

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



3/86



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Geschäftsstellen-Info

Das gibt es bei der BVDM-Geschäftsstelle:

Plakatvordrucke A 2 * 0,50 DM / Stück

Urkunden A 4 * 1,00 DM / Stück

Das BVDM-Emblem als:

Aufkleber Ø 6 cm 1,00 DM / Stück

Aufnäher 3,00 DM / Stück

Anstecknadel 3,00 DM / Stück

Plakette, Ø 20 mm, reliefgeprägt, alt-silber, für Pokale ect. - kostenlos.

Jahreszahlanhänger, 20x7 mm, mit zwei länglichrunden Ringen, geprägt, altsilberfarbig, für 1986 solange Vorrat reicht, für 1987 auf Vorbestellung 0,50 DM / Stück

Organisations-Material, Briefpapier, Umschläge, Kurzbrieft, Blankovisitenkarten ect. - kostenlos.

Papier mit blauem Kopf in kleinen Mengen - kostenlos.

Kopiervorlagen mit dem Motiv „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“ in verschiedenen Größen - kostenlos (Siehe Ballhupe 2/86, Seite 18).

Kopiervorlagen für Nennungs- und Anmeldungsformulare mit Haftungsausschluß-erklärung, Teilnehmer- und Anwesenheitslisten - kostenlos.

Faltblätter „Mensch Meier - Mensch Motorradfahrer“ für Veranstaltungen, an denen auch Autofahrer angesprochen werden - kostenlos.

Von unserer Zeitung, der Ballhupe, können weitere Exemplare für Werbung, Information und Öffentlichkeitsarbeit bestellt werden, ebenso von der Broschüre über das Abnehmen des Helmes nach einem Unfall - kostenlos.

*) Auch mit Zusatztext, Name des Vereins, Bezeichnung der Veranstaltung ect. nach Absprache.

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Tel. 0 61 28 - 8 61 91

Beim BVDM-Service könnt Ihr noch mehr bestellen:

Neue Aufkleber mit den Motiven „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“. Preis pro Stück 1,00 DM, bei Einzelbestellung für 1,50 DM Briefmarken schicken, Sammel- und Clubbestellungen Scheck beilegen. (1,00 DM pro Stück).

Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, dritte erweiterte Auflage kostet 18,50 DM, für BVDM-Mitglieder auch weiter 15,00 DM (bei Vorauszahlung).

Das getestete Kryptonite-Motorrad-Bügelschloß MC, können wir unseren Mitgliedern zum Sonderpreis von 110,00 DM - empfohlener Ladenverkaufspreis ca. 160,00 DM - anbieten.

(Preis inklusiv MWSt., Porto, Verpackung bei Vorauszahlung auf das Konto des BVDM-Service, oder Scheck schicken;

Nass. Sparkasse Taunusstein (BLZ 510 500 15) Konto-Nr. 376 011 496 oder PgiroA Frankfurt 200 65 - 607).

BVDM-Service, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 0 61 28 - 8 61 91

Der BVDM ist Mitglied im DVR



Seit dem 20. Februar 1986 ist der BVDM erneut Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat

(DVR). Schon vor einigen Jahren hat es mehrere Anlaufversuche gegeben; aufgrund von Mißverständnissen im BVDM und zwischen BVDM und DVR kam keine ordentliche Zusammenarbeit zustande. Der Bundesvorstand hat jetzt einstimmig den neuen Antrag gebilligt und mich damit beauftragt, die Interessen unseres Verbandes beim DVR wahrzunehmen.

Was ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat? Im DVR sind derzeit 265 Verbände, Clubs, Institutionen, Firmen, Gesellschaften, Genossenschaften und Behörden „zu einem gemeinsamen, sinnvollen und wirksamen Handeln zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“ zusammengeschlossen. Der DVR wurde 1969 gegründet und ist ein eingetragener Verein mit Sitz in Bonn.

Wenn auch nicht alle DVR-Mitglieder im gleichen Maße direkt mit Verkehrssicherheitsarbeit zu tun haben, so ist es die erklärte Aufgabe des DVR, durch eine vielfältige Palette von Maßnahmen das Verhalten der Menschen in unserer Gesellschaft dahin zu beeinflussen, daß der einzelne sein Sicherheitsbewußtsein schrittweise entwickelt und es im täglichen Verkehrsgeschehen in praktisches Handeln umsetzt. Hierfür entwickelt der DVR in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern und unter Einschaltung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) und der Hochschulen Bildungs- und Informationsprogramme, die von den einzelnen Mitgliedern in die Praxis umgesetzt werden und so eine breite Bevölkerungsschicht erreichen. An dieser Arbeit wollen wir uns beteiligen.

Bisher wurden verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der „Sicherheit auf allen Wegen“ durchgeführt. Aber auch ganz besondere Zielgruppen wurden angesprochen, durch Programme wie z.B. „Kind und Verkehr“, das „Seniorenprogramm“, „Aktion Sicherheitsgurt“, „Fünzig Kubik“ und das „Zweiradtraining“. Und die Arbeit zeigt Erfolg: Trotz einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens ist die Zahl der Verkehrstoten seit 1970 um die Hälfte zurückgegangen. 1980 setzte der DVR sich das Ziel, 1985 unter 10000 Verkehrstote zu kommen; wir hatten 8400!

Über die zu ergreifenden Maßnahmen, über die Entwicklung und Gestaltung von Programmen beraten verschiedene Arbeitsausschüsse. Es gibt einen Ausschuß für „Straßenverkehrstechnik“, für „KFZ-Technik“, für „Erwachsenenaufklärung“ und für „Gesetzgebung und Exekutive“. Außerdem gibt es den Ausschuß „Junge Kraftfahrer“, der sich u. a. auch mit dem Problem der Zweiradsicherheit befaßt. In diesem, und in dem Ausschuß „KFZ-Technik“, sind wir seit dem 24. Juni nunmehr vertreten. Wenn Aktionen beschlossen sind, werden sie von den einzelnen Mitgliedern durchgeführt und auch finanziert; der DVR ist dabei nur der Vermittler zwischen den Mitgliedern und zwischen den Mitgliedern und der Öffentlichkeit.

Der DVR bietet uns die Möglichkeit, unsere Vorstellungen von Zweiradsicherheit in einem größeren Kreis von Experten zu erörtern; der DVR ist heute das Forum, wo relevante verkehrspolitische und verkehrstechnische Fragen erörtert werden und in einem nicht unerheblichem Maße in die allgemeine verkehrspolitische Arbeit von Regierung und Parlament hineinfließen. Wir erhalten außerdem die Möglichkeit, uns an aktiver Verkehrssicherheitsarbeit zu beteiligen; wir werden Partner finden, die Willens und in der Lage sind, uns bei unseren Bemühungen behilflich zu sein. In diesem Sinne hoffe ich noch auf viele Jahre guter Zusammenarbeit.

Euer Henning Knudsen

Das Preisausschreiben geht weiter ...

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
(BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt.

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- ◆ Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- ◆ Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- ◆ Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden? Sind Baustellen ausreichend gesichert?)
- ◆ Fahrverbote für Motorräder?
- ◆ Kuchenblech-Nummernschilder?
- ◆ Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum **31. August 1986** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17b, 4400 Münster-Hiltrup

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

Inhalt

	Seite
Einladung zur JHV	4
Hinweise der Mitgliederverwaltung	5
Sperrung der Brennerbundesstraße	5
Stellenausschreibung: Filmreferent	5
Zur Veranstalter-Haftpflichtversicherung	6
Kartenvorverkauf zur IFMA	6
Neuer Zentralruf der Autoversicherer	6
Bilanz des Conti-Treffens	7
Kritik an Honda-Seitenständern	9
Buchtipp: Honda, von M. Woollett	10
Buchtipp: Motorradfahren - ja, aber	10
Gefahrenpunkt Autobahnauffahrt	12
Umrüstung von Mopeds	12
Rache im Straßenverkehr	13
Termine	14
Kleinanzeigen	15
Verbesserung an Hartmann-Schwingen	16
Schloßtest	16
Der Kupferwurm	17
Unterwäsche-Test	18
Abgase: Vergleich Motorrad/Auto	20
Leserbriefe	21
Rückblick auf die Deutschlandfahrt '86	24
Stoppt den Sportschwund!	26
Nachruf: Dieter Bail	27
Aus den Clubs, IGen und Landesverbänden	27
Einkaufsbummel mit Hindernissen	28

Titelbild: Motorradfahrers Urlaubszeit, gesehen im „Fahrerlager“
der Jux-Rallye des LV Rhein-Ruhr.

Foto: Sigrid Briel

Foto: 4. Umschlagseite: Harz-Idylle.

Foto: Jörg Riepenhusen

AKTUELL

99 --- 99

Einladung

zur Jahreshauptversammlung '86

Alle Mitglieder sind eingeladen, am Samstag, dem 27. September 1986, zur Jahreshauptversammlung des BVDM nach Mainkling zu kommen.

Beginn: 19.00 Uhr.

Ort: Gasthaus „Zur Eiche“ in Mainkling.
(Siehe Kartenausschnitt)

Tagesordnung:

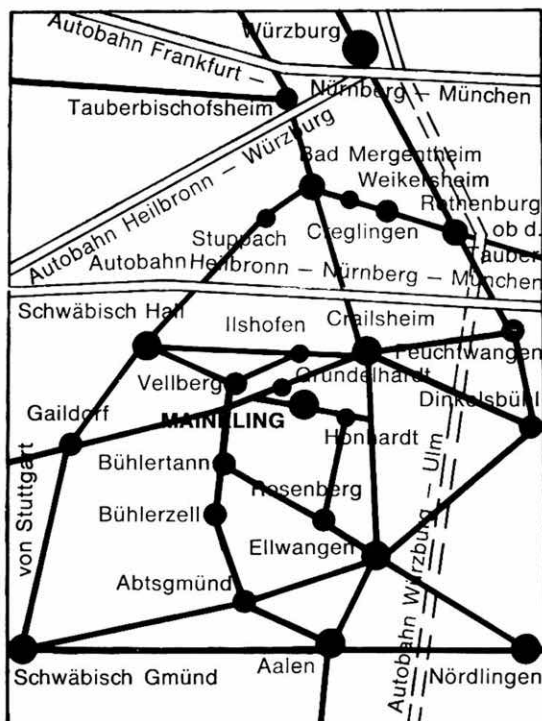
1. Bericht des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwartes.
2. Bericht der Kassenprüfer.
3. Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden.
4. Ernennung des Versammlungsleiters und Aussprache über die Berichte.
5. Entlastung des Vorstandes.
6. Neuwahl der Kassenprüfer.
7. Verschiedenes.

Für den Vorstand
Klaus Schumacher

Gastgeber und Ausrichter dieser Jahreshauptversammlung sind die Horex- und Spannungsfreunde Mainkling.

1. Vorsitzender Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634.

Ein Zeltplatz wird in der Nähe des Tagungsortes eingerichtet, preiswerte Zimmer sind ausreichend vorhanden. Bei Zimmerreservierung, wendet Euch bitte an den Veranstalter.



Einladung

**zur gemeinsamen Sitzung des Gesamtvorstandes und des Bundesbeirates
am 27. September 1986.**

Alle Vorstandsmitglieder, Referenten und Koordinatoren der Landesverbände, Ortsclubs und Interessengemeinschaften sind eingeladen.

Ort: Gasthaus „Zur Eiche“ in Mainkling,
Beginn 14.00 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht über Elefantentreffen, Tag des Motorradfahrers, Contitreffen, Deutschlandfahrt und IFMA.
2. Diskussion über die zukünftige Gestaltung dieser und anderer Veranstaltungen und neuer Vorschläge.

