

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



2/73



Der Tod von Monza

Rundstreckenrennen auf Motorrädern sind ein hartes und gefährliches Geschäft. Das weiss jeder, ob Veranstalter, Teilnehmer, oder Zuschauer. Viele Leute werden daher nicht müde, nach einem riogorosen Verbot für alle Rennveranstaltungen zu rufen. Auftrieb erhalten diese Stimmen jedesmal, wenn wieder einmal etwas "passiert" ist, erst recht wenn die Opfer prominente Fahrer sind, oder wenn die Umstände, die zu einem Unfall führten, ziemlich undurchsichtig waren.

Beides war jüngst in Monza der Fall und das Echo war auch entsprechend. Dabei ist es m.E. weniger wichtig, w e r das Opfer ist, als w i e es zu diesem tragischen Ereignis kommen konnte.

Es gibt viele Ursachen, die bei einem Rennen zu Unfällen führen können. So sind z.B. Fahrfehler - besser gesagt Fehler eines Fahrers - bei den hohen Geschwindigkeiten kaum noch zu korrigieren. Technische Ursachen, wie das blitzartige Festgehen des Motors, oder das Blockieren anderer Teile der Maschine, können böse Folgen haben. Schliesslich können eklatante Mängel der Strecke selbst ein Unglück geradezu heraufbeschwören.

Letzteres war in Monza der Fall, und zwar in der tückischsten Form: Öl in einer Kurve. Und wenn es die Veranstalter noch so oft abstreiten, sachverständige und unverdächtige Zeugen haben den Verdacht eindeutig bestätigt. Schlimmer noch, der Rennleitung war die kritische Stelle vorher gemeldet worden, aber man hat nicht reagiert.

Die ganze Hilflosigkeit und Unfähigkeit der Veranstalter wird durch die folgende Tatsache grell beleuchtet: John Dodds, der seit vielen Jahren in Deutschland lebende Engländer, war wegen eines stotternden Motors erst am Ende des Feldes vom Start weggekommen. Dadurch wurde er nicht in den Massensturz verwickelt. Er, und nicht die dafür verantwortlichen Streckenposten, hatte die Geistesgegenwart zurückzulaufen und den aus der ersten Runde heranbrausenden Dieter Braun zu stoppen.

Braun hatte, an führender Stelle liegend, keine Ahnung, was sich hinter ihm abgespielt hatte; ungewarnt wäre er voll in das Chaos hineingefahren.

Noch etwas hat mich nachdenklich gemacht. Beide Opfer, Jarno Saarinen und Renzo Pasolini, starben an schweren Kopfverletzungen. Ihre Helme fand man viele Meter von der Sturzstelle entfernt. Was aber nützt ein Schutzhelm, der sich gerade dann, wenn er seine Funktion erfüllen soll, vom Kopf des Trägers lösen kann? Was nützt das Geschwätz von den "geprüften" und "zugelassenen" Helmen? Natürlich haben die Sicherheitsfürsten die Bruchfestigkeit der Helmschale geprüft; hat man auch die Zweckmässigkeit der Befestigungsteile begutachtet? Ich habe Zweifel.

Der unnötige Tod von Monza hat dem Motorsport unermesslichen Schaden zugefügt. Zwei Männer, schon zur Weltelite des Motorradsports zählend, mussten sterben, weil Verantwortliche ihrer Verantwortung nicht gewachsen waren. Das Motodrom von Monza hatte schon vor diesem Unfall eine traurige Berühmtheit, nicht nur wegen umstrittener Streckenabschnitte.

Ich wäre der letzte, der irgendwelchen Verboten das Wort reden würde. Nachweisbar kommen jedes Jahr in den Bergen durch Abstürze oder Lawinen mehr Menschen zu Tode, als bei allen Motorsportveranstaltungen in Europa. Aber keiner denkt daran, Schifahren oder Bergsteigen zu verbieten.

Jedes Risiko bei einem Rennen auszuschalten ist utopisch. Manches noch bestehende Risiko ist aber noch zu vermeiden. So ist z.B. keine Strecke so lang, daß man nicht vor jedem Lauf eine sorgfältige Prüfung ihrer Beschaffenheit vornehmen könnte - man hat ja sonst für allen möglichen Klimbim zwischen den Rennen reichlich Zeit. Man kann die Ausrichtung von Rennen nur zuverlässigen Veranstaltern mit geschulten Streckenposten übertragen. Man kann sich mehr um die Sicherheit von Details kümmern - siehe Helme. Wie wäre es damit, ihr Herren von FIM und OMK, die Sie ja in viel unwichtigeren Dingen so eifrig über Ihre Kompetenzen (und Pöstchen) wachen?

Bill Longstroke

Zum 17. März hatte der BVDM zu einem technischen Seminar nach Drees eingeladen. Als Referenten hatte man den Chefredakteur der größten deutschsprachigen Fachzeitschrift DAS MOTORRAD, Herrn Siegfried Rauch, gewonnen.

Wohl niemand ist zur Zeit in Deutschland kompetenter über den derzeitigen Stand der Motorradtechnik zu sprechen, als Siegfried Rauch, der nicht nur als Journalist die Entwicklung auf dem Zweiradmarkt aufmerksam verfolgt, sondern der auch seit mehr als 40 Jahren als Mitarbeiter in verschiedenen Motorrad-Werken mit Problemen und Möglichkeiten der Kraftradindustrie bestens vertraut ist.

Bei nicht unfreundlichem Vorfrühlingswetter war schon am Nachmittag beim Nett-Wirt reger Betrieb. Manche Besucher unternahmen noch einen längeren oder kürzeren Spaziergang in die Umgebung des Eifel-Dorfes. Nach dem Abendessen füllte sich dann rasch der Saal. Horst Briel hieß den Referenten herzlich willkommen und erteilte ihm das Wort zu dem gewählten Thema

"Motorradtechnik in diesen Tagen"

Siegfried Rauch bedankte sich kurz für den freundlichen Empfang. Er sei nicht nur wegen des Vortrags gekommen, er begrüßte besonders die Gelegenheit miteinander sprechen zu können.

Die Fascination des Motorrads beruhe zu einem guten Teil auf der Vielseitigkeit seiner Technik. Besonders darin sei es dem Auto immer weit voraus. Als Beispiel sei nur die unwahrscheinliche Entwicklung der Zweitakter erwähnt. So haben ganz neue Materialien, die teilweise aus der Raketen- und Weltraumtechnik stammen, die überaus erfolgreiche Wiedereinführung der Membransteuerung bei YAMAHA ermöglicht. S.R. erinnerte daran, daß schon 1935 bei DKW Rennmaschinen mit Membran-Einlass erprobt wurden. Trotz erstklassiger Leistung über einen weiten Drehzahlbereich musste man auf Drehschiebersteuerung übergehen, da immer wieder die Membranzungen brachen - eine reine Materialfrage.

