



NACHRICHTENBLATT DES BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Sitzung des Gesamtvorstandes des BVDM in Duisburg

Der Vorstand hatte am 17.12.1961 zu seiner außerordentlichen Sitzung die Vertrauensleute der Länder eingeladen, um mit ihnen gemeinsam darüber zu beraten, welche Maßnahmen zu treffen sind, um die Arbeit des BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer) zu intensivieren. Auf der Tagesordnung standen unter anderem die Berufung von Vertrauensleuten, organisatorische Fragen und die Überarbeitung der Satzung.

Es wurde beschlossen, im Rahmen einer Reihe von Veranstaltungen, das diesjährige Bundestreffen in Hachenburg/Westerwald durchzuführen (26./27.Mai 1962).

Schon zu Ostern soll eine Bildersuchfahrt in das Gebiet der Eifel führen. Der mehr oder mindergroße Erfolg soll am Schluß mit einem großen Osterfeuer gefeiert werden.

Das Hirschtreffen organisieren in diesem Jahr unsere norddeutschen Freunde. Wahrscheinlich wird es in Dannenberg (am Rande des Teufelsmoor), in der Nähe von Lilienthal b. Bremen durchgeführt. Ein genauer Termin liegt noch nicht fest, jedoch soll es diesmal früher durchgeführt werden; vielleicht Ende Sept./Anfang Oktober. Bekanntlich soll diese Veranstaltung das Elefantentreffen ergänzen, d.h. es findet in einer Zeit statt, in der unsere Solisten unabhängiger von der Witterung (Schnee und Eis) sind und nach Herzenslust "die Kurven kratzen" können. Gedacht ist das Treffen, wie alle Veranstaltungen des BVDM, für die Mitglieder unseres Verbandes. Es können natürlich Gäste mitgebracht werden.

Die Ballhupe erscheint wieder, wenn auch vorerst quartalsweise. Beiträge, Termine für Veranstaltungen und Treffen und dergl. müssen daher rechtzeitig eingesandt werden.

Besprochen wurde ebenfalls ein "Straßenhilfsdienst", der nur von Mitgliedern in Anspruch genommen werden kann und bei Unglücksfällen

b.w.

oder schweren Pannen gewährt wird. Einzelheiten werden später mitgeteilt. Die Vertrauensleute der größeren Städte zeichnen jeweils für ihr Gebiet verantwortlich.

Und schließlich: Der Erwerb der Mitgliedschaft im BVDM wurde neu geregelt. So zahlen beispielsweise Ehepaare, die beide Einzelmitglied sein wollen, statt eines 2. vollen Beitrages, 50 % hiervon. Ferner ist vorgesehen, daß auf besonderen Antrag oder wenn dies im Interesse des Verbandes liegt, fördernde Mitglieder aufgenommen werden können. Diese haben allerdings keinerlei Stimmrecht. Grundsätzlich muß aber jedes Mitglied im Besitz eines Motorrades sein.

wafa

Elefantentreffen 1962

Traditionsgemäß fand auch in diesem Jahr am 1. Samstag das Elefantentreffen statt, das, man weiß nicht ob man sagen soll erfreulicherweise oder leider, wieder einmal einen neuen Teilnehmerrekord aufwies. Nach Aussagen des Wirtes fassen sämtliche Räume des Sporthotels Tribüne ca. 2.000 Personen. Trotzdem gab es wieder viele Freunde unter uns, die sich mit einem Stehplatz begnügen mußten, sei es an Eingängen, Treppen oder Fluren. Die Zahl der Motorräder schätzte man auf 900 bis 950. Überflüssig zu sagen, daß auch diesmal wieder Teilnehmer aus allen Gegenden Deutschlands und aus dem Ausland da waren. Unsere englischen Freunde hatten diesmal Pech. Wegen des Nebels und der schlechten Wetterverhältnisse konnten die Fährschiffe nicht wie gewohnt verkehren und ich habe mir sagen lassen, daß noch eine erkleckliche Zahl englischer Motorradfahrer nicht übersetzt werden konnten.

Die Quartierfrage versuchte jeder auf seine Weise zu lösen. Viele hatten dieses Problem bereits im alten Jahr gelöst, indem sie "Quartiermacher" in die Eifel entsandten, die alles, was ihnen vor die Flinte kam, buchten. Doch auch die "Sorglosen" kamen irgendwie unter, sei es "auf der Kegelbahn" vom Sporthotel, in irgendeiner Scheune oder beim "Nett" in Drees, der speziell unsere Leute in seinem (geheizten) Saal unterbrachte. Gezeltet wurde selbstverständlich auch.

Das Elefantentreffen hatte nur unter einem Mangel zu leiden und das war der Schneemangel. Mancher, der in Erwartung evtl. Schneemassen grobes Geländeprofil aufgezogen hatte, wurde herb enttäuscht.

Ich sprach sogar mit einem, der aus diesem Grunde im Anschluß an das Elefantentreffen ins Fichtelgebirge flüchtete. Der Glückliche befand sich nämlich mit seiner Gattin im Urlaub und ich glaube, er war nicht der einzige. - Ein leichter Nieselregen am Nachmittag verhiess Glatteis und so war es auch. Unsere Solisten kamen voll "auf ihre Kosten". Leider waren bereits am Nachmittag einige "besonders schnellen" Leute in Bodenberührung geraten, die trotz des in aller Eile erschienenen Motorrad-Artikels "Vom Fahren auf drei Rädern" und trotz Ermahnungen von vielen Seiten, ihren "Jeder sein eigener Schorsch-Meier"-Komplex loswerden wollten. Eine entsprechende Bemerkung von Seiten Klacks, während seiner Ansprache, schien mir dann auch angebracht zu sein. Die geplante Ehrenrunde auf der Südschleife, zum Gedächtnis der von uns gegangenen Kameraden, mußte wegen der total vereisten Fahrbahn und auf Grund der schlechten Erfahrungen am Nachmittag, abgesagt werden. Stattdessen fand eine kleine Gedächtnisfeier, unter dem geisterhaften Licht der entzündeten Pechfackeln statt, die mit dem Lied "Ich hatt' einen Kameraden" endete.

Die BMW-Sprechstunde - wie im Vorjahr gehabt - fand auch diesmal wieder statt. Neben unserem alten Freund Klankermeier und Meister Lamprecht, man höre und staune, kam H. W. Boensch, techn. Direktor der BMW-Werke mit einem Gespann gleicher Marke.

Besonders erfreulich war auch die Tatsache, daß unsere Asse vom Gelände- und Straßenrennsport wieder mit von der Partie waren.

So sah man u.a. R.Gläser, Max Deubel, A.Rohsiepe, Karrenberg, Weber etc.

Unsere "kleine IFMA" zeigte dieses Jahr eine Norton-Rennmaschine, die bereits durch "Das Motorrad" bekannte BMW R 67 mit dem Renault-Motor und die großartige Rennmaschine unseres Freundes Kestermann aus Köln (500 ccm, 4-Zyl. 2-Takter-Eigenbau, wassergekühlt).

Als unser lieber Freund Klacks am Abend seine Begrüßungsansprache hielt, konnte er auch diesesmal einen "Veteranen" des Motorrades vorstellen. Es war Opa Lehmann aus Bonn, 68 Jahre jung, der eine Rudge-Ulster aus dem Jahre 1926 fährt. Ihm wurden selbstverständlich die gleichen Ovationen gebracht, wie unserem Freund Robert Sexé aus Saint Benoit b. Paris. Er erhielt als Ehrengabe ein Tablett Original Berliner-Ballen von unseren Berliner Freunden, dazu einen handgefertigten Sturzbügel.

Währenddem lief "das Kino" im hinteren Saal auf Hochtouren. Es wurde ein Film, betitelt "Fahrensleute" gezeigt.

b.w.

Damit war der offizielle Teil des Elefantentreffens beendet. Die Benzingespräche jedoch nahmen in dieser Nacht kein Ende.

Der nächste Morgen sah dann endgültig das Ende des Treffens. Klacks rief noch einmal alle Erbauer der "Tollen Vögel" zusammen, um sie auch offiziell den anwesenden Motorradfahrern vorzustellen.

Jeder von ihnen erhielt von der Zeitschrift "Das Motorrad" einen Silberbecher, da es einfach unmöglich war, einen Sieger zu ermitteln.

Zum Schluß möchte ich nicht versäumen, den Dank an Klacks an alle Helfer und Mitarbeiter, die das Elefantentreffen 1962 erst ermöglicht haben, weiterzugeben, der in herzlichen Worten sich für den Arbeitseifer und die geleistete Arbeit bedankte.

wafa

Mitgliedsbeiträge 1962

Liebe Freunde! Wir erinnern hiermit an die Pälligkeit der Mitgliedsbeiträge für 1962. Diese müssen bis spätestens zum 15. 2. 1962 entrichtet sein. Der sonst notwendig werdende Verwaltungs- und Schreibapparat steht dann in keinem Verhältnis mehr zum eingehenden Betrag. Zahlungen werden über unser Postscheckkonto Essen 1072 14 abgewickelt.

Anschriftenänderungen

Wir bitten alle Mitglieder, die ihren Wohnsitz gewechselt oder ihren Maschinenpark erneuert haben, uns diese Änderungen mitzuteilen, damit wir unsere Unterlagen auf den neuesten Stand halten können.

Mitteilungen an: W. Fahrenholz, Duisburg-Buchholz 1.

Mitgliederliste 1962

Diese erscheint nunmehr endgültig als Beilage zu unserer nächsten Ausgabe "Die Ballhupe". Wir bitten daher nochmals alle diejenigen unter Euch, die ihren Aufnahme-Antrag noch nicht abgesandt haben, dieses bis spätestens zum 10. Februar nachzuholen. Zu spät eingehende Anträge können in der Ausgabe 1962 nicht mehr berücksichtigt werden. Anschrift: W. Fahrenholz, Duisburg-Buchholz 1.

Treffpunkt Duisburg-Wedau

Das monatliche Treffen in Duisburg-Wedau findet im Februar ausnahmsweise nicht am 3. sondern schon am 2. Samstag statt.

Die Firma BV-Aral wird an diesem Abend mit zwei Herren erscheinen, die den vorlängerer Zeit in den Lichtspielhäusern gezeigten Farbfilm

"Vor 100 Jahren fing es an ..." vorführen werden.

Im Anschluß daran findet eine Diskussion über Kraftstoff- und Schmierungsfragen statt. Wir bitten um rechtzeitiges Erscheinen, da der Film bereits um 19.30 Uhr vorgeführt wird.

"Klamottenmarkt"

Der bei uns im Kohlenpott übliche "Klamottenmarkt", den wir jeweils bei unseren Treffen in Duisburg durchführen, kann in Kürze in der Ballhupe erscheinen.

Also wenn jemand von Euch etwas verkaufen will oder anzubieten hat, kann er unter dem Stichwort: Klamottenmarkt in den Mitteilungsblättern unseres Verbandes annoncieren.

Für Mitglieder gilt folgender Zeilenpreis:

- A) für eine Anzeige: 20 mm hoch und 180 mm breit = DM 2,50
(6 Schreibmaschinenzeilen (Standard) über die volle Breite eines DIN A 4 Bogens)
- B) für eine Anzeige: 10 mm hoch und 180 mm breit = DM 1,25
(3 Schreibmaschinenzeilen (Standard) über die volle Breite eines DIN A 4 Bogens)
- C) je 1 1/2 Zeile über A) oder B) kostet DM 1,-- mehr.

Die Einnahmen fließen in unsere Verbandskasse.

Alles Nähere hierzu in der nächsten Ausgabe der Ballhupe.

Treffen, Veranstaltungen und sonstige Termine

10. 2. 1962/ = 4. Motorradfahrertreffen in Holzhausen Krs. Hof-
11. 2. 1962 geismar (Reinhardswald).