Es liegen keine Anträge vor und es finden keine Vorstandswahlen statt, deshalb ist ausreichend Zeit über grundsätzliche Fragen und Zukunftsprobleme zu diskutieren. Bringt reichlich gute Ideen mit.

Für den Vorstand
Klaus Schumacher

Von der Mitgliederverwaltung an ihre Mitglieder

1. Leider haben noch nicht alle Mitglieder ihren Beitrag gezahlt. Diese möchten wir auf folgende Termine aufmerksam machen:

Anfang September wird der 1. Mahnlauf für Neumitglieder durchgeführt, die bis zum 30. Juni 1986 eingetreten sind. Ebenso wird der 2. Mahnlauf für alle Mitglieder, die bis dahin nicht bezahlten, erfolgen. Anfang Oktober erfolgt der Rechtsanwalt-Mahnlauf.

Um Euch und uns viel Ärger und Arbeit zu ersparen, bitten wir die Beiträge noch vorher zu überweisen.

2. An alle Ortsclubs, manchmal haben wir Schwierigkeiten, jemanden aus dem Vorstand zu erreichen, der für eine bestimmte Sache zuständig ist. Sucht bitte jemanden in eurem Club, der Ansprechpartner für den BVDM ist.

Manche Information könnte schneller fließen und Fragen schneller geklärt werden.

3. Wenn Ihr umzieht, vergeßt bitte nicht der Mitgliederverwaltung die neue **vollständige** Adresse mitzuteilen. Es ist viel Arbeit, sie über die Post und die Einwohnermeldeämter zu erfahren.

Außerdem müßt Ihr länger auf die Ballhupe und andere Nachrichten warten.

Margot Wittke

Brennerbundesstraße zu!!!

Wieder einmal hat eine Verwaltung zugeschlagen und danebengehauen. Seit dem 4. Juli 1986 ist der Ort Matrei an der B 182, der Brennerbundesstraße, für Motorradfahrer gesperrt. Die Bezirkshauptmannschaft Innsbruck begründet diese Maßnahme mit der Häufung der Klagen von Anwohnern über den Verkehrslärm, vor allem zur Ferienzeit. Jedoch drängt sich der Verdacht auf, diese Lösung sei ein Politikum auf Kosten einer Minderheit, denn Busse, LKW und PKW dürfen weiterhin die Bundesstraße in Matrei benutzen. Als ob diese Fahrzeuge keinen Lärm emittieren würden.

Da es keine Umgehung um Matrei gibt, bleibt dem Motorradfahrer nur noch der Ausweg Autobahn.

Die Folge für die Motorradfahrer:

- ◆ Es gibt fast keine gebührenfreie Möglichkeit mehr in dieser Gegend, um nach Italien zu kommen.
- ◆ Führt der Motorradfahrer nur das nötigste Stück Autobahn, nämlich die 5 bis 6 km um Matrei herum, kostet ihn das 90 Schilling.

Die Folge für die Österreicher:

- ◆ Die Motorradfahrer werden auf die Autobahnen gezwungen. Dadurch werden viele erst gar nicht auf die Idee kommen, daß Österreich auch ein schönes Urlaubsland sein kann. Vielmehr wird Austria nur noch zum Durchreiseland. Auch werden den Anliegern der „Transitstrecken“ etliche Übernachtungen entgehen.
- ◆ Eventuelle Lärmbelästigungen werden nur verlagert. Der Verkehr wird ja nicht weniger oder leiser, nur ist er jetzt woanders. Das Gleiche gilt für mögliche Unfallbrennpunkte, sofern vorhanden.

Der innsbrucker Rechtsanwalt Dr. Dietmar Tschenett versucht mittels einer Beschwerde beim österreichischen Verfassungsgerichtshof gegen diese Aktion vorzugehen. Dr. Tschenett gebraucht für ein erfolgreiches Engagement aber unsere Hilfe. Zu diesem Zweck wurde eine Unterschriftenliste hergestellt und an die BVDM-Clubs mit der Bitte um Verbreitung verschickt. Einzelmitglieder und Interessierte können diese bei mir anfordern.

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup

Filmreferent gesucht

Vor ein paar Jahren habe ich auch die Aufgabe übernommen, für die Vereine und sonstige Interessierte das Film- und Videoangebot aufzulisten, diese Listen und die Bestellformulare zu verschicken und Film- und Video-Bestellungen anzunehmen und zu bearbeiten.

Es ist garnicht so viel zu tun, aber bei mir wird die Arbeit immer mehr - ich würde mich

freuen, wenn mir jemand diese Arbeit abnimmt.

Es ist ein Schreibtischjob, man müßte nur gelegentlich auch mal am Tag telefonieren können.

Eine Schreibmaschine muß vorhanden sein und die sollte so gut sein, daß man das Geschriebene noch gut kopieren kann.

Das Kopieren kann ich gerne weiter machen, auch das Mitverschicken der Listen und Formulare an die Clubs.

Infos bei der BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191.

NEWS

Veranstalter-Haftpflichtversicherung

Die gesetzliche Mindestdeckungssumme für Sachschäden ist von 100 000,- DM auf 300 000,- DM heraufgesetzt worden. Es wird außerdem eine Mindestdeckungssumme für Vermögensschäden von 40 000,- DM verlangt.

Das bringt den Veranstaltern zwar mehr Sicherheit, kostet aber leider auch mehr, genauer: 170,- DM statt bisher 140,- DM.

Jetzt „schwarze“ Veranstaltungen zu machen, ist sicher falsche Sparsamkeit. Da kommen zur Haftung für eventuelle Schäden noch saftige Geldstrafen dazu.

Viele Veranstalter beklagen sich über zu geringe Teilnehmerzahlen, die es ihnen nicht ermöglichen, die Prämie aufzubringen.

Da kann die Alternative zur „schwarzen“ Veranstaltung doch eigentlich nur sein, die Zahl der Veranstaltungen einzuschränken, in dem man sich regional abspricht, um die Veranstaltungen attraktiver zu machen.

Klaus Schumacher

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

Neuer Zentralruf

Die 13 Zentralrufstationen der deutschen Autoversicherer haben eine neue Telefonnummer: Sie sind jetzt - bei Ferngesprächen nach der entsprechenden Vorwahl - einheitlich unter der Nummer 192 13 zu erreichen. Damit soll ratsuchenden Kraftfahrern die Kontaktaufnahme mit dieser Serviceeinrichtung der deutschen Autoversicherer erleichtert werden.

Alljährlich wenden sich weit mehr als eine halbe Million Autofahrer an eine der 13 Zentralrufstationen, um sich mit deren Hilfe nach einem Unfall wichtige Daten für die Schadensregulierung zu beschaffen. Bei Angabe des polizeilichen Kennzeichens, des Namens des Fahrzeughalters, des Fahrzeugtyps sowie des Unfalldatums ermittelt der Zentralruf innerhalb weniger Stunden Versicherungsgesellschaft und Versicherungsnummer des Kraftfahrers, der den Unfall verursacht hat, und teilt sie dem Geschädigten mit. Darüber hinaus meldet der Zentralruf den Schaden unmittelbar an die zuständige Versicherung weiter.

Seit Anfang 1981 steht dieser telefonische Hilfsdienst auch den Kunden der Schutzbrief-Versicherung zur Verfügung. Sie erhalten beim Zentralruf Auskünfte und Hinweise auf dem Schadenort nahegelegenen Pannenhilfsdienste, Bergungs- und Abschleppunternehmen sowie dienstbereite Reparaturwerkstätten.

Zentralrufe gibt es in Aachen (Vorwahl 0241), Berlin (030), Dortmund (0231), Frankfurt (069), Hamburg (040), Hannover (0511), Köln (0221), Mannheim (0621), München (089), Nürnberg (0911), Saarbrücken (0681) und Stuttgart (0711). Die Zentralrufstationen sind an Arbeitstagen von 7.00 bis 19.00 Uhr (München: 7.00 bis 23.00 Uhr) besetzt. Der Zentralruf München ist außerdem an Wochenenden und Feiertagen von 9.00 bis 21.00 Uhr zu erreichen. Außerhalb dieser Zeit eingehende Anrufe werden bei allen Stationen auf Tonband aufgenommen und am nächsten Morgen bearbeitet.

Presseinformation HUK Verband

Viele Besucher zogen es darum vor, mit dem Motorrad zu fahren, anstatt die Schuhsohlen zu verschleifen. Darunter war aber eine Problemgruppe, die negativ auffiel und etliche vernünftige Besucher zur vorzeitigen Abreise veranlaßte.

Diese Gruppe zeichnete sich durch abmontierte Auspuffe, helmlose Köpfe, dürtige Kleidung und 2-Wege-Gasgriffe (ganz auf – ganz zu) aus. Zu demontierten Töpfen kann man stehen wie man will. Mir würde die Idee wahrscheinlich nicht kommen, aber es gab Motoren, die in meinen Ohren sogar ausgesprochen gut klangen.

Fahren ohne Helm dagegen war schon ein Sicherheitsrisiko, zumal da jeder mit der Unterschrift auf der Kontrollkarte am Eingang die Veranstaltungsbedingungen akzeptierte, dazu gehörte auch, daß die StVO auf dem Ring Geltung hatte.

Die Kollegen, die meinten, mit kurzer Hose oder Flatterhemdchen sicher genug bekleidet zu sein, sollten mal die beachtliche Anzahl derer besuchen, die einen Teil ihres Felles auf der Strecke gelassen haben.

Katastrophenmeldung - Conti

Nach zehn Jahren im Contidrom traf man sich in diesem Jahr auf dem Hockenheimring. Euch will ich jetzt nicht mit einer neuen Variante der Besucherzahl oder einer Aufzählung der Attraktionen langweilen, vielmehr sollen hier mal ein paar kritische Worte zu der Veranstaltung fallen.

Das Gelände des Motodromes selbst bietet schon keine idealen Voraussetzungen. Zeltplätze weitgehend nur auf schmalen Streifen entlang der Rennstrecke oder auf Verbundpflaster im Fahrerlager. Trotz des Angebotes an speziellen Nägeln nahmen die Besucher das Fahrerlager als Zeltplatz kaum an. Dafür quetschte man sich auf die Grasstreifen entlang den freigegebenen Teilen der Rennstrecke. Das hatte für die Besucher und die Ordner lange (Fuß-)Wege zwischen Veranstaltungsorten bzw. Einsatzorten und den Schlafsäcken zur Folge.

Aber das ist alles noch nicht so tragisch, wenn nicht zu viele Idioten dabeigewesen wären, die mit dem Helm auch das Gehirn im Zelt gelassen haben. Diese Beschueerten, die meinten, zwischen Zelten, Fußgängern und Motorrädern das Beschleunigungsvermögen ihrer Karren demonstrieren zu müssen, waren wohl das größte Problem des Treffens. Trotz teilweise massiven Einsatzes der Ordnungskräfte war es nicht möglich, dieses Verhaltens Herr zu werden. Dankenswerterweise griffen beherzte Besucher zur Selbsthilfe und legten Styroporblöcke, Mülltonnen und Müll als Barrikaden auf die Strecke. Das Verhalten der meist alkoholisierten Heizer führte sogar bei einigen unserer BVDM-Helfer zu Verletzungen, z.B. durch Angefahrenwerden.

Verschlimmert wurde das Problem durch ein Kompetenzgerangel erster Güte zwischen den einzelnen Gruppen Conti, Heros und BVDM. MOTORRAD hielt sich ja sowieso raus. Teilweise auch innerhalb der Gruppen.

Es war allen Helfern eigentlich schon vorher klar, daß es viel Arbeit gäbe. Aber das tatsächliche Ausmaß dürfte dann doch den Einen oder Anderen zumindest in Erstaunen versetzt haben. An dieser Stelle kann ich wirklich nur meinen Helm vor Euch Helfern ziehen und Euch allen meine Hochachtung für Euren wackeren Einsatz aussprechen.

Vollstes Verständnis habe ich für alle BVDM-Helfer, denen der Kragen platzte, wenn sie, die fast nur aus ideellen Gründen ihren Dienst versahen, von gut bezahlten, hauptamtlichen Heros-Leuten ohne Grund angepöbelt wurden.

Auch solche Sachen wie der ständig besoffene Duschenwart, der wegen persönlicher Querelen mit einem BVDM-Mann plötzlich nichts mehr von der getroffenen Regelung wissen wollte, daß BVDM-Helfer kostenlos duschen dürfen, sind nicht gerade motivationshebend.

Als Konsequenz für das nächste Jahr bleibt nur zu bemerken, es muß noch vieles besser werden, sonst geht das Conti-Treffen sehr bald fürchterlich in die Hose.

Jörg Riepenhusen

**SCHON
GEHÖRT**



Auf dem Conti-Treffen gehört

Pfingstsonntag, 12.00 Uhr, Start und Zielgerade auf dem Hockenheimring. Mein Einsatz als Helfer verlief ruhig. Ich hatte endlich einmal Zeit von den angebotenen Vorführungen etwas mitzubekommen. Momentan lief die Schleifvorführung des IfZ. Die Ränge waren besetzt, die Voraussetzungen das Sicherheitsbewußtsein der Anwesenden zu beeinflussen, sehr günstig. Eine Person wurde einige Meter in geringem Tempo hinter einem gespannten Hosenknopf hergeschliffen. Über die Lederkombi war ein Jeansanzug gezogen, der natürlich anschließend total zerschliffen war. Fazit:

Fahrt **nie** ohne Lederkombi! Lederbekleidung ist lebensnotwendig. Ich stutze - spontan fiel mir Gore-tex ein und natürlich Fackelmann, sollten diese etwa das Attribut „Sicherheitskleidung“ zu Unrecht tragen? Oder war es nur ein Versprecher, da die Schleifperson zufälligerweise eine Lederkombi trug. Man könnte ja auch noch auf andere Gedanken kommen. - Eigentlich müßte ein Institut wie IfZ doch wissen, daß Leder nicht allein das Ein und Alles in Punkto Sicherheitskleidung für Motorradfahrer ist.

Bernd Karrasch

Ghostwriter

In der Ballhupe erscheinen manchmal Artikel oder Berichte, die von Ghostwritern geschrieben wurden und nicht von denen, deren Name darunter steht. Entweder geben sie den Artikel in Auftrag, weil sie ihre Gedanken nicht so gut in qualitative Lesbarkeit umsetzen können oder weil sie zu faul sind oder keine Zeit haben.

Ich weiß das sehr genau, weil ich häufiger selbst solch ein Ghostwriter war. Es ist eigentlich auch nichts dran auszusetzen, kommt es doch der Ballhupe zugute.

Aus diesem Grund will ich denen Mut zum Schreiben machen, die sich selbst so etwas gar nicht zutrauen. In der Redaktion ist immer jemand, der sich solcher Berichte annimmt, sie in flüssigen, fehlerfreien Stil umsetzt, wenn - ja wenn das Thema für die Leser interessant zu sein scheint.

Drum, wenn ihr meint, das müßten die anderen auch wissen oder erfahren - nur Mut! - schreibt so, wie Euch der Schnabel bzw. der Griffel gewachsen ist, wenn es sich lohnt, wird was draus!

Dafür ist dann die Ballhupen-Besprechung da, dort wird alles vorgelesen, ausgewählt, sortiert, zum Verbessern und Umschreiben verteilt und letztlich vom Koordinator zum Druck der „Fahnen“ freigegeben, bevor seine Arbeit des Redigierens und Layouts beginnt und die Ballhupe dann endlich fertiggedruckt wird.

Sigrid Briel

SICHER- HEIT



Unfälle mit Seitenständer

In letzter Zeit häufen sich bei uns Meldungen über Motorradunfälle, die dadurch passieren, daß der Seitenständer beim Anfahren nicht wegklappt. Die Unfälle treten speziell bei Honda-Motorrädern auf. Wenn beim Anfahren ein vorher ausgeklappter Seitenständer nicht auf seinen Platz zurückspringt, setzt er in der nächsten Linkskurve unweigerlich auf, je nach Neigungswinkel des Ständers früher oder später; die Maschine gerät außer Kontrolle und stürzt, mit den damit verbundenen Folgen. In einem besonders tragischen Fall tat die Lei(d)tplanke noch ihr übriges dazu, daß der Fahrer tödliche Verletzungen erlitt.

Das Problem ist nicht damit abgetan, die Leute, die den Seitenständer vergessen, als blöde hinzustellen. Wir vergessen immer irgend etwas. Nur dürfte man mit Sicherheit verlangen können, daß hervorstehende Teile am Motorrad, zumal auch noch beweglich, nach

geleisteter Arbeit von der Bildfläche verschwinden. Beispielsweise sind ja die Fußrasten mittlerweile beweglich gemacht worden, damit sie beim Aufsetzen auch weggehen können.

Bei der Prüfung der Motorräder zur Zulassung zur allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) hat das wohl auch alles wunderbar funktioniert. Es ist allerdings noch nicht einmal klar, ob es Bestandteil der ABE ist, daß der Seitenständer wegklappen **muß**. So weist Honda jeden Vorwurf damit zurück, daß die ABE besteht, daß der Ständer gut geschmiert und nicht verbogen sein darf. Außerdem darf der Gummiklotz am Ende des Ständers natürlich nicht über die zulässige Toleranzgrenze hinaus verschlissen sein. Mein Ständer (VF 750 S) klappt aber trotzdem auch nicht weg, und ich vergesse ihn leider oft, zu oft (werde alt). Damit wir in dieser Sache weiterkommen, brauche ich dringend Angaben von Unfällen, bei denen die Vermutung naheliegt, daß ein ausgeklappter/nicht zurückgeklappter Seitenständer die Ursache für den Unfall war. Angaben bitte möglichst genau, ggf. auch mit Foto an

Henning Knudsen, Breidter Straße 25
5204 Lohmar 1, Telefon 022 46 - 23 04



Wir haben hier in der Bildreihe versucht, den Klappvorgang an einem **neuen** Motorrad (Modell CBX 750 F) zu demonstrieren. Der Gummiklotz soll bei Bodenberührung so unter Spannung geraten, daß er den ganzen Ständer hochziehen kann; dieser tat es nicht! Andere Motorradhersteller haben z.T. erheblich aufwendigere Lösungen gefunden, die den Ständer tatsächlich hochklappen lassen oder über elektrische Schaltungen Warnlicht aufleuchten lassen oder gar ein Anlassen des Motors unmöglich machen.

(Bilder: Günter Heumann)

BUCHTIP



Buchbesprechung:

Motorrad fahren - ja, aber überleben!

HONDA

Mike Woollett

Rechtzeitig zum 40jährigen Firmen-Jubiläum brachte der Motorbuch-Verlag dieses Buch auf den Markt.

Um es vorwegzunehmen: Dieses Buch ist ein Muß für jeden, der vorgibt, sich in der Motorszene auszukennen!

Mike Woollett, namhafter Chefredakteur der englischen Motorradpresse tat sich mit anderen Experten zusammen, wühlte im Archiv der Firma Honda, kramte in der Erinnerung und stellte mit excellentem technischen Verstand diese Firmengeschichte zusammen.

In vier Kapiteln: Historie, Sport, Modelle und Technik wird der Werdegang der Hondawerke aufgezeigt. Alles detailliert geschildert und hervorragend illustriert.

Was mich am meisten faszinierte ist das erste Kapitel:

„Soichiro Honda - der Mann und seine Maschinen“. Hier wird das Leben, die Genialität und der Fleiß eines Mannes beschrieben, dem es gelang, in kurzer Zeit - unter oft widrigen Bedingungen, ein unvergleichliches Motorrad-Imperium aufzubauen.

Im zweiten Kapitel „Die Anfangsjahre im Rennsport“ feiern wir ein Wiedersehen mit den Größen der damaligen Zeit: Jim Redman, Tom Phillis und Mike Hailwood, die in den 60er Jahren auf Honda-Motorrädern zu Weltmeisterschaftsehren fuhren.

So geht es weiter. Man liest sich fest, schaltet ab und läßt sich von Text und Bildern in eine faszinierende Motorradwelt tragen.

Es ist dies ein Buch für lange Winterabende. Also, vormerken für den Weihnachtzettel.

Motorbuch-Verlag, Postfach 1370,
7000 Stuttgart.

Preis: 48,- DM.

Sigrid Briel

Der Hamburger Polizeioberrat Werner Marthiens hat eine kleine, aber ganz wichtige Fibel für Motorradfahrer geschrieben: „Motorrad fahren - ja, aber überleben!“. Auf rund 80 Seiten gibt Marthiens praktische Tips, Ratschläge und Hinweise, wie Motorradfahrer im heutigen Straßenverkehr ihren eigenen Beitrag dazu leisten können, Unfälle zu vermeiden. Ohne dabei die Tatsache aus den Augen zu verlieren, daß über 60% aller Motorradunfälle von Autofahrern verschuldet werden, weist er unmißverständlich darauf hin, daß viele Unfälle doch vielleicht hätten vermieden werden können, wenn der Motorradfahrer sich in größerem Maße seiner Eigenverantwortung bewußt gewesen wäre; sprich: **Ich** als Motorradfahrer breche mir die Knochen, egal ob ich selber oder jemand anders die Schuld am Unfall hat. „Aufpassen wie ein Schießhund“ - ist das oberste Gebot - aufpassen auf mich selber - aufpassen auf die Anderen.

In diesem Sinne sind die 10 Fahrtips zu verstehen, die er in dem Buch zum Besten gibt. Da heißt es u. a.: Verleihe nie deine Maschine - es sei denn, der andere ist dir als routinierter Motorradfahrer mit Fahrerlaubnis bekannt!; Marthiens weist sogar darauf hin, daß man sich deswegen strafbar machen kann! Andere Tips lauten: „Sei in einer Bombenkonstitution und sei bedienungs- und fahrsicher!“, „Schütze deinen Kopf und deinen Körper!“, „Bremse stets mit Vorder- und Hinterradbremse!“, „Lerne Spuren lesen - und plane deine Verhaltensreaktionen voraus!“.

Die Tips beruhen alle auf Erfahrungen aus dem Alltag. Der Polizist Marthiens hat mit viel Sorgfalt Unfälle analysiert und ausgewertet; mehrere dieser Fälle sind in dem Buch dargestellt. Aber hier spricht trotzdem nicht der mahnende Polizist, sondern der besorgte Motorradfahrer Marthiens, der seit über 20 Jahren selber auf zwei Rädern unterwegs ist. Der Tip „Du bist in 100 Situationen überlegen - laß es in den vier oder fünf ungünstigen nicht auf eine Kraftprobe ankommen!“ läßt zugleich

erkennen, daß der Verfasser sich auch nicht scheut, sich selbstkritisch an die eigene Nase zu fassen. Deshalb ist dieses Buch ein ehrliches Buch. Wohl auch deshalb wurde es 1983 mit dem Christophorus-Buchpreis des HUK-Verbandes ausgezeichnet.

Eine kritische Anmerkung sei mir zum Schluß erlaubt: Gerade wegen der Praxisnähe der Fibel vermisste ich aufschlußreichere Bilder von kritischen Verkehrssituationen. Und: Die z.T. witzigen Illustrationen haben einen schweren Fehler; keine der dargestellten Personen hat Fahrtip Nr. vier beachtet; sie fahren alle ohne Helm und Schutzkleidung!

