel selbständig und er stand eine Stunde auf der Ver-

mißtenliste. Zum Ausgleich fuhr Robert an einem Autobahnkreuz in die falsche Richtung und sorgte bei den anderen für 20 Minuten Zwangsaufenthalt. Zuguter Letzt schmiss noch ein Riesenbaby von Tankwart den Tankrucksack von Frank auf die Erde, obwohl dieser eigentlich noch mit dem halben Reißverschluß befestigt war. Ergebnis war ein völlig zerrissener Reißverschluß; so ein Ärger.

Aber mein Bericht soll nicht pessimistisch enden. Unvergessen sind die Alpen, der Lago Maggiore und die gute Stimmung der Truppe, die bei der Wirtin einquartiert war, die Otto als Stubenältestem einen dicken Kuß aufschmatzte. Genau diese Gruppe plante auf der Rückfahrt schon die nächste Reise. Ich kann es kaum abwarten.

Doris Breuer

1. Touristikfahrt MC-Geist-Wadersloh

Vielleicht war es das schöne, sonnige Frühlingswochenende, oder der Reiz etwas Neues auf dem Motorrad mitzuerleben, was die 32 Teilnehmer dazu bewog mitzufahren. Am Start waren nicht nur BVDM-Einzelmitglieder, sondern auch kleine Abordnungen vom MFG Köln, MC Sauerland und E.T.L., sowie einige Leute aus dem heimischen Raum. Überraschend war die Zahl der „Neuen“, denen der Fahrleiter des MC Geist fachkundige Antworten auf ihre „Spezialfragen“ im Bezug auf die Fahrt geben konnte. Innerhalb einer Startzeit von zwei Stunden, schwärmte das Motorradvolk in alle Richtungen, zu den gekennzeichneten Standorten aus.

Am Standort angekommen, galt es aus dem erstellten Bilderkatalog, die betreffenden Bilder herauszufinden und auf einem Antwortbogen schriftlich einzuordnen. Es konnten zwischen 0-6 Bilder am „Ort“ vorhanden sein und dieses Spiel mußte ca. 20 mal wiederholt werden. Gute Laune war auch vorhanden, die sich so ausdrückte, daß ein Sportsfreund seinem abfahrenden Moto-Guzzi-Kumpel zurief: „Hubert, mach nicht so lange Pausen, das Öl wird kalt“. Das Motorrad hatte etwa vier Stunden keine Gelegenheit dazu. Am Standort spielten sich interessante Szenen ab, während die eine Gruppe aufgeregt hin und her laufend, bei jedem gefundenen Bild Luftsprünge machte,

schaute die zweite Gruppe in Ruhe mit Kennerblick umher, sah, notierte und verschwand.

Mittlerweile stellten sich auch Fehler in den Unterlagen ein. Zwei Sockelsteine, die nahe zusammen standen, waren acht Tage vor Veranstaltungsbeginn zu einer Bank geworden. Allerdings mit einigen Verrenkungen waren die Steine zu identifizieren. Ein wenig geschlaucht kehrten die Teilnehmer zurück und fanden in dem zum Jahreswechsel fertig gestellten Clubhaus nicht nur einen gemütlichen Platz, sondern auch einen kleinen Imbiss vor. Während der Auswertung der Unterlagen diskutierten oder fachsimpelten verschiedene Gruppen über nicht gefundene Bilder, oder halt über's Motorrad. Die Sonne stand schon tief vor'm Clubhaus, als vor den versammelten Touristikfahrern die Siegerehrung vorgenommen werden konnte. Am Erfolgreichsten war Frank Jokisch mit seiner Begleiterin Brigitte, die den ersten und dritten Platz belegten. Der Bildersuchexperte Roland Schicks kletterte auf Rang zwei. Beachtenswert die Leistung des 100 ccm Zündappfahrers Uwe Conrady, der allein schon eine Anfahrt von 150 km hatte, auf den vierten Platz. Den schönen fünften Pokal konnte Friedrich Schopelmann vom E.T.L. in Empfang nehmen. Alles in allem eine gelungene Premiere des Veranstalters und einigen an Erfahrung reicheren Touristikfahrern.

Edgar M.

Kurzbericht

Leverkusen: Wenig Anklang fand die von den Einzelmitgliedern des BVDM, Jokisch-Schick ausgearbeitete Bildersuchfahrt, obwohl scharnweise Motorradfahrer unterwegs waren. Es stellt sich die Frage: „Wo sind sie geblieben?“ Denn nur acht Teilnehmer nahmen die Gelegenheit wahr. Sieger wurde eine Beifahrerin aus Köln.

Soest: Viel Andrang herrschte am Nennungswagen des Slalom-Veranstalters AMC Soest, in den Klassen für Motorräder über 350 ccm. Die Ursache war die starke Sportfahrerriege des MC Sauerland, sowie einige Ehrgeizige, die eine schnelle Runde fahren wollten. Tagessensation war, daß sich der Allroundfahrer Ottmar Bonge (Honda CBX 550) von seinem Clubkollegen M. Ullrich (Yamaha XT 500), um eine zehntel Sekunde geschlagen geben mußte.

Edgar M.

Auf zur Paßfahrt!

Unser Sportwart Frank hatte vor wenigen Wochen obigen Slogan kreiert und uns vom SFC Rur-Inde aufgefordert, ihm mehr oder weniger unauffällig zu folgen.

So taten wir uns dann mit zehn Personen zusammen und beschlossen, ein langes Wochenende in den Dolomiten zu verbringen. Nach langem zermürendem Warten, ob die Pässe dort frei sind oder nicht, fanden wir uns dann Mitte Juni an einem Donnerstag Morgen zusammen: Otto und Anni, Paul-Josef und Dagmar, Robert und?, Frank, Ulrich und ich. Das sind doch nur acht, ach so, Afa sagte früh morgens um 5.00 Uhr ab, weil bei seiner Annette die Wehen eingesetzt hatten. Viel zu früh übrigens, wer ihr der gedankenlosen Planung schelten will. Nun gut, auf ging es. Runter über Frankfurt – heißer Asphalt –, Ulm, Kempten nach Pfronten. Dort, nach einem guten Mittagessen (der Körper braucht auch das) kühlte der Asphalt in einem kurzen, heftigen Regen ab und schwitzend zwängten wir uns wieder in das Leder. Auf die Frage an den nächsten Tankwart, wie weit es bis zur Grenze wäre, antwortete er lässig: „500 m“. Dann, nichts wie rüber in's schöne Österreich in Richtung Reutte. Bis hierher tat sich noch nichts Besonderes. Aber dann, plötzlich, sieht man Wolken, nee, das sind keine Wolken. Das ist Schnee oben auf den Bergen, die wir Flachlandtiroler schmerzlich vermissen, und die ich in Gedanken umarme. So oft bekomme ich diesen Anblick schließlich nicht geboten.

Nun, gemächlich fuhren wir dann über den Reschenpaß (1508 m). Der erste Paß lag hinter uns und sichtliche Enttäuschung in der Truppe. Das soll ein Paß sein?

Die Abfahrt nach Samnaun verpaßten wir und damit auch die billigen Zigaretten. –

Die Gegend blieb österreichisch, obwohl wir schon in Italien waren. Wie wir uns belehren ließen, sind die Leute dort knatschig, wenn man sie als Italiener bezeichnet. Na gut, jedem das Seine. Am späten Nachmittag trafen wir dann in Latsch ein, 30 km vor Meran. Hier war vor

einer Woche ein schreckliches Unwetter niedergegangen. Die Etsch war mitten durch das Dorf geflossen und überall hatte der Fluß seine Spur hinterlassen. Sogar die Straßen waren in der Mitte längs aufgerissen und in der Tiefe konnte man den nun zum Bächlein geschrumpften Fluß sehen. In manchen Gärten lagen noch die Berge von Sandsäcken und an den vormals weiß gestrichenen Hauswänden konnte man den Wasserstand der letzten Woche sehen.

Unsere Wirtin, die Anna, war von Frank informiert worden und hatte gerade noch vier ihrer sechs Fremdenzimmer frei. Laß mich rein, Anna, laß mich raus. Ihr Mann, seines Zeichens Feuerwehrhauptmann in Latsch hatte beschlossen und auch durch einen öffentlichen Aushang kundgetan, daß das Fronleichnamsfest auf den Sonntag verlegt war. Oft war er wegen dringender Vorbereitung der „apré Prozession“ sprich, des sonntäglichen Umtrunks unterwegs. Zur Begrüßung gab es 1, 2, 3 . . . Fläschchen Vino tinto. Das kommt mir doch irgendwie bekannt vor.

Nachdem das Koffertragen und Großreinemachen vorbei war, schleppte uns Frank durch eine Apfelplantage, 3 km weit zu einer Jausenstube, wohlgemerkt: zu Fuß!

Die Stube lag idyllisch mitten im Wald und glänzte durch ein paar grob gezimmerte Bänke und einem leckeren Bier im Ausschank. Der Jausenwirt grillte Haxen und Hähnchen am laufenden Band und köchelte nebenbei eine kräftige Gulaschsuppe. Damit Ihr nicht meint, nur Essen reißt mich vom Hocker, schnell zum nächsten Tag.

Frühmorgens gingen wir schnell zum Metzger und holten Grillfleisch u.s.w., damit der Abend gesichert war. Ja, gleich sage ich keinen Ton mehr vom Essen!

Wir schwangen uns dann auf die Kisten und fuhren gen Meran. Von dort aus nach Völz in schwindelnder Höhe (die Straße führt weiter zur „Seiser Alm“) und dann mit 16% Gefälle runter nach St. Ulrich, welches mein Gemahl spontan als sein lange verlorenes Dorf wieder erkannte. Obwohl er kein Heiliger ist.

Von dort ging es zum Grödnerjoch (2137 m), hier Passo di Gardena genannt. Zu Füßen des Jochs warnte uns ein Tankwart vor einer Sperrung zwischen 14.00 und 16.00 Uhr zwecks Gebrauch durch den „Giro d'Italia“. Es war aber

erst 13.30 Uhr. Dann nichts wie rauf auf das Joch. Gesagt, getan. In unendlich vielen Spitzkehren schlängelte sich die Straße hinauf, erst unter schattigen Bäumen hindurch und schließlich in praller Sonne durch den Schnee. Mann, halt mich fest. Das ist Schnee, so viel haben wir hier bei uns den ganzen Winter über nicht gesehen.

Und das Schönste waren die vielen Zuschauer. Rechts und links der Straße, an allen Kurven hatten unsere Italiener ihre Campingausrüstung ausgebreitet, ihre Liegen und Hocker, den Kocher und den Grill. Viele applaudierten uns zu, waren wir doch wirklich die letzten Privaten, die die Strecke auf ihre Befahrbarkeit kontrollierten. Sie war befahrbar, und wie. Phantastisch, die Ausblicke und Rückblicke auf die vielen Kehren, die hinter uns lagen. Nach einer kurzen Pause auf dem Scheitelpunkt, ging es bergab. Wir wollten über das Sellajoch zurück. Otto, bzw. seine Susi, machten uns einen dicken Strich durch die Rechnung. Seltsam, seine Anni ist doch immer so brav. Die Susi qualmte fürchterlich nach vorne heraus. Auf der Landkarte sah es nach Cortina d'Ampezzo so nahe aus; und dort mußte es doch auch eine Werkstatt geben. Nun ja, dazwischen lagen noch der Valparolapaß (2192 m) und der Falzarego- paß (2117 m).

Beide Pässe waren herrlich leer. Das ganze Volk trieb sich auf dem Grödnerjoch herum. Nun, auf den Giro mußten wir verzichten, aber diese beiden Pässe entschädigten dafür. Ganz selten mal Gegenverkehr, leider auch keine Zuschauer. Nach Cortina runter qualmte die Susi ständig vor sich hin, hatte auch noch Schluckbeschwerden und äußerte ihren Unmut mit herrlichen Fehlzündungen. Ottos Gedanken in diesen Minuten hätten mich sehr interessiert!

Wir erreichten Cortina und fanden auch eine Hinterhofwerkstatt für alle Marken.

Der Maestro hatte eine Campari-Schlägermütze auf und sprach sogar einige Brocken deutsch. Otto erklärte ihm, was Sache ist und Maestro meinte, Motor muß nach unten raus. Otto erklärte ihm nochmal, was Sache ist, denn Ventildeckel geht nach oben raus. Maestro schaltete auf stur und verzog sich grollend. Otto schaltete auf stur und begann selbst, die Ventildeckelschrauben zu lösen. Das muß Maestro überzeugt haben, denn er zog sich noch weiter zurück, ward nicht mehr gesehen und erschien aber nach einiger Zeit wieder auf der

Bildfläche. Man sah ihm seine Anstrengungen an: Maestro hatte Suzuki-Buch gelesen. Die Kappe saß – mit dem Camparschild nach hinten – tief im Nacken und auf seiner Nasenspitze prangte eine Brille. Er blickte in die Runde und uns allen über den Rand seiner Brille tief in die Augen und meinte, daß der Motor drin bleibt. So, So?

Das nenne ich fair. Augenblicklich fing er an, unter den Augen eines immer nervöser werden den Ottos und einer aufgelösten Anni, mit flinker Hand zu hantieren. Der Ventildeckel war dann ab und die Dichtung deutlich nach innen gequetscht. Eine exakte Messung ergab außerdem, daß der Ventilkopf nicht ganz plan geschliffen war. Wahrscheinlich war einmal zu „liebervoll“ eingestellt worden. Ein Hoch auf die Werkstatt der letzten Inspektion!

Maestro hatte die Dichtung nicht. Er fuhr schnell zum Kollegen, während Otto sich mit zittrigen Fingern Schweißtropfen von der Stirn wischte. Wir unterstützten ihn in seiner schweren Stunde weniger mit Tat, jedoch mit viel Rat. Wir vermochten nicht, seinen Schmerz zu lindern. Auch ein Hinweis auf die vielen leeren Hotelzimmer in Cortina und die schönen Urlaubstage, die wir anhängen konnten, um auf den Maestro zu warten, wollten ihn nicht beruhigen. Nach 40 Minuten war unser Kumpel zurück und schwenkte ein Stück Isoliermatte. Nun verfolgten acht Augenpaare gespannt die Dinge, wie er daraus die passende Dichtung schnitzte. Als er fertig war, zwei Stunden später, – wußten wir alle, daß der Ventilkopf in besten Händen war. So exaktes Arbeiten hatten wir lange nicht gesehen und unserer Skepsis folgte Bewunderung. Maestro ließ sich nicht aus der Ruhe bringen. Auch permanent anwesende Italiener mit ihren Katanas und jeder mit einem nicht endenwollenden Redeschwall lenkten ihn nicht von seiner verantwortungsvollen Tätigkeit ab.

Der Hammer folgte, als er beide Seiten der Dichtung mit reichlich feuerroter Ferrari-Dichtungsmasse einstrich. Eine weitere Stunde später standen ein blaubelederter Otto und die Anni neben einer blauen Suzuki, die rund um ihren Ventildeckel eine herrliche dicke Wurst aus roter Dichtungsmasse trug. Spötter sollen lachen, haben wir auch reichlich getan, aber das Ding hält dicht, bis heute. Es geht das Gerücht um, daß das Motorrad passend zur Dichtungsmasse umgespritzt werden soll. Auffallend oft sprechen die beiden über neue Kombis.

Nach diesem Abenteuer, uns allen fiel ein Stein vom Herzen, warteten die Koteletts auf uns. Auf schnellstem Weg wollten wir zurück. Schnellster Weg heißt, retour zum Falzaregopaß, dann über das Pordoi joch. Das hieß auch, 33 Spitzkehren herauf und 27 herunter, alle mit Kopfsteinpflaster. Zum Glück hatte es nicht geregnet. Mit dem Pordoi hatten wir dann auch den Höhepunkt (2239 m) der Reise erreicht. Es war ein Genuß, die Straße, die Landschaft, die Berge und das Fahren ohnehin. Im Anschluß daran über den Karerpaß; jedoch, das war nix. Das vor einer Woche heruntergegangene Unwetter hatte so viel Geröll mit sich geschwemmt, daß dieser Paß noch gesperrt war. Das hieß für uns, über Moena auf großem Umweg nach Bozen, von dort nach Meran und Latsch. Um 22.30 Uhr waren wir zurück, ziemlich groggy. – Die Anna hatte jedoch den Grill warm gehalten und der Tag klang in wunderbarer Eintracht aus.

Am nächsten Tag, heiß und staubig, war Sendepause und wir erkundeten die Gegend zu Fuß.

Eine kleine Seilbahn brachte uns auf den St. Martin in 1700 m Höhe zum höchsten Aussichtspunkt auf das Tal. Der Tag verlief müßig, denn am Sonntag mußten wir wieder nach Hause.

Von Latsch aus in Richtung Brenner passierten wir erst noch den Jaufenpaß (2094 m). Meiner Meinung nach der gefährlichste, weil am wenigsten ausgebaute Pass der ganzen Fahrt. Oft war die Straße abgesackt. Eigentlich fanden wir keine Straße, sondern aneinander gereihte Schlaglöcher und Verwehungen. Langsam fuhren wir bergauf und dann hieß es Abschied nehmen von den Bergen. Der Brenner-tunnel (1375 m) war weniger attraktiv, doch jetzt hatten wir die Autobahn gepackt und düstern schnellstens nach Hause.

Alle Teilnehmer haben beschlossen, diese Fahrt zu wiederholen. Vielleicht können wir dann alle sechs Zimmer bei der Anna belegen. Außerdem müssen wir dringend noch mal hin, weil das Stilsferjoch (2757 m) und das Timmelsjoch (2500 m) noch gesperrt waren.

Eine Nachwehe hatte die Fahrt. Robert saß sie tapfer, aber weit unterlegen auf seiner 400er Kawce ab. Doch seit zwei Wochen hat er mächtig aufgeholt mit seiner neuen Moto Guzzi V 650. – Übrigens – die Guzzi ist ferrarirot!

Doris Breuer

Hallo Tourenfahrer im BVDM

Nach gerade beendetem Urlaub, der meine Frau und mich (XJ 650 / XS 1100) durch die BRD, Österreich, Italien, Jugoslawien und Ungarn führte, ist es uns ein Anliegen, Euch einen sehr interessanten Tourenfahrer-Wettbewerb nahe zu bringen, der sich wohltuend von anderen Wettbewerben unterscheidet und sich andererseits mit dem BVDM-Wettbewerb gut kombinieren läßt.

Es handelt sich um die sogenannte „Pfadfinder-Trophäe 1983“, die vom ARBÖ und PS (Motorradzeitung) veranstaltet wird. Diese Veranstaltung gibt es schon seit 1965, leider nimmt die Berichterstattung über diesen Wettbewerb in der PS immer weniger Raum ein, obwohl das Interesse der Mitfahrer ständig steigt. (1983 haben bisher ca. 180 Fahrer/innen genannt). Uns begeistert der Wettbewerb „Pfadfinder-Trophäe“ nun schon im 3. Jahr, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Wettbewerb setzt voraus, daß der Teilnehmer vor seinen Touren eine genaue Streckenplanung vornimmt, bzw. sich Informationsmaterial über sein genanntes Thema besorgt und dieses in seine Streckenplanung einbaut bzw. gedanklich verwertet. Weiterhin muß man etwas mit einem Fotoapparat umgehen können, da vom Teilnehmer, dem Motorrad, Startnummer und Ortstafel bzw. gesuchtem Objekt ein Kontrollfoto „geschossen“ werden muß. Besonderer Reiz liegt in dieser Sache, daß 3 Themen jährlich zur Wahl stehen. Man kann für ein einzelnes oder sogar für alle Themen nennen. Wir schätzen, daß ca. 70% der Fahrstrecke über Bundes- bzw. Landstraßen führen, um an die eruierten Punkte zu gelangen. Sehr oft durchfahren wir „Kuhdörfchen“ die wir wohl ohne „Pfadfinderei“ nicht kennengelernt hätten. Von den positiven Kontakten zur Bevölkerung mal ganz abgesehen, die man ja doch oft nach Wegen oder Objekten befragen muß.

Die Themen für 1983:

- I. Stehende Gewässer über 800m NN (Seehöhe)
- II. Bier-Brauereien, in denen 1982 noch gebraut wurde.
- III. Kirchen, Dome, Kathedralen über 1000 Jahre alt.



So soll ein Foto aussehen:
Deutlich erkennbar –
Fahrer ohne Helm, Ortstafel,
Kennzeichen u. Startnummer.
Foto: Krause-Wegner

Wertungsmodus in Kurzform:

Das Suchgebiet ist ganz Europa. Gewertet wird grundsätzlich die Luftlinie Startort (Wohnort) – Kontrollort, unabhängig von der wirklich gefahrenen Strecke. Pro 50 km Luftlinie = 1 Punkt. Die selbst gefertigten Wertungsunterlagen (Europakarte mit markierten Kontrollorten, Auflistung der angefahrenen Punkte und die numerierten K.-Fotos) sind termingerecht dem Fahrleiter ab Mitte November bis spätestens 1. Dezember 1983 zuzusenden.

Preise:

Jeder Teilnehmer, der die Fahrt gewertet beendet hat, erhält einen Ehren-Preis (Messing-Pokal mit Beschriftung). Der Gesamtsieger erhält den Wanderpokal des ARBÖ, der sich nun

seit 1965 in Umlauf befindet. Zudem gibt es in der Regel für den Sieger einen wertvollen Sachpreis, für die Gruppensieger und nächstplatzierte sehr schöne Pokale. Damen-Wanderpokal für Selbstfahrerinnen gibt es natürlich auch! Also ist für jeden Teilnehmer etwas dabei.

Genannt werden kann für dieses Jahr noch bis zum 30. September '83 bei **Fahrtleiter des ARBÖ, Max Hollinger, Gruber Str. 65 A 4020 Linz/Donau.**

Nenngeld pro Thema 150 Ö\$ (ca. 20,— DM), danach wird die Startnummer und die Nennbestätigung umgehend zugeschickt. Das Geld bitte in Ö\$ passend in Briefumschlag an den Fahrtleiter senden, da Schecks und Überweisungen wegen der Gebühren nicht angenommen werden können!!

Die komplette Ausschreibung für 1983 wird gegen Rückumschlag ebenfalls verschickt, ebenso das Nennformular. Die Verleihung der Preise wird immer im kommenden Jahr in Adnet/Nähe Salzburg, in Verbindung zum GP von Österreich oder einem EM-Lauf durchgeführt.

Dieser Abend dauert meist bis zum frühen Morgen, da die Teilnehmer natürlich sehr viel „Benzin palavern“ und ihre Fotomappen und Anekdoten zum Besten geben.

Wir hoffen bzw. würden uns freuen, den einen oder anderen Tourenfahrer aus dem BVDM neugierig gemacht zu haben und ihn vielleicht als neuen „Pfadfinder“ einmal irgendwo in Europa zu treffen bzw. einmal in Adnet zu sehen.

P.S. Die Nennung und die Themen für 1984 können i.d.R. schon ab Dezember '83 angefordert werden.

Dietmar und Traudl Krause-Wegner

Einheiten im Meßwesen

Korrektur zum Beitrag in der Ballhupe 2/83
Sicherlich löste vorstehender Beitrag bei vielen unserer Leser verständnisloses Kopfschütteln oder begründete Heiterkeit aus. Haben es doch Schriftsetzer und Korrekturleser verstanden, genau im Kernpunkt der Ausführungen Druckfehler einzubauen, die das Ganze als unverständlich und banal erscheinen lassen. War es die Absicht des Autors, seinen

Lesern zu zeigen, daß es im Grunde genommen recht einfach ist, die Zusammenhänge zu verstehen, so ist es gelungen, diese Absicht in ihr genaues Gegenteil zu verkehren. Dank also demjenigen Leser, der nun immernoch dazu bereit ist, sich diesem Thema zuzuwenden und die letzte Ballhupe nochmal hervorzusuchen um dann anhand des nachfolgenden Textes Fehler zu erkennen und an ihnen zu lernen.

Die ersten neun Zeilen der rechten Spalte auf Seite 18 sollten als Tabelle gesetzt werden: Denken Sie sich bitte senkrechte Linien zwischen den Bezeichnungen der Kopfleiste nach unten führend, hier nachträglich nur in zickzack-Form einzutragen. In der Kopfleiste werden unterteilt die Spalten „laufende Nummer“, „Bezeichnung“, „Formelzeichen“, „Maßeinheit“
Hinter laufende Nr. 1 liest man die Bezeichnung „Länge“. Das Formelzeichen für eine Länge kann ein jeweils kleines „l“ oder „s“ oder „r“ sein. Verwendet man das kleine „l“ muss es sich deutlich unterscheiden von den großen „l“ (wie IDA) in den Zeilen 4 und 6. Dann fehlt in Zeile 1 die Angabe für die Maßeinheit der Länge. Dort müsste eingetragen sein „m (Meter)“. Das ist wichtig, denn der Leser sieht daraus, daß er die Maßeinheit „m“ für die Länge nicht verwechseln darf mit dem Formelzeichen für Masse, ebenfalls „m“. Siehe hierzu Zeile 2 der Tabelle.

Weiter ab Zeile 23: Dort wird der Bruch m/s (Meter pro Sekunde) durch eine Zahl s (Sekunde) geteilt. Das schreibt man besser so: m/s /s. Unter Anwendung der Regel der von uns allen so geliebten Bruchrechnung „Ein Bruch wird durch eine Zahl geteilt, indem man den Nenner des Bruches mit der Zahl malnimmt“ ergibt sich daraus die Maßeinheit für die Beschleunigung: „Meter pro Sekunde mal Sekunde“ (m/s · s). Und daraus ergibt sich dann „m/s² (Meter pro Sekunde hoch zwei). Welcher Teufel den Setzer geritten haben mag, als er in den Zeilen 24 und 31 hinter die Hochzahl „zwei“ noch einen völlig sinnlosen Bruchstrich und darüber hinaus noch eine völlig sinnlose „drei“ als „Nenner“ dieses Bruches zu setzen, das mag nur er selbst herauszufinden suchen. Letztlich hat jeder Mensch das Recht, seine eigenen Fehler zu machen, nur ist es in diesem Falle so, daß so ein Fehler, durch seine viel tausendfältige Verbreitung recht unangenehm für alle Beteiligten ist.

Wer nun noch Lust hat, der möge die weiteren Ausführungen zu dem an sich doch aktuellen Thema zur Kenntnis nehmen. Immerhin soll erklärt werden, was es mit den neuen Kilowatt anstelle der alten Pferdestärken und mit den neuen Newtonmeter anstelle der alten Meterkilopond oder der noch älteren Meterkilogramm auf sich hat. Und möge dabei der Druckfehlerteufel seine Finger aus dem Spiel lassen.

EMS

Anmerkung des Setzers:

Um die Satzskosten so niedrig wie möglich zu halten, wird der Satz der Ballhupe auf einem einfachen Fotosetzgerät hergestellt.

Bei diesem Gerät sind die „hochstehenden Ziffern“ nur als Bruch (z.B. $\frac{2}{3}$ oder $\frac{3}{4}$) zu setzen. Aufgabe des Korrektors ist es, Fehler zu erkennen und rot anzustreichen. (Nicht nur Kommata). Diese und andere Fehler werden dann bei der Korrektur beseitigt.

Fortsetzung aus Ballhupe 2/83

Wirkt eine Kraft (F) entlang eines Weges (s), spricht man von mechanischer Arbeit (W). Mathematisch ausgedrückt ist

$$\text{Arbeit} = \text{Kraft} \times \text{Weg}$$

$$\boxed{W = F \cdot s} \quad \text{in Nm (Newtonmeter)}$$

Die Maßeinheit für die Arbeit ist das Newtonmeter. Auch das ist schlecht auszusprechen und führt zu Verwechslungen mit der Maßeinheit für das Drehmoment. Deshalb wurde festgelegt, daß die Maßeinheit für die Arbeit mit „Joule“ (J) benannt wird.

$$1 \text{ Nm} = 1 \text{ J}$$

Setzt man die Arbeit (W) in ein Verhältnis zur Zeit (t), entsteht der Begriff „Leistung“ (P).

$$\boxed{P = \frac{W}{t}} \quad \text{in Nm pro Sekunde}$$

Die eigentliche Maßeinheit für die Leistung ist das $\frac{\text{Nm}}{\text{s}}$

Weil das so umständlich auszusprechen ist, nennt man sie zu Ehren des Erfinders James

Watt schlicht „Watt“ (W)

$$1000 \text{ W} = 1 \text{ kW}$$

$$\boxed{1 \frac{\text{Nm}}{\text{s}} = 1 \text{ W}}$$

Von Geschwindigkeit (v) spricht man, wenn eine Wegstrecke (s) in ein Verhältnis zur benötigten Zeit (t) gesetzt wird:

$$\boxed{v = \frac{s}{t}}$$

Geschwindigkeit = Weg/Zeit

Da man aber die Formel zur Berechnung der mechanischen Leistung auch so schreiben kann,

$$\boxed{P = F \cdot \frac{s}{t}}$$

kann man auch schreiben

Leistung = Kraft $\times$ Geschwindigkeit

$$\boxed{P = F \cdot v}$$

Die elektrische Leistung (P) errechnet man, indem man die el. Spannung (U) mit der el. Stromstärke (I) multipliziert. Die Maßeinheit für die el. Leistung ist ebenfalls das Watt (W)

$$P = U \cdot I$$

Wenn die Formel

$$\text{Leistung} = \frac{\text{Arbeit}}{\text{Zeit}}$$

richtig ist, so muß auch die Kombination

$$\text{Arbeit} = \text{Leistung} \times \text{Zeit}$$

richtig sein.

So ergibt sich die Formel zur Berechnung der el. Arbeit:

$$W = P \cdot t$$

P in Watt

t in Sekunden

W in Wattsekunden (Ws)

$$1 \text{ Ws} = 1 \text{ J}$$

Mechanische Arbeit und elektrische Arbeit lassen sich direkt miteinander vergleichen!

$$1 \text{ Nm} = 1 \text{ Ws} = 1 \text{ J}$$

Gebräuchlicher ist allerdings eine Maßeinheit für die Arbeit, bei der die Leistung in Kilowatt (kW) mit der Zeit in Stunden (h) malgenommen wird, die „Kilowattstunde“ (kWh).

$$1 \text{ kWh} = 3\,600\,000 \text{ J}$$

Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, daß auch die Wärmearbeit = Wärmeenergie (Energie ist gespeicherte Arbeit) in Joule (J) ausgedrückt wird.

Beispiel: Die in 1 kg Kraftstoff gespeicherte Wärmeenergie beträgt rund 41 860 000 J = 41 860 kJ (Kilojoule) = 11,63 kWh (Kilowattstunden). Davon setzt man ein Viertakt-Otto-Motor etwa 25% in Bewegungsenergie um, an seinem Kubelwellenzapfen gemessen. Von der Kurbelwelle über das Getriebe und die Hinterradkette und die Radlager geht noch einmal einiges von dem Wenigen, was übrig blieb, verloren.

Ein Beispiel dazu aus der Praxis:

Um mit einer 250er Kawasaki auf ebener Strecke 80 km/h fahren zu können, braucht man eine Motorleistung von etwa 5 kW. Für eine Strecke von 100 km benötigt man bei dieser Geschwindigkeit 1,25 Stunden. Die auf dem 100 km langen Weg erbrachte und zu bezahlende Arbeit errechnet sich aus Leistung $\times$ Zeit, also $5 \times 1,25 = 6,25$ kWh.

Die Maschine verbraucht jedoch auf diesem Wege erfahrungsgemäß 4 l Kraftstoff. Jeder Liter wiegt 0,75 kg. Es wurden also $4 \times 0,75 = 3$ kg Kraftstoff verbraucht. Dieser hat einen Heizwert von 11,63 kWh/kg, also insgesamt $3 \times 11,63 = 35$ kWh. 35 kWh entsprechen 100% dem Motor zugeführter Energie, 6,25 kWh entsprechen 17,9%!!

Von einem Drehmoment spricht man immer dann, wenn eine Kraft (F) auf einen Hebelarm (L oder r) wirkt. Dabei wird die Länge des Hebelarms vom Drehpunkt des Hebels bis zum Angriffspunkt der Kraft gemessen.

$$M = F \cdot r \quad \text{in Nm}$$

M = Drehmoment in Nm

F = Kraft in N

r = Hebelarm in m

Wird ein Drehmoment bestimmter Höhe über eine Welle auf einen Hebel übertragen, wirkt am Ende dieses Hebels eine Kraft, die sich nach der Formel errechnen läßt:

$$F = \frac{M}{r}$$

F = Kraft in N

M = Drehmoment in Nm

r = Hebelarm in m

Die Richtung der Kraft am Hebelarm bestimmt die Drehrichtung des Drehmoments. So unterscheidet man linksdrehende und rechtsdrehende Momente.

Greifen an einem Hebelsystem mehrere Kräfte an, gilt folgende Regel:

Am Hebel herrscht Gleichgewicht, wenn die Summe der linksdrehenden Momente gleich der Summe der rechtsdrehenden Momente ist.

Ungleichgewicht an einem Hebelsystem führt zu einer Bewegung (aus dem Zustand des Stillstandes heraus) oder zu einer Bewegungsänderung (Beschleunigung, Verzögerung).

Erläuterungen zu Spalte „Maßeinheiten“ der Tabelle auf Seite 23

Zu Zeile 4:

1 daN = 10 N, etwa 1 kp

Zu Zeile 5:

kJ = 1000 J

1 kWh = 3 600 000 J

1 J = 0,0002389 kcal

1 kcal = 1000 cal = 4 186 J

Zu Zeile 6:

1 Kw = 1000 W

1 kW = 1,36 PS

1 PS = 0,735 kW

Zu Zeile 7:

1 mV = 0,001 V

1 kV = 1000 V

Zu Zeile 8:

1 mA = 0,001 A

Zu Zeile 9:

1 Kiloohm = 1000 Ohm

1 Megaohm = 1 000 000 Ohm

Zu Zeile 11:

1 g = 0,001 kg

1 mg = 0,000001 kg

1 t = 1000 kg

1 Mt = 1 000 000 t

Zu Zeile 12:

1 m/s = 3,6 km/h

1 km/h = 0,28 m/s

TABELLARISCHE ZUSAMMENSTELLUNG

Nr.	Benennung	Formelzeichen	Maßeinheit
1	Länge	l	
	Wegstrecke	s	m, km, dm, cm, mm
	Durchmesser	d	
	Halbmesser	r	
2	Flächeninhalt	A	m ² , mm ² , cm ² , dm ² , a, ha, km ²
3	Rauminhalt	V	m ³ , mm ³ , cm ³ , dm ³ , l
4	Kraft	F	N, daN, kN
5	Arbeit	W	J, kJ, Nm, Ws, kWh
6	Leistung	P	W, kW, (PS)
7	el. Spannung	U	V, mV, kV
8	el. Stromstärke	I	A, mA
9	el. Widerstand	R	Ω Ohm, kΩ, MΩ
10	Drehmoment	M	Nm
11	Masse	m	kg, g, mg, t, Mt
12	Geschwindigkeit	v	m/s, m/min, km/h
13	Beschleunigung	a	m/s ²
14	Verzögerung	a	m/s ²

E.M.S.

Echte Motorradfahrer (keine Rocker und Rowdys) machen gemütliche Rast und Einkehr im

Gasthof und
Terrassen-Café
zum Waldhorn

Inhaber Max Inderst



7902 Blaubeuren — Klosterstraße 21 — Tel. (0 73 44) 63 42

Eigene Schlachtung, mod. Fremdenzimmer (50 Betten), Bäder, Duschen, Zentralheizung, Garagen, Parkplatz; Sommergärten; Haus für gemütliche Stunden und Ausflüge.

Platz für 180 Personen — 3 Räume.

Der gute Gasthof beim Blautopf. Über 40 Jahre.

Familienbesitz. Spezialität: Andechser Bergbock.

Gelegenheiten Verkäufe Gesucht

Verkaufe:

von 850er Kardan Suzuki Rahmen mit Brief, Räder, Telegabel, Sitzbank, Gepäckträger Edmund Peikert, Buchenhofen 105 5600 Wuppertal 11, Tel. 0202/740983

Verkaufe:

Teile von Moto Guzzi 850 T 4, neue Gabelstandrohre ohne Gabelbrücke (VB 550, — DM) und ein neues Gußvorderrad mit neuer Bereifung (VB 400, — DM)
H.-W. Sassenhagen
Sandbüchel 31, 5060 Bergisch Gladbach 1
Tel.: 02204/69 3 59 nach 18.00 Uhr

Verkaufe:

Honda XL 185 S Bj. 8/80, 7 KW
in Teilen (Motorschaden)
1 Vorderrad mit Bremsscheibe von Suzuki GS 400 Bj. 77
div. Teile von Yamaha RD 350 LC Bj. 81
Reinhard Schniewind
Kantstr. 76, 562 Velbert 15
Tel.: 02053/80108

Verkaufe:

div. Reifen zu günstigen Preisen
350 - 18 TS reinforced 60, — DM
325 - 19 HE 11 60, — DM
325 - S - 19 HEM 75, — DM
325 - H - 19 HEM 85, — DM
Paul R. Imberge
Kiefernweg 5, 5024 Pulheim-Sinthern
Tel.: 02238/56276 oder
0221/5092040 (9.00-16.00 Uhr werktags)

Verkaufe:

MZ-TS 250/1 mit Seitenwagen,
Motor neu gelagert, TÜV 9/84
VB 2200, — DM
Rolf Heun
Lahnstr. 16, 6250 Limburg 6
Tel.: 06431/72362

Termine:

17.9.1983

Aktion Blauer Punkt

Die Aktion Blauer Punkt veranstaltet auch dieses Jahr wieder die Gedenkfahrt für tödlich verunglückte Motorradfahrer von Köln nach Altenberg. Mit dabei ist der wieder aufgestiegene Motorradpfarer Manfred Dörr.

Treffpunkt, Samstag, 17.9.1983, 12.30 Uhr
Messeparkplatz P 21, unter d. Zoobrücke Köln
Start: 13.00 Uhr
Beginn des Gedenkgottesdienstes: 14.30 Uhr

24.9.-25.9.1983

Jahreshauptversammlung des BVDM mit Neuwahlen, im Schützenhaus Xanten

2.10.1983

1. Ori-Fahrt

der Motorradfreunde Imme Wigge e.V.
Info: Karl Egermann, Straufsberg 60
5303 Bornheim 4, Tel. 02227/5679

8.10.1983

2. Schwalm-Nette Fahrt des MC Sauerland Lauf für die BVDM-ORI Meisterschaft Info: Frank Jokisch, In der Dasladen 3 5090 Leverkusen 3, Tel. 02171/82244

4.11.-6.11.1983

Gespannfahrerlehrgang

für Anfänger in Wermelskirchen
Ausschreibungen bei:
Heinz Wieland, Schmidt-Blegge Str. 25 b
5060 Bergisch-Gladbach 2

9.11.1983, ab 19.00 Uhr

Motorradelektrik von A (Anlasser)—Z (Zündkerze)

Ort: Werkstatt der Firma
Gebrüder Schäufole GmbH
Bosch-Vertragsgroßhändler
Äppelallee, Wiesbaden

19.11.1983

5. Enduro-Gelände-ORI-Fahrt (Schlammrutscher-Rally '83)

Veranstalter: MC Geist-Wadersloh e.V.
Edgar Müller, Am Osthof 13, 478 Lippstadt 15

24.-26.2.1984

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

*Und
zum Schluß
eine Bitte...*

Die nächste Ballhupe erscheint bereits am **7. November**, damit der Rhythmus wieder stimmt, der durch den Urlaub leicht gestört wurde. Damit auch Heft 4/83 voll wird, bitten wir alle Mitglieder, uns Beiträge zu schicken – sei es aus dem Urlaub, von Veranstaltungen oder technische Tips oder Basteleien, oder, oder... Zu den Beiträgen machen sich Fotos sehr gut. (Schwarz-weiß positiv oder negativ-Dias). Rücksendung erfolgt garantiert. Und wer in Grammatik oder Schrift nicht sooo umwerfend gut ist, keine Angst – wir machen schon was daraus.

Also, hingesetzt und mal als freiberuflicher Mitarbeiter für die „Ballhupe“ aktiv werden.

Vielen Dank, die Redaktion



Und hier nochmals die Adresse:
Redaktion Ballhupe
Dr. Guischard-Straße 7
4134 Rheinberg 3/Orsoy

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion:
Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischard-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)
Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 3/83:

Motorrad-Club Kiel Hassee e.V.
Dietmar Krause-Wegner
Hans Rink
Horst Orlowski
Klaus Schumacher
Susanna Knoche
Edmund Peikert
Heinz Wieland
Bernd Luchtenberg
Irmgard End-Sassenhagen
IFZ
Frank Jokisch
Doris Breuer
Edgar Müller
Eduard-Max Schmidt

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.

Die Reifen für sportliche Fahrer. Die neuen SuperTwin von Conti.

Die neuen SuperTwin TK 22 und TK 44:
für sportliche Fahrer auf mittel-
schweren und schweren Maschinen.
Die neuen SuperTwin wurden speziell
für Hochgeschwindigkeiten ent-
wickelt: für sichere Beschleunigung
aus Kurven heraus, für extrem
sichere Schräglagen, für hohe
Fahrstabilität bei Geradeausfahrt.

Continental 

