

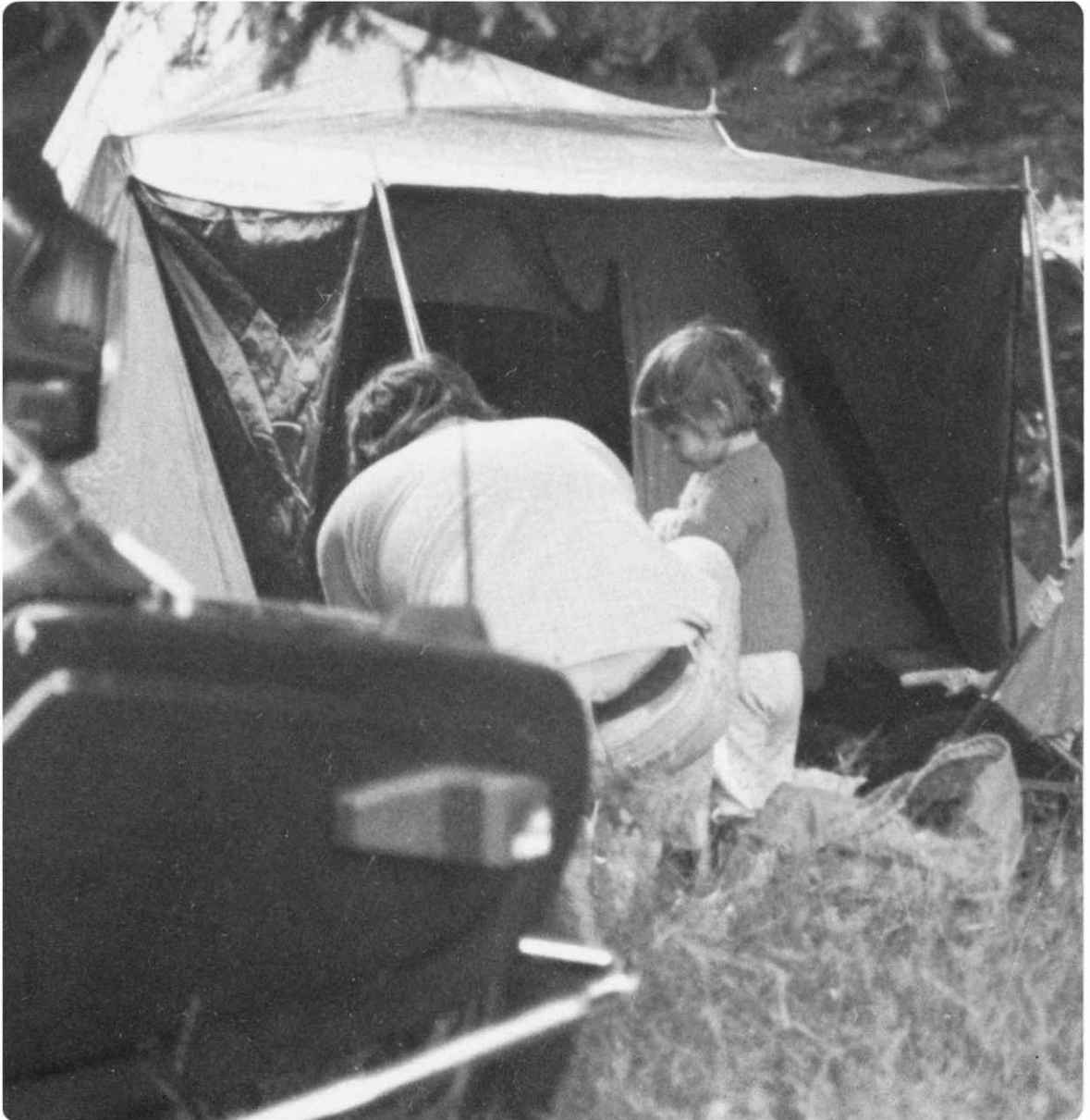
F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



3/87



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Geschäftsstellen-Info

Das gibt es bei der BVDM-Geschäftsstelle:

Plakatvordrucke A 2 * 0,50 DM/Stück

Das BVDM-Emblem als:

Aufkleber Ø 6 cm 1,00 DM/Stück

Aufnäher Ø 6 cm 3,00 DM/Stück

Anstecknadel 3,00 DM/Stück

Plakette, Ø 20 mm, reliefgeprägt,
altsilber, für Pokale ect. - für Clubs
kostenlos.

Jahreszahlanhänger, 20x7 mm, mit
zwei länglichrunden Ringen, geprägt,
altsilberfarbig,
für 1987 solange Vorrat reicht, für 1988
auf Vorbestellung 0,50 DM/Stück
Organisations-Material, Briefpapier,
Umschläge, Kurzbriefe, Blankovisiten-
karten ect. - für Clubs kostenlos.

Papier mit blauem Kopf in kleinen
Mengen - für Clubs kostenlos.

Kopiervorlagen mit dem Motiv „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“ in verschie-
denen 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“ und „Verständnis füreinander“
für Veranstaltungen, an denen auch Autofahrer angesprochen werden - kostenlos.

Von unserer Zeitung, der Ballhupe, können weitere Exemplare für Werbung, Infor-
mation 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. 061 28 - 861 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 beifügen. (1,00 pro Stück).

Urkunden A 4 * 1,50 DM pro Stück, ab 10 Stück 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 Mit-
gliedern 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 061 28 - 861 91

Zum Selbstverständnis des BVDM

Der BVDM-Vorstand wird bei der Jahreshauptversammlung im Oktober 1987 eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages beantragen. Wie immer, wenn es um das liebe Geld geht, sind Diskussionen über die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme zu erwarten.

Um diesen Antrag in einer Zeit stabiler Lebenshaltungskosten begreifen zu können, muß man sich sowohl Gedanken über das Selbstverständnis des BVDM — als der einzigen unabhängigen Interessenvertretung für Motorradfahrerinnen und -fahrer in der Bundesrepublik Deutschland — als auch über die Situation des Motorrads im In- und Ausland machen.

Die Zahl der zugelassenen Krafträder steigt stetig, gleichzeitig wachsen die Probleme. Für letzteres verantwortlich ist im Wesentlichen eine — nicht auf Deutschland beschränkte — Veränderung im Bewußtsein weiterer Bevölkerungskreise: Themen wie z. B. „Frieden“ oder „Umweltschutz“ genießen heute (endlich) den ihnen zustehenden Stellenwert. Folgen sind aber auch eine pauschale Verdammung des motorisierten Zweirades als Lärm- und Dreckerzeuger und seine Klassifizierung als Waffe in den Händen hirnloser Raser. Gleichzeitig verstärkt sich in den Medien ein Trend zur immer sensationelleren Nachricht: Der Fahrer, der seine eigene Todesfahrt filmt, läßt sich besser „verkaufen“ als eine nüchterne Meldung über sinkende Unfallzahlen.

Keine Frage — hier ist die Interessenvertretung BVDM gefordert. Es muß aufgeklärt und richtiggestellt, die Meinungsbildung zu motorradspezifischen Verkehrsproblemen beeinflusst werden. Der BVDM muß in der Lage sein, Ideen zu entwickeln und sich für diese nachdrücklich bei Politikern oder Behörden einzusetzen. Und er muß für letztere ein verlässlicher und kompetenter Ansprechpartner sein, über den die Meinung der Motorradfahrerinnen und -fahrer zu den sie betreffenden Fragen ermittelt werden kann.

Die bisher in diesem Zusammenhang geleistete Arbeit muß zur Hauptaufgabe des BVDM ausgeweitet und in der Öffentlichkeit besser dargestellt werden; sie ist wichtiger als die Veranstaltung von Elefantentreffen, Deutschlandfahrt oder Winterfest. In die BALLHUPE gehören vor allem Meinungen und Stellungnahmen zu aktuellen (verkehrs-)politischen Vorgängen, Diskussionshilfen für die Mitglieder zu Themen wie Abgas- oder Lärmbelastung durch Motorräder, Erfolgsmeldungen über aufgehobene Streckenverbote oder entschärfte Leitplanken. Unstrittig, daß eine Menge Arbeit anfällt, unstrittig auch, daß Geld gebraucht wird.

Motorradfahren kann ich alleine. „Schweizer Verhältnisse“, weitere Bekleidungs- und Ausrustungsvorschriften für Fahrer und Fahrzeug oder gesetzliche Leistungsbeschränkungen kann aber nur eine starke Interessenvertretung verhindern.

Das ist mir ein paar zusätzliche Mark im Jahr wert.

PS: Skeptikern empfehle ich einen Blick auf die ab Oktober 1987 gültigen Prüfbedingungen für die Führerscheinklasse „1“, die man durchaus als Versuch zur Abschaffung des Motorradfahrens werten kann.

Peter J. Großheimann

Das Preisausschreiben geht 1987 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 1987** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17 b, 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
Aktuell	
Einladung zur JHV 1987 und Tagesordnung	4
Schadensfreiheitsrabatt	4
Streckensperrung im Sensbachtal	5
Informationen	5
Schon gehört	
Tag des Motorradfahrers 1987	5
Sicherheit	
Alkohol und die medizinischen Unfallfolgen	8
Zu dichtes Auffahren	12
Partnerschaft im Verkehr	27
Recht	
Radiobetrieb im Fahrzeugverkehr.	9
Gutachterkosten	9
Selbsternannte Verkehrserzieher	9
Schadensersatz in Bayern.	28
Leserbriefe	
Zur Gründung der Biker-Union.	7
Zur Rücklichtüberwachung	8
Tips	
Gewicht des Motorrads	9
Rahmenschäden durch Gepäckträger	9
Zelten	12
Handschuhe für den Sommer	17
Abmeldefristen	22
Test	
Honda CBR 600 F.	10
Technik	
Gewindeschneiden	23
Bremsflüssigkeit	24
Höhersetzen der K 100 RT-Scheibe	26
Termine.	14
Treffen bei Schuberth	18
Kleinanzeigen	16
Sport	
Deutschlandfahrt	19
Reisen	
Mammuts on tour	21
3. DongHai- und Xingfu-Treffen	27
Buchtipp	
Zweitakt-Motorräder, von Pavel Husák	22
Mit dem Motorrad auf Entdeckerreisen	22
Wettbewerbe	
Preis Ausschreiben	2
Fotowettbewerb	27
Themenvorschau	18

SCHON GEHÖRT



Tag des Motorradfahrers '87

Vor 9 Jahren begann es mit der Idee von ein paar Motorradfahrern in Ostfriesland – damals hat man sicher nicht vorausgesehen, was da initiiert wurde. Nach ersten Erfolgen, mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln, erreichten wir 1983 durch die Unterstützung von Honda Deutschland den ersten Höhepunkt in Qualität und Menge des Materials. Erst 1986 konnten wir durch die Unterstützung von „MOTORRAD“ die Zahl der mitarbeitenden Clubs nochmal verdoppeln.

Der nächste Höhepunkt war die Unterstützung durch den DVR – das war endlich die öffentliche Anerkennung, die wir schon lange „verdient“ hatten. Es brachte auch noch mehr Interesse bei den Zeitungen und beim Rundfunk – so viele Vorberichte wie diesmal hatten wir noch nie. Das IfZ hat ja schon sehr früh die Bedeutung dieses „Tag des Motorradfahrers“ erkannt und uns durch die Bereitstellung von Infomaterial unterstützt. Dr. Koch hat bei vielen Gelegenheiten öffentlich auf die positive Wirkung dieser Veranstaltung hingewiesen. 1987 sind DVR und IfZ zum ersten Mal als Mitveranstalter dabei gewesen.

Wie verschieden die Aktiven die Sache angehen und wie unterschiedlich die Erfahrungen sind, zeigen ein paar Berichte von insgesamt über 130 Einzelaktionen:

Überall war gutes Wetter, trotzdem hatten die MF Auersmacher keinen schlechten Platz für ihren Stand in einem Einkaufs-Zentrum gewählt. In Heidelberg startete Claus Conrad kurzerhand eine Einmann-Aktion, er blieb jedoch nicht lange allein – viele der vorbeikommenden Motorradfahrer blieben für einige Zeit und halfen mit. Aus Bad Kissingen wurde berichtet, daß zunächst viele Leute von der Idee begeistert waren und mitmachen wollten. Als es dann soweit war, standen nur die Leute vom Knight Riders MC zu ihrem Wort. Auf die „Rokker“ kann man sich eben verlassen, schrieb der Initiator des Kissinger Infostandes. Die MF Königsbrunn übergaben in einem Festakt die mit Anpralldämpfern ausgestattete Ausfahrt der B17 der Öffentlichkeit. In München war in diesem Jahr unheimlich was los. Die Leute hatten zur Vorbereitung auf die „Brenner-Demo“ eine Arbeitsgemeinschaft gebildet – durch die Aufhebung der Brennerstraßen-Sperrung wurde ein großer Teil der Energie und des Engagements auf den „Tag des Motorradfahrers“ umgeleitet. Es war nicht einfach, den Leuten klarzumachen, daß wir ihnen nicht so viel Material zur Verfügung stellen konnten wie sie es wünschten. Wir hatten ja vorsichtig disponiert, weil wir erwartet haben, daß sich im Süden –



Foto:
Tag des Motorradfahrers

wegen der Brenner-Demo — nicht viel tun würde. Daß dann auch noch ein übergenauer Postbeamter zwei große Pakete mit zusätzlichem Material als „unzustellbar“ zurückschickte, hat den Münchnern die Sache nicht leicht gemacht.

Von vielen Teilnehmern wurde berichtet, daß sie gelegentlich auf Unwillen und Ablehnung bei angesprochenen Passanten gestoßen sind. Das ist sicher entmutigend — aber in einem kurzen Gespräch kann man keine Feinde zu Freunden machen. Wohl aber viele Leute, die neutral oder positiv eingestellt sind, in ihrer Haltung stärken. Sie erhalten durch das Gespräch und mit dem Infomaterial Argumente, die sie in Gesprächen mit Freunden und Kollegen eingesetzt — über den Tag hinaus — zu Mitstreitern für unsere Sache werden läßt.

Und an alle, die nicht so recht vom Erfolg des Infostandes überzeugt sind: Selbst wenn kein einziges positives Gespräch zustande gekommen wäre, ein Bericht in der örtlichen Zeitung auf der Lokalseite lohnt den Aufwand! Nur auf diesem Weg erreicht man die Leute, die nie die „Motorseite“ lesen — und auf die kommt es an!

Der nächste „Tag des Motorradfahrers“ ist der 7. Mai 1988, wieder ein „langer“ Samstag — Ideen sind schon jetzt gefragt.

Klaus Schumacher

Schwarze Schafe gibt es überall —

Wir Motorradfahrer haben es nicht nötig, uns deswegen diskriminieren zu lassen.

Um die Bereitschaft zu zeigen, für ihre Rechte zu kämpfen, trafen sich am 23. Mai 1987 rund 100 Motorradfahrer aus ganz Deutschland im Gasthaus „Buckelwirt“ im Sensbachtal.

„Wenn wir schweigen, wird eine Straße nach der anderen für uns gesperrt, ohne das damit das eigentliche Problem gelöst wird“, sagte BVDM-Geschäftsführer Klaus Schumacher bei der Eröffnung der Protestversammlung, deren aktueller Anlaß die Sperrung der „Sensbachtalstraße“ für Motorräder war.

„Wir müssen der Öffentlichkeit klar machen, daß es keinen Grund gibt, sich vor Motorrädern

oder Motorradfahrern zu fürchten — viel gefährlicher als Könner in ‚atemberaubender‘ Schräglage sind Anfänger, die aus der Kurve fliegen, weil sie solche Schräglagen nicht beherrschen.

Verbote haben sich bisher immer als wirkungslos erwiesen — die „Raser“ finden schnell eine andere Strecke. Von Behörden und Institutionen wird hier mehr gefordert als die Einrichtung und Überwachung von Straßensperrungen für Motorräder.

Weil Sperrungen nicht einen einzigen Unfall verhüten, die vermeintlichen Beeinträchtigungen sich nur auf andere Straßen verlagern und jede solche Maßnahme ein unerträglicher Eingriff in die Rechte von mehr als einer Million Bundesbürgern darstellt, werden wir uns gemeinsam gegen die Sperrung der Sensbachtalstraße wehren. Es gibt Bundes- und Oberverwaltungsgerichtsurteile, die uns in dieser Ansicht bestätigen.

Viel einfacher aber ist es, miteinander zu reden und Ängste und Vorurteile abzubauen — wir Motorradfahrer sind dazu bereit.“

Klaus Schumacher

NEWS

Der BVDM informiert:

Ab 1. Juli muß in der DDR am Tag mit Licht gefahren werden, auch auf den Transitstrecken — bisher war das Fahren mit Licht am Tag in der DDR sogar verboten.

Klaus Schumacher

Information

Auch in diesem Jahr können Motorradfahrergruppen oder Vereine im BVDM, die aus dem Bereich Nordrhein-Westfalen kommen, über den BVDM-Landesverband NRW Leiterkarten für die Benutzung der Einrichtungen von Jugendherbergen erhalten.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkelerstraße 7, 5063 Overath, Telefon 02206-81063

LESER- BRIEFE



Die Gründung der „Biker-Union“ und deren Vorstellung an dieser Stelle ist nicht spurlos an den BVDM-Mitgliedern vorbeigegangen. Hier ein paar Meinungen:

Zur Biker Union-Gründung

Lieber Klaus-Werner, Du bist nicht der einzige Independent-Biker im BVDM, aber der erste, der sich zur Gründung der Bikers-Union geäußert hat – haben die anderen keine Meinung?

Neben den Independent-Bikern gibt es auch Clubs, die Kutten tragen im BVDM – und wer gegen die was hat, soll erst mal zum Elefantentreffen kommen und sehen was die Leute dort leisten; ohne die Travellers, die Biking-Blockheads und die Dukes sähen wir schlecht aus.

Der BVDM ist die Interessenvertretung aller Motorradfahrer... Wenn sich bei einzelnen Gruppen die Einsicht in die Notwendigkeit des gemeinsamen Vorgehens nicht so schnell entwickelt wie bei anderen, hat das verschiedene Ursachen – von „Schuld“ der einen oder anderen Seite kann da keine Rede sein.

Ich bin seit langem über die Bestrebungen zur Gründung einer Bikers-Union informiert und habe stets – wegen der Widerstände, die innerhalb des BVDM bestehen, nicht laut, aber für die, die es angeht vernehmlich gesagt, daß wir – zumindestens in Teilbereichen – zusammenarbeiten können.

Wenn in der Vergangenheit der Eindruck entstanden ist, daß wir uns für die „besseren“ Motorradfahrer halten, täuscht das – wir haben nur nicht wegen der unsinnigen Diskussion über pro und contra Helmpflicht die wirklich wichtigen Fragen wie Lei(d)tplancken, Überholverbot oder Rechtsfahrgebot innerorts vernachlässigt.

Klaus Schumacher

Zur Gründung der Biker-Union

Hallo Ihr Tintenfüchse!

Nach 5jähriger Mitgliedschaft möchte ich mich auch mal zu Wort melden. Angeregt

durch den Beitrag der Ballhupe 2/87 Seite 6 „Dachverband der deutschen Rocker gegründet“. Auch ich habe mir schon des öfteren Gedanken über unsere mangelnde Anzahl an Mitgliedern gemacht. Umso verständlicher sind die Klagen von Klaus-Werner Olderdissen, der nun durch den Rocker-Dachverband potentielle Mitglieder als verloren ansieht, die doch auch bei uns (BVDM) hätten unterkommen können. Er möge diese Angelegenheit mal anders betrachten: Ich als Volleyballspieler bin beim Deutschen Volleyballverband, ein Fußballspieler beim Deutschen Fußballbund, ein Leichtathlet beim Deutschen Leichtathletikverband usw. Warum bilden die Sportler keinen Deutschen Sportlerverband, sondern verzetteln sich derart? Es möchte eben jeder von seinem Verband mit Sachverstand und spezifischem Wissen vertreten und betreut werden.

Genauso möchte sich der einzelne Motorradfahrer vertreten wissen. Ein Verband kann es nicht allen recht machen. Einer, der mit Leib und Seele Chopperfahrer ist, wird wahrscheinlich nicht mit ganzem Herzen dabei sein, wenn es darum geht, ein Enduroübungsgelände für die Jungens mit ihren „Dreckschleudern“ zu finden. Der BVDM hat meiner Erfahrung nach ein zu festgelegtes Image als Vertreter der Tourenfahrer. Es ist also nicht verwunderlich, daß sich der „Rest“ der Motorradfahrer uns nicht anschließen will, weil er sich nicht konsequent vertreten fühlt. Da können wir noch so oft behaupten, wir vertreten den Motorradfahrer als solches. Die Konsequenz daraus: Die jeweilige Interessengruppe macht sich selbständig, wie in dem Fall der Rocker. Das ist jedoch kein Verlust für uns, sondern ein riesiger Gewinn. Diesem Verband werden Motorradfahrer beitreten, die sich bei uns „Spielern“ nie gemeldet hätten und bilden eine weitere Lobby. Sollen sich doch auch die Gespannfahrer, die Endurofahrer, die Chopperfahrer etc. zu solchen Dachverbänden formieren. Wir werden eine Motorradlobby bekommen, wie sie allgemein umfassender und im Endeffekt gewaltiger nicht sein könnte. Wenn ... ja wenn die jeweiligen Vorstände der Dachverbände sich dazu bereit erklären, untereinander zusammenzuarbeiten und in bestimmten Situationen eine gemeinsame Vertretung zu bilden. Eine Strecke, die zum Beispiel gesperrt wird, betrifft alle: Rocker wie

RECHT



1. Umweltschutz und Radiobetrieb im Fahrzeugverkehr

Wer kennt das nicht: Man steht irgendwo im Stau oder vor einer Bahnschranke und plötzlich röhrt einem der neueste Schlager aus einem geöffneten Autofenster oder der Verkleidung eines Rollsofas entgegen.

Das OLG Koblenz hat dazu entschieden: (24. 4. 86 / Az. 1 Ss 177 / 86)

Die Benutzung eines Autoradios bei nicht geschlossenen Wagenfenstern ist nicht statthaft, es sei denn, daß unbeteiligte Personen durch die Benutzung nicht gestört werden.

Der Entscheid ist auch auf Radiobetrieb in Krädern anwendbar. Bei einem denkbaren Bußgeldbescheid bis 100,- DM (im geschilderten Fall) kann das teure Musik werden, abgesehen davon, daß solcher Radau ungeheuer imagepflegenden Charakter hat.

2. Gutachterkosten

Zur Frage: Was passiert mit Gutachterkosten, wenn es wegen des durch das Gutachten geprüften Mangels nicht zu einer Verurteilung kommt?

Im Ausgangsfall waren an einem Mofa (25) Brems-, Licht- und Ritzelveränderungen vermutet worden. Eine Verurteilung war nur wegen der Bremsmängel erfolgt. Licht- und Ritzelveränderungen bestätigten sich nicht. Es wurden jedoch die Gesamtgutachterkosten vom Betroffenen erhoben.

Das OLG Zweibrücken sagt dazu:

Die Gutachterkosten – hier in Bezug auf Licht- und Ritzelmängel – gehen zu Lasten der Landeskasse.

Wer weiß, wie teuer Gutachten werden können, vermag die Bedeutung des Urteils einzuschätzen, gerade in Bezug auf Zweiräder, wo doch nicht selten ein falscher Verdacht infolge Unkenntnis zum Gutachterauftrag führt.

3. Selbsternannte Verkehrserzieher

Der Fall: Man folgt einem PKW, der bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 100 km / h permanent den nachfolgenden Verkehr zwingt, sich seiner betont langsamen Fahrweise (80 km / h) anzupassen und das dadurch dokumentiert, daß er bei gestarteten Überholmanövern ebenfalls „anzieht“.

Das Bayerische OLG hat in einem Urteil vom 20. 2. 86 (Az. 1 ST 304 / 85) entschieden, daß durch eine solche Verhaltensweise der Tatbestand der Nötigung erfüllt wird, und zwar auch dann, wenn es zu keiner Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs kommt. Kriterium ist alleine der Zwang für die Nachfolgenden, die Geschwindigkeit in gleicher Weise herabzusetzen und somit an der zügigen Weiterfahrt gehindert zu werden.

Also: Nicht nur der, der an den anderen auf der Überholspur die Funktion der Lichthupe testet, sondern auch der notorische Verkehrserzieher kann sich strafbar machen.