Das Buch kostet 9,- DM und ist zu beziehen bei:

Werner Marthiens, Postfach 710201
2000 Hamburg 71

Henning Knudsen

Hasen-Tip

Es gibt Krauserkoffer, Becker-Hepcokoffer, Koffer von Schuh, von Falk und und und. Sie alle haben eins gemeinsam: Bei einer stundenlangen Regenfahrt lassen sie an irgendeiner Stelle Wasser rein.

Aus diesem Grund sollte man von vornherein alles in Plastiktüten verpacken. Socken für sich, Unterhosen für sich, alles wohl sortiert.

Und damit man nicht jeden Abend alle Tüten aufmachen muß, um zu sehen, wo was ist, nimmt man durchsichtige Plastiktüten. Und weil es unter uns auch Perfektionisten gibt, macht man es wie sie und nimmt für den Herrn der Schöpfung hellblaue oder andersfarbige Tüten als für sich selbst. Damit alles seine Ordnung hat.

Und wer dann in seiner Fahrenszeit schon mal einen dieser Koffer verloren hat, obwohl man ganz sicher war, ihn richtig an- und abgeschlossen zu haben, der befestigt die Koffer immer mit einem zusätzlichen Riemen.

Sigrid Briel

Motorradfahren – ja, aber überleben!



»Christophorus-
Buchpreis«

... Gefahrenlehre
... Mutmacher
... Rechtshilfe



3. Auflage

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

RECHT



Gefahrenpunkt Autobahnauffahrt

Am 26. November 1985 fällte der Bundesgerichtshof, das oberste deutsche Zivilgericht, unter dem Aktenzeichen VI ZR 149/84 eine wichtige Entscheidung zum Thema: „Unfälle beim Auffahren auf die Autobahn“.

Der Sachverhalt:

Zwei LKW's fuhren hintereinander auf die Autobahn auf. Um den vorderen langsameren LKW zu überholen, wechselte der hintere LKW-Fahrer direkt von der Beschleunigungsspur auf die linke, die Überholspur der Autobahn. Dabei übersah er jedoch einen PKW, der sich auf der rechten Spur mit ca. 200 km/h näherte. Der PKW-Fahrer wechselte auf die linke Spur, um die LKW zu überholen, konnte aber trotz einer Vollbremsung nicht vermeiden, auf den inzwischen vor ihm fahrenden, erheblich langsameren LKW aufzufahren.

Der PKW-Fahrer verlangte Schadensersatz für sein total zerstörtes Fahrzeug von der Haftpflichtversicherung des LKW-Eigners.

In dritter Instanz gab der Bundesgerichtshof dem PKW-Fahrer Recht.

Zur Begründung wurde aufgeführt:

Ein Wechsel auf die Überholspur ist nur zulässig, wenn eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Diese läßt sich aber nur dann ausschließen, wenn der Wechselnde die Verkehrssituation ganz übersehen kann, was einem gerade auffahrenden Fahrer nicht möglich ist, da schnelle Fahrzeuge durch andere Fahrzeuge verdeckt werden können und durch Spurwechsel recht plötzlich herannahen können. Dabei muß auch mit Fahrzeugen gerechnet werden, die Geschwindigkeiten von 200 km/h und etwas darüber fahren, da auf Autobahnen aufgrund fehlender genereller Geschwindigkeitsregelungen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden dürfen.

Aus dem oben Gesagten folgt, daß der Autobahnauffahrende einer doppelten Sorgfaltpflicht unterliegt:

Beim Auffahren auf die rechte Spur muß die Vorfahrt der dort fahrenden Fahrzeuge beachtet werden (§ 18 Abs. 3 StVO) und beim Wechsel von der rechten auf die linke Spur muß sich der Fahrer vergewissern, daß eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist (§ 18 Abs. 4 StVO).

Die doppelte Sorgfaltpflicht ist für den Vertrauensgrundsatz bedeutsam. Grundsätzlich darf sich jeder Verkehrsteilnehmer darauf verlassen, daß sich andere vorschriftsmäßig verhalten und Vorrechte beachten. Der Vertrauensgrundsatz gilt nicht gegenüber Kindern und alten Menschen, sowie bei erkennbarem Fehlverhalten. Ein Fahrer auf der Überholspur darf darauf vertrauen, daß auffahrende Fahrzeuge nicht unter Mißachtung des Vorrechts des Überholers auf die Überholspur wechseln, so daß die Geschwindigkeit beibehalten werden darf und Überholmanöver beendet werden können.

Zusammenfassend sind zwei Fakten festzustellen:

Erstens muß bei der Auffahrt auf eine Autobahn zweimal Obacht gegeben werden, ob ein Spurwechsel gefahrlos möglich ist, zweitens darf ein Überholender darauf vertrauen, daß Auffahrende nur dann auf die Überholspur wechseln, wenn jegliche Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

Wenngleich die Tatsache, im Recht gewesen zu sein, und einen Schadensersatzanspruch zu haben, im Falle des eigenen Ablebens aufgrund seines Vertrauens doch recht unbefriedigend sein dürfte, ist etwas Vorsicht stets anzuraten.

Ulrich Hartmann

Mopeds und Mokicks:

auch umgerüstet bis 50 km/h versichert

Halter von Mopeds oder Mokicks, die ihr Zweirad auf die seit April 1986 zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h umrüsten, verlieren nicht den Versicherungsschutz ihrer Haftpflichtversicherung. Die Umrüstung

muß zwar unbedingt in die Betriebserlaubnis eingetragen werden, eine Benachrichtigung der Versicherung ist aber nicht erforderlich. Darauf wies der Verband der Kfz-Versicherer in Bonn hin.

Eine jetzt vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen genehmigte Änderung der Tarifbestimmungen berücksichtigt nämlich, daß die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit für Mopeds und Mokicks von 40 auf 50 km/h angehoben wurde. Die Versicherer behandeln jeden Vertrag nach diesen neuen Tarifbestimmungen, auch wenn im Versicherungsschein als zulässige Höchstgeschwindigkeit noch 40 km/h angegeben ist. Etwa anderes gilt dann, wenn sich durch die Umrüstung auch der Hubraum ändert und auf über 50 ccm steigt: Das Fahrzeug muß dann wie ein Leichtkraftrad versichert und zugelassen werden.

Presseinformation HUK Verband

Auge um Auge?

Vorsicht bei Rache!

Und Moses sprach: „Du sollst deinen Nächsten lieben wie dich selbst“ - sonst kann es den Führerschein kosten!

Nach einem Urteil des Essener Amtsgericht (AZ 38-219/85) berechtigt das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer nicht dazu, nun selber Denkkzettel verpassen zu wollen: Wer seinen persönlichen Ärger auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer austrägt, begeht einen sehr gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr (§ 1 StVO).

Der Fall: Eine Motorradfahrerin hatte rechtswidrig einen Autofahrer überholt. Statt aber ruhig weiterzufahren, überholte er seinerseits die Motorradfahrerin, setzte sich kurz vor die Maschine und bremste so überraschend ab, daß die Motorradfahrerin mit einer Notbremsung nur knapp einem Auffahrunfall entgehen konnte.

Dem Autofahrer wurde für ein Jahr der Führerschein entzogen. Zusätzlich erhielt er eine Freiheitsstrafe von 6 Monaten auf Bewährung.

Anmerkung des BVDM-Sicherheitsreferenten: Dieser Fall mahnt auch die Motorradfahrer; du ziehst im Streit auf der Straße **immer** den Kürzeren mit deinem ungeschützten Zweirad! Laß dich aus Ärger oder Wut über Andere **nie** zu unüberlegten Fahrmanövern provozieren!!!

Sigrid Briel



REISEN



P---Pausen

Es ist Urlaubszeit: Gutes Wetter, erlebnisreiche Touren, schöne Ziele und leere Straßen in den frühen Morgenstunden locken uns hinaus und machen das Leben eines Motorradfahrers erst richtig lebenswert.

Daß der Fahrer vorausschauend und nicht leichtsinnig fahren soll, daß er seine Fahrkunst richtig einschätzen muß, bekommt er immer wieder vorgehalten und jeder weiß das eigentlich auch selbst.

Daß aber ein kleiner Rutscher über einen frischen Kuhfladen, eine Ölspur oder ein unvorhersehbares Bremsmanöver schon lebensbedrohend sein kann, wissen die wenigsten. Nämlich dann, wenn die Blase voll ist!

Wer kennt das nicht: Man muß - aber zögert das Anhalten hinaus, weil gerade keine Gelegenheit ist, weil der Fahrgenuß nicht unterbrochen werden soll, weil man es eilig hat oder aus welchen anderen Gründen, man hält nicht.

Eine volle Blase reißt bei Schlag, Stoß oder Fall sehr leicht, selbst bei einem Sturz auf das Gesäß kann durch Rückstoßwirkung die gefüllte Blase reißen. Bei nicht sofortiger ärztlicher (operativer) Hilfe besteht äußerste Lebensgefahr!

Drum: P--- Pausen einlegen! Es muß ja nicht gerade so sein, daß die Sozia 10 km nach einer Tankpause ruft: Ich muß mal!

Sigrid Briel

TERMINE/ TREFFEN



Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostronderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ ab 3. 8. 1986 alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr Klönschnackabend.

Info: Johann de Vries, Altschwookstraße 30 2956 Veenhusen, Telefon 04954 - 2875

22. – 24. 8. 1986

Rockfestival auf der Loreley

Karten für das Rockfestival kosten 49,50 DM plus Vorverkaufsspesen bei Vorauszahlung, sonst 55,- DM.

Wer beim Rockfestival als Helfer mitmachen möchte schreibt an:

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12 6204 Taunusstein 4

oder ruft an Telefon-Nr. 06128 - 86191

30. 8. 1986

2. Luxemburg-Ori des MC Hilden

Info: Uli Streib, Gerresheimer Straße 240 4010 Hilden, Telefon 02103 - 47302

30. 8. 1986

Ori-Fahrt

Info: Albrecht Klinge, Auf dem Lohberge 3 3400 Göttingen, Telefon 0551 - 71466

31. 8. 1986

Einsendeschluß des diesjährigen Preisausschreibens

„Die motorrad(un)freundliche Stadt“

Es gibt wieder viele wertvolle Preise zu gewinnen.

Info:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b 4400 Münster-Hiltrup, Telefon 02501 - 13322

Ende August / Anfang September 1986

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

Info: Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6, 2300 Kiel Telefon 0431 - 672812

30. 8. – 3. 9. 1986

5-Tage-Tour der MFR Franken nach Südtirol

Info: S. Wölfel, Hallerstraße 53 8500 Nürnberg 90, Telefon 331753

5. – 7. 9. 1986

Gespannfahrer-Lehrgang

(Meldeschuß ist der 10. 8. 1986)

LV Saar der Motorradfahrer, Schmittsdell 2 6620 Völklingen 12, Telefon 06898 - 40207

6. – 7. 9. 1986

Tip für Tourenfahrer

Für alle Motorradfahrer, die interessiert sind an Rundtouren durch den niedersächsischen Raum, bietet der in Göttingen wohnende Albrecht Klinge an, am Wochenende des 6./7. September 1986 eine ortskundige Fahrtleitung zu übernehmen.

Info: Albrecht Klinge, Auf dem Lohberge 3 3400 Göttingen

6. 9. 1986

Gavia-Paß-Treffen

Info: Sigrid Briel, Eintrachtstraße 106, 4330 Mülheim/Ruhr

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 Mammot 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 07959 - 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

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 - 14081

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

11. 10. 1986

Nachtori für Motorräder und PKW in Marl

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

17. - 19. 10. 1986

2. Herbsttreffen der Interessengemeinschaft Europäische Motorräder (IGEM) Wöbbel.

Info: Reinhard Tuttas, Masper Straße 18
4933 Blomberg
Telefon 052 35 - 59 83 oder 052 33 - 57 95

18. - 19. 10. 1986

Gespannfahrerlehrgang in Dabringhausen.

Info und Anmeldung: Heinz Wieland
Büchemer Straße 14, 5060 Berg.-Gladbach 1

25. 10. 1986

Motorsportball in Marl.

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

6. 12. 1986

Nikolausrallye - Orifahrt in Marl.

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

An alle „Macher“ von Veranstaltungen:
Um immer eine schön gefüllte Termininfo-
seite zu bekommen, brauchen wir Eure Mit-
teilungen über geplante Veranstaltungen!

KLEIN- ANZEIGEN



Verkaufe: K 75-Killer Yamaha XJ 750 Seca, Erstzulassung 8. 1984, Laufleistung am 10. Juli 1986 32 000 km, Garagen- und Langstreckenfahrzeug, mit Lenker-Verkleidung, Schuh-Gepäckträger und mehr, TÜV zwei Jahre, VB 4 700,- DM.

Jörg Riepenhusen, Telefon 025 01 - 133 22

Suche: Gut erhaltene Moto Guzzi G 5 oder Sp zu kaufen.

Thomas Nies, Ph.-Schwabstraße 8
6832 Hockenheim, Telefon 062 05 - 64 57

Suche: Auspufftöpfe für Yamaha XS 750.

Marion Schulte, Böddingheideweg 5
4400 Münster, Telefon 0251 - 6162 10

Verkaufe: Zwei Latzhosen und eine Lederjacke für Kinder im Alter von ca. 7 bis 9 Jahren. Davon eine Latzhose schwarz, robustes Rindsleder, Beinlänge 77 cm, Taille 64 cm. Die andere Hose grau, Beinlänge 82 cm, Taille 60 cm, ebenfalls sehr gute Lederqualität. Jacke grau, passend zur Hose, gefüttert, Armlänge (Oberkante Schulter bis Handgelenk) 47 cm. Preise: VHS.

Monilena Trüstedt, Alter Postweg 3
4923 Extertal, Telefon 052 62 - 26 10

Verschenke: Krauser-Anzug, blau, Größe 42; Harro-Lederanzug, antikbraun, zweiteilig, Größe 42/44 gegen Versandkosten.

Sigrid Briel, Eintrachtstraße 106
4330 Mülheim/Ruhr

Verkaufe: 75/6 Baujahr 3./76

90 S Cockpitverkleidung, 100 S Gußräder, Doppelscheibe, Konidämpfer, Krauserträger. Peter Malzahn, Edmund-Strutz-Weg 13
5600 Wuppertal 21, Telefon 02 02 - 46 04 60

Verkaufe: Suzuki GT 250, Motor ca. 25 000 km, zentnerweise Ersatzteile, Preis recht günstig. Jörg Riepenhusen, Telefon 025 01 - 133 22

Verkaufe: BMW 100 RT EML-Gespann mit Pera-Seitenwagen, Zusatztank (ALU), Verdeck usw.

Alfred Graskamp, Ostinghausenweg 6
4796 Salzkotten, Telefon 052 58 - 88 06

Verkaufe: Von MZ 250 TS Tank, Vorder- und Hinterrad, Rahmen mit Gabel und Elektrik, Schutzblech R 65, viele Kleinteile, Kabelbaum usw. von R 80/7.

Johann de Vries, Altschwookstraße 30
2956 Veenhusen, Telefon 049 54 - 28 75

Verkaufe: Komplette Auspuffanlage für Suzuki GSX 1100, Bj. 80, gebraucht; unlackierten, neuen Tank für Yamaha RD 250/350.

Verschenke: Kompletten Dichtungssatz für Suzuki GT 750, Bj. 76.

Klaus Honecker, Baumweg 1, 6000 Frankfurt 1
Telefon 069 - 136 71 oder 43 36 42

DER TIP



Alle Achtung!

Unser Mitglied Rudolf Kästner aus Bochum schrieb der Redaktion einen Hinweis, den sich alle Eigner von Gespannen mit **Hartmann-Schwingen** verinnerlichen sollten.

Nach ca. 40000 km war der linke Bremschlauch der Vorderradbremse derart angeschliffen, daß das Cordgewebe auf einer Länge von ca. 40 mm recht tief aufgerieben war. Die andere Seite erlaubte ebenfalls das Studium des mehrschichtigen Aufbaues eines Brems Schlauches. Besonders kritisch wird ein plötzliches Leck, wenn, wie bei der BMW-Troika mit besagter Schwinge, Vorderrad- und Seitenwagenradbremse kombiniert sind.

Die Schläuche scheuern am Kotflügel im Bereich der Zugstangen, die zu den Bremssattelhaltern führen. Hinterhältigerweise natürlich an der Innenseite, so daß der Schaden nur schwer auszumachen ist.

Als Abhilfe schlägt Rudolf vor:

Um Platz zu schaffen, werden Ausschnitte in die Kotflügel gesägt, und mit Kantenschutzband entschärft (freut den TÜV). Brauchbarer Kantenschutz sollte 6 mm Breite und bis 2 mm Materialdicke aufweisen. Die Schläuche werden mit sogenannten „vakuumssicheren“ dickwandigen Plastikschläuchen ummantelt. Innendurchmesser 10 mm. Da sie sich nicht überziehen lassen, werden sie der Länge nach aufgeschnitten und mit Klemmschellen festgehalten.

Übrigens: Sollen Eure Bremschläuche schon angegriffen sein, baut die präparierten Neuen bei vorbereitetem Kotflügel ein.

Rudolf Kästner

Schloßtest

Wir haben schon einmal Bügelschlösser für Motorräder getestet. Ein Schloß war so schlecht, daß es gar nicht erst auf den Markt kam. Jetzt hat uns die Firma TRELOCK ein verbessertes Nachfolgemodell zur Verfügung gestellt. An diesem Schloß ist der Schwachpunkt beseitigt worden. Damit ist das Schloß TRELOCK Ultrasafe, das von der Firma Citadell hergestellt wird, als gut zu beurteilen.

Die schwachen Punkte des Kryptonite-Bügel-schlusses sind inzwischen ebenfalls behoben, das Schloß läßt sich nicht mehr leicht öffnen die Festigkeit aller Teile ist so hoch, daß bei Gewaltanwendung das Motorrad zerstört wird, bevor das Schloß nachgibt.

Ein ebenfalls von KRYPTONITE angebotenes Schloß mit der Bezeichnung Medeco hat die gleichen guten Eigenschaften, es unterscheidet sich vom Kryptonite-4-Typ im wesentlichen durch die konventionelle Schlüssel-form. (Profis können diese Schlösser leichter knacken).

Alle drei Schlösser sind rundum verzinkt, mit einer Kunststoffhülle überzogen, damit der Lack nicht leidet, leicht und so groß, daß das Motorrad auch an dickere Pfosten angeschossen werden kann.

Die Schlösser funktionieren nach den gewaltsamen Öffnungsversuchen noch einwandfrei.

(Es ist sicher jedem klar, daß hier keine Einzelheiten beschrieben werden können, auch die „Ballhupe“ könnte ja mal in falsche Hände geraten).

Das KRYPTONITE-Bügelschloß MC kann beim BVDM-Service günstig gekauft werden.

Ulrich Lipowski
Klaus Schumacher

Glasklar

Man munkelt, es gäbe Motorradfahrer, die auch Gespanne mit vier Rädern, Dach und viel Glas fahren. Manche dieser Fahrzeuge hätten große Visiere, genannt Windschutzscheiben, aus Verbundglas.

Und nun ernsthaft: Diese Scheiben gehen schon mal durch Steinschlag oder so kaputt. Ein neues Stück Glas kostet reichlich, vor allem, wenn keine Versicherung lohnt.

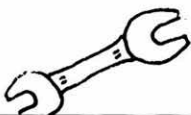
Um die Kosten zu dämpfen, hat mal jemand ein Verfahren entwickelt, wie man Löcher und Risse in der Äußeren der beiden Scheiben wieder dichtmacht und noch ungehindert hindurchsehen kann.

Wer was zu reparieren hat oder informiert werden will, der wende sich an:

Olaf Martin, Geistkamp 18, 4400 Münster, Telefon 02501-8691.

Jörg Riepenhusen

TECHNIK



Der Kupferwurm

oder: Zauberei gibt's nicht

Als ich Anfang dieses Jahres einmal wieder nach langer Zeit Carl Hertweck's Kupferwurm gelesen und mich wie jedesmal über seinen erfrischenden Schreibstil gefreut hatte, konnte ich noch nicht ahnen, daß auch mir einmal ein so vertracktes Gewürm über den Weg laufen würde.

Eines Tages war es jedoch soweit: Mein Cousin, 2,05 Meter groß, 120 kg schwer, kam zu mir und fragte mich, ob ich mich denn auch mit japanischen Maschinen auskennen würde. Wahrheitsgemäß verneinte ich. Dann erzählte er mir sein Problemchen. Seine Stiefschwester fahre ja nun schon drei Jahre eine Suzuki GS 400 E und plötzlich ohne jeden Grund springt das Biest nicht mehr an, wird unzuverlässig, geht an Ampeln aus und nicht mehr an usw. usw. Das „Krad“ ist werkstattgepflegt und die finden den Grund nicht. Da ich nun (manchmal) mit einer gehörigen Portion Selbstvertrauen gesegnet bin, sagte ich meine Hilfe zu. Leider hatte die Besitzerin der Suzi die nächsten paar Tage Dauerdienst im Krankenhaus, so daß ich mich ohne ihren Rat an die Sache machen mußte.

Fehlersuche 1. Teil:

Hinfahren, hinsehen, antreten, das Ding läuft. Große Augen. Motor aus, Anlasser betätigen - das Ding läuft.

Es folgten drei schöne Tage, in denen ich die Suzi bewegen durfte - zur Fehlersuche natürlich.

Nach siebenhundert Kilometern war mir klar, daß ich in Zukunft nicht mehr von oben herab auf japanische Motorräder sehen werde, es gibt wesentlich schlechtere Konstruktionen.

Um überhaupt was getan zu haben, machte ich eine Inspektion, ersetzte ein paar nicht mehr vorhandene Schrauben, ein defektes Bremslichtbirnchen, baute den Scheinwerfer richtig herum (!) an - nach der letzten Inspektion war in der Werkstatt schlicht und einfach falsch herum montiert worden - und gab dann schweren Herzens das Moped wieder ab. Ich hatte trotz intensiver Suche mit dem Multitester nichts finden können. Danke.

Fehlersuche 2. Teil:

Drei Wochen später werde ich aus dem Bad geholt, weil ich Besuch hätte. Ich und Besuch ... das war schon lange nicht mehr vorgekommen. Also - Beeilung, wenn ich bitten darf. Dann war es doch nur mein Cousin mit seiner Stiefschwester, die am Wohnzimmermertisch saßen ...

Das Moped läuft wieder nicht, kannst du nicht mal ... Klar konnte ich (zu diesem Zeitpunkt kam mir der in Verbindung mit Kupferwürmern oft gebrauchte Satz in Erinnerung: „Zauberei gibt's nicht“). Mir war schon so gut wie klar, was mich erwarten würde, und so kam es auch:

Hinfahren, hinsehen, antreten, das Ding läuft. Große Augen. Motor aus, Anlasser betätigen - das Ding läuft.

Langsam kamen mir so meine Zweifel an der Redlichkeit der Absicht meines Cousin's. Vielleicht will er nur seine Schwester unter die Haube bringen, wer weiß ...