Anschrift wegen Quartiere: Heinz Heide, Hann.Mün-
den, Sydekumstraße

26./27. 5. 1962 = Bundestreffen in Hachenburg (Westerwald)

BVDM-Treffpunkt "Ruhrgebiet"

Restaurant "Zum Steinbruch", Duisburg-Wedau, Lotharstraße 320
(unmittelbar an der Autobahn gelegen)

Versammlung jeden 3. Samstag.

BVDM-Treffpunkt "Mainfränkischer Kreis"

Gaststätte "Kartäuser", Würzburg, Ludwigstraße

Versammlung jeden 2. Freitag.

(jeweils in der Woche, in der "Das Motorrad" eintrifft)

Neue Haftpflicht-Versicherungsprämien für Motorräder

Das "wieder einmal" unsere Haftpflichtprämien in die Höhe gegangen sind, wird wohl inzwischen jeder mitbekommen haben. Man fragt sich unwillkürlich, wo hier die Grenze liegt. Mir ist noch gut in Erinnerung, als beim "letzten Mal" die trostreichen Worte gesprochen wurden: "Das ist ja nur vorübergehend, ab 1962 werden die Versicherungsprämien freigegeben und dann sollt ihr mal sehen, was für ein Wettbewerb sich auftut!" Nun, wenn so der gepriesene "Freie Wettbewerb" aussieht, dann "Prost!".

Darüber zu streiten, ob diese Entwicklung voraussehbar war oder nicht, ist müßig. Jetzt heißt es den Tatsachen in's Auge sehen und einen kühlen Kopf bewahren.

Wir dürfen auf keinen Fall die Nerven verlieren! Ich gehe wohl nicht fehl mit der Annahme, daß nicht einmal so sehr die in den meisten Fällen ausgesprochene Prämienenerhöhung uns die Zornesröte ins Gesicht treibt, obwohl diese schon hart genug ist und - wie mir scheint - durch nichts, schon gar nicht mit einer größeren Schadenshäufigkeit bei Motorrädern begründet oder gar belegt werden kann. Vielmehr ist es doch der provozierende Wegfall der bisher gezahlten Prämienrückvergütung bei schadensfreiem Verlauf. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß hier Verkehrspolitik gemacht wird, eine Politik, die u.E. nach das Grundgesetz mit Füßen tritt. Wie heißt es doch u.a.? "Jeder Mensch ist vor dem Gesetz gleich"

Überflüssig der Ruf nach unseren Verbänden oder gar nach unserer oft zitierten Zweiradindustrie.

In unserer letzten Monatsversammlung in Duisburg-Wedau haben wir den ganzen Versicherungskomplex eingehend erörtert. Vorschläge von Seiten unserer Mitglieder, doch eine eigene, vielleicht von den Überresten unserer Zweiradindustrie geförderte, Versicherungsgesellschaft zu gründen, haben nicht gefehlt. Ob dies zu realisieren ist, wage ich - vorsichtig ausgedrückt - zu bezweifeln. Ob sich die Zweiradindustrie hierfür begeistern würde? Wahrscheinlich kaum. Und selbst wenn, schließlich ist es mit 1 Million nicht getan, zumal sie lediglich als Stammeinlage gedacht ist. Man braucht kein Pessimist zu

sein, wenn man mit einer mehrfachen Summe rechnet. Was darüber hinaus vonnöten ist, brauche ich hier nicht aufzuzählen. Immerhin bleibt dieser Vorschlag in der Diskussion.