S.R. ging dann kurz auf eine Neuentwicklung in Schweden ein, die nach seiner Meinung Beachtung verdiene. Dort hat sich nämlich, neben dem bereits bekannten HÄGGLUND-Prototyp, die Firma HUSQUARNA - vor allem bekannt durch ihre Aktivität im MOTOCROSS - mit der Konstruktion eines geländetauglichen Heereskraftrades befasst. Nun arbeitet der HUSKI-Prototyp mit einem Drehmomentwandler, sondern mit einer 3-Gang-Zahnradautomatik, wie sie mit nur zwei Gängen von unseren Mopeds her bekannt ist. S.R. sieht hierin eine Entwicklung, die eines Tages mit Sicherheit auch auf den zivilen Sektor übergreifen wird. Es mag uns heute noch völlig fernliegend und unwahrscheinlich vorkommen, einmal eine flotte Sportmaschine mit Automatic fahren zu sollen.

Ein weiterer, bemerkenswerter Punkt der HUSKI-Heeresmaschine ist deren Kraftstoff-Einspritzsystem. Hierbei wird die Einspritzpumpe durch den Druckwechsel im Kurbelgehäuse betätigt. Es wird in den Ansaugkanal eingespritzt. Der Sinn dieser komplizierten Einrichtung ist die Erfüllung der Forderung, daß die Maschine auch in liegendem Zustand weiterlaufen muß.

Es sind auch schwimmerlose Membranvergaser in der Entwicklung und S.R. ist der Meinung, daß diese sich früher durchsetzen werden als die nicht unproblematische Einspritzung.

Auf das Beispiel ZÜNDAPP hinweisend meinte der Referent, daß die Wasserkühlung künftig schon wegen ihrer geräuschkämpfenden Wirkung weiter ausbreiten werde. Dabei brauche der Kühler keineswegs immer vorne zu sitzen. Es sei oft die Frage gestellt worden, warum man bei ZÜNDAPP mit der Wasserkühlung nicht auch die Leistung angehoben habe. Hier existiere aber eine Vereinbarung unter den deutschen Herstellern von 50-ccm-Motoren, über den derzeit erreichten Leistungsstand nicht hinauszugehen. (Höhere Leistung = noch höhere Drehzahlen = noch mehr Geräuschentwicklung = noch mehr Abstimmungs- und Dämpfungsprobleme, ein Teufelskreis, der immer enger wird. Die Redaktion)



Auf die Schmierung von Zweitaktern eingehend meinte S.R., daß der positiven, d.h. der echten Pumpenschmierung mit direkter Versorgung der Lager, die Zukunft gehöre. Die noch weit verbreiteten, primitiven Öleinspritzvorrichtungen in die Vergaser sind nur verkappte Mischungsschmierungen, zwar zuverlässig, aber mit hohem Ölverbrauch und blauer Auspuff-Fahne = Umweltverschmutzung. Jeder moderne Zweitakter vertrage ein Mischungsverhältnis von 1 : 50, ja es sind schon mit Erfolg Versuche mit 1 : 100 gelaufen. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger Rückstände im Motor, sauberer Auspuff. Vorläufig müsse man aber, schon um die Garantie nicht zu gefährden, das Verhältnis fahren, was der jeweilige Hersteller vorschreibt.

Immerhin ist die HKZ bei den kleineren Zweitaktern nicht mehr wegzudenken. Es gibt an der Anlage praktisch keine Verschleißteile, der einmal eingestellte Zündzeitpunkt bleibt unverändert, der gleichbleibend kräftige Funke zündet auch bei verölten Kerzen. Man sollte aber gleich einen Schritt weitergehen, und eine "Gleitfunkenkerze" einbauen. Hierbei springt der Funke nicht über im gewohnten Sinne, er gleitet gewissermaßen über die Mittelelektrode, Ruß und Öl führen nicht mehr sofort zu Störungen; auch der bisher so wichtige Wärmewert der Kerze spielt keine Rolle mehr.

Nach diesem hochinteressanten Elektrik-Kapitel ging Siegfried Rauch noch kurz auf kommenden Entwicklungstendenzen ein. So ist er der Meinung, daß eine HONDA mit Kardanantrieb in absehbarer Zeit noch nicht kommt, obwohl bei den großen und schnellen Maschinen die Grenze des Kettenantriebs deutlich erreicht ist.

Einen breiten Raum widmete Siegfried Rauch der Motorrad-Elektrik und hier besonders den modernen Zündsystemen. Als Stromerzeuger hat sich ja inzwischen die Wechsel- bzw. die Drehstrom-Lichtmaschine auf breiter Front durchgesetzt. Dafür haben die Engländer fruchtbare Pionierarbeit geleistet. Prinzipielle Mängel gibt es heute nicht mehr, wo Störungen auftraten, waren sie die Folge nachlässiger Fertigung.

Von Wettbewerbssport herkommend, ist die kontaktlose Zündung nun auch in die Serienfertigung eingeflossen. Die ersten Versuche gingen allerdings in Richtung der sogen. Transistorzündung, wo unter Beibehaltung der herkömmlichen Unterbrecher nur noch ein Steuerstrom über die Kontakte geleitet wurde. In der Praxis des Zweirads hat diese Methode keine Bedeutung erlangt, weil man den logischen Schritt zur echt kontaktlosen Zündung weiterging. Die Firma BOSCH zeigte zuerst nur geringes Interesse, wohl weil die Kaufleute keine interessanten Stückzahlen sahen. Erst als auch sehr große Motorenhersteller zur spanischen MOTOPLAT-Anlage übergingen, wurde man auch in Stuttgart munter. Den Vorsprung der Spanier hat man nun bei BOSCH aufgeholt und gleich einen wichtigen Punkt verbessert: das Stillsetzen des Motors erfolgte bei MOTOPLAT über das Abschalten des Ladestroms; das gibt bei Nässe Probleme, weil hier ein starker Strom fließt. Bei BOSCH wird der weitaus geringere Strom der Gaberspüle abgeschaltet; der Fahrer kann über den Kurzschlußknopf keine "geschossen" kriegen.

Kopfzerbrechen macht noch die Verstellung des Zündzeitpunktes. Bei Zweitaktern hilft man sich mit zwei Geberstücken oder einer Verschiebung im Magnetfeld. Das erweist sich bei den relativ kleinen Zylindereinheiten auch als ausreichend, Viertakter brauchen aber eine kontinuierliche, von der Drehzahl abhängige Zündverstellung. Hierfür hat man bisher noch keine praxisgerechte Lösung. Die Viertakterfreunde müssen also vorläufig noch auf die kontaktlose HKZ (Hochspannungs-Kondensator-Zündung) verzichten.

Die Vorschriften über Geräuschentwicklung und andere unter "Umweltschutz" fallende Faktoren werden mit Sicherheit verschärft. Das wird eines Tages zur Aufhebung der Hubraumgrenzen zwingen. Schon jetzt sind bei kleinvolumigen, aber leistungsstarken Motoren die vorgeschriebenen Werte legal kaum zu schaffen. So blieben bei der 175er PUCH von ursprünglich 22 PS nach Erfüllung der geltenden Zulassungsvorschriften noch ganze 16 PS übrig! Daher weg mit der Hubraum-Einteilung bei Steuer und Versicherung.

Auf die Frage nach einem deutschen Motorrad der Mittelklasse (250 - 450 ccm) antwortete S.R., daß die Entwicklung einer derartigen Maschine von Grund auf die Möglichkeiten eines einzelnen Werkes übersteigen würden. Bei den zu erwartenden Abzatzzahlen könne ein konkurrenzfähiger Preis nicht erzielt werden. Über die Möglichkeit einer Gemeinschaftsarbeit der deutschen Motorradindustrie, äusserte sich S.R. verständlicherweise zurückhaltend. Leistungsfähige Aggregate der Mittelklasse stünden immerhin im Rahmen des F & S -Schneemobilprogramms zur Verfügung.

Die sachverständige Zuhörerschaft dankte dem Referenten durch langanhaltenden Beifall. Besonders dankbar möchten wir vermerken, daß sich Siegfried Rauch noch anschliessend vielen weiteren Fragen der Anwesenden widmete. Alles in allem, ein sehr gelungener und für beide Seiten fruchtbarer Abend.

wr



W o l f g a n g M ü l l e r

aus Barkhausen, Mitglied des LV PORTA WESTFALICA, verunglückte am 28. April 1973 auf der Autobahn bei Walsrode tödlich. Wir verlieren mit ihm einen guten Motorrad-Kameraden, dem wir ein ehrendes Angedenken bewahren werden.

A propos billiger...

Dieser Artikel soll niemandem zu nahe treten. Aber die folgende Liste soll beweisen, daß wir noch billiger einkaufen können! Diese Einkaufsmöglichkeiten stehen jedem BVDM - Mitglied offen. Er muß nur zu uns fahren und selbst (!) einkaufen. Der Artikel soll auch andere LV ermuntern, das Gleiche zu versuchen. Ich habe innerhalb eines halben Jahres diese Prozente durch Ansprechen der einzelnen Händler erreicht.

Liste der Firmen, die uns Rabatt auf BVDM - Ausweis oder Auftragschein gewähren:

- 1) Joh.J.Matthies Kfz.-Teile, Werkzeuge 25 - 40% Rabatt
2 Hamburg 1 Campingartikel
Hammerbrookstr.97
Tel. 0441/2891-1
- 2) Maschinenbau Grimm Kolben + Schleifarbeiten 20% Rabatt
2 Hamburg 19 Motoreninstandsetzung
Müggenkampstr. 8a
Tel.0411/496407
- 3) Firma Holert (Herr Dudeck) Krad + Autoreifen 20 - 45% Rabatt
2 Hamburg 26
Eiffestr.464
Tel. 0411/25771
- 4) Carl Zöger (Bosch) 15% Rabatt auf Elektr.
21 Hamburg 90(Hamburg) Teile
Hannoversche Str.9 30% Rabatt auf Zubehör
Tel. 0411/771477
- 5) Kurt Timm Suzuki-Vertretung
209 Winsen/Luhe Bekleidung + Zubehör 15% Rabatt
Luhdorfer Str.16
Tel. 04171/71247
- 6) Verworner BMW - Vertretung
1 Berlin 65 E.-Teile(auch gebraucht) 15% Rabatt
Liebwalder Str.12 Zubehör + Bekleidung
Tel. 0311/4623394
- 7) Moto Rademacher Inbus- und Sonderschrauben 11% Rabatt
8 München 50 Zubehör + Bekleidung
Feldmochinger Str.38
Tel. 0811/1414601

BRIEL BMW

YAMAHA – MOTO-GUZZI – SUZUKI – MAICO



433 Mülheim (Ruhr)

Kirchstraße 35, Telefon (02133) 59977

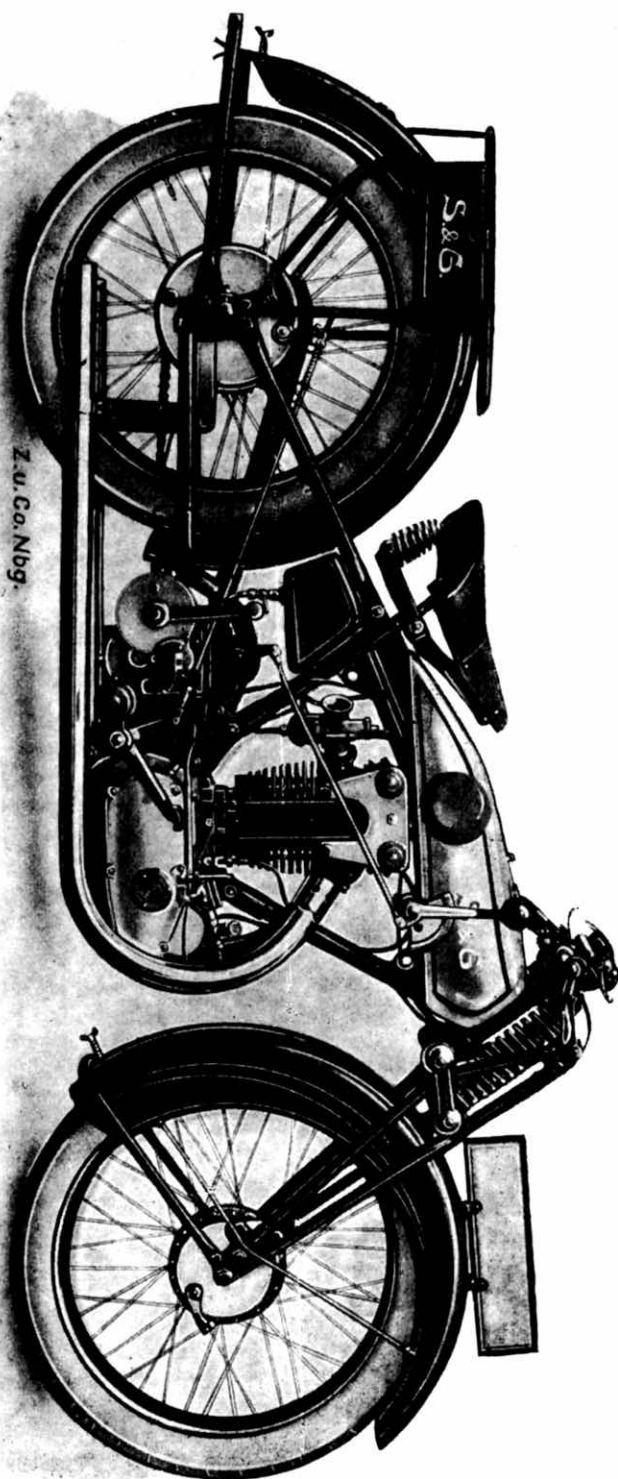
TUNINGTEILE – ZUBEHÖR

BEKLEIDUNG – ERSATZTEILE

VERKLEIDUNGEN FÜR ALLE MOTORRÄDER



DER VETERANEN - TEIL



In unserem Veteranenteil stellen wir heute eine längst verschollene Marke aus der ehemaligen deutschen Motorrad-Hochburg Nürnberg vor: S.u.G., der Firma Scharrer & Gross.

Unser Bild zeigt die 500er OHV von 1929. Trotz des englischen Aussehens, stammten alle viertakt-Motoren dieser Firma aus eigener Fabrikation.

Man baute damals auf gleicher Basis 500er und 600er als seiten-gesteuerte Tourenmaschinen oder als kopfgesteuerte Sportmodelle.

Hier einige Daten:

500er Touren	Bohrung/Hub	86/86 mm	11,5 PS
500er Sport	" "	86/86 mm	20 PS
600er Touren	" "	86/103 mm	14 PS
600er Sport	" "	86/103 mm	24 PS

Das Fahrwerk war für alle vier Modelle identisch, man konnte also ziemlich rationell fertigen. Die Preise lagen zwischen RM1.150.-- und RM 1.460.--, die Gewichte waren mit 138 kg für die Touren- und 140 kg für die Sportmodelle angegeben. Zu diesen Preisen und Gewichten waren die Maschinen aber pudelnackt. Alles was man dazu noch brauchte, konnte man lt. der nachstehenden Liste gegen Aufpreis bekommen. Eine Praxis, die sich bei einigen Automobilherstellern heute noch großer Beliebtheit erfreut.

- -

Mehrpreise für

Kniekissen.....	RM 5.-	Luftpumpe	RM 3.-
Drehgriffe	" 20.-	Elektrische Hupe (große).....	" 45.-
Ballonbereifung.....	" 15.-	" " (kleine)	" 28.-
Karbidlicht.....	" 40.-	Tachometer mit Antrieb.....	" 40.-
Ballhupe	" 8.-	Nummernschild	" 2.-
Steuerungsdämpfer	" 25.-	Sozialsiß	" 30.-
Elektr. Anlage mit Zündlichtmaschine 30 Watt und Schlußlampe (Bosch, Noris oder Fenag) ..	" 200.-	Beiwagen.....	" 420.-

Wer hat schon einmal etwas von einem B M C K - Motorrad gehört oder weiss sogar wo noch so etwas steht? Von dieser Marke wurden in der ersten Hälfte der 20er Jahre in Xanten eine ganz kleine Stückzahl gebaut.

Die Familie des Konstrukteurs existiert noch. Man hat aber leider keinerlei Unterlagen mehr. Sollte irgendwo noch ein Exemplar auftauchen, dann wäre die Familie Beck sehr daran interessiert.

Zweckdienliche Angaben an: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr.2:

Der B V D M im Bundestag

Unter diesem Titel kündigten wir in der **BALLHUPE** Nr. 4/72 unseren Antrag auf Registrierung in der Liste der Verbände an, die offiziell als Interessen-Vertretungen zugelassen sind.

Gemäß dem nachstehend abgebildeten Schreiben der Bundestags-Verwaltung vom 18. Mai wurde unserem Antrag stattgegeben. Wir werden uns um engere Kontakte bemühen und zu gegebener Zeit darüber berichten.

Horst Miethe

DEUTSCHER BUNDESTAG
Verwaltung
- ZA II 1/II - 9218 - 354

53 Bonn, den 18. Mai 1973

Bundestag

Faxref 18...3809

Die Wahl einer Stellvertreterin wurde am
gestrigen Donnerstag
durch ein Stimmentzug mit Ergebnis 10:10
in 10 Minuten einstimmig beschlossen.

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)
- Pressestelle -
4 Düsseldorf 16
Hügelstraße 15

Betr.: Registrierung von Verbänden und deren Vertreter gemäß
Beschluss des Deutschen Bundestages vom 21.9.1972
(Bekanntgabe im Bundesanzeiger vom 20.10.1972)

Bezug: a) Ihr Schreiben vom 11. Dezember 1972
b) Mein Schreiben vom 25. Januar 1973
Az.: ZD 3/II - (923) - 9218

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Auftrag der Frau Bundestagspräsidentin teile ich Ihnen mit, daß Ihre Organisation in die beim Präsidenten des Deutschen Bundestages geführte Liste eingetragen wurde.

Sollten sich die in Ihrem Antrag enthaltenen Angaben ändern, bitte ich um entsprechende Benachrichtigung unter Angabe des obigen Aktenzeichens, damit die Liste auf dem neuesten Stand gehalten werden kann.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Bartella
(Bartella)



Motorrad-Vermietung

FELDBERG 58 Hagen, Hochstraße 72

Telefon (02331) 28688

Ausgabe der Motorräder:

ESSO-Servicenter „Am Landgericht“

Hagen, Bülowstr. 18 · Tel. (02331) 25596

geöffnet: Montag - Samstag 7.00 - 20.00

Sonn- u. Feiertag 9.00 - 20.00

Honda CB 250/450/500/750ccm

BMW R 75/5; Yamaha R 5-F

nur neue Fahrzeuge; Vollkasko vers.

nach unverschuldetem Unfall mit
eigenem Krad stunden wir Ihnen

die Mietkosten (Vers.-Abtretung)

Auftragsscheine, sowie verschiedene Kataloge sind - zumindest für die norddeutschen Landesverbände - bei mir, oder bei Bernd Pieper (Anschriften siehe unter "Aus den Landesverbänden") zu haben. Es sollte jedes Mitglied einen oder zwei neutrale Auftragsscheine mit BVDM-Stempel bei sich haben, denn auch in anderen Städten und bei fremden Firmen gibt manchmal Rabatte. Man muß es nur versuchen.

Übrigens: Schrauben aus VA-Stahl kann ich bei Mindestabnahme von 25 Stück einer Sorte innerhalb eines Monats besorgen.

Frank-M. Wolf

- . - . - . -

Soweit die dankenswerte Initiative von F.M. Wolf. Er erwähnt noch, daß ein Block mit Auftragsscheinen der Firma "Zweckform" in jedem Schreibwarenladen erhältlich ist. Selbstverständlich gelten die Vorteile nur bei sofortiger Barzahlung.

Von uns aus ist dazu noch folgendes zu sagen:

Beim vorteilhaften Einkauf sollte der Mitglieder-Ausweis den Quittungsvermerk über den gezahlten Jahresbeitrag enthalten und nur in Verbindung mit dem Personal-Ausweis oder Führerschein gültig sein. Sonst kann jeder gute "Freund" kommen, sich einen Ausweis leihen und die von uns erarbeiteten Vorteile wahrnehmen, ohne BVDM-Mitglied zu sein.

Natürlich sind von F.M.W. hauptsächlich Firmen in Norddeutschland aufgeführt. Zweifellos lassen sich aber in den Bereichen der anderen Landesverbände ähnliche Regelungen treffen. Das Abkommen mit der Reifenfirma Holert wollen wir auf das ganze Bundesgebiet ausdehnen. Im übrigen ist es aber mit den Prozenten so eine eigene Sache. Einen wirklichen Wert haben die Rabatt-Angaben nur da, wo die Ausgangs- oder Brutto-Preise absolut vergleichbar sind. Das ist u.E. nur bei wenigen Markenartikeln, wie z.B. Reifen, der Fall. Wo aber seitens der Hersteller Richtpreise genannt werden, ist darin immer genügend Luft enthalten, um dem Handel ausreichend Bewegungsfreiheit bei der Preisgestaltung zu belassen. Glaube bitte niemand, daß Händler freiwillig auf einen Teil seines Gewinns verzichtet, nur weil wir der BVDM sind. Es bleibt aber immer noch genug übrig und insofern ist es richtig, wenn man versucht, so viel wie möglich herauszuholen.

Die Sache hat aber auch eine andere Seite. Die meisten Artikel in unserer Branche - z.B. Zubehör, Ersatzteile, Bekleidung - verkauft der Hersteller an den Fachhandel zu Nettopreisen. Der Händler kann also seinen Verkaufspreis an den Verbraucher frei kalkulieren. Der ehrliche Händler, der mit einer vernünftigen Spanne arbeitet, wird immer demjenigen gegenüber im Nachteil sein, der erst mal kräftig aufschlägt, um dann von oben mit einem attraktiven Rabatt locken zu können.

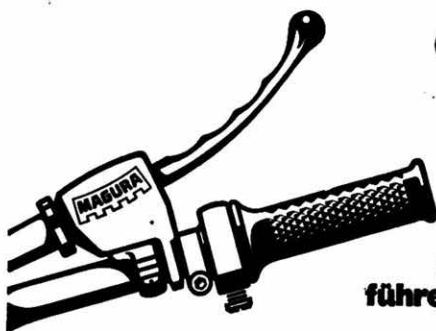
Der kleine Moritz sieht nun vor allem den schönen Rabatt. Da die meisten Leute - auch oder besonders Motorradfahrer - im Rechnen schwach sind, wird aus Denkfaulheit nicht mal eben nachgerechnet, was nun wirklich dabei herauskommt. Bei dem anständigen Händler hätte er vielleicht sogar untern Strich noch weniger blechen müssen. Es gibt da noch den Trick mit der Mehrwertsteuer, die meist nach Abzug des Rabatts wieder draufgerechnet wird, bei dem "Anständigen" dagegen war der Preis inclusive!

Rabatte sind also mit Vorsicht zu genießen! Wer also eine Anschaffung machen will, soll sich lieber bei mehreren Anbietern genau erkundigen. Kein ehrlicher Händler wird etwas dagegen haben, wenn man seine Preise mit anderen Angeboten in Vergleich ziehen möchte.

Zum Schluß sei noch eine besondere Art von Käufern erwähnt: diejenigen mit dem Tick "was nichts kostet, das ist auch nichts". Sonderbarerweise ist diese Sorte in Motorradfahrerkreisen anscheinend weit verbreitet. Nun kann ja jeder sein Geld verpulvern, wie es ihm gefällt, man soll sich aber von diesen Großverdienern nicht anstecken lassen. Das gilt besonders für unsere jungen Freunde, die noch über wenig Erfahrung verfügen, aber jede Mark dreimal rundrehen müssen.

W.R.

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



MAGURA
Zweiradarmaturen
führend in Europa



MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÖRTT.

Bildersuchfahrt des LV RHEIN - RUHR

Als erste tourensportliche Veranstaltung dieses Jahres hatte der LV RHEIN-RUHR am 20. Mai zu einer Bildersuchfahrt eingeladen.

Die von Hasso Kramer ausgearbeitete Fahrt lief unter dem Motto "Rund um Wuppertal". Bevor aber die Einheimischen dazu kamen, sich wegen ihres "Heimvorteils" die Hände zu reiben, mussten sie aus der Ausschreibung entnehmen, daß den teilnehmenden Wuppertalern bei der Endabrechnung von der erreichten Zahl der GUT-Punkte 10% zum Ausgleich für die bessere Ortskenntnis abgezogen würden.

Zum Start an der Wittener Str. hatten sich bei schönstem Frühlings-Sonnenschein 23 Fahrer eingefunden, darunter alleine 4 vom benachbarten LV SAUERLAND. Bei der Ausgabe der Fahrtunterlagen gab es sogar bei den "Eingeborenen" einiges Stirnerunzeln, denn der Hasso hatte unter die 14 zu suchenden Objekte einige harte Nüsse gemischt.

Da die Kontrollstellen unbesetzt waren, mussten auf mitgegebenen Blättern bestimmt, mit dem dargestellten Objekt in Zusammenhang stehende, Fragen beantwortet werden. Jede richtige Antwort wurde mit einer vom Grad der Schwierigkeit abhängigen Anzahl von Pluspunkten bewertet. Bei Punktgleichheit wurde die Zahl der zurückgelegten Kilometer - je weniger, desto besser - mit herangezogen.

Fahrtende war um 14.30 Uhr im schönen Deilbachtal bei der altbergischen Gastwirtschaft Bredtmann. Schon eine Stunde später konnte der Fahrtleiter das Ergebnis der Auswertung bekanntgeben. Dabei zeigte sich, daß die auswärtigen Teilnehmer, von denen sich die meisten vorher keine Chance ausgerechnet hatten, ganz ausgezeichnet abschnitten. Zwischen dem Ersten und dem Zwölften in der Gesamtwertung lag eine Differenz von nur 17 Pünktchen!

Hier das Ergebnis:

- | | |
|--|------------------|
| 1. Friedrich-Wilh. Sprenger, Remscheid | 100 Punkte/87 km |
| 2. Horst Orlowski, Remscheid | 96,5 " /89 km |
| 3. Willi Hammes, Düsseldorf | 92,5 " /33 km |

Sonderpreis für den in der Wertung besten Junior (gestiftet von der Fahrschule H. Miethe, Düsseldorf):

Ulrich Schultheiß, Wuppertal	83 Punkte/62 km
------------------------------	-----------------

Sonderpreis für den in der Wertung besten Teilnehmer eines anderen BVDM-Landesverbandes (gestiftet vom Motorradhaus H. Briel, Mülheim):

Bernd Keggenhoff, Hachen (LV LAUERLAND)	83 Punkte/75 km
---	-----------------

Sonderpreis für den in der Wertung ältesten Teilnehmer (gestiftet vom Fahrzeughaus H. Ronsdorf, Schwelm):

Willy Reuter, Wuppertal	90 Punkte/58 km
-------------------------	-----------------

Großes Staunen über die geringe Zahl der zurückgelegten km des Dritten!? Der Schlaumeier hatte einen Teil der verlangten Antworten ganz einfach per Telefon eingeholt, was nach der Ausschreibung nicht ausdrücklich verboten war!

1. Rabenkopftreffen in Hettenhain

Am 31.3./1.4. 73 lud der UTMG zu seinem 1. Zelttreffen nach Hettenhain, einem kleinen Örtchen ganz in der Nähe von Bad Schwalbach/Untertaunus, ein. Bei herrlichem Sonnenschein starteten wir in Richtung Taunus. In Diez/Lahn verließen wir die Autobahn und folgten auf der B 54 dem Lauf der Aar flussaufwärts. Die teilweise gut ausgebaute Bundesstraße verleitet uns zu einer richtigen Bummelfahrt durch idyllische Dörfchen und vorbei an malerisch gelegenen Burgruinen.

Am Nachmittag erreichten wir dann den von hohen Tannen umgebenen Zeltplatz, auf dem schon das Lagerfeuer brannte. Wir wurden sofort mit einem Begrüßungstrunk willkommen geheißen.

Nachdem wir unseren ersten Hunger mittels Bratwürstchen und Schnitzel vom clubeigenen Grill gestillt hatten, ließen wir uns am Lagerfeuer nieder und begannen mit dem obligatorischen Quasselwasser die unvermeidlichen Benzingespräche. Mittlerweile hatten sich ca. 100 Teilnehmer aus ganz Deutschland hier eingefunden. Die weitesten Strecken legten Fahrer aus Cuxhaven und Berchtesgaden zurück. Letzterer vollbrachte seine Leistung auf einer 50 ccm Garelli samt Zeltgepäck!!! Helm ab vor solchem Nachwuchs.

Nach einer ziemlich k-k-k-kühlen Nacht im Zelt starteten einige Fahrer unter Leitung von Kamerad Schäfer zu einer ca. 50 km langen Fahrt durch den schönen Untertaunus. Gegen Mittag wurden dann die Zelte abgebrochen, und man rüstete zur Heimfahrt, die durch Petrus noch ein bißchen wässrig gestaltet wurde.

Dem UTMG möchten wir herzlich danken für die schönen Stunden, die uns dieses Treffen bereitete. Wir werden aber keinem von diesem Treffen etwas vorschwärmen, damit uns auch im nächsten Jahr die familiäre Atmosphäre des Treffens erhalten bleibt.

bri-do



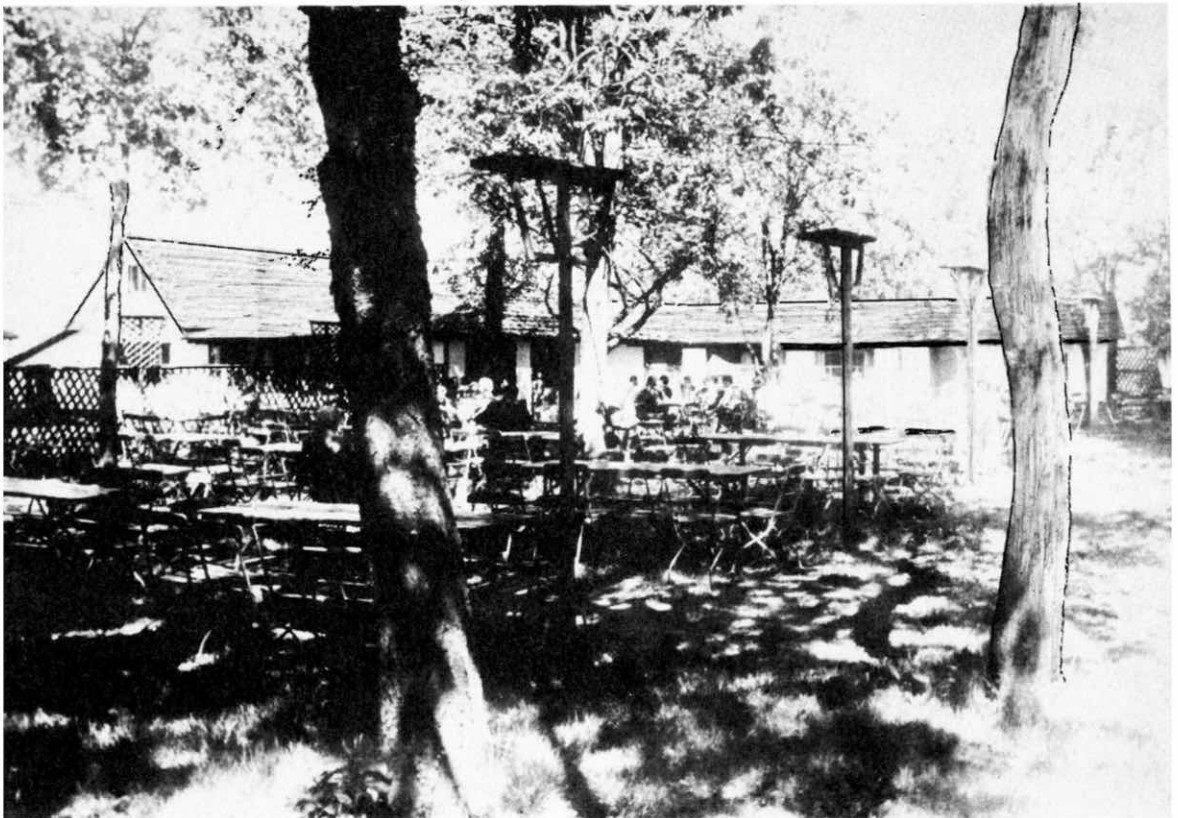
Ein Stimmungsbild vom 1. Rabenkopftreffen bei Hettenhain.

In der Mitte links, zwischen der Zeltspitze und dem, der da gerade kräftig schluckt, Reinhard Felde, der Boss vom UTMG.
(Foto: Donnerstag)

Der MSC INGOLSTADT im BVDM veranstaltet am 16./17. Juni sein erstes Internationales Motorradfahrer-Zelttreffen. Die Ingolstädter haben ein wirklich erstklassiges Programm aufgestellt, aus dem sich jeder das für ihn zusagende aussuchen kann. Dazu erhielten wir die nachfolgende kleine "Clubgeschichte":

Im September 1972 trafen sich einige Ingolstädter Motorradfahrer, Motorradfahrerschüler und solche mit frisch bestandenen Führerschein Kl. 1 unter der Organisation und Betreuung ihres Fahrlehrers Jürgen Peucker.

Im Herbst / Winter - der "Sauren-Gurkenzeit" für Motorradfan's also - wurde der Vorschlag für ein Internationales Zelttreffen gemacht und für den 16./17.6.73 beschlossen. Vorher wurden noch gewaltige Meinungsverschiedenheiten ausgekämpft, bis im März 1973 endlich eine Satzung, die 1. Mitgliederversammlung unter Dach und Fach war. Schützenhilfe wurde von den Herren des BVDM, die uns auf Wunsch besuchten, sowohl für den Clubnamen, als auch für das geplante Zelttreffen gegeben. Ausschreibungen für das Treffen wurden verschickt. Für 25 Pokale (vielleicht werden es doch noch mehr) mußten Spender gesucht werden. Die Suche geht unvermindert weiter. Als Generalprobe wurde die Clubmeisterschaft im Geschicklichkeitsfahren am 1. Mai durchgeführt. Eine anschließende Fahrt - für die nicht mitstartenden Besucher - durch das Altmühltal wurde gemacht, wobei sich einige Mängel zeigten, die bis zum Treffen behoben werden.



Ein Blick auf das Lokal "Rodingshütte" in Ingolstadt-Feldkirchen, wo der dortige MSC am 16./17.6. sein Treffen durchführt.

(Foto: Kaufmann)

Um unseren Gästen eine wirkliche und ehrliche Pokalchance zu geben, starten Clubmitglieder überhaupt nicht, oder nur der Gaudi halber.

Ortskundige Mitglieder stehen nicht nur bei der Altmühlfahrt, sondern auch während des ganzen Treffens zur Verfügung um ein "Verfransen" möglichst auszuschließen.

Unser Programm - siehe Ausschreibung - für das Nenngeld in Höhe von DM 5,--, gibt es Bons, die man wieder einlösen kann. (Wo gibt es das sonst noch?) Wir wollen aus diesem Treffen kein Kapital schlagen, wie es das bei vielen anderen Treffen leider schon üblich ist.

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und schönes Wetter, damit nicht nur die viele Arbeit, sondern der damit verbundene Idealismus nicht umsonst war.

Für das Treffen können wir nämlich auch einen Wirt bieten, der, bei einigermaßen höflichen Auftreten, alles für uns Motorradfahrer tut. Wer schon öfter bei ähnlichen Treffen war, weiß das zu schätzen.

Zu unserer "Regencombi-Geschichte" in Nr. 1/73 snadt uns unser Mitglied Rolf H. Becker, Koblenz seine folgenden Erfahrungen:

Im Frühjahr 1971 kaufte ich mir bei der Fa. Schmitz in Adenau eine ERBO-Regenkombi, die auch einige kleinere Regengüsse ganz gut verdaute. Anlässlich der IFMA im vorigen Jahr bestellte ich mir den Fahreranzug "Regenmeister" blau und gefüttert. Bei der Heimfahrt nach Koblenz wurde ich zum ersten Mal (anl. des schönen Regens) trotz Regenkombi durch und durch nass. (Noch mit der alten Kombi. Die Red.)

Nach ca. 14 Tagen bekam ich dann den neuen Fahreranzug für DM 248.--. Voller Stolz wartete ich den ersten Regentag ab und war maßlos enttäuscht, als ich bereits nach einer Fahrstrecke von 10 km das Wasser auf der Haut verspürte. Nach meiner Reklamation bei der Fa. ERBO erhielt ich ein Glas wasserheller Flüssigkeit zugesandt, mit der Bitte die Nähte nachzuarbeiten. Dies tat ich bei beiden Kombis mit dem Erfolg: 0; Fazit: Viel Geld für Nichts!

Kein Kommentar. Die Redaktion.

Die Marke der

WELTMEISTER



SUZUKI-

Generalimporteur

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Tel. 06253 / 4036

Aus den Landesverbänden:

LV RHEIN-RUHR:

Auf der gut besuchten Hauptversammlung am 24. März im Schützenhaus zu Xanten wurde ein neuer LV-Vorstand gewählt. Die Neuwahl wurde notwendig, weil Horst Briel und Willy Reuter neben ihren Aufgaben im Bundesvorstand nicht länger Vorstandspflichten im größten BVDM-Landesverband wahrnehmen konnten.

Der neue Vorstand setzt sich zusammen aus:

1. Vorsitzender Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstraße 22
2. Vorsitzender Karl Reese, 422 Dinslaken, Heistermannstraße 110
- Schriftführer Rainer Menkhoff, 43 Essen-Stadtwald, Rüstermark 23
- Schatzmeister Ulrich Lipowski, 56 Wuppertal 2, Kronenstraße 20
1. Sportwart Hans Essers, 4182 Uedem, Pastoratsweg 2
2. Sportwart Hasso Kramer, 56 Wuppertal 2 Westkötter Straße 182

Der nächste Clubabend ist am 30. Juni im Schützenhaus. Im Juli ist das Monatstreffen am 14., also am 2. Samstag.

LV SAUERLAND:

Die für den 7. April geplante und schon weitgehend vorbereitete Motorrad-Ausstellung in Niederense musste wegen der kurzfristigen Absage einiger Händler im letzten Augenblick abgesagt werden.

Die nächste Orientierungsfahrt steigt am 14. Juli. Näheres durch Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen (Krs. Arnsberg) Hauptstraße 172

LV LÜNEBURGER HEIDE

Im April wurde der LV-Vorstand neu gewählt:

1. Vorsitzender Frank-Michael Wolf, 2105 Seevetal 12, Nr. 81 Tel. 04185/2222
2. Vorsitzender Christoph Erdtmann, 2059 Bullendorf, Nr. 40 Tel. 4153/6021
- Kassenwart Bernd Pieper, 2054 Geesthacht Heinr.-Jeben-Siedlung 14 Tel. 04152/3160
- Sportwart Lothar Brodzinski, 2059 Bullendorf Nr. 21 Tel. 04153/6010

Bitte Vormerken: die neue Anschrift von F.M. Wolf (Bisher Ohlendorf) ist die Folge der Gemeinde-Neugliederung!

1. Orientierungsfahrt 1973 des LV Sauerland

Trotz des sehr unfreundlichen Wetters hatten sich am frühen Nachmittag des 20. April an der B 1 zwischen Unna und Werl 21 Fahrzeuge zum Start eingefunden. Die Veranstalter waren besonders über die Teilnahme einiger Fahrer aus dem benachbarten LV RHEIN-RUHR erfreut.

Manfred Paehr hatte eine ca. 110 km lange Strecke ausgearbeitet, die auch für Kartenlesespezialisten einige harte Nüsse enthielt. Das bewies die relativ hohe Zahl von Strafpunkten.

Die Strecke führte zunächst in südlicher Richtung über Holzwickede nach Fröndenberg. Von hier wieder nach Norden, an Unna vorbei nach Kamen. Nun ging das große Punktesammeln erst richtig los, denn die Gegend zwischen Unna - Rhynern - Soest ist wegen der Unzahl von Sträßchen und Wegen selbst bei alten Hasen nicht sehr beliebt.

Nachdem Fahrtleiter Paehr am Ziel in Ostönnen bei Soest die Bordkarten ausgewertet hatte, zeigte sich folgende Plazierung:

1. D. Bail, Wuppertal, YAMAHA RD 350
2. H.J. Krüger, Dortmund/B. Keggenhoff, Hachen, MOTO GUZZI-Gesp.
3. R. Ehrenberg, Dortmund, BMW R 75/5

Rechberg-Treffen 1973 - ohne Regen!

Erstmals seit drei Jahren war der Wettergott den Männern am Dreiländereck günstig gesinnt. Es war zwar etwas kühl, aber nicht unfreundlich und so konnte am Abend des 2. Juni der erste Vorsitzende des LV SÜDBADEN, Fritz Barny, rund 120 Teilnehmer mit etwa 80 Maschinen auf dem Rechberg begrüßen.

Besonders erfreut konnte man eine Nennenswerte Beteiligung aus anderen Landesverbänden registrieren, darunter eine stattliche Anzahl aus dem LV RHEIN-RUHR.

Die weiteste Anfahrt hatte jedoch ein 20-jähriger Schwede aus Hälsingborg auf einer BMW R 75/5 zurückgelegt. Der älteste Teilnehmer war Fritz Thiedemann (65) aus Bergisch-Gladbach.

Lebhaftes Interesse fand Herr Wuchner mit seinem Dia-Vortrag über den Großen Preis von Frankreich auf dem dem schnellen Kurs "Paul Ricard" in der schönen Provence. Seine Serie vom letzten ELEFANTEN-Treffen fand besonders bei den jüngeren Zuschauern, die noch keine Gelegenheit hatten, an diesem Super-Festival teilzunehmen, großen Zuspruch.

Anschliessend gruppierte man sich um das obligatorische Lagerfeuer, wo natürlich die beiden Fässer Freibier infolge der unerwartet großen Besucherzahl schnell geleert waren.

Am Sonntag-Vormittag organisierten Helmut Schlatterer und seine Leute eine Fahrt durch das Wehratal, die den Teilnehmern ein eindrucksvolles Bild von den Schönheiten des südlichen Schwarzwalds vermittelte.

Die Südbadener haben mit diesem gelungenen Treffen eine Reihe neuer Freunde gewonnen, die beim nächsten Rechbergtreffen bestimmt wieder dabei sein werden.

Der Terminkalender

- 16./17. Juni Internationales Motorradfahrer-Zelttreffen des MSC INGOLSTADT an der "Rodingshütte" in Ingolstadt-Feldkirchen (S. besonderen Hinweis)
- 16./17. Juni "Schloßgeisttreffen" auf der Burg Herzberg an der B 62, zw. Alsfeld und Bad Hersfeld
16. Juni 10. JUMBO-Fahrt Niederlande, Nijmegen / Arnheim
- 23./24. Juni 20 Jahre Automobil- und Motorsportclub "GEHRENBURG" in Markdorf, mit Motorrad-Veteranen-Ausstellung und Orientierungsfahrt. Anmeldung an: Fahrschule Berth. Obser, 7778 Markdorf, Spitalstr. 8, Tel. 07544/8448
- 13.-15. Juli "Aegir-Rally" des "Hub-Spinners Motor-Cycle-Club" Gainsborough, in Wetwoodside bei Doncaster/ Yorkshire/England. Auskunft: Miss J. Cooper, c/o Hub-Spinners MCC, Beckett Arms, Corringham, Gainsborough/Lincs. England
14. Juli Orientierungsfahrt des LV SAUERLAND, Auskunft: Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen, Hauptstraße 172
15. Juli MOTO-CROSS-Weltmeisterschaftslauf der Klasse bis 500 ccm in Bielstein
- 20.-22. Juli Intern. Motorradfahrertreffen der MSV Ginsberg auf der Ginsberger Heide bei Hilchenbach (Rothaargebirge/Siegerland)
- 1./2. September BVDM-Bundestreffen und Jahreshauptversammlung in Xanten/Niederrhein, Gasth. "Schützenhaus"
- 22./23. September "Hexentreffen" der Elefantentreiber Lippe (BVDM-LV OSTWESTFALEN-LIPPE) in L e m g o
30. September ng. Trial der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM
Auskunft: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harlesh.
Hohlesteinstraße 3

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungsräume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62

Fernsprecher: 0 21 25 — 31 31

Maschinen - Zelle - Lagerfeuer,
ein Stimmungsbild, wie wir es in den Sommermonaten noch oft erleben werden.



(Foto: Donnerstag)