Günter Heumann

Leergewicht

Nach Ausführungsrichtlinien der StVZO soll das Leergewicht die schwerstmögliche Kombination darstellen. Also inklusive Sprit, Öl, Batteriesäure, eventuell Kühlwasser usw. Leider nehmen dies nicht alle Hersteller so genau, so daß schon mal falsche Angaben im Kfz-Brief stehen. Wer es genau wissen will, kann bei öffentlichen Waagen nachwiegen lassen.

Ilka und Dieter Buhl

Rahmenschäden durch „billige Gepäckträger“?

Schon oft hörte man in der Vergangenheit von gebrochenen Rahmenhecks an Maschinen mit zentralem Federbein. Diese Schäden können durch Gepäckträger verursacht werden, die ohne feste Abstützung zu den Fußrasten montiert werden. Die hohen Kräfte, die bei voller Beladung auftreten, können einen solchen Rahmenbruch verursachen. Deshalb sollte auf jeden Fall eine zusätzliche Strebe zum Fußrastenausleger angebracht werden, die ja zusätzlich noch mehr Stabilität bringt.

Ilka und Dieter Buhl

TEST



Honda CBR 600 F

Motorrad der Superlative – für wen?

Ungeniert möchte ich die Anfangszeilen zu diesem Artikel abschreiben. Nicht etwa deshalb, weil mir die Worte fehlen, sondern deshalb, weil man den Zwiespalt zwischen Vernunft und Wahnsinn nicht anders ausdrücken kann. Ich zitiere also:

(Zeitschrift Motorrad, Heft 12, 30. 5. 87)

„Genialität und Wahnsinn liegen in den Entwicklungszentren der Motorradindustrie enger beisammen als je zuvor Es geht darum, den Motorradfahren den Stoff zu geben, aus dem die Träume sind Honda wird einen so sportlichen Traum bauen, wie es für Autofahrer vielleicht ein Porsche ist ...“

Einen dieser sogenannten Träume, die CBR 600F, habe ich, mit freundlicher Unterstützung der Fa. Honda Hoffmann in Marl, gefahren. Es hat mich gereizt, einmal festzustellen, wo die besonderen Reize und Schwächen dieses Supersportlers liegen. Letztlich ging es für mich auch um die Frage:

Wie fühlt sich jemand, der sich für einen reinen Touren- und Allwetterfahrer hält, auf solch einem Sportgerät und welche Gefahren gehen von der Philosophie einer CBR 600 F aus. Ich selbst fahre eine K 100 RT im Dauerbetrieb, also eine völlig anders konzipierte Maschine, wenn auch mit 1000 ccm.

Beim Test ging es um folgende Fragen:

1. Fahrverhalten allgemein, Straßenlage, Handlichkeit, Pendelneigung, Durchzug, Beschleunigung, Bremsverhalten
2. Tauglichkeit im Alltagsbetrieb
3. Touren – und Soziustauglichkeit
4. Wirtschaftlichkeit (Werkstattkosten, Servicefreundlichkeit)
5. Zubehör

Der erste Überraschungseffekt kam schon gleich nach dem Umstieg vom Reisedampfer auf die CBR 600 F. Die Sitzposition ist im Vergleich niedrig (bei Honda 77 cm), die Maschine macht einen insgesamt eher spielerischen Eindruck, obwohl sie es beim vorgewiesenen Gewicht von 198,5 kg vollgetankt durchaus nicht ist. Die Schalter passen sich dem Gesamtbild an. Sie sind mit dünnen Sommerhandschuhen sicherlich gut bedienbar, bei dickem Winterzeug dürfte die Hebelelei jedoch Probleme bereiten. Die Sitzposition, sportmäßig vorgebeugt, für den Fahrer niedrig, unterstützt durch den Sportlenker, für den Sozius leicht erhöht, paßt zur Gesamtverschalung des Motorrads. Unverkennbar ist die Zielrichtung der Honda-Verkaufsstrategen: Der Stoff, aus dem Hockenheim – oder Nürburg-ring – Träume sind.

Auch ich bin beeindruckt von soviel Renntechnik auf der Straße. Um überhaupt Aussagen zur Alltagstauglichkeit machen zu können, hole ich mein – noch ganz vertrauensvolles – Ehe-weib ab und brause los. Die Testfahrt sollte die Bereiche Stadtverkehr, Autobahn und Landstraße erfassen.

Im innerstädtischen Bereich zeichnet sich die Maschine durch eine sehr gute Handlichkeit aus. Trotz Verkleidung bereiten Wendemanöver für einen halbwegs geübten Fahrer keine Probleme, enge Gassen sind leicht zu nehmen. Auf Autobahn und Landstraße lassen sowohl der Durchzug (6. Gang ab ca. 60 km/h als auch die Beschleunigung keine Wünsche offen. Das Fahrwerk überzeugt ebenfalls in jeder Lebenslage. Kurvenverhalten und Geradeauslauf bieten – soweit mir diese Feststellungen ohne Rennstreckentest möglich waren – keinen Anlaß zu irgendwelchen Beanstandungen. Die Bremsanlage verzögert auch im Soziusbetrieb noch gut.

Alle die bisher aufgezeigten Kriterien unterstreichen die Sportlichkeit des Fahrzeugs. Wenn man aber bedenkt, daß Grenzbereiche dieses Motorrads erst sehr spät spürbar werden, auch deshalb, weil Teile wie Rasten nicht mehr aufsetzen, bevor der kritische Punkt überschritten wird, erkennt man die große Gefahr, die von solchen Rennern ausgeht. Es gehört schon viel Erfahrung dazu, die Grenzen der Schräglage dieses Superbikes folgenlos

auszutesten, und noch mehr Erfahrung, das bis in die letzten Millimeter gar nicht erst zu versuchen. Betrachtet man unter diesem Aspekt die potentielle Käuferschicht einer CBR 600 F — auch unter dem Gesichtspunkt der mangelnden Alltagstauglichkeit (wird später begründet) — kann einem angst und bange werden. Dieses Krad ist ein Spielzeug für erfahrene Rennenthusiasten und eine nicht verantwortbare Versuchung für Sommerpiloten.

Die CBR 600 F verlangt eine sportliche Fahrweise, wie auch etwa ein Porsche Targa. Unbeschadet ist dies aber nur möglich bei großer Verkehrserfahrung und unter Mißachtung der bundesdeutschen Geschwindigkeitsgrenzen.

Mit 100 km/h durch die Lande zu zuckeln, macht mit der CBR einfach keinen Spaß (oder Eindruck?), dazu wurde sie nicht gebaut. Autobahnfahrten verlieren wegen des mangelnden Windschutzes der Verkleidung schnell ihren Reiz. Es dürfte also wieder gerast werden auf den Landstraßen, was zum — diesmal berechtigten — Protest der Pkw-Fahrer führen wird. Da nur die wenigsten CBR-Kunden tatsächlich über die nötige Erfahrung mit Sportgeräten verfügen, werden zwangsläufig auch die Unfallzahlen wieder steigen — und diese Zeche zahlen wir in ihren negativen Auswirkungen letztlich alle. Hier beginnt die CBR-Philosophie fragwürdig zu werden, hier zeigt sich, daß Renntechnik eben doch nicht auf die Straße übertragbar ist. Aber wen kümmert das? Konstrukteure und Verkaufsmanager sicherlich nicht.

Die einseitige Auslegung der CBR-Konzeption zeigt sich bei den Testpunkten 2 - 5.

Die Verkleidung schützt nur bei liegendem Fahrer. Wer aufrecht sitzt, bekommt den vollen Winddruck auf Brust, Schultern, Arme und Helm, so daß längere Fahrten oberhalb von 130 km/h zur Strapaze werden. Daß somit auch kein Wetterschutz gegeben ist, liegt auf der Hand.

Die sportliche Sitzposition dürfte bei längeren Fahrten die Gelenke belasten. Auch das führt zu Ermüdungserscheinungen.

Das größte Problem stellt die Soziustauglichkeit dar. Durch lange Urlaubsfahrten auf dem Logenplatz an einigens gewöhnt, nahm meine

Frau ihren Sitz auf der kleinen, jedoch gut gepolsterten Bank der CBR 600 ein. Bereits nach dem Aufsitzen zeigte sich eine starke Anwindeung der Knie, die im Fahrbetrieb schon nach etwa einer halben Stunde zu Schmerzen führte. Subjektiv bietet die Polsterung der CBR für den Sozius durch mangelnde Abstützung nach hinten und hohe Position ein unsicheres Sitzgefühl. Mit anderen Worten: „Die Arme werden in der Beschleunigungsphase unglaublich lang.“ Erstaunlich jedoch die positive Erscheinung, daß selbst bei Tempo 180 der Sozius lediglich Helmwindeldruck verspürt und sonst von Verwirbelungen verschont bleibt (ist in anderen Tests anders zu lesen). Angesichts der sonst schlechten Sitzposition tröstet das aber wenig.

Die Honda CBR 600 F ist ein Motorrad, das durch einseitige Auslegung jegliche Touren-, Sozius- und Alltagstauglichkeit vermissen läßt. Immerhin, Honda steht dazu. Die Werbung spricht ausschließlich von Super-Sport-Hochleistungsmaschinen.

Zur mangelnden Tourentauglichkeit paßt das Zubehörangebot. Die Fa. Krauser (Tel. 0 82 33 - 10 53) bietet Kofferträger und Brücken mit integrierten Blinkern an. Fraglich ist nur, ob eine CBR 600 F dann nicht wie ein Porsche mit Anhängerkupplung wirkt.

Ein riemengehaltener Tankrucksack kann nicht montiert werden, eine Umrüstung auf eine Magnethalterung ist erforderlich. Sturzbügel zum Schutz der Schale sind weder erhältlich noch montierbar.

Zum Bereich der Wirtschaftlichkeit gehören Reparaturanfälligkeit, Haltbarkeit, Werkstattkosten und Servicefreundlichkeit.

Aussagen zur Reparaturanfälligkeit und Haltbarkeit können bei der Neuschöpfung logischerweise noch nicht gemacht werden. Zu den Werkstattkosten sei angemerkt, daß 600er Maschinen sicherlich nicht mit unterhaltungsgünstigen Alltagsmotorrädern verglichen werden können. Eine reine Aufzählung soll den Leser in die Lage versetzen, selbst einmal an Hand eigener Jahresfahrleistungen nachzurechnen, also:

Inspektion: alle 12000 km – ca. 350,– DM
 Ölservice: alle 6000 km – ca. 90,– DM
 Hinterreifen: ca. 240,– DM Stahlgürtel Niederquerschnitt 130/80-17V240 fällig je nach Fahrweise, normal zwischen 4000 und 6000 km, bei extremer Fahrweise früher
 Gesamtpreis: ca. 10.300 DM

Bedacht werden sollte dabei auch, daß Honda nur dann die volle Garantie gewährt, wenn zwei Jahre lang die Serviceleistungen der Vertragswerkstätten in Anspruch genommen wurden.

Die Servicefreundlichkeit bestimmt dabei u. a. die Höhe der Werkstattkosten. Daß auf engem Raum zusammengepreßte High-Tech in Vollverkleidung keine niedrigen Wartungskosten produziert, liegt dabei auf der Hand.

Zusammenfassend läßt sich sagen:

Die Honda CBR 600 F ist ein gefährlich schöner Kurzstreckenrenner in perfekter Technik für Solopiloten. Sie ist weder touren- noch alltagstauglich, wobei die große Gefahr dieses Motorrads in der besonderen Animation gerade zum Schnellfahren liegt. Fraglich bleibt nur, inwieweit dieser Trend verantwortbar ist, und ob nicht eigeninitiativ Renn-High Tech ausgeschaltet werden sollte, bevor andere es von oben herab tun und dann erfahrungsgemäß in einem großen Rundumschlag alle trefen.

Ich war begeistert von den Fahreigenschaften dieses Motorrads – und erschreckt zugleich.

Günter Heumann

DER TIP



Zelten

- Standplatz unter Bäumen wegen Blitzschlag und Vogelmist meiden
- In Bodenmulden bilden sich bei Regen Pfützen
- Ameisen können durch eine Handvoll Zucker vom Zelt ferngehalten werden

Ilka Buhl

Zu dichtes Auffahren

Ich habe mich geärgert und deshalb schreibe ich – nicht, weil ich glaube, meinen Zorn über die Leser verbreiten zu müssen, sondern deshalb, weil ich hoffe, so zumindest einen der nachfolgend geschilderten Fälle vermeiden zu können. Manchmal bin ich eben noch Optimist und unterstelle bis zum Beweis des Gegenteils keine Böswilligkeit, allenfalls Unwissenheit.

Ich gehöre zu den wenigen „Verrückten“, die auch im Spätherbst und Winter noch Motorrad fahren (müssen) und daher nicht immer die besten Straßen – und Witterungsverhältnisse auffinden. Entsprechend verringert man, bis auf wenige Kamikazeflieger, die Geschwindigkeit, insbesondere in Kurven. Dies scheint aber wiederum etliche Autofahrer dazu zu animieren, den Zulassungstempel auf dem Kradkennzeichen deutlich lesen zu wollen, sprich, sie fahren bis zur Unsichtbarkeit der Scheinwerfer in den Spiegeln auf, um dann auf der Geraden wieder hoffnungslos zurückzufallen.

Mich stört daran an sich nur die Vorstellung an die Abläufe eines denkbaren Sturzes. Man schmiert weg, der PKW-Fahrer rechnet damit überhaupt nicht und kann, infolge des Abstandes, auch nicht bremsen. Obwohl möglicherweise noch unverletzt, wird man überrollt oder zumindest vom Folgeverkehr angefahren.

Ich schließe aus, daß diese Folgen von den Abstandverächtern gewollt sind. Ich schließe aber auch aus, daß sie überhaupt erkannt werden. Daher möchte ich an dieser Stelle an alle erreichbaren Autofahrer appellieren:

Haltet Sicherheitsabstand zu Kradfahrern, insbesondere wenn sie in der Herbst- und Winterzeit witterungsbedingt langsamer als erwartet fahren.

Ein Motorrad stößt, gerade bei Feuchtigkeit, insbesondere in Kurven an fahrphysikalische Grenzen, die für einen PKW keine Geltung haben. Was mit vier Rädern noch aufzufangen ist, führt bei einem Krad oft zum Sturz. Durch Abstand erhaltet ihr den Kradfahrern eine reelle Überlebenschance.

Günter Heumann

METZELER-Motorrad-Reifen. Für alle, die voll drauf sind.

Superkombination für Superschnelle:



Vorderrad ME 33 Laser,
Hinterrad Perfect ME 99 A.

Zwei bewährte Hochleistungsreifen für höchste Beanspruchung jetzt maschinenbezogen auch mit MBS-Konstruktion. Das METZELER-Belt-System ist das neue variable Gürtelsystem zur Optimierung spezieller Hochleistungsreifen.

Rennsportreifen für Serien- und serien- nahe Maschinen mit Straßenzulassung:



Vorderrad CompK
ME 33 Laser,
Hinterrad CompK
ME 1 MBS.

Besonders haftstarke Laufflächenmischung. Optimale Geradeauslauf-Stabilität, Kurven-Stabilität und Naßrutschfestigkeit. Trotzdem hohe Kilometerleistung.

Spitzenduo für Super-Tourer:



Vorderrad
Marathon Front,
Hinterrad
ME 88 Marathon Euro.

Extrem hohe Kilometerleistung bei höchster Auslastung.

Enduros – gleich gut auf der Straße und im Gelände:



Allround-Profil für Vorder- und Hinterrad Enduro I. Spezial-Hinterrad-Profil für Geschwindigkeiten bis 180 km/h Enduro II.

Griffig im Gelände, schnell und sicher auf der Straße.

MotoCross-Reifen für jedes Gelände und Rennsport- einsatz:



z. B.
Vorderrad MXR 296,
Hinterrad MXR 196.

Die Neuheiten für extrem hartes Gelände.

**METZELER-Motorrad-Reifen
gibt es in 36 Profilen
und über 300 Ausführungen!**

Den richtigen METZELER-Reifen für praktisch jede Maschine und jeden Einsatzzweck erhalten Sie bei Ihrem Reifenfachhändler.

METZELER



Nicht umsonst die Nr. 1 in Deutschland.

TERMINE/ TREFFEN



Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch Köln im Jahre 1987:

29./30. 8. 1987

26./27. 9. 1987

Preis: 65,— DM, für BVDM-Mitglieder 55,— DM. Anmeldung bis 14 Tage vor Beginn der Kurse bei:

Motor-Ranch Köln, Simonskaul 72
5000 Köln 60, Telefon 02 21 - 7 40 85 00

Weitere Termine für geschlossene Kurse (Clubs) auf Anfrage.

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönschnack-Abend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30, 2956 Veenhusen, Telefon 0 49 54 - 28 75

Mittwochs

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der Jugendherberge Dabringhausen-Lindscheid.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 0 22 06 - 8 10 63

Motorradfreunde Klönschnack-Treff in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00-12.00 Uhr.

Jeden **1. Sonntag im Monat** findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Spannungsfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 0 79 59 - 6 34

22. 8. 1987

Hexenrallye der Elefantentreiber Lemgo.

Info: Manfred Burda, Wittbrede 42, 4937 Lage
Telefon 0 52 32 - 48 04

29. 8. 1987

Clubabend des **MC Lüneburger Heide** bei Günther Busse, Bahnhofstraße 3, 2059 Müssen bei Schwarzenbach, mit Grillabend, Zelten möglich, Anmeldung erforderlich.

Info: Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27,
2211 Ecklak, Telefon 0 28 25 - 7 16 1

31. 8. 1987

Einsendeschluß für das Preisausschreiben „Die motorrad(un)freundliche Stadt“ des BVDM.

Info: Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstr. 17b, 4400 Münster-Hiltrup
Telefon 0 25 01 - 133 22

5. 9. 1987

Lippe-Wacholder-Rallye.

Info: MFO, Hudeweg 13, 4811 Oerlinghausen
Telefon 0 52 02 - 69 47

5.—6. 9. 1987

3. Gavia-Treffen; zwang- und programmloses Zusammentreffen von Freunden abseitsgelegener Bergstraßen.

Info: LV Rhein-Ruhr, Sigrid Briel, Eintrachtstr.
106, 4330 Mülheim/Ruhr

4.—6. 9. 1987

2. Internationales Südfünen-Treffen in Svendborg/Dänemark.

Info: Henning Knudsen, Biberweg 1, 5206 Neunk-Seelscheid 2, Tel. 0 22 47 - 73 86

5.—6. 9. 1987

Großes **Italo-Motorrad-Fest**, viele Veranstaltungen, Telemarkt, Vorführungen, Rekordversuch für das Guinness Book of Records, Barbecueparty; alle Marken sind willkommen. Ort: Rennstrecke von Zandvoort.

Info: Stichting Interguuzional (K.v.K. Amsterdam S204489), Postbus 417, 1400 AK Bussum, Niederlande

11.—13. 9. 1987

9. Sandlochtreffen des MC Mammut in Bergisch Gladbach

Info: Pedro Freundlieb, Teltower Str., 5090 Leverkusen, Tel. 0 21 4 - 9 51 91

12.9.1987

5. Bildersuchfahrt des MFR Franken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53,
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911-3317 53

**Karten für das Motorrad-Rockfestival
München-Oberschleißheim**

11.-13.9.1987

**Für BVDM-Mitglieder 10% billiger beim
BVDM-Service.**

(Preise stehen noch nicht fest,
ca. 50,- DM bis 60,- DM).
BVDM-Service, Frankfurter Straße 12
6240 Taunusstein 4

18.-20.9.1987

18. Int. Hexentreffen

Info: Hans-Dieter Stadie, Enzianweg 11,
4837 Verl 1, Tel. 0 52 46-37 47

25.-27.9.1987

Wildensteintreffen der MFR Franken in Stei-
nachtal/Oberfranken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911-3317 53

25.-27.9.1987

Wartburg- u. Trabbitreffen, Ost-(festlands-)
Motorräder sind herzlich willkommen.

Info: Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Str. 10,
6090 Rüsselsheim 5, Telefon 0 61 42-3 23 54

27.9.1987

2. Veteranenfahrt und Ausstellung für Krafträ-
der bis Baujahr 1970, sowie **1. Sternfahrt** und
Ausstellung für Pkw bis Baujahr 1965; mit
Platzkonzert im Kurpark, gutem Essen und
Trinken und Erfahrungsaustausch.

Info: Motorrad- und Veteranenclub Wissertal,
Uli Maaß, Pfaffrather Straße 16,
5248 Wissen, Telefon 02742-26 57

2.-3.10.1987

Tromm-Treffen

Info: Siegfried Starke, Lindenfelsenweg 4
6149 Fürth-Ellenbach, Telefon 0 62 53-43 69

2.-4.10.1987

Herbsttreffen in Sorico am Comer See

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12,
6204 Taunusstein 4

2.-4.10.1987

BVDM-Gespannfahrerlehrgang für Anfänger
in Dabringhausen

Info: Heinz Wieland, Büchemerstraße 14,
5060 Bergisch-Gladbach 1

9.-11.10.1987

Enduro-Zeit; geführtes Endurowandern durch
die Schwäbische Alb und den Schwarzwald.

Info: Manfred Sailer, Jugendherberge Tübingen,
Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen,
Telefon 0 70 71-2 30 02

10.10.1987

Jahreshauptversammlung im Olympia-
zentrum Kiel

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

Birger Vormann, Königsberger Straße 87
2300 Altenholz-Stift, Telefon 04 31-32 15 53

16.-18.10.1987

3. Herbsttreffen der „Interessengemeinschaft
Europäischer Motorräder Wöbbel e.V. im
BVDM“, die Teilnehmer der letzten Jahre erhalten
selbstverständlich eine persönliche Einla-
dung.

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstraße 25,
4938 Schieder-Schwalenberg,
Tel. 0 52 33- 57 95

26.-31.10.1987

Erlebnis- und Abenteuerfahrt für 80er-Fahre-
rinnen und Fahrer in der Jugendherberge
Morsbach.

Info: Jugendherberge Morsbach, Obere
Kirchstraße 21, 5222 Morsbach/Sieg

31.10.-1.11.1987

Herbe-Enduro-Rucksack-Wander-Tour,
geführte Touren durch die Schwäbische Alb
und den Schwarzwald, Voraussetzungen: En-
duro mit mind. 17 PS und 185,- DM Teilnehmer-
beitrag.

Info: Manfred Sailer, Jugendherberge Tübingen,
Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen,
Telefon 0 70 71-2 30 02

Verkaufe: **NSU Quick**, Bj. 1950, 98 ccm, 2,2 PS, gepflegter Originalzustand, VB 2 500,— DM

Info: Skrotzki, Telefon 0 21 29 - 67 15

Suche: für Seitenwagen **Steib S 250** ein **Allwetterverdeck**, sowie Ersatzteile für **Triumph Boss**.

Info: Jürgen Lohbeck, Poststraße 77, 5620 Velbert 1, Telefon 0 20 51 - 80 12 24.

Verkaufe: **Moto Guzzi California T 3** in Teilen, u. a. 15-Zoll-Räder, Squire SW mit Anschlüssen, Umbausatz für Convert, Lafranconis (ideal für Gespannbetrieb), Tank, Seitendeckel, Antrieb, Doppelkreuzgelenk, u. v. m.

Info: Hubertus Escher, Disselhook 13, 4170 Lüdinghausen, Telefon 0 25 91 - 71 33

Verkaufe: **2 BMW-Helme** mit Heckhoff-Gegensprechanlage, neuwertig, weiß, Gr. 60/61 und 62/63.

Info: Klaus Ahrens, Am Burgberg 8, 5226 Reichshof, Telefon 0 22 96 - 14 42

Verkaufe: **BMW R 65 -Rahmen** mit Gabel, BMW R 25 -Rahmen, Getriebe, Hinterradübersetzung, BMW-Cockpitverkleidung, Blinker, MZ-Tank, Lenker, Blinker, Schutzbleche vorn und hinten, Vorder- und Hinterrad, Luftfilterkasten (alles TS 250); Rahmen DKW RT 125.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30, 2956 Veenhusen, Telefon 0 49 54 - 28 75, nach 18 Uhr außer an Wochenenden, öfter versuchen.

Verkaufe: **Moto Guzzi 850 T 5-Gespann mit Lefevre-Seitenwagen**, 15"-Lefevre-Verbundgräder, EML-Schwinge, alle Räder mit Konis-Gawa-Tourenvollverkleidung, Becker-Gepäckträger, 210 ltr. Kofferrauminhalt, Brembo-Bremsanlage im Seitenwagen, Radio, Bj. 5/86, 13 500 km, rot mit blauem Dekor, Preis: VB 16 500,— DM.

Info: Rainer Graulich, Telefon 0 66 46 - 12 74 ab 18.30 Uhr

Suche: **Motorradtransportanhänger** für 2 Maschinen.

Info: Udo Ziegler, Gerolsteiner Straße 109, 5000 Köln 41, Telefon 0 22 1 - 44 53 05

Suche: **Sitzbank für Honda VT 500**

Info: Achim Weinkauf, Concordenstraße 9, 4400 Münster-Albachten, Tel. 0 25 36 - 17 26

Verkaufe: **TR 500-Seitenwagen** für Guzzi V 7, 15"-Räder, Bremse, Scheibe, Eigenbau-Kunststoffteile, Rahmen, Preisvorstellung: 2 500,— DM

Info: Friedrich Knoll, Gerader Weg 6, Neulm-Steinheim, Telefon 0 73 08 - 75 71

Verkaufe: Honda CX 500, Bj. 1978, 50 000 km, TÜV neu, Preis VS.

Info: Peter Hamann, Telefon 0 25 1 - 86 16 05

Verkaufe: **Yamaha XS 750**, Bj. 1978, TÜV 89, technisch und optisch einwandfrei, Preis VS.

Info: Heinrich Beckmann, Tel. 0 20 1 - 25 17 44

KLEINANZEIGEN
für BVDM-Mitglieder kostenlos!



DER TIP



Handschuhe, gut und günstig

Sommerhandschuhe sind teuer und nicht immer ihr Geld wert. Wesentlich billiger ist es, mit Schweißhandschuhen für Schutzgasschweißer (mit oder ohne Stulpe zu haben) zu fahren. Die Handschuhe haben ein gutes Griffgefühl, keine störenden Nähte und sind abriebfest. Ein unfreiwilliger Test hat's bewiesen. Zu bekommen u. a. im Fachhandel für Schweißzubehör.

Herbert Johnen

TERMINE/ TREFFEN



Schuberth lädt ein

Treffen für BVDM-Mitglieder am 19.9.1987

Der norddeutsche Helmhersteller Schuberth hegt die feste Absicht, 80 BVDM-Mitgliedern seine Tore zu öffnen. Diese Gruppe wird ein Treffen erleben, daß durch die geplante Werksbesichtigung und Prüfraum- und Windkanalvorführungen eine besondere Note erhält. Für ein gerüttelt Maß an Gemütlichkeit wird der Einlader ebenfalls sorgen.

Als Beginn ist ca. 10.30 Uhr vorgesehen, beendet wird die Veranstaltung am späten Nachmittag.

Die Anmeldungen nimmt entgegen:

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 0 61 28 - 8 61 91

Sollte die Veranstaltung den gewünschten Erfolg zeigen, ist mit Wiederholungen zu rechnen.

Klaus Schumacher
Jörg Riepenhusen

Themenvorschau

mitmachen, mitgewinnen

Für die nächsten beiden Ausgaben der BALLHUPE sind unter anderem folgende Themen vorgesehen:

- Kinder auf Motorrädern;
- Wie mache ich mein Motorrad winterfest?
- Zeltpflege.

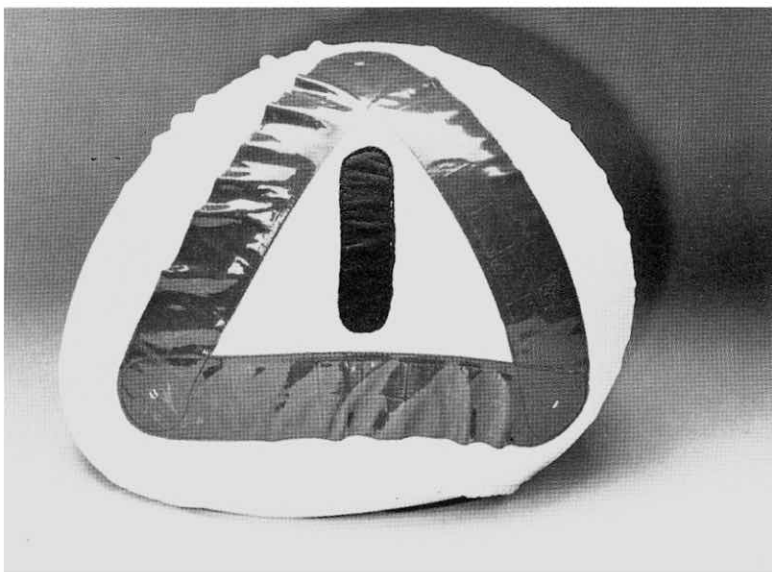
Sicher fällt es Euch jetzt wieder wie Schuppen von den Augen, was Ihr alles zu diesen Themen sagen könnt. Sagt's doch!

Schickt mir Eure Erfahrungen, Ideen und Vorschläge. Daraus bastel ich dann einen Artikel für alle, die noch nicht ganz soviel darüber wissen, aber es schon immer gerne gewußt hätten.

Die Adresse habt Ihr schon gefunden, wenn Ihr die dritte Umschlagseite aufschlagt.

Unter allen Einsendern wird ein Jahresabo der BALLHUPE verlost.

Jörg Riepenhusen



Dieses nützliche Zubehör gibt es für 25,- DM / Stck. incl. Porto, Verpackung und Mehrwertsteuer bei Vorauszahlung mit Scheck bei:

BVDM-Service
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein

SPORT



Deutschlandfahrt 1987

Er-Fahr-ungsbericht

Motiviert durch die Teilnahme an der Deutschlandfahrt 1986 wollte ich auch 1987 wieder dabei sein. Die endgültige Entscheidung pro Deutschlandfahrt fiel, als bekannt wurde, daß die Zeitschrift „Tourenfahrer“ zusammen mit dem BVDM Ausrichter sein würde. So forderte ich frühzeitig die Fahrtunterlagen bei unserem Sportwart Edgar Müller an, um ausreichend Zeit für die Vorbereitung zu haben.

Pünktlich, wie in der Ausschreibung angekündigt, also 14 Tage vor der Veranstaltung, trafen die Unterlagen bei mir ein. Jetzt konnte es losgehen und das Reisefieber packte mich schon, als ich die Karten auf dem Boden ausbreitete und mit Kronkorken und anderen Dingen die Kontrollorte markierte. Nach ca. 3 Tagen war ich überzeugt, die günstigste Strecke gefunden zu haben. Nun galt mein besonderes Interesse der Vorbereitung des Motorrads.

Am Freitagmorgen, dem 1. Mai 1987, 6.30 Uhr MESZ, rappelte der Wecker. Ein Blick aus dem Fenster bedeutete mir, die Regenkombi war angesagt. Na ja, egal dachte ich und machte mich reisefertig, das Motorrad war es eh schon.

Auf dem Weg zum ersten Kontrollort, der Jugendherberge in Dabringhausen, zog das Motorrad eine wunderschöne Gischtfontaine hinter sich her. Dann runter von der Autobahn und ..., nein, das durfte nicht wahr sein, hatte sich doch offensichtlich ein Zylinder samt PS und Drehmoment verabschiedet, ohne daß dieser Lump auf Wiedersehen gesagt hatte. Was tun?

Zunächst einmal spitzte ich doch nach Dabringhausen, zur Nebenkontrolle am Altenberger Dom und dann die 40 km zurück nach Düsseldorf. Dort sollte der Defekt aufgespürt werden.

Mein Freund Norbert freute sich schon, waren doch die Aussichten, mal wieder bis zum Hals

in Öl zu stehen, nicht schlecht. So machten wir uns auf die Suche und fingen fast ganz oben an. Kerzen rausgedreht, prima waren alle noch da. Zündfunke gesucht und auf Anhieb gefunden. Benzinlauf ebenfalls vorhanden. Hmmm??

Dann die Erleuchtung. Hatte ich doch vorher, Yamahas Garantieabteilung sei Dank, einen neuen Tank mit ebensolcher Entlüftung bekommen und montiert. Doch weit gefehlt, die Ursache lag nicht bei der Entlüftung, sondern im Tankrucksack, der den „dichten“ Tankverschluß noch dichter machte und somit bei einer bestimmten Drehzahl (3500-4000 U/min) dem Motorrad den Lebenssaft abdrehete. Also Tankrucksack runter, eingepackt und Start frei zum 2. Anlauf. Hinter Köln verließ ich die Autobahn, um die am Vater Rhein gelegenen Kontrollen anzufahren. Es lief alles wunderbar. Die Landschaften, die ich durchkreuzte, waren Klasse. Die Sonne schien (oh Wunder) und ich fand auch noch alle Kontrollpunkte. Kurzum, nach überstandenen Anfangsschwierigkeiten war ich bester Laune.

Die Nachtpause war laut Streckenplan in Ringgau-Lüderbach bei Jan Gwizdalla und Frau vorgesehen, wo ich gegen 20.30 Uhr eintraf. Der Empfang dort war einfach super. Von hier aus noch einmal meinen herzlichsten Dank an die beiden Gwizdallas, die sich sehr viel Mühe machten, und alle, die dort übernachteten, hervorragend bewirteten.

Am Samstagmorgen um 8.00 Uhr startete ich zur 2. Etappe. Die Fahrt verlief wiederum reibungslos und durch sehr schöne Landstriche.

Um ca. 13.30 Uhr traf ich im Zielort Fritzlar am Edersee ein und gab mein Wertungsheft ab. Beeindruckend war die Disziplin aller Teilnehmer. Ohne großes Aufgebot an Einweisern wurden die Motorräder ordentlich aufgestellt. Es gab kein Gedränge und Geschiebe vor dem Tisch der Endkontrolle. So verlief auch dieser Teil der Fahrt problemlos.

Nachdem ich den Zeltplatz im städtischen Freibad bewundert und dann geduscht hatte, konnte ich viele Freunde begrüßen und wir unterhielten uns über die jeweiligen Erlebnisse der vergangenen Stunden. Am Abend war schon um 20.00 Uhr zur Siegerehrung in die Stadthalle nach Fritzlar geladen. Schon sage

ich deshalb, weil ja ein gewaltiger Berg an Wertheftsheets auszuwerten war. Tatsächlich hatten die Helfer in unermüdlicher Arbeit dieses Arbeitspensum bis dahin erledigt. Das Geheimnis des Erfolges war aber der selbstlose Einsatz des Computers, der in diesem Jahr zum ersten Mal mitmachen durfte.

Ich staunte nicht schlecht, als ich den Saal betrat. Der war nämlich mit schätzungsweise 400 Personen besetzt, wo doch bislang die Deutschlandfahrt (ungerechtfertigterweise) nur maximal 30 bis 40 Teilnehmer hatte locken können. Der Bürgermeister von Fritzlar konnte es sich in seiner Begrüßungsrede nicht verkneifen, auf einen „friedlichen“ Verlauf der Veranstaltung zu hoffen, was von leichten, berechtigten Unmutsäußerungen begleitet wurde.

Wir ließen nach der Ehrung der Gewinner und der Preisverleihung den Abend gemütlich in der Kneipe ausklingen, um uns dann gegen 0.30 Uhr zu verabschieden.

Am Sonntag wurden die Zelte eingepackt und mancher machte sich auf den Weg nach Hause oder ließ sich die Stadt Fritzlar zeigen. Vorher jedoch räumte jeder, wirklich jeder, seinen Müll unaufgefordert weg, so daß im Freibad nichts an unsere Anwesenheit erinnerte.

Zum Schluß möchte ich mich bei all denen bedanken, die durch ihre Mithilfe dazu beitrugen,

mir und sicherlich auch allen übrigen Teilnehmern solch ein schönes Wochenende zu bereiten. Einzig der Mitveranstalter „Tourenfahrer“ hielt sich etwas stark zurück, vielleicht kann die Redaktion sich bei zukünftigen gemeinsamen Aktionen ein wenig mehr engagieren.

Ingo Bläske

Ergebnisliste

Platz	Name	Ort	Motorrad	Punkte
1	P. Laudanski	Dortmund	BMW R 100	3544,91
2	M. Burda	Lage	BMW K 100 RS	3468,01
3	U. Mügge	Langenhagen	Yam. XT 500	3447,40
4	A. Jansen	Eicherscheid	BMW R 75	3416,70
5	D. Raupach	Langenhagen	BMW R 80	3394,65
6	W. Werner	Bad Salzuflen	Honda CB	3387,67
7	H. Wasmund	Lippstadt	BMW R 100 RS	3378,40
8	W. Bienhaus	Biedenkopf	Yam. XJ 900	3360,89
9	H.-J. Rönning	Simmerath	Yamaha TR 1	3351,62
10	J. Prass	Sandhausen	BMW K 100 RS	3348,53
115	I. Bläske	Düsseldorf	Yam. XJ 900 F	1903,44



Anmerkung der Redaktion:

Die komplette Siegerliste können wir Euch leider nicht bieten, denn die würde eine Extraausgabe der BALLHUPE erfordern.



Viele Preise warten auf die Sieger.
Gewonnen haben aber alle durch den Spaß an der Fahrt.

Foto: Horst Orlowski

REISEN



REISEN



„Mammuts on tour...“

Die diesjährige Clubfahrt des MC MAMMUT e.V. führte uns für eine Woche in ein Naturfreundehaus bei Bramsche, Nähe Osnabrück. Mit von der Partie waren zwölf große Mammuts, zwei kleine Mammuts und ein Mammut-Baby. Mit vier Gespannen und drei Solos unternahmen wir, bei anfangs traumhaftem Mopedwetter, Ausflüge in die Umgebung. So zum Beispiel in die Altstadt Osnabrücks, mit ihrem alten Rathaus, dem Dom, den alten Fachwerkhäusern und kleinen Gässchen.

Ein andermal ging es ins Wiehengebirge zu Dinosaurierspuren in Uraltgestein, vorbei an gut erhaltenen und gepflegten Fachwerk- und Klinkerbauernhöfen zum Motorrad- und Kleinwagenmuseum in Bad Iburg und dem Bad Iburger Schloß.

Schöne Kirchen, Klöster, Herrensitze, Schlösser, gepflegte Altstädte und Windmühlen sind hier, im Osnabrücker Umland häufig zu finden. Pferdeliebhaber kommen ebenfalls auf ihre

Kosten. Wer ergründen möchte, wie unsere Vorfahren gelebt haben, der wird im Freilichtmuseum von Cloppenburg gut informiert. Die alten Höfe und Windmühlen sind zu begehen und von uns auch recht intensiv erforscht worden.

Da einige Mammuts früher abreisen mußten, dezimierte sich unsere Gruppe, so daß an einer Ausfahrt ins Münsterland nur eine Handvoll Mammuts teilnehmen konnten. Hierbei kamen wir in den Genuß eines Fremdenführers mit Namen Jörg Riepenhusen. Zusammen mit Frau und zwei Freunden führte er uns auf male- risch schönen Strecken und kurvenreichen Schleichwegen zu drei Wasserschlössern. Diese, von uns ganz stilvoll, in Regenklamotten und mit Schirm und Südwester besichtigt, verstärkten uns in der Erkenntnis, daß es sich in jedem Fall lohnen würde, ein zweites Mal das Münsterland und seine vielen Wasserschlösser anzusteuern.

Irmchen vom MC Mammut Bergisch Gladbach

Auch, wenn manchmal die Straßen nicht von den Wasserburgen zu unterscheiden waren, schön war's.

Foto: Jörg Riepenhusen



Zweitakt-Motorräder

von Pavel Husák

Wegen der Unvorhersehbarkeit von außen einwirkender Einflüsse ist der Trend im allgemeinen, ganz besonders aber auf dem Motorradmarkt, nicht voraussagbar.

Ob Zweitakter, Viertakter, Enduros, Gespanne, Renn-Replicas oder Reisemaschinen in der nächsten Saison „in“ sein werden, weiß niemand. Immer wieder werden von der Industrie und der Presse Marktforschungen betrieben, meistens kommt nichts dabei heraus. Eins ist sicher: der Trend besitzt nur für die Vergangenheit einen Feststellungswert.

So geht es auch dem Vorstellungsschreiben des Motorbuch-Verlages zur Neuauflage des Standardwerkes auf dem Gebiet des Zweitakt-Motorradbaus von Pavel Husák. Es heißt darin: „Sportstarke „Zweitakter“ mit hoher Litterleistung erfreuen sich wieder großer Beliebtheit.“ Und das, wo Yamaha die RD 500 aus dem Programm genommen hat.

Nichtsdestotrotz: Für Zweitakt-Fans ist dieses Buch ein „Muß“. Pavel Husák, Dipl.Ing., seit Jahren der Repräsentant des tschechoslowakischen Moto-Cross-Sports, leitender Ingenieur der JAWA-Werke und ehemaliger Sportfahrer gibt über ein wichtiges Spezialgebiet des Motorradbaus einen umfassenden Überblick.

Aus seinem reichen Erfahrungsschatz steuert der Zweitakt-Spezialist Husák neueste Erkenntnisse bei und zeigt anhand von Beispielen den Entwicklungsweg des Motorrad-Zweitaktlers auf.

In einer Motorradbibliothek darf dieses Buch nicht fehlen.

Erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart, Postfach 13 70 Preis DM 48,-

Sigrid Briel

Mit dem Motorrad auf Entdeckungsreise

Tips für Genießer

Das vorliegende Buch von der BMW Motorrad GmbH & Co. ist in der Tat ein Leckerbissen, ein Blick auf die Autorenliste läßt nichts anderes erwarten.

Faszinierende Fotos (immer in der Sonne!) und eindrucksvolle Routenbeschreibungen verbinden sich mit fundierten kulturellen und kulinarischen Informationen.

Das Nebeneinander von Sahara, Graubünden, Isle of Man und Gavia-Paß lassen Träume erreichbar erscheinen. Planungs- und Ausrüstungshinweise am Ende des Buches verlocken zum sofortigen Aufbruch. Kartenausschnitte im Buchumschlag verdeutlichen das durchdachte Konzept.

Daß man nur mit BMW-Motorrädern und -Ausrüstung unbeschwert ferne Ziele erreichen kann, ist natürlich völlig klar!?!?

Ein Buch für alle, die nicht nur Tourenanregungen suchen, sondern sich auch gerne gedanklich die Erlebniswelt anderer Landschaften erschließen und sich Abenteuerlust vorführen lassen. Auch wenn diese teilweise aus dem Blickwinkel der Werbestrategen beschrieben werden.

140 Seiten, 50 Farbfotos

Preis 9,80 DM

Abmeldefrist

Norbert Wanke

Wenn ein Fahrzeug 12 Monate abgemeldet war, ist bei Wiederezulassung ein neuer Kfz-Brief fällig. Kosten, unabhängig vom TÜV-Vollgutachten, ca. 30,- DM. Man kann jedoch eine Verlängerung um 6 Monate beim zuständigen Straßenverkehrsamt beantragen. Kosten ca. 8,- DM und ein eingespartes Vollgutachten.

Ilka und Dieter Buhl

Ergänzungen und Änderungen zum Clubverzeichnis aus der letzten BALLHUPE

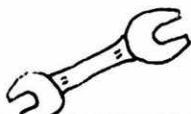
Motorradtourenclub Ölfuss

Peter Kaspar, Blumenstraße 30
8933 Lagerlechfeld, Telefon 082 32 - 711 73

IG Gespannfahrer

Annelie Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4, Telefon 061 28 - 861 91

TECHNIK



Scharfe Sache –

Gewinde schneiden!

Nicht immer haben wir es mit Verschraubungen zu tun, die durch Schraube und Mutter gehalten werden. Oft treffen wir bei einem Motorrad auf Innengewinde und auf Bolzen, die nicht einfach ersetzt werden können. Aluguß reagiert besonders empfindlich auf ein zu hohes Drehmoment beim Festziehen der Schraube und auch auf Verkanten beim Eindrehen. Die Folge ist ein vermurkstes Gewinde!

In manchen Fällen genügt nachschneiden, ggf. vergrößern auf die nächste Gewindeweite. Für einige Einsatzgebiete (z. B. Kerzengewinde) gibt es Einsätze. Muß neu geschnitten werden, gehts wie folgt:

Innengewinde werden mit Gewindebohrern, **Außengewinde** mit Schneideisen geschnitten. Es gibt zwei Arten von Handgewindebohrern, den Einschnittgewindebohrer und den dreiteiligen Satzgewindebohrer. Einschnittgewindebohrer verwendet man nur für Durchgangslöcher, deren Tiefe max. 1,5 x Gewindedurchmesser beträgt. Universeller einsetzbar, aber etwas aufwendiger, ist der Satzgewindebohrer.

Aufbau:

Ein Satz Gewindebohrer besteht aus :

- Vorschneider, erkennbar an einer Ringkerbe am Schaft,
- Mittelschneider, erkennbar an zwei Ringkerben,
- Fertigschneider, der keine Ringkerbe hat.

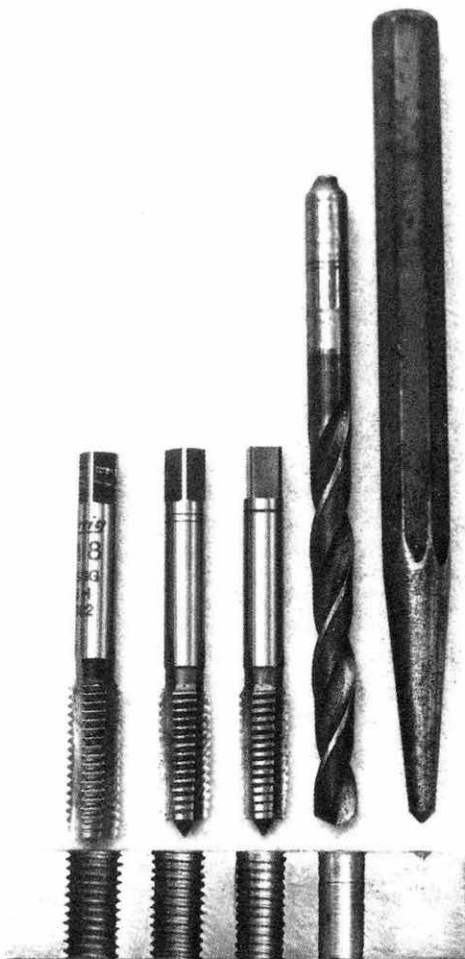
Die Bohrlochdurchmesser für die gängigen Gewindegrößen sind aus der Tabelle ersichtlich.

Die in Klammern stehenden Werte können bei dünnem Material gebohrt werden.

Gewinde	Bohrerdurchmesser (mm)
M 2	1,5
M 3	2,5
M 4	3,3 (3,2)
M 5	4,2
M 6	5,0
M 8	6,8 (6,5)
M 10	8,5
M 12	10,2

Arbeitsgänge beim Schneiden von INNENGEWINDEN

Die einzelnen Arbeitsgänge sind in der Abbildung zu erkennen:



1. Um ein Verlaufen des Bohrers zu vermeiden, Lochmitte ankörnern.
2. Entsprechend der Tabelle ein genügend großes Loch bohren.
3. Spröde Werkstoffe können das Ansetzen des Vorschneiders erschweren.
In diesem Fall die Bohröffnung mit einem Senker am oberen Teil leicht anschneiden.
4. Vorschneider fluchtend zum Bohrloch ansetzen und Gewinde anschneiden.
5. Mit dem Mittelschneider wird die Flanke des Gewindes vertieft.
6. Der Fertigschneider schneidet das endgültige Gewinde.

Beginnt der in dem Halter eingespannte Gewindebohrer schwergängig zu werden, wird er etwas zurückgedreht, damit der Span lösen kann. Also vorwärts, kurz zurück, weiter vorwärts. Als Schmiermittel gibt es spezielle Emulsionen, wir helfen uns mit einfachem Motoröl. Aluminium und Gußeisen, wie auch Kunststoff, schneidet man trocken.

Nach Beendigung des Schneidvorganges das Gewinde von Spänen säubern. Besonders bei Sacklöchern, also bei Bohrlöchern, die nicht durch das gesamte Werkstück gehen, auf das Aufsetzen des Gewindebohrers achten!

Achtung! Sacklöcher ca. 1/4 tiefer bohren als Gewindetiefe!

Bei sehr weichen Materialien wie z. B. Kunststoffen kann gleich mit dem Fertigschneider begonnen werden.

Arbeitsgänge beim Schneiden von AUSSENGEWINDEN

Außengewinde schneidet man mit Schneideisen, die in einen speziellen Halter geschraubt werden.

Einige Schneideisen haben nur einseitig eine Phase, das heißt der Durchmesser ist dort etwas größer. Dies ist die Unterseite, die das Anschneiden des Werkstücks erleichtert.

Der zu schneidende Bolzen sollte bis auf Gewindekernndurchmesser angefast (angeschrägt) werden.

Auch hier ist das Schneideisen nach einigen Umdrehungen immer etwas zurückgedreht. Probleme dürfte es hierbei eigentlich nicht geben. Weil es so schön ist, geht es für Puristen auch zölig. Die Lady wirds danken.

Norbert Wanke



Alles über Bremsflüssigkeit

Bremsflüssigkeit ist kein Mineralölprodukt, sondern ein Gemisch aus synthetisch erzeugten Chemikalien. Stoffe aus der Gruppe Polyglykoläther und Polyglykole sind die Hauptbestandteile. Leider ist dieses Gemisch hygroskopisch, d. h. es ist fähig, aus der Luft Feuchtigkeit aufzunehmen. Es enthält nur frisch aus der Herstellung keine Feuchtigkeit. Dementsprechend spät fängt es im jungfräulichen Stadium an zu kochen. Bei Spitzenqualitäten liegt der Siedepunkt dann zwischen 260 und 290°C. Doch der Wert sinkt in zunehmendem Maße, wie Wasser aufgenommen wird. Nach einem Jahr kann der Wassergehalt schon bis zu 3,5% betragen. Je mehr Wasser aufgenommen wurde, desto niedriger der Siedepunkt, desto eher besteht die Gefahr, daß die Flüssigkeit unter Hitzeeinwirkung (lange Bremsphasen) zum Kochen gebracht wird. Das Wasser verdampft, es bilden sich gefährliche Dampfblasen. In diesem Moment läßt die Bremswirkung drastisch nach, bzw. kann gänzlich aufgehoben werden ... Mit Wasser gesättigte Bremsflüssigkeit kocht bereits bei 140-180°C. Das sind Temperaturen, die von einer heißlaufenden Scheibe schon nach wenigen Sekunden erreicht werden können.

Dagegen hilft nur eins – regelmäßig wechseln, am besten zu jedem SAISONSTART!

Der Austausch sollte auch dann vorgenommen werden, wenn dies der Kfz-Hersteller nicht ausdrücklich in der Wartungsanleitung vorschreibt. Mit Motorrädern, die lange „auf Halde“ gestanden haben (Auslaufmodelle/Ladenhüter), sollte erst nach einer Inspektion mit Bremsflüssigkeitswechsel gefahren werden.

TECHNIK



Die Bremsflüssigkeiten werden einer Prüfung unterzogen und entsprechend nach Abnahme den internationalen Normen: SAE J 1703, DOT 3, DOT 4 und DOT 5 zugeteilt. Die DOT-Klasse nach dem US-amerikanischen Department of Transportation, ist am meisten verbreitet.

Die Unterschiede liegen im einzelnen wie folgt: SAE J 1703 und DOT 3 sind preisgünstige Basispezifikationen. Die Siedetemperatur in wasserfreiem Zustand muß mindestens 205°C, die Naßsiedetemperatur (mit Wasser gesättigt) darf nicht unter 140°C betragen. Bei SAE J 1703 ist die Farbe nicht vorgeschrieben, während DOT 3 farblos oder bernsteinfarben sein muß.

DOT 4 ist praktisch die Luxusversion von DOT 3. Sie altert nicht so schnell, denn sie enthält zusätzlich zu den Glykolverbindungen Ester aus Borsäure. Ester reagiert chemisch mit Wasser und verhindert so, daß die Siedetemperatur allzu stark absinkt. Die wasserfreie Siedetemperatur liegt bei 230°C, die Naßsiedetemperatur bei 155°C.

SAE J 1703, DOT 3 und DOT 4 sind untereinander mischbar.

Dies müssen Bremsflüssigkeiten zur Abnahme bestehen:

- Sie dürfen sich fast gar nicht komprimieren lassen, da sie vom Bremshebel und Hauptbremszylinder aus einem möglichst starken hydraulischen Druck auf die Radbremszylinder und Bremsbeläge übertragen sollen.
- Die Schmiereigenschaften müssen über den gesamten Druck- und Temperaturbereich erhalten bleiben.
- Sie dürfen die im Bremszylinderbau verwendeten Metalle, Kunststoffe und Gummiteile nicht zersetzen. Bestimmte Zusätze (Inhibitoren) verhindern dies.
- Sie müssen unempfindlich gegenüber chemischen Einflüssen sein. Vor allem dürfen sie nicht mit Luftsauerstoff oxidieren.

Wartung/Wechsel der Bremsflüssigkeit

Sofern der Arbeitsgang nicht im Fahrerhandbuch/Reparaturanleitung beschrieben ist, kann man auch wie folgt vorgehen: Nachgefüllt werden muß immer, wenn der Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter unter die Minimummarke sinkt. Bei regelmäßigem Wechsel kommt dies nach unseren Erfahrungen nicht vor. Sollte jedoch ein starker Flüssigkeitsverlust auftreten, kann dies auch an undichten Stellen im System liegen (undichte Manschetten/Schläuche usw.). Hier empfehlen wir den Gang in die Werkstatt, da bei falscher Handhabung sich Fehler einschleichen können, die einen Totalausfall im Betrieb zur Folge haben können.

Auch muß das nachfolgend beschriebene Entlüften äußerst sorgfältig durchgeführt werden. Wer sich dies nicht zutraut, fährt am besten in eine Werkstatt. Dort sollte man jedoch genaue Angaben, z.B. ausschließlich Bremsflüssigkeitswechsel – bei unerwarteten Defekten telefonische Rücksprache, gemacht werden, um unnötige Kosten durch Mehrarbeit zu verhindern.

Bevor man den Deckel zum Nachfüllen öffnet, muß die Umgebung gründlich gesäubert werden, um zu verhindern, daß Schmutzpartikel ins System gelangen. Diese können die feinen Bohrungen zusetzen und die Funktionssicherheit gefährden. Beim Nachfüllen sollte man Tank und Umgebung vollständig abdecken. Bremsflüssigkeit zersetzt in Windeseile jeden Lack. Sollte trotzdem mal was draufgekommen sein, sofort mit klarem Wasser gründlich nachspülen. Deckel und Gummidichtung sind vor dem Zusammenbau natürlich gründlich zu reinigen. Die Gummidichtung sollte bei kleinsten Fehlern oder Verschleißerscheinungen ausgewechselt werden (Bremsflüssigkeit ist, wie vorher schon erwähnt, hygroskopisch). Mineralöle dürfen übrigens niemals auch nur in Spuren ins System gelangen, da dadurch ein Totalausfall vorprogrammiert ist. Grund: Mineralöle lassen Gummiteile (Manschetten/Schläuche) aufquellen bis hin zur Zersetzung ... Hier ist nur ein kompletter Austausch der Gummiteile in der Werkstatt zu empfehlen ... – ein teurer Spaß, deshalb äußerste Sorgfalt bei Arbeiten am Bremssystem!!!

Entlüften:

Maschine aufbocken, Nachfüllbehälter öffnen, Behälter bis zum Rand mit Bremsflüssigkeit SAE oder DOT auffüllen. Anschließend Gummikappe vom Entlüfterventil am Radbremszylinder abnehmen und durch einen durchsichtigen, stramm sitzenden Plastikschlauch über das Ventilende schieben. Genügend Bremsflüssigkeit in ein **sauberes Glas** füllen und das andere Schlauchende in die Flüssigkeit tauchen. Entlüftungsventil mit Gabelschlüssel lösen und Bremshebel, bzw. Pedal bis ca. 2 cm vor Anschlag ziehen. Ein Distanzstück am Gasgriff z.B. verhindert ein Überziehen. Über den Schlauch entweichen dabei Luftblasen. Vorm Loslassen des Hebels bzw. Pedals Ventil schließen. Solange wiederholen, bis sich keine Luftblasen mehr zeigen. Dabei darauf achten, daß der Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter nicht unter die Minimummarke fällt, nachfüllen, ansonsten wird Luft angesaugt und die Anlage muß vollständig neu entlüftet werden. Nach Entlüften kontrollieren, ob die Bremse funktioniert: Mehrmaliges Betätigen der Bremse, sie muß sofort ansprechen und der harte Druckpunkt muß erhalten bleiben. Bei Doppelscheibenbremsanlagen muß jede Bremse einzeln entlüftet werden.

Ilka und Dieter Buhl

Anmerkung:

Ein Beispiel für die Entsorgung der Bremsflüssigkeit: Das Stadtreinigungsamt der Stadt Münster verlangt, daß die Bremsflüssigkeit in fest verschlossenen Dosen angeliefert wird. Auf den Kopf gestellt darf nichts aus der Dose herausfließen. Es müssen keine Originalgebinde sein. Bei anderen Behältern ist aber eine Beschriftung erforderlich.

Auf gar keinen Fall gehört Bremsflüssigkeit ins Altöl!!

So wie Münster werden auch andere Städte verfahren. Erkundigt Euch bei Euren Gemeindeverwaltungen, wie dort vorgegangen wird, und wo Ihr das Zeug loswerdet.

Jörg Riepenhusen

Höhersetzen der RT-Scheibe

Die BMW K100 RT ist zweifellos das Nonplusultra unter den Tourern. Leider ist vielen Fahrern, die größer als 175 cm sind, die Scheibe etwas zu tief.

Bei meiner Körpergröße von 178 cm fehlen ca. 1,5 cm, um den Orkan günstiger über den Helm zu leiten. Schicksal?

Mit wenigen Handgriffen läßt sich die Scheibe doch steiler stellen!! Alle Schrauben lockern, die beiden obersten ganz entfernen. Hier wird ein Distanzstück, z.B. ein Gummistopfen (Kabeldurchführung) bei der Montage zwischen Scheibe und Verkleidung geschoben.

Alle Schrauben gefühlvoll anziehen, an der Scheibenunterkante kreuzweise beginnen!

Bei der ersten Probefahrt wird ein lang anhaltendes „Jaaah!“ das Visier beschlagen lassen. Es kommt Freude auf.

Das auditive Immissionspräservativ – sprich Ohropax – kann jetzt ausschließlich in der Disco benutzt werden.

Ka Erteh

Anmerkung:

Solche Umbauten lassen in diesem unserem Lande ja immer gleich den Gedanken an den TÜV in unseren Köpfen wachwerden. Darum erkundigte sich Günter Heumann bei der BMW AG München (Herr Damm, Telefon 089 - 149041) welche Folgen der Umbau hätte. Herr Damm äußerte, daß die ABE in jedem Fall erlöschen würde. In puncto des Versicherungsschutzes käme es jedoch bei einem eventuellen Unfall auf die Ursächlichkeit des Umbaus an. Bei der Polizei würden solche Umbauten auch vorgenommen, da dort aber etwas andere Vorschriften gälten, wäre es nicht sinnvoll, einen Vergleich zu ziehen. Eine Freigabe scheitert am „DIN-Menschen“, der einen bestimmten Punkt auf der Fahrbahn noch erkennen können muß. Tests hätten aber ergeben, daß eine Beeinträchtigung des Fahrverhaltens durch das Anstellen der Scheibe nicht zu befürchten sei, was sich im Umkehrschluß wieder auf die Ursächlichkeit des Umbaus an einem Unfall positiv auswirkt. Wer ganz sicher gehen will kann unter der Bestellnummer 46 632 303 608 eine höhere Scheibe für die K100 RT bei BMW beziehen.

Jörg Riepenhusen

Zur Überlegung: Partner?

Nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung der Klasse 1 sagte mein damaliger Fahrprüfer folgende Worte zu mir, die ich bisher immer beherzigt habe:

„So, mein Junge; jetzt darfst Du Motorräder fahren. Bedenke aber vorher folgendes: Als Motorradfahrer bist immer alleine auf Dich gestellt, keiner kann Dir helfen. Dies gilt insbesondere dann, wenn irgendwo andere (zum Beispiel Autofahrer) zu sehen oder zu ahnen sind. Autofahrer sind Deine Feinde. Nicht, weil sie Dir Böses wollen oder Dir Deine Beweglichkeit im dichten Straßenverkehr neiden, sondern weil sie Dich übersehen oder unterschätzen. Frag mal Deinen Vater wie das war, als er im Krieg von allen Seiten beschossen wurde! Im Ernst: Nur die totale Rundumsicht kann Dich vor einem Unfall schützen!“

Das war 1971. Bis heute habe ich mehrere Hunderttausend Kilometer mit den verschiedensten Motorrädern zurückgelegt, u.a. über 200.000 auf Gespannen, und ich kann von mir behaupten, daß ich in all dieser Zeit nur einmal eine (leichte) Feindberührung hatte.

Vielleicht gilt der Satz des Harry W. auch heute noch, der mir (auch 1971) erklärte:

„Einen guten Motorradfahrer erkennt man nicht daran, wie gut er schwierige Situationen meistert, sondern daran, daß er erst gar nicht in diese Situationen kommt!“

Daß die Rede des Fahrprüfers von 1971 heute noch Gültigkeit hat, wurde erst am 31. Mai dieses Jahres wieder einmal unter (traurigen) Beweis gestellt: Alfred Petsch, vielen unter uns als versierter Gespannfahrer bekannt, befuhr auf der Rückfahrt vom DongHai-Treffen die BAB Frankfurt-Kassel. Regnerisches Wetter. Er beobachtet seit längerer Zeit im Rückspiegel einen Kleinwagen französischer Herkunft. In Höhe des Gambacher Kreuzes überholt der Kleinwagen das Ish-Gespann. Als der Pkw auf gleicher Höhe mit dem Motorrad ist, zieht der Fahrer(in?) nach rechts und drückt den Alfred mittels Blech auf Ellenbogen immer weiter nach rechts, schließlich ins grüne Aus, welches hier Gott sei Dank nicht durch eine Leitplanke gesichert ist. Außer einem mittleren Nervenschock und einem blauen Fleck am Ellenbogen ist dem Alfred und seiner Maschine nichts passiert... Warum?

Karl-Heinz Preß

3. DongHai und Xingfu-Treffen

Vor fünf Jahren bestaunten die Rüsselsheimer Motorradfreaks noch den Magister Michael Flörsheimer, der mit einem sehr exotischen Gespann durch die Straßen tuckerte. Anstelle eines bekannten Firmenemblems markierten zwei chinesische Schriftzeichen den Tank des Motorrades: DongHai-Motorräder kommen aus dem Reich der Mitte. Die Flörsheimers übernahmen den Alleinimport für Westeuropa. Nunmehr zum dritten Mal waren Kunden, Freunde und Interessierte zum DongHai-Treffen auf das Firmengelände eingeladen, wo denn auch ein „ordentliches“ Motorradtreffen mit allem drum und dran (Lagerfeuer, Grillwurst, Grillsteaks usw.) stattfand. Es kamen zwar nicht alle 46 DongHai-Fahrer aus Westeuropa, jedoch waren zeitweise über 70 Gäste anwesend. Daß DongHai-Fahrer (manchmal) auch andere Fahrzeuge benutzen, demonstrierte ein Teilnehmer ganz resolut, der, offensichtlich wegen des am gleichen Tag abgehaltenen Gespannfahrerlehrganges in Königstädten keine Lust mehr zum Motorradfahren hatte und deshalb mit dem Fahrrad anreiste...

Karl-Heinz Preß

Fotowettbewerb

Gesucht werden gute S/W-Fotos von Motorradveranstaltungen aller Art. Besonders von Spaß, Spiel und Gaudi!

Aber auch von ungewöhnlichen und nicht alltäglichen Aktionen.

Die Fotos müssen nicht neu sein, aber originell und technisch gut. (So wie die Titelbilder der letzten Ausgaben der Ballhupe).

Als Belehrung winken Sachpreise.

Die Einsender gestatten dem BVDM Verwendung der Fotos für Eigendarstellung und Information. Wenn wir für die Verwendung ein Honorar erhalten, wird es an den Einsender weitergegeben.

Auch Dias sind willkommen, können aber wegen der begrenzten Verwendungsmöglichkeit nur in besonderen Fällen prämiert werden. Zum Beispiel, wenn wir es an die Presse weitergeben können.

Dieser Fotowettbewerb ist zeitlich nicht befristet. Fotos, die für die genannten Zwecke nicht geeignet erscheinen, werden kostenfrei zurückgesandt.

Die Preisverleihungen werden jeweils dann vorgenommen, wenn eine entsprechende Zahl Fotos eingegangen sind.

Ja, und noch was - die Fotos sollen an die BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein geschickt werden.

Klaus Schumacher

Die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM

Aufgaben und Ziele

Erste und wichtigste Aufgabe der IGG ist es, für das Gespannfahren und den Spaß den es macht zu werben - und dafür zu sorgen, daß den Einsteigern der Spaß lange erhalten bleibt.

Was können wir dazu tun? Wir können als Gemeinschaft und als Einzelne darüber informieren, daß man mit dem Führerschein 1 zwar ein Gespann fahren darf - es aber nicht kann, ja viele nicht mal wissen, daß sie es nicht können und wo die Gefahren und Probleme liegen.

Wir können als IGG unser Wissen und unsere Erfahrung zusammentragen und daraus Informationsmaterial schaffen, wir können als Einzelne Patenschaften für Einsteiger übernehmen und die IGG kann diese Patenschaften vermitteln und Lernhilfen zur Verfügung stellen.

Warum das alles? Die Leute werden auch ohne uns Gespannfahren, aber auch mehr Unfälle bauen und damit irgendwann die Schmerzgrenze bei Versicherungen und Behörden erreichen. Auch wir werden unter den Folgen der dann zu erwartenden „Gegenmaßnahmen“ zu leiden haben und für viele von uns wird das Gespannfahren unmöglich werden. Natürlich soll auch der gemeinsame Spaß bei Treffen und Veranstaltungen, der Erfahrungsaustausch und die Hilfe untereinander gepflegt und gefördert werden.

Das ist auch Deine Meinung? Dann werde Mitglied in der IGG.

1. Vorsitzender:
Karl-Heinz Press, Adam-Voßhag-Str. 10, 6090 Rüsselsheim 5
Zweiter Vorsitzender:
Edmund Peikert, Am Buchenhofen 105, 5600 Wuppertal 11
Schriftführerin: Annelie Schumacher
Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein, Tel. 06128 - 86191

Das Le-tzte N-ues aus der Rechtssprechung

Aus einem Urteil des Amtsgerichtes München (Az. AG München 28 C 954/86):

„Ebenso wie Buffalo Bill und Zorro bei ihren Kämpfen im Wilden Westen nach Verwundungen gestärkt hervorgingen und die verheilten Wunden stolzerhobenen Hauptes zum Zeichen ihrer Heldentaten trugen, vermag eine beschädigte Motorradlederhose das Ansehen ihres Trägers im Kreise seiner sportkameraden zu erhöhen, da sie doch Zeugnis ablegt von seiner mutigen Fahrweise und den überstandenen Gefahren. Eine abgewetzte Motorradlederhose hat daher, wenn überhaupt eine Wertveränderung eintritt, allenfalls einen ideell höheren Wert als eine neuwertige. Es wäre daher sogar zu überlegen, ob der Kläger sich nicht einen Wertausgleich anrechnen lassen müßte“. Zitat Ende. So verkündete der Amtsrichter Paul am 17. 3. 1987. Anlaß des Urteiles war die Schadensersatzforderung eines Motorradfahrers gegen einen Autofahrer. Die Rechtslage zur Entstehung des Unfalles war klar für den Motorradfahrer.

Jetzt überlegt Euch einmal, dieses Urteil könnte Rechtsgeschichte machen. Die Haftpflichtversicherer würden jubeln. Jeder zerkratschte Kotflügel wäre fürderhin als Wahrzeichen der eigenen Fahrkunst eine Zier für das Auto und kein zu regulierender Schaden, was könnten die Prämien herabgesetzt werden.

Oder wollte der Richter nur einen Witz machen, dann bitte schön aber demnächst einen besseren. Nachdenklich stimmt mich dabei aber, daß der Motorradfahrer seine Hose nicht ersetzt bekam. War's am Ende doch kein Witz???

Leider reichte die verbleibende Zeit bis zum Erscheinen dieser Ausgabe der BALLHUPE nicht mehr aus, um die Stellungnahme des Richters einzuholen. Ich werde dieses nachholen. Mal sehen, was dabei herauskommt.

Jörg Riepenhusen

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
6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191 0

Geschäftsstelle:

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Schriftwechsel
Stempel und Versicherungsfragen
und alles, was sonst noch anfällt und nicht
in den 3 anderen Rubriken steht

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 712297

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

Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 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:
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße
4232 Xanten
Telefon 02801 - 2295

Druck: trost-druck xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

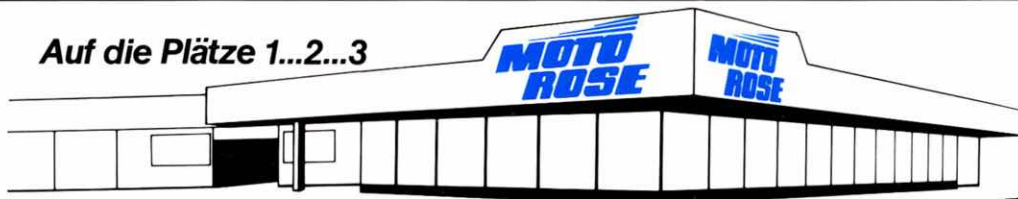
**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**

Namentlich benannte Artikel geben nicht unbedingt die Meinung
der Redaktion wieder.

Mitarbeiter in Heft 3/87:

Sigrid Briel
Henning Knudsen
Klaus Schumacher
Peter J. Großheimann
Bernd Karrasch
Peter Kilian
Helmut Pfeiffer
Petra Versin-Johnen
Ilka Buhl
Dieter Buhl
Günter Heumann
Herbert Johnen
Ingo Bläske
Horst Orlowski
Irmgard End-Sassenhagen
Norbert Wanke
Karl-Heinz Preß
Margot Wittke
Günter Gilz
Heinz Sauerland
Jörg Riepenhusen

Auf die Plätze 1...2...3



Wer bietet mehr?

1.600 qm Motorrad total...

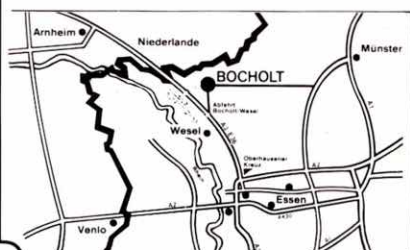
SAISON - AUS ...

HONDA

1x CB 250 RS, 26 PS	2.998,- DM
CB 450 S, 44 PS	5.198,- DM
XBR 500 F, 44 PS	4.998,- DM
CBR 600, 50/85 PS	8.498,- DM
CBR 1000, schwarz/rot, weiß/rot, anthrazit	11.498,- DM
XL 600 R, 27/44 PS	*5.498,- DM
XL 600 RM, 27/44 PS	*5.998,- DM
VT 500 Chop., 27/50 PS	*6.198,- DM
1x CBX 750, schwarz	7.998,- DM
1x VF 1000 F2, rot	10.998,- DM

YAMAHA

XT 350, 17/27 PS	4.999,- DM
RD 350 F (85), 27/50 PS	*5.999,- DM
SR 500, 87	4.599,- DM
XJ 600, 50/73 PS	6.699,- DM
XJ 900 F	9.399,- DM
FJ 1200, blau u. weiß	11.999,- DM
XT 500, 87	4.999,- DM
XT 600, 87	6.199,- DM
FZ 750, 87	10.999,- DM
FZR 1000	12.999,- DM



solange Vorrat reicht

* Fahrzeug mit Tageszulassung.
Eintausch / Finanzierung möglich.

OFFNUNGSZEITEN:

Montag — Freitag: 8.00 — 12.30 Uhr und 14.00 — 18.00 Uhr
Samstag: 8.00 — 13.00 Uhr, jeden 1. Samstag im Monat:
8.00 — 17.00 Uhr Auch Versand möglich (Telefon-Info)

**Alle Maschinen mit
Original-Werksgarantie!**

**MOTO
ROSE**

Dingdener Str. 60
4290 Bocholt
Telefon 02871 / 6047

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

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

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender