

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



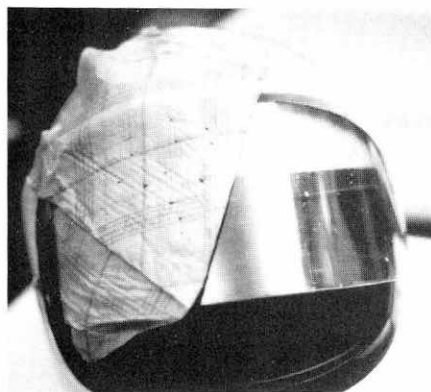
2/86



So wird das Visier sauber, ohne daß es Kratzer gibt:



Der bekannte Anblick.



Ein Papierhandtuch wird
im Wassereimer an der
Tankstelle angefeuchtet
und auf das Visier gelegt.

Nach dem Tanken und
Bezahlen wird das Papier-
tuch abgehoben, der meiste
Dreck hängt am Tuch.



Der Rest läßt sich mit
Wasser leicht wegspülen -
ganz ohne rubbeln.



Alles klar!
Denn zum Motorradfahren
braucht man Durchblick.

AusgeTÜVtelt

Neulich flatterte der Ballhupen-Redaktion eine Presseinformation der Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e.V. (VdTÜV) auf den Schreibtisch.

Wahrscheinlich freudestrahlend vermeldet die dortige Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit das Ergebnis einer Umfrage des Wickert-Institutes, wonach u. a. 96 Prozent der Befragten den TÜV für wichtig, objektiv und sachkundig ansehen. Oder 85 Prozent die Arbeit des TÜV als vernünftig genau (15 Prozent als pedantisch) ansähen. 82 Prozent meinten, die TÜV-Leute seien freundlich, 65 Prozent hielten sie für schnell, 61 Prozent äußerten sich zu den Preisen dahingehend, daß sie angemessen seien.

Bei meinem letzten TÜV-Besuch mit der Enduro-Suzi kam nach 2 (zwei) Wartestunden, im Regen auf dem kalten Bürgersteig sitzend, endlich ein mürrischer Prüfer. Er prüfte Licht und Reifen, ließ mich die Bremsprobe machen (2 Meter Beschleunigungsweg) und warf das Motorrad bei dem Versuch der Kontrolle des Radlagers um. Dafür zahlte ich 25,- Mark und 8 Pfennige Gebühr. Unter Motorradfahrern erzählt man sich noch mehr solche Geschichten.

Wäre ich unter den 2100 Befragten gewesen, wäre das Ergebnis vielleicht um einige Prozentpunkte nach unten gerutscht.

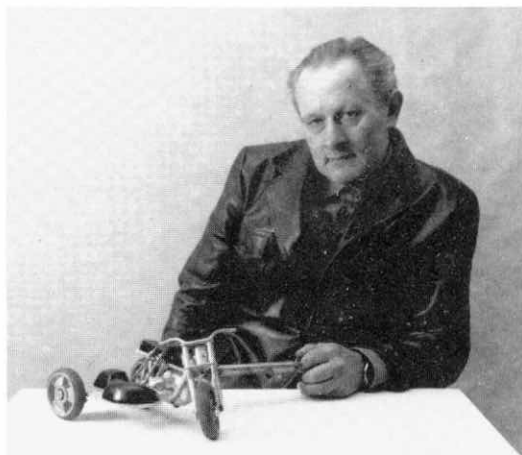
Mein Verbesserungsvorschlag für die schnellen, freundlichen, wichtigen, objektiven, sachkundigen TÜV-Leute: Gebt doch das Geld aus den angemessenen Gebühren mal für einen allgemeinverständlichen, aktuellen Katalog aus, in dem der Otto-Normal-Motorradfahrer nachlesen kann, was er denn schon alles verbotenerweise an seinem Moped verändert hat.

Jörg Riepenhusen

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, 3. Auflage

von Edmund Peikert

**Alles was für Einsteiger
wichtig ist -
Viel Neues für alte Hasen**



Seitenwagen-Gespanne sind faszinierende, als Einzelstücke gebaute Fahrzeuge. Viele Motorradfahrer träumen davon - die Zulassungszahlen steigen.

Man wird nur nicht so schnell glücklich damit, weil sie ein ganz eigenartiges, mit keinem anderen Fahrzeug vergleichbares Fahrverhalten haben. Der Einsteiger steht diesen Eigenschaften hilflos gegenüber und macht bei den ersten Fahrversuchen lebensgefährliche Fehler.

In diesem Buch werden die Gründe für dieses Verhalten der Gespanne an einem Modell erklärt und beschrieben, wie man lernt, Gespanne zu beherrschen.

Auch die 3. Auflage ist wieder um viel Wissenswertes erweitert worden. Einfach deswegen, weil sie nicht beim Quellenstudium am Schreibtisch entstand. Der Verfasser weiß nach 28 Jahren Fahr- + Werkstattpraxis eben mehr als nach 25.

Wie man die Grundbegriffe des Gespannfahrens ohne Risiko lehrt, hat der Verfasser erst in den letzten Jahren auf den BVDM-Lehrgängen für Gespannfahrer erarbeitet und nach den dort gemachten guten Erfahrungen festgelegt.

Als Briefkastenonkel für Gespannprobleme ist man gezwungen, sich ständig mit neuen Fragen zu beschäftigen. Daß man dabei Neues lernt und auch mal seine Meinung ändert, ist doch klar.

Zu erhalten beim
BVDM-Service
Frankfurter Str. 12
6204 Taunusstein 4

Überweisung oder
gegen Einsendung
von Schecks,
(keine Nachnahme,
keine Rechnung)

Nass. Sparkasse
Taunusstein
(BLZ 510 500 15)
Kto.-Nr. 376 011 496

PgiroA Frankfurt
200 65-607

Vorzugspreis nur für
BVDM-Mitglieder

15,- DM
sonst 18,- DM

Inhalt

	Seite
Elefantentreffen '86	4
JHV '86	6
IFMA '86	7
In eigener Sache	8
Bayerische Gemütlichkeit	8
Deutschlandfahrt	9
Bochumer Workshop	10
Rockfestival Loreley	14
Lei(d)tplanken	15
Termine	16
Neues vom Sport	18
Ein preiswertes Gespann	20
Neues auf dem Markt	22
Gemischtaufbereitung und Abgas	23
Das Eichsfeld	26
Drei-Länder-Winterfahrt	28
Leserbrief	30
Parallelen	31
Kleinanzeigen	32

Titelfoto: Sonnenanbeter - gesehen beim Gespannfahrerlehrgang
in Dabringhausen 1985 - oder
wann wird's mal wieder richtig Sommer?

Foto: Jörg Riepenhusen

Elefantentreffen '86

Das siebte offizielle Elefantentreffen am Salzburgring fand dieses Jahr vom 19. bis 22. Februar statt.

Knapp 10 000 aktive Teilnehmer scheuten sich nicht, mit dem Motorrad zum verschneiten Salzburgring zu kommen.

Zum Beispiel kam Gary van Balsei mit seiner BMW aus Hendersen in Neuseeland (21 000 km) - Claudio Constantini fuhr auf der Kawa 550 von Rosaniol/Argentinien los (17 000 km) - und das nur, um zu dem größten und bekanntesten Winter-Motorradtreffen zu fahren, bei minus 19 Grad im Kreise Gleichgesinnter zwei bis drei Tage zu zelten und Benzingespräche (trotz Sprachschwierigkeiten) zu führen!

Unsereiner ist bei den gesalzenen oder vereisten Straßen schon stolz auf sich, wenn er zwischen 600 und 1000 km ohne größere Schwierigkeiten durchgehalten hat. Was sind das nur für Leute, die eine solche Fahrt im Winter nicht nur nicht scheuen, sondern geradezu suchen? Ein Vergleich mit Extrembergsteiger R. Messner scheint mir angebracht. Marie Christine Rosele nahm mit ihrer Honda 500 zwanzig Tage Anfahrzeit in Kauf. Sie startete in Nigeria!

Obwohl viele der „altgedienten“ Elefantentreffenbesucher 1977 am Nürburgring Stein und Bein schworen, nie mehr zu einem solchen Treffen zu fahren, sah man dieses Jahr den einen oder anderen Wankelmütigen von damals wieder. Mit Stolz an der Schiwagomütze getragenen Nürburgring-Elefantentreffen-Anhänger fuhr man mit der roten BVDM-Ordnerbinde herum.

Daß selbst das Alter einen eingefleischten Motorradfahrer nicht von einer Reise im Winter abhalten kann, zeigen folgende Beispiele: Heinz Schreiter aus Fulda kam mit seinen 67 Jahren genauso mit seiner Maschine zum Salzburgring wie Martin Brede aus Witten, der mittlerweile auch das 63. Lebensjahr vollendet hat.

Es gab noch ältere Teilnehmer, die sich aber entweder aus Scheu vor dem Rummel oder aus Unkenntnis, daß eine Alterswertung

durchgeführt wurde, nicht meldeten. Allein von einem weiß ich, daß er aus Eitelkeit keine Nennung abgab. Sollen die anderen doch glauben, daß er ein guter Fünfziger ist. In Wahrheit hat der Franzose mit seinem FN-Gespann das Achzigste längst überschritten.

Oder ein anderer Unentwegter, der jahrelang mit seinem R-69-S-Eigenbau jedes Elefantentreffen anfuhr. Dieses Jahr reiste er als Helfer mit dem Auto an. In dieses hatten ihn allerdings nur eine noch nicht auskurierte Erkältung und ein chinesischer Fleischhund zwingen können.

Kenner alter und/oder seltener Motorräder kamen auf jeden Fall auf ihre Kosten, wenn sie mit offenen Augen durch die Zeltstadt wanderten. Sehr viele selbstgebaute oder zumindest verbesserte Seitenwagenkonstruktionen konnten bewundert werden. Es ist selbstverständlich Geschmacksache, ob man nun an einer SR 500 eine Holzkiste (die stark an einen Sarg erinnerte) schöner findet als eine Detaillösung für den Seitenwagenpassagier, eine aufgesetzte Plexiglaskuppel eines Segelflugzeuges.

Rudolf aus Neu-Ulm dachte dieses Jahr etwas rationeller als voriges Jahr: Hatte er damals als Reisebegleiter Theo, einen ausgewachsenen Hahn als Wecker dabei (der mittlerweile, wie aus zuverlässiger Quelle verlautet, wahrscheinlich den Weg in den Hühnerhimmel durch den Magen angetreten hat), so war es heuer ein Huhn. Es legte ihm zwar kein goldenes Ei, dafür weckte es auch nicht die ganze Gesellschaft durch Krähen, sondern erfreute seinen Besitzer täglich mit einem garantiert frischen Frühstücksei.

Eine andere Gruppe hatte gar ein Spanferkel mitgebracht, welches dann am Feuer gegrillt wurde. Auch Musikliebhaber waren in großer Anzahl angereist - ob es nun die Stereoanlage auf der Gold-Wing oder ein historisches Grammophon war, Musik war in.

Leider gibt es auch Negatives zu berichten: Ein Willy aus Aichach mit seiner XL 250 demonstrierte das Vorderrad, befestigte an dessen Stelle einen Kurzski und zog auf das Hinterrad eine Schneekette auf. So weit so gut. Manche fahrerische Einlage, die er brachte, erregten noch die Aufmerksamkeit und das

Wohlgewollten einiger Besucher (vielleicht wegen des ausgeräumten Schalldämpfers). Als er allerdings dazu überging, mit 70 Sachen durch Zuschauermengen zu rasen und dabei noch einen Skifahrer zu schleppen, schlug der anfängliche Beifall sehr schnell in Ärger um. Weder die Ordnungskräfte mit freundlichen Worten noch die Feuerwehr mit quer-gestelltem Ford-Transit konnten seinen Taten-drang bremsen. Schließlich legte sich das Problem von selbst, indem er sich, bedingt durch den Bruch seiner Skikonstruktion, auf die Schnauze legte. Im Infobus waren wir uns alle einig: solche Leute gehören nicht auf's Elefantentreffen - wehret den Anfängen, sonst gibt es bald ein zweites 1977.

Weniger Ärger, aber nicht weniger Aufsehen erregten zwei BMW-Fahrer mit ihrem Versuch, ein glatteistaugliches Vierradfahrzeug zu konstruieren: Die Beiden verbanden schlicht und einfach die Zylinderschutzbügel mit einer Schraubverbindung, die Kofferschutzbügel

Zugegeben, die Beiden waren vernünftiger als der andere Willy, aber kritisch war's doch.

Was mich erschütterte, war die Tatsache, daß viele Teilnehmer der Fackelfahrt (die eigentlich als Mahnung an verstorbene Motorradfahrer gedacht war) diese offensichtlich als Showfahrt mißverstanden - oder wie soll man es sich erklären, daß aus Seitenwagen Bierflaschen heraus geworfen wurden, gesunde junge Männer mit Krücken oder Armen im Dreieckstuch die Strecke säumten? Warum mußten die Motoren so aufgerissen werden, daß von der Lautsprecherstimme nichts mehr zu hören war, von Verstehen ganz zu schweigen? Haben (Gott sei Dank nur einige wenige) Motorradfahrer keinen Sinn für Pietät, oder lag's nur am Suff? Ich weiß es nicht, hoffe aber auf das Zweite und darauf, daß dies im nächsten Jahr besser wird.

Dorothee Bengart/Karl-Heinz Preß



Auf Eis und Schnee hatten die Solisten schwer zu kämpfen.

Foto: Dorothee Bengart

mit deren zweien und los ging es im schlingenden Duett. Leider hatten die Beiden vergessen, die Lenkung und die Motoren zu synchronisieren, so daß das Ganze (zwar offensichtlich als harmloser Scherz gedacht) leider eine doch nicht unerhebliche Gefährdung der anwesenden Besucher darstellte.

Elefantentreffen '86 aus der Sicht eines Helfers

Zeitlich gesehen ist es vorbei, das wohl bedeutendste, meist beschriebenste und geschichtsträchtigste Motorradtreffen Europas.

Ich bin wieder zu Hause, aber die erlebten Eindrücke werden erst jetzt bewußt. Dieses Treffen bietet eine solche Fülle an Sehenswertem und Beeindruckendem, daß man noch lange danach davon zehren kann.

Obwohl ich als Helfer nur indirekt am eigentlichen Geschehen des Treffens teilnehme, spüre ich doch das Flair, das Leben, welches von den tausenden Motorradfahrern ausgeht. Du bewegst dich von Lagerfeuer zu Lagerfeuer, von einer Gruppe gröhlender und singender Biker zu einer anderen, die begeistert und lautstark Benzin reden; hier beteiligt sich eine Handvoll Leute an der Reparatur einer Lichtmaschine und da begutachten ein paar die einfallsreichen Veränderungen an den Motorrädern. Alle haben das gleiche Hobby, die gleiche Auffassung vom Motorradfahren, allen ist (ein wenig) kalt, alle freuen sich wieder hier zu sein, einfach dabei zu sein und somit ein Stück zum Elefantentreffen beizutragen. Und du als Helfer stehst mittendrin, erlebst alles mit, wirst in Diskussionsrunden aufgenommen, zum heißen Getränk jeder Art eingeladen und um Mithilfe bei allerlei Dingen gebeten. Der Veranstalter zählt auf dich und die Biker auch. Du wirst gebraucht zum Anschieben, Aufheben, Informieren, Einweisen und für Unmengen anderer Dinge mehr.

Daß du eigentlich schon seit ein, zwei Stunden frei hast und die Ablösung längst eingetroffen sein müßte, ärgert dich vielleicht ein wenig, aber die Ablösung ist wahrscheinlich schon woanders eingesprungen.

Manch einer sieht das wohl nicht so locker, aber ... was nehmen denn die Biker auf sich um hierher zu kommen, was nimmt denn der Veranstalter auf sich um den Bikern dies zu ermöglichen und was nimmst du auf dich ...? Nun ja, jedem was er verkraften kann und will!

Jetzt, wo ich meine Eindrücke vom Elefantentreffen zu Papier gebracht habe, wird mir bewußt, daß ich eine eben getroffene Aussage berichtigen muß:

Ich nehme am Treffen als Helfer **nicht** indirekt teil. Direkter als in dieser Position ist es vielleicht gar nicht möglich.

Im Winter 1987 bin ich jedenfalls wieder dabei, beim Elefantentreffen.

Harald Platz

Elefantentreffen '86

Zunächst mal herzlichen Dank an alle, die mitgeholfen haben, daß es wieder ein schönes Elefantentreffen geworden ist. Das Wetter war gut, außer auf der Heimfahrt, Schnee war auch genug da, Chaoten waren keine da und man konnte rundum zufrieden sein. Wenn, ja wenn nicht die Kosten immer weiter ansteigen würden und das auch noch durch die Dummheit von ein paar Leuten verschlimmert wird. Die Leute, die die Reifenstapel auseinander-geschnitten haben, sollten mal darüber nachdenken, daß es Geld kostet die wieder aufzuräumen und zusammenzubinden. Die liegen nicht zur Zierde da, sie werden als Sicherheitselemente gebraucht.

Die Leute, die das Krauser-Band gestohlen haben, sollten mal darüber nachdenken ob das noch Dummheit ist oder schon kriminell.

Wir sind jedenfalls der Meinung, daß es kriminell ist. Deshalb haben wir auch Anzeige erstattet und für „sachdienliche Hinweise“ eine **Belohnung von 500,- DM** ausgesetzt.

Wem etwas aufgefallen ist, das er zuerst für nicht so wichtig hielt, oder Fotos hat, auf denen was zu erkennen ist, sollte sich bitte melden.

Das Krauser-Band war an einer Tafel vor der Schikane angeschraubt.

Klaus Schumacher

Jahreshauptversammlung '86

Anträge an die Jahreshauptversammlung müssen bis zum Redaktionsschluß der Ballhupe 3/86 **am 11. Juli 1986** in der Geschäftsstelle vorliegen!

BVDM-Geschäftsstelle

Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein

IFMA Köln '86

Wie schon in der Ballhupe 1/86 angekündigt, findet vom 18. bis 22. September 1986 die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) in Köln statt. Der BVDM richtet wieder den Motorradfahrer-Treffpunkt aus. Zu finden sind wir in der Halle 10, Untergeschoß.

Die Größe des uns zugewiesenen Standes stellt für uns eine neue Dimension dar. Für die Bedeutung der IFMA als Weltmesse ist dieser Treffpunkt allerdings angemessen. Wir sind bemüht, diesem Anspruch gerecht zu werden. Wenn jemand meint, uns dabei unterstützen zu können, werden wir uns über eine kurze Mitteilung freuen.

Im Treffpunkt werden Info-Corners eingerichtet. Folgende Themen sind vorgesehen:

Touristik, Zweiradsicherheit und Vereine. Dort werden neben allgemeinen Informationen Fachleute für eure Fragen zur Verfügung stehen. Ein Themen- und Terminplan wird noch bekanntgegeben. In den einzelnen Bereichen werden genügend Sitzmöglichkeiten vorhanden sein, so daß auch die ruhebedürftigen Gäste auf ihre Kosten kommen können.

Neben den Info-Corners sind auch Maschinen aufgestellt: Veteranen und Sportmaschinen. Aber nicht nur zum Ansehen gibt es etwas, sondern auch zum Ausprobieren: Seitenwagen. Die IFMA-Besucher werden hier die Möglichkeit haben, die gängigsten Seitenwagenformen auszuprobieren. Damit sich alle Motorradfahrer bei uns heimisch fühlen können, wird auch für Treffenatmosphäre gesorgt. Bei uns kann also jeder glücklich werden!

Natürlich gibt's auch reichlich Informationen über und vom Bundesverband der Motorradfahrer: Vom „Wer wir sind“ über „Was wir alles bieten“ bis zum „Was wir eigentlich wollen“. Weiterhin halten wir ausgiebigen Rat für eure Probleme bereit, wie z. B. Verkehrsrecht, Versicherungsfragen, Technik, Vereinsrecht usw.

Wer in den letzten Jahren die IFMA besucht hat, mußte ziemlich lange an der Kasse für den begehrten Einlaß anstehen. Um unseren Mitgliedern das zu ersparen, könnt ihr dieses Jahr Tageskarten vorbestellen. Informationen dazu in dieser Ballhupe, auf dieser Seite.

Neben dem BVDM-Motorradfahrer-Treffpunkt sollen den letzten Informationen nach in den Hallen 12, 13 und 14 einige Fahrräder, Motorräder und Zubehör zu sehen sein. Der 18. und 19. September sind übrigens Händlerstage, an denen man nur mit Sonderkarten in die Ausstellung kommt.

Anregungen und Unterstützungs-Angebote zum BVDM-Stand könnt ihr an:

Bernd Karrasch, Amselweg 16, 5067 Kürten 2, Telefon 02206 - 81063, schicken.

Euer Bernd Karrasch

IFMA '86

ohne Warten vor der Kasse!

IFMA-Tageskarten für Mitglieder gibt es bei der Geschäftsstelle.

Nicht billiger - dafür aber vorher.

Wie? Scheck über 10,- DM schicken, oder 10,- DM auf das Postgirokonto:

BVDM-Service, Konto-Nr. 200 65 - 607
PgiroA. Frankfurt; überweisen.

Richtig interessant ist das natürlich für Sammelbesteller. Die Karten werden dann ca. zwei Monate vor der IFMA zugeschickt.

Und hier noch mal der Termin:

18. bis 22. Sept. '86 (18. und 19. Händlerstage).

Klaus Schumacher

Terminkalender

In der letzten Ballhupe des vergangenen Jahres seid ihr aufgerufen gewesen, eure Veranstaltungen mitzuteilen, damit daraus ein BVDM-Jahresveranstaltungs-kalender gebastelt wird. Leider gingen nicht genug Informationen ein, so daß es keinen Kalender geben wird. Es bleibt also bei der bisherigen Regelung der Termininfos in der Ballhupe.

Jörg Riepenhusen

In eigener Sache

Sieben Jahre Redaktionsarbeit für die Ballhupe sind 28 Exemplare unseres Nachrichtenblattes, sind 28 mal Beiträge sammeln, sichten, lesen, korrigieren, druckreif machen, die gesetzten Beiträge nochmals lesen und korrigieren, sind Layout, sind viele Stunden Arbeit in der Freizeit, sind den Versand koordinieren und sich mit den oft unergründlichen Gesetzen der Post herumzuärgern.

Sie sind aber auch der Beweis dafür, daß es in unserem Verband Leute gibt, die bereit sind für das Motorrad, seine Fahrer und damit für unsere Mitglieder etwas zu tun. Denn nur durch deren Mithilfe war es mir möglich, immer wieder die oft 24 Seiten der Ballhupe mit meist interessanten Berichten, sinnvollen Nachrichten und Erzählungen füllen zu können.

Nach 28 Ballhupen meine ich nun, daß die nächste Motorradfahrer-Generation an die Arbeit soll, wir, die Ballhupen-Besprechungs-Mannschaft, haben dafür Jörg Riepenhusen „ausersehen“ und ich denke, daß Jörg auch der richtige Mann dafür ist.

Bereits an den Ballhupen des jetzigen Jahres wird Jörg mitwirken um sich einarbeiten zu können, die Ballhupe 1/87 entsteht dann unter seiner Regie.

Ich bitte Euch schon heute, die entsprechende Änderung im Impressum zu beachten und Jörg tatkräftig zu unterstützen.

Heinz Sauerland

Bayerische Gemütlichkeit

Der MC Königsbrunn hatte für den 8. März 1986 alle BVDM-Mitglieder zum Winterfest eingeladen. Wir wollten die Gelegenheit nutzen, um unsere bayerischen Freunde kennenzulernen und machten uns am Samstagmorgen auf den Weg Richtung Süden.

Nach 650 km und rund 7 Stunden Fahrt wurden wir im Clublokal des MC Königsbrunn „Zum Lochbachanstich“ herzlich begrüßt.

Außer uns Dreien waren bis zu diesem Zeitpunkt erst etwa 10 weitere Teilnehmer eingetroffen.

Die Zeit bis zum Beginn der Gesamtvorstandssitzung verbrachten wir mit dem Warten auf Neuankömmlinge und dem Genuß der guten bayerischen Küche (Haxe mit Knödeln).

Als die Gesamtvorstandssitzung um 15.00 Uhr begann, waren leider nur 30 Personen anwesend, woran sich im weiteren Verlauf nichts mehr änderte. Nachdem die Sitzung beendet war, konnten wir uns dem Feiern nach echt bayerischer Art widmen.

Der Abend wurde von einem ehemaligen Nationalmannschaftsfahrer der 6-Tage-Fahrt und Mitglied der DKW-Werksmannschaft eröffnet. Dabei handelte es sich um den Bürgermeister Herrn Engelhardt. Kein Wunder, daß die Stadt Königsbrunn ihrem Motorradclub und allen anderen Motorradfahrern gegenüber aufgeschlossen ist.

Dann ging's richtig los; nachdem nochmals bayerische Spezialitäten verputzt und wir auf den Geschmack des bayerischen Bieres gekommen waren, sorgte ein 6-Mann-Kapelle dafür, daß wir nicht einrosteten. Wem's drinnen zu hoch herging, der konnte sich draußen am Lagerfeuer zu einem gemütlichen Gespräch niederlassen.

Der Abend ging leider viel zu schnell vorbei. Jetzt zeigte sich nochmals die gute Organisation der Königsbrunner. Wer nicht in dem großen Schlafsaal übernachten wollte, wurde von einem Fahrdienst zu seinem Hotelzimmer gebracht.

Am Sonntagmorgen fuhren wir wieder nach Hause und waren froh, daß wir nach Königsbrunn gekommen waren.

Zum Schluß sei noch bemerkt:

Über das Für und Wider solcher Veranstaltungenbesuche wurde schon viel diskutiert und geschrieben. Wir sind der Meinung, daß der MC Königsbrunn diese schwache Beteiligung nicht verdient hat, da sich alle Mitglieder, denen wir nochmals herzlich danken möchten, sehr viel Mühe gemacht haben.

Jutta Hölzel
Wolfgang Döpper
Ingo Bläske

BK Moto

Edelstahl-Schalldämpfer für BMW Boxer

10 Jahre Garantie + TÜV
Spitzenqualität zu fairen Preisen.
Optik und Abmessungen
wie Original-Teil.



Stainless Steel Silencers
for BMW - Boxer models

Manufactured to the same specifications as the original
equipment, both externally and internally.
10 years guaranteed against corrosion, faulty workmanship
and breakages.

Write to:

WEST - GERMANY
4800 Bielefeld 17 - Postfach 17 03 03
Oldentruper Str. 287 - Tel. 05 21 / 20 32 80

Deutschlandfahrt 1986

Mitmachen, mitgewinnen!

In diesem Jahr findet die 9. Internationale Deutschlandfahrt statt. Das Zielgebiet ist Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz. Der Termin der Fahrt ist der 14. und 15. Juni 1986. Am 16. und 17. Juni finden am Zielort im gemütlichen Teil des Wettbewerbes weitere Veranstaltungen zum Genießen des langen Wochenendes statt.

Ausschreibungen gibt es ab sofort bei:
Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 0 2945 - 5150

AKTUELL

99

99

Zielpunkt-Helfer gesucht

Der konzentrierte Andrang der Teilnehmer der Deutschlandfahrt am Zielpunkt deckt deutlich die Unterbesetzung an Helfern auf. In erster Linie möchte ich die Sportwarte und Fahrleiter der Clubs um Hilfe bei der Fahrzeugabnahme, sowie bei der Auswertung bitten. Selbstverständlich freue ich mich über jede andere hilfsbereite Person am Zielpunkt, der aller Wahrscheinlichkeit nach in diesem Jahr am 14. bis 17. Juni 1986 in Schwäbisch Hall liegen wird.

Desweiteren möchte ich alle Clubs, die im Veranstaltungsraum Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz ihren Clubsitz haben, bitten, den zugesandten Fragebogen ausgefüllt eiligst an meine Person zu senden. Nähere Vorgespräche können auf dem Conti-Treffen in Hockenheim, Pfingsten, persönlich mit mir geführt werden.

Edgar Müller

Zu Pfingsten in Hockenheim

Zu Pfingsten (16. bis 19. Mai 1986) findet das traditionsreiche Contitreffen erstmals im Motodrom in Hockenheim statt. Der BVDM ist dort - wie schon im Contidrom - Mitveranstalter und hat eine Fülle von Aufgaben übernommen.

Deshalb ist die Organisationsleitung auf zahlreiche Helfer aus den eigenen Reihen angewiesen und bittet um Anmeldung per Postkarte an Frau Jutta Hölzel, Hompeschstraße 2, 4000 Düsseldorf 1, mit Angabe der Anwesenheitszeiten. Wer sich vorher nicht festlegen möchte, kann sich an der Hauptkasse (Wegweisung zum Fahrerlager) in die Helferliste eintragen lassen und erhält dann im Veranstaltungsbüro im Sachshaus genaue Instruktionen. Übrigens gibt es wichtige Aufgaben, bei denen uns Damen mindestens ebenso lieb sind wie Angehörige des starken Geschlechts. Der Eintritt für Helfer ist selbstverständlich frei. Also, nur Mut!

Horst Orlowski, 1. Vorsitzender
Organisationsleiter Contitreffen

Zweite Bochumer Workshop zur Zweiradsicherheit

Eine Bilanz.

Unter dem Motto „Passive Sicherheit für Zweiradfahrer“ trafen sich am 17. und 18. Februar 1986 auf Einladung des Instituts für Zweiradsicherheit, IfZ, in Bochum, Wissenschaftler, Vertreter verschiedener Organisationen und Händler zum „Zweiten Bochumer Workshop zur Zweiradsicherheit“. Mit dabei auch der Referent für Zweiradsicherheit des BVDM. Drei Jahre liegt der erste Workshop zurück, und so bot die diesjährige Veranstaltung, neben einer Präsentation neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse, Vorschläge und Produkte des Handels zu Verbesserung der Sicherheit, auch die Möglichkeit nachzufragen, was aus dem Forderungskatalog von vor drei Jahren geworden ist. Von den vielen Themen, die in Bochum auf der Tagesordnung standen (in zwei Tagen wurden fünfzehn Vorträge gehalten!), möchte ich hier die Wichtigsten herausgreifen: Sicherheitskombi - Helm - Airbag - Sicherheitsgurt / Sicherheitsmotorrad - Lei(d)tplancken.

Sicherheitskombi:

Die Wissenschaftler sind nach wie vor der Meinung, daß es zur Zeit noch keine echte Alternative zum Leder gibt, wenn es um die Kombination von Dauerhaltbarkeit, Scheuerfestigkeit, Atmungsaktivität und Tragekomfort geht. Angesichts der Tatsache, daß Leder jedoch in den nächsten Jahren Mangelware zu werden droht, und damit natürlich auch teuer werden wird, nahm man mit Zufriedenheit zur Kenntnis, daß sich die Industrie sehr darum bemüht, alternative Produkte herzustellen, und dabei zum Teil sehr erfolgreich ist. In Bezug auf Scheuerfestigkeit, vor allem in Verbindung mit besserem Wetterschutz, gibt es schon gute brauchbare Alternativen, die gegenüber Leder keinen Verlust an Sicherheit bedeuten.

Das heutige Problem der Kombis ist jedoch anderer Art: Die Kombi herkömmlicher Art, ob Leder oder andere Materialien, schützt weitgehend nur vor sogenannten Weichteilver-

letzungen, d.h. Hautabschürfungen (die in sich schon sehr gefährlich sein können), und Einschnitte und Einstiche in Muskeln und innere Organe (Magen, Leber, Nieren usw.). Die Kombi schützt im allgemeinen wenig vor Knochenbrüchen. Hier liegt der Ansatzpunkt für Neuentwicklungen. Die Firma Difi hat mit Unterstützung des Landes Niedersachsen in einem Forschungsauftrag eine Kombi mit eingebauten Protektoren entwickelt, die auf der kommenden IFMA vorgestellt wird. Die in die Kombi eingearbeiteten Protektoren sind aus einem recht festen Kunststoff, und das bedeutet natürlich Einbußen an den Tragekomfort, sie schützen aber wirkungsvoll vor Knochenbrüchen bei kleineren Stürzen.

Eine ähnlich aufgebaute Sicherheitskombi gibt es allerdings schon seit fast drei Jahren in Schweden. Hier sind die Protektoren aus einem weichen polyurethan-ähnlichen Schaum, (ein Produkt der Weltraumforschung), der allerdings keine Feuchtigkeit verträgt, weil er dann seine energieauffangende Wirkung verliert, und deshalb in der Kombi nochmals in einer Folie eingeschweißt ist. Diese Kombi wurde von der größten schwedischen Versicherung, der FOLKSAM, entwickelt und konstruiert. Darüber hinaus ging die FOLKSAM aber noch einen Schritt weiter: In Schweden ist nicht nur die Haftpflicht sondern auch eine Unfallversicherung gesetzlich vorgeschrieben, wobei die Unfallversicherung fast genau so teuer ist wie die Haftpflicht. Beim Tragen einer FOLKSAM-Sicherheitskombi gewährt die Gesellschaft 20% Ermäßigung auf die Unfallversicherung. Bis heute sind ungefähr 12 000 Kombis verkauft worden, und die Zahl der Unfälle mit schweren und mittelschweren Knochenbrüchen ist um 30% gesunken; ein sichtbarer Beweis für die Wirksamkeit dieser Anzüge.

Helm:

Daß der Helm, den wir heute kaufen können, immer noch nicht der beste ist, darin waren sich alle einig. Es entwickelte sich eine lebhaft Diskussion zwischen Vertretern des Verkehrsministeriums und Helmherstellern über die Helmnorm ECE 22/02. Während die Beamten des Ministeriums die Helmnorm aus Gründen der Politik für notwendig erachteten, beklagten sich Hersteller, daß ihnen durch

praxisfremde oder überzogene Anforderungen im Prüfungsverfahren die Hände für Neuentwicklungen gebunden seien. Neue Materialien auf Kunststoffbasis („Kevlar“/„Hexel“) sind dazu in der Lage, mehr Energie aufzufangen, d.h. bei gleichen Stößen am Helm gelangt weniger Kraft tatsächlich an den Kopf. Die Nutzung des heutigen Polstermaterials liegt bei ca 40%; andere Materialien könnten ihre energieabsorbierende Wirkung bis zu 90% nutzen. Diese Materialien sind jedoch weicher als die heutigen und würden dann bestimmte Festigkeitsanforderungen der Prüfnorm nicht mehr erfüllen. Das Problem fußt in der Frage: Harte Außenschale, weiche Polsterung; oder weichere Außenschale, härtere Polsterung. Industrie und Behörde versprochen, sich in Zukunft besser abzustimmen.

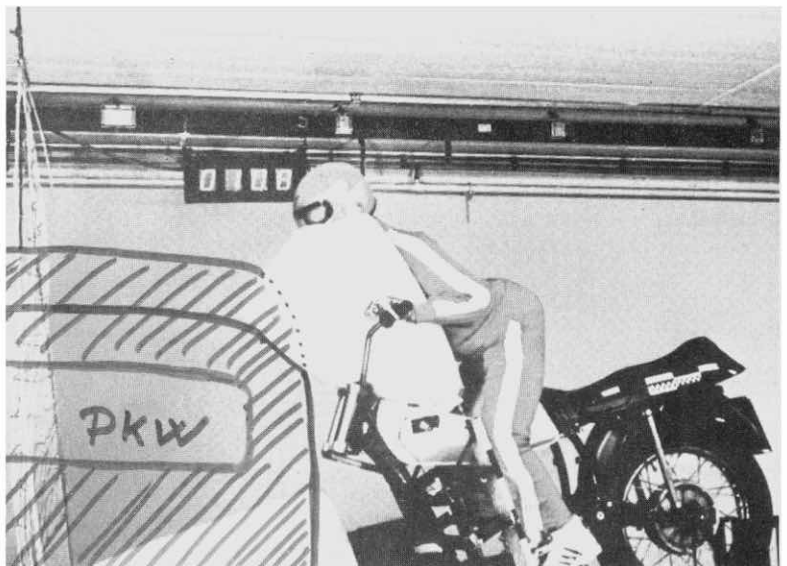
Airbag.

Eine wirkliche Sensation, von manchen unglaublich belächelt, war die Vorstellung eines **Airbags** für Motorräder. Der Hintergrund ist folgender: Von allen Motorradunfällen sind fast 60% vom Typ: Motorrad gegen PKW; 50% von diesen Unfällen sind seitliches Hineinfahren. Die größte Verletzungsgefahr gerade dieses Unfalltyps ist das Aufschlagen des

Kopfes auf die Dachkante. Hier nützt auch der Helm wenig, weil meist die offene Visierseite aufschlägt oder die Dachkante von unten in den Kinnbereich vorstößt. Ist der Motorradfahrer jedoch in der Lage, das Hindernis zu überfliegen, kommt er in den meisten Fällen mit geringeren Verletzungen davon. Die meisten Motorradfahrer bleiben allerdings an Lenker, Tank (-rucksack) usw. hängen. Der Airbag soll den direkten Aufprall verhindern, mildern oder gar den Überflug fördern.

Was ist ein Airbag? Es ist ein gefalteter Sack, der durch eine sehr kontrollierte Explosion (Abbrand) innerhalb von Bruchteilen einer Sekunde aufgeblasen wird; der Airbag erreicht bei einem Volumen von 70 Litern seine maximale Füllung innerhalb von ca. 30 Millisekunden! Gezündet wird durch einen elektrischen, neuerdings auch mechanischen Kontakt.

Schon vor zehn Jahren wurde mit dieser Idee in England experimentiert, und der HUK-Verband in München hat jetzt, unter der Leitung von Dr. Alexander Spörner, erneut die Initiative ergriffen. Man stellte schnell fest, daß ein Motorrad-Airbag ganz anders konstruiert sein muß als ein Auto-Airbag. Die Probleme liegen auf der Hand: Wo soll der Airbag überhaupt



Erste Versuche mit dem neuen Airbag.

Bildnachweis:
HUK-Verband, München

angebracht werden? - Im Lenkkopf? Im Tank (verringertes Tankvolumen ist die Folge - kein Tankrucksack möglich)? Im Tankrucksack (dann muß man immer damit herumfahren)? - Wo soll der Auslösemechanismus angebracht werden und auf welche Veränderungen am Fahrzeug soll er reagieren? Wie schnell soll er zünden (auf dem Bild ist der Airbag nach dem Aufprall nach 108 ms voll aufgeblasen und fängt den Fahrer auf; das entspricht einer Aufprallgeschwindigkeit von ca. 50 km/h). Aus welchem Material, wie groß und welche Form soll er haben, um am besten zu schützen und den Überflug zu fördern? - Bis diese und andere Fragen bis zur Serienreife geklärt sind, werden nach Schätzung der Experten mindestens zehn Jahre vergehen.

Sicherheitsgurt.

Ähnlich belächelt wie der Airbag wurde die Idee eines Sicherheitsgurtes (was die BMW-Vertreter sogar zum demonstrativen Verlassen der Veranstaltung veranlaßte). Die Widersprüche zwischen den beiden Elementen Motorrad und Sicherheitsgurt sind auf den ersten Blick sehr groß; es erscheint einem unvorstellbar, daß man an dem schweren Motorrad auch noch festgehalten wird, wenn es nach einem Sturz ziellos durch die Gegend trudelt. Aber, wie eben erwähnt, sind fast 60% der Motorradunfälle Aufprall gegen PKW, und hier wäre ein Gurt durchaus sinnvoll, allein um das Aufschlagen auf die Dachkante zu vermeiden. Natürlich muß immer noch die Möglichkeit gegeben sein, sich von dem Gurt lösen zu können. Ja, es wäre sogar denkbar, daß man, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, festgehalten wird und erst nach dem größten Aufprall wieder losgelassen wird; beim Aufprall des Motorrades steigt nämlich die Hinterhand zu einem späteren Zeitpunkt hoch und könnte so den losgelösten Motorradfahrer regelrecht hinüberkatapultieren. Ein Motorradgurt ist also auch nicht mit einem Autogurt gleichzusetzen. Er soll unter noch genauer zu definierenden Bedingungen sowohl festhalten als auch lösen können. Die Bestimmungsgrößen für ein solches Parameter (z.B. Gewicht der Maschine, Aufprallgeschwindigkeit, Neigung der Maschine - sowohl horizontal als auch vertikal) müßten noch geklärt werden, genauso wie die Frage nach der Anbringung von Gurt und Schloß.

Bis zum wirksamen Einsatz eines Gurtes wird, wenn überhaupt, auch noch eine ganze Weile vergehen. Allein die Idee für lächerlich zu halten, halte ich allerdings für maßlos arrogant. Auch wenn solche Ideen nicht in der hier vorgestellten Form verwirklicht werden, so sind sie doch Denkanstöße, die wiederum neue, vielleicht wirklich realisierbare Vorstellungen hervorbringen werden, aus denen für uns zwangsläufig mehr Sicherheit erwächst. Man kann sie nicht einfach beiseite schieben.

Das Gleiche gilt natürlich auch für eine Studie des Ingenieurs Karl-Heinz Schimmelpfennig, der vorschlug, den Tank so zu konstruieren, daß er beim Aufprall regelrecht hochklappt, und so den Motorradfahrer festhält. Auch hierüber wurde (leider) sehr viel gelächelt. In dieser Verbindung wurde übrigens von Rudi Gläser, Ingenieur, Verkleidungsbauer und BVDM-Mitglied, darauf verwiesen, daß schon eine gute Verkleidung dazu in der Lage ist, die Härten eines Aufpralls zu mindern. In einer Versuchsreihe mit seinen Verkleidungen konnte Gläser beweisen, daß bei Aufprallgeschwindigkeiten um 30 km/h die Aufprallenergie am Körper um das Zehnfache vermindert wird und der Unfallgegner nicht einmal berührt wird.

Lei(d)tplanken.

In Sachen Lei(d)tplanken hat sich seit dem letzten Workshop einiges getan. Es sind schon mehrere verschiedene Anpralldämpfer entwickelt und getestet worden und bei den Verantwortlichen hat sich mittlerweile auch die Einsicht durchgesetzt, daß in Verbindung mit dem Bau von Straßen auch Rücksicht auf Motorradfahrer genommen werden **muß**. Dies findet am deutlichsten seinen Niederschlag in den neuen Richtlinien zum Bau von Leitplanken (offizielle Bezeichnung: Schutzplanken!). War bisher nicht einmal von Motorrädern die Rede, so finden wir jetzt unter drei Aspekten Berücksichtigung:

1. Sämtliche Lei(d)tplanken, sowohl neu zu bauende als auch schon bestehende, sollen daraufhin überprüft werden, ob sie überhaupt einen Schutz bieten. Wer sich im Straßenbild umschaute, wird schnell erkennen, daß viele Lei(d)tplanken auch

für Autofahrer nicht von Nutzen sind. Ca. 10% aller stehenden Lei(d)tplanen könnten, ohne jeden Verlust an Sicherheit, von heute auf morgen verschrottet werden; weniger Lei(d)tplanen bedeuten zwangsläufig weniger Gefahrenpunkte für uns.

2. Neue Lei(d)tplanen sollten, so weit wie möglich, mit dem neuen Sigma-Pfosten gebaut werden. Der Sigma-Pfosten wird schon seit Jahren in Schweden aufgestellt und der Sicherheitsgewinn ist beträchtlich: Wo beim herkömmlichen Doppel-T-Pfosten, IPE 100, Gliedmaßen abgerissen werden, kommt es beim Aufprall gegen den Sigma-Pfosten lediglich zu Knochenbrüchen. Hinzu kommt noch, daß der Sigma-Pfosten in der Herstellung einfacher und billiger ist.
3. In besonderen Fällen sollen vermehrt Prallpolster zur Anwendung kommen. Wo diese besonderen Fälle vorliegen, muß im Einzelnen untersucht werden. Die Unfallkarten der Polizei geben hier schon zum Teil Auskunft, aber nicht jeder Sturz endet so böse, daß er von der Polizei registriert wird. Nicht die scharfen Kehren sind gefährlich, sondern langgezogene Kurven. Kurven mit nicht gleichmäßigem Radius (sogenannte Hundekurven), Kurvenkombinationen in die man sich hineinschwingt, wo dann die vierte Kurve überraschend ganz anders verläuft.

Anpralldämpfer sind wirkungsvoll (wir haben über Versuche berichtet) aber zur Zeit leider auch teuer, ca. 30,- DM pro Stück. Die Stadt Calw, die in unserem Wettbewerb „Die motorradfreundlichste Stadt“ mit einem Sonderpreis ausgezeichnet wurde, hat für die Ausrüstung einer Gesamtstrecke von rund 800 Metern 9000,- DM bezahlt. Bei der Frage nach den Kosten muß man allerdings auch und vor allem daran denken, daß auch Unfälle Geld kosten. Durch Unfälle allgemein entstehen Kosten durch Krankenhausaufenthalt, Restitution, Renten, Schmerzensgeld, Arbeitsausfälle usw. Die jährlichen Kosten, die durch die besondere Schwere bei Lei(d)tplanenunfällen entstehen, werden derzeit auf 10 bis 15 Millionen DM geschätzt. Eine Ausstattung sämtlicher Lei(d)tplanen an **Bundesstraßen** mit Anpralldämpfern würde rund

60 Millionen DM kosten. Da aber, wie gesagt, nicht jede Lei(d)tplanke an besonderen Gefahrenpunkten steht, würde auch eine geringere Ausstattung Wirkung zeigen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat mir mitgeteilt, daß bei einer Bestückung von 10% aller Bundes- und 5% aller Landes- und Kreisstraßen Kosten in Höhe von 15 bis 25 Millionen DM entstehen werden (rund 1700 km Schutzplanen). Dann wird das sogenannte Kosten/Nutzen-Verhältnis auch für uns interessant.

Bis sich diese Erkenntnis allerdings auch bei den verantwortlichen Politikern durchsetzt, werden wir noch viel Überzeugungsarbeit leisten müssen. Ein weiteres Problem ist die Tatsache, daß für die verschiedenen Straßen auch verschiedene Baubehörden, Kommunen und Kreise zuständig sind, und jeder sitzt auf seinem eigenen Geldbeutel. Ich kann nur jedem empfehlen, sich in seinem Einzugsgebiet umzuschauen, wo gefährliche Stellen sind, die entschärft werden können, damit zur Gemeinde zu gehen und auf die neuen Bauvorschriften zu verweisen. Die hier vorgelegten Daten sollen dabei Argumentationshilfen sein.

Wer zu den einzelnen Themen oder zum Workshop allgemein weitere Fragen hat, kann sich mit mir in Verbindung setzen. Ich verfüge auch über viele interessante Bücher zur Sicherheit.

Henning Knudsen, Breidter Straße 25
5204 Lohmar 1, Telefon 02246 - 2304

„Pflichtablieferung“

wer hat es gewußt? Auch Vereinszeitungen müssen an die Deutsche Bibliothek zur Inventarisierung abgeliefert werden. Das ist gesetzlich geregelt und kann sogar erzwungen werden. Schickt also lieber freiwillig jeweils ein Exemplar an:

Deutsche Bibliothek, Zeppelinallee 4-8
6000 Frankfurt

Rockfestival auf der Loreley

Achtung, neuer Termin: 22. bis 24. Aug. 1986.

Wer beim Rockfestival als Helfer mitmachen möchte schreibt an:

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

oder ruft an Telefon-Nr. 06128 - 86191.

BVDM-Mitgliedertreffen an der Loreley

Anlässlich des Rock- und Motorradfestivals an der Loreley, bei dem der BVDM wieder mit einem Info-Stand vertreten sein wird, möchten wir alle Verbandsmitglieder, die ein etwas ruhigeres Plätzchen suchen, herzlich zu einem völlig zwanglosen Treffen einladen.

Unser Treffpunkt ist das Hotel-Restaurant „Winzerhaus Loreley“ in 5401 St. Goar/Rhein, An der Loreley 49. Das Hotel liegt etwas außerhalb, an der B 9 in Richtung Oberwesel.

Nicht nur die gemütlichen Räume des Hotels, sondern, bei gutem Wetter, auch die geräumige Sonnenterrasse, mit Blick auf die vom Rhein durchflossene Landschaft, laden zum Verweilen ein. Bei genügend Beteiligung seitens unserer BVDM-Mitglieder am Samstag, dem 23. August 1986, gibt es am frühen Abend, als einziges offizielles Programm, eine Auszeichnung der weitesten Anfahrten. Als

Meßpunkt gilt der Wohnort der Fahrerin bzw. des Fahrers.

Der Hotelbesitzer, selbst ein eifriger Motorradfahrer und mit Motorradfahrerwünschen vertraut, bietet den BVDM-Gästen einen besonderen Clou. Bei Vorzeigen des BVDM-Ausweises setzt er die üblichen Hotelpreise außer Kraft, und bietet eine preisgünstige Motorradfahrer-Speisekarte an. Das mitgebrachte Zelt kann auf Anfrage auf dem gegenüberliegenden Campingplatz aufgebaut werden. Ebenso stehen einige Zimmer zur Verfügung.

Anfragen oder Reservierungen sind unter der Telefon-Nummer 06741 - 334 vorzunehmen.

Wir wünschen allen Teilnehmern eine gute Anfahrt und einige gemütlichen Stunden in St. Goar am Rhein.

Frank Ebbers/Edgar Müller

Ehrungen

In den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen werden bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen Ehrungen für langjährige ehrenamtliche Tätigkeit in Vereinsvorständen vorgenommen. Wer mehr darüber wissen möchte, der schreibe mir bitte mit Nennung des Bundeslandes, das ihn interessiert.

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup



ria's frauen – motorpressedienst auto, motorrad, technik und reisen

Suche noch Frauen, die Lust haben für Ria's frauen – motorpressedienst zu schreiben und zu fotografieren. Die Themen reichen von Motorrad- und Autotests über Reisen bis hin zur Computertechnik.

Wer mehr wissen will über Honorare etc. melde sich bitte bei:

Ria Hinzmann, Eichendorffstr. 3, 6453 Seligenstadt/Main, Tel. 06182 - 27831



SICHER- HEIT



In Sachen Lei(d)tplancken: Erfolg?

Strömender Regen, Schneeschauer und Sturmböen konnten 3000 Motorradfans nicht davon abhalten, zu Ostern die 5. Motorradschau des Motorsportclubs MSC Haubachtal in Much zu besuchen. Eines der Hauptthemen der Veranstaltung war die Aktion „Sichere Leitplanke“. In der Umgebung des MSC - im Rheinisch-Bergischen Land - sind viele kurvenreiche und gefährliche Strecken, die schon manches Lei(d)tplanckenopfer forderten. Der MSC und der BVDM haben sich erfolgreich darum bemüht, auf die Problematik „Lei(d)tplancken“ aufmerksam zu machen, was zuletzt mit dem Aufstellen von einigen Protektoren gekrönt wurde (wir berichteten in BALLHUPE 1/86).

Bei der Motorradschau im Much wurde daher eine Tombola veranstaltet, deren Erlös zum Kauf von noch mehr Protektoren verwendet werden sollte. 3000,- DM kamen dabei zusammen, der MSC kauft 80 Protektoren – und jetzt – **dürfen sie nicht aufgestellt werden**. Der Landschaftsverband Rheinland, der für die L 312 zuständig ist, wo die Protektoren nach der Vorstellung des MSC hin sollen, **verweigert die Annahme**. Mildtätige Spenden könne man nicht annehmen, sagt der Landschaftsverbandsleiter Hans Korbach, Bonn. Der MSC solle doch Nistplätze für Vögel spenden!!!

MSC-Vorsitzender Norbert Thomé findet das gar nicht witzig: „Wir stehen gegenüber den Leuten, die bei der Tombola mitgemacht haben, im Versprechen, das Geld für Protektoren zu verwenden, und das werden wir auch tun“.

Könnt ihr das verstehen? Ich nicht! Bisher wurden Protektoren all zu oft mit der Begründung abgelehnt, sie seien zu teuer, man habe dafür kein Geld. Jetzt haben wir welche, und die dürfen wir nicht anbringen. Wie soll das bloß weitergehen?

Euer Henning Knudsen

Es geht voran

Die Stadt Königsbrunn hat in ihrem Haushaltsplan '86 3000,- DM für Anpralldämpfer ausgewiesen.

Der MC Königsbrunn im BVDM wird noch 300,- DM drauflegen und die Montage übernehmen.

Damit ist das gefährlichste Straßenstück in Königsbrunn - eine Schnellstraßenausfahrt - dann entschärft.

Vielen Dank an die Königsbrunner - Bürgermeister, Stadtrat, Motorradclub - Ihr habt nicht nur was für die Sicherheit in Königsbrunn getan, Ihr habt auch allen anderen Mut gemacht, sich weiter für die Sicherheit der Motorradfahrer einzusetzen.

Klaus Schumacher



1. Marler Motorradtage

Vom 30. Mai bis 1. Juni 1986 finden die ersten Marler Motorradtage statt. Veranstaltet wird das Ganze von den Motorradfreunden Marl.

Um den Teilnehmern gute Unterkünfte zur Verfügung stellen zu können, wurde mit dem Novotel Marl ein Sondertarif für Motorradfahrer ausgehandelt. Art und Umfang des Angebotes, sowie die Reservierungskarten sind unbedingt vorher bei:

Günter Heumann, Oppelner Straße 8 in 4370 Marl, Telefon 023 65 - 176 48 zu erfragen.

Das Hotel bietet übrigens Mitgliedern des BVDM vom 1. Juli bis 31. August 1986 weitere Sonderkonditionen.

Wer während der Marler Motorradtage eine andere Unterkunft als das Novotel sucht, erhält bei Günter dazu nähere Informationen.

Während der Motorradtage finden u. a. eine Sternfahrt und das allseits bekannte MSFM-Geschicklichkeitsturnier statt.

Die Redaktion

TERMINE/ TREFFEN



1. 11. 1986 – 30. 9. 1987

Wer findet B, V, D oder gar M ?

Internationaler Jahrestouristikwettbewerb

Info:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup, Telefon 025 01 - 133 22

1. 3. – 30. 9. 1986

Sätze suchen

Internationaler Touristikwettbewerb

Info:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup, Telefon 025 01 - 133 22

8. – 11. 5. 1986

Motorradtage Münster

BVDM-Aktions- und Informationsstand

8. – 11. 5. 1986

Motorradfahrerfreizeit Tirol

Michael Franke

16. – 18. 5. 1986

Contitreffen im Motodrom Hockenheim

Veranstalter: BVDM, Continental u. Motorrad
BVDM-Mitglieder zahlen nur 10,- DM für die
Teilnahme, wer als Helfer kommt, zahlt
natürlich nichts.

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

24. – 25. 5. 1986

Motorradfahrer-Training

LV NRW / KTA Motor-Ranch Köln

Anmeldung bis zum 15. April 1986

24. 5. 1986

Großes Spanferkel-Essen des LSDM

Getränke und Frühstück am 25. Mai sind zu
zahlen, begrenzte Zeltmöglichkeit vorhanden.
Anmeldeschluß: 10. Mai 1986.

Info: LV Saar der Motorradfahrer e.V.
Schmittsdell 2

6620 Völklingen 12, Telefon 068 98 - 402 07

29. 5. – 1. 6. 1986

Enzian-Rallye

Info: Bernd Keggenhoff, Stemeler Straße 74
5768 Sundern

30. 5. – 1. 6. 1986

Marler Motorradtage des MSFM Marl

Info: Günter Heumann, Oppelner Straße 8
4370 Marl, Telefon 023 65 - 176 48

30. 5. – 1. 6. 1986

Motorradfreizeit in Tirol

Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2

29. 5. – 1. 6. 1986

Drei Tage Motorrad-Freizeit

Exklusiv für Frauen. geführte Touren und
Enduro-Reisen ins Neckartal, auf die Schwä-
bische Alp und in den Schwarzwald.

Info: Manfr. Seiler, Jugendherberge Tübingen
Gartenstraße 22/1

7400 Tübingen, Telefon 070 71 - 230 02

14. 6. – 17. 6. 1986

**3-Tage-Tour für Fahrer und Fahrerinnen über
40 Jahre**

Info: DJH Tübingen, Gartenstraße 22/1
7400 Tübingen

14. – 17. 6. 1986

9. Int. BVDM-Deutschlandfahrt 1986

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15

20. 6. – 22. 6. 1986

Zeittreffen der MFR Franken bei der Kroau-
mühle, Nähe Gleiritsch/Oberpfalz (zwischen
Oberviechtach und Pfreund).

Info: S. Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 33 17 53

20. – 22. 6. 1986

3. Grillfest der Zweiradfreunde Wietze e.V.

Info: Helmut Seydel, Schwarzer Weg 64
3109 Wietze, Telefon 051 46 / 26 11

21. – 22. 6. 1986

Motorradfahrer-Training

LV NRW / KTA Motor-Ranch Köln
Anmeldung bis 15. Mai 1986

28. – 29. 6. 1986

**3. Herkules-Treffen der Kasseler
Motorradfreunde**

Info: Rainer Löbel, Riedwiesen 26
3500 Kassel, Telefon 05 61 - 672 08

19. – 20. 7. 1986

16. Heidjer-Treffen-Fahrt

in Salzhausen im Schützenhaus.
Wildschwein-Essen vom Grill oder Spieß,
begrenzte Schlafmöglichkeiten im Saal
(Luftmatratze und Schlafsack mitbringen)
Zelten und Treffen gebührenfrei.

Info: Sigrid und Frank M. Wolf, Hauptstraße 27
2211 Ecklak, Telefon 048 25 - 71 61
(Rückporto nicht vergessen) !!!

26. 7. – 2. 8. und 2. 8. – 9. 8. 1986

Motorrad-Familien-Urlaub

Info: DJH Tübingen, Gartenstraße 22/1
7400 Tübingen

30. 8. 1986

Ori-Fahrt

Info: Albrecht Klinge, Auf dem Lohberge 3
3400 Göttingen, Telefon 05 51 - 714 66

31. 08. 1986

**Einsendeschluß des diesjährigen
Preis Ausschreibens**

„Die motorrad(un)freundliche Stadt“

Es gibt wieder viele wertvolle Preise zu gewinnen.

Info:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup, Telefon 025 01 - 133 22

Ende August / Anfang September 1986

2. Internationales Wikinger-Treffen an der
Kieler Förde, mit begrenzter Teilnehmerzahl

Info: Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6, 2300 Kiel
Telefon 04 31 - 67 28 12

30. 8. – 3. 9. 1986

5-Tage-Tour der MFR Franken nach Südtirol

Info: S. Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 33 17 53

5. – 7. 9. 1986

Gavia-Paß-Treffen

Info: Redaktion Ballhupe

5. – 7. 9. 1986

Gespannfahrer-Lehrgang

(Meldeschuß ist der 10. 8. 1986)

LV Saar der Motorradfahrer, Schmittsdell 2
6620 Völklingen 12, Telefon 068 98 - 4 02 07

18. – 22. 9. 1986

IFMA - Köln

19. – 21. 9. 1986

Info-Seminar für Jugendherbergseltern
die Motorrad fahren

Info: DJH Tübingen, Gartenstraße 22/1
7400 Tübingen

19. – 21. 9. 1986

**Sandlochtreffen des MC Mammut e.V.
im BVDM**

Anmeldungen bei:
Manfred Brill, Eschenbroichstraße 9
5060 Bergisch-Gladbach 2

26. – 28. 9. 1986

Wildenstein-Treffen der MFR Franken
in Steinachtal (Oberfranken)

Info: S. Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90

27. – 28. 9. 1986

**Jahreshauptversammlung des BVDM
in Mainkling**

Info: Horex- und Gespannfreunde e.V.
Fr. Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling
Telefon 079 59 - 634

3. – 5. 10. 1986

1 Wochenende im Oktober

2. Raduno l'autuno Lago di Como
(Herbsttreffen am Comer See)

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

11. 10. 1986

4. Bildersuchfahrt der MFR Franken

Treffp. 10.30 Uhr in Regensburg, Start 11 Uhr
Info: S. Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90

10. – 12. 10. 1986

Internationales Treffen bei der Pyramide von
Austerlitz zwischen Woudenberg und Zeist in
Holland.

Info: Leendert Bruil, Klein-Amerika-Weg 10
6871 KK Renkum (NL), Telefon 083 73 - 140 81

MOTIViert

Die Motive „Gespannfahrer“ u. „Tourenfahrer“ gibt es in verschiedenen Größen als Kopier-
vorlagen.

Damit können Ausschreibungen, Einladungen, Programme ect. verschönert werden.

Einzelnen nur gegen Voreinsendung von 1,50 DM in Briefmarken an:

BVDM-Service, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

Clubs und Sammelbesteller bitte 1,- DM für einen Aufkleber überweisen oder Scheck schicken.

(Gezeichnet hat die unser Mitglied Horst Balzer)



Neues vom Sportwart

BVDM-Handbuch für Veranstaltungsaufbau

Viele neugegründete oder ältere Motorradclubs stehen vor dem Problem, daß sie eine Veranstaltung organisieren wollen, nur nicht wissen, welcher Art sie sein soll und was dazu gehört. Seit Beginn des Frühjahres steht ein von mir entwickeltes Handbuch unseren Mitgliedern zur Verfügung, aus dem einige Anregungen zu Veranstaltungen zu entnehmen sind, z.B. Motorradtreffen, Bildersuchfahrten, Oris oder Zielfahrten. Für Verbandsmitglieder, unter Angabe der Mitgliedsnummern ist das Handbuch kostenlos. Bei Nichtmitgliedern müssen wir dagegen eine Schutzgebühr in

Höhe von 2,- DM in Briefmarken erheben. Das Handbuch gibt es beim Bundessportwart.

BVDM-Clubmeisterschaft

Wie schon in der Ballhupe 1/86 angekündigt, ist die Aktion Clubmeisterschaft angelauten. Die Motorradsaison ist bei Erscheinen dieser Ausgabe schon im vollen Gange, dennoch sei an dieser Stelle vermerkt, daß noch Fahrtenhefte vorrätig sind. Das Fahrtenheft der BVDM-Clubmeisterschaft ist kostenlos, dennoch wird es gern gesehen, wenn Ihr die Verbandskasse etwas schon und für 20 bis 25 Hefte 1,40 DM in Briefmarken mitschickt. Bezugsquelle: Der Bundessportwart.

Tourenkalender im BVDM

Einige unserer Mitglieder haben das Glück, in einer reizvollen Landschaft zu wohnen, die nicht nur schöne Strecken bietet, sondern auch einige Sehenswürdigkeiten bereithält. Als Sportwart möchte ich diese Leute ansprechen, dort vor ihrer Haustür eine Rundtour in diesem Sommer auszuarbeiten und zu organisieren, und das Ergebnis oder die Unterlagen

für die Zusammenstellung eines Tourenkalenders mir zur Verfügung zu stellen. Wenn Ihr Euch als Fahrtleiter betätigen möchtet, dann teilt bitte den gewünschten Termin rechtzeitig mit.

Meine Adresse findet Ihr wie gehabt auf der vorletzten Umschlagseite.

Edgar Müller

Touristik-Wettbewerb 1985 des BVDM

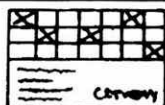
ERGEBNISLISTE

Platz	Name	Wohnort	Fabrikat	Punkte
1.	Ully Streib	Hilden	Yamaha XJ 900	866,3
2.	Martin Brede	Witten	Yamaha EML 1100	768,7
3.	Klaus Sube	Hilden	Honda CX 500	663,4
4.	Wolfgang Döpfer	Hilden	Yamaha XJ 900	572,2
5.	Michael Franken	Düsseldorf	BMW 60 / 7	567,9
6.	Horst Hackemann	Brühl	Laverda RGS 1000	544,9
7.	Johann de Vries	Veenhausen	BMW R 65	542,6
8.	Uwe Schwöpe	Lübeck	BMW R 50	528,7
9.	Willi Keuser	Düsseldorf	BMW R 45	452,5
10.	Norbert Varnskühler	Riesenbeck	Moto Guzzi V 7	404,1
11.	Ingo Bläske	Düsseldorf	BMW R 75/5	400,4
12.	Bernd Karrasch	Kürten	BMW K 100	391,8
13.	Horst Orlowski	Remscheid	Moto Guzzi V 7	383,6
14.	Edgar Müller	Lippstadt	Yamaha XJ 550	368,8
15.	Jutta Schaub	Düsseldorf	Yamaha XJ 650	342,2
16.	Barbara Reus	Hilden	Yamaha RD 350	326,5
17.	Ullrich Lipowski	Wuppertal	Moto Guzzi V 7	227,9
18.	Andreas Bartusch	Hilden	Yamaha SR 500	215,8
19.	Karin Salchow	Overath	BMW R 80 ST	163,1
20.	Paul Banaszak	Bochum	Honda CX 500	130,9

Die Siegerehrung fand am Samstag, dem 8. März 1986 auf dem Winterfest statt. Ehrenpokale wurden von Platz eins bis acht vergeben.

Euer Bundessportwart Edgar Müller

TEST



Ein preiswertes Gespann?

Immer mehr Leute interessieren sich für Gespanne, die Zulassungszahlen steigen, deshalb fragen immer mehr Leute: „Was für ein Gespann soll ich mir kaufen"? Wenn man die Frager nicht berücksichtigt, die für 8000,— DM ein großes neues Gespann haben wollen, so bleiben immer noch genug übrig, die ernstgenommen werden können. Man muß auch mal über die Kosten sprechen. Es hat keinen Sinn den letzten Pfennig für ein Gespann auszugeben, das man dann wegen der Betriebskosten nicht halten kann. Außerdem soll man einem Neuling auch mal sagen, daß man die Kosten mit etwas Vernunft - im gewissen Rahmen - auch beeinflussen kann.

Die Kosten bestehen aus:

1. Anschaffungskosten;
2. Betriebskosten.

Abgerechnet wird, wenn das Fahrzeug verkauft oder verschrottet wird. Man kann auch nach langer Laufzeit Aussagen machen, wenn man über das Verschleißverhalten des Gespannes Erfahrungen hat. Ein in der Anschaffung teures Gespann kann am Ende doch preiswert gewesen sein und ein billig gekauftes kann manchmal sehr teuer werden.

Wenn man sich das „richtige Gespann" kauft, kann man es sehr lange behalten, dadurch verteilen sich die Anschaffungskosten auf viele Jahre.

Die Betriebskosten kann man, wenn das Fahrzeug unter günstigen Bedingungen läuft - in Grenzen - klein halten, aber auch mit Gewalt stark vergrößern. Auch Goldwingmotoren kann man mit Dauervollgas kleinkriegen, wenn man es richtig anstellt.

Soweit die Theorie, in der Praxis passierte folgendes:

Ich wollte vor fünf Jahren das MZ-Gespann verkaufen, was für ein „großes Gespann"

sollte es sein? Ich brauche eins bis 50 PS, mehr nutze ich nicht aus, ein Gespann ist nun mal eine Luftrührmaschine, bei Geschwindigkeiten über 120 km/h steigt der Benzinverbrauch gewaltig. Die Tankaufenthalte dauern länger, als man durch die höhere Geschwindigkeit schneller vorankommt, außerdem kostet es viel Geld.

Ich wollte das Gespann wie immer lange halten, dann ist die Ersatzteilversorgung bei Guzzi immer noch am unproblematischsten, außerdem hatte ich was gegen Japaner.

Man bot mir aber ein 850er Suzuki-Gespann an. Das erste aus der „Serie", es hatte 12000 Versuchskilometer drauf, der Preis war annehmbar. Nachdem ich es in den Bergen mit 700 kg Gesamtgewicht probiert hatte, kaufte ich es, so ein Vierzylinder läuft halt zu schön. Ich hatte rund 50% mehr Leistung als ich wollte. Bei der Versicherung habe ich den höchsten Rabbat, und wenn ich die Leistung nicht voll ausnutze, mußte es der Lebensdauer zugute kommen.

Jetzt, nach fünf Jahren, das Gespann hat ca. 90000 km gelaufen, kann man Aussagen machen. Sie treffen aber mit Sicherheit nur für **meine** Betriebsbedingungen zu:

Viermal die Woche je 10 km Stadtfahrt, sehr viel Autobahn, weil es eben immer pressiert und Wuppertal von Autobahnen umgeben ist, sehr wenig Landstraße.

Wegen einer gerissenen Ventilschaftdichtung mußte ich den Motor bei 65000 km öffnen:

Zylinder und Kolben wurden sorgfältig vermessen, sie lagen innerhalb der Neumaßtoleranz, die Ventilführungen machen noch mal die gleiche Leistung, die Sitze wurden aber, weil der Motor offen war, geschliffen. Die Kurbelwelle, Kupplung, Getriebe, Fahrwerk in Ordnung. Zu dieser Zeit stand aber schon fest, daß ich das Gespann länger halten werde und ich baute erstmals den Reservemotor ein, einen guten Motor kann man für 1500,— DM kaufen. Hinterachsgetriebe und Kardangeln ist auch jetzt bei 90000 km noch in Ordnung.

Der Motor braucht, wenn er auf der Autobahn nicht mehr als 6500 Touren läuft, das sind 125 km/h, 8,5 Liter Benzin auf 100 km, allerdings 1 Liter Öl auf 1000 km, das läßt sich auch

mit neuen Ventilschaftdichtungen nicht ändern. Es ist konstruktionsbedingt, ebenso das axiale Spiel der Nockenwellen nach 50 000 km. Das Nockenwellenspiel läßt sich aber mit ca. vier Stunden Arbeit, ohne neuen Zylinderkopf ändern. Das sind, soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, die zwei einkonstruierten Schwachstellen.

Ölwechsel alle 6 000 km, Ventilspiel und Unterbrecherkontrolle alle 15 000 km. Die Reifen halten hinten 20 000 km, vorne 60 000 km und am Seitenwagen ca. 70 000 km aus. Hintere Bremsbeläge gibt es bei Jurid, sie kosten ein Viertel der Originalen und sie sind besser.

Nach dem ersten Winter, als feststand, daß ich das Gespann länger fahre, wurde es nach alten Erfahrungen für den eigenen Bedarf geändert. Der Ständer gekürzt, damit man es auch mit 15" Reifen aufbocken kann, auch heute noch kriegt man „Platte“. Blechteile, an denen man sich beim Putzen die Finger schnitt, wurden geglättet, die Schwingenlager schmierbar gemacht, es sind immer noch die ersten.

Plastikverkleidungen wurden mit Schrauben befestigt (Plastikköpfe brechen bei Kälte), der Rahmen nach „altdeutscher Art“ lackiert, sie läuft auch im Winter fast jeden Tag. Die Elektrik wurde neu verlegt, Mehrfachstecker, offenliegende Schalter, eine Batterie von 14 Ah kann man halt auf die Dauer nicht gebrauchen. Das Hinterrad bekam tragfähige Roll-lager, alle Radlager wurden mit Labyrinth abgedichtet, seitdem halten sie. Die Drehzahlmesserwelle hielt immer 12 000 km, nach einer kleinen Änderung ist die letzte jetzt 50 000 km in Betrieb.

Das heißt mit einigen Änderungen und sehr wenig Material kann man aus der 850er Suzuki ein alltagsbrauchbares Motorrad machen. Die Alltagsbrauchbarkeit war ja das, was von den Fahrern auf unserer Podiumssitzung „100 Jahre Motorrad und wie geht es weiter“ so dringend von der Motorradindustrie gefordert wurde.

Die Motorradhersteller liefern diese „Alltagsbrauchbarkeit“, die ja sehr schwer zu beschreiben ist, serienmäßig nicht. Eine bunte

Verkleidung oder 213 km/h Spitze sind wohl werbewirksamer als ein wasserdichtes Abblendrelais.

Es wäre Sache der Verbraucher, den Herstellern einen Katalog vorzulegen, in dem drin steht, was man unter „alltagsbrauchbar“ versteht.

Und die Moral von der Geschichte? Die 850er Suzuki wird immer noch zu einem günstigen Preis angeboten, wenn man sich einen Ersatzmotor oder eine Unfallmaschine dazu besorgt, ist es durchaus überlegenswert, daraus ein Gespann zu machen. Ich bin aber kein Suzuki-Händler.

Edmund Peikert

BK Moto

Edelstahl-Schalldämpfer für BMW Boxer

10 Jahre Garantie + TÜV
Spitzenqualität zu fairen Preisen.
Optik und Abmessungen
wie Original-Teil.



Stainless Steel Silencers
for BMW - Boxer models

Manufactured to the same specifications as the original equipment, both externally and internally.
10 years guaranteed against corrosion, faulty workmanship and breakages.

Write to:

WEST - GERMANY

4800 Bielefeld 17 - Postfach 17 03 03
Oldentruper Str. 287 - Tel. 05 21 / 20 32 80

Produktvorstellung

Neu auf dem heimischen Motorrad-Bekleidungsmarkt ist Gustav Junge mit der schwedischen TERM-TRIX-Unterwäsche. Die Unterbekleidung der EISER Trika AB besteht aus 55% Polyester, 23% Baumwolle, 22% Modal. Laut Auskunft des Generalimporteurs Junge ist sie pflegeleicht, weich, bequem und hautsympathisch.

Die Unterkleidung ist mehrschichtig aufgebaut. Dadurch ist ein guter Transport der Körperfeuchtigkeit weg vom Körper gewährleistet, wodurch die Hautoberfläche warm und trocken bleibt. Die besondere Strickweise der Bekleidung sorgt für wärmende Luftpolster zwischen Körper und Bekleidung.

Wie sich das Material in der Praxis verhält, wird unser Chefunterhosen tester demnächst an dieser Stelle berichten. Wer so lange nicht warten will, der wende sich an:

Gustav Junge, Postfach 323, 5750 Menden 1, Telefon 02373 - 61972.

Dort gibt es weitere Informationen, auch hinsichtlich der Bezugsquelle.

Jörg Riepenhusen

Wetterfeste Straßenkarten

Straßenkarten, die man auf Motorradtouren benutzt, haben meist eine geringe Lebensdauer. Sobald sie durch Regen, Nebel, Tau ... feucht werden, zerreißen sie sehr leicht beim Ein- und Auspacken aus dem Tankrucksack, beziehungsweise beim Auseinanderfalten.

Diesem Problem rückte ich mit selbstklebender Klarsichtfolie (d-c-fix) zuleibe, indem ich beide Seiten der Karte mit dieser Folie beklebte.

Beim Aufkleben empfiehlt es sich, die Karte auf eine ebene Unterlage zu legen und die Folie von oben faltenfrei aufzustreichen. (Vorsicht, Vorsicht -vielleicht nicht **direkt** mit der Landkarte anfangen).

Bei Generalkarten sollte man aus Kostengründen doppelseitig bedruckte Karten oder zwei gegeneinander geklebte Karten verwenden.

Auf den beschichteten Karten kann man mit einem wasserfesten Folienschreiber geplante Wegstrecken einzeichnen und später mit Spiritus wieder abwischen.

Kartenbeschichtungsfarbe aus dem Fachhandel hat sich als ungeeignet erwiesen, da sie schnell brüchig wird.

Bezugsquelle: Jedes Schreibwarengeschäft.

Martin Schumann

Meine Motorräder von 1927 bis heute

Im Motorbuch-Verlag Stuttgart ist von Ernst Leverkus diese Zusammenstellung erschienen.

Klacks schildert seine erste Begegnung mit Motorrädern, als Fünfjähriger im Seitenwagen einer Indian-Scout, von seinen Schwierigkeiten mit Opa, weil er die „Donnervögel“ so sehr liebte.

Er amüsiert uns mit der Erzählung, wie er als Halbwüchsiger das Motorrad des Doktors unbemerkt entlieh, um damit eine Runde ums Dorf zu fahren und von der unausbleiblichen Standpauke.

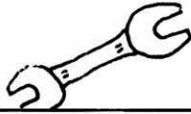
Er erzählt von seiner NSU, der BMW und seinem heißgeliebten Elefanten, der Zündapp KS, von der das Elefanten-Treffen seinen Namen hat.

Wir lesen von seinen Motorrädern in der Nachkriegszeit und letztendlich von seiner neuesten Erwerbung: Wieder ist es eine KS, ein Elefant, der die Krönung seines Motorradlebens sein soll.

Klacks versteht es immer wieder, Technik gut lesbar in amüsanten Geschichten zu verpacken und damit dem Leser näherzubringen.

Sigrid Briel

TECHNIK



Gemischaufbereitung und Abgas

Um die Energie im Kraftstoff durch Verbrennung im Motor möglichst gut zu nutzen, müssen dem Motor Kraftstoff und Luft in einem bestimmten Verhältnis zugeführt werden.

Beim Motorrad wird die passende Menge Kraftstoff durch den Vergaser (meist einer je Zylinder) der Verbrennungsluft zugeteilt. Aber auch hier scheint die Benzineinspritzung auf dem Vormarsch zu sein. Zentrale Gemischbildner, d. h. ein Vergaser oder ein Einspritzventil, welche alle Zylinder eines Motors versorgen, sind beim Motorrad fast unbekannt. Dies hat zum einen konstruktive Gründe (Platzbedarf), und zum anderen würden auch die hohen Literleistungen moderner Motoren damit nicht erreichbar sein.

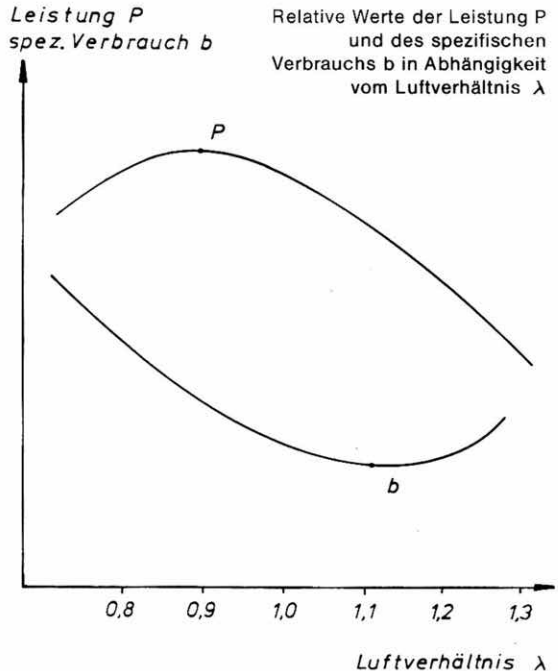
Doch zurück zur Gemischaufbereitung. Es stellt sich die Frage, wieviel Kraftstoff einer bestimmten Luftmenge zugegeben werden muß, um ein brennbares Gemisch zu erzeugen. Theoretisch benötigt man zur Verbrennung von 1 kg Kraftstoff ca. 14,5 kg Luft. Dies wäre dann ein Kraftstoff-Luftgemisch von $\lambda = 1$. Das Luftverhältnis oder die Luftzahl λ errechnet sich aus der Formel:

$$\lambda = \frac{\text{zugeführte Luftmenge}}{\text{theoretischer Bedarf}}$$

In einem weiten Bereich, der von 35% Luftmangel ($\lambda = 0.65$) bis 30% Luftüberschuß ($\lambda = 1.30$) reichen kann, sind Benzin-Luftgemische zündfähig. Wo die Grenze für die Zündfähigkeit liegt, hängt neben der Gemischaufbereitung von vielen baulichen Gegebenheiten im Motor ab. So spielen die Form des Brennraumes, Lage der Ventile, Lage der Zündkerze und andere konstruktive Merkmale eine große Rolle.

Aber zurück zum Mischungsverhältnis oder zu der Frage, welches Mischungsverhältnis das günstigste ist.

Betrachtet man dazu zunächst das Diagramm 1, so stellt man fest, daß es das optimale Mischungsverhältnis nicht gibt.



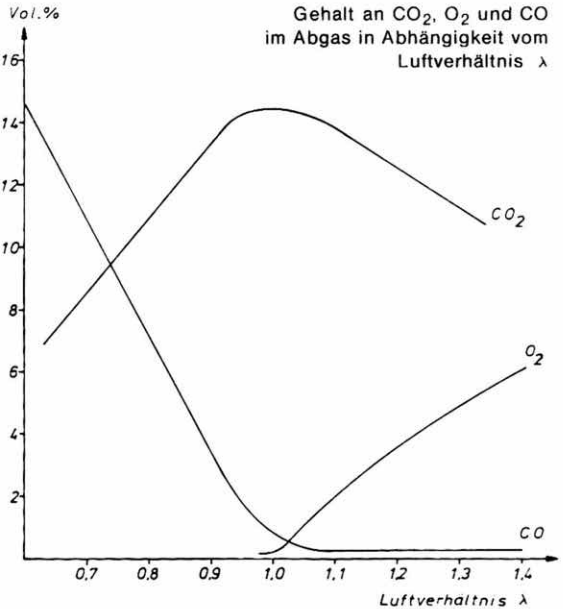
Dem Konstrukteur stellt sich die Frage, ob er größte Leistung oder geringen Verbrauch anstrebt. Bei etwa 5 bis 10% Luftüberschuß ergibt sich der geringste Verbrauch. Bei Luftmangel von 5 bis 15% dagegen größte Leistung. Aus diesen Gründen ist es anzustreben, in der Teillast etwa bei $\lambda = 1.05$ abzustimmen, um einen günstigen Kraftstoffverbrauch zu erzielen. Dagegen ist in der Vollast eine Abstimmung von ca. $\lambda = 0.9$ gut, um volle Leistung zu erreichen. Von solchen Abstimmungen sind Motorradmotoren noch weit entfernt. Schon in der Teillast wird hier abgestimmt mit $\lambda < 1$. Als Beispiel seien hier die Boxer von BMW erwähnt, die in der Teillast bei $\lambda = 0.95$ liegen und in der Vollast bei $\lambda = 0.85$.

Aber Leistung und Verbrauch sind nicht alles. War es nach der Ölkrise 1973/74 der Kraftstoffverbrauch, der maßgeblich interessierte, so kommt heute dem Thema Abgasverhalten größte Bedeutung zu. Dem Konstrukteur öffnet sich hier eine weitere Zwickmühle, denn hohe Leistung und gutes Fahrverhalten in Verbindung mit geringem Verbrauch und wenig Umweltbelastung sind anscheinend nicht unter einen Hut zu bringen.

Dazu zunächst etwas über die Verbrennung im Motor. Vor der Verbrennung sind im Brennraum des Motors Kohlenwasserstoffe und Luft, beides gut vermischt, vorhanden.

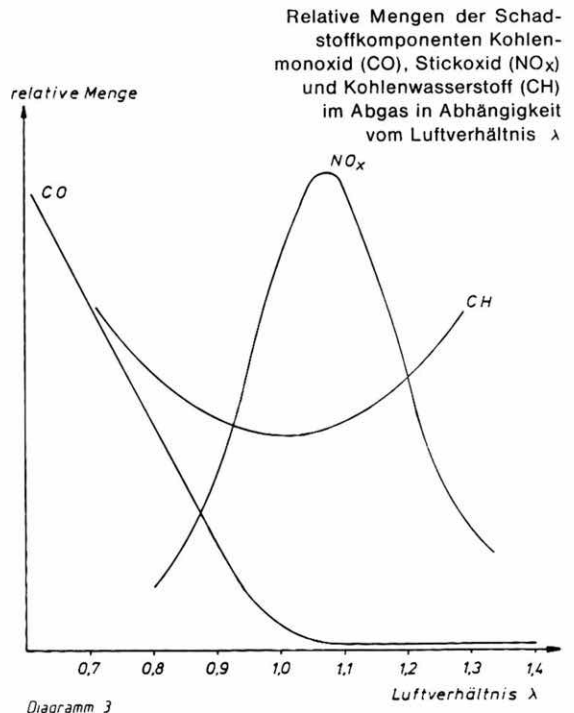
Bei der vollständigen Verbrennung entstehen daraus Kohlendioxid CO_2 und Wasser H_2O . Ist die Verbrennung unvollständig, und das ist der Normalfall, fallen die Produkte der unvollständigen Verbrennung an:

- Kohlenmonoxid CO
- unverbrannte Kohlenwasserstoffe CH
- teilverbrannte Kohlenwasserstoffe CHO



Weiter entstehen als Nebenprodukte der Verbrennung Stickoxide NO_x und Blei- bzw. Schwefeloxide aus Kraftstoffverunreinigungen. Unter den Nebenprodukten spielen Stickoxide eine große Rolle. Stickoxide treten besonders bei hohen Brennraumtemperaturen auf. Und zwar reagieren bei der Bildung der Stickoxide der Stickstoff und der Sauerstoff der Verbrennungsluft miteinander. Hohe Verbrennungstemperatur, die vorteilhaft ist für geringen Verbrauch und gute Leistung, läuft der Forderung nach kleinem Stickoxid-Ausstoß entgegen. So ist es nicht verwunderlich, daß manche Maßnahmen an PKWs zur Senkung des Stickoxidausstoßes zu erhöhtem Verbrauch und schlechterem Fahrverhalten führten.

Der Schadstoffausstoß läßt sich außer durch Maßnahmen an Brennraum und Zündung stark beeinflussen durch die Änderung des Mischungsverhältnisses. Wie die einzelnen Abgaskomponenten sich mit dem Mischungsverhältnis ändern, zeigen die Diagramme 2 und 3.



Es zeigen sich auch hier Gegenläufigkeiten zwischen den Abgaskomponenten als Funktion des Luftverhältnisses.

Im Diagramm 2 sind die Abgaskomponenten dargestellt, die sich fast nur mit der Luftzahl ändern. Diese Kurven lassen sich auch berechnen. Diagramm 3 zeigt nur die schädlichen Abgasbestandteile. Da die Werte für die Emission von Stickoxiden und unverbrannten Kohlenwasserstoffen auch stark von anderen Parametern beeinflusst werden, kann deren Höhe nur als relative Größe angegeben werden.

Die CO-Emission steigt im festen Bereich, ($\lambda < 1$) fast linear mit fallendem Luftverhältnis. Im mageren Bereich ($\lambda > 1$) ist die CO-Emission sehr niedrig und nahezu unabhängig vom Luftverhältnis. Interessant ist noch, daß die CO-Emission auch nur geringe Abhängigkeit vom Zündzeitpunkt hat. Somit kann eine Beeinflussung nur auf der Vergaser- bzw. Einspritzseite erfolgen.

Die CH-Emission zeigt bei ca. $\lambda = 1.1$ ein Minimum und steigt sowohl beim weiteren Abmageren als auch beim Anfetten des Gemisches wieder an. Im Gegensatz zur CO-Emission hängt die CH-Emission auch noch von der Brennraumgestaltung und vom Zündzeitpunkt ab. So ergeben frühere Zündwinkel in der Regel größere CH-Emissionen, spätere dagegen kleinere. Für den spez. Verbrauch ist die Abhängigkeit vom Zündzeitpunkt gerade umgekehrt.

Die NO_x-Emission als Funktion der Luftzahl λ zeigt ihr Maximum bei etwa 1.05 bis 1.10. Die Verhältnisse liegen damit genau umgekehrt zur CH-Emission. Auch bei der Stickoxidbildung spielen außer der Luftzahl noch andere Einflußgrößen eine Rolle. So führt im gesamten λ -Bereich zunehmende Frühzündung zu steigender Stickoxidbildung.

Es ist also nicht einfach, hier einen guten Kompromiß zu finden. Beim Motorradmotor ist bisher auch nicht danach gesucht worden. Die Vergaserabstimmungen liegen mehr auf der fetten Seite, wohl um trotz scharfer Steuerzeiten auch in der Teillast gutes Fahrverhalten zu erzielen. Ähnlich wie die Boxer aus Bayern, also bei $\lambda = 0.95$ bis 0.85, dürfte

auch die Konkurrenz abgestimmt haben. In Verbindung mit scharfen Steuerzeiten führt eine solche Abstimmung zu einem sehr geringen Ausstoß an Stickoxiden. Die Stickoxidemissionen liegen bei Motorrädern tatsächlich auf dem Niveau von Autos mit Katalysator. Allerdings wird diese Tatsache mit einem großen Nachteil erkauft. Der Ausstoß an Kohlenmonoxid und unverbrannten Kohlenwasserstoffen ist etwa doppelt so hoch wie bei Autos [1]. Die Gründe für die fetten Abstimmungen dürften neben den scharfen Steuerzeiten in den simplen Konstruktionen der Vergaser- und Zündanlagen liegen.

So haben in der Regel Motorradvergaser keine Beschleunigerpumpen. Ebenso sind gut dosierbare Starthilfen noch keine Selbstverständlichkeit. Und die „vollelektronischen Zündanlagen“ sind meist nur in der Lage, den Zündzeitpunkt drehzahlabhängig zu verstellen. Was bisher zählte, war eben Leistung. Wenn auch Wert auf Umweltfreundlichkeit gelegt wird, ist es notwendig, das Gemisch und den Zündzeitpunkt genauer als bisher üblich den Betriebsbereichen des Motors anzupassen.

Das man vieles besser machen könnte, beweist BMW mit der K-Reihe, speziell in der Ausführung für Kalifornien [2]. Motorräder, die nach ECE-Regelung Nr. 40 gemessen mehr als 30 Gramm je Kilometer Kohlenmonoxid und 4 Gramm an unverbrannten Kohlenwasserstoffen produzieren, sollten eigentlich der Vergangenheit angehören [3].

Es wäre interessant, solche Fragen mit kompetenten Vertretern der Industrie zu diskutieren.

Literatur:

- [1] Wolffi C. und Richter A., Prüfung der Schadgas-Emission von Krafträdern (1981). TÜ-Technische Überwachung, Band 22, Heft 7/8, Seite 293 bis 296.
- [2] Motorrad (1985), Heft 19, Seite 122 ff.
- [3] Veröffentlichung der Fahrzeug-Emissionswerte Bundesamt für Polizeiwesen, Typenprüfstelle, Schweiz außerdem Kraftfahrtechnisches Taschenbuch (Bosch), VDI-Verlag, Düsseldorf, 18. Auflage 1976.

SCHON GEHÖRT



REISEN



Kein höherer Benzolanteil im Kraftstoff

Das Umweltbundesamt Berlin hat jüngst eine repräsentative Untersuchung von der Technischen Universität Clausthal durchführen lassen. 156 Benzin-Proben aus dem gesamten Bundesgebiet wurden untersucht. Unverbleiteter Superkraftstoff enthielt deutlich weniger Benzol als die verbleite Qualität, nämlich im Durchschnitt 2,33 statt 3,74 Vol.-%. Im unverbleiten Normalbenzin wurde mit 1,79 Vol.-% ein geringfügig höherer Wert als beim verbleiten Normal (1,64) ermittelt.

Unproblematisch ist nach Ansicht von Shell auch die Bedeutung des Benzols im Abgas. Benzol wird - wie die anderen Benzinanteile - im Motor fast vollständig verbrannt. Die im Abgas noch als Spuren enthaltenen unverbrannten Kohlenwasserstoffe werden in Menge und Art vor allem bestimmt von den Betriebsbedingungen und vom Motortyp. Unterschiede im Benzolgehalt des Benzins, wie sie in der Untersuchung des Umweltbundesamtes gefunden wurden, wirken sich praktisch nicht aus. Es besteht deshalb nach Meinung der Deutschen Shell kein Grund, vor unverbleitem Kraftstoff zu warnen oder diesen nicht zu tanken.

Deutsche Shell

Im April 1985 haben wir allen Mitgliedern mit der Ballhupe ein Adressen- und Treffpunkt-handbuch zukommen lassen.

In diesem Jahr soll eine 2. Ausgabe erscheinen. Aus diesem Grunde bitten wir alle Mitglieder, Ortsclubs, Vereine und Landesverbände, etwaige Adressenänderungen umgehend unserer Mitgliederverwaltung mitzuteilen:

Margot Wittke, Alaekerker Straße 14 a
4150 Krefeld

Das Eichsfeld

oder Erlebnisse in der Landschaft
zwischen Harz und Werra

Jetzt sitze ich wieder hier - zu Hause in meiner „Bude“ - und denke ein wenig betrübt zurück an die schöne Kradreise, die nun hinter mir liegt. An sich war die Fahrt zu kurz, wie jede Fahrt, die Spaß macht und die an sich alles beinhaltet, was Motorradfahren schön macht.

3. Juni 1985 - der Anreisetag meint es gut mit uns. Bei sonnigem Wetter fahren wir über die A 44 aus dem Ruhrgebiet heraus, um so schnell wie möglich in eine schönere Landschaft zu kommen. Ziel des ersten Tages ist Fuhrbach bei Duderstadt an der DDR-Grenze.

Über die alte Handelsstraße B 1 - durch die Soester Börde - erreichen wir hinter Paderborn das Eggegebirge. In unzähligen Kurven windet sich die Fahrbahn durch Berge und Täler, mehrmals geht es serpentinartig abwärts. Das Kradfahrerherz schlägt höher. Zumindest dieses Teilstück ist ein Mekka für Schräglagenakrobaten. Aber nicht nur fahre-risch begeistert die Landschaft. Weite Wälder ziehen sich entlang der Fahrbahn. Immer wieder erlebnisreich erscheinen die kleinen zu durchquerenden Täler.

Fast ohne landschaftliche Abgrenzung schließt sich dem Eggegebirge der Solling an - ähnlich hügelig und waldreich, ähnlich kurvig. Im ersten Eindruck empfinden wir es deshalb als schade, als wir nach etwa drei Stunden Fahrt über Ebergötzen Duderstadt erreichen, unser erstes Etappenziel.

Duderstadt präsentiert sich als Stadt der Fachwerke. Malerisch erscheinen die vielen kleinen Gäßchen, die in der Altstadt direkt in den Marktplatz münden. Dort fallen besonders die „Tanne“ und das Rathaus auf. Bei der Betrachtung dieser beiden Bauten versteht man, warum Fachwerk auch Kunstwerk ist.

Nach einer kurzen Fahrt durch das nördliche Eichsfeld - wir können der Versuchung nicht widerstehen, noch am Anreisetag die besonders kurvenreiche Strecke Rhumspringe, Herzberg, Seeburg, Duderstadt zu fahren, - quartieren wir uns im Hotel „Zum Kronprinzen“ in Fuhrbach ein. Der Wirt ist freundlich und bietet uns auch gleich eine Garage für unser Motorrad an. Schließlich sei er früher selbst gefahren „und kenne das“.

Am Abend erfahren wir in der Gaststätte des Hotels mehr von den Motorradabenteuern des Wirtes, der für uns noch einmal seine „Jugendjahre“ auf zwei Rädern aufleben läßt. Dabei verrät das leise Lächeln und der leichte Glanz in den Augen des Erzählers manchmal mehr von seiner Leidenschaft, als die Worte eines erfahrenen Mannes es vermögen.

Am nächsten Tag brechen wir wieder auf. Über Rhumspringe, Herzberg, Osterode, Altenau und Bad Harzburg geht es durch den Harz nach Goslar.

Bei Herzberg spüren wir die ersten Ausläufer des Harz. Hoch über der Stadt erhebt sich Schloß Herzberg, früher stolze Residenz, heute nur noch ein Amtsgericht, so daß nur noch die Außenmauern und der Schloßhof die eigentliche Bestimmung verraten.

Über Osterode folgen wir der „Deutschen Ferienstraße“ nach Clausthal-Zellerfeld. Malerisch ist die Landschaft rechts und links der Fahrbahn. Ein kleiner See lädt zur kurzen Rast ein. Fast noch unberührte Natur - meint man - zeigt sich uns, schilfbewachsene Ufer und klares Wasser erfreuen den Betrachter. Wer hier rast, versäumt viel. Ich muß zugeben, wir klüngeln regelrecht, so daß schon die Dämmerung hereinbricht, als wir Goslar erreichen.

Zum Glück finden wir mitten in der Innenstadt ein Quartier in einem alten Fachwerkhause, das zu einer Pension umgebaut wurde. Wir wohnen unter dem Dach, direkt neben den Tauben und einer unmöglich lauten Toilette.

Abgesehen von diesem Zimmer gehört Goslar zu den schönsten Städten, die die Bundesrepublik zu bieten hat. Man hat an sich nicht das Gefühl, jetzt von der Ruhe der Natur in die Hektik menschlichen Treibens zu kommen. Das Stadtgebiet ist von großen Parks und

Grünflächen durchsetzt. Die alten, restaurierten Fachwerkbauten passen sich in das Bild der Landschaft ein. Majestätisch erhebt sich inmitten einer Grünfläche die Kaiserpfalz.

An einer Kirche in der Nähe des Marktplatzes stoßen wir auf den Motorradtreff. Wir stellen die Maschine ab und erkunden die nähere Umgebung zu Fuß. Sternförmig ist der Marktplatz gepflastert, Straßencafés laden zur Rast ein. Unter einem Hotelvorbau singen mehrere junge Leute zu den Klängen eines Akkordeon. „... wer will mit uns auf Kaperfahrt gehen ...“. Die einbrechende Dunkelheit verhindert - leider - eine weitere Stadterkundung. Wir kehren zu unserer Maschine zurück und fahren durch die beiden wehrhaft am Stadttor sich erhebenden Türme, die uns auch den Weg zu unserer Behausung weisen. Diemal finden wir keinen motorradbegeisterten Wirt, dafür aber hinter einem Loch in der Mauer des Hotel-Flures im Dachgeschoß eine verendete Taube.



Rathaus Duderstadt

Foto: Günter Heumann

Unvermutet hervorragend ist das Frühstück am nächsten Morgen. Wir können diese Stärkung auch gebrauchen, denn wir wollen ohne weitere Zwischenstation zurück nach Hause. Die Marler Schlackeberge rufen. Das Ruhrgebiet lockt nicht mit seiner Natur, sondern mit unserer Arbeitsstelle.

Dennoch suchen wir nicht die Autobahn, sondern fahren wieder durch den Harz zurück nach Duderstadt, um dann entlang der Ferienstraße einen Abstecher über Nesselröden nach Göttingen zu machen. Bis Dransfeld führt uns dann die B 3, bis wir über kleine Nebenstraßen Burg Adelebsen erreichen.

Hier liegt die letzte Zwischenstation unserer Kurzreise. Die Befestigungsmauern ziehen sich in mehreren Ringen spiralförmig um den eigentlichen Burgkern. Man vermutet in dem kleinen Dorf Adelebsen an sich gar nicht eine solche Anlage. Leider drängt die Zeit, so daß wir eine größere Besichtigungstour nicht mehr unternehmen können.

Es ist auch schon dunkel, als wir das Ruhrgebiet erreichen. Was uns bleibt, ist die Erinnerung und die Gewißheit - wir kommen wieder.

Günter Heumann



Drei-Länder-Winter-Fahrt

Endlich war es soweit. Nach vielen Vorbereitungen trafen wir uns am Freitag, dem 7. Februar 1986, um 6.00 Uhr auf der Raststätte Remscheid. Wir, daß waren Ole und Wolfgang auf MZ-Gespann, Dirk und Renate auf EML-BMW-Gespann, Axel auf Solo BMW 80 G/S und ich auf Solo BMW 75/5. Somit stand der Fahrt nichts mehr im Wege.

Die Fahrt bestand darin, daß in Deutschland drei Kontrollen, in der Schweiz drei und in

Frankreich zwei Kontrollen eingerichtet waren. Sie wurden nach Schwierigkeit bewertet und zusätzlich alle mit einer Sonderprüfung belegt.

Ziel war auf dem Sulzkopf in MuttENZ bei Basel.

Es wurde in zwei Soloklassen und zwei Gespannklassen sowie in Mannschaft gewertet. Die Kontrollen konnten beliebig gewählt und angefahren werden.

Wir hatten den Freitag als Anreisetag genommen, um in St. Peter im Südschwarzwald am Sonntagmorgen um 6.00 Uhr die erste Kontrolle zu nehmen und die Fahrt zu starten.

So „jagten“ wir mit 97 km/h, angeführt von Oles MZ, über die Autobahn Richtung Freiburg. Damit es auch eine richtige Winterfahrt wurde, hatte der Wettergott an diesem Wochenende ein Einsehen. Die Temperaturen bewegten sich zwischen minus 10 und minus 20° C. Schnee in Hülle und Fülle. Wie froh war ich über mein geheiztes Visier, was sich bei solchen Temperaturen als sehr nützlich erwies.

Wir hatten uns vorgenommen, im Schwarzwald Mittag zu essen und verließen gegen 12.00 Uhr die BAB in Offenburg um „unseren“ Wirt in Mühlenbach, das liegt zwischen Haslach und Elzach, den Gasthof „Biersepp“ zu besuchen.

Das Essen und die Gemütlichkeit bei diesen netten Menschen im Schwarzwald ist immer wieder ein Erlebnis. Es fiel sehr schwer, uns wieder auf unsere Motorräder zu setzen.

Wir fuhren bis Waldkirch, links ab über den Kandel, leider im Nebel und starkem Schneetreiben, und weiter nach St. Peter. Bei der Zimmersuche wurde ich dreimal abgewiesen, aber dann klappte es und es stellte sich heraus, daß alles super und optimal war.

Samstagmorgen rappelte der Wecker um 4.30 Uhr. Um 5.10 Uhr stand ein großes Frühstück bereit. Die alte Dame des Hauses ließ es sich nicht nehmen, mit den Worten „wer so eine Fahrt macht, muß vernünftig frühstücken“, uns so früh zu bedienen. Minus 18 Grad Kälte schlugen uns entgegen, als wir die wenigen

Meter bis zur ersten Kontrolle führen. Es war schon hektischer Betrieb. Axel und ich wollten die Fahrt gemeinsam angehen. Ole und Wolfgang für sich, sowie Dirk und Renate.

Stempel holen, Sonderprüfung, dann Richtung Schönaa Kontrolle zwei, Aitern. Es dauerte einige Zeit, bis man sich an die Kälte gewöhnt hatte, über Notschrei und schon waren wir in Aitern. Dann das Gleiche und ab ging die Fahrt über die schneebedeckten Straßen Richtung Frankreich. Man muß in der Dunkelheit und bei diesen extremen Winterverhältnissen seinen Fahrstil den Gegebenheiten anpassen, sonst liegt man schneller auf dem Bauch als man denkt.

Mühlhausen, Grenze Frankreich, Richtung Guebwiller, Kontrolle Boenlesgrab in den Vogesen. Ein langer schnee- und eisbedeckter Weg führte bis hoch auf den Berg zur Schutzhütte, wo sich die Kontrolle drei befand. Die Bergwart machte sich gerade fertig zu einer Übung, ich glaube sie verstanden die Welt nicht mehr, Motorräder und dann noch Solo, bei diesen Verhältnissen. Die Abfahrt, nur im 1. Gang über mehrere Kilometer, erfordert viel Konzentration. Dann weiter Richtung Belfort in ein kleines Tal, La Madeleine, Kontrolle vier. Wieder das Übliche und schnell über die Grenze in die Schweiz, Richtung St. Ursanne, zum kleinen Ort Ocourt.

Die Anfahrt dieser Kontrolle erwies sich als sehr schwer, war doch eine ziemlich steile Auffahrt zu überwinden. Erst beim dritten Versuch und mit Unterstützung von Axel wurde diese Hürde genommen. Wieder das Übliche, dann weiter Richtung Vermes. Wieder eine Auffahrt. Oben stand ein Motorradfahrer und wartete anscheinend, damit wir problemlos auffahren konnten. Oben angekommen wollte ich mich bei ihm bedanken und traute meinen Augen nicht. Ein Oldtimer-Motorrad, darauf eine Puppe, angezogen wie ein Motorradfahrer als Wegweiser. Axel, der hinter mir war, fuhr hin und wollte nach dem Weg fragen!!! Eine tolle Idee. Der Mann an der Kontrollstelle hatte diverse Motorräder und interessierte sich für jede Maschine die ankam. Die Garage war umfunktioniert als Kaffee-Glühweinbar, Gebäck, Schnittchen, alles stand bereit. Schade, daß man zu wenig Zeit hatte, um bei diesen netten Leuten, die sich so viel Arbeit gemacht hatten, länger zu verweilen.

Die Zeit drängte und weiter Richtung Gelderkinder Kontrolle sieben, Oltingen. Trotz Warnung fuhren wir über den Scheltenpaß. Sehr steil, tief verschneit, ein Erlebnis mit einem Solomotorrad. Leider rannte jetzt die Zeit davon. Für diesen Paß, bei den Verhältnissen (siehe Bild) geht ein von uns gemachter Schnitt von 55 km/h natürlich im Eimer. Wertungsfahrt hin oder her, Axel und ich waren froh dieses „Abenteuer“ gemacht zu haben. Uns wurde klar, daß Kontrolle acht nicht mehr zu erreichen war, zumal es jetzt zu schneien anfang.



In Oltingen angekommen, wieder das Übliche, Stempel, Sonderprüfung, treffen den „Bauer“ mit seiner Frau im Seitenwagen und fahren dann gemeinsam die letzten Kilometer zum Ziel.

Nach kurzem Suchen hoch auf dem Sulzkopf zur gleichnamigen Hütte. Fünf Minuten vor der Karenzzeit, also um 15.25 Uhr, konnte ich meine Bordkarte übergeben. Die anderen waren schon um 15.00 Uhr angekommen und hatten sechs Kontrollen genommen.

Eine große Hütte, mit offenem Kamin innen und außen empfing uns. Schlafsack ins Matratzenlager, Motorradsachen in den Keller, der gut geheizt war, alte Bekannte begrüßt, über die Fahrt diskutiert. Abends dann Siegerehrung und gemütliches Beisammensein am

knisternden offenen Kamin. Draußen Schneetreiben und knapp minus 20 Grad C. Eine tolle Atmosphäre. Ca. 70 bis 80 Teilnehmer waren sehr zufrieden, vor allem mit der sprichwörtlichen „Schweizer Präzision“ bei der Organisation dieser Winterfahrt.

Zu erwähnen sei noch, daß absolutes Rauchverbot in der Hütte war, was der Luft im Raum sehr gut tat. Draußen am Kamin, der die ganze Nacht über brannte, traf man immer ein Clübschen Raucher.

Sonntagmorgen nach dem Frühstück wurde bei minus 15 Grad C leider wieder die Heimreise angetreten. Ohne Probleme wurde dann die Strecke Basel/Wuppertal zurückgelegt. Um 19.00 Uhr lag ich in der Badewanne.

Fazit: 6., 7., 8. und 13. Platz, der 5. Platz und einen Pokal in der Mannschaftswertung.

Schönes, aber sehr kaltes Winterwetter, ca. 1750 km wurden gefahren, nach zehn Jahren regelmäßiger Winterfahrt auch heute immer noch ein Erlebnis, verständnislose und stauende Autofahrer.

Hoffentlich ist wieder so ein Wetter, wenn es heißt, Start frei zur Drei-Länder-Winter-Fahrt 1988.

Jürgen Moskopp

Hasentips ...

Kurze Fahrzeiten ergeben sich nicht unbedingt aus Raserei, sondern gleichmäßigem Dauertempo mit nur kurzen Pausen.

Karl-Heinz Preß

Vergilbtes weißes Leder läßt sich mit Aceton reinigen. (Bekommt man in jeder Apotheke). Aceton auf einen Lappen geben und das Leder vorsichtig abreiben.

Mit Kondensmilch lassen sich sehr oft Flecken entfernen - ganz ohne Rand!

Lieber Sex in der Gruppe, als eine Acht im Rad!!!

Lieber Sidney Rome als Paris Dakar!!!

LESER-BRIEF



HALLO!

Nun will auch ich mal mein Mundwerk aufmachen, denn ich weiß, auch andere Einzelmitglieder denken wie ich.

Als ich die letzte Ballhupe aufschlug, war ich wieder einmal etwas enttäuscht.

Deutschlandfahrt '86 = Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg usw.;

IFMA '86 = Köln;

Wir kommen zu Euch! = Dortmund, Sindelfingen, Loreley;

1. Hilfe für Motorradfahrer = Köln, Kürten.

Termine: Außer in Kiel passiert im Norden wohl gar nichts, oder?

Stellt Euch mal vor, ich will zum Winterfest (weiter südlich geht es wohl nicht). Freitags Maloche bis 16.00 Uhr, also Start ca. 18.00 Uhr; von Lübeck bis Königsbrunn (ca. 870 km), vielleicht liegt noch Schnee, welchen Schnitt soll man denn da fahren? Oder soll mein Gespann fliegen? Oder ich auf Schlaf ganz verzichten?

Ich fahre bestimmt gerne und viel, aber diese Gewalttouren mit Erholungswert gleich Null habe ich satt. Wie soll man da am Montag wieder frisch auf der Matte stehen? Zudem gehen ja auch etliche Markstückchen in die Tankstellenkassen.

Denkt auch mal an die Nordlichter. Bei uns gehen schon Gerüchte um, der BVDM soll bald „Bundesverband der Süddeutschen Motorradfahrer“ heißen.

Also dann Tschüß und Kettenriß und Kardanbruch

Uwe Schwöpe aus Lübeck



SPORT



Parallelen

Begeisterte Motorradfahrer, begeisterte Drachenflieger: Ich hatte Gelegenheit, beide Gruppen kennzulernen, weil ich das Glück hatte, beide Sportarten betreiben zu dürfen und in der Hoffnung lebe, das trotz meiner nicht ganz 60 Lebensjahre noch einige Zeit weitermachen zu können.

Anlaß, diesen Schrieb zu verfassen, ist die Anzeige auf der 4. Umschlagseite, in der ein staatlich geprüfter Drachenfluglehrer an die Mitglieder des BVDM herantritt, um sich und seine Flugschule bekanntzumachen. Keine schlechte Idee, weiß er doch aus eigener Erfahrung, daß ein hoher Prozentsatz seiner Flugschüler zum Kreise aktiver Motorradfahrer gehört, so wie er selbst auch nie darauf

verzichtet hat, ein eigenes Motorrad zu besitzen und zu fahren. Da muß doch was dran sein, daß beide Sportarten eine Fülle von Gemeinsamkeiten haben, die folgend einer näheren Betrachtung unterzogen werden sollen.

- ◆ Sowohl dem Motorrad als auch dem Hängegleiter liegt ein umfangreiches theoretisches Wissen zugrunde, das zu erlernen, darüber zu sprechen, Erfahrungen auszutauschen, den Mitgliedern beider Gruppen ein Bedürfnis zu sein scheint.
- ◆ Wie beim Motorrad ist auch am Hängegleiter Wartung und Instandhaltung nötig, will man erreichen, daß Verkehrssicherheit und Betriebssicherheit aufrechterhalten bleiben.
- ◆ Wie der Motorradfahrer benutzt auch der Drachenflieger zur Ausübung seines Sportes sein eigenes Gerät und seine eigene Ausrüstung. Beide sind nicht darauf angewiesen, ihren Sport in einer Gruppe zu betreiben.
- ◆ Beiden Sportarten ist gemeinsam, daß ihre Betreiber in hohem Maße von der Witterung beeinflusst werden.
- ◆ Beiden Sportgeräten ist gemeinsam, daß sie durch Gewichtsverlagerung gelenkt werden, und daß zu ihrer sicheren Führung ein Mindestmaß an Geschicklichkeit verlangt wird.



Den Lesern dieser Zeilen soll nun angeboten werden, den Flugbetrieb in einem Fluggelände bei freien Flügen, Flügen im Übungsgelände für Fortgeschrittene und Flügen im Übungsgelände für Anfänger, hautnah zu erleben: Nach einer wunderschönen Anreise auf dem Motorrad zu dem mitten in der Vulkaneifel (20 km südlich von Daun) gelegenen Ort Meerfeld bei Manderscheid, trifft man die Drachenflieger auf dem Parkplatz vor dem Gasthof „Maarblick“. Zwischen dem Parkplatz und dem Ufer des Maars liegen die Landwiese und der Abbauplatz für die Fluggeräte, beides vom Parkplatz aus gut einzusehen.

Gestartet wird je nach Windrichtung von den um das Maar herum liegenden Hängen: Da bieten sich der Südhang (180 m), der Osthang

(185 m), der Nordhang (140 m) und der Westhang (120 m). Es kann dort also bei allen Windrichtungen geflogen werden.

Das ganze Fluggebiet steht unter Naturschutz! Das bedeutet, daß man die Startplätze nicht mit dem eigenen Fahrzeug anfahren darf. Für den Transporter der Flugschule und für den Transporter des Clubs wurde allerdings eine Ausnahmegenehmigung erteilt. So besteht die Möglichkeit, sowohl die Piloten als auch interessierte Besucher zum jeweiligen Startplatz zu bringen.

Den Mitgliedern des BVDM wird hier das Angebot gemacht, anläßlich eines Besuches in Meerfeld den Drachenflugsport kennenzulernen: Neben dem Transport zum Startplatz übernimmt es die Flugschule, eine anschauliche Demonstration über Aufbau, Wirkungsweise und Handhabung des Fluggerätes zu gestalten und Fragen der Besucher zu beantworten. Es sei hier angeraten, vor einem geplanten Besuch telefonisch anzufragen. In der Regel findet an Samstagen die Ausbildung von Anfängern statt, an Sonntagen die Ausbildung von Fortgeschrittenen. In den Sommermonaten findet darüber hinaus auch an den Wochentagen Dienstag bis Freitag Schulung an den Übungshängen statt. „Freie Flieger“, das sind solche, die ihre Ausbildung abgeschlossen haben, sind an schönen Tagen fast immer anzutreffen. Für sie bietet das Fluggelände am Meerfelder Maar die Möglichkeit, sowohl Hangaufwinde als auch thermische Aufwinde zu nutzen, die nicht selten Flüge von mehreren Stunden Dauer ermöglichen.

Einen erlebnisreichen Tag in der Eifel wünscht Euch Euer Clubkamerad

Eduard Max Schmidt

Motorradwandern

Ringau, Vogelsberg, Münsterland

Tourenvorschläge

Burgenfahrt Recklinghausen

Freizeitangebote

Zweiradsicherheit, Wandern, Wassersport
Reiten, Fliegen, Tennis, Computer, Musik
Geologie, Handarbeit, Tanzen

Information und Anmeldungen bei:

Bernd Karrasch, Amselweg 16, 5067 Kürten 2
oder Telefon 02206 - 81063

Verkäufe

Suche: Alte Ballhupen und Unterlagen aus vergangenen Jahren des BVDM.

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup

Verkaufe: Original T-3-Tüten,
LM I/II/III-Vorderrad, LM-III-Lenkerverkleidung und H-4-Scheinwerfer.

Suche: Beiwagen für T-3-California.

Hubertus Escher, Telefon 02591 - 7133 oder
0231 - 131-7596 (tagsüber, rufe zurück)

Verkaufe: Von Ducati 600 Pantah Tank,
Vollverkleidung, Sitzbank, Hinterrad, Auspuffanlage, VB 350,- DM.

Silver-Wing-Tank. rot, Originalverpackt,
VB 350,- DM.

EML-GT-Zusatztank für Kofferraum,
VB 250,- DM!

Michael Franken, Bruchstraße 23

4000 Düsseldorf 1

Telefon 0211 - 661284 (abends ab 18.00 Uhr)

Verkaufe: MZ-TS 150 und Zweitmaschine gleichen Tuys, viele Ersatzteile 400,- DM an Selbstfahrer.

Rob. Kirchhof, Knuthöhe 23

5630 Remscheid 11, Telefon 02191 - 665283

Verkaufe: Moto Guzzi T 3, Cali, Baujahr 1980,
1000 ccm, 50 000 km gel., mit SW-Eintragung,
mit Cali II/Teile, evtl. auch teilweise zu verkaufen.

Hubertus Escher, Düsseldorf 13

4710 Lüdinghausen

Telefon 0231 - 131-7596 (rufe zurück)
oder 02591 - 7133

**Finger weg
Markierungs-
fleck**



Eine Aktion des Bundesverbandes der Motorradfahrer
mit Unterstützung des Verbandes der Kfz-Versicherer

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 025 01 - 1 33 22

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

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4
Telefon 061 28 - 8 61 91

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 021 51 - 71 22 97

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 309 (BLZ 250100 30)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 320 500 00)

Edgar Müller

Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15
Telefon 029 45 - 51 50

Sport-Touristik-Wettbewerbe, Ori-Veran-
staltungen (Treffen - Ori's - Tourenfahrten),
Koordination Sporttermine,
BVDM-Deutschlandfahrt

Impressum

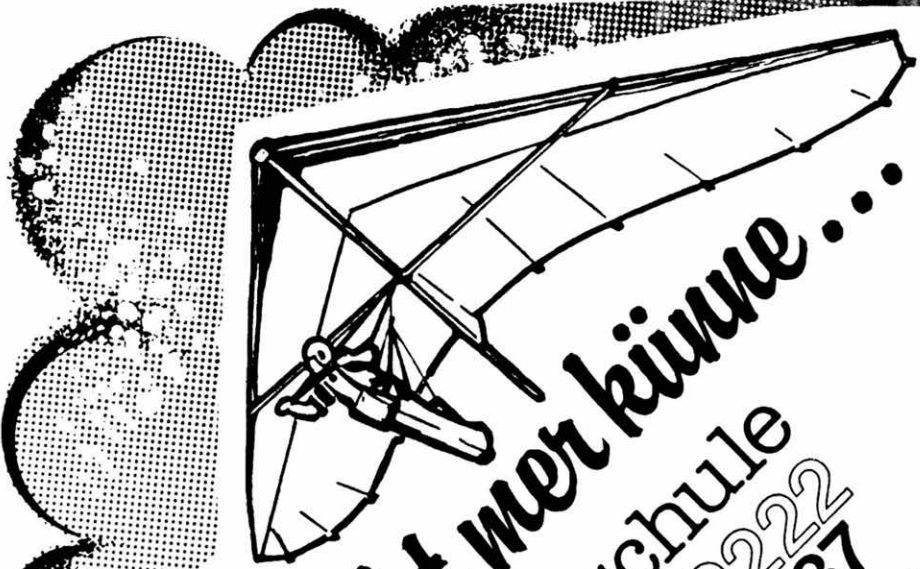
Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM –
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion: Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischarde-Straße 7
4134 Rheinberg 3 (Orsoy)
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 2/86:

Edmund Peikert
Dorothee Bengart
Karl-Heinz Preß
Harald Platz
Klaus Schumacher
Bernd Karrasch
Jörg Riepenhusen
Heinz Sauerland
Jutta Hölzel
Wolfgang Döpfer
Ingo Bläske
Edgar Müller
Horst Orłowski
Henning Knudsen
Frank Ebberts
Martin Schumann
Sigrid Briel
Günter Gilz
Günter Heumann
Jürgen Moskopp
Uwe Schwope
Eduard Max Schmidt

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**



"Fleeje wiaht mer künne..."

Drachenflugschule

Rheinland

Vulkaneifel

02222
61937

"Erleben Sie den zweitbesten Sport in der Urheimat der feuerspeienden Drachen!"
Achtung Motorradfahrer!
Phantastische Kurvenstrecke!
Ferienparadies mit umfangreichem Alternativprogramm:
Landsegeln/Surfen/Reiten/Tennis/Sommerrodeln u.v.a.m.
Schule: 5562 Meerfeld b. Manderscheid — Tel.: 06572/21 58
Infos: Büro — Olsdorf 19, 5305 Alfert — Tel.: 02222/6 19 37

Mit freundlichen Fliegergrüßen
Ihre **Drachenflugschule Rheinland**

Stef Muhl

Stefan Mühl
Fluglehrer

Bonner Drachen Lädchen
stefan&marlies mühl / olsdorf 19 • 5305 alfert

Coupon ausschneiden und auf Postkarte kleben! Absender nicht vergessen!
Ich möchte die "vulkaneifel-Drachen" kennenlernen —
schickt mir das
GRATIS-INFO
an meine Adresse.

Datum