

Ballhupe



Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

4/84



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 36,- 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
Telefon 06128 - 86191

IFMA 84 – „Neue Sportlichkeit“ voll im Trend?

Jahrelang galten Maschinen ab 250 ccm mit Zweitaktmotoren nur als Außen-seiter, MZ-Fahrer wurden allenfalls nachsichtig belächelt. Im Grand-Prix-Sport dagegen hatten Viertakter mit noch so vielen Nockenwellen und Ventilen nicht mehr die geringste Chance. Es war nur eine Frage der Zeit, wann die tüchtigen gelben Männchen diese Entwicklung in „normale“ Straßen-Motor-räder umsetzen würden. Mit Zweitaktmotoren errungene Weltmeisterschaften sind dem Image der Marke sicher dienlich, nicht aber unbedingt dem Absatz gewöhnlicher Viertakt-Motorräder.

Das mußten zuerst die Yamaha-Leute erfahren. flugs ließen sie die einst beliebten RD 250 und RD 350 wieder auferstehen, natürlich mit allen moder-nen Zutaten, wie Membraneinlaß, Wasserkühlung und gezielt sportlicher Aufmachung. Der Erfolg blieb nicht aus und so folgte vor rund einem Jahr die RD 500, deren Motor direkt von der siegreichen Grand-Prix-Maschine abge-leitet war. Die Zweitakt-Freunde fuhren voll auf die neue Masche ab – die für Deutschland vorgesehene Stückzahl war schneller verkauft, als Yamaha liefern konnte.

Das ließ natürlich die Konkurrenz nicht ruhen. Suzuki reagierte mit der 250er „Gamma“, kam aber nach Köln schon mit einer 500er gleichen Namens und Honda konterte mit der dreizylindrigen VF 400 F. Kawasaki drohte zwar schon im Sommer mit einer „Toni-Mang-Replica“, doch anscheinend beurteilt man in Friedrichsdorf die Absatzchancen für ein Motorrad dieser Konzeption eher zurückhaltend.

Immerhin werden im kommenden Frühjahr – trotz stolzer Preise – etliche Grand-Prix-Ableger auf unseren Straße herumwetzen. Sehr wohl sollte uns dabei nicht sein. Jaulende Zweitakter, obendrein verpackt in Pseudo-Renn-lock, sind dem ohnehin nicht strahlenden Ansehen der Motorradfahrer kaum förderlich.

„Super-Sportler“ auch bei einigen in Köln vorgestellten 750ern. Deren Motor-leistungen nähern sich rapide der 100-PS-Grenze und Verkleidungen sind schon obligatorisch. Doch wozu der ganze Aufwand? Für mehr als einen Sonntagsausflug taugen die Superwetzhoel kaum, nicht einmal ein Tank-rucksack läßt sich unterbringen und selbst abgehärtete Sozias werden es vor-ziehen, den Rückweg per Auto-Stop anzutreten.

Wie maßgeschneidert die neue Supersportlichkeit in die Landschaft paßt, zeigen die jüngsten Debatten um das Tempolimit. Machen wir uns keine Illusio-nen, wenn auch ganz oben noch hinhaltend taktiert wird, auf die Dauer bleibt uns diese Beschränktheit nicht erspart. Mit Sicherheit werden Motorräder davon nicht ausgenommen, auch nicht die neuen Supersportler.

Willi Reuter

THERMO BOY Allwetterbekleidung

Neue 84/85 Modelle mit
Wasserdichtheitsgarantie
auf Nähte und
innenbeschichtetes
Außengewebe, verlängerte
Regenlasche und vielen
Detailverbesserungen.

Overall orange und marineblau	500,- DM
Anzug 2teilig nur marineblau	549,- DM
Jacke einzeln	280,- DM
Hose einzeln	260,- DM
Thermo Boy Motorradstiefel mit echtem Lammfellfutter	250,- DM
Thermo Boy Handschuhe 2x2 Finger mit Lamfellfütterung	100,- DM

BELSTAFF Allwetterbekleidung

Trialmaster international: Baumwolle - wachsimprägniert -
zweiteilig, sehr robust, Farbe SW

365,- DM

Trialmaster 500: Nylon zweiteilig, Innenseite Alutherm, PV beschichtet,
Dralon, Steppfutter, wasserdicht, verklebte Nähte sehr warm
Farben Blau, Schwarz und Rot

385,- DM

Trialmaster professional Jacke Mk 3: Verbesserte Ausführung von Trm.
international, Baumwolle wachsimprägniert, unter andern Verbesserungen,
gepolsterte und gesteppte Verstärkung von Schultern und Ellenbogen,
Innentasche, reflektierender Gürtel, Farbe SW

235,- DM

Alle aufgeführten Preise verstehen sich für Normalgrößen. Auch Sondergrößen lieferbar.
Lieferung erfolgt **nur** im Versand per Post gegen Nachnahme oder Vorkasse. Als Ver-
sandkosten werden max. 5,- DM berechnet.

Zudem im Lieferprogramm **Halvarsson:** Schwedischer Hersteller von Motorrad-
bekleidung, Leder- und Regenanzügen, Stiefel und Handschuhen, insbesondere
Sicherheitsanzüge u. Stiefel mit hoher Schutzwirkung vom Institut für Zweiradsicherheit
getestet und für gut befunden. - **Eclipse:** Motorrad-Reisegepäck (Leichtgepäck)
Packtaschen für die keine Halterungen benötigt werden und Tankrucksäcke in zwei
Größen, getestet und als gut befunden, in „Nitschkes-Motorrad-Reisen“.

Reinschlüssel: Große Tanks aus Alu und Stahlblech.

Über alle aufgeführten Artikel können Prospekte angefordert werden.

WIPOWI

**Handel für besonderes Motorradzubehör
Winfried Gierens**

Weidenweg 55 · 5093 Burscheid · Tel. 02174 - 61006

Bankverbindungen:

Spar- und Darlehnsk. Burscheid 3970 (BLZ 37069350), Postscheckamt Essen 32084-430 (BLZ 36010050)

**Spezial-
artikel für**

WINTERFAHRER

Winteranzüge Ultra-termo, bequem bis minus 20°

EL-Heizartikel für Hände, Füße und Visier

Fordern Sie unseren Prospekt an!
Besser, billiger - direkt vom Hersteller

TOURING DRESS

Lövskal · DK-8850 Bjerringbro · Tel. 00456686283



Inhalt

	Seite
Trend in Sachen „Sportlichkeit“	1
Auto-Leitplanken = Motorrad-Leidplanken	4
Auszug Protokoll JHV '84	5
Clubs und Finanzamt	6
Sportwart-Meldungen	6
Deutschlandfahrt '84	7
IFMA Eindrücke	8 und 9
Parkplatzsorgen	10
IG-Gespannfahrer	12
BVDM-Veranstaltungen 1985	13
Beheiztes Helmvisier	14
Clubnachrichten	16
Reisebericht West-Sahara	17
Kleinanzeigen - Termine	24

Titelbild:

Martin Brede mit seinem XS-1100-Gespann
in heißer Wüstensonne

Foto: Brede

Auto-Leitplanken = Motorrad-Leidplanken

Wer von Ihnen, lieber Leser, weiß auf Anhieb zu sagen, wie lange es schon Leitplanken gibt? Seit 1960 werden sie als „abweisende Schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen“ installiert. Eine für uns Motorradfahrer viel wichtigere Frage könnte lauten: Wie lange werden diese stählernen Schienen mit ihrem Todesfallencharakter noch weiter in der heutigen Form gebaut? Sie werden staunen, auch darauf gibt es seit der IFMA 1984 zumindest eine Antwort, die uns hoffen läßt.

Wie es dazu kam?

Seit vielen Jahren wissen wir, daß die Leitplanken für Motorradfahrer zu Leidplanken werden, nämlich dann, wenn nach einem Unfall oder nach einem Ausweichmanöver diese Einrichtung zur letzten Bremse wird, ja, oft sogar zur Allerletzten. Wie grausam und unbittlich diese letzte Bremse greift, brauche ich an dieser Stelle nicht zu beschreiben. Es gibt genug schreckliche Bilder von Zweiradunfällen, die an, unter, zwischen, auf oder hinter diesen Leidplanken endeten. Und meistens waren die scharfkantigen Doppel-T-Pfosten, an denen die Blechprofile befestigt werden, schuld daran, daß eine Rutschpartie blutig endete, die ansonsten möglicherweise harmlos ausgegangen wäre.

Die Zweiradfahrer protestierten. Erst vereinzelt, dann gemeinsam. In mehreren Vereinen

und Verbänden wurden Unterschriftenaktionen gestartet. So auch bei uns im BVDM anläßlich des „Tag des Motorradfahrers“ im Jahre 1983. Diese Unterschriften wurden im BVDM gesammelt und dann dem Institut für Zweiradsicherheit zur Verfügung gestellt. Von hier aus ging dann eine Sendung mit 16726 Unterschriften am 8. Juni 1984 an den Bundesminister für Verkehr. Die Antwort war positiv. Der Bundesminister für Verkehr schrieb, daß Maßnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms getroffen seien, die auch Verbesserungen an Schutzplanken beinhalten, die im Sinne des Zweiradfahrers sind.

Das „Institut für Zweiradsicherheit“ - kurz IFZ genannt, ist aufgrund seiner Namensgebung geradezu prädestiniert, sich mit Zweiradsicherheit zu befassen. Und so war es auch das IFZ, das bereits vor zwei Jahren einen Forschungsauftrag an das Institut für Rechtsmedizin der Universität Heidelberg und an die TH Darmstadt Fachbereich Fahrzeugtechnik vergab, um eine Studie über Motorrad-Leidplanken zu erarbeiten. Ein Ergebnis dieser Untersuchung liegt heute vor.

Es wird nicht nur mit Zahlen operiert, um entsprechende Beweise zu führen, es wurden nicht nur Statistiken erstellt - es wurden von den Autoren der Uni Heidelberg und der TH Darmstadt sinnvolle und wirksame Schutzeinrichtungen erarbeitet, die sich nachträglich ohne viel Aufwand an die bestehenden Leitplanken installieren lassen.



Der „eingepackte“ Doppel-T-Träger mit zusätzlicher aufgebracht optischer Signalwirkung.

Bildausschnitt: Querschnitt durch den Crash-Absorber.

Foto: IFZ und TH Darmstadt

Der Doppel-T-Pfosten wird eingepackt. Man bedient sich dazu eines Kunststoffes (Neopolen), der als Formstück wie ein Mantel um den I-Pfosten gestülpt wird und von alleine sicher hält. Die Dicke des Mantels beträgt an den Flanschanten etwa 75 mm. Der stoßabsorbierende Kunststoff hat eine hohe Dämpfung und mindert die Maximalwerte der Verzögerung um 70%. Die Rückfederung ist ausgesprochen träge, damit durch Abprallen keine neue Gefahr heraufbeschworen wird.

Der Kunststoff ist geschlossenporig, damit keine Feuchtigkeit eindringt, er ist temperaturbeständig von + 80 bis - 40 Grad, resistent gegen Salz, geschützt gegen UV-Strahlen und somit langlebig.

Wer den BVDM-Stand auf der IFMA besucht hat, konnte diesen Crash-Absorber in Natura am Pfosten montiert begutachten.

Ein weiterer Schritt nach vorne ist der Sigma-Pfosten. Für alle neu zu bauenden Leitplanken sollen keine I-Pfosten mehr verwendet werden, sondern ein aus Bandstahl geformter Pfosten mit großen Radien statt scharfer Kanten. (Der Querschnitt hat etwa die Form wie der griechische Buchstabe sigma - daher der Name). Untersuchungen haben gezeigt, daß mit diesen neuen Pfosten die Unfallschwere um circa 25% gesenkt werden kann. Darüberhinaus gibt es auch für diesen freundlichen Sigma-Pfosten den Crash-Absorber aus Neopolen-Kunststoff.