Noch ein paar gute Ratschläge, dann fuhr ich heim.

Fehlersuche 3. Teil:

Ich war kaum zehn Minuten zu Hause, wen sehe ich da um's Hauseck schleichen?

Also wieder hin, hinsehen, antreten, nichts ...

Nichts, wieso das denn, sollte diese Mühle etwa doch eine Macke haben? Die Leerlaufkontrolllampe brannte nicht, eine Zündkontrolle besitzt der Apparat nicht. Echt, da war kein Strom ... Also Sitzbank hoch, die Prüflampe angeklemmt, die einzige vorhandene Sicherung ist ganz und läßt Strom durch. Unter den kritischen Augen der Conny wird das Armaturenbrett zerlegt um ans Zündschloß zu kommen. Prüflampe dran ... kein Strom. Jetzt erst bequeme sich das nette Mädchen, mir endlich einmal zu sagen unter welchen Umständen das Motorrad denn den Dienst quittiert hatte: Ja, sagte sie, meistens an einer Ecke, wenn ich den Blinker einschaltete.

Von da an war die Fehlersuche recht einfach - wer meinem Gedankengang nicht folgen kann, der lese den „Kupferwurm“ oder passe jetzt genau auf: Man stelle sich vor, der Motor läuft, das Licht ist an, das Bremslicht leuchtet und der Blinker verlangt auch noch intermittierend nach Saft ... da mußte wohl irgend eine Kabelverbindung überlastet sein.

Also die Lampe herunter, und da sah ich auch schon die Bescherung: da lag doch ein unförmiger blauer Klumpen Plastik herum aus dem zwei rote Kabel ragten. Nach der erfolgreichen Amputation dieses Geschwüres wurde es als italienischer Klemmverbinder indentifiziert, der laut Tabellenbuch auch mal mit fünf Ampère belastet werden darf. Dieses ansonsten recht zuverlässige Bauteil war allerdings der Stromstärke der Hauptstromleitung in der Suzi (s.o.) nicht gewachsen und schlicht und einfach geschmolzen. Dabei passierten zwei unangenehme Dinge:

1. der Anpreßdruck der Kabel in die Klemme ließ nach, was zwangsläufig zu einem noch höheren Durchgangswiderstand in der Verbindung führte (und demzufolge noch mehr Wärme entwickelte);
2. Die Kabel wurden so heiß, daß ihre Isolation schmolz und sich wie Lötzinn zwischen die Litze verteilte.

Erläuterung:

Je nachdem, wie hoch die Strombelastung war und wie sich gerade die Vibrationen auswirkten, ließ diese Konstruktion Strom durch oder auch nicht.

Abhilfe:

Eine gewöhnliche Lüsterklemme wurde nach dem Einkürzen der Kabel als Verbindung benutzt - das Ding läuft - strahlende Gesichter. Im Herbst, wenn mehr Zeit ist, wird sie dann durch Quetschverbindung von Hella ersetzt, die laut Tabellenbuch 25 Ampère Dauerstrom vertragen.

Fazit:

Ich frage mich, wie solche Dinge passieren können bei einem modernen Motorrad, welches von einem autorisierten Suzukidienst scheckheftgepflegt ist???

Karl-Heinz Preß

TEST



Warm erhalt's!

In der letzten Ballhupe wurde Euch ein Bericht unseres Chefunterhosentesters (CUT) über Thermo-Unterwäsche versprochen. Hier ist er:

Thermo kommt aus dem Griechischen und bedeutet in Zusammensetzungen mit anderen Worten soviel wie Wärme. Also sind Thermo-klamotten Wärmeklamotten.

Gegenstand des Testes ist die neu auf dem bundesdeutschen Markt erhältliche TERM-DRY-Unterwäsche der schwedischen Firma Eiser Trika AG. Aus dem Namen geht hervor, was die Wäsche können soll, nämlich warmhalten. Das zweite Wort der Bezeichnung läßt auf gute Schweißabsorption schließen.

Zuerst jedoch ein tiefer Blick ins Gewebe. Die Unterwäsche für die Zielgruppe Motorradfahrer ist dreilagig aufgebaut.

Die erste Lage, die der Haut zugewandt, besteht aus Polyester (55% Gesamtanteil). Diese Lage ist so gestrickt, daß das Material Frottierlatten bildet. Die so entstandenen Luftpolster isolieren gegen Kälte. Polyester besitzt eine relativ geringe Oberflächenspannung, was den Transport der Körperfeuchtigkeit erleichtert.

Die zweite Lage besteht aus Baumwolle (23%). In dieser Schicht wird die Feuchtigkeit verteilt, und weitergegeben an die dritte Lage. Diese äußerste Lage besteht aus Modal (22%). Modal ist eine Viskose, ein Material, das als Zwischenerzeugnis des Zellstoffes bei der Herstellung von Kunstfasern aus Cellulose entsteht.

Dieses Material, so sagt der Importeur Gustav Junge, eignet sich besonders zum Absorbieren der Feuchtigkeit. Auf diese Weise bleibt die innere Lage trocken und kann besser wärmen.

Als eingefleischter Baumwollfan ging ich etwas skeptisch an die zu 77% aus Kunstfasern, bzw. Teilprodukten, bestehende Term-dry-Kleidung heran. Der erste (Haut-)Kontakt war jedoch schon recht angenehm. Im weiteren Verlauf wurde die Unterwäsche in den verschiedensten Bereichen eingesetzt. Auf dem Programm standen Überlandfahrten bei leichten Minusgraden im Leder, Stadtfahrten bei sommerlicher Hitze, verbunden mit körperlicher Anstrengung, bis hin zu schnellen und längeren Fahrradfahrten.

Als Ergebnis läßt sich festhalten:

Bei Minusgraden ersetzt die Term-dry-Unterwäsche unter dem Leder keinesfalls den Thermoanzug. So gut vermag er nicht zu wärmen. Dennoch behaupte ich, daß der Anwendungsbereich des Leders um ein paar Grad nach unten verschoben wird. Es läßt sich feststellen, daß die Körpertemperatur länger konstant bleibt als mit herkömmlicher guter Baumwollunterwäsche. Bedingt durch die tatsächlich gute Schweißabsorption. Der Schweiß bleibt kurz auf der Haut stehen, zieht ein, und bald sind Haut und Kleidung wieder trocken. Nach einer schnellen, schweißtreibenden Radfahrt war die Unterwäsche nach

ca. 10 Minuten trocken und warm. Unter gleichen Bedingungen genutzte Baumwollkleidung war nach dieser Zeit immer noch feucht und vermochte nicht so gut zu isolieren. Für den aktiven Sport hält der Importeur aber noch spezielle Wäsche bereit.

Vorteilhaft kommt der Term-dry-Wäsche zugute, daß sie pflegeleicht ist. Waschbar bis 60° C und bügelfrei kommt sie der Bequemlichkeit des Selbstwaschers entgegen.

Noch ein Wort zum Schnitt. Das Hemd gibt es mit Rundkragen oder als Polohemd mit Reißverschluß-Kragen. Beide Varianten haben lange Ärmel mit Strickbündchen als Abschluß. Ebenso haben beide Arten einen sehr langen Rückenteil, so daß absolut keine Spalten entstehen können.

Die lange Hose besitzt ebenfalls als Beinabschluß Strickbündchen, die weit auf den Fuß reichen, sowie einen aufwendig verdeckten Entsorgungsschlitz.

Sämtliche Nähte sind auf Stoß aneinandergesetzt, so daß keine drückenden Nähte vorkommen. Wo sich Überlappungen nicht ausschließen lassen, sind diese Stellen stets nach außen gedreht, um Druckstellen zu vermeiden. Insgesamt ist die Verarbeitung sehr gut. Schäden traten keine auf.

Der einzige Mangel wird ab dem Herbst abgestellt sein. Es war dies der untere Rand des Hemdes, der sich leicht nach oben rollte, wodurch das glatte Hineinschieben in die Hose erschwert wurde.

Beim Kauf sollte man beachten, daß die einzelnen Größen relativ weit ausfallen. Bezugsquelle ist der gute Fachhandel.

Auskunft erteilt die Generalvertretung Gustav Junge, Eifelstraße 10, 5750 Menden 1, Telefon 02373-61972.

Als Anhaltswert für den Preis der Term-dry-Kleidung gilt etwa 60,— DM für das Hemd mit rundem Halsausschnitt und ca. 58,— DM für die Hose.

Resümee: Durchaus empfehlenswert!

Jörg Riepenhusen (CUT)

Fahren wir die Stinker der Nation?

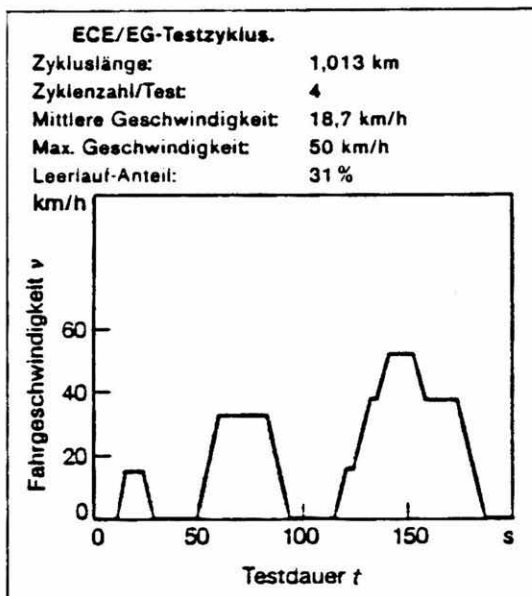
Versuch einer Gegenüberstellung Auto - Motorrad in Sachen Umweltschutz.

Bei einer Podiumsdiskussion in Camberg, an der Vertreter der Motorradindustrie und des BVDM teilnahmen, fiel der Hinweis, daß die Industrie bislang nichts unternommen habe, um die Umweltfreundlichkeit des Motorrades in der Werbung deutlich herauszustellen.

Nun - da täte sich die Industrie wirklich etwas schwer. Der Hinweis, daß gesetzliche Grenzwerte eingehalten werden, besagt ja nichts über die Umweltfreundlichkeit eines Fahrzeuges, besonders dann, wenn besagte Grenzwerte lasch sind [1]. Die Autoindustrie ist in Sachen Umweltschutz sehr viel weiter, sodaß ein Vergleich der Schadstoffemission von Krafträdern und PKW interessant ist (über Fahrgeräusche muß man, glaube ich, nicht lange diskutieren). Ein Vergleich scheitert üblicherweise an unterschiedlichen Testzyklen und verwirrenden Angaben der Schadstoffemission in g/test oder g/km.

Die Europatestzyklen ECE-R 15/04 für Autos und ECE-R 40 für Motorräder bieten jedoch den Ansatzpunkt für eine Gegenüberstellung. Beiden Testzyklen liegt nämlich die gleiche Fahrkurve zugrunde (vgl. Bild 1), die in guter Näherung das Fahrverhalten im innerstädtischen Verkehr beschreibt. Man könnte einwenden, daß diese Kurve nicht repräsentativ für Motorräder ist, die ja vorzugsweise auf der Landstraße bewegt werden und dabei viel weniger Schadstoffe emittieren, als im Test simuliert wird. Dieser Einwand kann aber auch für Autos gelten und tut für einen De-facto-Vergleich nichts zur Sache.

Zur Bestimmung der Schadstoffemission eines Fahrzeuges nach der ECE-Norm wird auf einem Rollenprüfstand die Fahrkurve (Bild 1) nachgefahren, wobei die emittierten Abgase in einem Beutel gesammelt und auf ihre Zusammensetzung analysiert werden. Die interessanten Schadstoffkomponenten (CO, HC, NOx) werden dann in g/Test oder g/km angegeben (die im Fahrzyklus nachgefahrte Distanz beträgt 1,013 km).



