

BALLHUPE F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 4/1989



AKTUELL:
**Überraschungen bei
der Vorstandswahl**

TEST:
**Honda NX 650
Dominator**

Und er sprach Es werde Licht!



Henning Knudsen

Erst vor kurzem ist bei uns in der Bundesrepublik die Lichtpflicht für Motorräder eingeführt worden, um eine bessere Erkennbarkeit der Zweiräder gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu erreichen. Das Licht als Signal für den Autofahrer: Was da mit Licht ankommt ist ein Motorrad = besondere Aufmerksamkeit geboten!

Seit einigen Wochen geistert nun in der Öffentlichkeit die Forderung herum, alle sollten doch mit Licht fahren, damit jeder jeden besser sieht. Angeblich belegen Untersuchungen aus Schweden und den USA einen Rückgang der Unfallzahlen, wenn Autos ständig mit Licht fahren.

Ganz abgesehen davon, daß diese Unfallrückgänge nicht allzu berauschend sind und außerdem aus einer Zeit stammen, als auch bei uns die Unfallzahlen spürbar zurückgingen – ohne Lichtpflicht –, so gibt es doch eine Reihe von Bedenken.

Werden wir noch als gefährdete Zweiradfahrer wahrgenommen, wenn überall Licht ist? Wieviel Positives gewinnen „die Anderen“ gegenüber dem Negativen für uns? Sind die Verhältnisse aus anderen Ländern ohne weiteres auf Deutschland übertragbar: Dämmerlicht – Straßenzustand – Verkehrsmoral – Ausbildungsstand?

Wir sind nicht gegen mehr Sicherheit – auch nicht, wenn es mit mehr Licht zu erreichen ist. Aber schreibt die StVO nicht schon vor, wann man Licht einschalten muß; nicht um zu sehen, sondern um gesehen zu werden?

Warum kaufen die Leute Autos in dunklen oder Metallicfarben, die vor fast jedem Hintergrund verschwinden? Und was ist mit der immer weiter um sich greifenden Unsitte, die Sicht durch Seiten- und Heckfenster mit mehr oder weniger dauerhaften Folien oder Jalousien zu verdecken?

Was ist mit dem vielbeschworenen Verantwortungsbewußtsein der sogenannten freien Bürger? Muß schon wieder ein neues Gesetz her, um diese Bürger in neue Schranken zu weisen?

Genügt es schon, Verordnungen zu erlassen, von denen man nicht mit hundertprozentiger Sicherheit weiß, ob sie nützen, aber zumindest glaubt zu meinen, daß sie nicht schaden? Oder ist es nicht doch unser Schaden?

Die Schweden haben schon gemerkt, wohin das führt. Dort fangen die Motorräder jetzt an, mit drei Lichtern in Dreiecksformation herumzufahren, damit sie wieder als Motorräder erkannt werden. Ich meine, damit macht man den Bock zum Gärtner und leistet so der Verkehrssicherheit keinen Dienst.

Henning Knudsen

Aktuell

	Seite
Meldungen in Kürze	4
Jahreshauptversammlung 1989.....	5
Einladung der JHV 1990.	6
Schlußpunkt zur Spendenaktion	6

Zeitgeschehen

Aktionen des MC Mammut	7
Veteranendiebstahl	7

Ratgeber

Test Honda NX 650 Dominator.	8
Katalysatoren an Motorrädern	10
Test Honda NTV 650 Revere.	14
Pflege und Wartung von Bremsen	15
Kinder auf Motorrädern, Teil 2	16
Test Helmsprechanlagen	17

Termine.	11
---------------------------	----

Leserbriefe	12
------------------------------	----

Kleinanzeigen	13
--------------------------------	----

Panoptikum	13
-----------------------------	----

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle
Zentrale Adresse für alle Fragen:
René Kegelmann, Dorfstr. 28, 5970 Plettenberg, Telefon 02391- 10657

BVDM — Versicherungsservice
Für alle Versicherungsfragen
Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bitburg, Tel. 06561-12362 oder 12852

BVDM — Service Verkäufe aller Art
Winfried Schachtschneider, Via Salza Irpina 20, 4236 Hamminkeln, Telefon 02852-3699

Mitgliederverwaltung, Beiträge, Vorstandsdaten, Clubwechsel
Margot Wittke, Aldekerker Str. 14a, 4150 Krefeld 1, Telefon: 02151-712297, Sparkasse Krefeld (BLZ 32050000), Konto 94000262

Sport, Touristik, Wettbewerbe
Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15, Telefon: 02945-5150

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Bodelschwinghstraße 17b, 4400 Münster — Hilstrup, Telefon: 02501-13322 oder 24877 (Ansagedienst)

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen

Redakteure: Peter J. Großheimann, Günter Heumann

Autoren in Heft 4/89: Henning Knudsen, Renaud Rahier, Hubert Finkeldey, Rainer Keienburg, René Kegelmann, Harald Platz

Anzeigen: Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Str. 23, 4320 Hattingen 13, Tel. 02324-32274

Grundlayout: Michael Hagemann, Bonn

Druck: trost-druck, Xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe, Belegexemplar erbeten.

Titelbild:

Herbstruhe, Winfried Brüggemann

Die nächste BALLHUPE erscheint am 10. Februar 1990. Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist der 4. Januar 1990.

Aktionsbüro gegen Streckensperrungen

Die drei größten Motorradverbände Biker Union, Kühle Wampe und BVDM haben ein gemeinsames Aktionsbüro gegen Streckensperrungen gegründet. Dort werden Aktionen koordiniert und Veranstaltungen geplant. Das Büro will sich aus dem Verkauf von Aufhängern finanzieren. Der rot-weiße Aufhänger wird 10,- DM kosten, wovon 5,- DM der Finanzierung zugute kommen. Er ist ab Weihnachten lieferbar. Bestellungen mit Scheck, deutlicher Absenderabschrift, gewünschter Menge und dem Vermerk „Zur Unterstützung des Aktionsbüros gegen Streckensperrungen“ bitte an BVDM, Postfach 480138, 4400 Münster.

Schreibtischtäter

Selbst einem 58jährigen Schirrmeister bei der Polizei kann noch der Schreck in die Glieder fahren. Ferdinand „Ben“ Lafert staunte nicht schlecht, als er an einem Montagmorgen ein Dienstmotorrad der Bonner Polizei auf seinem Schreibtisch vorfand.

Vorausgegangen war die Schadensmeldung des Eskortenfahrers Hermann Zimmermann, nach dem Besuch des finnischen Staatspräsidenten. Lapidar hatte „Ben“ Laffert dem Kollegen erklärt, er solle „den Kram auf seinen Schreibtisch legen“. Damit waren aber nur die Papiere, Schlüssel und der Schadensbericht gemeint.

Zimmermann und einige Kollegen nahmen ihren Technik-Chef beim Wort. Die Polizeiführung sah es dann auch so an, wie es gemeint war, als einen Witz.

Keine Vorführung bei Wiederzulassen

In Hessen gilt seit langem die Regel, daß Motorräder beim Wiederzulassen im Frühjahr vorgeführt werden müssen. Der Main-Kinzig-Kreis hat auf Antrag der CDU-Fraktion einstimmig beschlossen, auf diese Vorführungspflicht zu verzichten. Dadurch nutzt der Kreis sein Ermessen, das ihm durch einen entsprechenden Erlaß des Landes Hessen gegeben ist, aus, um die Zulassungserleichterungen für Motorradfahrer wieder herzustellen.

Motorradverbände kooperieren

Am 1. September trafen sich Vertreter der Motorradverbände zu einem Rundtischgespräch in der Redaktion MOTORRAD. Um eine weitere Aufspaltung der Kräfte zu verhindern, sollen künftig zu Saisonbeginn gemeinsame Gespräche stattfinden, bei denen geklärt wird, wer was macht.

Martin Wimmer im BVDM

Der Motorradrennfahrer Martin Wimmer ist Mitglied im BVDM. Seine Beitrittserklärung gab er ab, als er bei einer von der Fa. Hein Gericke und dem BVDM organisierten Aktion Protektoren an Lei(d)tplankenträgern anbrachte.

Neue Bestimmungen für Leitplanken

Der Bundesverkehrsminister veröffentlichte im Juni die neuen „Richtlinien für passive Schutzvorrichtungen an Straßen“. Zwei Passagen sind für Motorradfahrer dabei von besonderer Bedeutung: Ziffer 3.2: „... Sigma 100-Posten bieten Vorteile hinsichtlich der passiven Sicherheit für Zweiradfahrer; sie kommen daher in der Regel zur Anwendung.“ Ziffer 4.7.1: „Zusatzkonstruktionen zum Schutz motorisierter Zweiradfahrer ... Es kommen z.B. folgende Konstruktionen in Betracht: — Aufhängen eines unteren Schutzplankenholmes... — Anbringen eines anpralldämpfenden Elements im unteren Bereich der Schutzplankenposten...“ Damit verzeichnet die BVDM-Arbeit einen weiteren Erfolg.

Elefantentreffen 1990

Am Wochenende 2. bis 4. Februar 1990 ist Thurmansbang-Solla im bayerischen Wald wieder das Mekka winterfester Motorradfahrer. Um den Besuchern aus vielen Ländern der Welt ein schönes Treffen zu bereiten sucht der BVDM Helfer für Ordnerdienste, Information, technische Betreuung und vieles mehr. Kontaktadresse für Hilfwillige ist: BVDM, Postfach 480138, 4400 Münster

LV Nordlichter aufgelöst

Am 3. Juni 1989 hat sich nach etwa einjährigem Bestehen der Landesverband Nordlichter im BVDM aufgelöst. Maßgebliches Kriterium der Auflösung waren die Finanzprobleme des Landesverbandes.

Tempolimit bei Fräsrillen

Die Gefährdung von Motorradfahrern durch unterschiedliche Tempobegrenzungen an Baustellen mit Fräsrillen wird abgebaut. Nach Befragen des BVDM hat der Landschaftsverband Westfalen-Lippe in seinem Bereich eine einheitliche Geschwindigkeitsreduzierung für alle Fahrzeuge verfügt.

Bisher durften Motorradfahrer Streckenstücke mit abgefräster Fahrbahnoberfläche nur mit 60 km/h passieren, während alle anderen Fahrzeuge schneller fahren durften. Dadurch bestand eine Gefahr für die langsamfahrenden Motorradfahrer. Es bleibt zu hoffen, daß andere Behörden nachziehen.

Neuer Lehrplan für Motorrad-Fahrschüler

(BAST) Unfallanalysen zeigen, daß typische Motorradunfälle nicht zuletzt auf mangelnde Ausbildung zurückzuführen sind. Eine Studie der Universität Essen, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) erarbeitet wurde, gibt Anregungen für eine verbesserte Fahrschulausbildung.

Der Lehrplan wurde in fünf Fahrschulen getestet. Bei einer Befragung ließen die Fahrschüler erkennen, daß sie die Gefährlichkeit von Situationen jetzt besser beurteilen konnten, als nach herkömmlichen Unterricht.

Zweiradmuseum Neckarsulm wird erweitert

Bei der Neueröffnung des ältesten und größten Motorradmuseums in Deutschland, im Januar 1991, wird der Besucher 700 m² Ausstellungsfläche vorfinden. Die Region lohnt im nächsten Jahr trotzdem einen Museumsabstecher. Das „Auto- und Technik Museum Sinsheim“ ist ganz in der Nähe. Dort sind neben alten Autos auch schöne Motorradveteranen zu betrachten.



Im Süden nichts Neues

Wenig Beteiligung aus den Mitgliederreihen begleitete eine interessante Jahreshauptversammlung in Augsburg.

Bereits die Gesamtvorstandssitzung am Nachmittag des 7. Oktober zeigte, daß die Neuwahlen des Bundesvorstandes am Abend nicht ohne Probleme abgehen würde. Vor der JHV hatten mehrere Vorstandsmitglieder erklärt, für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung zu stehen. Die Gründe waren entweder persönlicher Natur oder resultierten aus einer Überlastung mit BVDM-Arbeit.

Insbesondere für den Posten des 1. Vorsitzenden und des Sportwartes fehlten geeignete Nachfolger. Erst während der JHV zeichnete sich eine Lösung ab.

Horst Orlowski erklärte, für weitere zwei Jahre dieses Amt zu übernehmen, weil ihm das Wohl des Verbandes zu sehr am Herzen liege, als daß er einen ungeeigneten Nachfolger auf seinem Stuhl sehen möchte. So wurde er als einziger Kandidat mit nur einer Gegenstimme gewählt.

Die 74 Stimmberechtigten bestimmten Heinz Sauerland und Hubert Finkeldey mit 62 und 49 Stimmen vor Ralf Kühl mit 31 Stimmen auf die Positionen der beiden 2. Vorsitzenden. Bei diesem Wahlgang hatte jedes anwesende Mitglied zwei Stimmen.

Sowohl für den Posten des Schatzmeisters, als auch für den des 1. Geschäftsführers stand nur jeweils ein Kandidat zur Wahl. Margot Wittke wurde dann auch mit nur zwei und René Kegelmann mit vier Gegenstimmen gewählt.

Spannender ging es bei der Wahl des 2. Geschäftsführers zu. Die Anwesenden hatten zwischen Ralf Kühl, Uwe Goldammer und Günter Heumann zu entscheiden. Mit 38 Stimmen erreichte Uwe Goldammer vor Ralf Kühl (19) und Günter Heumann (14) das Ziel.

Für das Amt des Sportwartes stand wiederum nur ein Kandidat zur Wahl. Auf Bitte von Horst Orlowski hatte sich Edgar Müller für eine Wiederwahl bereitgestellt. Ohne Gegenstimme wurde er bestätigt.

Den Wahlen vorausgegangen waren die Berichte der Referenten, die in diesem Jahr ungewöhnlich ausführlich ausfielen, was der gesteigerten Aktivität des BVDM entspricht. Als Neuigkeit berichtete Renaud Rahier von dem gemeinsamen mit der AMA entwickelten Notfallset.

Dieser ist nicht zu verwechseln mit einem 1.-Hilfe-Kasten. Er soll reinweg der Lebenserhaltung dienen. Im motorradgerechten Format soll er im nächsten Jahr an die Motorradfahrer verkauft werden. Das Produkt ist bereits fertig, Produktion und Vertrieb müssen aber noch organisiert werden.

Heinz Sauerland berichtete, daß die Deutschlandfahrten der letzten beiden Jahren dem BVDM zwar ein gehöriges Renommee, aber auch finanzielle Verluste eingebracht hätten. 1989 sei die Veranstaltung mit einem Minus von 3.500,- DM beendet worden. In diesem Zusammenhang wußte Edgar Müller beizusteuern, daß die Resonanz auf Hilfeaufrufe an Mitglieder, immerhin 500 pro Jahr, frustrierend gering ist.

Renaud Rahier verlas den Bericht des Pressereferenten Rolf Tretin, der damit endete, daß er aus beruflichen Gründen diese Aufgabe nicht mehr weiterführen könne.

Alle weiteren Aktivitäten hier noch einmal auszuführen, würde den Rahmen sprengen, da sie in der BALLHUPE bereits beschrieben waren.

Vor dem Bericht der Kassenprüfer segnete die JHV eine personelle Änderung der diesjährigen Kassenprüfer ab.

Durch den Ausfall von zwei gewählten Prüfern mußte kurzfristig ein Ersatz gefunden werden. Diese Aufgabe übernahm auf Bitte des Bundesvorstandes Jens-Peter Bonse. Von den beiden Kassenprüfern Engelbert Tubes und Jens-Peter Bonse war dann auch zu hören, daß die Ausgaben des Verbandes voll dem Satzungszweck entsprachen. Die Kasse war vorher bereits steuerrechtlich geprüft worden.

Vor den anschließenden Wahlen wurde Volkmar Schultz-Igast vom Einlader, MC Königsbrunn, zum Versammlungsleiter ernannt. Bekannt aus Kiel, wo er bereits einmal eine Vorstandswahl souverän geleitet hatte, leitete er seine Arbeit mit der Bemerkung ein, daß man die vielen relativ Norddeutschen ja zu einem Entwicklungshilfeseminar nach Bayern eingeladen habe.

Von mehreren Mitgliedern wurde die einzelne, geheime Entlastung des Vorstandes gewünscht. Nach dem Auszählen ergab sich aber, daß alle Vorstände entlastet wurden. Ein knappes Ergebnis gab es dabei nur bei dem 1. Geschäftsführer.

Das Ergebnis der Vorstandswahl habe ich bereits geschildert. Als Kassenprüfer wurden Monika Knops und Jens-Peter Bonse gewählt.



Der neue Vorstand: (v.l.n.r.) Edgar Müller, Horst Orlowski, Margot Wittke, Hubert Finkeldey, René Kegelmann, Heinz Sauerland, Uwe Goldammer
Foto: Jörg Riepenhagen

Der neue Vorstand konnte dann zur weiteren Tages- (besser Abend-) -ordnung übergehen. Der Antrag auf Wahl Horst Orlowski's zum Ehrenvorsitzenden wurde zurückgezogen. Danach stellte Manfred Schaab sein Konzept vor, wie sich der BVDM in Zukunft stärker im Motorsport engagieren könnte. Die Mitglieder beschloßen, daß der BVDM sich langfristig mehr diesem Bereich widmen soll, da dies auch seiner Satzung entspräche. Manfred wurde als Referent mit der Aufgabe betraut, sich um Chancen und Möglichkeiten zu kümmern.

Es wurde ein Konzept von Bernd Karasch zur Mitgliederwerbung durch regionale Vertreter vorgestellt. Daraus entwickelte sich die Bereitschaft von ihm, Gudrun Bucker, Burkhard Gudd und Jens-Peter Bonse, einen Arbeitskreis Mitgliederwerbung zusammenzustellen.

Diskutiert wurde ein weiteres Engagement des BVDM in Sachen Streckensperrung. Nachdem an diesem Abend vom alten und neuen Vorstand mehrfach betont wurde, daß nicht alle Arbeit vom Bundesvorstand zu bewältigen sei, fand sich eine Gruppe von Mitgliedern, die sich mit diesem Thema befassen werden. Es handelt sich dabei um Ralf

Kühl, Thomas Bauer und Frank Oelmüller, sämtlich aus Bayern.

Die genannten neuen Referenten und Arbeitskreise werden in der nächsten BALLHUPE vorgestellt.

Ein letzter wichtiger Punkt war der Entschluß über die Vorverlegung der zukünftigen Jahreshauptversammlungen. Um nicht eine so lange Zeit zwischen den Geschäftsjahren, über die berichtet wird, und den Versammlungsterminen verstreichen zu lassen, wird demnächst immer im Frühjahr zu JHV eingeladen. Als erster Einlader wird im April 1990 der LV Rhein-Ruhr fungieren. dadurch wird das Frühlingsfest voraussichtlich ausfallen.

Damit trotzdem regelmäßige Zusammenkünfte möglich sind, wird nach Ausrichtern für das nächste Sommertreffen gesucht. Für den Herbst soll es auch eine neue Veranstaltung geben.

Jörg Riepenhusen

Einladung zur JHV 1990

Auf der Jahreshauptversammlung 1989 in Augsburg wurde beschloßen, künftige Veranstaltungen dieser Art im Frühjahr abzuhalten. Also wird bereits in einem halben Jahr die nächste JHV sein.

Der Landesverband Rhein-Ruhr lädt dazu im April 1990 ein. Der genaue Ort und das Datum werden in der nächsten BALLHUPE bekanntgegeben.

Am gleichen Tag wird auch eine Bundesbeirats- und Gesamtvorstandsitzung stattfinden. Die Tagesordnungen werden ebenfalls in der nächsten BALLHUPE stehen.

Anträge an die JHV müssen bis zum Redaktionsschluß der BALLHUPE 1/90 beim Geschäftsführer, René Kegelmann, Dorfstr. 28, 5970 Plettenberg, sein.

Für eine etwaige Zimmervermittlung wendet Euch bitte an Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Str. 7, 4134 Rheinberg 3, Tel.: 02844-854.

Im Auftrag des Vorstandes
Jörg Riepenhusen

Schlußpunkt der Spendenaktion

Bilanz: Über 150.000 DM spendeten Motorradfahrer und Firmen für die eigene Sicherheit.

Als im Mai 1988 der erste Aufruf an die Motorradfahrer erfolgte, Geld für Lei(d)t-plankenprotektoren zu spenden, waren alle skeptisch. Wieviel wohl dabei herauskommen würde?

Am 29. September 1989 konnten wir bei einer Abschlußveranstaltung Bilanz ziehen: Über 150.000,- DM gingen ein, das bedeutet fast 13.000 Protektoren, Lob des Bundesverkehrsministers auf der IFMA und das Versprechen, mehr für die Motorradfahrer zu tun. Viel positive Darstellung der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit.

Bei der Abschlußveranstaltung kamen aber auch die Probleme zutage, die es immer noch bei einzelnen Straßenbauämtern gibt, wenn sie die Spenden der Motorradfahrer nicht annehmen wollen.

Fazit: Wir haben alle gemeinsam gezeigt, daß wir selber dazu bereit sind, etwas für unsere eigene Sicherheit zu tun. Die Spendenaktion ist nun zu Ende. Unser besonderer Dank gilt allen Motorradfahrern und Firmen, die durch ihre Spende zum Erfolg dieser Aktion beitrugen. Insbesondere gebührt der Fa. Hein Gericke für die enorme Spende von 70.000,- DM Anerkennung.

Die Aktion ist ein deutliches Signal an alle Verantwortlichen gewesen. Jetzt seid ihr dran, weiterzumachen, den Straßenverkehrsbehörden auf die Füße zu treten!

Henning Knudsen



Eine Oase im Grünen mit wechselnden Veranstaltungen:

Live-Musik, Grillen etc.

HAUS⁹⁹ HUBERTUSHÖHE

Inh.: Yogi H. Kosch
Rodbergerstraße 132 (B 227), ESSEN-Kupferdreh
Telefon 0201/481017

**Zivile Preise
gute Küche**

Wir freuen uns auf Euren Besuch in unserem Biergarten!

Das Team der Hubertushöhe.
Troia a Graecis capta, Aeneas, Anchisae et atriam reliquit et post multos errores in Lati essent et praedatum
im Ausschank 



Neues vom MC Mammut

Eine Familie sitzt am Sonntagnachmittag bei strahlendem Sonnenschein mit ihren Gästen auf der Terrasse beim Kaffeetisch. Die Sahnetörtchen munden prima. Oma und Opa freuen sich, ihre Familie in dieser Idylle besuchen zu können. Ein herrlicher Tag, den man genießen will.

Ääääähhhhrrrrrr!!!! Langanhaltendes grelles Gekreische! Oma erstarrt vor Schreck und kann die Kaffeetasse nicht mehr halten. Ende dieser Idylle?

So schildern Bewohner des bergischen Landes ihre sommerlichen Wochenenden. An Sonntagen werden z.B. in dem kleinen Kürtener Stadtteil Olpe stündlich weit über einhundert Motorräder gezählt. Die Anwohner der idyllisch gelegenen Dörfer haben sich aus diesem Grunde zu Interessengemeinschaften gegen Motorradfahrer zusammengeschlossen. Ihre Hauptsorge beschreiben Sprecher dieser Initiativen so: „An Wochenenden gibt es immer Massen von Motorradfahrern bei uns. Die rasen immer durch die Ortschaften. Unsere Kinder können wir kaum noch auf die Straße lassen, weil wir Angst haben müssen um ihr Leben.“ Oder ein anderer: „Wir haben ja nichts gegen Motorradfahrer, aber am Wochenende könne wir es vor lauter Lärm kaum noch aushalten. Dabei sind wir doch Naherholungsgebiet. Erholung ist aber bei uns nicht mehr möglich“. Durch eine große Beschwerdeflut wurde auch die Polizei des Rheinisch-Bergischen Kreises auf den Plan gerufen. In den Kreisämtern wußte man schon länger um die Brisanz dieser Thematik. Dort sah man bislang allerdings keine Notwendigkeit zu handeln, da ja normale öffentliche Straßen von den Zweiradfahrern benutzt wurden und in den betroffenen Bereichen keine Unfälle mit Motorrädern zu verzeichnen waren. Nachdem es aber 1988 doch zu zwei schweren Unfällen mit Motorradfahrern kam, rückte die Polizei mit Maßwagen an. Das Ergebnis war erschreckend: In einem normalen Sonntag wurden innerhalb von drei Stunden fast 400 Motorräder in einer Richtung gezählt. Über 60 Prozent der Motorradfahrer fuhren schneller als 70 km/h, die „Spitzenreiter“ waren fast doppelt so schnell; dabei wurden vom Meßgerät 98 Phon registriert. Daraufhin entschloß sich Klaus Briese, Leiter der zuständigen Polizeibehörde und selbst begeisterter Motorradfahrer, zu handeln.

Er nahm Kontakt mit dem MC Mammut in Bergisch-Gladbach auf. In gemeinsa-

men Gesprächen schilderte er die Situation und das Problem, daß die Polizei keine Möglichkeit sieht, an die Motorradfahrer heranzutreten. So wurde eine gemeinsame Aktion von MC Mammut und Polizei beschlossen.

Kurz vor Saisonende trafen sich dann Mitglieder des MC Mammut mit Kradschreibern der Polizei an einem Sonntagvormittag in Kürten-Olpe. Als Motorradfahrer wollten die „Mammuts“ den durchreisenden Motorradfahrern die Problematik der Bewohner der bergischen Ortschaften erläutern. Gehofft wurde auch auf Kontakte mit der Bevölkerung.

Wie erwartet kamen Motorradfahrer in Massen. Die Polizei hielt sie an, die „Mammuts“ informierten. Die Reaktionen waren durchweg positiv. Nur einer meinte, die anfänglichen Befürchtungen bestätigen zu müssen, fuhr langsam an die Kontrollstelle heran, schaltete dann und raste mit Vollgas durch die Reihen, als wolle er eine Polizeisperre durchbrechen. Dies blieb aber die einzige negative Begegnung an diesem Sonntag. Außerdem kam es leider nicht zu den erhofften Kontakten mit der Bevölkerung, die zwar Notiz von der Aktion nahm, aber auf Abstand blieb.

Die Saison 1989 begann dann mit einer Meßreihe der Kreispolizei. An zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden wurden an zehn kritischen Stellen des Rheinisch-Bergischen Kreises Meßstellen eingerichtet. Diesmal wurde der gesamte Straßenverkehr unter die Lupe genommen. Das Ergebnis: Das Verhalten der Motorradfahrer entsprach dem der übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Motorradfahrer machten etwa zehn Prozent des Verkehrsvolumens aus, Geschwindigkeitsübertretungen wurden bei etwa sechs Prozent gemessen, was dem Anteil der zu schnellen PKW-Fahrer am PKW-Aufkommen entspricht. Besondere Ausreißer gab es nicht.

Zum Tag des Motorradfahrers wurde dann wieder eine gemeinsame Aktion von MC Mammut und Polizei durchgeführt. Die Resonanz bei den durchreisenden Motorradfahrern war wieder durchweg positiv. Doch diesmal sorgte das Verhalten der Anwohner und Mitglieder der o.g. Interessengemeinschaften für Aufsehen: Stundenlang umlagerten diese die Motorradfahrer, intensive Diskussionen wurden geführt. Offensichtlich hatte sich die negative Ein-

stellung gegenüber den Motorradfahrern seit dem Vorjahr abgeschwächt, und die Bemühungen von Motorradfahrern im Interesse der Anwohner wurden durchweg gutgeheißen.

Die intensive Arbeit des MC Mammut in Zusammenarbeit mit der Kreispolizei hat also schon Früchte getragen. Im Laufe dieses Jahres sollen auf Initiative Kürtener Bürger noch Podiumsdiskussionen stattfinden, zu denen der MC Mammut als Vertreter der Motorradfahrer eingeladen ist. Ein Resümee soll zum Ende der Saison von allen Beteiligten gezogen werden. Die „Mammuts“ hoffen, daß sie bei einem positiven Ergebnis noch lange ihre bergische Heimat mit dem Motorrad genießen können.

Bernd Karrasch

Veteranenklau

(G.H.) Nicht nur neue Motorräder sind das begehrte Objekt „englischer Einkäufer“, sondern auch Veteranen.

Diese traurige Feststellung mußte jetzt der Besitzer einer Triumph T 140 V machen. Eines Morgens stand das gute Stück nicht mehr in der Garage.

Wer klaut einen englischen Paralleltwin, 50 PS, Baujahr 1976, mit rechtsliegenden Schaltung? Sicher kein jugendlicher, verheimer Führerscheinneuling. Eher wohl jemand, der mit der Veteranszene vertraut ist. Und der kennt sich aus. Er weiß auch, daß man ein solches Motorrad nur zerlegt an den Mann respektive die Frau bringen kann.

Die Chancen, das Motorrad jemals wiederzubekommen, sind schlecht. Wenn aber möglichst viele von denen gewarnt werden, die als potentielle Kunden in Betracht kommen, wird der illegale Absatz erschwert. Vielleicht meldet sich ja doch jemand, dem solche Teile angeboten wurden und dem die Sache etwas mysteriös vorkam. Der Deutsche Veteranenverband zieht in dieser Angelegenheit mit und veröffentlicht ebenfalls einen gleichlautenden Artikel in seiner Verbandszeitschrift.

Also, entwendet wurde: Triumph T140V, 2-Zylinder-Paralleltwin, Amal-Vergaser, 750 ccm, Version Europa mit 18-Liter-Tank, flachem Lenker, Lackierung rot/schwarz, Baujahr 76.

Wer etwas feststellt, melde sich bitte bei der Redaktion BALLHUPE. Die Meldungen werden von dort weitergeleitet.

Wir können nicht für jedes entwendete Motorrad einen solchen Aufruf starten. Es gibt aber Einzelfälle, in denen eine solche Aktion sinnvoll erscheint. Dies hier ist einer davon.

Das Schwarzwaldmotorrad

Die Honda NX 650 Dominator ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zu dem neuzeitlichen Schwarzwaldmotorrad.

von Jörg Riepenhusen

Früher, ja da war's schön. Die Luft war sauber, die Straße leer, die Technik überschaubar, was wollte man mehr?

Die damaligen Bauernmotorräder, heute würde man sagen Allroundmaschinen oder Tourensportler, nannte man die Westerwaldmotorräder. Wahrscheinlich, weil man die Marie am Wochenende hintendrauf setzte und mit ihr durch die Lande tuckerte. Das Urlaubsziel schlechthin schien mir der Westerwald gewesen zu sein, darum Westerwaldmotorrad.

Nun, heute ist der Westerwald out. Aber wir haben ja noch den Schwarzwald.

Was auch recht selten geworden ist, ist die Gattung des Allzweckmotorrades. Eine Maschine für den täglichen Weg zur Arbeit oder die Fahrt zum Einkaufen, ohne die überflüssigen Pfunde eines Transkontinentaltourers dabei mitzuschleppen zu müssen. Ein Motorrad mit bequemer Beifahrersitzposition, damit die Yoga-Kurse der Volkshochschulen nicht immer so überlaufen sind. Ein Hobel, mit dem man auch mal eine schlechte Strecke, gar ohne Asphalt, raufkommt, ohne am Ende den Angstschweiß aus der Lederkombi wringen zu müssen.

Die XT von Yamaha war einer der ersten Schritte unserer Tage, ein Motorrad solcher Prägung auf die Beine, respektive Räder zu stellen. Seit der zweiten Hälfte der 70er Jahre hat sich gerade auf diesem Sektor einiges getan.

Deutlichstes Beispiel ist die Honda NX 650 Dominator, die uns Honda Deutschland zur Verfügung stellte. Um zu prüfen, ob die Zielrichtung modernes Wester... äh Schwarzwaldmotorrad zu sein, auf diese Maschine zutrifft, wurde zum Testzweck gleich der Schwarzwald angesteuert.

Um es vorwegzunehmen, dort ist man mit solch einer Maschine König.

Der kurzhubige Motor mit dem dicken 100-mm-Kolben wuchtet schon bei geringer Drehzahl von 3000 Umdrehungen pro Minute ein sattes Drehmoment von knapp 50 Nm auf die Kurbelwelle, und zwar sowohl in der gefahrenen 45

PS-Version, als auch in der Sparsausführung mit 27 PS. Nach einer engen Kehre hämmert der Motor so fulminant los, das man das Gefühl hat, das Hinterrad würde zum Kurvenaußenrand hüpfen. Schräglagenwechsel bereiten mit dem 168 kg leichten Motorrad keine Schwierigkeiten. Den beiden Auspufftöpfen entflucht ein sonores, aber nicht unbedingt leises Grollen.



Die Wahl des richtigen Ganges dabei leicht, denn die Kupplung benötigt sehr wenig Handkraft, die Gänge rasten leicht und exakt ein. Der NX spendierte Honda ein 5-Gang-Getriebe mit Kickstarter, für alle Fälle. Die wahrscheinlich übliche Art des Startens ist der Druck auf den Anlasserknopf.

Haben sich die 45 PS an der viel zu offen laufenden O-Ring-Kette ausgetobt, naht meist schon die nächste Kurve. Die vordere, abgedeckte 256-mm-Scheibenbremse packt kräftig zu, dabei taucht das Motorrad aber stark ein. Immerhin hat die 41-mm-Gabel 220 mm Weg zum Eintauchen. Ein Gabelstabilisator unter dem tief montierten Vorderradschutzblech verhindert wirkungsvoll ein Verdrehen der Gabel. Achtern verzögert eine 220-mm-Scheibenbremse. Sie ist aber etwas giftig, was speziell bei losem Untergrund zu heftigen Adrenalinstößen führen kann.

Das Fahrwerk überzeugt durch Spuretreue und frapierende Handlichkeit. Lediglich Teerfugen läuft das Vorderrad nach.

Um in den Schwarzwald zu kommen, muß die Masse der Bundesdeutschen eine mehr oder weniger lange Anreise in Kauf nehmen. Im hektischen Deutschland nimmt man dazu die Autobahnen. Hier beweist das Motorrad die japanische Kunst des vibrationsarmen Einzylinderbaues. Eine Ausgleichswelle verhindert, daß beim Tanken nach gut 220 Kilometern das Kleingeld aus dem

Portemonnaie fällt, weil die Finger so zittern. Bei zügiger Fahrt konsumiert die Dominator knapp 6 Liter bleifreien Normalsprit. Bei 13 Litern Tankvolumen lernt man dabei einige Tankwarte kennen. Aber sehen wir das mal positiv. Nach 200 Kilometern sollte man eh eine Pause machen. Im Tuckertempo geht der Verbrauch aber locker unter die 5-Liter-Grenze.

Auf Schnellstraßen fährt es sich nur alleine gut. Dann kann der Fahrer, je nach Körpergröße, mehr oder weniger weit auf den Soziusplatz rutschen. Er/sie hat dann akzeptable Knie- und Hüftwinkel. Die kleine rahmenfeste Verkleidung bringt aber nur wenig Windschutz.

Hier offenbart sich, daß die NX 650 noch nicht ganz das erwartete Schwarzwaldmotorrad ist, denn die Marie mitzunehmen ist für den Fahrer, zumindest auf der Straße, nicht die reine Freude. Recht bequem geht es hintendrauf schon zu, dafür sorgen die sehr tief montierten Soziusrasten. Der Fahrer rückt dann aber so dicht an den leicht nach hinten geköpften Lenker heran, daß die Ellenbo-

gen einen 90o-Winkel bilden. Erst im Zwei-Personen-Betrieb erfährt man die Schräglagengrenze der Dominator. Die Füße des Beifahrers (Größe 37) schleifen zuerst über den Asphalt.

Der Winddruck ist bis zur Richtgeschwindigkeit zu ertragen. Die offene Version der Dominator tippelt aber knapp 160 km/h, da wird's dann schon zugig. Keine Schwierigkeiten bereitet das Fahrwerk. Wackelfrei läßt sich die Höchstgeschwindigkeit erreichen.

Dennoch darf man nicht vergessen, daß dieses Motorrad von der Gattung „Enduro“ abstammt. Eine Enduro ist ja nicht in erster Linie für den Tiefflug über verstopfte Autobahnen gedacht.

Die Sitzposition zeigt dann auch in der Masse der Fahrsituationen ihre Vorteile. Im Stadtverkehr hat man den absoluten Überblick, wodurch Gefahren schneller erkannt werden. Auf der Landstraße fühlt man sich fast wie auf des Waidmannes Hochsitz. Eine prima Aussicht läßt schöne Gegenden erst richtig zum Genuß werden. Dabei hat die NX mit 865 mm eine für Enduroverhältnisse eher niedrige Sitzhöhe.

An der Elektrik gab es während des Tests nichts auszusetzen. Der rechteckige H4-Scheinwerfer in der Verkleidung spendete ein helles Licht. Den Blinkern lieferte die 12 V-Lichtmaschine immer genug Strom, damit die Hintermänner



wußten, wo's lang geht. Die Instrumente waren nachts gut abzulesen, bedingt durch gute Beleuchtung und klare Zeichnung. Einzig die Kabelhalter in der Verkleidung wurden ihrer Aufgabe nicht alle gerecht.

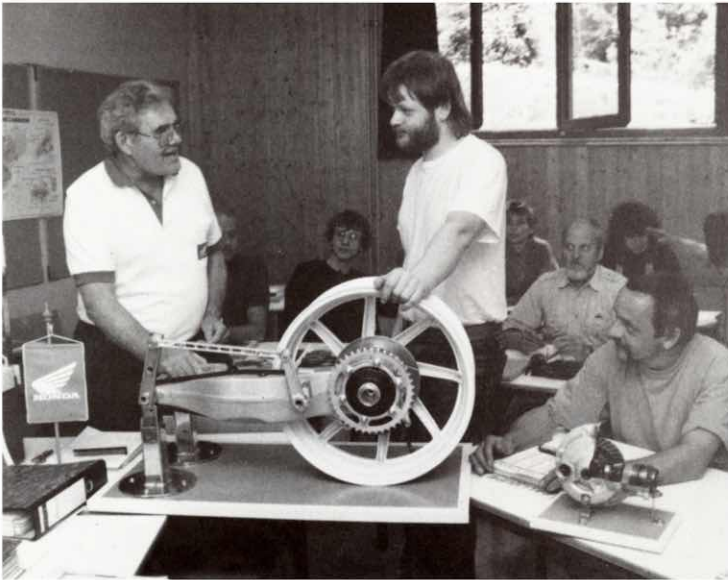
Seit den in Verruf geratenen Seitenständern gilt der argwöhnische Blick immer deren Sicherung. Honda hat bei der Do-

minator mehrere Sicherungen eingebaut. Eine Kontrollleuchte in den Instrumenten warnt bei eingeschalteter Zündung. Jedoch verdeckt die Strebe des Lenkers die freie Sicht auf das gelbe Lämpchen. Ignoriert man diese Warnung und versucht mit ausgeklapptem Seitenständer loszufahren, endet der Versuch mit einem schlagartigen Motorstillstand. Elektrisch hervorgerufen.



Bei der Ausstattung hat sich Honda ein nettes Gimmick einfallen lassen. Im Motorschutzblech ist der Werkzeugbehälter eingebaut. Kein Seitendeckel muß mehr entfernt werden. Das Werkzeug erreicht man nach Aufschließen des Faches mit dem Einer-für-alles-Schlüssel. Die Hände werden von Protektoren gegen dies und das geschützt. Das Heck ziert ein leichter Kunststoffgepäckträger. Koffer kann man zwar montieren, jedoch wirken sie wegen der beiden Pötte wie abstehende Ohren. Gespart hat Honda aber am Hauptständer, denn was spart mehr, als ihn wegzulassen.

Ein bißchen Weiterentwicklung noch, und Honda hat ein gutes Schwarzwaldmotorrad. Die Scheibe darf etwas höher sein, das entspannt. Der Tank könnte eine andere Oberfläche vertragen, damit der Tankrucksack draufgeht. Nur die Kette sollten die Ingenieure ins Museum verbannen und einen wartungsfreundlicheren Zahnriemen verbauen.



Rege Teilnahme fand das Honda-Technik-Seminar des BVDM am Wochenende 25. bis 27. August 1989 in der Jugendbildungsstätte Hattingen-Welper. Zahlreiche wertvolle Tips und Hinweise von Günter Radzwill von der Honda-Kundendienstschulung konnten die Teilnehmer mit nach Hause nehmen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Reine Selbstlosigkeit

Wer sein Motorrad mit einem Katalysator ausrüstet, hat keinen Anspruch darauf, bei Smogalarm bevorzugt behandelt zu werden oder gar in den Genuß einer Steuerermäßigung zu kommen. Dies ergab eine Anfrage der Redaktion beim Straßenverkehrsamt und dem TÜV Essen.

(G.H.) Die derzeitigen Schadstoffgrenzwerte gelten demnach ausschließlich für PKW. Das Problem, daß auch motorräder mit Katalysatoren ausgerüstet werden können und damit umweltfreundlicher werden, sei, so TÜV und Amt, vom Gesetzgeber nicht erkannt und damit auch nicht geregelt worden. Wer sein Motorrad jetzt mit einem, allerdings unregelmäßig, Katalysator ausstattet, habe damit zwar ein Fahrzeug, das „arm an Schadstoffen“ betrieben werden könne, aber gesetzgeberisch nicht schadstoffarm eingestuft werde. Ohne Gesetz keine Strafe, so heißt es, oder keine Gerechtigkeit? Dahingestellt sei, ob hier eine Ungleichbehandlung vorliegt. Vordergründig mag das sein, aber Motorradfahrer zahlen zur Zeit auch keine höheren Steuern, wenn sie keinen KAT haben.

Motorradfahrer helfen Autofahrern

(G.H.) Schauplatz Autobahn, A 45, Fahrtrichtung Dortmund. Es ist ein Sonntag Ende Juli, die Sonne scheint. Eine endlose Schlange Ausflugsverkehr windet sich in den Abendstunden Richtung Heimat.

Und dann kommt das, womit man schon zwangsläufig rechnen muß: Ein Stau, nichts geht mehr. Als wir mit unseren Motorrädern den Anfang allen Übels erreichen, sehen wir, was passiert ist. Ein Wohnwagen liegt auf der Seite, quer über dem linken Fahrstreifen der Autobahn. Verletzt ist Gott sei Dank niemand. Plötzlich habe das Gespann geschlingert, so der Fahrer, und dann sei der Wohnwagen umgekippt.

Außer uns hat noch ein Autofahrer gehalten, um zu helfen. Die endlose Schlange windet sich weiter, teils sensationslüstern langsam, teils schnell. Wir versuchen unterdessen gemeinsam, den Wohnwagen wieder flott und damit die Autobahn frei zu bekommen. Zu wenige Helfer lassen unser Bemühen scheitern.

Trotzdem hat sich der Autofahrer bedankt. Hilfe ist selten geworden in unserer Zeit. Daß Motorradfahrer geholfen haben, ist ein Stück Imagepflege, vielleicht auch ein Ansporn für einige, die vorbeigefahren sind.

Millimeterarbeit

Eine Anhebung der Mindestprofiltiefe auf 1,6 mm ist zu erwarten. Im Zuge der weiteren Zusammenführung der EG-Länder wird der Europarat zu diesem Punkt Stellung nehmen.



YAMAHA

Die Yamaha. Sich selbst erleben.



ZSB

**Zweirad-Sport
Brand GmbH**

Bruchstraße 65 · 4320 Hattingen
Telefon 02324-51527

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönsnackabend statt. Die weiteren Termine für 1989: 19.11., 03.12., 17.12. Info: Johann de Vries, Altschwoogstr. 30, 2956 Veenhusen, Telefon: 04954-2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstr. 8, 2958 Ostrhauderfehn, Telefon 04952-61286

Mittwochstreff

Jeden 1. Mittwoch im Monat treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der Jugendherberge Wipperfurth. Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Str. 7, 5063 Overath, Telefon: 02206-81063

Motorradfreunde **Klönsnack-Treff** in HH-Sternschanze. Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 bis 12.00 Uhr.

Motorradfahrerstammtisch

Jeden 1. Sonntag im Monat findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Gespannfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt. Info: Fritz Leidig, Hauptstr. 31, 7189 Mainkling, Telefon 07959-634

Freunde – Treffen

Alle 14 Tage treffen sich die BMW-Freunde MC Oberberg freitags, ab 19.30 Uhr, in der Cafeteria Mühlenberg in Wipperfurth. Info: Jörg Fischer, Klosterstraße 19, 5272 Wipperfurth, Telefon 02267-5607

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwaneck“, Morassienstr. 16 (Nähe Isartorplatz / Europäisches Patentamt), ab 20.00 Uhr. Info: Martin Vogelmann, Karwendelstr. 17, 8000 München 70, Telefon 089-775308

Tourentreff

Sonntags zwischen 10.00 und 12.00 Uhr im Haus Scheppen am Baldeneysee in Essen-Werden. Um rücksichtsvolle Fahrweise wird gebeten. Info: Ulrich Trilling, Telefon 0234-330078

Jeden Dienstag um 20.00 Uhr trifft sich die **Motorrad-Interessen-Gemeinschaft Soest** in der Gastwirtschaft Dieckmann, Soest, Jakobstraße 12, bei der Post. Info: Burkhard Gudd, Einsteinstr. 12, 4760 Werl, Telefon 02922-81444

IG CX/GL 500

Jeden Donnerstag um 19.00 Uhr trifft sich die IG CX/GL 500 im „Haus Hubertushöhe“ in Essen-Kupferdreh, im Sommer zudem noch sonntags ab 10.00 Uhr. Info: Stephan Lumma, Im Ortfeld 10, 4300 Essen 14, Telefon 0201-589944

Gespannfahrerstammtisch, Postleitzahl 6

Die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM im Postleitzahlgebiet 6 trifft sich an jedem ersten Montag im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Darmstädter Hof“ in 6094 Bischofsheim, Darmstädter Straße 44 zum zwanglosen Beisammensein. Interessierte Zwei- und Dreiradfahrer sind herzlich willkommen. Info: Horst Treber, Telefon 06144-8428

Motorradfahrerfrühstück

Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr treffen sich Motorradfahrer im „Haus Hubertushöhe“ in Essen, Rodberger Str. (B 226), Richtung Velbert, zum Motorradfahrerfrühstück.

Monatsversammlung der **Kasseler Motorrad Freunde**: An jedem letzten Freitag im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Schöne Aussicht“ (an der Dönche). Info: Ralf Simon, Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel, Telefon 0561-873420 oder 875973

17. - 19.11.1989

3. Eifeltreffen der IG Gespannfahrer im BVDM. Das Treffen findet auf einem Campingplatz im Großraum Cochem/Mosel statt. Teilnehmer erhalten gegen Einsendung von 15,-DM pro Person (nur Erwachsene) auf das Konto: 57800 bei der Raiffeisenbank in 6097 Trebur, BLZ 50069893 eine detaillierte, durchnummerierte Ausschreibung. Anmeldeschluß ist der 14.11.1989. Info: Horst Treber, Treburer Str. 13, 6094 Bischofsheim, Tel. 06144-8428

22.11.1989

Sportleitertreffen um 16.00 Uhr im Gasthaus Scheer in Lippstadt-Hellinghausen. Eingeladen sind alle, die sich mit Sportveranstaltungen befassen, und die es interessiert. Es soll ein Sportplan für 1990 ausgearbeitet werden. Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

01. - 03.12.1989

Gespannfahrerlehrgang und Gespanntreffen zum 10jährigen Bestehen der IG Gespannfahrer in der Nähe von Brunsbüttel. Nennungsschluß ist der 24. 11.1989, ohne Anmeldung keine Teilnahme. Bei Anfragen adressierten und frankierten Rückumschlag beilegen! Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27, 2211 Ecklak

08.12.1989

Jahreshauptversammlung und Weihnachtsfest des MC Lüneburger Heide. Es finden Neuwahlen statt. Anträge sind bis zum 4.12.1989 an Frank-M. Wolf zu stellen. Für die Weihnachtsfeier sind Alter und Namen der Kinder mitzuteilen, damit der Weihnachtsmann auch das Richtige mitbringt. Abendessen bitte vorher namentlich bestellen. Nichtmitglieder zahlen 10,- DM für das Geschenk und 10,- DM für das Abendessen. Info: Frank-M. Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak

16.12.1989

5. Chnüttler-Rally der Gspannchnüttler vom Obersee GmbH. Eine Plausch-Rally für Motorräder, Gespanne und Beifahrer/innen. Start am Restaurant Frosinn in Tann (Rüti, Zürich), zwischen 8.00 und 11.15 Uhr. Zeltplatz, Lagerfeuer, Festhütte, Eigenverpflegung, Getränke vorhanden. Info: CHR 89, A. Baumann, Gogenacker 26, CH-8630 Tann-Rüti ZH, Te.: 004155-317976

12.-14.1.1990

Eiszapfentreffen der Motorradfreunde Overledingen in Glandsdorf nahe Leer. Info: Johann de Vries, Altschwoogstr.30, 2956 Veenhusen, Telefon 04954-2875

19.-21.1.1990

Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling in 7189 Mainkling. Info: Telefon 07959-634

24.-28.01.1990

19. Kristall-Rally in Otta, Norwegen. Die Teilnehmer treffen sich im Rondane Hoyfjellshotell. Der Preis pro Person und Tag beträgt 355,- NOK mit Vollpension. Ohne Anmeldung bis zum 9.1.1990 kann keine Zimmerreservierung zugesagt werden. Der Ankunftszeitpunkt ist unbedingt anzugeben. Info und Anmeldung: Krystall-rally, Leif Arnesen, N-2080 Eidsvoll

02. — 04.02.1990

**Elefantentreffen 1990 in Thurmans-
bang — Solla im Bayerischen Wald.**

29.04.1990

**Fuchsjagd 1 der Kasseler Motorrad
Freunde.** Info: Ralf Simon, Fuldatal-
straße 134, 3500 Kassel, 0561-873420
oder 875973

26.05.1990

**Jumbofahrt der Kasseler Motorrad
Freunde,** gemeinsame Ausfahrt mit be-
hinderten Kindern. Bitte nur ernsthaft
Interessierte melden. Info: Ralf Simon,
Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel, Telefon
0561-873420 oder 875973

05. — 06.05.1990

Gespannfahrerlehrgang in der Nähe
von Brunsbüttel. Info: Frank-Michael
Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak

15. — 17.06.1990

**Herkules-Treffen der Kasseler Mo-
torrad Freunde,** kein Markentreffen.
Info: Ralf Simon, Fuldatalstr. 134, 3500
Kassel, 0561-873420 oder 875973

30.06. — 01.07.1989

**20. Heidjer-Treffen/-fahrt des MC L ü-
neburger Heide** im BVDM im Norden
der Lüneburger Heide, in Salzhausen.
Die Veranstalter laden zu einem Treffen
mit familiärem Charakter ein, nach dem
Motto: Wer kommt ist selber schuld,
keine Disco, kein Bierzelt! Bei Anfragen
adressierten und frankierten Rückum-
schlag beilegen. Info: Frank-M. Wolf,
Hauptstraße 27, 2211 Ecklak, Telefon
04825-7161

20.-22.7.1990

**12. Motorradtreffen der Horex- und
Gespannfreunde Mainkling.** in 7189
Mainkling. Info: Telefon 07959-634.

26.08.1990

**Orientierungsfahrt der Kasseler Motor-
radfreunde.** Info: Ralf Simon, Fuldatal-
str. 134, 3500 Kassel, Tel. 0561-873420
oder 875973

19. — 23.09.1990

IFMA in Köln, 19. und 20. nur für Fach-
besucher

23.09.1990

**Fuchsjagd 2 der Kasseler Motorrad
Freunde.** Info: Ralf Simon, Fuldatalstr.
134, 3500 Kassel, Tel. 0561-873420
oder 875973

Der Gespannfahrer-Stammtisch „Bi-
schofsheim“ wünscht allen Zwei- und
Dreiradfahrern einen guten Jahresaus-
klang und im Jahr 1990 viel Glück, Erfolg
und allzeit gute Fahrt auf allen Rädern.

Tips

Die schönen Gummiüberzieher für des
Motorradfahrer's Stiefel neigen bei inni-
gem Kontakt mit scharfkantigen Fahr-
zeugteilen zu heftiger Lochbildung. Als
Helfer für alle, zumindest für diese Fälle,
empfiehlt Matthias Nötel den Einsatz von
Fahrradflackzeug. Gut gesäubert, leicht
aufgerauht und sauber verklebt wird das
Leck wieder dicht.

Packsäcke sind praktisch und gut, aber
auch recht teuer. Vor allem ist nicht allen
ein langes Leben beschieden. Renaud
Rahier wählt als kostengünstigere Altern-
ative Kajak-Säcke aus dem Sportzube-
hör. Seine Erfahrungen: Billiger, dicht,
aber nicht ganz so langlebig.

Flagge zeigen

Zugehörigkeit beweisen, im
Clubraum, bei Ausfahrten oder
auf dem Zeltplatz der Anonymi-
tät entrinnen, kurz Flagge zei-
gen, das ist vielleicht bald mög-
lich.

Die Idee: Die BVDM-FLAGGE,
150 x 70 cm groß, eine kleine
Ausgabe der Verbandsfahne.

Wir wollen sie nicht verleihen
oder verschenken, aber jedes
BVDM-Mitglied kann sie für ei-
nen Preis von 30,- DM inklusive
Porto und Verpackung kaufen.

Ein vernünftiges Preis-/Lei-
stungsverhältnis läßt sich nur
erreichen, wenn der avisierte
Hersteller der Fahnen einen
größeren Auftrag erhält. Fol-
glich müssen genügend Interes-
santen da sein. Dann werden
wir den Schritt von der Idee zur
Bestellung unternehmen.

Anfragen und Bestellungen bit-
te an:

Renate und René Kegelmann,
Dorfstraße 28, 5970 Pletten-
berg Telefon 02391/10657



**Einsicht
contra DM**

22.00 Uhr, klare Nacht, eine Kreisstraße,
irgendwo in Deutschland. Ein Traktor mit
Anhänger, 25 km/h langsam, defekte
Schlußbleuchten. Zwei Motorräder, nebe-
neinander, 100 km/h schnell, intakte
Scheinwerfer. 22.15 Uhr, Polizei, Kran-
kenwagen, Notarzt.

Was hier passiert ist, kann man sich wohl
denken. Aber muß sich ein solcher Auf-
fahrnfall immer und immer wieder zu-
tragen? Ja! Läßt er sich nicht in Zukunft
vermeiden? Nein!

Solange landwirtschaftliche Fahrzeuge
nicht mit härtester Konsequenz auf funk-
tionierende Beleuchtung überprüft wer-
den, wird ein Unfall dieser Art auch in Zu-
kunft in Polizeistatistiken zu finden sein.

Jede Baumaschine, jeder Langholztran-
sporter, Überbreite oder besonders
schwere Lastzüge, Mähdrescher und
sogar Militärfahrzeuge sind mit einer
gelben Rundumleuchte, oft mit mehre-
ren, ausgestattet. Warum nicht ein Trak-
tor mit oft gigantischem Ackergerät im
Schlepp?

Wann endlich erkennen der Gesetzge-
ber und die Berufsgenossenschaften,
daß eine Landwirtschaftliche Maschine
eine potentielle Gefahr auf der Straße
darstellt? Sie ist langsam, sie ist breit, sie
hat unübersichtliche Maße und scharfe,
kantige Umrisse.

Nur weil sie fehlt, mußte ein Motorradfah-
rer sterben und ein anderer monatelang
im Krankenhaus liegen.

Geht folgende Rechnung auf?

Eine Rundumleuchte:	100,- DM
+ Ein Todesopfer	1.990.000,- DM
— (Verlust für das Sozialprodukt)	
Ein Schwerverletzter	450.000,- DM
— (Heil- und Rehakosten)	
Sachschäden	30.000,- DM
— (Zwei Motorräder, ein Anhänger)	
Harald Platz	MC Dukes Bitburg

Suche : BMW-Motor, nach Bj. 81 (elektronische Zündung, Nikalsilzylinder), 60 oder 70 PS, 1000er (GS, CS, RT, RS) und Zylinderkopf links.

Info: Uwe Schwöpe, Zum Hagener Holz 12, 2421 Neuglasau, Tel. 04525-1753

Verkaufe: Yamaha XS 1100 EML /ST-Gespann, Bj. 1/87 (Umbau), Km-Stand 72.500, Motor bei 60.000 km neu gelagert (Belege!), kein Winterbetrieb, Sonderlack in schwarzgoldmetallic, diverse Chromteile, Krauserträger, Radio/cass., Pichler-LV, Verdeck, Sitzheizung, 4-in-2 von BSM, V4A-Bremsleitungen, TÜV 91, Tiptop in Schuß, wegen Familienzuwachs für VB 13.500,- DM sofort abzugeben.

Info: Dietmar Krause-Wegner, Telefon 02241-404231.

Verkaufe: Moto Guzzi 850 T3 California I-Gespann mit Delphin-Seitenwagen, Kabine mit Verdeck, generalüberholt, mit Zubehör, wahlweise mit und ohne Seitenwagen fahrbar, EZ 79.

Info: K.-G. Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen 1, Tel. 06081-15534.

Verkaufe: Suzuki GN 400 TD, EZ 4/83, 27 PS, TÜV 8/90, 16.000 km, 2.000,- DM. Info: U. Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen 1, Tel. 06081-15534

Verkaufe: Moto Guzzi Mille GT, Serien-Nr. 293, EZ 3/88, 6.600 km gelaufen, 50/67 PS, Becker-Kofferträger, VB 9.900,- DM.

Info: Roland Zipper, Am Hang 38, 5300 Bonn 3, Tel. 0228-431004.

Verkaufe: Seitenwagen Squire ST 1, komplett mit Plane und Verdeck, Anschlüsse für Guzzi, neu: Scheibenbremse und 15"-Speichenrad, mit TÜV. Info: Hubertus Escher, Unterstraße 70, 4717 Nordkirchen 2, Tel. 02596-1335, ab 19.00 Uhr

Info gesucht: Ich besitze ein **Mokuli**. Starrahmen-Moped mit Sacsmotor, vorne zwei Räder mit Achsschenkelenkung und Gepäckträger, Bj. 1961. Wer kann mir Informationen über das Teil geben?

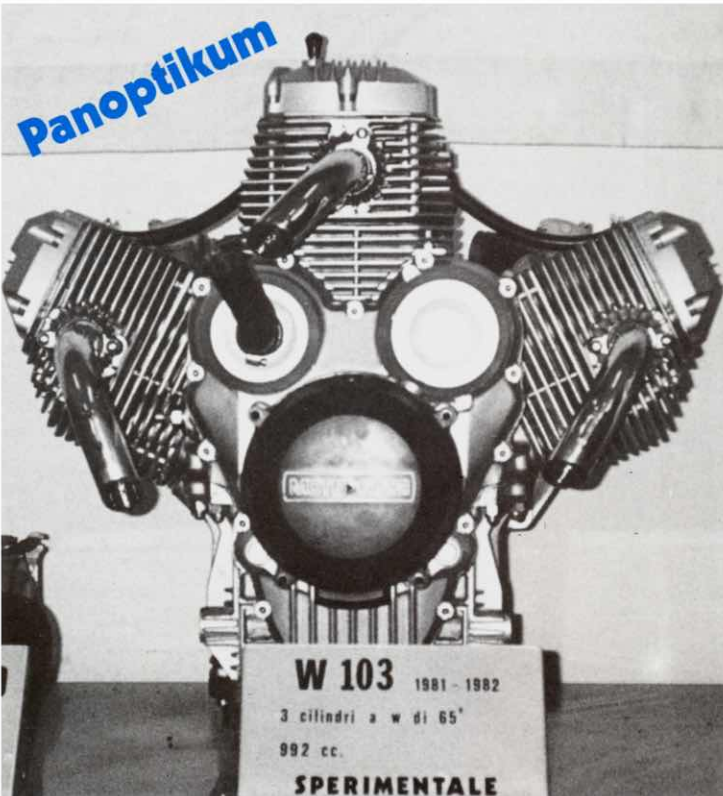
Info: Frank Lauschmann, Tel. 06003-1045, auch nach 23.00 Uhr.

Verkaufe: Suzuki DR 750 Big, 50 PS, Hauptständer, Koffer gerade einfahren, 2.5090 km, EZ 8/89, Garantie, wegen Krankheit leider zu verkaufen, VB 6.500,- DM.

Info: Frank Lauschmann, Tel. 06003-1045, auch nach 23.00 Uhr.

Verkaufe: Großen linken Koffer für BMW-Boxermodelle, orig. BMW, zweimal gebraucht, sowie viele **Kleinteile** für G/S und GS und andere Marken.

Info: Frank Lauschmann, Tel. 06003-1045, auch nach 23.00 Uhr.



Ein Dreizylinder – mal anders. Im neuen und größeren Museum von Moto Guzzi ist dieser Experimentalmotor zu bewundern
Foto: Olaf Streitenberger



Das neue Aktionsbüro gegen Streckensperrungen würde sich sicher gerne mehr von diesen Schildern wünschen.
Gesehen in Freiburg.
Foto: Jörg Riepenhusen

Honda NTV 650 Revere

Jetzt ausgereift?

(G.H.) Etliches hatten wir seinerzeit bemängelt, als wir die NTV 650 Revere im Sommer 1988 erstmals testeten. So fiel der Bericht in der Ausgabe 03/88 der BALLHUPE entsprechend kritisch aus. In einem Kurzttest, veröffentlicht in der Ausgabe Mai 89, lobte MOTORRAD die überarbeitete NTV schließlich. Von erheblichen Verbesserungen war die Rede. Wir wollten wissen, ob die Honda-Ingenieure wirklich ihre Schularbeiten gemacht haben. Was ist die NTV, ein Tourer, ein Sportler, von jedem etwas?

Die NTV jeden Tag, zu jedem Zweck, quasi als Alltagsmotorrad, geht das? Sie springt auch bei Nässe gut an, am Kaltstart gibt es nichts zu bemängeln, Chokezeiten sind kurz bemessen. Wer viel in der Stadt fährt, wird sich auch über die Handlichkeit der Maschine freuen. Die Revere ist wendig, jedoch mit einem kleinen Wermutstropfen, verursacht durch einen etwas geringen Lenkeinschlag. Die niedrige Sitzposition (78 cm) und die schmale Bank versetzen auch kleinere Fahrer und insbesondere Frauen in die Lage, gefahrlos zu rangieren.

Ansprechende Alltagsqualitäten

Die Armaturen der Honda sind übersichtlich und gut ablesbar, die Schalter liegen vorbildlich handgerecht. Das kombinierte Zünd- Lenkschloß ist bei Honda Standard. Was jedoch die unterschiedliche Größe der Uhren soll, wird wohl ein Rätsel der Designer bleiben. Bei Nachtfahrten wird der gute und ansprechende Eindruck bei der Ausleuchtung der Armaturen getrübt durch ein eher mäßiges Scheinwerferlicht. Die Spiegel der Revere eignen sich mehr zur Kontrolle der eigenen Bekleidung denn zum Beobachten des rückwärtigen Verkehrs.

Kleines Gepäck kann man auf dem Soziussitz transportieren und an dazu vorgesehenen Halterungen unterhalb der Verkleidung befestigen. Das Fach im Büzel eignet sich zur Aufnahme von Regenhandschuhen.

Reisen mit der Revere?

Die größere Entdeckungstour macht für viele den Reiz des Motorradfahrens aus, auch mit der NTV? Das Fahrwerk ist sportlich ausgelegt. Die Revere fällt in die Kurven. Auch bei hoher Geschwindigkeit liegt sie in Autobahnkurven absolut

stabil. Wer in der Kurve bremsen muß, sollte das jedoch vorsichtig tun. Das Motorrad neigt hier zu kräftigem Aufstellen.

Die Revere läßt sich mit Koffern ausrüsten. Die großflächige Oberseite des Tanks bietet zudem ausreichend Platz für einen Tankrucksack.

Einen deutlichen Dämpfer erhält die Tourentauglichkeit bei der Sitzposition. Die neue Sitzbank ist zwar besser gepolstert als die alte, der geringe Abstand zu den Rasten und die damit relativ stark angewinkelten Knie verursachen auf langen Strecken jedoch Schmerzen. Das gilt sowohl für den Fahrer als auch für den Sozius.

Schmerzen in den Knien

Von der Motorcharakteristik her ist ein Touren mit der NTV möglich. Der 5. Gang läßt bei 100 km/h eine ruhige und gemütliche Fahrt zu, schaltet man in den 4. Gang zurück, hat man ausreichend Reserven zu einem Überholmanöver. Vibrationen sind kaum spürbar, auch für den Sozius nicht. Hier werden Verbesserungen zum Vormodell deutlich. Durchzug und Beschleunigung lassen für ein 50 PS Motorrad keine Wünsche offen.

Beim hinteren Federbein haben die Honda-Ingenieure Änderungen vorgenommen. Es läßt sich jetzt einstellen und schluckt mitteleuropäische Bodenwellen ohne Murren. Das bemängelte Durchschlagen im Soziusbetrieb beim Herunterbremsen wurde wirksam beseitigt.

Besseres Federbein hinten

Bevor wir zu einem Fazit kommen, bleibt noch die Frage nach der Wartungsfreundlichkeit. Hier scheiden sich dann auch die Geister.

Wer die Kerzen austauschen will, muß dazu den Tank abnehmen – und noch einiges mehr! Das ist ein Tribut, den man der Bauweise der Zylinder zollt. Praktisch ist das nicht. Die Prozedur geht noch weiter. Alle 12000 Kilometer müssen Ventile eingestellt werden. Dann ist der komplette Luftfilterkasten einschließlich etlicher Schläuche und der Wasserkühlung zu demontieren. Der Luftfilter selbst läßt sich erst ersetzen, nachdem acht Schrauben gelöst wurden. Daß das schneller und genauso gut auch mit Klemmen geht, müßte sich eigentlich bis zu Honda durchgesprochen haben.

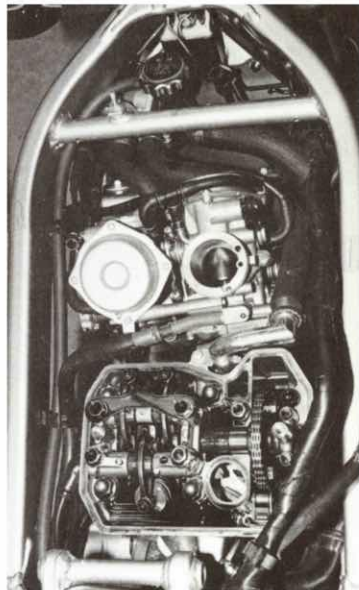


Foto: Günter Heumann

NTV wartungsunfreundlich

Unproblematisch ist die Reifenmontage am Hinterrad. Das Zentralfederbein erlaubt einen schnellen Aus – und Einbau.

Fazit: Die NTV ist kein Sportler und sicherlich kein reiner Tourer. Eine weite Reise kann man sich mit ihr, auch auf Grund der Sitzposition, nicht vorstellen. Vorbehaltlos gut eignet sich die Revere für den kurzen Trip und die Fahrt am Wochenende. Der Kardan, dessen Reaktionen kaum spürbar sind, macht die Tour zusätzlich problemlos.

Abschließend einige Angaben, die sich nicht alle im Serviceheft nachlesen lassen:

Verbrauch: Testdurchschnitt 5,8 Liter, Benzin bleifrei normal

Pflegedienst: alle 6000 Kilometer mit einer Normarbeitsstunde 60 DM, zuzüglich Material, Gesamtkosten ca. 100 bis 150 DM

Inspektion: alle 12000 Kilometer mit 2,8 Normarbeitsstunden, Ventileinstellung erforderlich, Gesamtkosten ca. 300 bis 350 DM

Zusätzlich: einmal jährlich Wechsel der Bremsflüssigkeit

Alle anderen Fahrzeugdaten sind hinreichend bekannt. Gefahren wurde die NTV in der 50 PS-Version.

Die Bremse

Das kostenlose Heizwerk Teil II

Pflege und Wartung von Bremsanlagen

von Rainer Keienburg

Die Pflege und Wartung der Bremsanlage ist ebenso wichtig wie die Kontrolle des Ölstandes oder des Luftdruckes der Reifen. Durch die heutigen, leistungsstarken Motorräder werden immer höhere Anforderungen an die Bremsen gestellt. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, öfter einen Blick auf den Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter und den Rest der Anlage zu werfen. Zumindest einmal im Jahr sollte die Flüssigkeit gewechselt werden, da sie sehr hohen Anforderungen ausgesetzt ist.

Wie im ersten Teil schon berichtet, dient die Bremsflüssigkeit der Übertragung der Bremskraft vom Bremshebel zum Bremskolben.

Ein Sinken des Bremsflüssigkeitsstandes im Ausgleichsbehälter ist nicht beängstigend, es sei denn, die Ursache läßt sich auf ein Leck in der Bremsanlage zurückführen. Bedingt durch abreibende Beläge wird der Kolbenweg größer. Somit ist mehr Raum im Bremssattel, der durch nachströmende Flüssigkeit ausgefüllt wird, was schließlich ein Sinken des Bremsflüssigkeitsstandes zur Folge hat.

Nicht alle Bremsflüssigkeiten mischbar

Bezeichnet wird die Flüssigkeit mit DOT 3 bzw. DOT 4 (Department of Transportation). Sie sind auf Alkoholbasis, meist aber auf Glykol-Glykoläther-Gemische aufgebaut und untereinander mischbar. Vorsicht ist angesagt bei DOT 5! Diese Flüssigkeit baut auf Silikonbasis auf und ist deshalb mit den anderen nicht mischbar. Mißachtung führt zum Zerfressen von Gummiteilen! Es empfiehlt sich also, vor der Arbeit an der Bremse im Handbuch nachzulesen und dann die entsprechende Sorte Bremsflüssigkeit zu kaufen.

Bremsflüssigkeiten sind giftig und greifen Lacke stark an. Vorsicht ist also geboten, wenn man Flüssigkeit nachfüllt. Sie hat eine hohe Beständigkeit bei hohen Temperaturen. Der Siedepunkt liegt bei etwa 260 Grad Celsius. Leider sind die Flüssigkeiten auch hydroskopisch, das heißt wasseraufnehmend. Sie nehmen Wasser zum Beispiel durch die Band- und Entlüftungsbohrungen des Aus-

gleichsbehälters und zum Teil durch die Bremsschläuche auf. Nach der Menge des aufgenommenen Wassers richtet sich der Gebrauchswert der Bremsflüssigkeit. Wasser in der Bremsflüssigkeit führt zur Erniedrigung des Dampfblasenbildungspunktes. Dieser Punkt, an dem dieser Effekt eintritt, liegt um so niedriger, je mehr Wasser in der Anlage ist. Vorstellen kann man sich den Vorgang wie folgt:

Luft in der Bremse

Durch die durch den Bremsvorgang entstehende Wärme erwärmt sich auch die Bremsflüssigkeit, damit ebenfalls das aufgenommene Wasser. Ab einem bestimmten Punkt, dem Dampfblasenbildungspunkt, verdampft das Wasser und wechselt in einen gasförmigen Zustand. Dadurch kommt es zu Luft in der Anlage. Luft ist im Gegensatz zur Bremsflüssigkeit kompressibel (verdichtbar). Das ist die Ursache für einen schwammigen Druckpunkt oder sogar mehrmaliges Pumpen bis zum Erreichen des Druckpunktes. Hier können entscheidende Sekunden verschenkt werden. Ein gewichtiges Argument, jährlich die Bremsflüssigkeit zu wechseln.

Doch nun zum Wechseln der Bremsflüssigkeit:

Um die Bremsflüssigkeit an seinem Motorrad zu wechseln, benötigt man einige Werkzeuge und Geräte:

- * einen Maulschlüssel für den Entlüftungsnippel
- * einen Plastikschlauch (ca. 50 cm)
- * ein altes Vorratsglas (etwa 1/2 Liter Fassungsvermögen)
- * einen Schlüssel zum Abschrauben des Ausgleichsbehälterdeckels

Die richtige Bremsflüssigkeitssorte entnimmt man bitte dem Handbuch (DOT 3 bzw. DOT 4). Manchmal steht das auch auf dem Ausgleichsbehälterdeckel.

Zur Vorgehensweise:

1. Ausgleichsbehälter mit einem Lappen umwickeln (Lackschutz)
2. Öffnen des Ausgleichsbehälterdeckels
3. Aufstecken des Schlauches auf den Entlüftungsnippel (freies Ende kommt ins Glas)
4. Nippel durch 1/4 Drehung mit dem Schraubenschlüssel öffnen
5. Bremshebel ziehen und halten (pumpen)

6. Schließen des Nippels

7. Bremshebel lösen, Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren, bis zum Maximum auffüllen. (Achtung, den Bremsflüssigkeitsstand nicht zu weit absinken lassen, da sonst von oben Luft in die Anlage gelangt!)

8. Vorgänge 4 — 7 so oft wiederholen, bis die Bremsflüssigkeit sauber und blasenfrei aus dem Bremssattel (Schlauch) austritt. Danach wird der Deckel wieder auf den Ausgleichsbehälter geschraubt.

Daß die alte Bremsflüssigkeit nicht wieder verwandt werden kann, ist an sich selbstverständlich und sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Ebenso selbstverständlich sollte es sein, daß die alte Flüssigkeit nicht in die Kanalisation gekippt wird. Sie kann an Sammelstellen für Sondermüll abgegeben werden.

Wartung der Bremsbeläge

Die Verschleißgrenze der Bremsbeläge ist erreicht, wenn die Nut in dem Belag nicht mehr vorhanden ist. Spätestens dann sollten sie erneuert werden.

Beim Arbeiten an der Bremsanlage ist darauf zu achten, daß weder Öl noch Fett auf Scheibe oder Bremsbeläge kommt. Passiert das durch ein Mißgeschick trotzdem, kann man die Spuren mit Spiritus leicht entfernen. Im Fachhandel werden auch spezielle Bremsenreiniger angeboten. Grundsätzlich ist nichts gegen sie einzuwenden. Achten sollte man nur darauf, daß sie nicht mit Fluorchlorkohlenwasserstoffen (FCKW; Ozonloch!) als Treibmittel arbeiten. Am besten sind Sprühdosen mit Pumpzerstäubern — aus Gründen des Umweltschutzes!

Umweltfreundliche Treibmittel erhältlich

Bei Hinterradtrommelbremsen ist die Verschleißgrenze an der Zeigerstellung bei getretenem Pedal zu sehen.

Genauer ist ein Ausmessen der Dicke des Belages. Der Einfachheit halber bietet sich bei jedem Wechsel des Hinterreifens eine Kontrolle der Beläge an.

Ein Nachstellen der Bremse erfolgt durch ein Verdrehen z. B. der Flügelmutter. Dabei sollte der Leerweg des Fußbremshebels etwa 25 mm betragen.

Ein Ausfall der Bremsanlage durch einen Wartungsfehler hat verheerende Folgen. Im Grundsatz gilt: Lieber das Geld für die Wartung der Anlage in der Werkstatt bezahlen, als für die späteren Folgen eigener Selbstüberschätzung!

Kinder auf Motorrädern, Teil 2

Redaktion: Kinder unterliegen unter Umständen auch größeren Organbelastungen auf dem Motorrad, insbesondere durch die Belastung der Nackenmuskulatur infolge der Helmtragepflicht, auch durch Gefährdung der Nieren, ebenso bei häufigeren Erkältungskrankheiten. Sind einige dieser Belastungen zeitabhängig?

Dr. Bartels:

Man kann keinen genauen Zeitrahmen angeben, wie lange ein Kind einen Helm bei der noch schwach ausgeprägten Nackenmuskulatur tragen kann. Auf jeden Fall ist die Muskulatur nicht in der Lage, eine lange Tragebelastung auszuhalten. Natürlich kommt es darauf an, ob ein kindgerechter Helm vorhanden ist. Hier muß man von der Industrie fordern, unabhängig vom möglichen Gewinn ein entsprechendes Angebot zu machen. Es werden bei Kindern auf Motorrädern in der Regel Helme verwendet, die viel zu groß sind, die also ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen, und die ein zu hohes Gewicht haben. Das führt dazu, daß bei gegebener Helmpflicht für Kinder die Muskulatur unphysiologisch belastet wird. Der Halte- und Stützapparat ist nur in geringem Maße geeignet, Belastungen für Kopf und Schultern auszuhalten. Das sollten ausreichende Gründe für die Industrie sein, kindgerechte Helme zu entwickeln.

Redaktion: Das erwähnte Problem ergibt sich nicht nur bei den Helmen, sondern auch bei den Kombinationen. Es gibt auch hier nur wenige Hersteller, die entsprechende Größen anbieten.

Dr. Bartels:

Grundsätzlich gilt, daß man Kinder auch mit der entsprechenden Bekleidung versehen muß. Das sollte der Gesetzgeber wie die Helmpflicht vorsehen. Kinder müssen von der Ausrüstung her in der Lage sein, kleinere Unfälle ohne größere bleibende Schäden zu überstehen, dazu soll ja die besondere Bekleidung dienen.

Redaktion: Wie sieht es mit Organbelastungen der Kinder aus? Ist es grundsätzlich richtig, wenn man sagt, daß bei Kindern dieselben Gefährdungen gegeben sind wie bei Erwachsenen, nur in verstärktem Maße?

Dr. Bartels:

Es sind an sich schon die gleichen Organschädigungen, die auftreten können. Hinzu kommt, daß bestimmte organische Bereiche beim Kind besonders gefährdet sind, speziell die Nieren. Untersuchungen haben gezeigt, daß häufig unerkannt Nierenschäden, natürlich unabhängig vom Motorradfahren, bestehen. Daß die Gefahr der Erkrankung sich auf dem Motorrad vergrößert, liegt auf der Hand. Kinder haben generell etwas schlechtere Möglichkeiten, Organbelastungen zu widerstehen. Das wissen wir aus anderen Studien. Schäden im Urogenitalbereich treten relativ häufig auf.

Richtet man sich aber nach den heutigen Maßstäben einer sicherheitsgerechten Motorradbekleidung, sind auch Kinder unter normalen Umständen vor erhöhten Organbelastungen gefeit.

Redaktion: Ist das nicht auch sehr wetter- und jahreszeitenabhängig, abgesehen von der Bekleidung?

Dr. Bartels:

Natürlich ist das so. Leider gibt es für Kinder die richtige Bekleidung selten. Nur wenige Eltern rüsten ihre Kinder damit aus. Hinzu kommt die angesprochene, geringere Kompensationsmöglichkeit. Eltern müssen sich gerade auf dem Motorrad kindgerecht verhalten und Rücksicht auf die Bedürfnisse des kleinen Passagiers nehmen. Das gilt für alle Bereiche, Organbelastungen, physische und psychische Einflüsse. Dieser Artikel sollte dazu beitragen, daß sich Erwachsene verdeutlichen, welche Belastungen auf ein Kind im Zusammenhang mit dem Motorradfahren zukommen.

Ich möchte noch etwas zur Belastung des Stützapparates anfügen. Kinder müssen sich auf dem Motorrad festhalten. Das führt zu Belastungen, die nicht unterschätzt werden dürfen. Ähnliche Beanspruchungen kennt man aus Sportuntersuchungen. Hier kann es zu Gelenkschädigungen, u.U. zu Folgeschäden kommen. Die geschilderte Belastung hängt natürlich direkt von der Fahrweise des Fahrers ab.

Redaktion: Unterliegt das Kind besonderen psychischen Belastungen? Kinder erleben die Umwelt anders als Er-

wachsene, erleben Geschwindigkeiten differenzierter und haben in der Regel nichts von der Natur „im Vorbeifliegen“.

Dr. Bartels:

Kinder können grundsätzlich erheblich mehr verarbeiten, als man ihnen zutraut. Das ist aus Studien von schwerkranken Kindern auf Intensivstationen bekannt. Sie sind durchaus in der Lage, Schockerlebnisse zu überwinden, vorausgesetzt, man bespricht sie mit ihnen. Das bedeutet, daß Kinder die Möglichkeit haben müssen, ihre Gedanken auszudrücken, über ihre Erlebniswelt zu reden und entsprechend Auskunft bekommen, wenn sie sie haben wollen.

Sicher können Kinder die Natur im Vorbeifliegen nicht erleben. Das hängt auch mit dem anders ausgestatteten Blickfeld der Kinder zusammen, das enger gestaltet ist als bei Erwachsenen. Sie erleben ihre Umwelt anders und sind nicht in der Lage, Dinge so schnell aufzufassen. Man muß Kindern die Möglichkeit geben, über die Eindrücke beim Motorradfahren zu reden und ihnen klar machen, was da passiert. Das heißt auch, langsam fahren, Pausen machen und auf den Eindruck der Kinder eingehen.

Zusammenfassend kann ich nur nochmals betonen, daß man sich gerade auf dem Motorrad kindgerecht verhalten muß, das gilt für alle geschilderten Bereiche. Die Bedürfnisse der Kinder sind entscheidend, nicht die der Erwachsenen. Es sind für Kinder interessante Pausenstationen aufzusuchen, an denen sie sich austoben können. Unter Umständen muß man sie auch dem Motorrad entsprechend beschäftigen, was aber eine Kommunikationsmöglichkeit voraussetzt.

Redaktion: Heißt das nicht, daß im Grunde eine Helmsprechanlage erforderlich ist?

Dr. Bartels:

Grundsätzlich ist eine Helmsprechanlage eine gute Möglichkeit, sich bemerkbar zu machen. Sie darf allerdings die Konzentrationsfähigkeit des Fahrers nicht beeinträchtigen.

Generell muß auch die Frage nach der richtigen Altersgrenze für Kinder auf Motorrädern gestellt werden:

Nimmt man Kinder überhaupt mit, wenn ja, welches Alter ist vernünftig? Einige der geschilderten Probleme erledigen sich von selbst mit steigendem Alter. Ist ein Mindestalter von 12 Jahren in Anbetracht der geschilderten Fakten sinnvoll?

Vielleicht wird hier die Diskussion ange-regt.

Redaktion: Die Altersgrenze ist ein Problem. Der Gesetzgeber sieht kein Mindestalter vor, sondern denkt lediglich an einen „besonderen“ Sitz bis zu 7 Jahren. Ob ein solches Kind sicher auf einem Motorrad sitzen kann, hängt von der Körpergröße, aber auch von der Beschaffenheit des Fahrzeuges ab. Beides sind individuelle Komponenten.

Dr. Bartels:

Ein generelles Eintrittsalter von 7 Jahren ist zu niedrig. Hinzu müssen auch Mindestanforderungen an die Bekleidung und das Fahrzeug gestellt werden können. Ob man mit allgemeingültigen Re-

gelungen und Apellen an die Vernunft weiterkommt, ist die eine Frage, ob man die Grenze an einem späteren Alter fest-macht, etwa bei 12 Jahren, eine andere. Hier sollte die Diskussion offensiv ge-führt werden.

Redaktion: Herr Dr. Bartels, ich glaube, wir können mit diesem Interview dazu beitragen. Von dieser Stelle ergeht ein Apell an die Vernunft von Eltern und Verantwortlichen, sich entsprechend den aufgezeigten Grundsätzen zu verhalten. Ich würde mich freuen, Sie in einer Dis-kussionsrunde zu diesem Thema noch einmal begrüßen zu können, sollte es zu einer offensiven Entwicklung des The-mas kommen.

Die Frage der Bekleidung muß sicher noch befriedigender gelöst werden, als das bisher der Fall ist. Allerdings müs-sen die Verantwortlichen auch bereit sein, für die Sicherheit ihrer Kinder den entsprechenden Obolus zu entrichten. Auch ein vom Profit losgelöstes Angebot der Industrie hätte seinen Preis.

Noch ein Wort zu den Helmsprechanla-gen. Erfahrungen, die uns in Leserbrie-fen mitgeteilt wurden, zeugen immer wieder davon, daß Kinder auf dem So-zius einfach einschlafen. Eine Kommuni-kationsmöglichkeit mit dem Kind ist auf einer Solomaschine für uns ein „Muß“, um die damit verbundenen Gefahren auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Der anfängliche „mißbrauch“ der Anlage durch ein ständig einwirkendes Kind wird sich erfahrungsgemäß nach kurzer Zeit von selbst erledigen. Zur möglichen Ablenkung des Fahrers sei von dieser Stelle angemerkt, daß derjenige, der nicht ganz sicher fährt, ohnehin keine Kinder mitnehmen sollte.

Wie bei jedem Sport, so ist auch beim Motorradfahren für das Kind Training er-forderlich, um den Belastungen ge-wachsen zu sein. das geht nur behutsam unter den geschilderten Prämissen. Dann macht auch eine Fahrt mit dem Kind allen Beteiligten viel Spaß.

Günter Heumann

Test Helmsprechanlagen

(G.H.) Kontakt zum Sozius zu halten, das ist eine Forderung der Ärzte zum Thema "Kinder auf Motorrädern". Es liegt auf der Hand, daß das mit einer Helmsprechan-lage am besten geht. Wer sich grund-sätzlich zum Kauf einer solchen Einrich-tung entschließt, wird mit einer Vielzahl unterschiedlicher Angebote konfrontiert. Hier gilt es, möglichst das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu erkunden. Um die Wahl etwas zu erleichtern, haben wir uns entschlossen, mehrere Anlagen zu testen, die eine größere Preisspanne ab-decken. Im Test waren folgende Geräte:

1. BMW-Helmsprechanlage
2. Helmsprechanlage der Fa. Baehr AVC 11
3. Helmsprechanlage der Fa. Detlev Louis

Hier wurde unter folgenden Ge-sichtspunkten gewertet:

1. Verarbeitung
2. Einbau
3. Lautstärke/Verständigung
4. Ausbaufähigkeit

Die Anlagen wurden im Kurzstrecken-betrieb, beim Ausflug und der längeren Tour genutzt. Sowohl Kinder als auch Er-wachsene testeten die verschiedenen Geräte. Bei der Endnote wurde das Preis-Leistungs-Verhältnis berücksich-tigt.

Übersicht der Testgeräte:

Marke	Einbau	Preis	System	Nachrüstung
BMW	alle Helme möglich	764,-	2 Kopfhörer, Mikro pro Helm, Kabel mit Prozessoren, nur Bordnetzanschluss, Lautstärke-anpassung elektronisch	nicht möglich
Baehr AVC 11	alle Helme möglich	398,-	2 Kopfhörer, Mikro pro Helm, Bordnetz- und Batteriebetrieb, Lautstärke-anpassung manuell über Box	Radioanschluß und Tonträger-anschluß mög-lich über Box, Kabel
Detlev Louis	alle Helme	139,-	1 Kopfhörer, 1 Mikro Box, manuelle Lautstärke-regelung, nur Batteriebetrieb nicht eingebaut, Teile offen verlegt	Radioeinbau, weitere Geräte nicht möglich

Übersicht Bewertung:

Marke	Fahrtgeschwindigkeit 60 km/h	100 km/h	Komfort über 120 km/h	Gesamturteil
BMW	2	3	4-5	Tragekomfort gut, 4 kein Druck, keine störenden Kabel
Baehr Avc 11	1	1	2 bis 200 km/h möglich (4)	Tragekomfort gut 1 kein Druck, Box gut unterzubringen
Detlev Louis	2	3-4	nicht möglich	Tragekomfort mäßig durch rutschende Kopf-hörer, Box gut unterzubringen

* Bessere Bewertung als BMW auf Grund des besseren Preis-Leistungs-Verhältnisses

- 1 =hervorragende Verständigung ohne Geräuschbeeinträchtigung
- 2 =gute Verständigung, unwesentliche Beeinträchtigungen
- 3 =Verständigung möglich, aber Nebengeräusche deutlich spürbar
- 4 =Verständigung nur bei lautem Rufen, aber möglich
- 5 =keine Verständigung bzw. erhebliche Ablenkung durch Sprechverkehr

Bei der Bewertung der Lautstärke kam es auf die problemlose Verständigung und Regulierbarkeit der Sprechanlage je nach gefahrener Geschwindigkeit an. Die unterschiedlichen Systeme (BMW prozessorgesteuert, alle anderen manuell) wurden denselben Bedingungen unterworfen.

1. Anlage der Fa. BMW

Verarbeitung:

Die Verbindungen zu den einzelnen Bausteinen im Helm sind gelötet und machen einen zerbrechlichen Eindruck. Die Kabelenden der Kopfhörer sind mit Ösen versehen und werden mit kleinen Schrauben verschraubt. Die einzige Steckverbindung besteht zum Mikrofonkabel.

Die Lötverbindungen reißen leicht ab. Wir mußten etliche Lötstellen nacharbeiten. Das dürfte bei einem Gerät dieser Preisklasse nicht passieren.

Das Hauptverbindungskabel zwischen Helmen und Bordnetz ist in sich verschweißt. Das Spiralkabel zu den Helmen wirkt robust, das Kabel zur Steckdose eher zerlich.

Einbau:

Eine ausführliche Beschreibung von

BMW erleichtert die Arbeiten. Alle Teile werden, quasi als fester Helmbestandteil, eingebaut.

Fazit:

Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben. BMW bietet hier eine zu teure Alternative zu den anderen, auf dem Markt befindlichen Geräten. Qualität in der Verarbeitung war bisher, auch und gerade beim Motorradzubehör, ein Markenzeichen der Fa. BMW. Das gilt nicht für die Helmsprechanlage. Sie bietet, gemessen an ihrem stolzen Preis, keine entsprechende Verständigung. Einzig der Tragekomfort der Teile überzeugt. Sie drücken auch bei langer Fahrt nicht.

2. Anlage der Fa. Baehr, Typ AVC 11

Verarbeitung:

Die Verbindungen zu den einzelnen Bausteinen im Helm werden gesteckt. Die Kontakte sind solide miteinander verbunden, die Stecker in Kunststoff eingeschweißt. Die Verbindungen sollten allerdings beim Einbau zusätzlich mit einem Streifen Isolierband gesichert werden, um ein Lösen durch Zug zu verhindern.

Alle Bausteine, die mit Feuchtigkeit in Kontakt kommen können, wurden zusätzlich in Kunststoff verschweißt, so daß durch Feuchtigkeit bedingte Aussetzer ausbleiben dürften. Das gilt auch für die Kabel zum Schaltkasten.

Einbau:

Alle Verbindungen werden gesteckt, so daß der Einbau auch von einem Laien problemlos vorgenommen werden kann. Eine ausführliche Beschreibung erleichtert die Arbeiten. Schwachstellen beim Einbau lassen sich auch bei kritischer Suche nicht finden.

Ausbaufähigkeit:

Die Anlage ist vorbereitet für den Anschluß an einen anderen Tonträger, der direkt über ein Kabel (Zubehör) an den Helm oder über den Schaltkasten erfolgen kann. Die Musik schaltet bei Sprachkontakt automatisch auf Hintergrundlautstärke.

Fazit:

Mit knapp 400,- DM ist das Angebot der Fa. Baehr nicht billig. Für das Geld wird aber genau das geboten, was man von einer Helmsprechanlage erwarten kann, nämlich eine problemlose Verständigung. Angesichts der überzeugenden Verarbeitung stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis in allen Belangen.

3. Anlage der Fa. Detlev Louis

Verarbeitung:

Die einzelnen Bausteine, Ohrhörer und Mikrofone, sind durch Kabel mit dem Schaltkasten verbunden. Ein fester Einbau ist nicht möglich, so daß durch die ständige Handhabung der Drähte eine besondere Belastung angenommen werden muß. Die Dauerhaltbarkeit der Anlage ist daher fraglich.

Ausbaufähigkeit:

Im Fahrbetrieb ist die Wiedergabequalität des Radios derart schlecht, daß man auf das Angebot verzichten sollte. Auch stört die automatische Umschaltung von Radiobetrieb auf Sprache die Wiedergabe des gesprochenen Wortes. Satzanfänge werden u.U. geschluckt.

Fazit:

Das Angebot der Fa. Detlev Louis eignet sich insbesondere für kurze Touren auf der Landstraße im Geschwindigkeitsbereich bis maximal 100 km/h. Ständig verrutschende Geräteteile stören beim Tragen und lenken ab.

Gespannkauf ist Vertrauenssache.

Wir wollen auch Ihr Vertrauen gewinnen.

Als EML-Vertragsimporteure liefern wir das komplette Programm an Umbausätzen und Gespannen.

Informieren Sie sich unverbindlich und kostenlos über unsere Preise und unsere Sonderangebote an gebrauchten Gespannen.



Ihr Partner wenn es um Gespanne geht!



Motorrad- und Beiwagenservice · Altegassee 4—6 · Postfach 14 65 · 6507 Ingelheim am Rhein · Tel. (0 61 32) 23 73



Honda

Einen neuen Großtourer, speziell auf europäische Verhältnisse zugeschnitten, bietet Honda mit der ST 1100 – Pan European an. Der neuentwickelte 1100er V-Motor, längs eingebaut, liefert 100 PS bei 7.500/min. Das gewaltige Drehmoment von 110 Nm fällt bei 6.000/min. Dem Tourerimage entsprechend rüstet Honda die Maschine mit Koffern, einer Vollverkleidung, einem Kardantrieb und einem 29-Liter-Tank aus. Zum Schutz der Verkleidung sind massive Stahlausleger unter dem Kunststoff montiert. In den Farben beige, silber und dunkelrot wird es ab dem Frühjahr 1990 bei den Honda-Händlern zu kaufen sein.

WAS IST WIE

Ab dem 1.1.90 gelten die neuen bundeseinheitlichen Bußgeld- und Verwarnungsgeldkataloge, sowie der angepaßte Punktekatalog. Ministerialrat a.D. Helmut List und Regierungsdirektor Thomas Kohl, Bundesverkehrsministerium, verfaßten eine Übersicht aller dann geltenden Bestimmungen und ihrer Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmer. Sowohl für Kraftfahrer, als auch für diejenigen, die sich beruflich mit dem Verkehr auseinandersetzen, lohnt sich der Kauf dieses Ratgebers. Tabellen, Erläuterungen, ein umfassendes Stichwortregister

geben einen raschen Ein- und Überblick über das Fahrerlaubnisrecht. Der Preis wird voraussichtlich 13,50 DM plus MWSt. bei Einzelabnahme betragen. Bezugsadresse: Verlag WAS IST WIE, Gerd Reichel, Postfach 246, 8022 Grünwald

Detlev Louis

Alle ab dem 1.1.90 nicht mehr für den Straßenverkehr zugelassenen Helme (ohne ECE) können in allen Detlev Louis-Geschäften abgegeben werden. Von dort werden sie zur Zentrale nach Hamburg geschafft. Brauchbare Helme werden über Missionen in Afrika verteilt. Unbrauchbare werden fachgerecht vernichtet.

get-a-way

Für Eisbärinnen und Eisbären bietet die Fa. get-a-way eine reichliche Auswahl. Die Palette reicht von Helly-Hansen Klimafaser-Wäsche über Gore Tex hin zu Belstaff- und Barbour-Bekleidung. Ein Edelstahl-Trinkbecher, 0,4 ltr., doppelwandig, kostet 37,50 DM. Daran verbrennt man sich nicht mehr den Mund, das Getränk bleibt trotzdem warm. Für das Elefantentreffen bietet get-a-way Handwärmer. Die Firma wird beim Elefantentreffen 1990 dabei sein. get-a-way, Friedrich-Puchte-Str. 2, 8580 Bayreuth

Honda

Eine Umrüstliste für Honda-Motorräder, die auf 27 PS gedrosselt werden können, liegt vor. Das Original dieser Liste dient gleichzeitig als Unbedenklichkeitsbescheinigung dem TÜV gegenüber. Alle Honda-Händler und TÜV-Prüfstellen verfügen über diese Liste.

PH – Peter E. Heinze

Ab November liefert Peter Heinze den „Touring Dress“ in den Farbkombinationen rot/grau und blau/grau in den gängigsten Standardgrößen ab Lager. Der „Touring Dress“ ist eine Kombination aus Latzhose mit normaler Jacke. Der Anzug besitzt eine Gore-Tex-Membran. Sonderanfertigungen sind möglich. Bezugsquelle: Peter E. Heinze, In der Eck 2, 6301 Heuchelheim

Yamaha

Die meisten Motorradfahrer sind auch Autofahrer. Um die Verbundenheit mit dem Motorrad auch auf dem Auto zu dokumentieren, hat Yamaha einen neuen Aufkleber herausgebracht. Er ist bei den Yamaha-Händlern zu bekommen, oder gegen Einsendung eines frankierten und adressierten Rückantwortumschlages (DIN A5) von der Mitsui Maschinen GmbH, Yamaha-Division, Grünstr. 44, 4005 Meerbusch 1.

Verlag Bernhard Götz

Ein Taschenbuch mit Motorradgeschichten zum Preis von 14,80 DM gibt es im Buchhandel oder beim Bernhard Götz-Verlag, Postfach 1925, 7014 Kornwestheim. Das Buch enthält neben Geschichten auf zwei und drei Rädern auch das „Beste aus 14 Jahren Stress Press International“.

Honda

Honda ruft die Modelle der Baureihe CBR 600 F, Baujahr 1989, mit den Fahrgestellnummern PC 23-3000001 bis PC 23-3000450 und PC 23-2000001 bis PC 23-2008291 wegen eines Defektes am Benzinssystem zurück. Besitzer solcher Modelle wenden sich bitte zwecks kostenloser Umrüstung an ihre Händler.

Detlev Louis

Das Basteln in der Dunkelheit erleichtert die Leuchtblille von Louis. Das Teil ist auch für Brillenträger brauchbar. Unter der Bestellnummer 20 016510 ist es zum Preis von 13,40 DM bei Detlev Louis, Süderstr. 129, 2000 Hamburg 26 zu bekommen.

Herausgeber:

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



Frohe Weihnachten
und eine gute Saison 1990!