Die IFMA 1984 war wohl der geeignete Ort, über das Thema Leitplanken zu diskutieren.

Am 22. September 1984 fand dann auch eine Podiumsdiskussion auf der IFMA statt, an der u. a. folgende Herren teilnahmen:

Dipl.-Ing. Domhan
Bundesamt für Straßenwesen
Dr. Weinspach
Bundesminister für Verkehr
Dipl.-Ing. Schüler
Unfallforschung Heidelberg
Dipl.-Ing. Bayer
TH Darmstadt

Das Ergebnis dieser Diskussion soll uns hoffen lassen. Die beiden Herren der Regierung versprochen, daß im Jahre 1985 damit begonnen wird, die Leitplankensituation zu ent-

schärfen. Die bestehenden Leitplanken sollen mit den Crash-Absorbern versehen werden und neue Anlagen sollen nur noch mit dem Sigma-Pfosten gebaut werden.

Wir als Motorradfahrer sind aufgefordert, schon jetzt darauf zu achten, wo besonders gefährliche Leitplanken installiert sind. Diese Stellen sollten Sie uns mitteilen, damit hier begonnen wird, die neuen Erkenntnisse in die Tat umzusetzen.

Unser Slogan: Es gibt viel zu vermeiden - packen wir's ein.

Heinz Sauerland

Auszug des Protokolls JHV '84

Der Vorstand beantragte unter TOP 7 die Änderung und Ergänzung der Paragraphen 8; 19 und 23.

Die Versammlung stimmt der Satzungsänderung zu. Im Einzelnen wird die Änderung des § 8 mit drei Enthaltungen angenommen. Die Änderung des § 19b mit drei Enthaltungen, die Änderung des § 19d mit drei Gegenstimmen und drei Enthaltungen.

Der Zusatz d) zu § 23 wird mit zwei Gegenstimmen und vier Enthaltungen angenommen.

Der § 8, Absatz 5, Punkt c) hat jetzt folgende Fassung:

„Wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den Geschäftsführer geschickt werden, der sie dann verliest“.

§ 19 Punkt b) lautet jetzt:

Austritt. Dieser kann **nur** unter Einhaltung einer sechswöchigen Kündigungsfrist zum Ende des Kalenderjahres schriftlich beim Bundesvorstand erklärt werden.

Der Punkt d) lautet jetzt:

Ausschluß. Ein Mitglied muß ausgeschlossen werden, wenn ihm durch ein rechtskräftiges Urteil eines ordentlichen Gerichts die bürgerlichen Ehrenrechte abgesprochen worden sind. Ein Mitglied kann ausgeschlossen werden, wenn es gegen die Satzung oder die Ordnung des Verbandes wissentlich erheblich verstoßen oder seinem Ansehen Schaden

zugefügt hat. **Alle Mitglieder** haben das Recht, Anträge auf Ausschuß aus dem Verband beim Bundesvorstand zu stellen. Dem betroffenen Mitglied ist die Möglichkeit zur Stellungnahme und Verteidigung zu geben. Ein ausgeschlossenes Mitglied wird vom Bundesvorstand durch eingeschriebenen Brief entsprechend verständigt. Gegen den Ausschuß kann innerhalb von zwei Wochen schriftlich beim Bundesvorstand Einspruch erhoben werden. In diesem Falle trifft der Bundesbeirat auf seiner nächsten Sitzung eine unwiderrufliche Entscheidung. Während des Einspruchsverfahrens ruhen die Rechte aus der Mitgliedschaft.

Der § 23 erhält den Zusatz:

d) Satzungsänderungen werden durch Veröffentlichung in der Ballhupe bekannt gegeben.

Bitte ändern Sie Ihr Exemplar der BVDM-Satzung entsprechend. Am besten schneiden Sie diese Seite aus und legen sie diese in Ihre Satzung.

Der Versammlungsleiter
Horst Orlowski

Der Protokollführer
Jutta Hölzel

Motorradclubs und das Finanzamt

Zu meinem Artikel in Ballhupe 3/84 ist mittlerweile zu bemerken:

Dieser Tage erhielt ich vom zuständigen Finanzamt den Steuerfestsetzungsbescheid und einige Tage später von der hiesigen Stadtverwaltung die Gewerbesteuerfestsetzung.

Unser MC hatte im Jahre 1979 3000,- DM Reingewinn bei Disco-Vorstellungen erzielt und diese zu wohltätigen Zwecken gespendet; dies spielt aber bei der Gewerbesteuerfestsetzung keine Rolle.

Wir zahlen deshalb für 1979 ca. 500,- DM Gewerbesteuer.

So wird man für seine Öffentlichkeitsarbeit belohnt.

Harald Platz

Sportwart-Meldungen

BVDM-Jahresplakette

Der BVDM wird Anfang 1985 eine Jahresplakette herausbringen, die sowohl als Werbeträger für den BVDM dienen soll als auch als Preis oder Verkaufsangebot bei Ausstellungen, Treffen oder Veranstaltungen des BVDM.

Näheres erfährt Ihr bei unserem Sportwart Edgar Müller.

Pokal-Emblem

Edgar Müller hat in seinem Vorrat ca. 20 mm Ø große, goldfarbene BVDM-Embleme, die zum Aufkleben auf Pokale oder Preisteller gedacht sind. Wer eine BVDM-Veranstaltung durchführt, kann diese Embleme in begrenzter Stückzahl bei Edgar Müller anfordern.

Sport - was tat sich sonst noch?

Hilden:

Die Jubiläums-Veranstaltung anlässlich des 10jährigen Bestehens des MC Hilden sah 18 Fahrer am Start, davon waren 11 Gäste. Klare Heimvorteile wurden durch fünf Sonderkontrollen vermieden. Der anschließende Abend mit Grillparty und gemütlichem Beisammensein wurde von allen genossen. Die Filme von den vergangenen Veranstaltungen des MC Hilden rundeten das Programm ab.

Wadersloh:

Die bekannte Schlammrutscher-Rallye, speziell für Endurofahrer, muß wegen zu wenig Interesse ausfallen. Organisatorische Schwierigkeiten hatte man ohnehin schon genug. Im nächsten Jahr soll diese spätherbstliche Fahrt wieder auf festem Asphalt stattfinden, damit diese Veranstaltung auch für normale Straßenmaschinen freigegeben werden kann.

Das dann zu erwartende riesige Teilnehmerfeld belohnt die Bemühungen des Veranstalters - hoffentlich!!!

Edgar Müller



Deutschlandfahrt 1984

Endlich war es in diesem Jahr wieder möglich, die „Deutschlandfahrt“ durchzuführen. Möglichst früh versuchte ich, eine Ausschreibung zu bekommen. Dies war aber, wie mir mitgeteilt wurde, aus technischen Gründen nicht so schnell möglich. Dann eines Tages war es endlich soweit: Nennung abgeschickt und Nenngeld bezahlt. Kurz darauf wurde mir auch das Wertungsheft zugeschickt. Jetzt ging's daran, die Fahrt vorzubereiten, was bedeutet, mit möglichst wenigen Kilometern so viele Kontrollen zu erreichen, wie in der vorgegebenen Zeit zu erreichen sind. 24 Kontrollstellen waren im ganzen Bundesgebiet verteilt. Teilweise waren sie leicht zu finden, manche wiederum weniger gut. Entsprechend wurden sie auch mit mehr oder weniger Punkten bewertet.

Als Startort wählte ich Ippinghausen westlich von Kassel. Pünktlich um 8.00 Uhr am 7. September erschien ich an der ersten Kontrolle. Im Großraum Kassel waren noch drei andere Kontrollen anzufahren, eine davon beim Jan an der Zonengrenze. Weiter ging es nach Wolfsburg, nach Hannover, dann nach Lemgo und nach Extertal. Hier traf ich Thomas aus Mosbach. Fortan fuhren wir zu zweit. Die nächste Kontrolle lag bei den Motorradfreunden Ossenlock in Riesenbeck, von dort aus ging es weiter nach Münster und auf der BAB nach Essen. Diese Kontrolle, besetzt von Heinz Wassermann, war etwas schwierig zu finden, da sie mitten in der Stadt lag. Jetzt war es bereits 20.45 Uhr. Schnell noch einen Kaffee und ab nach Bergisch-Gladbach. In Essen fing es auch an zu regnen, und das im Dunkeln. Etwa gegen 21.30 Uhr erreichten wir die letzte Kontrolle am 1. Feiertag.

Da ich nur wenige Kilometer von dieser letzten Kontrollstelle wohne, übernachtete ich zu Hause, ebenso Thomas.

Pünktlich um 8.00 Uhr am 8. September befanden wir uns wieder in Bergisch-Gladbach. Von dort fuhren wir nach Dattelfeld (Biker's Rast), dann Richtung Eifel nach Virneburg. Jetzt war es 10.30 Uhr, und es regnete immer noch seit dem Vorabend. Vor uns lag jetzt ein längeres Autobahnstück von Mayen bis Heppenheim. Nächste Kontrolle in der

Nähe von Michelstadt. Die letzte Kontrolle in Mosbach erreichten wir um 13.45 Uhr. Um 14.00 Uhr hätten wir spätestens dort sein müssen, um keine Strafpunkte zu bekommen. Insgesamt 1500 Kilometer haben wir in diesen 1 1/2 Tagen zurückgelegt. Zum Schluß fand noch eine Min-Ori statt, um bei Punktgleichheit besser entscheiden zu können, wer der Beste war.

Fazit der Veranstaltung: Hätte der Sportwart sich an die Ausschreibung gehalten, so hätte die Ergebnisliste anders ausgesehen.

Im Gegensatz zu früheren Deutschlandfahrten waren diesmal 25 Fahrer am Start, davon nur 17 in der Wertung - eigentlich schade. Da eine Langstreckenfahrt sehr viel Vorbereitung und Arbeit für den Veranstalter bedeutet, sollte man die Werbetrommel etwas lauter schlagen.

Am Ziel angekommen, irrten die Fahrtteilnehmer ziemlich planlos umher. Um 19.00 Uhr war dann endlich Siegerehrung. Pokale und etliche wertvolle Sachpreise wurden verteilt. Froh war ich danach, endlich mein Zimmer anzusteuern, denn es regnete immer noch.

Dank gebührt den Leuten, die die Kontrollstellen besetzt hatten, bei vielen wurde Essen und Trinken kostenlos verteilt.

Trotz widerwärtigen Wetters und nicht korrekter Auswertung werde ich im nächsten Jahr wieder dabei sein. Es hat Spaß gemacht.

Peter Braune

Lieber Peter Braune,

wir haben Dich und alle anderen Teilnehmer an der Deutschlandfahrt für einige Schwächen der Veranstaltung um Entschuldigung zu bitten. Die schlimmste Panne war sicher der Fehler bei der Auswertung, wobei wir die Multiplikation mit dem Handicapfaktor für die kleineren Klassen unterlassen haben.

Asche auf unsere Häupter!

Horst Orlowski, 1. Vorsitzender
Edgar Müller, Sportwart

IFMA 1984 Eindrücke von zwei Helfern

In Halle 13 hatte der BVDM seinen Info-Stand sowie einen Ausstellungsraum als „Motorradfahrer-Treffpunkt“ hergerichtet.

Als Helfer fungierten etwa ein gutes Dutzend BVDM-Mitglieder. Im Ausstellungsraum standen, gemäß dem Motto „Motorrad und Reisen“ einige für den Urlaub gepackte Motorräder und ein Gespann, welche von den Besitzern zur Verfügung gestellt wurden.

Anhand von großformatigen Bildern wurde anschaulich dokumentiert, was wo sich alles verstauen läßt und ob so fahren sinnvoll ist oder zum Teil gefährlich.

Genügend BVDM-Reiseprofis standen bereit um „Reiseneulingen“ wertvolle Tips fürs Packen, Formalitäten, Reiserouten usw. zu geben.

Gespanninteressenten wurden von Edmund Peikert natürlich bestens beraten, viele Besucher hatten Interesse am Gespannlehrgang bzw. dem Leitfaden.

Im Ausstellungsraum befand sich zudem eine Sitzcke, wo viele Gespräche mit der BVDM-Führung stattfanden und wo so mancher mal seine Fragen, Probleme und Vorschläge loswerden konnte.

Wir waren vorne am Info-Stand aktiv und haben wieder einiges an „Meinungen aus 1. Hand“ von Besuchern und BVDM-Mitgliedern erfahren.

Die Unterschriftenaktion gegen die einseitige Diskriminierung der Motorradfahrer (z. B. Durchfahrtsverbot für Motorräder in Kurstädten, anderen reizvollen Strecken usw.) war, so jedenfalls unsere Meinung, ein voller Erfolg.

Nicht unwesentlich hat dazu unser Sportsfreund Kurt Colmetz beigetragen, der mit dem Elan eines umsatztüchtigen Kaufhaus-Propagandisten mittels seiner immer heiserer werdenden Stimme in Massen Besucher (und Aussteller aus den umliegenden Ständen!) an unseren Stand lockte.

Wir fänden es Spitze, wenn „Kurti“ beim Elefantentreffen 1985 als „Einheber“ die Wettbewerbe (z. B. Tauziehen) mitgestalten würde. Wir nehmen an, daß dann mit Rekordbeteiligungen und Superstimmung zu rechnen wäre!

Ebenfalls reges Besucherinteresse fand das Muster der „Sicheren Leitplanke“, welches am Stand ausgestellt war. Sie fand allgemein die Zustimmung der Motorradfahrer.

Leider mußten wir feststellen, daß sehr viele Motorradfahrer keine rechten Vorstellungen



Es herrschte immer reger Betrieb an unserem BVDM-Stand.

Foto: Ralf Kuhl

darüber haben, daß der BVDM außer seinen zahlreichen Veranstaltungen z. B. auch Schutzbriefe bzw. einen kompletten Versicherungsservice anbietet. Ca. 80 bis 90% der Angesprochenen sind wegen des Schutzbriefes und der Kfz-Rückholung im Pannennfall im ADAC. Dies ist den meisten Interessierten nicht bekannt. Es sollte vielleicht etwas mehr die Werbetrommel auf Treffen o. ä. für den BVDM und dessen Leistungen gerührt werden.

Viele Besucher kamen auch mit ganz gezielten Fragen an unseren Stand. Hier ein kleiner Auszug, ohne weiteren Kommentar:

- Warum beteiligt sich der BVDM nicht an Friedensaktionen?
- Was unternimmt der BVDM gegen die in Längsrichtung gefrästen Rillen auf verschiedenen Bundesautobahnen?
- Setzt sich der BVDM auch für Motorradreisen in die DDR ein? (Bezugnehmend auf Ballhupe 2/84, Seite 21).
- Wie steht der BVDM zu einer freiwilligen Hersteller-Selbstbeschränkung von 100 auf 80 PS?
- Wann (genauer Termin) findet das nächste Conti-Treffen statt?
- Wie erfolgreich sind überhaupt solche Unterschriftenaktionen und was geschieht mit den Listen?

Auf dem Parkplatz lief zeitweise die Aktion „Finger weg - Markierungsfleck“, die wegen den dauernden Regengüssen oft unter- bzw. abgebrochen werden mußte.

Zu guter Letzt: Wir Helfer selbst wurden prima mit Brötchen, Eintopf, Spaghetti, Kaltgetränken und kannenweise Kaffee von Frau Orlowski versorgt, so daß wir nicht auf die teuren Restaurants im Messegelände angewiesen waren.

Genügend Zeit um uns selbst auf der IFMA zu informieren, hatten wir natürlich auch.

Uns hat die Aufgabe am BVDM-Stand Spaß gemacht; zumal wieder einige Kontakte geknüpft bzw. vertieft werden konnten.

Traudl und Dietmar Krause-Wegner

IFMA und kein Schlauch

Es war Messesonntag und nachmittags 4 Uhr, als ein belgischer Motorradfahrer für seinen total zerfetzten Hinterradschlauch der Größe 4,50 x 17 Ersatz suchte, um pünktlich um 24.00 Uhr in der Kaserne sein zu können. Alle Reifenhersteller der Welt waren in den Messehallen versammelt - keiner konnte oder wollte helfen, denn ein Schaustück zu demonstrieren, war nicht zumutbar. Auch ein Club, der gelbe Engel reisen läßt, wußte keinen Rat.

Die Mitglieder der MFG Köln, Carol Fuchs und Wolfgang Dörnfeld, beschafften ihn innerhalb 1 Stunde bei der Firma Honda Stute in Köln, und unser Messenachbar Tip Top Stahlgruber montierte und wuchtete sorgfältig, schnell und **kostenlos**.

H.O.

IFMA Nachlese „Halbe Kraft - halbe Sache?“

Wer aufmerksam durch die Hallen und Gänge der diesjährigen IFMA gegangen ist, wird viele große und kleine Neuigkeiten entdeckt haben, die zum Teil sinnvoll und nützlich sind, aber m. E. noch einmal gründlich durchdacht werden sollten.

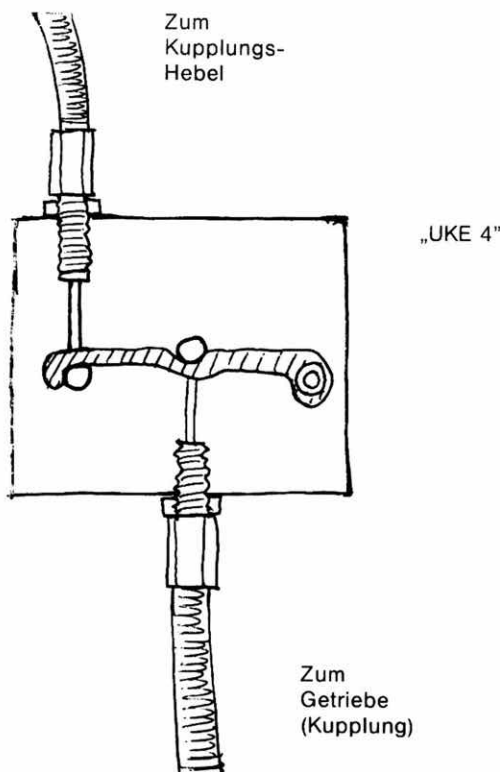
Da wird von einer Firma eine kleine Blechdose, mit zwei Seilzügen dran, als „Sensation“ angepriesen, mit deren Hilfe kuppeln nur noch mit halber Kraft geschieht. Demonstriert wurde dieses sehr eindrucksvoll an einer BMW; der Erfolg war spürbar da.

Nur, für welchen Preis erkauft man sich die halbe Kraft? Die Blechkiste funktionierte ganz einfach nach dem Hebelgesetz: 100% rein - 50% raus. Wer die Verhältnisse an BMW-Getrieben kennt, wird spätestens jetzt anfangen zu rechnen: denn vom zur Verfügung stehenden **Seilweg** bleibt ebenfalls nur die Hälfte über.

Von 17 mm Seilweg am Hebel (oben) entfallen ca. 4 mm aufs Spiel, das man haben muß. Die verbleibenden 13 mm erzeugen durch die

Hebelübersetzung am Getriebe eine Bewegung von ca. 2 mm an der Kupplungs-Druckstange. Dies reicht gerade, um auch bei heißem Getriebe die Kupplung soweit zu trennen, um sauber schalten zu können.

Die „Sensations“-Kiste halbiert nun den Weg des Zuges: Die Druckstange der Kupplung bewegt sich nur noch ca. 1 mm!



Wie sieht's jetzt mit der Schaltbarkeit des Getriebes aus, wenn die Kupplung nur noch halb ausrückt?

(Und was ist mit dem Schaltvorgang, der jetzt „in rasender Schnelle möglich ist“?).

Armes Getriebe, schade um die 50,- bis 80,- DM die die „Sensation“ kosten soll, schade, daß der Erfinder nicht genug ausprobiert hat.

Alles schon mal dagewesen - oder?

Martin Feldhoff

Parkplatzsorgen

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“.

§ 1 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung

Wenn ich das so lese, da regt sich doch was in mir. Verhalte ich mich denn tatsächlich immer dementsprechend? Im rollenden Verkehr ist das wohl nicht immer so leicht zu realisieren. Aber im stehenden Verkehr müßte sich doch etwas machen lassen. Womit ich beim Thema wäre:

Motorräder und Parkplätze

Eine Fahrt in die City zum Einkaufen mag ja eine angenehme Sache sein, wenn es da nicht einen Haken gäbe. Nämlich, mein fahrbarer Untersatz braucht einen Standplatz, an dem er nicht im Weg ist und wo er einigermaßen sicher steht. Zudem sollte er kein Geld kosten. Mit dem Motorrad habe ich in dieser Beziehung wegen des geringen Raumbedarfs zwar nicht so viele Probleme wie ein Auto, trotzdem ist nicht alles eitel Sonnenschein. Ein gravierender Mangel vieler Städte ist das Fehlen von Parkplätzen für Motorräder.

Meistens behelfe ich mich damit, daß ich den Hovel am Rande der Fußgängerzone auf Bürgersteigen und mehr oder weniger geeigneten Plätzen abstelle. Doch auch die anderen Verkehrsteilnehmer beanspruchen ihren Verkehrsraum. Mütter mit Kinderwagen, Väter mit einem halben Dutzend Einkaufstüten, Rollstuhlfahrer und andere werden durch die auf dem Gehweg parkenden Motorräder behindert. Das ist nicht im Sinne von mehr Partnerschaft im Straßenverkehr!

Scheinbar geeignete freie Plätze liegen meist in der Fußgängerzone. Einfahren geht nicht, schieben macht bei fünf Zentnern nicht unbedingt Laune.

Andere Möglichkeiten werden von Motorrädern, Mofas und Fahrrädern in einer abenteuerlichen Parkordnung gemeinsam genutzt (Paradebeispiel in meiner Heimatstadt Münster). Dabei konnte ich schon wiederholt beobachten, daß umfallende Fahrräder Beulen in Tanks schlugen. Sowas mag ich nicht!

Das Gelbe vom Ei sind diese Lösungen alle nicht. Einige weitere Gelegenheiten können wir nicht nutzen. So ziehen wir etwa die Wut der Autofahrer auf uns, wenn wir Autoparkplätze belegen. Stichwort Verschwendung öffentlicher Parkfläche.

Es bleibt also bislang kein anderer Ausweg, als mit mehr oder weniger schlechtem Gewissen und dem Hoffen auf die Gutmütigkeit der Polizisten Gehwege und ähnliches mit Beschlag zu belegen.

Im Laufe einer öffentlichen Diskussion, unter anderem auch zu diesem Thema, hat ein Vertreter des Ordnungsamtes der Stadt Münster an mich das Anliegen herangetragen, daß ich aus der Sicht des Motorradfahrers geeignete Plätze suche, die den übrigen Verkehr durch parkende Motorräder nicht behindern, die den Autofahrern keinen Parkraum wegnehmen und die möglichst zentral liegen. Von amtlicher Seite erhoffe ich Unterstützung durch eine Anfrage an den Städtetag zu dieser Problematik. Aber Behördenmühlen mahlen langsam. Darum wende ich mich nach Absprache mit Bernd Karrasch vom LV NRW an Euch alle. Um möglichst viel Material an der Hand zu haben, damit eine für alle Seiten befriedigende Lösung erarbeitet werden kann, benötige ich dringend Eure Mithilfe. Schreibt mir bitte, ob es in Euren Städten Motorradparkplätze gibt oder gab. Wie diese angelegt sind, wo sie gelegen sind (möglichst mit Planausschnitt o. ä.), wie sie genutzt werden, wie Falschparken geahndet wird, ob es ähnliche Aktivitäten wie diese gibt usw.

Mit den Erfahrungen dieser Aktion in Münster sollte es leichter sein, in anderen Städten ebenfalls an die Verwaltungen heranzutreten, um uns eigene Parkplätze zu verschaffen.

Vielleicht läßt sich auf Dauer ein einheitliches Leitsystem in allen Städten der Bundesländer einführen, das ortsfremden Fahrern das Auffinden der Parkplätze erleichtert.

Also setzt euch hin und schreibt!

Tschüß und danke

Jörg Riepenhusen
Dachsleite 44
4400 Münster
Telefon 0251-24382

Jahreshauptversammlung des LV Rhein-Ruhr e.V.

Zur Jahreshauptversammlung des LV Rhein-Ruhr lade ich hiermit alle Mitglieder zu Freitag, den 4. Januar 1985, nach Neukirchen-Vluyn ins Haus Egelsberg ein. Beginn 20.00 Uhr.

Tagesordnung:

1. Berichte des 1. Vorsitzenden, des Geschäftsführers, des Schatzmeisters und eines Sportwartes;
2. Bericht der Kassenprüfer;
3. Wahl des Versammlungsleiters;
4. Entlastung des Vorstandes;
5. Neuwahl des Vorstandes für zwei Jahre;
6. Neuwahl von zwei Kassenprüfern;
7. Anträge;
8. Verschiedenes.

Anträge müssen dem Vorstand 14 Tage vor dem Versammlungstermin vorliegen.

Es liegt ein Antrag auf Satzungsänderung vor: Aufgenommen werden soll unter § 13 Absatz 5 eine Begrenzung der Ausgabenhöhe.

Heinz Sauerland, 1. Vorsitzender

Achtung, LV Rhein-Ruhr

Der Clubabend im Dezember findet nicht am Freitag, dem 7. Dezember wie gewohnt, sondern nach der Nikolausfeier am Samstag, dem 8. Dezember 1984, statt!

Anmeldungen zur Nikolausfeier bitte an Renate Wassermann, Friedbergstraße 11, 4300 Essen. Mit Angabe über Eigenheiten etc. und, natürlich, Anzahl der Kinder.

Die Nikolausfeier beginnt um 17.00 Uhr.

Der Vorstand

IG-Gespannfahrer - mal herhören

Das letzte Treffen in Lüderbach mit der angekündigten JHV der IG-Gespannfahrer ist gelaufen. Es wird für die nächste Zeit alles beim Alten bleiben, sofern nicht unvorhersehbare Ereignisse in den Lauf der Geschichte eingreifen. Ich möchte all denen, die uns in Lüderbach aufsuchten, ein ganz großes Dankeschön sagen für den Verlauf und die Disziplin bei unseren Treffen. An dieser Stelle möchte ich bereits das nächste Treffen ankündigen, es findet statt vom 10. bis 12. Mai 1985 am gleichen Ort wie bisher. Nachdem wir bei unserer Ori und Bildersuchfahrt einen ziemlichen Reinfall erlebt haben (unsere Kasse hat davon Leibschmerzen bekommen), kündige ich zu diesem Treffen zunächst nur eine Zielfahrt an, die wieder ca. vier Wochen vorher angetreten werden kann. Aufgabenstellung wird in der nächsten Ballhupe ausführlich erläutert, ich denke, daß die Chancen einigermaßen gleichmäßig verteilt sein werden. Eine Anreise mit dem PKW ist in Zukunft leider nicht mehr möglich, der Grund ist fehlende Parkmöglichkeit und nicht etwa irgendwelche Ressentiments unsererseits.

Das Verhalten unserer Gäste hat in meiner Großgemeinde dazu beigetragen, daß Motorradfahrer (soweit sich diese uns zugehörig fühlen) immer gern gesehen sind. Und das will etwas heißen. Wir möchten, daß dieser Zustand auch in Zukunft so bleibt, deshalb sage ich es ganz deutlich: unerwünscht sind Leute, die das Motorrad mißbrauchen für politische, weltanschauliche oder ähnliche Zwecke. Um sich derart zu betätigen, gibt es andere Möglichkeiten, die jedem unbenommen sind. Ich will nicht selektieren, wer zu uns gehört und wer nicht, wenn ich mir aber für die Zukunft die Möglichkeit nicht verbauen will, Freunde hier begrüßen zu können, muß ich bestimmte Unerfreulichkeiten von vornherein ausschließen. Das ist der reine Selbsterhaltungstrieb für uns und unsere Treffen, zumal die Erfahrung uns gelehrt hat, wie wenig dazu gehört, eine gute und schöne Sache für alle Zeit zu zerstören.

Die IG-Gespannfahrer hat diesbezüglich in der Vergangenheit viel Glück gehabt und

dafür haben **alle** Teilnehmer einen Orden verdient.

DANKE!!!

Freunde, die uns im kommenden Jahr besuchen wollen, kennen die Spielregeln: rechtzeitige Anmeldung, Anzahl der Teilnehmer und Wünsche in Bezug auf Unterbringung und Essen. Gitta und ich sind bei der Vorbereitung so gut wie allein, so daß wir rechtzeitig planen müssen.

Ich will nicht vergessen, all denen zu danken, die durch tatkräftigen Einsatz mitgeholfen haben, im Verlauf der Veranstaltungen mögliche Pannen zu verhindern.

Meine Adresse: Jan Gwizdalla sen.
In der Fitz 5
3448 Ringgau-Lüderbach
Telefon 05659 - 209

Ich wäre außerordentlich dankbar für Tips und Hinweise darüber, ob die bisher angebotenen Oris und ähnliche Dinge zu teuer oder nach langer Anreise zu anstrengend sind und was wir an Stelle dessen zukünftig tun könnten. Es könnte aber auch sein, daß gemütliches Beisammensein bei unseren Treffen den Teilnehmern genügt???

Teilt mir bitte Eure Meinung darüber rechtzeitig mit, schließlich wollen wir niemanden enttäuschen und versuchen, es möglichst vielen gerecht zu machen.

JAN

Dolomiten: Fedaia-Paß

Als wir im Juni eine Woche Motorradurlaub in den Dolomiten machten, entstand das Foto von Heft 3/84 in der „Denzel“-Vorstellung. Wir waren vom Süden aus den Fedaia zur Marmolata gegangen und mußten auf geschottertem Weg um den Skilift herum hochfahren. Wie groß war unser Schreck, als wir jetzt im September wieder dort waren und eine gut ausgebaut, breite Fahrstraße antrafen, die ohne Reiz war. So schnell kann sich das also ändern.

Sigrid Briel

Elefantentreffen '85

Das Motorradfahrerjahr 1985 beginnt am 23. bis 25. Februar mit dem Elefantentreffen auf dem Salzburgring.

Die mehr oder weniger gut formulierten Mitteilungen, die mit dem „Ausdruck des Bedauerns“ eine Preiserhöhung ankündigen, stinken mir auch. Vor allem die oft fadenscheinigen Begründungen, die Preiserhöhungen mit Preiserhöhungen der Anderen rechtfertigen.

Jetzt muß ich selbst eine Preiserhöhung bekanntgeben. Weil wir das so lange hinausgeschoben haben, auch noch eine ganz drastische um 100%. Es gibt eine ganze Menge guter Gründe dafür, nicht zuletzt auch ein verbessertes Angebot an sanitären Einrichtungen. Es kann auch nicht sinnvoll sein, steigende Kosten durch immer höhere Besucherzahlen aufzufangen. Das würde dann zu einer Großveranstaltung führen, die nichts mehr mit dem Elefantentreffen zu tun hat.

Die BVDM-Mitglieder, die nicht als Helfer zum Salzburgring kommen, zahlen - wie bisher - den **halben** Eintrittspreis, jetzt also 10,- DM.

Wie immer brauchen wir aber wieder Helfer. Für die, die noch nicht mit dabei waren, einige Informationen:

Helfer zahlen keinen Eintritt, wer mehr als nur kurzzeitig mitarbeitet, erhält einen Fahrtkostenzuschuß und eine Helferpauschale. Während der Mitarbeit wird im Rahmen des Möglichen, für Essen und Trinken (Eintopf und Kaffee) gesorgt. Für die Leute am Holzplatz und am Eingang steht ein Wohnwagen zur Verfügung.

Zu tun gibt es genug, von der Verkehrslenkung, der Eingangskontrolle, der Zeitplatzaufsicht, dem Ausrichten der Wettbewerbe, dem Ordnerdienst bis zum Plakettenverkauf und der Helferversorgung.

Für einige Bereiche stehen externe Helfergruppen zur Verfügung. In erster Linie für den Nachtdienst und die technischen Hilfsdienste die Freiwillige Feuerwehr. Das Rote Kreuz und die Gendarmerie sind ebenfalls während der ganzen Veranstaltung im Einsatz.

Trotzdem ist die Mitarbeit der Mitglieder unerlässlich, sie macht erst den Unterschied aus. Das Elefantentreffen ist eben ein Treffen von Motorradfahrern für Motorradfahrer.

Wer noch weitere Fragen hat, kann mich anrufen - auch abends, oder am Wochenende. Wer sich schon entschlossen hat, mitzumachen, den bitte ich darum, kurz mitzuteilen, wann er zur Verfügung steht und was er gerne machen würde. Das ist wichtig für die Planung und auch dafür, rechtzeitig Helferausweise für den freien Eintritt zuzuschicken.

Klaus Schumacher
BVDM-Geschäftsstelle
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

Tag des Motorradfahrers '85

Am 4. Mai 1985 ist es wieder so weit. Zum fünften Mal werden Motorradfahrer in der Fußgängerzone ihrer Heimatstadt das Gespräch mit den Mitbürgern suchen und für Verständnis werben.

Bis es so weit ist, muß einiges vorbereitet und geplant werden. Es muß ein Faltblatt entworfen und gedruckt werden, es muß - zusammen mit ergänzendem Material verschickt werden usw.

Diese Vorbereitung hat der Landesverband Nordrhein-Westfalen übernommen.

Die Kontaktadresse ist:

Ingo Bläske, Obersteiner Weg 43,
4000 Düsseldorf, Tel. 0211 - 787940

Wer mitmachen will, kann dort weitere Informationen anfordern. Wer eine Idee für das Motto oder die Gestaltung hat, wird sie dort los.

Was man selbst machen muß ist schnell gesagt:

Man sucht sich einen geeigneten Platz aus, spricht mit den Leuten vom Ordnungsamt über die Möglichkeit, dort einen Info-Stand zu errichten und beantragt die Genehmigung.

Man meldet sich bei Ingo Bläske an, damit man rechtzeitig das Material erhält.

Dann braucht man noch einen Tisch, einen Sonnenschirm, ein paar Motorräder als Blickfang - das Topcase dient als Materialmagazin - evtl. ein paar Plakatständer und im übrigen sind der Fantasie (fast) keine Grenzen gesetzt. Anregungen für weitere Möglichkeiten gibt es ebenfalls bei Ingo Bläske oder bei der BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191.

Selbstverständlich wird der Tag des Motorradfahrers wieder durch intensive Pressearbeit unterstützt. Die Zeitungen im Einzugsbereich der Aktionsorte werden unterrichtet, es wird begleitendes und ergänzendes Pressematerial zur Verfügung gestellt.

In NRW ist am 12. Mai Landtagswahl, das wird sicher zu einigen Überschneidungen mit Parteiveranstaltungen führen, bitte denken Sie bei der Planung daran. Ein anderer Termin ist aber nicht möglich, wegen der Feiertage im April und Anfang Juni.

Klaus Schumacher

Conti-Treffen 1985

Der Termin für das Conti-Treffen 1985 steht noch nicht endgültig fest.

Aber, wer es gar nicht abwarten kann, der sollte sich schon mal den 27. und 28. April freihalten, vielleicht klappt es mit diesem Termin. Näheres in der nächsten Ballhupe im Februar 1985 oder in der Fachpresse.

Achtung BVDM-Clubs!

Betr.: Zusätzl. „Ballhupen“-Sammelversand

Zusätzlich zum „Ballhupen“-Einzelversand erhielt bisher jeder Club ca. 10 bis 20 Stück des Nachrichtenblattes als Päckchen. Dies soll geändert werden.

Dieser Sammelversand an die Clubs geschieht nur noch auf Anforderung mit Angabe der Stückzahl.

Anforderungen sind zu richten an:

Jutta Hölzel, Hompeschstraße 2
4000 Düsseldorf

Beheiztes Helmvisier gegen Beschlag und Vereisung

Ein vor drei Wintern durchgeführter Versuch bewährte sich auf Dauer: Das damals für die Fahrt zum Elefantentreffen präparierte Visier tat seitdem bei allen Winterfahrten seinen Dienst. In dieser Ausgabe der **Ballhupe** soll nun rechtzeitig vor dem Beginn des Winters über den Selbstbau berichtet werden.

Funktionsprinzip: Durch die Wirkung des Widerstands in einem elektischen Stromkreis wird elektrische Energie aus dem Bordnetz des Fahrzeugs in Wärmeenergie umgewandelt. Diese verhindert Beschlag und Vereisung bei niederen Außentemperaturen.

Leistungsbedarf: Eine elektrische Nennleistung in der Größenordnung von 10 bis 12 Watt hat sich als ausreichend erwiesen.

Widerstandsdraht: Man besorge sich einen ausgedienten Spannungsregler für BOSCH-Drehstromgeneratoren, die ältere, elektromechanisch arbeitende Ausführung. Auf der Magnetspule dieses Reglers ist, versteckt unter dem Krepppapier, ein drei Meter langes Stück Konstantan-Widerstandsdraht aufgewickelt. Dieser Draht ist 0,2 mm dick und hat einen Widerstand von 16,4 Ohm pro Meter.

Elektrische Schaltung: Der aus dem Regler ausgebaute Widerstandsdraht wird in zwei gleich lange Teilstücke aufgeteilt, indem man die positive Zuleitung in seiner Mitte anlötet. Lötthinweis weiter unten beachten. So entstehen zwei Einzelwiderstände aus je 1,50 m langen Drahtstücken mit jeweils $1,50 \text{ mal } 16,4 = 24,6 \text{ Ohm}$. Diese beiden Widerstände werden parallel geschaltet. Daraus ergibt sich nach den Gesetzen von Kirchhoff ein Gesamtwiderstand von $12,3 \text{ Ohm}$.

Elektrische Leistungsberechnung: Nach dem Ohmschen Gesetz errechnet man die Stromstärke, indem man die Spannung durch den Widerstand teilt, also $12 \text{ geteilt durch } 12,3 = 0,98 \text{ A}$. Die elektrische Leistung errechnet sich dann aus dem Produkt von Stromstärke mal Spannung, also $0,98 \text{ mal } 12 = 11,8 \text{ Watt}$ (Nennleistung, die tatsächliche Leistung ist höher, da die Betriebsspannung über 12 Volt liegt).

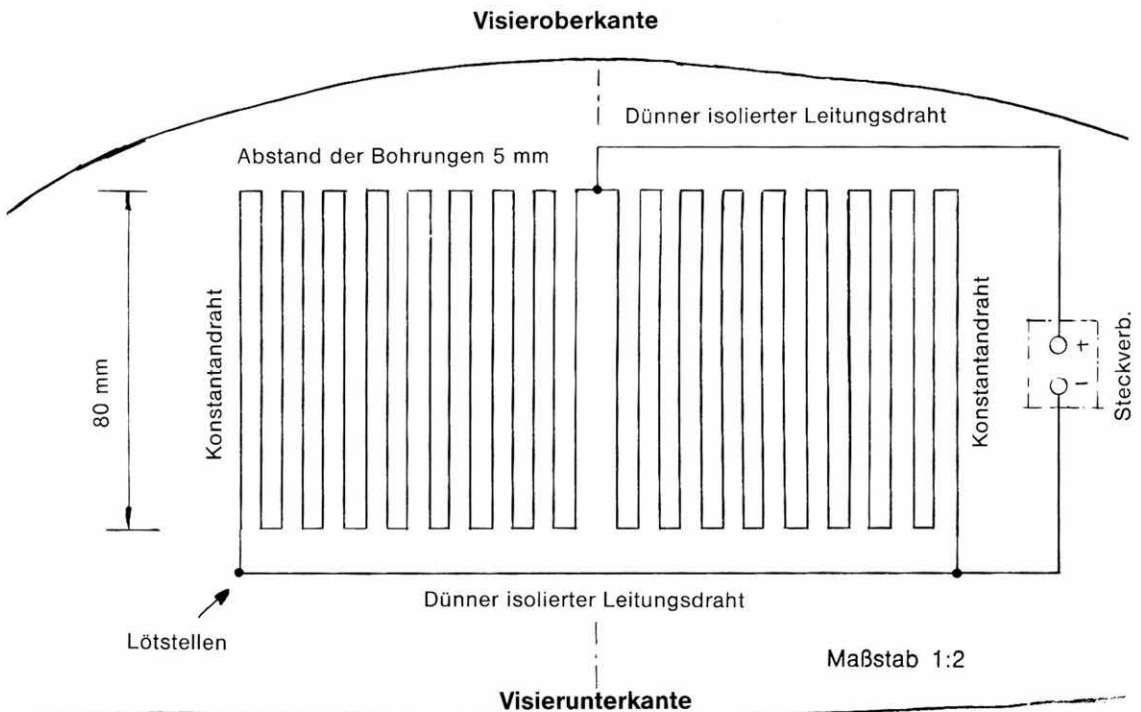
Handwerkliche Ausführung: Von der Mitte des Visiers ausgehend sind mit Hilfe eines Bohrers mit dem Durchmesser von 1 mm Bohrungen anzubringen, die es ermöglichen, den Heizdraht in einer Länge von 1,50 m sowohl nach links als auch nach rechts aufzunehmen. Geht man dabei von der Voraussetzung aus, daß die senkrecht verlaufenden Drahtbahnen eine Länge von 80 mm haben und die waagerecht verlaufenden Drahtstücke 5 mm lang sind, ergeben sich 1500 geteilt durch 85 = 17 Widerstandschleifen nach links und nach rechts. Man zeichne sich nach der Vorlage von Bild 2 eine Bohrschablone auf Karton, die auf das Visier aufgelegt wird, während die Bohrungen eingebracht werden. Der Heizdraht wird dann so eingeflochten, daß die langen Bahnen auf der Innenseite des Visiers verlaufen.

Löthinweis: Vor dem Löten ist der Isolierlack vom Widerstandsdraht abzukratzen, da sonst keine elektrisch leitende Verbindung zustande kommen kann. Der Widerstandsdraht ist an

der Lötstelle in einen Tropfen Lötzinn einzubetten, indem ein Haken oder eine Öse gebogen wird, die innerhalb des Tropfens wie ein Anker wirkt. Das Lot geht erfahrungsgemäß mit Konstantan keine intensive Verbindung ein. Darüber hinaus ist zu beachten, daß der heiße LötKolben dem Visier selbst nicht zu nahe kommt: Ein Brandfleck macht es an der betroffenen Stelle nahezu undurchsichtig.

Anschlußleitung: Die Verbindung zum Bordnetz des Fahrzeugs wird über eine zweiadrigte Leitung hergestellt, an deren entferntem Ende ein BOSCH-Stecker 0 986 352 000 angeschlossen ist. Dieser Stecker wird in eine am Motorrad anzubringende Steckdose BOSCH 0 352 222 012 eingeführt. Am Visier selbst empfiehlt es sich, die zweiadrigte Leitung über ein Stecker/Buchsenpaar anzuklemmen, wie es an den 9-Volt-Batterien und zugehörigen Elektrogeräten Verwendung findet. Bezugsquelle hierfür ist jeder Elektronik-Laden.

Horst Orlowski und Eduard Schmidt



NRW-Pokal

Der Landesverband Nordrhein-Westfalen schreibt für 1985 einen NRW-Pokal aus.

Wer Näheres hierzu wissen möchte, schreibt bitte an die Fahrtleitung:

Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78
5800 Hagen 1
Telefon 02331 - 72430 oder 72625

Referenten im LV NRW

Der Landesverband Nordrhein-Westfalen hat zu folgenden Themen Referenten eingesetzt:

Motorradreisen in die DDR - Karin Salchow,
Zweiradunfälle - Michael Wehner,
Motorrad und Umwelt - Ingo Bläske
Motorradgerechter Straßenbau - Jörg Riepenhusen.

Informationen und Anregungen zu diesem Thema nehmen die Referenten gerne entgegen. Weiterhin stehen sie allen BVDM-Mitgliedern in unserem Bereich für Fragen und zu Gesprächen zur Verfügung.

Außerdem gibt es noch einige Sachgebiete, die noch zu besetzen sind: Einsatz von Kraft-rädern im Rettungswesen, Zweiradsicherheit, Jugendarbeit und Zweiradausbildung.

Interessenten, die sich einem dieser Themen annehmen wollen oder einige Themenvorschläge haben, können sich an folgende Adresse wenden:

Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten-Bechen
Bernd Karrasch

Motorrad-Treffpunkte:

Treff Waldklause
6101 Reichelsheim
Telefon 06164 - 692

Buchbesprechung

Spannend, aufregend, leicht zu lesen, lustig, unterhaltend, alles das ist es nicht.

Aber trotzdem ist es sehr zu empfehlen, das „Kassenbuch für Sportvereine“.

Es ist in der Form des Amerikanischen Journals aufgebaut, die Konten sind aber die eines Sportvereins, in praktischer, übersichtlicher Weise aufgebaut.

Es ist klar verständlich und an Beispielen erläutert, wie man das Kassenbuch führt. Damit wird eine trockene aber sehr wichtige Arbeit so sehr erleichtert, daß sie schon fast Spaß macht.

Der Sportbund Rheinland, Rheingau 11, 5400 Koblenz schickt Ihnen dieses wirklich empfehlenswerte Buch für ganze 7,- DM, plus Porto.

Wenn Sie Zweifel haben, ob sich ein Kassenbuch überhaupt lohnt, lesen Sie nochmal in der Ballhupe III/84 auf Seite 14 und in diesem Heft auf Seite 6 nach, wie es den Freunden in Bitburg ergangen ist.

Klaus Schumacher

Hier sind Motorradfahrer gut aufgehoben:

Haus Astrid
St. Christina im Grödnertal
Italien
Übernachtung mit Frühstück ca. 18,- DM

Gasthaus-Pension „Zum Hirschen“
7741 Neukirch/Furtwangen
Übernachtung mit Frühstück ca. 23,- DM

Gasthof „Goldener Stern“
8501 Trautskirchen
Übernachtung mit Frühstück 15,- DM

Mit dem Gespann durch die West-Sahara

Schon in früheren Jahren, wenn ich mit den Solo-Maschinen, teils Enduros oder Straßenmaschinen, an den Rand der Sahara kam, manchmal auch Strecken durch die Sahara fuhr, dachte ich daran, daß ich so etwas einmal mit dem Gespann machen müsse. Vielleicht käme man durch den Senegal bis nach Dakkar und mit dem Schiff zurück? Aber, wie gesagt, das war nur so ein Gedanke. Es ließ mir doch keine Ruhe. Die Frage war nur, was für ein Gespann, Straßen- oder Geländegepann? Wenn ich mein altes KS 601 Geländegepann hätte, ginge das. Aber würde der Motor das aushalten, besonders die Bronzepleuellagerkäfige?

Es blieb mir doch keine andere Wahl, ich mußte mein Yamaha-XS-1100-Gespann nehmen. Nachdem hinten ein breiter M+S-Reifen montiert und alles sorgfältig tropen- und saharafest gemacht war, ging es Mitte Juni mit 3 Personen auf dem Gespann los. Es wollten noch mehr mitfahren, aber die sagten im letzten Moment ab.

Gepäck, 10-l-Wasser- und 10-l-Benzinkanister, Benzinkocher und Lebensmittel mußten richtig verzurrt werden. 4 Tage ging es dann durch Frankreich und Spanien. Morgens standen wir dann an der Fähre Algeciras-Ceuta. Algeciras-Tanger ist fast 20,— DM pro Person und Maschine teuer.

Ceuta ist eine 19 km² große Enklave unter spanischer Hoheit auf afrikanischem Boden. Wir wurden empfangen mit der üblichen Hektik. Stundenlanges Warten an der marokkanischen Grenze; immer wieder wurden die Pässe kontrolliert. Schließlich wurde mir der Paß weggenommen. Ich mußte zum Kommissar. Nach langem Herumstöbern im Paß hatten sie entdeckt, daß ich 1981 mit einem Mercedes und Hänger, darauf die Enduros, eingereist war, aber der Wagen bei der Ausreise nicht ausgetragen worden war. Es waren nur die Ausgangsstempel von Tanger für die Personen im Paß. Jetzt glaubte man, ich hätte den Wagen im Marokko verkauft. Ich sollte Zoll dafür bezahlen. Auf meine Entgegnung, wie ich denn wohl nach Hause gekommen wäre,

meinte der Kommissar, wir wären mit den Motorrädern gefahren. Nach drei Stunden durften wir endlich einreisen. Gut, daß Katja so gut französisch spricht. Es wurde uns aber erklärt, daß wir bei der Ausreise den Zoll hinterlegen mußten. Bei der Warterei hatten wir beobachtet, daß Männern mit langen Haaren, die hippieähnlich aussahen, die Einreise verweigert wurde.

Die erste Stadt war Tetouan; sie wird viel von Touristen besucht, die mal eben von Spanien nach Marokko wollen. Wir fuhren gleich weiter den Fluß Hajera entlang ins Rif-Gebirge. Hier sah man die Rif-Bäuerinnen mit ihren großen breitrandigen Strohüten und rotweißen Baumwollüberhängen (Fouta) bei der Ernte. Sie schnitten mit der Sichel, in mehreren Reihen nebeneinanderstehend, das spärliche Korn ab. Sie banden es auch in Garben. Männer sah man bei der Arbeit garnicht. Sie saßen im Schatten, plauderten und tranken ihren Pfefferminztee. So kamen wir nach Chechaouen, kurz Chaouen genannt. Ein schönes anmutiges Städtchen mit seiner orientalischen Atmosphäre mitten im Rif, am Fuße des 2123 m hohen Djebel Meggou. Das Gespann wurde von den Leuten ausgiebig betastet und befummelt; nur mit Mühe konnten wir die Kinder und die Jugendlichen fernhalten. Erst, als wir einen Polizisten holten, und der sich neben die Maschine stellte, konnten wir einen Besuch in der vollständig erhaltenen Medina machen und den Souk besuchen.

Wir fuhren dann weiter nach Süden durchs Rif-Gebirge nach Ouezzane. Am Col du Zeggota trafen wir vier Motorradfahrer aus Deutschland, die aus dem Süden kamen und uns erzählten, daß es da unten furchtbar heiß wäre. Zwei von ihnen hätten im Krankenhaus gelegen, weil ihnen schlecht geworden sei und sie zusammengeklappt wären. Es hätte kein Wasser und erst recht nichts zu essen gegeben. Auf meine Frage, wie weit sie gewesen wären, antworteten sie, sie seien bis Ksar es Souk gekommen. Oh je, das war noch nicht einmal bis zum Rande der Sahara; das konnte ja noch gut werden.

Wir besuchten Volubilis, eine ehemalige bedeutende römische Stadt, die von 10000 Menschen bewohnt gewesen war. Sie lebten

dort etwa in der Zeit des 2. und 3. Jahrhunderts nach Christi. Es sind noch viele schöne Mosaiken auf den Fußböden zu sehen. Ein etwa 2,5 km langes Trümmerfeld ist mit einer Mauer und acht Toren umgeben. Eine lange Säulengalerie, an der mehrere Tempel liegen, sieht man in einer wunderschönen wasserreichen Landschaft. Man wird an Sizilien erinnert. Von hier aus sieht man auch die 4 km entfernte Heilige Stadt Muly Idriss, die von keinem Ungläubigen betreten werden darf.

Die Stadt liegt wie ein schneeweißer Fleck in der grünen Landschaft; es ist ein schöner Anblick.

Weiter ging es nach Meknes, einer der Königsstädte. Auf dem Königspalast war die königliche Fahne gehißt; das bedeutete, daß der König da war. Der kleine Campingplatz durfte von uns Europäern besucht werden. Er liegt innerhalb des Palastes in den königlichen Gärten. Dort gibt sehr gutes kaltes Wasser, aber kein Schwimmbad. Die Temperaturen waren inzwischen schon auf 40° im Schatten gestiegen. Am anderen Morgen besichtigten wir die Souks. Die Medina ist vollständig vor der Sonne geschützt; es ist ganz angenehm dort. Nachdem wir das große Tor Bab el Mansur gesehen hatten, ging es weiter über Fes nach Taza. Hier fanden wir keinen geeigneten Campingplatz. Wir schlugen unser Zelt in einer landwirtschaftlichen Ausstellung zwischen Traktoren und Landmaschinen auf. Allerdings mußten wir am nächsten Morgen schon ganz früh weg, weil um 8.00 Uhr die Ausstellung eröffnet werden sollte.

Wir fuhren durch das Bou-Iblane-Gebirge, einer wunderbaren Landschaft mit sehr viel Wasser. Sie liegt in der Nähe der algerischen Grenze, gegen Süden. Mittags erreichten wir einen kleinen Gebirgsfluß, und da die Hitze unerträglich geworden war, badeten wir in dem nur 50 cm tiefen Wasser. Hier gab es noch Flußkrebse und grüne Laubfrösche in Mengen. Ein munter stolzierender Storch holte sich ab und zu ohne Scheu, einen Frosch. Hier lernten wir Habieba kennen, ein 17 jähriges süßes Berbermädchen, das unbedingt mit nach Deutschland wollte. Doch leider war unser Gespann besetzt. Durch Ifrage und Azrou, zwei herrlich gelegenen Städten auf einem 1650 m hohen Plateau im

mittleren Atlas, ging die Fahrt. Hier gab es Zedernwälder. Das Klima ist angenehm; deswegen hat der König hier auch seinen Sommersitz im Stil einer europäischen Burg. Weiter ging's nach Süden. Noch auf dem Bergmassiv sahen wir kreisende Adler mit beträchtlicher Spannweite. Über Midelt, Rich, Ksar-es-Souk (jetzt Er Rachider) kamen wir nach Tafilalet, einer der interessantesten Gegenden von Marokko. Wir fuhren durch die Schlucht und den Tunnel der Legionäre. Diese Straße haben die Fremdenlegionäre gebaut. Es ging immer am Fluß Ziz entlang, einem kleinen trüben Rinnsal zwischen 1200 m hohen roten Tafelbergen. Beim Sonnenuntergang ist es ein besonders schöner Anblick.

Tafilalet ist eine große zusammenhängende Oase, die größte Nordafrikas. Es gibt nur 30 mm Niederschlag im Jahr. Hier wohnen die „Filali“, ein Mischvolk aus Arabern, Berbern und Harantin. Überall sieht man verlassene Siedlungen; die Bevölkerung ist von 100 000 auf 30 000 zurückgegangen.

Die Sahara schreitet unaufhaltsam nach Norden. Anpflanzungen, Straßen und Pisten versanden, dazu dauernder Wassermangel. Hier hat es vier Jahre lang nicht geregnet. Das Thermometer steigt mittags auf 50° im Schatten. Der Motor der Yamaha XS 1100 wird sehr heiß, so heiß, daß ich meinen linken Fuß nicht mehr auf der Fußraste halten kann und ich mir nasse Lappen um die Waden wickeln muß. Aber der Motor läuft noch gut. Das Trinkwasser wird knapp; die Brunnen sind schon lange leer. Man kann Sidi Harazan kaufen, Quellwasser in Plastikflaschen. Ein Liter kostet 2,50 bis 3,— DM.

In Erfoud, einer ehemaligen französischen Militärgarnison der Fremdenlegion, machen wir erst einmal Rast und schlagen innerhalb einer Karawanserei unser Zelt auf. Hier gibt es auch ein sogenanntes Schwimmbad (Piscina). Es ist ein Betontümpel mit grünlich schimmerndem Wasser. Uns ist es egal, wir springen trotzdem in die Brühe. Kein Wunder, das Wasser ist auch schon ein Jahr nicht gewechselt worden und Filteranlagen kennen sie hier nicht. Nachts schüttelt uns unbarmherzig die Kälte, hatten wir doch keine warmen Sachen mitgenommen. Morgens vor Sonnenaufgang geht es los in die Sahara. Genug Vorräte und

Trinkwasser hatten wir mit. Kompass und Karte raus, immer nach Süden. Nach 3 km schmaler Teerstraße mit Schlaglöchern in Badewannengröße ist plötzlich ohne Vorwarnung Schluß. Vor uns, in zwei Meter Tiefe, nur noch Sand, also runter zur ersten Trial-Sektion. Wir sind in erg Chebbi; die Sahara saugt uns auf. Nur Gas geben, nur nicht stehenbleiben, schießt es mir durch den Kopf. Langsam mahlt sich das Hinterrad durch das erste „Fech Fech“, wie die Araber die losen Sandstellen nennen. Nach mehreren hundert Metern merke ich, wie es wieder etwas fester wird. Es liegen einige Steine herum. Nach ca. 20 km hat die Sahara etwas Feines für uns bereit: Wellblech-Querrinnen, die von Kilometer zu Kilometer tiefer werden. Sie sind 20 bis 30 cm tief und haben einen Abstand von ca. 1 m. Die Maschine schlägt hinten wie ein wild gewordener Gaul, während ich vorne meine, ich hätte einen Preßlufthammer in der Hand. Dazu noch die kurzen trockenen Schläge von der Seite, vom Beiwagen. Hoffentlich hält das die Kardanwelle aus, dachte ich. Allmählich hatte ich es raus, mehr Gas zu geben, so daß ich nur

noch von Wellenkamm zu Wellenkamm sprang. Plötzlich heftige Stöße, ein furchtbares Schütteln und Krachen, die Wellenabstände hatten sich verändert, die Rillen waren tiefer geworden. Ich dachte, jetzt reißt es mir das Gespann auseinander. Ich mußte anhalten und mir den Schweiß aus den Augenreiben, der mir in Strömen von der Stirn lief.

In der Ferne ein paar Palmen; kleine niedrige Lehmhütten tauchten auf. Kinder liefen uns entgegen. Die Piste wurde besser. Wir waren in einer Oase, die gar nicht auf der Karte war. Hier war ich 1981 schon mit Jutta, Christian, Siggie und Dieter. Damals war das unser südlichster Punkt. Aber jetzt wollte ich weiter. Ein Araber holte einen großen Geier und führte uns vor, wie der Vogel fliegen konnte. Als er hoch genug war, zog er ihn an einem Bindfaden wieder herunter, der am Fuß des Geiers befestigt war. Langsam wurden die Oasenbewohner lästig. Sie fummelten überall herum und gingen auch an unsere Taschen; ein alter ehrwürdiger Greis gab uns zu verstehen, daß wir lieber verschwinden sollten. Ich gab Gas.



Vor Überraschungen ist man auf diesen „Straßen“ nicht sicher.

Noch lange liefen die Jugendlichen hinter uns her und warfen mit Steinen. Gott sei Dank blieb ich nicht stecken. Kompass raus und weiter nach Süden in Richtung Merzouga. Die berühmte Oase, die mitten in 200 m hohen Sanddünen liegt, war unser Ziel.

Früher war dort ein großer See, voll mit Flamingos. Der See ist inzwischen ausgetrocknet, schon seit Jahren, wie wir hörten. Die Flamingos sind natürlich auch nicht mehr da. Die Waschbrettspiste wechselte mit Sandspiste ab, dann fuhren wir über eine Steinebene. Sie war übersät mit fußballdicken Steinen; auch hier war loser Sand darunter. Gegen Mittag tauchte vor uns inmitten der rotbraunen Dünen Merzouga auf. Es war 12.30 Uhr; im Schatten hatten wir 54°. Vor der Sonne flüchteten wir in den Schatten einer Moschee und blieben dort während der Mittagszeit. Gegen Abend, nachdem wir unsere Wasservorräte aufgefüllt hatten, fuhren wir ein paar Kilometer hinaus in die Einsamkeit der Wüste, denn in der Oase wurden wir zuviel belästigt. Jeder wollte uns irgendetwas verkaufen. Kaum war der „Feuerball“ hinter den Dünen verschwunden, kam auch schon die Kälte angekrochen und schüttelte den Körper mit den noch naß geschwitzten Sachen. Der Sternenhimmel wird zu einem unvergeßlichen Erlebnis. Kurz nachdem die Sonne verschwand, strahlte der Horizont in violett, wurde dann dunkelblau und dann blauschwarz. Plötzlich waren die Sterne da. Sie strahlten infolge der geringen Luftfeuchtigkeit mit einer solchen Intensität, daß man bei dem Licht die Zeitung lesen konnte. Etwas aus den Packtaschen gegessen, dann lagen wir fröstelnd im Zelt. In aller Herrgottsfrühe, beim ersten Sonnenstrahl, brechen wir wieder auf. Es kommt wieder eine Spezialetappe von 30 km Wellblech mit unterschiedlichen Frequenzen. Ich dachte, das kann nicht mehr lange gutgehen, das reißt mir das Gespann auseinander. Ganz plötzlich ist Schluß, und bis zur Oase Taouz an der algerischen Grenze Steinpiste.

Nur ein Zehntel der Sahara ist Sandwüste. Kurze Paßkontrolle, Zwangsumtausch von 1000 Dinar, weiter geht es. Der Sand trägt uns gut; wenn man so mit ca. 80 km/h nicht aufpaßt und kommt in ein „Fech Fech“, dann bleibt plötzlich das Vorderrad stecken und man macht einen Fast-Handstand auf dem

Lenker. Mit vereinter Kraft und unsagbaren Anstrengungen bekommt man die Karre wieder flott. Wir kamen gerade an einer großen Palme vorbei; da stotterte die Yamaha und lief nicht mehr über 3000 Touren. Außerdem knallte sie furchtbar aus dem Auspuff. Vergaser verstopft, schoß es mir durch den Kopf. Oh Gott, wenn wir hier liegenbleiben, wann finden sie uns wieder, vielleicht verdurstet. Wie damals die beiden Franzosen, die im großen Scott hängenblieben, und die wir fanden, verdurstet. Sitzbank, Tank und Vergaserbatterie ab und auseinandergebaut - nichts. Der Schweiß lief in Strömen. Nochmal überlegt. Knallen im Auspuff könnte auch Zündung sein. Linke Seite den Deckel ab. Da sah ich die Beschering. Das Kabel von der Lichtmaschine, das zum Fliehkraftregler führt, war lose. Die Lötstellen hatten sich abgelötet, wahrscheinlich durch die Hitze. Mit Stalit wieder zusammengeklebt, mit Isolierband und darüber Zwirnsfaden gesichert und mit Uhu-Plus alles verstärkt, hielt das bis nach Hause. An diesem Tag fuhren wir nicht weiter. Immer wieder wollen die Berber oder Araber das Motorrad gegen Kamele tauschen; je weiter wir zum Süden kamen, um so mehr Kamele wurden es. Unter unsagbaren Anstrengungen, bis 57° Mittagstemperatur, durchfuhren wir das Erg Igidi. Erst noch einige Berge, Ausläufer des Anti-Atlas, bis Dagget-Dabura, dann eine trostlose Gegend mit Sand- und ganz gemeiner Wellblechpiste, die Rillen so tief wie Entwässerungsgräben. Einmal begegnet uns eine Kamelkarawane der Tuaregs; es wird eine Pause eingelegt. Wir bewundern die vollgepackten Kamele, die Tuaregs das Gespann. Sie können es nicht genug bestaunen. Sie geben uns aus Ziegenbälgen, die an den Kamelen hängen, zu trinken. Aber das Wasser schmeckt faul und brackig. Ablehnen durften wir das nicht; es wäre eine tödliche Beleidigung gewesen. Der Sand wird nun so fein wie Staub. Wir gleiten wie auf Samt dahin.

Kurz vor Hessi Mana ist Schluß, wir nähern uns dem Krisengebiet von Spanisch-Sahara. Die Weiterfahrt nach Mauretanien wird uns untersagt. Nachdem wir das Erg durchquert hatten, fuhren wir in nord-westlicher Richtung zur südlichsten Ecke Marokkos. Wir kamen nach Tindouf, einem erbärmlichen Nest, das nur aus Militärbaracken bestand. Wir wurden täglich mehrmals kontrolliert von Polizei, Mili-

tär, Freischärlern. Alle wollten unsere Papiere sehen, schnüffelten in unserem Gepäck herum und ließen uns in der glühenden Sonne stehen. Man wollte wissen, was wir hier zu suchen hätten.

Wir erreichten bei Tindouf die sogenannten Mauretanische Piste, eine tiefe 4 bis 5 m breite Spur teils sandigen, teils steinigen Bodens. Die Steine donnerten immerzu unter die Ölwanne, daß es mir Angst und Bange wurde. Im Grenzort Deldet wurden wir vom marokkanischen Zoll freundlich empfangen; man wollte fast nicht glauben, daß wir von der mauretanischen Grenze kamen und durch das Erg gefahren sind. Sie erklärten, drüben, jenseits der Grenze, wären böse Menschen. Sie gaben uns zu trinken und zu essen und freuten sich, wie es uns staubigen, Halbverhungerten schmeckte. Über Tan Tan durften wir nicht, dort wären zur Zeit Kämpfe. So fuhren wir nach Goulimine, der südlichsten Oase Marokkos. Hier hatten wir Glück, es war Kamelmarkt. Die Tuaregs, die blauen Männer der Wüste, kaufen hier ihre Kamele. Blau, weil sie ihre Gesichter mit einem dunkelblauen Schal verschleiern haben und Gesicht und Hände von den selbstgefärbten Schals blaugefärbt sind.

Hier konnten wir uns mal wieder - alle drei mit einem halben Eimer Wasser - waschen. Ich fühlte mich wie neugeboren. Brot war knapp; die Berber backen ihr Brot selbst oder lassen es backen. Wir gingen hinter einigen Frauen her, die Bleche auf dem Kopf trugen. So kamen wir zum Bäcker, der uns einige Fladenbrote verkaufte. Getankt wurde aus einem Benzinfäß mit Handpumpe, wenn überhaupt Benzin da war.

Ab hier sollte wieder Teerstraße sein, wir hatten aber auch von Sand und Wellblech erst einmal genug. Es war zwar auch eine Teerstraße, aber nach ein paar Kilometern kamen ganz plötzlich scharfkantige badewannengroße Schlaglöcher. Nach ein paar weiteren Kilometern wurden die Löcher so groß, daß man nicht mehr darum herumfahren konnte, entweder mußte die Maschine durch oder der Beiwagen, was immer einen gewaltigen Schlag gab.

Tiznit im Anti-Atlas war unsere nächste Station, eine Sahara-Randsiedlung mit einer ockerfarbigen Befestigungsmauer ringsum;

darin sind sechs große Tore. Die Stadt mit den großen Souks ist berühmt wegen ihrer Waffen- und Silberschmiede.

Über Taroudault und Tagenakht kamen wir nach Quarzazate zwischen Anti-Atlas und Hohem Atlas. Auf dem wenig besuchten Campingplatz gab es kein Wasser. Am Ort ist die riesige Kasbah (Festung) Taokirt. Es ist die größte und schönste Wohnburg in Marokko. Außen sind schöne Ornamentverzierungen, auf den Zacken und den riesigen viereckigen Türmen weiße Steine zum Abhalten der bösen Geister. Im Innern ist der riesige Komplex durch zahlreiche Nebenbauten ganz verwinkelt. Man kann sehr schöne Stuckarbeiten und farbige Ornamente sehen, außerdem Decken aus geschnitztem Zedernholz.

Wir fahren noch ein Stück die Straße der Kasbahs im Dades-Tal entlang. Hier reiht sich eine Wohnburg an die andere. Meist wohnt eine ganze Sippe in so einer Burg. Viele Burgen verfallen; daran sieht man den Bevölkerungsschwund. Die Bevölkerung wandert wegen Wassermangel aus, in den hohen Norden des Landes.

Nun ging es in den Hohen Atlas, über den 2600 Meter hohen Tizin-Tischka; die Route gehört zu den landschaftlich schönsten Marokkos. Stundenlang geht es Kurve um Kurve den Paß hinauf. Hier wohnt der mächtigste Stamm der Glaoua, der von hier den ganzen Hohen Atlas beherrscht. Bis 1956 forderten die Glaoua noch Straßenzoll. Rechts und links der Straße werden oft riesige Amethyste in allen schillernden Farben angeboten. Die Kinder stehen gegen die Sonne und blenden den entgegenkommenden Fahrer mit oft bis zu 30 cm großen Halbedelsteinen. Hält man an, so kommen sie von allen Seiten und knallen einem die Steine irgendwo drauf: „Wieviel Du geben“? Man kann den geforderten Preis bis auf ein Zehntel herunterhandeln.

Über Taddert fahren wir nach Marrakesch. Hier gibt es ein lebhaftes Treiben auf dem Campingplatz; wir werden mit einem großen „Hallo“ begrüßt: „Auch wieder da!“ Der berühmte „Scheißboden“ wird mit den extra mitgenommenen Stahlhäringen bewältigt. Endlich wieder Wasser aus dem Kran, aus der Dusche und sauberes Wasser im Schwimmbad.

Mädchen vom Stamm
Ait Hadiddou.

Foto: Brede



Marrakesch ist eine der vier Königsstädte; sie liegt am Nordrand des Hohen Atlas. Neben Fes ist Marrakesch wichtigste Stadt Marokkos mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Besonders interessant ist Djema el Fna (Platz der Geköpften). Früher war hier eine Richtstätte. Da wurden die Köpfe der Hingerichteten auf Speeren rings um den Platz aufgestellt. Abends wird der Platz zu einer großen Unterhaltungsstätte: Feuerschlucker, Schlangenbeschwörer, Akrobaten, Märchenerzähler, Tänzer, Musikanten, Koranleser und viele andere sind zu sehen. Die Tänzer und Musikanten sind oft Schwarze aus Mauretanien und Mali. Die Unterhalter spielen in Marrakesch eine wichtige Rolle. Das liegt daran, daß die Saharanomaden nach langen und entbehrlichen Reisen ein großes Bedürfnis an Abwechslung haben. Auch wir besuchten den Markt am Abend mit seinem bunten Treiben. Die Darsteller verlangten hartnäckig eine Bezahlung, wenn sie fotografiert wurden. Mir wurde sofort beim Schlangenbeschwörer eine riesige Klapperschlange um den Hals gelegt zum Fotografieren. Portemonnaie und Brustbeutel festhaltend ließen wir uns durch das Gewühl schieben. Die Völker versuchten mit allerhand Tricks, an unser Geld zu kommen.

Wir hatten einen Geheimtip bekommen, daß in der „Nähe“ riesige Wasserfälle wären. Am

nächsten Tag fuhren wir los und kamen in das Gebiet Stammes von Ait Hadiddou. Mädchen und Frauen dieses Stammes tragen schwarze Kleidung mit Silberstreifen und reichlichem Silberschmuck an Hals, Kopf und Ärmel. Es sind schöne Bilder gegen die Kulisse des Hohen Atlas. Die „Nähe“ entwickelte sich dann zu einer Strecke von mehr als 200 km, aber für die Mühe über schlechte Straßen wurden wir reichlich belohnt. Die Cascades d'Ouzoud waren ein grandioses Schauspiel. Es waren keine anderen Touristen hier. In fünf Fällen fiel das Wasser in zwei Stufen über 180 Meter tief in ein Talkessel, nachdem das Wasser vorher mehrere Getreidemühlen angetrieben hatte. Wir wagten den Abstieg, um unten im Auffangbecken zu baden. Das Wasser war eiskalt.

Von den Wasserfällen fuhren wir in Süd-Westrichtung noch einmal quer durch den Hohen Atlas über sehr schlechte Straße nach Agadir. Hier stürzten wir uns erst einmal in die Fluten des Atlantiks. Agadir wurde 1960 vollständig von einem Erdbeben zerstört; es gab 15000 Tote. 1962 wurde es 3 km entfernt erdbebensicher ganz modern wieder aufgebaut und hat sich zum Touristenzentrum entwickelt. Es wimmelte nur so von „Neckermännern“, die eingeflogen worden waren und kaum aus der Stadt hinaus kamen. Wir machten uns schleunigst aus dem Staub in Richtung Norden. Bei

Cap Rhir wollten wir in der Mittagshitze noch einmal baden, aber, als wir knietief im Wasser waren, sahen wir die Rückenflossen eines mächtigen Hais, der hungrig vor dem Ufer hin und her schwamm. Das Baden haben wir dann verschoben. Bei Tari trauten wir unseren Augen nicht. Überall ringsum auf den Bäumen standen kleine schwarze Ziegen und fraßen die Früchte der Arganenbäume, die niedrige, dicke Stämme und eine weite Krone haben. Die Arganenbäume gibt es nur noch in Südamerika.

Weiter ging es die Küste entlang nach Essaouira, einer ehemaligen portugiesischen Festung mit 36 Bronzekanonen, die noch besichtigt werden können. Die Kanonen zeigen alle zum Meer, aber der Feind, die Mauren, kamen von hinten durch die Wüste. Da hatten die Portugiesen nicht mit gerechnet. Weiter fuhren wir auf unserem Heimweg an der Küste entlang über Safi, El-Jadida, Casablanca, Rabat, Larache, Tanger. In Tanger schifften wir uns wieder ein nach Europa. Die Fähre Tanger-Algeciras dauert 2 1/2 Stunden und ist doppelt so teuer wie Ceuta-Algeciras. Ich mußte aus Tanger ausreisen wegen der Eintragungen in meinem Reisepaß, die ich inzwischen schon geändert hatte.

30 Tage, die voller Erlebnisse waren, und 11800 km Strecke in Afrika lagen hinter uns. Wir haben viel geschwitzt und gefroren. Dazu noch gedürstet, haben oft geflucht, aber immer wieder sind wir für die Entbehrungen, die wir auf uns genommen haben, entschädigt worden durch die herrliche Landschaft, den Zauber der Sahara und die Gastfreundschaft der Berber und Saharanomaden.

Wann wird die nächste Reise in die Zentral-Sahara gestartet? Wer weiß, aber jedenfalls nicht mehr im Juli - August. Die beste Reisezeit ist Ende April - Anfang Mai.

Martin Brede sen.

Informationen zur Reise

Motorrad:

Yamaha XS 1100, EML-Straßengespann mit Tourenseitenwagen ohne Scheibe.

Vorbereitung:

Hinten einen 135 x 15 M + S-Reifen von Michelin und S + W-Luftfederbeine, Steinschlagbleche aus Alu vor Ölfiltergehäuse und Ölwanne,

Luftfilter zusätzlich durch Feinstaubfilter geschützt. 50 SAE Motoröl.

Ersatzteile:

Alle Züge, Achsen, Bremsklötze, Lager, Simmeringe, Schrauben, Dichtungen, usw.

Werkzeug:

Lötgerät, Bohrer, Eisensäge, Feile, Hammer, Meißel und reichhaltige große und kleine Steckschlüssel. Alle Nüsse und Knarre. Klebesortiment von Plastik- bis Alukleber. Schläuche, 1 Reifen, Montiereisen, Wagenheber, Fußluftpumpe.

Kartenmaterial:

Michelin-Karten 172 und 153, Hallwag Marokko und Algerien.

Von der West-Sahara gibt es wegen des Saharakrieges kein Kartenmaterial.

Reiseführer:

Du Mont: Sahara, Marokko, Algerien.

Versicherungen und Papiere:

Reisepaß, Visum für Algerien und Mauretanien (es kann möglich sein, daß man an der algerischen Grenze trotz Einreisevisum zurückgewiesen wird, wenn man von Marokko einreisen will).

Informationen und freundliche Ratschläge braucht man von Algerien nicht zu erhoffen. Es gibt kein Fremdenverkehrsamt. Haftpflichtversicherung für Algerien. Grüne Versicherungskarte gilt nicht für Marokko (30 Tage kosten ca. 30,- DM). Zwangsumtausch vorgeschrieben (ca. 500,- DM pro Person). Im Süden keine Möglichkeit zum Geldwechsel. ADAC-Schutzbrief in ganz Nord-Afrika gültig. Vorher Krankenversicherung und Rückholdienst abschließen.

Impfungen werden empfohlen gegen Cholera, Typhus, Gelbfieber und Malaria. Auskunft erteilen die Gesundheitsämter und Tropeninstitute.

Ausrüstung:

Zwei Enders-Benzinkocher „Baby“ je 1 10-l-Wasser- und Benzinkanister, Wasserfilter, Wasserentkeimungstabletten, leichtes Zelt mit Stahl- und Sandheringen, reichhaltige Apotheke mit Verbandszeug, Magnesium- und Salzttabletten wegen des durch starkes Schwitzen verursachten Salzverlustes.

Private Kleinanzeigen

Suche: R 80 GS. Preisvorstellung ca. 6000,— DM.

Michael Tubes, Hammadorfstraße 49
4000 Düsseldorf, Telefon 0211-391864

Suche: Honda CB 500/4.

Günter Gilz, Telefon 02107-8349

Suche: Motorradtank 24/26 Liter oder größer
Schorch-Meier-Tank oder Heinrich-Tank.

Udo Ziegler, Gerolsteiner Straße 109
5000 Köln 41

Verkaufe: CX 500, Baujahr 1981, 50 PS,
Kilometerstand 20000,
Pichler Vollverkleidung Magura, Lenker,
Sport- und Tourensitz (weiß), Schuh-Koffer
Preis VB.

Peter Bombe, Rotdornweg 9, 4130 Moers 2
Telefon 02841-63338 (Mo bis Fr ab 18 Uhr)

Carol verkauft sein Gespann

BMW-Squire ST 2, Rahmen R 50/2,
Motor 60/5, 40/27 PS, Elektrik u. a. -/5,
15" Räder, S-Verkleidung, 24-Liter-Tank,
Einzel-/Doppelsitzbank
TÜV neu, alles eingetragen 7500,— DM.
Fuchs, Telefon 0221-761488

Verkaufe: Yamaha XS 750 SE, EZ 6/80,
TÜV 7/86, 32000 km, guter orig. Zustand,
2500,— DM.

Martin Feldhoff, Jägerstraße 1
4400 Münster, Telefon 0251-55866

Verkaufe: BMW R 75/5, Bj. 71, TÜV 7.85, Motor
defekt, Krauser-Koffer Starlett.

BMW R 50, Bj. 55, Kolben defekt, Jupiter-SW,
Gläserverkleidung, beides eingetragen.
Komplett, einzeln oder in Teilen.

Thermoboy, einteilig, neuwertig,
Damengröße 40, für bis Körpergröße 1,70 m.
Damen-Leder-Kombi „Dainese“, zweiteilig,
Größe 48, Körpergröße bis ca. 1,70 m.

Herren-Leder-Kombi „condor“, zweiteilig,
Größe 50, Körpergröße bis 1,70 m.

Fahranzug, zweiteilig, besch. Baumwolle,
gefüttert, Größe 50, Körpergröße ca. 1,70 m.

Bernhard Reckmann, Mendter Mark 11
5202 Hennef 41

Telefon 02248-3883 (abends)

Telefon 02241-481603 (am Tage)

Verkaufe: BMW-R-60-Gespann mit TR 500
(Motor R 60/5) mit Räder und allem Zubehör
für Solo-Betrieb TÜV 5/86 für 8000,— DM.

Peter Wittke, Aldekerker Straße 14a
4150 Krefeld, Telefon 02151-712297

Verkaufe: Yamaha XJ 650, 50 PS, 21500 km
gelaufen EZ 3/83, Blaumetallic mit Pichler
Vollverkleidung u. Heizgriffe, Preis 4900,— DM

Einzelteile abzugeben:

1 Satz Bridgestone
(300 km) für XJ 650 150,— DM

1 Satz Sturzbügel
(Körbchen) für XJ 650 30,— DM

1 Reparatur-Handbuch XJ 650 neuw. 15,— DM

1 Reparatur-Handbuch SR 500 15,— DM

1 Zündapp 200 Bella-Vergaser(Bing) 40,— DM

1 Drehzahlmesser XS 1100
(Originalteil) 100,— DM

Suche: Solides Anfänger-Gespann bis
5000,— DM oder XS 1100 (schwarz/grau,
unbedingt) bis 5000,— DM (bitte kein Schrott)

D. Krause-Wegener, Telefon 0202-421228

Termine und Treffen

1. Wintertreffen des MC Sarstedt!

Vom 11. bis 13. Januar 1985 möchten wir alle
Winterfahrer zu uns nach Hildesheim zu
einem kleinen Treffen einladen.

Anfragen mit frankiertem Rückumschlag an:

Hans-Werner Tebbe
Bahnhofstraße 48 · 3208 Giesen 5

Vom 18. bis 20. Januar 1985

**haben wir unser 3. Gespanntreffen in der
Hasenmühle, Ippinghausen.**

Paul Scherer
Frauenhofer Straße 8
3500 Kassel
Telefon 0561-896147

Vom 18. bis 20. Januar 1985

Wintertreffen des MC Ossenlock

Info: Wolfgang Ostkamp
Ringstraße 11
4441 Riesenbeck

30. März 1985 Winterfest des BVDM

Wir sind zu Gast beim MC Ossenlock in
Riesenbeck (übrigens am selben Ort wie '83).

Die nächste Ballhupe erscheint am 4. Februar 1985

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist am 9. Januar 1985

Zuständigkeits- bereiche und Adressen für Schriftwechsel:

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen an:

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a, 4150 Krefeld

Telefon 02151 - 712297

Postscheckamt Hannover

Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)

Sparkasse Krefeld

Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

„Ballhupe“ Berichte, Beiträge, Termine,
Annoncen, Verkäufe, Artikel, Fotos und
Kritiken an:

Heinz Sauerland

Dr. Guischar-Strasse 7, 4134 Rheinberg 3

Telefon 02844 - 854

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Filme –
Stempel und Versicherungsfragen
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4

Telefon 06128 - 86191

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

Heinz Sauerland

Dr. Guischar-Strasse 7

4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Druck: trost-druck, Xanten

**Nachdruck nur gegen Belegexemplar
und Quellenangabe.**

Mitarbeiter in Heft 4/84:

Martin Brede

Eduard Schmidt

Horst Orlowski

Jan Quizdalla

Sigrid Briel

Jörg Riepenhusen

Martin Feldhoff

Traudl und

Dietmar Krause-Wegner

Peter Braune

Harald Platz

Edgar Müller

Klaus Schumacher

Heinz Sauerland

Willy Reuter

Bernd Karrasch



hinterläßt immer einen starken Eindruck

Jeden Monat. Ob es sich um Testberichte, fundierte Daten über Technik und Motor, spezifische Information oder um Leckerbissen für Veteranenliebhaber dreht, in PS – die Motorrad Zeitung steckt die brandaktuelle Information über und um die Motorradszene. Denn PS weiß, wo's langgeht. Gemacht von Motorradfahrern für Motorradfahrer. PS – die Motorrad Zeitung erscheint jeden Monat.