Folgenden Weg halten wir von Seiten des BVDM für möglich und gangbar:

Wir haben sofort uns mit einigen Versicherungen in Verbindung gesetzt, um aus authentischer Quelle alle Einzelheiten, sowie eine Stellungnahme hierzu zu erhalten. Die Antworten lagen bei Drucklegung noch nicht vor. - Wir werden jedenfalls mit denjenigen Versicherern in persönlichen Kontakt treten, die auch heute noch für Motorräder eine Rückzahlung bei schadensfreiem Verlauf gewähren - wenn auch vielleicht eine geringere - und diese entsprechend herausstellen. Für diesen Fall gibt es nur eine denkbare Reaktion. Wir alle zahlen nur diesen Gesellschaften - oder besser einer - unser sauer verdientes Geld! Ohne Ausnahme!! Vergessen wir doch nicht, daß wir alle an einem Strang ziehen! Die ach so viel gepriesene Einzelpersönlichkeit lassen wir in diesem Falle einfach mal beiseite. Wenn wir uns diesmal nicht einig werden sollten, können wir "einpacken". Allen denjenigen unter uns, die bereits in den nächsten Tagen und Wochen mit der Neufestsetzung ihrer Prämien zu rechnen haben, sei folgendes empfohlen: Die schriftliche Mitteilung über eine Heraufsetzung der Prämien und Wegfall der Rückvergütung bei schadensfreiem Verlauf, ist ein legaler Grund den Versicherungsvertrag fristlos zu kündigen (Frist: 14 Tage nach Erhalt!). Wir werden uns in der Zwischenzeit bemühen, geeignete Gesellschaften ausfindig zu machen und wenn es sein muß im Ausland, sofern nur eine Möglichkeit dazu besteht. Das Ergebnis unserer Bemühungen wird schnellstens in der Ballhupe bekanntgemacht oder aber als Insertion im "Motorrad" veröffentlicht. Notfalls müssen wir eben mal in den sauren Apfel beißen und ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen oder zu Fuß gehen, bis Klarheit herrscht. Die Versicherer rechnen ja mit der Bequemlichkeit der Leute! Doch diesesmal müssen wir ihnen einen Strich durch ihre Rechnung machen. Schreibt Euren Gesellschaften außerdem einen Brief, worin Ihr ausführlich begründet, warum Ihr gekündigt habt. Sie werden dann hoffentlich merken, daß es so nicht geht.

Hirschentreffen in Ebrach

Damals beim Bundestreffen in Rothenbuch hatten wir es festgelegt: Am 11. und 12. November sollte das Hirschentreffen stattfinden. Das hat es inzwischen getan, und für diejenigen Freunde, die nicht kommen konnten, wollen wir kurz berichten.

Offensichtlich hatte Sankt Christophorus wegen des Wetters ein gutes Wort für seine einspurigen Schutzbefohlenen eingelegt: Noch einmal zeigte sich der späte Herbst in seiner ganzen, leuchtenden Pracht, und die Mittagssonne schien so warm, daß sogar das abgefallene Laub und die von den Bauernwagen verschleppte Erde auf den Straßen trocken war, damit sich die Solofahrer noch einmal ungetrübt ihrer schnellen Hirsche freuen konnten - gleichsam als "Entschädigung auf Vorschuß" für das Elefantentreffen, das, wenn es wirklich "zünftig" sein soll, nur noch zweispurig erreichbar sein darf.

Zwar waren gewiß nicht alle jene Solofahrer nach Ebrach gekommen, die sicher gekommen wären, wenn sie rechtzeitig von diesem Treffen erfahren hätten, - wir waren unschuldig an der späten Veröffentlichung im MOTORRAD -, aber trotzdem war es so, wie es bei jedem Treffen von Motorradfahrern zu sein pflegt: Nach kurzer Zeit war der große Parkplatz zwischen den alten Bäumen und den gemütlich-vornehmen Palästen am alten Klosterhof so voll, daß die Fahrer der Linienbusse uns bitten mußten, ihnen auch noch ein wenig Platz zu lassen. Übrigens taten sie dies durchaus freundlich, und ebenso bereitwilligst und schnell wurde ihnen Platz gemacht.

Der Parkplatz eines Motorradfahrertreffens ist überhaupt eine eigene Sache: Seinen wirklichen Zweck erfüllt er eigentlich nur "außerdem". Er ist nämlich viel mehr. Zum Beispiel Erfindermesse, Ausstellungssalon, TÜV-Büro, Imbißstube, Reparaturwerkstatt, Garderoben Tollen-Vögel-Treffen, Forum für Verkehrsfragen, Rechtsanwaltsbüro, humoristische Bühne und mitunter sogar so etwas wie "großer Bahnhof", auf welchem besonders "Prominente" - das bezieht sich aber keineswegs auf "Pöstcheninhaber"! - mit Ovationen empfangen werden, die Film-, Fußball- und Politikkanonen vor Neid erblassen lassen würden. - Erst bei Abruch der Dunkelheit beginnt das Parkplatztreiben, sich in die umliegenden Gaststätten zu verlagern. Aber erst spät in der Nacht, wenn das letzte Tröpfchen Benzin zu Ende geredet ist, wird es still um die Motorräder, und der Platz, auf welchem sie stehen, ist nur noch Parkplatz - bis zum nächsten Morgen. Dann aber geht es meist schon vor dem Frühstück wieder los. Denn inzwischen sind ja auch noch diejenigen Freunde gekommen, die es am Samstag Abend nicht mehr schafften.

Außerdem aber ist so ein Motorradparkplatz der gegebene Ort zur Erforschung der "öffentlichen Meinung". Gerade in Ebrach boten sich hierzu erhebliche Möglichkeiten. Wir konnten dabei wieder einmal feststellen, daß diese gar nicht so schlecht ist, wie man es uns immer wieder - zum Beispiel in den Zeitungen - versichert. Lassen wir einmal die Meinung der Jugend außer acht - Jungens sind, abgesehen von einigen "versnobten" und wirtschaftswunderkranken Typen, heute noch genau so begeistert für schwere Brocken und schnelle Hobel, wie vor 10 Jahren und mehr - , aber hören wir einmal ein paar gesetzte, Ältere Herren, die gerade aus dem Autobus stiegen und mit blanken Augen durch die Reihen der Motorräder wanderten: "Ja ! D a s sind Motorräder! An so 'was da hätt' ich auch noch Spaß!" - Oder: "Soon Motorrad und sooo'n Wetter - Mensch, Ihr seid doch zu beneiden!" - Einer ging lange und schweigend zwischen den Motorrädern herum, bis ihm seine bessere Hälfte - war sie wirklich besser? - nachgelaufen kam: "Nun komm' aber endlich! Ich begreife nicht, was Du an den Mopeds da Anziehendes finden kannst!" - "Das verstehst Du nicht ..." und dann wandte er sich an einen von uns: "... aber Ihr versteht das, und ich versteh' das auch!" Und während er sich von seiner besseren Hälfte zum Auto zerren ließ, winkte er uns lächelnd zu. -

Und ansonsten? - Überall war man freundlich zu uns, überall kam man unseren Wünschen entgegen. Niemand sah uns mißtrauisch oder gar böse an, weil wir im Lederzeug kamen - nicht einmal in der berühmten Klosterkirche. - Kein Ober und keine Bedienung übersah uns absichtlich, und in keinem Gasthof hieß es "Alles besetzt", wenn wir nach einem Zimmer fragten. -

Sagen wir es einmal ganz offen heraus: Mit der schlechten Meinung, die man angeblich über uns haben soll, werden wir nur von einigen Wenigen angelogen. Wir können ruhig darüber hinweggehen und sie als nicht vorhanden betrachten. Es lohnt sich wirklich nicht, sich wegen der verbogenen Meinung einiger Weniger Minderwertigkeitskomplexe wachsen zu lassen und diese dann gar in ähnlich "verbogener" Weise abzureagieren.

Und was in Ebrach sonst noch los war? - Eigentlich gar nichts. D a s aber war es gerade, was das Hirschentreffen so erfreulich und so gemütlich machte. Deshalb wollen wir auch in Zukunft an der "Festfolge" von Ebrach festhalten: Eine schöne, lange Anfahrt - Gemütliches Benzinreden mit den Freunden - Etwas Handfestes zu Essen und ein anspruchsloses und sauberes Quartier - Eine schöne, lange Heimfahrt,

von der man etwas hat -. So war es in Ebrach. Und auch für die Heimfahrt hatte Sankt Christophorus sich für uns beim himmlischen Wetteramt verwendet: Bei strahlendem Sonnenschein ging es durch die im letzten bunten Herbstlaub prangenden Wälder, Höhen und Täler. - Und: Auf Wiedersehen im nächsten Jahr beim Bundestreffen in Hachenburg!

Orgelwerner

- - - - -

Fahrerschulung auf dem Nürburgring

Zweifelsohne ist zu beobachten, daß die Wagenfahrer im Gegensatz zu manchen Anschauungen motorsportlich einen beachtenswerten Breitensport und eine intensive Fahrerschulung betreiben.

Nun, um diesen Mangel bei uns abzustellen, sollte auf dem Nürburgring eine Fahrerschulung für Motorradfahrer vom Bundesverband durchgeführt werden. Alle Vorbereitungen und Arbeiten waren schon abgeschlossen, d.h. die Verhandlung über Anmietung der Südschleife war äußerst positiv verlaufen, eine Versicherungsgesellschaft war auch aufgetan worden. Vor allen Dingen hatten sich bekannteste deutsche Rennfahrer zur Verfügung gestellt, unentgeltlich ihre Erfahrung und ihr Wissen weitergeben zu wollen. Männer wie Ernst Hiller, Rudi Gläser, Karl Hoppe, Michael Schneider, August Rohsiepe u.a. boten bestimmt Gewähr dafür, daß diese Fahrerschulung ein voller Erfolg geworden wäre. Bemerkt werden muß, daß unsere einschlägige Industrie, egal wen wir auch immer angeschrieben haben, zumindest bereit waren, Unterlagen für diese Schulung zur Verfügung zu stellen.

Es sollte eine Veranstaltung der möglichst geringen Teilnahmegebühr werden und alles wies daraufhin, daß diese Zielsetzung auch erreicht wurde. Dann war der große Hund los! Der ADAC tat kund, daß er vom 4. - 8. April einen Rennfahrerlehrgang für Motorräder durchführen würde.

Wir schrieben den ADAC daraufhin an, ob dieser Termin auch festläge, wenn ja, würden wir unseren Termin eventuell fallen lassen, um keine Zersplitterung hinsichtlich einer zu leistenden Arbeit auf dem Gebiete des Motorsports zu erreichen.

Wir erhielten dann einen Brief von Herrn Heinemann jun., der sehr förmlich und distanziert war, wie es sich anscheinend für den ADAC geziemt, in dem uns lakonisch mitgeteilt wurde, daß die Veranstaltung stattfinden würde. Allerdings sei diese Veranstaltung nur einer begrenzten Anzahl von Mitgliedern zugänglich. Im übrigen weise man darauf hin, daß solche Veranstaltungen durch die OMK genehmigt werden müßten.

Seit diesem Versuch steht in der Betriebsanleitung von Porsche: HD Motoren-Öl für Otto- oder Dieselmotoren im Winter SAE 20, im Sommer SAE 30.

Die Bedingung im Fahrbetrieb ist nicht so schwierig wie bei diesem Test. Deswegen konnte in Ländern mit allgemeiner Geschwindigkeitsbegrenzung, wie z.B. in den USA klaglos Mehrbereichsöl verwendet werden. In Ländern, wo man theoretisch hunderte von Kilometern mit Vollgas fahren kann, würden mit Mehrbereichsöl versehene Motoren schnell kaputtgehen. Die Hauptschäden dabei sind folgende:

1. Festgeklebte Kolbenringe und damit verbundene Folgeschäden.
2. Defekte Pleuellager.

Alle Möglichkeiten hier aufzuzählen würde zu weit führen.

Wir haben uns die Mühe gemacht und bei einem bekannten Fahrzeughersteller nachgefragt, welche Öle sie verwenden würden, bzw. welche Öle sie empfehlen würden. Deraufhin wurde uns mitgeteilt, die beste Erfahrung hätte man mit den HD Ölen. In besonders vom Winter stark betroffenen Wohngegenden solle man Öl mit 10er Viskosität statt 20er fahren. Im Sommer könne allgemein 30er HD Öl verwendet werden.

Nun, liebe Freunde, das war auch für mich absolut ausschlaggebend, mein Motor sieht nur noch HD Öl, das außer seiner Leistung auch noch einen geringeren Preis aufweist.

Briel

- - - - -

Kurznachricht

Betr.: Motorradspport

Weiter geht's: Kleine Rückschläge machen uns nicht mies, sondern erst recht munter. Um dem Nachwuchsrennsport zu helfen und um zu verhindern, daß immer wieder angekündigte Veranstaltungen abgesetzt werden, haben wir in Zusammenarbeit mit der Fachzeitschrift DAS MOTORRAD die Rennsporthilfe ins Leben gerufen. Zu dieser Rennsportbeihilfe gehört auch das Sonderkonto "Rennsporthilfe" bei der Stadtparkasse Mülheim an der Ruhr, Kontonummer 9428".

Freunde und Anhänger des Rennsports werden hiermit gebeten, ihren Gefühlen keinen Zwang anzutun und ihre Spende auf dieses Konto einzuzahlen.

Briel

Uns war klar, daß wir nun die OMK anschreiben mußten, was auch geschah. Die OMK teilte uns dann mit, daß solche Lehrgänge genehmigungspflichtig seien und uns diese Genehmigung nicht erteilt werden könnte, da wir keinen von der OMK und ONS anerkannten Verband, sprich Dachorganisation, darstellen würden. Somit starb dann der Lehrgang in aller Schönheit und die Arbeit war wieder einmal für die Katz'. Trotzdem oder gerade deshalb möchten wir es nicht versäumen, allen die uns mit Rat und Tat geholfen haben, hiermit herzlich zu danken!

Briel

- - - - -

Technische Mitteilung

Betr.: Verwendung von Motorenöle

Wir Motorradfahrer neigen dazu, für unsere geliebten Böcke nur das **Deste** verwenden zu wollen und erreichen damit manchmal genau das Gegenteil. Allseitig war man bisher der Auffassung, daß das 10 - 30 er Mehrbereichsöl das Nonplusultra sei. Die Erfahrung einiger Freunde, die sehr scharf fahren, besagte das Gegenteil. Man glaubte aber, daß festgegangene Motoren nicht auf mangelnde Schmierfähigkeit des Öls zurückzufahren waren. In diesem Zusammenhang ist es äußerst interessant, daß z.B. NSU für ihren Prinz, wahrlich kein faules Auto, nur HD-Öle für Dieselmotoren (wie Shell Rotella) empfiehlt. Unmißverständlich weist ein Abziehbild neben dem Öleinfüllstutzen mit der Beschriftung "Nur HD Öl für Dieselmotoren" darauf hin. Bemerkenswert hierzu ist noch, daß BMW für ihre Motorräder in der Ölempfehlungstabelle kein Mehrbereichsöl bisher empfohlen hat.

Am interessantesten ist wohl der Versuch von Porsche, die genaueste Ölteste durchgeführt haben. Bei diesem Test muß ein Motor 150 Stunden ohne Pause mit Vollgas auf der Bremse laufen und zwar nach einer ganz bestimmten Reihenfolge:

55 Minuten mit 5500 Touren, dann 5 Minuten mit 5800 Touren, dies wird wechselseitig immer wiederholt. Benutzt wurde ein Super 90 Motor, den man am höchsten drehen kann, wobei alle Verschleißerscheinungen schneller zu beobachten sind. Hält der Motor 150 Stunden, dann bekommt das Öl den Index 150. Das beste Mehrbereichsöl hat bisher diesen Text nur 24 Stunden durchgehalten, das schlechteste 8 Stunden. Alle bisher geprüften Dieselmotorenöle haben den 150 Stunden-Test klaglos ausgehalten. Gute HD Öle bestehen den 150 Stunden-Test ebenfalls.

b.w.