(Bild 1)

Der ECE-Test für Autos und Motorräder unterscheidet sich bis auf Feinheiten nur durch die Anzahl der Fahrzyklen und deren Bewertung. Beim ECE-R 15 für Autos gilt: 40 Sekunden nach dem Kaltstart werden vier Zyklen durchfahren und alle ausgewertet.

Beim ECE-R 40 für Motorräder gilt: Es werden sechs Zyklen durchfahren und die beiden ersten nicht gewertet. Daraus folgt, daß die Schadstoffemission bei Motorrädern nur im betriebswarmen Zustand gemessen wird, wo sie üblicherweise geringer ist als nach einem Kaltstart.

Für einen Vergleich der Emissionswerte braucht man die Analysenergebnisse für einen betriebswarmen PKW, nämlich die Inhalte der Beutel für den zweiten bis vierten Fahrzyklus. Der Autor ist in der glücklichen Lage, an genau diese Maßdaten zu gelangen. In Verbindung mit Daten über Motorräder, die vom Umweltbundesamt [2] zur Verfügung gestellt wurden, will ich den Versuch einer Gegenüberstellung wagen. (Zweitakter sind bewußt ausgeklammert ...).

Auto (ECE-R 15/04):

gemittelt über zweiten bis vierten Fahrzyklus

	Hubraum	CO (g / km)	CH (g / km)	NOx (g / km)
Fahrzeug A	1,1 Liter	4,79	2,17	im Mittel ca. 1,2
Fahrzeug B	1,3 Liter	4,10	2,54	
Fahrzeug C	1,3 Liter	9,38	1,43	
Fahrzeug D	1,6 Liter	6,79	1,33	
Fahrzeug E	1,8 Liter	5,95	1,88	

Motorrad (ECE-R 40):

	Hubraum	CO (g / km)	CO (g / km)	NOx (g / km)
BMW	R 80	16,37	1,21	
	K 100 RS/RT	13,72	2,16	
Ducati	650 Pantah	16,21	2,24	keine
Honda	CBX 750 F	30,62	3,00	umfassen- den
	XBR 500	18,89	0,56	
Kawasaki	GPZ 600 R	27,52	2,77	Angaben - im Mittel
	GPZ 1100	14,59	1,39	
Moto Guzzi	Le Mans III	11,32	1,56	aber sicher
Suzuki	GSX 1100	15,94	2,64	kleiner als 0,2 Liter
	GSX 550	18,26	1,99	
Yamaha	XJ 650	26,97	2,50	
	XJ 900	9,31	2,21	

bevorzugt hier eindeutig die Motorräder, die infolge geringer Last (niedrige Brennraumtemperatur) wenig NOx produzieren.

Doch zurück zu unserer Podiumsdiskussion in Camberg:

Das dort zitierte Argument „Motorräder mit einem Anteil von 0,2% am Gesamtmineralölverbrauch emittieren auch nur 0,2% umweltbelastender Schadstoffe“ scheint mir fraglich. Es würde stimmen, wenn die spezifische Schadstoffemission (bezogen auf 1 Liter verbrannten Kraftstoff) bei Autos und Motorrädern gleich wären. Tatsache ist aber, daß Motorräder bei einem erheblich geringeren Kraftstoffverbrauch als Autos wesentlich mehr CO emittieren. Daß dabei kaum NOx freigesetzt wird, freut uns alle (und natürlich auch den Wald), CO jedoch ist Gift für Mensch und Tier (NOx leider auch).

Der vorsichtige Schluß aus dieser Gegenüberstellung: Vielleicht fahren wir nicht die größten Stinker der Nation, aber umweltfreundlich sind unsere modernen Zweiräder auf keinen Fall.

[1] MO (1986), Heft 1, Seite 46 ff.

[2] Veröffentlichung der Fahrzeug-Emissionswerte Bundesamt für Polizeiwesen, Typenprüfstelle, Schweiz.

[3] Ballhupe (1986), Heft 2, Seite 23 ff.

Volker Kroop

Ein Vergleich zeigt, daß die CO-Emission der betrachteten PKW im Mittel um den Faktor drei geringer ist als bei Motorrädern, während die NOx-Emission ganz grob etwa das fünf- bis sechsfache beträgt. Die CH-Emission ist bei allen betrachteten Fahrzeugtypen vergleichbar.

Auf Gründe für dieses unterschiedliche Abgasverhalten wurde bereits in einem Artikel von Günter Gilz in der letzten Ballhupe [3] hingewiesen. Eine fette Vergaserabstimmung ($\lambda < 1$) bei leistungsorientierten Motoren treibt die CO-Emission in die Höhe (vgl. die 600er von Kawasaki und Yamaha) während die NOx-Anteile vernachlässigbar gering sind. Mit dieser Abstimmung würde kein Auto den ECE-Test bestehen, so daß bei diesen auf $\lambda > 1$ abgestimmt werden muß, mit einem zwangsläufig höheren NOx-Anteil. Der ECE-Test

LESER- BRIEFE



Betr.: Gemischaufbereitung und Abgas - Motorradfahren und Umweltschutz

Es macht zweifellos einen schlechten Eindruck mit dem Finger auf andere zu zeigen und von denen erst einmal Maßnahmen zum Umweltschutz zu erwarten, weil ja bekanntlich drei Finger auf uns zurückweisen. Andererseits ist sicherlich weder Umwelthysterie angebracht, noch absoluter Motorradverzicht angemessen. Ich meine vielmehr, jeder sollte im Rahmen seiner Möglichkeiten handeln. Damit meine ich nicht nur die Industrie, sondern auch die Auto- und Motorradfahrer.

Auf mich bezogen bedeutet dies z.B.: Ich fahre wenig auf der Autobahn, sondern mehr auf der Landstraße, wo bereits innerhalb der erlaubten Höchstgeschwindigkeit Freude aufkommt. Da ich jeden Tag über 230 km zum Arbeitsplatz und zurück (insgesamt) unterwegs bin, heißt dies einen um ca. 1 Liter niedrigeren Benzinverbrauch und damit weniger Schadstoffe, weniger Streß bei gleichviel Fahrspaß und wesentlich weniger Verschleiß gegenüber fünf Minuten kürzerer Fahrzeit. Zusätzlich tanke ich meine R 80/7 N jedes zweite Mal mit bleifreiem Kraftstoff. Durch die oben genannten Maßnahmen bilde ich mir ein, meinen zur Zeit möglichen und vertretbaren Beitrag zum Umweltschutz geleistet zu haben. Ich halte es jedenfalls für unverantwortlich, die öffentlichen Straßen mit einem Rennkurs zu verwechseln und diese Umwelt zu behandeln, als hätten wir noch eine zweite in der Packtasche. Jetzt sollten wir handeln, bevor man uns behandelt.

Albrecht Klinge

LESER-BRIEF



Leserbrief

Betr.: **Leserbrief von Uwe Schwöpe**
Ballhupe 2/86

Recht hat er, der Uwe Schwöpe. Für die Einzelmitglieder wird im nördlichen Teil unseres Landes relativ wenig geboten. Vielleicht sollten die Süddeutschen ihre Veranstaltungen mal etwas mehr in Richtung unserer Haustür verlegen? Wohl kaum, denn schließlich ist der BVDM kein Freizeitsupermarkt, bei dem irgend ein großer Zampano an jedem Wochenende und in jedem Landkreis mindestens eine Veranstaltung für Interessenten bereithält. So ein Verband lebt auch und gerade von den Aktivitäten seiner Mitglieder und Ortsverbände. Wenn hier also wenig läuft, dann liegt das einzig und allein an uns toten Hosen. Dann müssen wir eben selbst mehr auf die Beine stellen und an den angebotenen Veranstaltungen auch teilnehmen, mich eingeschlossen.

Ich habe mehrfach Ori's veranstaltet und dazu BVDM-Vereine eingeladen. Wenn nicht einmal aus der näheren Umgebung jemand kommt, spricht das doch wohl für sich. Mit großem Interesse sehe ich meiner 5. Orientierungsfahrt am 30. August entgegen. Wieviele da wohl kommen?

Albrecht Klinge, Göttingen

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

Lieber Harald Platz!

Deinen Beitrag in der letzten Ballhupe habe ich mit Interesse gelesen. Nur hat mich da etwas gestört, der Begriff „Biker“. Ich meine solche Worte sollte man anderen Zeitschriften z.B. „Motorrad“ überlassen, bei denen Piloten ihre Big-Bikes pilotieren, manchmal auch Leader werden. Ich jedenfalls bin Motorradfahrer. Bitte nicht allzu ernst nehmen.

Peter Braune

Marler Motorradtage

Hallo Jörg!

Ich möchte diesen Brief als offenen Brief an den BVDM richten und mich auf diesem Wege herzlich für die tolle Unterstützung bei den Marler Motorradtagen bedanken. Der Verband kann sich glücklich schätzen, dessen führende Mitglieder derart eng mit der Basis zusammenarbeiten. Leider ist das nicht immer selbstverständlich - wohl aber beim BVDM!

Eure kritischen Beiträge haben geholfen, der Podiumsdiskussion doch einen motorradfahrerfreundlichen Anstrich zu geben. So konnte einer Fehlinformation durch falsches Zahlenmaterial vorgebeugt werden. Ich hoffe, daß der entsprechende Podiumsteilnehmer das auch beherzigen wird.

Die Ausstellung am Samstag, dem 31. Mai 1986, war leider nur so lange recht gut besucht, so lange auch die Geschäfte der Einkaufsstraße geöffnet hatten. Kradfahrer, die ja auch angesprochen werden sollten, haben

sich leider nur vereinzelt eingefunden. Sicher lag das nicht an der Reklame. Ihr habt im Vorfeld viel Informationsmaterial unter die Leute gebracht. Von uns wurde die Presse des Kreises kräftig gespeist. Vielleicht war die Veranstaltung zu neu, vielleicht auch die unmittelbare Örtlichkeit nicht richtig gewählt. Möglicherweise wird heute auch mehr Aktion als Information verlangt - das wäre dann schade.

Trotz der schleppenden Informationswelle habt Ihr bis zum Schluß der Veranstaltung ausgeharrt und immer wieder Fragen der Passanten beantwortet.

Also nochmal: Vielen Dank für Eure Mithilfe und Unterstützung. Wir hoffen, es hat Euch auch etwas Spaß gemacht - trotz der Mängel, die wohl immer wieder bei solchen Veranstaltungen auftreten.

Mit freundlichen Grüßen
Euer
Günter Heumann

Wir wissen nicht,
was der freundliche
Tankwart empfiehlt.
Wir empfehlen ... BVDM

Foto: Jörg Riepenhusen



SPORT



Deutschlandfahrt '86

Unser Bundessportwart Edgar Müller hatte gerufen und etliche waren gekommen.

Am langen Wochenende 14. bis 17. Juni fand die 9. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt statt. In diesem Jahr zum zweiten Mal nach dem neuen Austragungsmodus.

Zur Wiederholung noch einmal für alle, die es noch nicht wissen: Die Deutschlandfahrt ist in der neuen Art mehr touristisch denn heizerisch. Nicht mehr über ganz Deutschland sind die Kontrollen verteilt, sondern es werden nur einzelne Regionen oder Bundesländer zum Fahrtgebiet erklärt.

In diesem Jahr wurden die Straßen eines Gebietes unter die Räder genommen, dessen nördliche Grenze auf der Höhe von Darmstadt verlief. Die westliche Grenze war die A 5 bis Lörrach, die südöstliche Grenze ging bis hinter Ulm, die östliche Grenze rauf bis zur Höhe Darmstadt.

Es galt besetzte Kontrollen, vierzehn an der Zahl, anzufahren. Dort wurde dem Fahrer der obligate Stempel ins Wertungsheft gedrückt und ein Zettel mit Fragen zu den unbesetzten Nebenkontrollen mitgegeben. Je nach Planung des Fahrers ging es dann weiter zu einer Nebenkontrolle oder einer anderen Hauptkontrolle. Die Gesamtzahl der Kontrollen war so hoch, daß es unmöglich war, alle anzufahren, zumal da der weit überwiegende Teil des Weges auf Landstraßen zurückgelegt werden mußte.

Freundlicherweise spielte Petrus dieses Jahr mit, so daß die Außenbordmotoren nicht benötigt wurden.

Nun sollte man sich die Deutschlandfahrt aber beileibe nicht als gesperrten Rundkurs vorstellen, bei dem es nur darauf ankommt, durch Vollgas möglichst viel Sprit in möglichst kur-

zer Zeit durch die Düsen zu jagen. Natürlich konnte, wer wollte, auf Sieg fahren. Aber wem es nicht um den größten Pokal ging, der hatte die günstige Gelegenheit, von einem schönen Ort zum anderen zu touren und so nebenher ein paar Punkte für die Wertung zu sammeln. Und schöne Orte gab es reichlich, wer z. B. mal in Dinkelsbühl, Tübingen oder der Ravenna-schlucht war, wird meine Worte bestätigen können.

Am Ziel angekommen, erwartete die Teilnehmer, die die Flattervilla mitbrachten, ein hervorragender Zeltplatz in Schwäbisch Hall am Steinbacher See. Um 17.00 Uhr, drei Stunden nach der vorgesehenen Ankunftszeit, war die Siegerehrung angesetzt. Wegen der diffizilen Auswertung war es Edgar Müller und Horst Orlowski zwar nicht möglich, pünktlich zu erscheinen, doch ließ sich die Wartezeit durch den Austausch von Fahrerlebnissen der letzten anderthalb Tage prima überbrücken.

Als die Stunde der Preisverteilung schlug, hingen alle Augen und Ohren an Horst' Lippen, zumindest solange, bis der eigene Name aufgerufen wurde. Besonders spannend wurde es natürlich, als die 15 Pokale vergeben wurden. Da es diesmal keine gekürten Wertungsgruppensieger gab, kamen einige Fahrer mehr als sonst in den Genuß, einen glänzenden Pokal mit nach Hause nehmen zu dürfen. Damit niemand leer ausging, erhielt jeder am Ziel angekommene Teilnehmer eine Erinnerungsplakette.

Anschließend durften sich die Teilnehmer in der Reihenfolge ihrer Plazierungen aus der stattlichen Anzahl der Sachpreise einen Gegenstand herausuchen. Stifter von Sachpreisen waren die Firmen UVEX Winter Optik, Gustav Magenwirt „Magura“, Moto Rose Bocholt, Suzuki Motor GmbH, Kawasaki Motoren GmbH, Hans Römer Neu-Ulm, Continental, Metzeler Kautschuk GmbH. Die Mitsui Maschinen GmbH „Yamaha Division“ stiftete noch einen Pokal für den bestplatzierten Yamahafahrer (schaut mal nach, wer das war!).

Nach dem offiziellen Part blieb ein Teil der Leute noch zusammen, plauderte und, wer am Montag Urlaub hatte, schaute sich Schwäbisch Hall an. Am Dienstagvormittag zerstreuten sich dann auch die letzten in alle Winde.

Da bleibt mir eigentlich nur noch zu sagen, daß ich mich bei allen recht, recht herzlich bedanke, die durch ihre Beteiligung zum Gelingen der Veranstaltung beitrugen. Hoffentlich sehen wir uns im nächsten Jahr bei der Deutschlandfahrt '87 alle gesund und munter wieder. Und hoffentlich können wir noch einen Haufen neue Teilnehmer dazubegrüßen.

Übrigens: In nächster Zeit werden sich einige Leute aus dem Bundesvorstand mal Gedanken dazu machen, wie diese Veranstaltung **noch** attraktiver wird.

Jörg Riepenhusen



Foto: Horst Orlowski

9. Internationale Deutschlandfahrt des BVDM 1986

ERGEBNISLISTE

Platz	Name	Wohnort	Fabrikat	Punkte
1.	Thomas Kühne	Kreuzholzhausen	BMW R 75/5	2774,10
2.	Peter Laudanski	Dortmund	EML-BMW R 100 S	2772,33
3.	Jörg Riepenhusen	Münster	Yamaha XJ 750	2755,00
4.	Alfons Jansen	Simmerath	BMW R 75/5	2667,00
5.	Horst Mager	Karben	BMW R 80 ST	1989,75
6.	Uwe Mügge	Langenhagen	Yamaha XT 500	1978,20
7.	Wolfgang Kalmus	Pforzheim	Honda CB 250 RS	1952,40
8.	Gudrun Riepenhusen	Münster	Honda CX 500	1934,10
9.	Dirk Raupach	Langenhagen	Yamaha XJ 650	1880,10
10.	W. Schachtschneider	Hamminkeln	BMW R 75/5	1852,00
11.	Martin Schuman	Duisburg	BMW K 100 RS	1852,00
12.	Martin Brede	Sundern	EML-Yamaha XS 1.1	1842,54
13.	Günther Wölfel	Nürnberg	BMW R 100/7	1835,00
14.	Jens Rinhofer	Hilden	Kawasaki GT 550	1802,85
15.	Dieter Kleinhanß	Mainz	Honda VT 500 E	1794,45
16.	Peter Bucker	Düsseldorf	BMW R 45	1784,20
17.	Uwe Goldammer	Wuppertal	BMW K 100 RT	1757,00
18.	Hubert Rühl	Oberursel	EML-Kawasaki 1300	1682,95
19.	F. Goldammer	Wuppertal	BMW R 65	1598,10
20.	Christian Flechtner	Braunschweig	BMW R 69 S	1576,50
21.	Olaf Flechtner	Braunschweig	BMW R 75/5	1576,50
22.	Reiner Hoppenworth	Wahle	BMW R 80 G/S	1576,50
23.	Alexander Maywald	Wahle	BMW R 90	1500,00
24.	Holger Hofmann	Witten	Moto-Guzzi V 7	1165,00
25.	Norman Wagner	Frankfurt	Suzuki GNX 250	754,00
26.	Siegfried Decker	Göcklingen	Honda CX 500	a. d. W.

MC Big Banger II

Der MC Big Banger II hat einen neuen Vorstand. Damit die Post aller Freunde und Bekannten auch den Empfänger erreicht, wird darum gebeten, nicht mehr an den alten 1. Vorsitzenden Uwe Horn zu schreiben.

Die neue Adresse lautet:

Ingolf Schubert, Eichstraße 68
3012 Langenhagen 6, Tel. 05 11 - 77 69 13

Ingolf ist jetzt der 1. Vorsitzende des Vereins. Der Treffpunkt der Big Banger ist an jedem Mittwoch im Clubhaus in 3002 Wedemark/Berkhof, Ortsteil Plumhof.

Die Redaktion

LESER- BRIEFE



Des Johnen neue Kleider

Nachdem mein Mann und ich uns im vergangenen Jahr für das Motorradfahren entschieden hatten, wollten wir als sicherheitsbewußte Fahrer natürlich sofort Lederkleidung kaufen.

Meine Lederkombi war schnell gefunden, denn die Damengröße 38 ist ein ziemlich oft vertretenes Maß. Aber dann fing der Spaß an! Dazu muß ich bemerken, daß mein Göttergatte ein stolzes Gardemaß von 192 cm aufweist, und das bei 75 kg Lebendgewicht.

Als Motorradneulinge, die noch nicht wußten, ob das Fahren auch auf Dauer Spaß machen würde, wollten wir selbstverständlich keine Kombi anfertigen lassen, sondern auf die preiswertere Konfektion zurückgreifen. Die Farbe spielte keine Rolle.

Wir fuhren also in unsere schöne Landeshauptstadt Düsseldorf. Der Verkäufer im ersten Laden lächelte ganz zuversichtlich, „Das ist gar kein Problem“. Er griff in die Stange: „Probier die mal an, die Weite müßte passen“. Mein Mann verschwand in die Umkleidekabine, trat umgezogen hervor und ich staunte nicht schlecht. Der sah ja plötzlich aus wie Arnold Schwarzenegger! Aber das

waren nur die Polster für die Ellenbogen, die bei ihm wie Bizeps am Oberarm saßen. Die Armlänge wäre ideal für jemanden, der mit einer Rollex angeben wollte, und in der Hose wäre Fröschefangen möglich gewesen, ohne daß die Hosenbeine naß geworden wären. Der Verkäufer lächelte weiter. „Diese hier stimmt in der Länge“. Er hielt sie meinem Herrn und Gebieter vor, und als dieser dann in das tolle Stück geschlüpft war konnte man feststellen: Das war eine ganz besondere Sicherheitskombi! Da konnte man noch ein Kissen hineinstopfen um den Allerwertesten zu polstern, und hätte er auf einsamer Strecke mal große Sachen gemußt, und keine Toilette in der Nähe, auch dafür war noch reichlich Platz!

Nun, die Horroreinkaufstour hat sich schließlich auf einige Stunden und Läden in die Länge gezogen. Zum Schluß sind wir einen Kompromiß eingegangen mit Latzhose (wegen der Leibhöhe) und Jacke. Aber die Hosenbeine sind nur 10 cm in den Stiefeln. Die Kniepolster sitzen zu 2 Dritteln auf den Oberschenkeln. An der Jacke sind die Ärmel ca. 3 cm zu kurz, so daß nur Handschuhe mit großen Stulpen dazu passen. Die Regenkombi mußte ich sogar 10 cm verlängern, die Schrittnaht sitzt so tief, daß die Beinlänge beim Sitzen - und das macht man nun mal auf dem Motorrad - nur bis zu den Knien reicht. Währenddessen ich wiederum in meiner Regenkombi aussehe wie ein australisches Beuteltier.

In der Ballhupe 2/86 auf Seite 10 steht zu lesen, daß sich die Industrie darum bemüht, eine Alternative zum Leder zu finden. Hier mein Vorschlag: Wie wäre es mit einem Forschungsauftrag um festzustellen, was die Herrenbekleidungsindustrie schon lange weiß, nämlich daß es nicht nur eine Einheitsgröße gibt!

Zugegeben, dieses Thema ist nicht so wichtig wie z.B. die Leitplanken, aber ich weiß aus vielen Gesprächen, daß wir mit dem Problem nicht allein stehen.

Wann gibt es endlich Motorradbekleidung in Zwischengrößen?? Denn auch die Dicken und Großen möchten Motorrad fahren, ohne daß es zwickt und zwackt! Und was nützen die tollsten Protektoren, wenn sie nicht an der richtigen Stelle sitzen?

Petra Versin-Johnen

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

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

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 712297

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 320 500 00)

Edgar Müller

Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15
Telefon 02945 - 5150

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. Guischart-Straße 7
4134 Rheinberg 3 (Orsoy)
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Druck: trost-druck, Xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

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

Mitarbeiter in Heft 3/86:

Henning Knudsen
Klaus Schumacher
Margot Wittke
Bernd Karrasch
Sigrid Briel
Günter Heumann
Jörg Riepenhusen
Ulrich Hartmann
Rudolf Kästner
Ulrich Lipowski
Karl-Heinz Preß
Volker Kroop
Albrecht Klinge
Peter Braune
Gudrun Riepenhusen
Edgar Müller
Jan Gwizdalla
Petra Versin-Johnen
Horst Orlowski



Postvertriebsstück F 5727 F

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPE
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender