

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

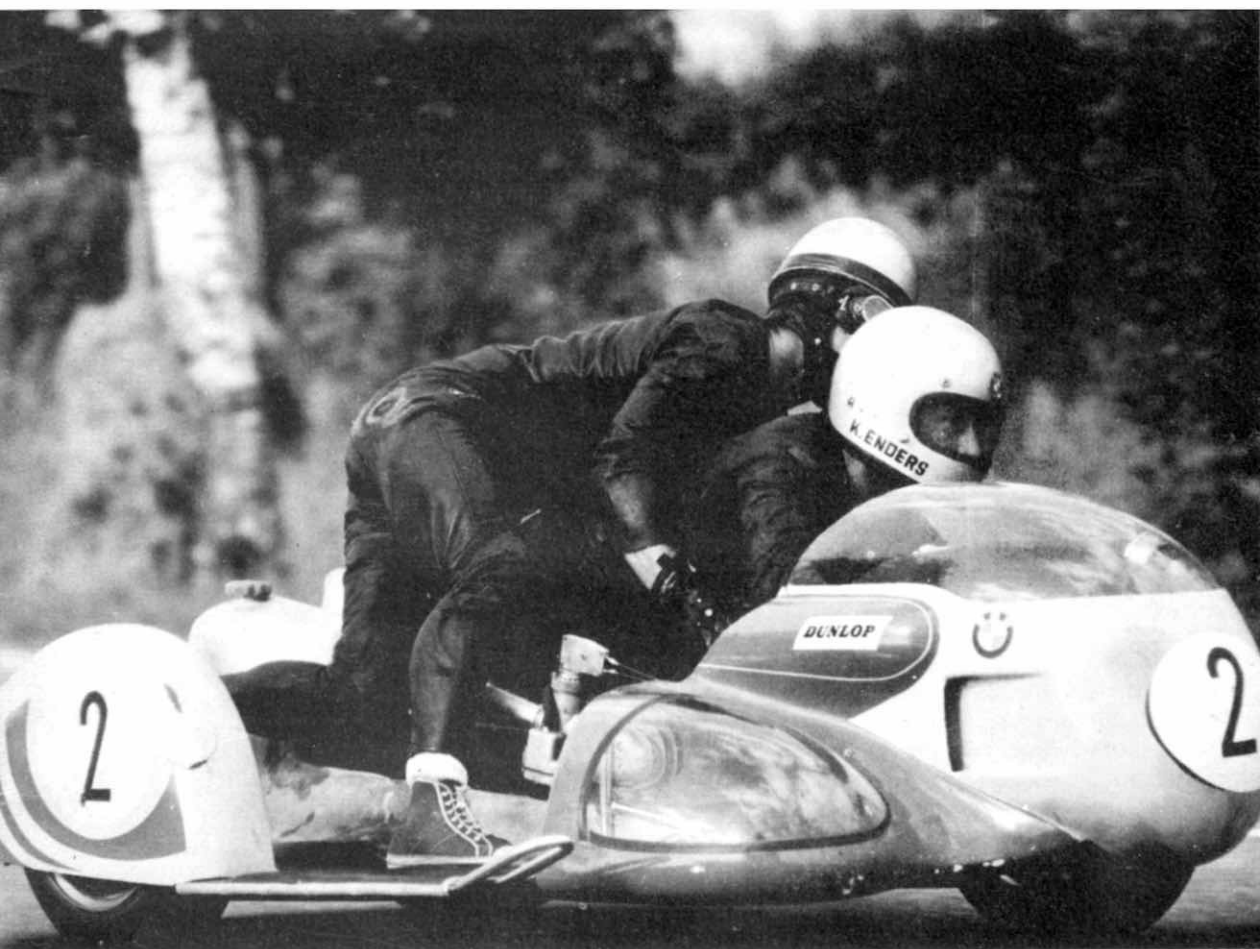


Foto: Schleuter



4/73

Der Landesverband Rhein-Ruhr hatte sich während des vergangenen Bundestreffens bereit erklärt, die Jahreshauptversammlung 1973 auszurichten. Der Veranstalter hatte sich viel vorgenommen:

Die JHV sollte organisatorisch und gesellschaftlich ein Vorbild sein. Alles war rechtzeitig veranlaßt. Ein großer Saal mit entsprechender Bewirtung, ein Zeltplatz, ein Sportplatz und ein Feuerwerk waren unter Vertrag. Drei Wochen vor dem Termin platzte die Bombe:

Der Zeltplatz neben dem Schützenhaus in Xanten gehört nicht zu dem Lokal, sondern ist Eigentum der Stadt. Diese hatte nun, in Abwesenheit derjenigen Herren der Stadtverwaltung, die einen guten Kontakt zu uns unterhalten, den Zeltplatz für den gleichen Termin einer konfessionellen Jugendgruppe zugesagt. Die angebotenen Ausweichmöglichkeiten konnten wir nicht akzeptieren, es mußte also kurzfristig eine Lösung gefunden werden, die sowohl die umfangreichen Vorbereitungen zum Tragen kommen ließ, als auch die Erwartungen der Besucher erfüllte. Schließlich hatte der LV RHEIN-RUHR im Vorjahr ein "vorbildliches" Bundestreffen versprochen.

Unsere Freunde vom Niederrhein schalteten schnell und in einer Blitzaktion wurden sowohl die Landesverbände als auch jedes einzelne Mitglied von dem neuen Termin und Treffpunkt verständigt.

Wir trafen uns also am 15.9.73 in Uedem / Kreis Kleve und fanden dort ein großes Festzelt mit Restauration, eine Campingwiese mit guten Sanitäreinrichtungen und eine Gaststätte vor.

Der Vorsitzende des LV RHEIN-RUHR H. Sauerland begrüßte die 155 stimmberechtigten Mitglieder und ca. 50 Besucher. Es folgte ein Bericht von G. Wuttke über positive Entwicklungen der Touristikmeisterschaft und die Ehrung der Sieger aus diesem Wettbewerb 1972.

Der Bundesvorsitzende Horst Briel begrüßte die im Berichtsjahr 1972 zu uns gekommenen Landesverbände Niederelbe, Main-Spessart und Ebern-Coburg sowie den in diesem Jahr beigetretenen LV Ingolstadt.

Von steigender Mitgliederzahl berichtete der Geschäftsführer Willy Reuter in seinem Rückblick. Einen leichten Rückschlag stellte der nicht logisch begründete Austritt des LV Mittelhessen und die notwendig gewordene Auflösung des LV Harz-Heide dar.

Mit seinem Stand auf der IFMA 72 erregte der BVDM allgemeines Interesse. Er zeigte aktuelle Rennmaschinen, erfolgreiche deutsche Rennfahrer gaben Autogramme und Motorsportfilme liefen vor vollem Haus. Seit Mai diesen Jahres gehört der BVDM zur Bundestagslobby, das heißt, er kann zu den Gesetzentwürfen, die das Motorrad und das Fahren damit betreffen, seinen Standpunkt gegenüber den Ausschüssen vertreten. Die wichtigsten Ergebnisse einer Gesamtvorstandssitzung vom November 1972 waren eine Ausschreibungs-Änderung der Touristik-Meisterschaft und eine Neuverteilung der Beiträge zugunsten der Landesverbände.

Der Mitte dieses Jahres eingetretene Versicherungsknall konnte natürlich im Rahmen des Geschäftsberichts 1972 nur gestreift werden. (Näheres dazu erfahren Sie an anderer Stelle dieser BALLHUPE)

Schatzmeister E.M. Schmidt konnte einen günstigen Kassenbericht vorlegen; die Kassensprüfer bestätigen, Kasse und Unterlagen in bester Ordnung angetroffen zu haben.

Aus Gründen der Zeitersparnis wurden die Berichte der Landesverbände von Willy Reuter verlesen. Dann übergab der Vorstand das Reglement an Hans Höschler, Versammlungsleiter aus Tradition. Unter seiner Leitung wurde dem alten Bundesvorstand Entlastung erteilt.

Die nachfolgende Neuwahl ging erstaunlich glatt über die Bühne. Mancher hatte hier Schwierigkeiten erwartet, da sich weder E.M. Schmidt noch W. Reuter für eine Wiederwahl in ihre bisherigen Ämter zur Verfügung stellten. Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:	Horst Briel
2. Vorsitzender:	Willy Reuter Kurt Schirakowski
Geschäftsführer:	Horst Orlowski
2. Schriftführer:	Fried. Wilh. Sprenger
Schatzmeister:	Volkmar Duschek
Sportwarte:	Günther Wuttke Horst-Rainer Raff
Kassenprüfer:	E.M. Schmidt Ernst Edler

Die Entscheidung über Ort und Termin des Bundestreffens 1974 wurde nach kurzer Debatte bis zur nächsten Sitzung des Gesamtvorstands vertagt.

Zum Abschluß ging es noch ums liebe Geld: Der Beitrag wurde mit Wirkung ab 1.1.74 auf jährlich DM 24,00 erhöht, und ab sofort wird eine Aufnahmegebühr zugunsten der Bundeskasse von DM 10,00 erhoben.

Bei Mondschein erlebten wir pünktlich um 21.30 Uhr ein großartiges Feuerwerk und bis 2.00 Uhr wurde fleißig getanzt.

Wir danken den Veranstaltern für ihre Mühe und können ihnen bestätigen, daß das Bundestreffen trotz der kurzfristigen Verlegung erfolgreich und harmonisch verlaufen ist.

H.O.

Deutsche Weltmeister in der Rennsaison '73 Dieter Braun u. Klaus Enders / Rolf Engelhardt

Viel zu wenig Beachtung in der deutschen Presse fand die Tatsache, daß es in diesem Jahr beim Internationalen Straßenrennsport deutsche Weltmeister gab! Es war eine Leistung, die nicht hoch genug bewertet werden kann, da es sich gerade bei Dieter Braun, dem Weltmeister der 250 ccm Klasse um einen reinen Privatfahrer handelt, der in keiner Weise Werksunterstützung hinter sich hatte. Er gehörte zwar, so wie Klaus Huber, zum Mitsui Racing Team, das bedeutete aber nur, daß er zwei völlig normale, für jeden zu erwerbende Rennmaschinen zur Verfügung gestellt bekam. Sicherlich stellte diese Hilfe einen nicht unbedeutenden Aktivposten dar, jedoch war das in keiner Weise ein Garant für die Erringung einer Meisterschaft, geschweige einer Weltmeisterschaft.

Dieter Braun ist sicherlich ein Fahrgenie, er, der hochgewachsene, schlanke, gutaussehende Mann aus Hermaringen, der auf jeder Maschine, gleich ob Zwei- oder Viertakter zu Hause ist. Ihm ist es gleich, ob der Motor von großem oder kleinem Hubraum ist, das bewies er, als er schon einmal auf der 125 ccm Suzuki Weltmeister werden konnte. Neben diesem großen Fahrvermögen besitzt er aber noch mehr, nämlich die Eigenschaft des Vorausplanen-Könnens, der Übersicht, die ihn zwar scharf aber taktisch klug fahren läßt, die ihm Überlegung und Abwägung ermöglicht, wobei seine Selbstdisziplin sein Temperament zu zügeln weiß.



Dieter Braun,
Weltmeister der Klasse 250 ccm 1973

Foto: Briel

Seine Maschinen sind immer optimal hergerichtet und von großer Zuverlässigkeit, was letztlich ein Verdienst seiner beiden Helfer ist. Die beiden Franzl's arbeiten mit großem Können und präziser Sorgfalt, sodaß Dieter Braun sich voll und ganz auf sie verlassen kann. Wir freuen uns mit Dieter Braun über seinen grandiosen Erfolg.

Weltmeister der Gespanne wurden 1973 Klaus Enders und Ralf Engelhardt auf BMW. (Siehe Titelseite)

Klaus Enders, Abonnetant auf Weltmeisterschaften, gelang 1973 dieser Erfolg zum 5. Mal. Nur er war in der Lage, das von Dieter Busch so hervorragend gerichtete Gespann vor die aufkommenden Zweitakter zu bringen.

Klaus Enders, so wie Dieter Braun, ein unwahrscheinlich guter und präziser Fahrer mit dem ausgesprochenen Gefühl für Grenzsituationen, geschickt unterstützt von seinem Schmiermaxen Engelhardt, konnte erst verspätet in den Kampf der diesjährigen Weltmeisterschaften eingreifen, um so erfreulicher war es, daß sie dennoch den Titel erringen konnten.

Auch für ihn, für die weiteren Rennen und Pläne alles Gute, Glück und Erfolg.

H.Briel

Gedanken zur „Regierungswahl“

Was am Abend des 15. Septembers 1973 am Niederrhein in sprühendem Funkenregen und dröhnenden Kanonenschlägen sein Ende fand, hat mich rückblickend doch sehr nachdenklich gestimmt.

Satzungsgemäß mußte ein neues Team gefunden werden, das die ehrenamtliche Bürde auf sich zu nehmen gewillt war, die Interessen vieler hundert Motorradfahrer des gesamten Bundesgebietes zu vertreten. Hierzu wurde die Vollversammlung aller Mitglieder nach UEDM einberufen. Jeder einzelne bekam seine Einladung, um bei der für die nächsten zwei Jahre wichtigen Entscheidung nach demokratischen Grundsätzen aktiv mitbestimmen zu können.

Hatte ich auch am Nachmittag des 15. noch die Hoffnung, daß der Sturm auf das Versammlungszelt erst später richtig einsetzen würde, so war ich beim Anblick der vielen leeren Tischreihen am Abend doch sehr ernüchtert. Erschreckend, mit welcher Passivität und verantwortungsloser Gleichgültigkeit die Mehrheit der Mitglieder des BVDM der Zukunft, dem Wohl und Wehe des Verbandes und damit nicht zuletzt ihrem eigenen Vor- und Nachteil gegenübersteht! Daß der BVDM die größte Interessenvertretung der Motorradfahrer in Deutschland ist, konnte man wahrhaftig nicht dokumentieren. Jeder Kegelclub zeigt da mehr Solidarität! Für mich sah das Gnaze eher nach einem schlecht besuchten Treffen des Landesverbandes Rhein/Ruhr aus, als nach einer Versammlung aller Mitglieder!

Solch primäre, negative Voraussetzungen, wo nur ein winziger Bruchteil der Stimmberechtigten erscheint, bilden natürlich alles andere als eine gute Basis für eine Vorstandswahl, zumal, und das muß ich leider ebenso negativ bemerken, es so aussah, als ob viele der Anwesenden diese Jahreshauptversammlung mit einem gemächlichen Clubabend verwechselten und private Benzingespräche einem aufmerksamen Mitarbeiten vorzogen.

Erst das energische Eingreifen Horst Briels brachte etwas Ruhe und Ordnung in das unzumutbare Durcheinander. Ob allerdings sein Argument, man sei ja nun mal hier, um nach der Satzung einen neuen Vorstand zu wählen, und man müsse nun wohl oder übel den Regularien Genüge tun, als Entschuldigung für eine zwar notwendige aber doch allen lästige

Angelegenheit oder aber als Appell an das Pflichtgefühl der Anwesenden gedacht war, ist mir nicht ganz deutlich geworden.

Nach der Entlassung des alten Vorstandes ging es dann zur Sache. Was dann allerdings als Wahl des Vorstandes über die Bühne ging, scheint mir doch sehr fragwürdig.

Ohne Zweifel war ein großer Teil der Stimmberechtigten überfordert, als es galt, klare Entscheidungen zu treffen. Kannte man die für die einzelnen Posten vorgeschlagenen Bewerber nicht persönlich, so blieb einem nicht viel anderes übrig, als die Kandidaten nach Haarfarbe, Kleidung und Auftreten zu beurteilen. Nach welchen Gesichtspunkten die Bewerber vorgeschlagen wurden, wissen leider nur die, die den Vorschlag machten. Dabei hätte jeder sich ein viel besseres Bild machen können, hätte er gewußt, warum gerade dieser oder jener Kamerad für den einen oder anderen Posten besonders geeignet erschien. Lediglich bei der Wahl des 2. Vorsitzenden begründete Horst Briel seinen Kandidaten-Vorschlag.

Wie kann ich meine Wählerstimme verantwortlich abgeben, wenn mir nur Äußerlichkeiten als Wahlkriterien zur Verfügung stehen? Hier, meine ich, ist Information über die Kandidaten unbedingt erforderlich und in diesem Sinn unzweifelhaft legitim! Wer hier von Wahlbeeinflussung redet, sitzt sicher auf dem falschen Pferd!

Viele stimmberechtigte Mitglieder konnten sich dem Anschein nach auch nicht für einen Kandidaten allein entscheiden. Da wurde dann die Stimmkarte für den zweiten Bewerber genauso eifrig aufgezeigt wie für den ersten! Hätte man sich bei den verschiedenen Wahldurchgängen die Mühe gemacht, die Ja-Stimmen für die Kandidaten und die Stimmenthaltungen zusammenzuzählen, so wäre man sicher erstaunt gewesen, in der Gegenüberstellung mit der Gesamtzahl der stimmberechtigten Mitglieder eine gewaltige Differenz zu sehen.

Hier hätte vorher der Wahlleiter auf den Wahlmodus hinweisen müssen. Oder war man sich darüber nicht im Klaren? Entweder hat jedes Mitglied eine einzige Stimme, dann erübrigt sich auch die Frage nach den Gegenstimmen, oder für jeden Kandidaten wird einzeln abgestimmt mit jeweils 3 Mög-

lichkeiten (Ja-, Neinstimme oder Stimmenthaltung). In jedem Fall muß aber die Anzahl der abgegebenen Stimmen mit der Zahl der Stimmberechtigten übereinstimmen. Dazu muß man natürlich vorher die Gesamtzahl feststellen.

Offenbar hat man das verstümt!

Daß trotzdem ein für meine Begriffe ausgezeichnet zusammenpassendes Team gewählt wurde, kann einem danach nur noch als glücklicher Zufall erscheinen. Dafür hatte diese Jahreshauptversammlung eigentlich zu viele negative Vorzeichen, sei es die lächerliche Mitgliederbeteiligung, die Unsicherheit des Wahlmodus oder die Hilflosigkeit, mit der viele den völlig unbekannten Kandidaten gegenüberstanden. Der neue, alte Vorstand wird, meiner Meinung nach, in den nächsten Jahren sicher gut zusammenarbeiten. Gute Kooperation ist letztlich nur möglich, wenn eine gemeinsame Basis vorhanden ist. Und, Gott sei Dank muß ich sagen, ist das bei unserer neuen "Regierung" der Fall. Ganz zufällig!! Welch erschreckende Vorstellung, wenn alle Vorstandsmitglieder den Strick anders packen und in verschiedene Richtungen ziehen wollten!

Aber werden wir es in Zukunft immer so pünktlich treffen? Was ist in zwei Jahren? Wird weiterhin für die einzelnen Aufgabenbereiche eine vom Zufall bestimmte Personenwahl durchgeführt, so besteht immer die Gefahr, daß die Mitgliederversammlung sich einen Vorstand wählt, der in keiner Weise zusammenpaßt. Welche Früchte eine Arbeit unter solchen Voraussetzungen tragen wird, ist unschwer auszumalen.

Ginge es um reine Repräsentation, so wäre eine auf Personen ausgerichtete Wahl ja garnicht so tragisch. Aber schließlich soll unser Vorstand doch unsere Interessen vertreten, er soll für uns aktiv sein. Und das geht, nur dann, wenn ein Team da ist, bei dem alle Mitglieder zusammenpassen und sich gegenseitig ergänzen! Um dieses Team geht es. Nicht einzelne Personen, denen wir ein Amt übergeben haben und die sich erst mit den anderen zusammenraufen müssen.

Hier will ich beileibe keinem Parteiensystem innerhalb des BVDM zum Durchbruch verhelfen. Aber sicher wäre es günstiger, wenn sich Teams, die bereit sind, miteinander zu arbeiten, zur Wahl stellen würden. Hier könnte vorher ein "politisches Konzept" den Wählern vorgelegt werden, so daß die Wähler vor der Stimmabgabe schon informiert wären. Die Bewerber für den neuen Vorstand brauchen dabei nicht einmal aus verschiedenen Landesverbänden zu kommen. Vielleicht gibt es innerhalb der Landesverbände mehrere Gruppen, auch junger Leute, die dieses oder jenes anders oder besser machen würden.

Man könnte jedem Mitglied rechtzeitig eine Wahlkarte zuschicken, auf denen die einzelnen "Parteien" aufgeführt sind. So hätten Mitglieder, denen ein persönliches Erscheinen am Tag der Hauptversammlung nicht möglich ist, die Gelegenheit, per Brief ihre Stimme abzugeben. Eine solche Wahl, bei dem auf einer vorgedruckten Karte nur noch einzelne Teams angekreuzt werden, hätte zweifellos organisatorische Vorteile, wobei durch die Möglichkeit der Briefwahl noch eine höhere Wahlbeteiligung erzielt werden könnte.

Allerdings habe ich die Befürchtung, daß die Bequemlichkeit und die Angst vor der Übernahme von Verantwortung nur wenige veranlassen wird, die Initiative zu ergreifen und von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, eigene neue Vorstellungen zum Nutzen der Gemeinschaft zu verwirklichen. Ich persönlich wünsche mir, daß meine kritischen Gedanken wenigstens regen Widerspruch hervorrufen.

H.G.

Und was darauf zu erwidern ist. †.

Wir haben die zornigen Gedanken eines jungen Mannes im vollen Wortlaut gebracht. Nicht nur, um zu demonstrieren, daß wir auch Kritik vertragen können, es steht auch viel Wahres darin.

Die Enttäuschung über den relativ mageren Besuch war auch bei den Verantwortlichen des LV RHEIN-RUHR nicht gering, denn diese hatten trotz des Termin-Hick-Hack für einen vorbildlichen Rahmen gesorgt.

Nun steht der BVDM mit dem geringen Interesse der Mitglieder an Hauptversammlungen nicht alleine da. H.G. soll, sofern er die Zeit dazu findet, einmal die Hauptversammlungen anderer Institutionen, wie Schulen, Krankenkassen, Aktien-Gesellschaften oder öffentliche Sitzungen einer Stadt- oder Gemeindevertretung besuchen. Dann wird er rasch feststellen, daß der BVDM im Vergleich dazu nicht einmal so schlecht abschneidet.

Die Kritik an der ungenügenden Bekanntheit der Bewerber für die einzelnen Vorstandspositionen kann ich nicht teilen. Einmal kann nicht der Vorstand die Kandidaten vorher festlegen (falls er überhaupt welche findet), denn diese müssen, lt. Satzung von den versammelten Mitgliedern aus ihren Reihen vorgeschlagen werden.

Sodann hat jedes anwesende Mitglied das Recht, sich über die vorgeschlagenen Kandidaten durch ausführliches Befragen zu informieren.

Kennen Sie, lieber H.G., die von Ihnen gewählten Vertreter für die Stadtverordneten-Versammlung, für Land- oder Bundestag persönlich und sind Sie von deren Eignung genauestens informiert?

Auf den Wahlmodus wurde im Wesentlichen hingewiesen. Wenn doch die von H.G. erwähnten Kuriositäten auftraten, dann wohl deshalb, weil etliche Leute immer dann nicht zuhören, wenn es sie angeht. Der Vorschlag einer "Team-Wahl" läßt sich nicht nur aus satzungrechtlichen Gründen nicht realisieren. Gerade das würde, das Vorhandensein oder die Bildung von Parteien oder Fraktionen innerhalb des BVDM geradezu voraussetzen! Die Zusammensetzung derartiger "Teams" würde vorher hinter den Kulissen ausgehandelt werden müssen. Das gerade soll aber nicht sein. Außerdem wäre die Mehrzahl der "Team"-Angehörigen den wahlberechtigten Mitgliedern ebenfalls kaum oder garnicht bekannt. Daran würde auch die Vorstellung in Form einer Drucksache nichts ändern.

Schließlich und letzten Endes wäre ein derartiger Modus nur denkbar, wenn es als Angehöriger des BVDM-Vorstandes außer Arbeit und Verantwortung auch etwas zu verdienen gäbe. Oder glauben Sie, lieber H.G., daß die politischen Parteien immer reichlich

Kandidaten für Landtags- und Bundestagsmandate hätten, wenn es dort nicht fette Diäten gäbe? Nicht umsonst wird dort noch um den letzten, unsicheren Listenplatz hart gekämpft!

Und sooo zufällig, wie Sie meinen, kommt auch ein BVDM-Bundesvorstand nicht zustande. Immerhin war der neue Geschäftsführer, Horst Orlowski, schon seit zwei Jahren 2. Schriftführer. Und den Friedrich-Wilhelm Sprenger kannten Sie doch auch, oder etwa nicht? Die beiden sind schon ein gutes Team, genau so wie die beiden Sportwarte. Horst Briel und ich arbeiten auch schon seit einer Reihe von Jahren zusammen. Der neue Bundesvorstand ist also kein Zufallsprodukt, er resultiert aber ebensowenig aus vorheriger Mausechlei unter Ausschluß der Öffentlichkeit.

Was glauben Sie, wie froh wir wären, wenn es die von Ihnen zitierten "Gruppen junger Leute" gäbe, "die dieses oder jenes anders oder besser machen würden!"

Wir haben ja nun wieder 2 Jahre Zeit. Vielleicht gibt es sie bis dahin. Ich denke nur, daß auch dann noch die im letzten Absatz Ihres Artikels zum Ausdruck gebrachte Befürchtung unverändert aktuell sein wird!

W.Reuter

Warum fahren Menschen Rennen ?

Warum fahren Menschen Rennen?

Sie sind sich meist bewußt, daß sie sich durch das Rennfahren einem zusätzlichen Risiko aussetzen. Zusätzlich zu den Risiken des Alltags im Beruf, im Straßenverkehr. Ein unnötiges Risiko, wenn es nicht gelingt, eine Rechtfertigung, zumindest aber eine Motivation für ihr Handeln zu finden.

Trotz dieser Gefahr für ihre Gesundheit und ihr Leben fahren sie. Warum? Um berühmt zu werden, um das große Geld zu machen, oder ist es die Liebe zur Angst oder zur Gefahr?

Die Chance, wirklich berühmt zu werden, ist bei der Anzahl der an Rennen teilnehmenden Fahrer minimal, normale Fahrerqualität vorausgesetzt, noch geringer die Möglichkeit, das große Geld zu machen.

Und doch liegt hier schon ein Teil der Wahrheit: es ist einer der Urwünsche der menschlichen Persönlichkeit, etwas Besonderes zu sein. Schließlich ist ein Rennfahrer etwas Besonderes, auch wenn er nicht wirklich berühmt ist. Er will sich also von der Masse seiner Mitmenschen unterscheiden.

Eng verbunden mit diesem Motiv ist der Wunsch des Menschen, aus dem alltäglichen Trott auszubrechen, ein möglicherweise stupides, unbefriedigendes, langweiliges Berufsleben durch eine besondere außergewöhnliche Tätigkeit auszugleichen! Aber das kann nicht alles sein, was einen Menschen dazu bewegt, Rennen zu fahren. Der Rennfahrer muß während des Rennens und durch das Rennen eine Befriedigung erfahren, die mehr ist als nur das Bewußtsein, etwas Besonderes zu sein, das eventuell sogar mit einem Angstgefühl vor der drohenden Gefahr während des Rennens verbunden ist.

Angst ist ein unbestreitbar negatives Gefühl, das in keiner Weise einen Menschen dazu animieren kann, immer wieder gewollt dieses Gefühl zu erleben. Befragt man Rennfahrer, so bestreiten fast alle, während des Rennens Angst zu haben. Kann man daraus folgern, daß alle Rennfahrer so wagemutig sind, daß sie ihre Angst vor der Gefahr unterdrücken?

Sie unterdrücken ihre Angst nicht, die eine Angst vor überhöhter Geschwindigkeit, Fahrfehlern, also vor dem Überschreiten der Gefahrengrenze ist, sondern sie verschieben ihre Angschwelle immer mehr bis zur Gefahrengrenze, indem sie Fakten und Details der Gefahr kennenlernen und damit die Angst vor ihr immer mehr ignorieren können - sie nähern sich dem Limit. Der Wagemut des Rennfahrers ist also das Wissen um die für das Überleben notwendigen Fakten, je größer das Wissen, um so geringer das Risiko Limit zu fahren, also sich möglichst nah an die Gefahrengrenze heranzutasten.

Da noch andere Gefahrenmomente auftauchen, die nicht alle durch die Erfahrung des Fahrers kontrolliert werden können, ist zur Herabsetzung dieses unkontrollierbaren Risikos die Realisierung aller im Rahmen des Möglichen liegenden Sicherheitsvorkehrungen notwendig.

Gerade hierbei sind in der jüngsten Vergangenheit große Fehler begangen worden, die bewirken, daß alle Rennfahrer von Outsiders als sichere Todeskandidaten angesehen werden -- ich erinnere nur an Monza!

Der Rennfahrer empfindet also nicht Liebe zur Angst, er empfindet allenfalls eine Liebe zur Gefahr, da ein Rennen unbestreitbar mit Gefahr verbunden ist. Welche ist aber nun die Befriedigung, die er beim und durch das Rennen empfindet?

Es ist die Freude, etwas in der Gewalt zu haben, nämlich die Kraft der Maschine, die Überwindung von Zeit und Raum. Je größer diese Gewalt ist, um so größer ist die Befriedigung, die noch über das Rennen hinaus anhält und durch Applaus und Bewunderung seitens anderer Menschen verstärkt werden kann.

Außerdem wirkt die Gefahr, der der Rennfahrer ausgesetzt ist, als Stimulanz, sie steigert die Empfindungen des Menschen. Dies ist eine kühne Behauptung, und nur wer einmal Gefahr bewußt und ohne Angst erlebt hat, wird dem zustimmen können.

Während man der Gefahr ausgesetzt ist, ist man konzentrierter, wachsender, kurzum lebendiger als je sonst - ist die Gefahr vorüber, fühlt man sich entspannter und erleichterter als in irgendeiner anderen Situation. Der Rennfahrer lebt auch außerhalb des Rennens wesentlich intensiver als andere Menschen, weil er so oft dem Tod näher ist als andere Menschen. Allein das Überleben, also das Beherrschen der kleinen Spanne zwischen Mittelmäßigkeit und Tod, ist Triumph und Befriedigung.

Wer bis hierhin meiner Meinung zustimmen konnte, der wird kaum noch eine Rechtfertigung des Rennsports verlangen, denn dem Menschen muß es in einer freiheitlichen Gesellschaftsordnung gestattet sein, sich in Gefahr zu begeben, allein schon wenn es nur ihn selbst befriedigt.

Nachher erfüllt der Motorsport jedoch auch noch die Funktion der Unterhaltung der Zuschauer, aus welchem Motiv sie auch immer zur Rennstrecke kommen, und fördert er den technischen Fortschritt und damit auch die Sicherheit anderer Menschen. Fortschritt ist auf jedem Gebiet mit Gefahr verbunden, Fortschritt schließt das Risiko ein. Deshalb braucht die Welt Menschen, die die Gefahr suchen, das Risiko lieben.



Wie uns unser tunesischer Korrespondent mitteilt, handelt es sich bei dem von ihm auf dem Rundkurs von Djerba gesichteten Prototyp eines Rennmulis vermutlich um ein Modell von Mulsaki. Da er nicht fotografieren durfte, muß seine Skizze ausreichen.

Der Testreiter war ansonsten jedoch sehr zugänglich und sprach auch so gut englisch, daß ihm die wichtigsten technischen Daten entlockt werden konnten: Ein 2 - Kammermotor (obwohl es sich nicht um einen Wankel zu handeln scheint) mit einer Leistung von 1,65 MS treibt die Rennversion (mit Verkleidung) auf eine Höchstgeschwindigkeit von 43,627 km/h in der schnellsten Gangart. Der Verbrauch liegt bei etwa 4,5 Pfund angesaugten Hafer auf 100 km. Bei einem Tankinhalt von 8 Pfund ergibt sich eine Reichweite von knapp 200 km, die in sportlich liegender Haltung zurückgelegt werden müssen. Der aufgeklemmte Schwanzspoiler erhöht bei größeren Geschwindigkeiten entscheidend den Anpreßdruck der Antriebshufe. Die Hufe weisen übrigens ein speziell von Metzeler entwickeltes Profil auf (Super Schrägzickzack mit Mittelrille und seitlichem Wasserablauf gegen Aquaplaning).

Auf den Prototypencharakter weist auch das Fehlen jeglicher Geräuschdämpfung sowohl im Ansaug- als auch im Auspufftrakt (blankes Rohr) hin. Die Mulis sind ausgesprochen schlechte Kaltstarter, was vielleicht daran liegt, daß sie bisher nur durch eine Art Antreten oder durch Anschieben von mindestens drei Helfern in Bewegung gesetzt wurden.

Die bisherigen Prototypen sind noch luftgekühlt, aber es scheint, als hätte man die Sache nicht völlig im Griff, da auf dem Wüstenkurs bereits mehrere Modelle an Überhitzung eingegangen sind. Sollte sich dies Problem als unüberwindlich erweisen, so soll entweder auf Wasserkühlung (!?) oder auf Lufthühlung mit einem thermostatisch gesteuerten Propeller umgestellt werden.

Unser Testreiter, der übrigens einen eng-anliegenden Rennkaftan und einen modernen Integralturban (enorm energie-verzehrende Knautschzonen) trug, deutete unserem Mitarbeiter hinter vorgehaltener Hand an, daß bereits Verhandlungen mit BMW aufgenommen wurden.

In ferner Zukunft soll einmal eine eigene Produktionsstätte für ein in der Leistung zurückgenommenes Tourenmulis bei Starnberg errichtet werden. Die Markenkurzform soll beibehalten werden, jedoch in der Bedeutung von "Bayerische Mulis Werke."

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß es sich bei dem beschriebenen Rennmulis um ein technisch hochinteressantes Projekt handelt, dem jedoch bis zur Serienreife noch ein weiter Weg bevorsteht. Einen Eindruck von den zu überwindenden Schwierigkeiten mag die Tatsache vermitteln, daß noch grundsätzliche Uneinigkeit über den Ort der offiziellen Vorstellung besteht.

Bisher sind Köln mit der IFMA und Aachen mit dem Reit- und Springturnier im Gespräch.

UF



Foto: Bruckhoff

Technische Daten

Hub / Bohrung	66 mm / 66 mm
Verdichtung	8,5 : 1
... braucht nur NORMAL Benzin	
DIN - PS	79/8500 U/Min.
max. Drehmoment	7,5 mkg/7000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit	ca. 220 km/h
Testverbrauch	im Durchschnitt 6,3 L / 100 km

Fahrwerk / Bereifung

Die Maschine hat einen Doppelschleifrahmen mit Telegabel vorn und hydraulischen Stoßdämpfern hinten. Der Radstand beträgt 1490 mm. Die Fabrik gibt im Werkstatthandbuch den Federweg vorn mit 140 mm und hinten mit 80 mm an.

Die Federabstimmung ist japanisch - hart, auf schlechten Straßen stempelt das Motorrad hinten und gibt harte Schläge an den Fahrer weiter, obwohl die Sitzbank auch etwas gepolstert ist (nein, nicht bretthart, 700 km Tagesetappen sind ermüdungsfrei drin).

Die Maschine ist vorne 3.25 H 19 und hinten 4.00 H 18 bereift. Die japanischen Reifen waren sehr hart und der Hinterradreifen sehr

schlecht, er hielt aber 6000 km, der vorne sogar 9000 km.
Nun fahre ich METZELER V-Reifen, die liegen einfach klasse!

Motor / Elektrik

Der Motor ist ein 4-Zylinder 4-Takter mit 2 obenliegenden Nockenwellen. Er läuft seidenweich, Vibrationen sind nur diese ganz feinen hochfrequenten im Spiegel zu merken. Der Motor bezieht sein Benzin-Luftgemisch durch 4 Mikuni Schiebervergaser, die alle zusammen auf ein Trägergestell montiert sind und durch eine Desmodromik gesteuert werden. Die Vergaser beziehen ihre Luft durch einen voluminösen Luftfilter unterhalb der Sitzbank. In das Gummiformstück mündet auch die Kurbelgehäuseentlüftung. Das Getriebe hat 5 Gänge, die Kupplung sitzt auf der Getriebeeingangswelle und wird mit geradverzahnten Rädern angetrieben. Das Kupplungsgehäuse bildet gleichzeitig den Ölsumpf für die 4 Liter Motoröl SAE 10 w/50.

Den Ölstand kann man von außen durch ein Schauglas a la Benelli ablesen. Die Kette zum Hinterrad ist gewaltig, sie wird durch

eine vom Antriebsritzel angetriebene Mikuni Ölpumpe aus einem separaten Öltank geölt.

Die erste Kette hielt bei mangelhafter Pflege 9000 km, die neue ist durch einen Gummilappen zum Reifen hin abgedeckt worden, mal sehen wie lange die hält. Die Kette ist allerdings schon fabrikmäßig endlos vernietet, zum Einbau muß die Schwinge ausgebaut werden, ist aber nicht weiter schlimm, man kann dann gleich nach den Schwingenlagern sehen!

Die Elektrik ist natürlich 12 V, die Batterie hat eine Kapazität von 14 Ah, die Lichtmaschine ist eine Drehstrommaschine und bringt 220 Watt.

Die gesamte Elektrik ist unter dem rechten Seitendeckel zentral zusammengefaßt, es gab nur einmal einen Ausfall. An den japanischen Maschinen ist ja neuerdings am rechten Handgriff ein Notschalter, der die Zündung ausschaltet. Genau das tat der Schalter aber einmal nachts, ohne mich vorher zu fragen. Es hatte sich ein Kabel gelöst, wahrscheinlich schlecht gelötet. Ich habe es jetzt selbst gelötet, seitdem keine Panne mehr.

Allerdings erlebte ich eine Überraschung besonderer Art, als ich einen H 4 Einsatz montierte. Die Scheinwerferbirnen hielten max. 2 Wochen, dann war es wieder dunkel vorne. Ich nahm an, daß die schon erwähnten feinen Vibrationen die empfindlichen H 4 Birnen zerschüttelten. Aber das kann es nicht allein gewesen sein, denn von der Firma KAWASAKI wurde an uns Kunden kostenlos ein Widerstand geliefert, der zwischen das Stromkabel zum Scheinwerfer gesteckt wird. Seitdem ist die Birne schon 2000 km drin und lebt immer noch.

Das Drumherum

Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar. Beleuchtet werden sie in dem von Flugzeugen her bekannten grün. Unterhalb der Instrumente sind Kontroll-Leuchten für Leerlauf, Fernlicht, Öldruck und Blinker. Mit dem Zündschlüssel läßt sich auch die Sitzbank abschließen, in dem "SPEED HECK" ist ein Handschuhfach eingearbeitet, dort liegt das Fahrerhandbuch, Reservesicherungen und Flickzeug.

Das Bordwerkzeug ist reichhaltig und von guter verchromter Qualität.

Bremsen

Vorne hat die Maschine eine Scheibenbremse von 296 mm Durchmesser, die einfache Trommelbremse hinten hat bei 35 mm Belagbreite einen Durchmesser von 200 mm. Die Hinterradbremse wird durch ein Gestänge betätigt.

Die Bremsleistung ist serienmäßig schon ganz gut, nur neigt die Telegabel durch die einseitige Belastung zur Verhärtung und bei mehrmaligen Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten war auch etwas Fading zu verzeichnen. Ich montierte daraufhin eine zweite Scheibenbremse, die Wirkung ist einfach enorm!

Service/Reparaturen/Extras

Bei km Stand 800 war die erste Inspektion fällig, bei 2000 km die zweite.

Dabei wurde Öl- und Filterwechsel gemacht, sowie Zündungseinstellung und Ventilspiel kontrolliert. Den nächsten Ölwechsel machte ich im Urlaub bei km Stand 8000. Weil das im Urlaub war, konnte der Filter erst bei 9000 km gewechselt werden. Da wurde dann auch die Zündung kontrolliert, auch das Ventilspiel brauchte nicht nachgestellt werden.

Eine Reparatur war nur anlässlich eines Unfalls nötig, ein Rentner hatte meine Vorfahrt nicht beachtet. Es ließ sich alles richten, bis auf einen Blinker und einen Schalldämpfer. Den Blinker habe ich ersetzt, mit dem Dämpfer warte ich noch etwas, er ist ja nur verbeult.

An Zubehör habe ich gleich beim Kauf den 6-fach verstellbaren Lenkungsämpfer und einen kleinen Vorbaulenker montiert. Ein Gepäckträger folgte etwas später.

Abschließend

Ich bin mit meiner Maschine sehr zufrieden, habe bis jetzt 11 300 km gefahren und hoffe, durch andere Stoßämpfer auch noch die Unart der harten Federung loszuwerden. Ich würde mir die Maschine jederzeit noch einmal kaufen, und das ist wohl das schönste Kompliment, das man einem Motorrad machen kann!

Manfred Bruckhoff

Allgemeine Gedanken eines Motorradfahrers

Bei den heuer sehr viel stattgefundenen Motorradtreffen, mußte ich immer wieder zum großen Teil die gleichen Feststellungen treffen:

Die veranstaltenden Clubs oder "Privatleute" denken in erster Linie daran, wie sie ihre eigene Clubkasse möglichst randvoll oder noch voller auf Kosten der anwesenden Motorradfahrer füllen können.

Zwei sehr gravierende Beispiele - Treffen am 5.5.73 in Hamburg-Harburg "Nachmeldung DM 25,- in Worten fünfundzwanzig !!" Ich bezahlte zähneknirschend, weil ich mir Chancen auf einen Platz in der Wertung ausrechnete (was dann auch zutraf).

Die Hauptsieger waren zu ca. 80 % Clubmitglieder, unter ferner liefen dann die Gäste.

Zeltplatz nicht besonders, die Gaststätte öffnete am nächsten Morgen um 9.00 Uhr. Eben solange war eine Benutzung der WC und Waschräume nicht möglich.

Unser Club fuhr mit 4 Maschinen dorthin. Alle fuhren die gleiche Strecke. In der Clubwertung reichte es auch zu einem "Haferl". Bei der Einzelwertung bekamen zwei auf einen besseren Platz als die anderen zwei. - Ein Hoch der Auswertung! -

Wir fanden dort sehr nette Kumpels, die uns dann auf unserem Treffen besuchten -

einer von ihnen machte sogar den 2. Platz. Bei unserer Preisverteilung kamen insgesamt 27 Pokale und einige Liter ÖL zur Verteilung, die zum größten Teil Stiftungen von Ingolstädter Firmen waren. Bei der großen Schlußabrechnung kam allerdings ein Minus von DM 400,- heraus. Die ganzen Nebenausgaben schlugen ganz schön zu Buch. Nächstes Jahr werden wir voraussichtlich einen Unkostenbeitrag von den teilnehmenden Maschinen nehmen müssen, damit wir wieder aus den roten Zahlen kommen. Genauer steht jedoch noch nicht fest.

Das 2. Beispiel

Geschicklichkeitsfahren in der Nähe von Kirchheim/Teck. - Aufgebaut ein Hütchen-salom - Nenngeld für eine Runde DM 10,- Nenngeld für 2 Runden DM 18,-.

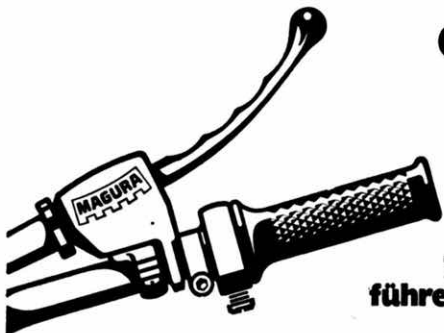
Als Preise waren etwa 8 Minihäferl ausgestellt.

Als wir einen Verantwortlichen wegen der hohen Startgelder ansprachen, erklärte er, daß die Preise alle selbst gekauft seien, weil die Schwäbischen Firmen keine Preise gestiftet hätten.

Am Spätnachmittag fuhr gerade der 24. Starter, als wir das Wuchergelände, ohne gestartet zu sein, wieder verließen.

G.B.

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



MAGURA
Zweiradarmaturen
führend in Europa

MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÜRTT.



Der Versicherungsfall

(1. Fortsetzung)

Es ist schade, daß wir wegen dieser Sache soviel kostbaren Platz in der BALLHUPE verplempern müssen. Wir haben aber versprochen, unsere Mitglieder über den Gang der Dinge auf dem Laufenden zu halten. Hier ist nun der gegenwärtige Stand:

Aufgrund der Tatsache, daß die Haftpflicht-Versicherungsprämien in allen Klassen bei der großen Mehrzahl aller Versicherungsgesellschaften keine oder nur geringe Unterschiede aufweisen, sowie aufgrund der Methoden, nach denen diese Prämiensätze zustande kommen (dieses Verfahren wird noch weiter unten erklärt), hatten wir beim Bundeskartellamt eine förmliche Beschwerde wegen Verstoßes gegen das Verbot von Preisabsprachen eingereicht.

Wir waren der Meinung, daß die Versicherungswirtschaft den gleichen Gesetzen unterliegt, wie die Hersteller von Zement oder Kunstfasern.

Ja denkste! Aus dem Antwortschreiben des Kartellamtes zitieren wir wörtlich:

"Zur Beantwortung Ihres Vorbringens darf ich an die im vorletzten Absatz gestellte Frage anknüpfen und Ihnen mitteilen, daß u.a. die Versicherungswirtschaft - einschließlich der im HUK-Verband zusammengeschlossenen Versicherungsunternehmen nach § 102 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) von der Anwendung wesentlicher Bestimmungen dieses Gesetzes ausgenommen ist. Verträge und Beschlüsse der Versicherungswirtschaft im Sinne des § 1 GWB bedürfen zu ihrer Wirksamkeit lediglich der Meldung bei der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Nach § 102 Abs. 2 GWB kann das Bundeskartellamt im Einvernehmen mit der zuständigen Aufsichtsbehörde Verträge und Beschlüsse im Sinne des § 1 GWB für unwirksam erklären, die einen Mißbrauch der durch die Freistellung von den §§ 1 und 15 GWB erlangten Stellung im Markt darstellen. Ich darf in diesem Zusammenhang auf den Bericht des damaligen Bundestagsausschusses für Wirtschaft zu § 102 GWB aufmerksam machen, in dem erläutert wird, warum die Bank- und Versicherungswirtschaft von der Anwendung wesent-

licher Bestimmungen des GWB ausgenommen ist."

Mit anderen Worten: erst wenn das Versicherungsaufsichtsamt einen Mißbrauch feststellt und dem Kartellamt meldet, kann dieses einschreiten. Es wird dann noch der Bericht des Bundestags-Ausschusses für Geld + Kredit im Wortlaut angeführt, mit dem seinerzeit die Ausnahme-Regelung für das Bank- und Versicherungswesen begründet wurde.

Nun muß man wissen, wie die Tarife zustande kommen. Dazu wieder ein Zitat, diesmal aus einem Schreiben des Bundesaufsichtsamtes:

"Gemäß § 11 Abs. 1 Tarif-VO ist bei der Berechnung des Unternehmenstarifes von dem Schadenaufwand auszugehen, der im Durchschnitt auf jedes versicherte Wagnis im Kalenderjahr entfällt (Schadenbedarf), Absatz 2 bestimmt, daß der Schadenbedarf für jede einzelne Wagnisgruppe grundsätzlich mit dem Wert anzusetzen ist, der dem gesamten Schadenverlauf aller Versicherungsunternehmen entspricht (allgemeiner Schadenbedarf). Als allgemeiner Schadenbedarf können die Werte angesetzt werden, die ein Verband von im Geltungsbereich des Pflichtversicherungsgesetzes zum Betrieb der Kraftfahrtversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen durch Zusammenfassung einer genügend großen Zahl von Schadensstatistiken einzelner Unternehmen (§ 10 Abs. 2 Tarif-VO) ermittelt hat. Dem gemäß wurden die neuen Unternehmenstarife von fast allen Versicherern auf der Grundlage der Gesamtstatistik der Kraftfahrtversicherung kalkuliert, die der Verband der Haftpflicht, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer e.V. (HUK-Verband) herausgegeben hat.

Ja, das muß man zweimal lesen. Der HUK-Verband, die Interessen-Vertretung aller Versicherungen stellt die Statistik einer "genügenden" Anzahl von Versicherern zusammen. Wer hindert nun den HUK-Verband daran, die "genügende Anzahl" aus denjenigen Gesellschaften zusammen zuzusuchen, die auf dem Gebiet der Motorrad-Haftpflicht schlecht abgeschnitten haben. Es liegt auf der Hand, daß bei gut 100 Versicherern die meisten nur einen geringen Bestand an Motorradverträgen haben. Treten hier nun noch einige deftige Schadensfälle auf, dann sieht die Statistik über den durchschnittlichen Schadenverlauf der "genü-

genden Anzahl" schon ganz mies aus. Mit richtig aufgemachten Statistiken kann man bekanntlich alles beweisen.

Unser nächster Schritt ist nun, das Versicherungsaufsichtsamt zu fragen, welche Versicherungsunternehmen für die Statistik des HUK-Verbandes herangezogen wurden und wieviele Motorrad-Verträge jede einzelne dieser Gesellschaften hat. Von der Antwort erwarten wir interessante Aufschlüsse. -

Unabhängig davon hatten wir einen Schriftwechsel mit der GOTHAER, weil diese ihre Prämien in einem Maße angehoben hatte, welches uns wegen der vielen schadenfreien Verträge bei dieser Gruppe nicht gerechtfertigt erschien. Die Antwort auf unseren ersten Brief war - wir berichteten noch kurz darüber - sehr oberflächlich und für uns völlig unbefriedigend.

Interessant war, daß 67 % aller bei der GOTHAER versicherten Motorradfahrer einen Schadenfreiheitsrabatt erhalten.

Wir haben nun der GOTHAER vorgehalten, daß die übrigen 33 % wohl kaum so viel kaputt fahren konnten, um Tarifierhöhungen in der tatsächlich vorgenommenen Höhe zu rechtfertigen. Daher vertraten wir die Ansicht, die Tarifierhöhungen seien bei der GOTHAER unter einem gewissen Druck von außen zustande gekommen. Bei einer echten

Kalkulation der Tarife wäre die GOTHAER-Gruppe, alleine aufgrund des hohen Bestandes an schadenfreien Verträgen, billiger gewesen, als die übrigen Gesellschaften, die ohnehin keinen Schadenfreiheitsrabatt geben.

In der Antwort der GOTHAER wurde unsere Aussicht bestätigt, allerdings mit der Begründung, daß vom Schadenbedarf abhängige Erhöhungen dem Einfluß des einzelnen Unternehmens "praktisch entzogen" seien.

Hier kommen wir also wieder an die ominösen Spielregeln, unter denen Versicherungstarife zustande kommen.

Gerechterweise muß man aber die Situation der GOTHAER auch einmal von einer anderen Seite der betrachten. Diese Gruppe gibt, als einzige überregional tätige Versicherung, für Motorräder Schadenfreiheitsrabatte, die nach nur 3 Jahren schon 50 % ausmachen.

Damit ist die GOTHAER für den guten Fahrer noch immer die günstigste Versicherung.

Wäre nun die GOTHAER billiger als die anderen Versicherer ohne Rabatt, dann würden auch die schlechten Risiken zur GOTHAER strömen, der Schadenbedarf würde rasch steigen und schließlich müßten doch die Tarife angehoben werden.

Von der GOTHAER erhielten wir auch die nachstehenden Zahlen:

Hubraum	Schaden- häufigkeit auf 1000	1971	Schaden- bedarf DM	Schaden- häufigkeit auf 1000	1972	Schaden- bedarf DM
		Schaden- durchschnitt DM			Schaden- durchschnitt DM	
bis 50 ccm	128	1 797	229	159	1 970	314
bis 100 ccm	26	1 326	34	26	926	24
bis 175 ccm	38	1 239	47	41	3 721	152
bis 250 ccm	69	2 927	202	79	2 599	205
bis 475 ccm	146	2 642	385	155	7 577	1 175
über 475 ccm	134	2 686	359	139	3 939	555
durchschnittlich	75	2 473	187	86	4 048	347

Deutlich abzulesen ist die Verschlechterung bei den 50ern und in den beiden schweren Klassen. Unklar ist aber, daß die Tarife in den Klassen bis 100 und bis 250 ccm um 46,8 bzw. 101 % angehoben wurden, obwohl hier der Schadenbedarf eher rückläufig war.

Unser Vorschlag, den 5 und mehr Jahre schadenfrei gebliebenen Fahrern mit einem noch höheren Rabatt entgegenzukommen, soll bei der nächsten "Tarifrunde" in Erwägung gezogen werden. Die GOTHAER erwartet die nächste Tarifänderung zum 1.1.1975!

Sehr interessant ist in diesem Zusammenhang der Gesellschaftsbericht der GÖTHAER-Versicherungsbank Köln über die Jahre 1971/72, veröffentlicht am 17. September 73 in der "Welt". Auch hier können wir uns auf die Wiedergabe einiger Ausschnitte beschränken.

Die Schadenentwicklung hält sich der Stückzahl nach in allen Zweigen mit einem Zuwachs um 6,2 Prozent gegenüber der Vorjahreszeit in Grenzen, wenn auch der Schadenanfall weiter steigt.

Die GÖTHAER Versicherungsbank mußte 1972 erhebliche Verluste in der Sturmversicherung sowie im Bereich Einbruch/Diebstahl hinnehmen. In den Beitragseinnahmen wurde die überdurchschnittliche Steigerung des Vorjahres nicht wieder erreicht. Allerdings wurde das Ergebnis durch zwei Tarifierhöhungen im Kraftfahrtgeschäft und das in Rückdeckung übernommene Lebensgeschäft (31 Mill. DM) begünstigt.

Demnach kann das Motorrad-Haftpflicht-Geschäft gar nicht so schlimm gewesen sein; Sturm und Einbruch richten offenbar bedeutend mehr Schäden an!

Ausdrücklich wurde uns bestätigt, daß nunmehr ein Fahrzeug bis zu 6 Monaten im Kalenderjahr stillgelegt werden kann, ohne daß der bis dahin erworbene Schadenfreiheitsrabatt verloren geht!

Unter Berücksichtigung der ebenfalls kräftig gestiegenen Gebühren für Ab- und Wiederanmeldung ergibt sich für eine 500er eine Einsparung von rund DM 150,- wenn die Maschine für drei Monate abgemeldet wird!

W.R.

(Fortsetzung folgt)

Hier eine Zusammenstellung der derzeit günstigsten Versicherungen für Anfänger und für Fahrer, die noch keinen Schadenfreiheitsrabatt beanspruchen können.

Jahresprämien in DM für Haftpflicht-Versicherungssumme 1.000.000 pauschal:

	bis 50 ccm	bis 100 ccm	bis 175 ccm	bis 250 ccm	bis 475 ccm	über 475 ccm
Gerling - Konzern	410	102	162	282	842	876
Haftpflicht-Verband der dt. Industrie	401	90	150	273	836	868
Karlsruher Versicherungsverein	405	90	152	275	845	880
Landwirtschaftliche Versich. Münster	401	79	141	268	852	888
GÖTHAER Köln / Göttingen	503	116	219	392	1239	1290

Sie sehen aus dieser Aufstellung, daß sich ein Übergang zur GÖTHAER erst dann lohnt, wenn man bei einer anderen Versicherung drei Jahre schadenfrei gefahren ist.

Hier die Anschriften der oben angeführten Gesellschaften:

Gerling-Konzern, Allgemeine Versicherungs AG, 5 Köln, Gerling-Hochhaus

Haftpflichtverband der Deutschen Industrie, 3 Hannover, Wedekindstr. 22

Karlsruher Versicherungsverein AG, 75 Karlsruhe, Bahnhofstr. 46

Landwirtschaftlicher Versicherungsverein AG, 44 Münster, Kolde-Ring 21

GÖTHAER Versicherungsbank VV AG, 5 Köln 1, Kaiser-Wilhelm-Ring 23-25

GÖTHAER Allgemeine Versicherungs AG, 34 Göttingen, Gothaer Platz 2 + 7

Der Monat August war, leider nicht bei uns, sondern in Holland, ein Rennmonat. An allen vier Wochenenden gab es internationale Straßenrennen mit erstklassiger Besetzung.

Den Reigen eröffnete das Rennen in Oldebroek am 4. August, dann folgte der R.A.M. Raalte mit einem Straßenrennen auf dem Luttenbergring am 11. u. 12. August. Am 26. August führte der Motorsportclub HAMOVE auf dem Varselring in Hengelo im Gelderland ebenfalls ein internationales Rennen mit einer Bombenbesetzung durch und am 2. September gab es dann in Tilburg noch einmal ein Rennen mit guter deutscher Beteiligung.

Warum wir auf diese Rennen hinweisen, ist schnell geklärt: alle Rennen sind international ausgeschrieben und die Creme de la creme der Privatfahrer geht dabei an den Start. Alle deutschen Spitzenfahrer sind vertreten und die Rennen sind, da die Streckenlänge nicht über 4 km beträgt, sehr gut überschaubar und Zweikämpfe gut zu verfolgen. Die Rennstrecken liegen in landschaftlich schöner Gegend und bieten auch von der Touristik her Abwechslung. Wer schon am Tage vorher anreisen kann, hat die Möglichkeit, das Fahrerlager zu besuchen und Kontakt mit den Fahrern aufzunehmen. Zeltmöglichkeiten sind bei allen diesen Rennen vorhanden und man sollte sich schon im Frühjahr die Termine vormerken. Wir werden die Daten für 1974 so bald wie möglich bekanntgeben.

br.

Zur Aktion „Versicherungsfragebogen“

Wir haben an anderer Stelle ausführlich über die Versicherungssituation geschrieben. Sie wissen, daß der BVDM alles in seiner Macht liegende unternimmt, um auf diesem Gebiet zu tragbaren Verhältnissen zu kommen. Dazu gehören u.a. auch Kontakte zu ausländischen Versicherungsgesellschaften.

Unsere Bemühungen können Sie ganz wesentlich unterstützen, indem Sie den nebenstehenden Fragebogen wahrheitsgemäß ausfüllen und als Drucksache (25 Pf. Porto) an den 2. Vorsitzenden Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9, schicken. Die Landesverbände schicken die Fragebogen ihrer Mitglieder bitte geschlossen ein.

Wenn wir nur 1.000 Fragebogen zurückbekommen, erhalten wir damit einen wirklich repräsentativen Überblick über die tatsächliche Lage hinsichtlich der Unfallhäufigkeit.

Aber bitte keine Schönfärberei! Wir suchen nicht den Beweis, daß BVDM-Mitglieder allesamt Super-Motorradengel sind, sondern wir brauchen unanfechtbare Unterlagen! Natürlich werden von uns keine Namen weitergegeben. Nur die Fakten werden zu Statistiken verarbeitet. Mit seiner Unterschrift soll aber jeder für die Ehrlichkeit seiner Angaben geradestehen. Rücksendungen bitte bis zum 15. Dezember 73. Besten Dank im Voraus!

W.R.



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 250/450/500/750 ccm

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)

Versicherungs - Fragebogen

Name und Vorname:

Wohnort:..... Geboren am:

Motorradfahrer seit:

Unfälle mit Motorrädern:

a) verschuldet wann (Monat / Jahr) mit Hubraumklasse

.....

.....

b) unverschuldet

.....

.....

Unfallfrei seit: Haftpflichtversicherung bei:

.....

.....

Datum:

Unterschrift:

Die Marke der

WELTMEISTER



SUZUKI-

Generalimporteur

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Tel. 06253 / 4036

Was ich jetzt berichten werde, soll nicht unbedingt als abschreckendes Beispiel dienen für die, die sich mit dem Gedanken tragen, ein englisches Motorrad zu kaufen. Eher ist es eine Rechtfertigung vor mir selbst, warum jetzt doch eine BMW ins Haus kommt; oder es ist das zerknirschte Eingeständnis, einen Fehler gemacht zu haben, an alle, die mich vorher gewarnt hatten.

Aber fangen wir am Anfang an, das heißt im April 1972, als ich stolz mit dem Kennzeichen unter dem Arm zu meinem Händler zog, um die Langersehnte in Empfang zu nehmen. Da stand sie, den unnachahmlichen Schriftzug auf dem Tank, mit schwarzen Zylindern und polierten Aluminiumgehäusen! Unter den erwartungsvollen Blicken einer kleinen Menschenmenge erwachte sie dann zum Leben, und für mich begann das unvergleichliche Fahrerlebnis, das nur der nachempfinden kann, der schon selbst einmal einen Engländer gefahren hat. -

Doch schon bald erfuhr die Begeisterung die ersten Dämpfer!

Nach dem ersten Ölwechsel war die ganze Maschine samt Stiefeln und Hose der Sozia mit Öl eingesaut. Eine erste Untersuchung ergab, daß die kostbare Flüssigkeit aus dem Luftfiltergehäuse tropfte! Nanu, Öl im Gehäuse eines Papierfilters? Also wurde der Filter ausgebaut, um der Sache auf den Grund zu gehen. Da hatte doch ein findiger Ingenieur die Entlüftung des Öltanks auf halber Höhe in das Luftfiltergehäuse gelegt, um so einmal den amerikanischen umweltschützenden Bedingungen Genüge zu tun, zum anderen aber noch eine zusätzliche Oberschmierung des Motors zu erreichen. Hatte man jetzt aber ein wenig zu viel Öl nachgefüllt, so wurden keine Öldämpfe sondern reines Öl in das Filtergehäuse geblasen. Kurzerhand trennte ich die Leitung und verlegte die Entlüftung als zusätzliche Schmierung auf die Hinterradkette. Das Filterelement war natürlich völlig unbrauchbar geworden. Also wurde ein neues eingebaut zum bescheidenen Preis von 13,- DM.

Als wäre das der Auftakt gewesen, ging es jetzt Schlag auf Schlag auf Schlag. Bei 2000 km flog die Kopfdichtung daher, obwohl immer sorgfältig auf alle Schraubverbindungen geachtet worden war. Daraufhin wurde die "normale" gleich durch eine Kupferdichtung ersetzt.

3000 km: Beim Überprüfen der Zündung mit

dem Stroboskop stellen wir fest, daß der Zündzeitpunkt sehr unruhig steht. Die Halterung für die Rückholfeder des Fliehkraftreglers war abgerissen. Zwei harteingelötete 4 mm starke Stifte schaffen Abhilfe.

3800 km: Simmering hinter Unterbrecherkontaktgehäuse defekt. Durch das eintretende Öl sind die Kontakte unbrauchbar geworden. Da kein Original-Dichtring aufzutreiben ist, wird das Gehäuse aufgearbeitet und ein Simmering mit deutschen Normmaßen eingesetzt. Die Kontakte werden ersetzt. Dabei wird besonders darauf geachtet, daß die Kontaktflächen genau übereinander stehen und die Zündung sorgfältig eingestellt. Daraufhin hat das Motorrad eine Sternstunde - leider die einzige! Die Maschine ist wie verwandelt und dreht auf der Autobahn mühelos bis an den roten Drehzahlbereich. Doch nur kurz sind solche Freuden! Bei einem zufälligen Blick nach unten stelle ich zu meinem Schrecken fest, daß der rechte Auspuffkrümmer rotglühend geworden ist! Die letzten Meter nach Hause werden ganz langsam zurückgelegt, um noch zu retten, was zu retten ist.

Dort wird die Kompression gemessen: links 12,5 kg/cm² - rechts 4,5 kg/cm²! Beim Einbau der Kontakte hatte ich auf alles geachtet, nur nicht auf die Fiberglasklötzchen. Dort war ein Grat, der sich schnell heruntergeschliffen hatte und den Zündzeitpunkt verstellte. Ergebnis war ein total verbranntes Auslaßventil auf der rechten Seite. Zu allem Unglück war weder beim Importeur noch sonst irgendwo ein Auslaßventil aufzutreiben. Erst nach 2 Wochen konnte ich ein Ventil bekommen. Inzwischen hatte sich herausgestellt, daß die Ventilführungen auch nicht die besten waren. Aber für eine Weile würde es wohl noch gehen. Sämtliche Ventile waren reif zum Einschleifen (nach 4000 km!), zusätzlich wurde der Auslaßsitz des rechten Zylinders nachgefräst. Vorsichtshalber wurde der Zylinder demontiert, jedoch alles in Ordnung befunden.

Endlich war die Maschine wieder einsatzbereit. Die erste Probefahrt verlief zufriedenstellend, und so machten wir uns Sonntagmorgen auf, um zu einem Motorradtreffen zu fahren.

Nach nur 14 km Autobahnfahrt war der Traum erneut beendet! Diagnose: Kolben links in der Ölabstreifringzone abgerissen, beide Ventile krumm, Führungen hinüber und, da man aus unerfindlichen Gründen bei den neuen (verbesserten) Modellen den Filter im Ölsumpf weggelassen hatte und die Ölpumpe sämtliche Späne und Bruchstücke gleich einsaugen konn-

te, waren auch die Ölpumpenräder unbrauchbar. Da diese aber nicht einzeln geliefert werden, brauchte man gleich eine komplette neue Ölpumpe, Kostenpunkt 180,00 DM!

Dabei hatte ich noch Glück im Unglück: Pleuel und Zylinder blieben heil, sodaß Kolben im Standardmaß eingebaut werden konnten und der Zylinder nur gehohnt werden brauchte. Wieder stand das Motorrad 3 Wochen, gerade im Sommer, in der Garage. Aber vor dem Urlaub wurde sie noch rechtzeitig fertig. Es Sollte zur Gelände - 6 Tage - Fahrt in die CSSR gehen. Kurz vorher gab noch das Relais seinen Geist auf, das für die Kontrollleuchte der Lichtmaschine zuständig ist. Da wir sowieso in den Süden mußten, fuhren wir beim Importeur in Darmstadt vorbei und bauten uns ein neues Relais ein. Eine neue Kette war auch fällig. Nebenbei erfuhren wir, daß bei den neuen Modellen ständig die verbesserten Hauptlager reklamiert würden und daß es eigentlich nur eine Frage der Zeit sein könnte, wann unsere an der Reihe wären. Schöne Aussichten, wenn man 2000 km vor sich hat! -

In der CSSR hatten wir dann Ärger mit der Zündverstellung. Der Unterbrechernocken war dermaßen ausgeschlagen, daß sich die Zündung ständig verstellte. Mit einer passend gefeilten Unterlegscheibe wurde daraufhin der Fliehkraftregler auf volle Frühzündung blockiert. Damit war Ruhe. Zu Hause war ein neuer Reifen für's Hinterrad fällig. Immerhin hatte sich der Dunlop TT 100 bei sehr guten Fahreigenschaften mit 7500 km als sehr haltbar erwiesen. Kurz darauf riß der Kupplungszug, bei der hohen Belastung auch kein Wunder! Bei 8300 km wurde dann durch einen unverschuldeten Unfall die Möglichkeit gegeben, einige Grundübel während des Winters zu beseitigen. So mußten die Hauptlager ersetzt werden. Es mußten Kolben im Übermaß her, die aber nicht in der Zone der Ölabstreifringe geschlitzt sein durften. Leider waren weder in England noch beim Importeur Kolben dieser Ausführung und Abmessung lieferbar. Da ich aber einen neuen Zylinder mit 2 Kolben im Originalmaß und in der gewünschten Ausführung günstig kaufen konnte, wurde davon Gebrauch gemacht. Die Nockenwelle mußte ersetzt werden, da die Wellen der neuen Modelle durch einen Härtefehler viel zu schnell einliefen. Natürlich waren auch gleich neue Stößel fällig.

Da es mit der Zündanlage ständig Ärger gab, wurde eine kontaktlose Zündung besorgt, härtere Ventile und Führungen aus einer Bronzelegierung wurden montiert. Zur Kontrolle des Öldrucks wurde ein Manometer angebracht. Der Rotor der Lichtmaschine wurde durch zwei selbstgedrehte Stufenscheiben vor dem völligen Auseinanderfallen bewahrt. Die Scheibenbremse benötigte dringend neue Beläge. Für Kickstarter und Schalthebel brauchte ich neue Öldichtringe. Da die Stehbolzen sich ständig aus dem Aluminium des Zylinderkopfes herausdrehen, wurden M10 Helicoil-Einsätze und deutsche Stehbolzen eingesetzt. Über den Winter hatte die Batterie den Geist aufgegeben, so daß auch hier eine neue fällig war. Der Kettenschutz für die Hinterradkette bekam eine Abdeckung, um zu vermeiden, daß das Rückenteil der Lederkombi durch einen schwarzen Ölstreifen ständig verziert wurde. Die Schalldämpferanlage wurde durch ein 2- in 1-System von Dunstall ersetzt.

So gerüstet, schritt man im April zu neuen Taten! Man erspare mir, alles aufzuzählen, was sich in der Zeit von April bis Oktober ereignete. Es ist ein dickes Notizbuch voll!

Sicher, ich bin in der Zeit 20.000 km gefahren. Aber wie! Mit der ständigen Angst im Nacken und der Ungewißheit, ob man am Ziel ankommt oder nicht.

Anfangs habe ich mich noch selbst zu beruhigen versucht. Diese Maschine konnte einfach nicht typisch sein für eine so große Marke! Vielleicht hatte ich eine Montagsproduktion erwischt, zusammengebaut von Monteuren, die schlecht geschlafen hatten oder die an das vergangene Wochenende dachten. Jetzt allerdings, nach all meinen persönlichen negativen Erfahrungen und den Gesprächen mit vielen anderen Fahrern, bleibt bei mir nur Resignation übrig. Schade! -

Ich persönlich glaube, daß Norton's Tage im internationalen Zweiradgeschäft bald gezählt sein werden, wenn im gleichen Stil weitergemacht wird. Man kann bei einem ständig expandierenden Markt und der immer erdrückenderen Konkurrenz aus Japan nicht einfach die Augen verschließen, indem man aus einer 15 Jahre alten Motorkonstruktion durch wahrhaft primitive Methoden versucht, ein konkurrenzfähiges Motorrad zu machen. Eine Scheibenbremse, 60 PS und ein traditionsreicher Name sind heutzutage zu wenig, um im internationalen Konzert mitspielen zu können.

Ein Bekannter sagte mir einmal: "Einen Engländer fährst Du immer mit einem lachenden und einem weinenden Auge!"

Zurückblickend stelle ich fest, daß ich doch zu oft mit beiden Augen geweint habe -- schade!

H.G.

Warum nicht hydraulisch ?

Jeder der schon einmal ein Gespann gefahren hat, kennt dabei die unangenehmen Querneigungen bei flott durchfahrenen Kurven. Gemeint sind natürlich moderne Maschinen mit Schwingenfahrwerken, keine Hirafen mit Mini-Federwegen. Dabei ist die Schrägstellung der Fuhrer in Rechtskurven, durch den meist größeren Federweg der Hinterradschwinge gegenüber dem Seitenwagenrad besonders unangenehm. Ist die Kurve dabei noch etwas holperig, sitzt man wie auf einem Schwabbelpudding und muß höllisch aufpassen, daß der Seitenwagen auf dem Boden bleibt.

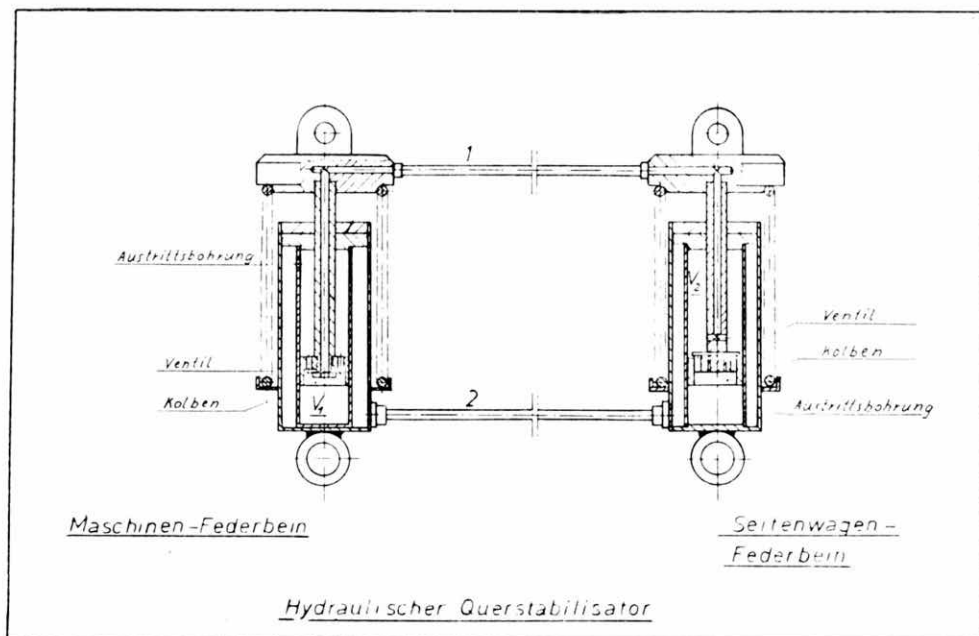
Abhilfe kann da ein Querstabilisator zwischen Hinterrad und Seitenwagenschwinge schaffen. Musterbeispiel dafür, die nun leider nicht mehr gebauten MZ-Gespanne. Hier wurde, ähnlich wie beim Auto, ein entsprechend gebogener Bügel aus Federstahl an den Schwingen von Maschine und Seitenwagen angeklemt. Funktioniert einwandfrei. Nur gibt es an den Berührungspunkten immer rostende Scheuerstellen.

Als etwas eleganter erscheint mir deshalb die Lösung des Problems auf hydraulischem Wege unter Verwendung des rechten Maschinen- und Seitenwagenfederbeines gemäß Skizze.

Praktisch durchgeführt an einem Moto Guzzi-Gespann.

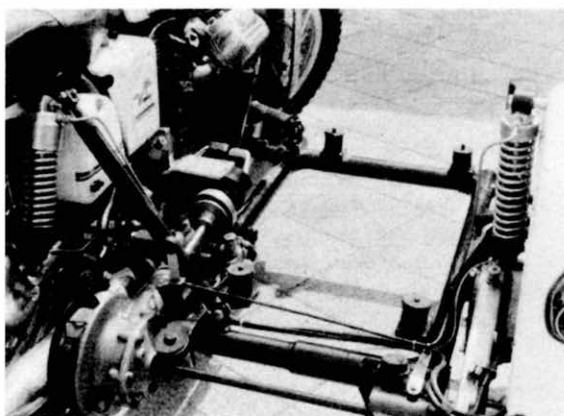
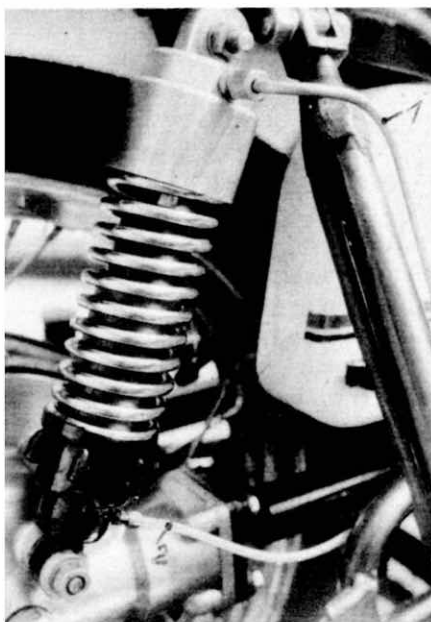
Funktionsbeschreibung:

Beim Einfedern des Maschinenfederbeines (z.B. Rechtskurve mit rechts angeschlossenem Seitenwagen), wird das Ölvolumen V_1 , welches sich unterhalb des Kolbens befindet, durch die hohlgebohrte Kolbenstange in der Druckleitung 1 zum Seitenwagenfederbein, hier aber oberhalb des Kolbens, gedrückt. Austritt des Öls aus Querboreung in Kolbenstange. Dadurch wird dessen Kolben nach un-



ten geschoben. Das Federbein federt auch ein. Das Gespann bleibt in der Waagerechten. Zu beachten ist hierbei, sollen die Federwege gleich groß sein, müssen die wirksamen Kolbenflächen auch gleich groß sein, d.h. der Durchmesser des Kolbens im S.W.-Federbein wird größer, da hier der Querschnitt der Kolbenstange berücksichtigt (abgezogen) werden muß.

Die Räume oberhalb (im Maschinenbein) bzw. unterhalb (im S.W.-Bein) haben ihre Volumen durch Austrittsbohrungen im Kolbenlaufrohr und der Verbindungsleitung 2 ausgleichsen. Nach beendeter Kurvenfahrt = Entlastung des Maschinenbeins stellt sich durch die Rückstellkraft der Federn der Ausgangszustand wieder ein.



Anschlüsse am Maschinen-Federbein. Druckleitung (in Skizze 1) aus nahtlosem Stahlrohr mit handelsüblichen Ermeto-Verschraubungen. Ausgleichsleitung (2) da fast drucklos und wegen Bewegungen der Schwingen flexibel aus PVC-Schlauch. Jetzt liegt das Gespann schön auf der Straße, in den Kurven kann man räubern, da bleibt kein Auge trocken.

Zur Ausführung:
Verwendet wurden Original Moto Guzzi-Federbeine von denen allerdings außer der Feder und dem Unterteil nichts weiter übrig blieb, da alle anderen Innereien wie Kolben, Kolbenstange, Kopfstück usw. neu angefertigt werden mußten.
Viel Arbeit, aber es hat sich gelohnt!

Es interessiert nicht der Seitenwagenrad-Antrieb, sondern: so sind die Federbeine hydraulisch verbunden.

Die Federn von Maschine und Seitenwagenrad sollten dabei in ihrer Härte neu abgestimmt werden, da jetzt auch die S.W. - Feder über die Flüssigkeitssäule "mitträgt". Federt umgekehrt das S.W.-Bein ein, z.B. Linkskurve, so öffnet das Ventil am Kolben, d.h. das Öl kann ungehindert "durch" den Kolben strömen, das Maschinen-Bein bleibt unbeeinflusst.

Durch das Ventil am Kolben des Maschinen-Federbeins wird das Volumen beim Ausfedern aufgefüllt, damit beim Einfedern immer Öl zum S.W.-Federbein gedrückt werden kann.

Gregor Weiß

Zum Thema Motorradunfälle

Innerhalb 3 Tagen 5 tödliche Motorradunfälle war kürzlich in den Strassburger Neuesten Nachrichten zu lesen.

Währenddessen treiben die Motorradfachzeitschriften Vogel-Strauß-Taktik, - gerade sie haben immer höhere PS-Zahlen verherrlicht und damit jugendliche Fahrer verführt, aber nie gewagt, die Konstrukteure auf die voraussehbaren Folgen, die aus überzüchtet-schnellen Maschinen zwangsläufig entstehen mußten, aufmerksam zu machen, wie es ihre Pflicht gewesen wäre gegenüber ihren Lesern. ... derte, um ihre Söhne und Töchter ... ernden Eltern klagen an - vergeblich !?

Seit 1929 motorradfahrend, habe ich die Entwicklung des unseligen Trends zur Schnelligkeit um jeden Preis, ohne Rücksicht auf menschliche Fähigkeiten, namentlich Jugendlicher mit Sorge verfolgt und gewarnt. Umsonst, wie sollte auch ein Einzelner gegen allmächtige Propaganda und laute Meinungsmacher sich Gehör verschaffen können! Die bewährte, sichere Tourenmaschine wurde absichtlich als rückständig verschrien und verpönt gemacht. 1930 - 40 gab es aber fast nur Solche, doch mangels Federung und Spurhaltung konnte damals eine Spitze von 110, höchstens 130 nur recht selten erreicht werden, und einfache Gebrauchsmaschinen liefen sogar kaum 90. Dadurch war auch die Unfallziffer weitaus geringer als jetzt, wo die unverwüstlichen Tourenmotorräder zugunsten von überschnellen Racern geopfert worden sind.

Ich habe genügend Gelegenheit, junge Fahrer zu beobachten, - fast stets wird gerast und muß das Letzte aus der Motorleistung herausgeholt werden - meist zahlen ja die Eltern noch die Reparaturen! Ein beschauliches wirkliches Tourenfahren ist total aus der Mode, weil man langsamer fahren mußte, um die vorüberziehende Landschaft zu genießen und zu erleben. Lieber schneller und nur auf das graue Band der Straße starren... Und weiter steigt die Zahl der tödlich Verunglückten. Doch bietet man weiter unreifen jungen Männern, ja sogar Jugendlichen immer schnellere Apparate auf dem Motorradmarkt an, dieser muß florieren, weil die Großproduzenten

liefern wollen, ohne Rücksicht auf Unfallstatistiken. Immer mehr Maschinen, nicht nur japanische. Gestern mit 190, morgen mit über 200 Spitze!! Dann schreiben die Motorradzeitschriften allesamt begeisterte Testberichte. Berauschen damit ihre jungen, unbefangenen Leser.

Aber nicht nur übertriebene Geschwindigkeit ist die Ursache bei motorisierten Zweiradunfällen. Skrupellose Autofahrer bringen teils absichtlich, teils Einzelne in wahrhaft verbrecherischer Weise die betr. Zweiradfahrer in Lebensgefahr. Solches ist mir selber zweimal passiert und nur dank meiner vieljährigen Fahrpraxis blieb ich dabei außer Gefahr, den einen Autler konnte ich damals in einer Gasse einholen und stellen: frech äußerte er, daß er das öfter mit Motorrädern so triebe, weil es ihm Spaß bereite!!

Seither muß ich mich dagegen wehren, nicht in jedem entgegenkommenden oder überholenden Auto einen derart schuftigen Attentäter zu vermuten, sobald ich Motorrad fahre.

Ferner überholen viele Automobilisten die Zweiräder oft so nahe, daß diese durch den plötzlichen Luftzug das Gleichgewicht zu verlieren drohen, oder drücken sie dadurch bis an den meist gefährlichen Randabsatz, wenn sich da gar ein Brückengeländer befindet, darüber machen sich solche chauffards keine Gewissensbisse, hauptsache sie sind vorbei, was hinter ihm dann passiert ist ihnen wurscht. ...

Aber auch die Straßen haben ihre Tücken - kann es die Straßenbauverwaltung verantworten, daß auf einer viel befahrenen Bergstrecke in jeder Kurve schaufelweise Rollsplitt (Gravillon) liegt, von Ausbesserungen herührend, oder daß ein kilometerweit sich hinziehender, bis zehn Zentimeter hoher Längsstreifen solchen Splits entsteht, just da wo die Fahrbahn des Zweiradfahrers ist? Oder ist die höchste Straßenbaukunst dadurch erreicht, daß der neue Belag zahlreiche, sich nebeneinander hinziehende, bis 1 cm tiefe Längsrillen aufweist, die jede sichere Spurhaltung eines Zweirads illusorisch machen?

Die Farbschicht der Fußgänger-Zebrastrifen ist bei Nässe derart glatt, daß dadurch schon viele Motorradfahrer stürzten und im schlimmsten Falle dann noch unter ein Auto gerieten.

Man kann nicht behaupten, daß für die Sicherheit des motorisierten Zweiradfahrers viel getan wird, man denke nur an die scharfkantigen, Überstehenden oder zu tief liegenden Schachtdeckel, auch Geleise...

FriKaba

Der Artikel unseres alten Freundes Fritz Karl bedarf, glaube ich, einer Ergänzung. Es ist unbestreitbar, daß Motorrad-Unfälle mit schlimmem Ausgang in den letzten Jahren zugenommen haben. Das ist sogar logisch, wenn man die sprunghaft gestiegenen Produktions- und Zulassungszahlen ansieht. Und doch hätte sich mancher Unfall vermeiden lassen, wenn sich jeder, der ein Kraftfahrzeug lenkt, stets vor Augen halten würde, daß die Technik dem Menschen dienen soll, und nicht umgekehrt.

Nicht das schnelle Motorrad ist schuld, wenn es aus der Kurve fliegt, sondern der, welcher darauf saß und es nicht zu beherrschen wußte.

Wenn es die von FriKaba so sehr vermißte "sichere Tourenmaschine" noch gäbe, dann müßten wir auch noch mit der JU 52 fliegen und das Verkehrsgeschehen würden Wagen mit Spitzengeschwindigkeiten zwischen 80 und 110 km/h bestimmen, wie DKW-Reichsklasse (600 ccm / 18 PS), OPEL P 4 (1000 ccm / 23 PS) und ein paar MERCEDES - 170 V (1700 ccm / 38 PS).

Man kann aber die Entwicklung der Technik nicht zurückdrehen. Erst recht nicht beim Motorrad, welches schon vor 40 und 50 Jahren an der Spitze des Fortschritts in der Kraftfahrzeugtechnik marschierte. Ich fahre zwar erst seit 1938 Motorrad, kann mich aber noch sehr gut erinnern, daß Motorrad-Unfälle damals keineswegs selten waren. Die, im Vergleich zu heute, primitiven Fahrwerke von damals, waren absolut keine Garantie für geringere Unfallziffern. Ich möchte heutzutage kein 1935er Spitzenmodell mehr im täglichen Verkehr bewegen müssen.

Handschaltung, kurzhubige Parallelogramm-Gabel, keine Hinterradfederung, harter Sattel sind allenfalls auf Veteranen-Veranstaltungen akzeptabel. Auch gab es damals noch unzählige Landstraßenkilometer mit Blaubasalt-Pflaster und die Reifenprofile waren nach heutigen Erkenntnissen prähistorisch. Also bitte, keine Nostalgie auf dem Motorradsektor!

Bei dem enorm gestiegenen Geschwindigkeitsniveau des Gesamtverkehrs ist eine schnelle Maschine für den guten Motorradfahrer geradezu lebenswichtig.

Weitgehend Recht hat FriKaba mit seinen Bemerkungen zu Autofahrern und Straßen. Gottlob hat sich in den letzten Jahren hier manches gebessert. Viele Autofahrer wissen heute, daß Motorräder schnell und beweglich sind und machen Platz. Daneben gibt es natürlich auch noch die traurigen Würstchen, die glauben, sich von einem Motorrad nicht überholen zu lassen dürfen. In diesen Fällen bleibe ich zurück, meist dauert es nur ein paar Minuten, bis sich eine Gelegenheit findet, solche Hampelmänner mit der rasanten Beschleunigung einer modernen Maschine abzuhängen. Mit der "bewährten, sicheren Tourenmaschine" alter Schule wäre man den böswilligen Autofahrern hilflos ausgeliefert.

Wo kann man noch "beschaulich durch die Gegend fahren"? Hierzulande kaum noch, und an den Wochenenden erst recht nicht. Tut mir zwar auch leid, aber man kann heutzutage vom Motorrad aus nicht mehr die "vorüberziehende Landschaft genießen".

Es liegt nicht an den schnellen Motorrädern und der Verherrlichung der Geschwindigkeit, die in einer verantwortungsbewußten Fachzeitschrift ohnehin nicht stattfindet. Wenn von Schuld gesprochen werden kann, dann liegt sie bei den Gesetzgebern. Hier wurde versäumt, die Führerschein-Regelung den veränderten Bedingungen anzupassen. So können weiterhin unerfahrene Jugendliche von 50ern auf 750er umsteigen und sich den Hals brechen. Hier ist zuerst der Hebel anzusetzen. Wege dazu wurden u.a. auch in diesem Blatt aufgezeigt. Nichts für ungut, lieber FriKaba, aber hier mußte ich meinen Senf mal hinzugeben.

Bill Longstroke

4. und 5. August Zielfahrt nach Dänemark (Kalø, Abenra) (Rockertreffen ??)

Frühester Start war Freitag der 3. August um 18 Uhr, da standen meine bessere Hälfte und ich mit unserem R 60 Gespann schon vor dem Bahnhof in H. Münden um uns den ersten Stempel geben zu lassen.

Weiter ging es dann nach Göttingen, Celle, Lüneburg, Itzehoe. Ab Flensburg hatten wir das schönste Regenwetter, das auch während des ganzen Treffens anhielt. Der Treffpunkt war nicht ausgeschildert und es war auch nicht leicht ihn zu finden. Den Platz, den man ausgesucht hatte lag sehr schön. Auf einer Wiese nahe einer Wirtschaft standen schon einige Zelte, wo wir uns zugesellten.

Gegen 9 Uhr kam jemand vorbei und bedeutete allen dort Anwesenden die Zelte wieder abzubauen und auf einem anderen Platz zu ziehen, also im Regen ab- und wieder aufbauen. Bald hatten wir nichts Trockenes mehr.

Vorher noch Anmelden, das war Nenngeldabgabe und Pflichtkauf einer Plakette, die nicht vorhanden war, aber nachgeschickt werden sollte.

Um die Mittagszeit rollte dann Motorrad auf Motorrad ein, gezählt habe ich nicht, aber es werden ca. 800 gewesen sein.

Man kann sich bei den vorliegenden Witterungsverhältnissen vorstellen, wie hoffnungslos das Gasthaus überfüllt war.

Gegen Abend liefen dutzendweise Betrunkene durch die Gegend oder zeigten ihre "Künste" auf dem Motorrad.

Für sämtliche Teilnehmer stand eine Toilette zur Verfügung, Waschgelegenheiten waren nicht vorhanden.

Disziplin und Benehmen hatte ein Großteil der Teilnehmer zu Hause gelassen.

Von einer Zahl dänischer Teilnehmer abgesehen, muß ich leider das Benehmen zahlreich vertretener, norddeutscher Teilnehmer scharf kritisieren, die teilweise die Zivilisation vergessen ließen.

Mitglieder des BVDM bekamen wir nicht zu Gesicht. (Ein Glück.)

Nachtruhe gab es nicht, unser Zelt wurde zweimal durch Akrobaten zusammengefahren. Wir waren froh, nach einer schlaflosen Nacht wieder in Richtung Heimat fahren zu dürfen. Alles in allem, wir waren enttäuscht.

Ich habe mich anschließend gefragt, wie so etwas möglich sein konnte. - Ich kann es mir nur so erklären, daß auf Grund der großen Teilnehmerzahl dem gastgebenden Club die Organisation aus den Händen gegliitten ist.

P.R. Lange
im BVDM LV Weserstein

Kassenbericht für das Jahr 1972

Eigentlich gehört er zum Bericht über die Jahreshauptversammlung. Dort war er aber nicht unterzubringen. Wer sich für die Zahlen interessiert, wird sie auch hier finden.

A.) Einnahmen

1.) Beiträge	7909,60
2.) Sonstige Einnahmen	<u>5669,66</u>
	13579,26

B.) Ausgaben

1.) Verwaltung	1532,47
2.) Ballhupe 1-3 / 72	2647,20
3.) Post	354,57
4.) Spesen	356,21
5.) sonstige Ausgaben	<u>3624,38</u>
	8514,83

./.

	13579,26
	<u>8514,83</u>

Saldo	5064,43
Kassenbestand am 1.1.72	<u>1816,31</u>
Kassenbestand am 31.1.72	<u><u>6880,74</u></u>



Michael Herker

Mitglied im MSC INGOLSTADT
verunglückte auf einer Urlaubsfahrt
in Südwest-Frankreich am 31. Juli
dieses Jahres tödlich.

Am 17. September 1973 verloren wir
unseren Freund



Erich Völk

Mitglied im Landesverband FRANKEN.
Er verstarb an den Folgen eines Unfalls
mit seiner R 69 S, bei dem sein Beifahrer
nur leichte Verletzungen erlitt.
Erich kam aber so unglücklich zu Fall -
daß er - trotz Schutzhelm - eine Ge-
hirnquetschung davontrug.

Wir werden unseren Kameraden ein
ehrendes Angedenken bewahren!



Herr Dr. rer. pol. Everhard Ludemann.

Seit 1963 Geschäftsführer der Nürburgring
GmbH. Mit hohem persönlichen Einsatz hat
er in den vergangenen 10 Jahren das Ge-
schick und die Gestaltung des Nürburgringes
entscheidend beeinflußt.

Uns, dem BUNDESVERBAND DER MOTOR-
RADFAHRER und dem Elefantentreffen war er
sehr zugetan und er ließ es sich nicht nehmen,
alljährlich die internationalen Teilnehmer des
größten Wintertreffens in ihrer Heimatsprache
zu begrüßen.

Sein Einsatz und sein Können soll verpflich-
tend für uns sein.

BVDM und RDM

Münch am Ende

Wie wir soeben erfahren, ist über die Firma
MÜNCH in Altenstadt das Konkursverfahren
eröffnet worden.

Friedel Münch, der ehemalige Rennfahrer,
wurde als Schöpfer der gewaltigen MÜNCH 4
(Mammut) weltberühmt.-

Leider zeigt sich auch an diesem Beispiel,
daß Miniserien trotz Maxipreisen auf die Dau-
er nicht durchzuhalten sind.

Reifenprobleme

Es kam in der letzten Zeit leider häufiger vor, daß bei den neuen Metzeler Reifen 4.00 S - 18 Bl. 66 (touring spezial) Stollen ausbrachen und sich ganze Teile der Decke von der Karkasse lösten. Die Firma Metzeler hat daraufhin diese Reifen wieder eingezogen und ausgedehnte Versuche und Untersuchungen angestellt, um dem Fehler auf die Spur zu kommen.

Die Ausnahme, daß sich bei der Mischung der Gummimischung Molekularverschiebungen ergeben hätten, erwies sich als gegenstandslos.

Nach ausgedehnten Fahrversuchen ergab sich schließlich folgendes:

Bei einem Luftdruck von 2.0 - 2.1 atü erhitzte sich der Reifen bis auf 130°, diese hohen Temperaturen führten zu regelrechten Schwelbränden zwischen Karkasse und Decke, was eine Ablösung der Decke nach sich zog.

Metzeler hat nun für die Karkasse eine neue Materialzusammensetzung auf Nylonbasis erstellt und empfiehlt einen Luftdruck von 2.4 atü für das Hinterrad. Die neuen Reifen sind unter der gleichen Bezeichnung wieder im Handel.

Dieser neue 4.00 S (bzw. H) - 18 touring spezial Reifen hat eine etwas höhere Gummiauflage als der alte Bl. C 6, dadurch ergibt sich, so lange der Reifen neu ist, bei manchen Maschinen ein leichtes Wedeln beim Gasgeben. Dieses Tondieren im Profil müssen wir in Kauf nehmen, da der Reifen ja verhältnismäßig langlebig sein soll. Vom Profil her und den Fahreigenschaften ist der neue Reifen auf jeden Fall dem alten Bl. C überlegen. Der höhere Luftdruck von 2,4 atü sollte, bei näherer Überlegung, selbstverständlich sein. Wir alle kennen die enormen Verformungen und die damit verbundenen Hitzegrade, denen Rennreifen ausgesetzt sind, unsere Motorräder von heute, die in ihrer PS-Zahl den Rennmaschinen von vor nicht langer Zeit überlegen sind, benötigen Reifen und Luftdrücke, die ihrer Leistung entsprechen. Darum: häufiger Luftdruck messen und Reifen fahren, die für ihre Maschine angegeben sind.

HBr.

Ein Erlkönig aus Berlin oder eine neue BMW ? (siehe Rücktitel)

Im ersten Augenblick kam uns dieser Gedanke, als wir dieses Motorrad beim diesjährigen Avus-Rennen in Berlin entdeckten.

Der Engpaß der Getriebebeschaffung gab hier wohl den Anstoß den König Zweitakt-Boxermotor quer in den Rahmen zu stellen und das BMW-Getriebe, das für jeden leicht zu beschaffen ist, anzublocken. Sicherlich war es zu diesem Zeitpunkt auch für die Berliner ein offenes Geheimnis, daß bei BMW ein 5-Ganggetriebe in die Serie ging.

Wie man sehen kann, wurde das komplette Hinterteil, Getriebe, Schwinge mit Kardan und Hinterradbremse von BMW verwendet. Nach Aussagen der König-Leute läuft die Sache auch ganz prima. Der Luftwiderstand ist nicht größer geworden, da der Motor kaum über den Kühler hinausragt. Es gab und wird es auch noch geben, einigen Ärger mit der Kupplung. Die BMW Kupplung mit ihrem hohen und plötzlich kompakten Kraftschluß drehte mehrmals das hintere Kurbelwellenende ab. So war der Erbauer Horst Zechner gezwungen, eine Mehrscheibenkupplung, die größeren Schlupf, aber durch mehr Scheiben den gleichen Reibwert in etwa aufweist, einzubauen.

Es bleibt dabei: probieren geht über studieren. Und so werden noch diverse Versuche nötig sein, bis man zu einem zufriedenstellenden Ergebnis kommt, wünschen wir Horst Zechner, daß es klappt, bei dem neuen Fünfganggetriebe sind die Sprünge zwischen den Gängen eh nicht so gewaltig.

Vielleicht gibt es eines Tages eine Zweitaktvierzylinder BMW mit vielen PS in unserer PS-süchtigen Zeit und wie man sieht, es könnte sogar ein Boxer sein.

H.B.

Besser fahren auf BMW

Zum zehntenmal wurde in diesem Jahr vom 14. bis 17. Juni der Fahrerlehrgang des BMW-Gesamtclubs auf dem Nürburgring durchgeführt.

Eine Veranstaltung, die sowohl für Wagen- als auch für Motorradfahrer ausgeschrieben ist.

Instruktoren für die Motorradfahrer waren in diesem Jahr Helmut Dähne und Fritz Scherb. Nicht einmal ein eingegipster Haxen konnte Fritz Scherb davon abhalten, seine Zusage als Instruktor einzuhalten.

Länge des Lehrgangs drei Tage, z.B. Donnerstag-Freitag-Samstag. Mittwochabend ist Anreise und gleich am Donnerstag morgens um 8.00 Uhr gehts mit Fahrübungen auf den einzelnen Sektionen der Nordschleife los. Mittags gemeinsames Mittagessen im Sporthotel und auch am Nachmittag wieder Fahrübungen. Am Abend, Donnerstags und Freitags, werden Vorträge, Filmvorführungen und Diskussionen abgehalten. Auch der Freitag ist den praktischen Übungen vorbehalten, während am Samstag gewertetes Fahren durchgeführt wird. Dabei achtet der Instruktor auf Fahrweise, Stil und ganz zuletzt auf Geschwindigkeit. Am Samstagabend gibt es eine Siegerehrung mit anschließendem Tanz und Musik. Spät am Samstag oder Sonntagmorgen geht man wieder auf die Heimreise.

Die Fahrübungen in den Sektionen werden auf folgende Art durchgeführt: Der Instruktor erklärt seiner Gruppe, die aus maximal 12 - 15 Motorrädern besteht, den zu fahrenden Abschnitt und fährt diese Strecke vor. Anschließend durchfährt die Gruppe den Abschnitt, wobei die Fahrer vom Instruktor beobachtet werden, der Turnus der folgenden Gruppe wechselt nach jeder Durchfahrt, sodaß jeder einmal oder auch häufiger die Gelegenheit hat, hinter dem Instruktor herzufahren. Die Strecke wird erneut besprochen, Fehler aufgezeigt und dann nochmals durchfahren. Dann rückt die Gruppe zum nächsten Abschnitt vor.

Wer also einmal einen lehrreichen Motorradkurzurlaub, angefüllt mit Fahren, Benzingsprächen und Technik erleben will, sollte sich diesen Lehrgang gönnen. Wir haben bei Gesprächen mit Lehrgangsteilnehmern nur zufriedene Stimmen gehört und manch ein Teilnehmer ist schon zum wiederholten Mal dabei. Die Zahl der aktiven Teilnehmerinnen steigt von mal zu mal, aber auch als Sozia können Sie Ihre Frau, Braut oder Freundin mitbringen.

Die Lehrgangsleitung liegt in den Händen von Werner Briel, des Bruders unseres Vorsitzenden, und von Heinz-Ludwig Schulten. Beides eigentlich Wagen-Männer, aber Werner Briel ist beim Lehrgang nur auf dem Motorrad anzutreffen. Die Anschrift:
433 Mühlheim/Ruhr, Lieberg 7a
Telefon: 02133 / 52164.

S.B.



Foto:
Kotauschek

Heidjer-Treffen '73

Am 8./9. September dieses Jahres fand bei gutem Frühherbstwetter unser 3. Heidjer-Treffen statt. Die Veranstaltung war eine Suchfahrt angeschlossen. Wie beim 2. Treffen im Jahre 1972 mußten Orte angefahren werden, deren Anfangsbuchstaben das Wort Kolbenring ergeben sollten. Diese Orte mußten auf der Deutschlandkarte 1:1 000 000 verzeichnet sein. Sieger wurde der Teilnehmer, der die kürzeste Strecke, gemessen in Luftkilometern, zwischen dem ersten und dem letzten Ort gefahren hatte.

Wie schon gesagt: das Wetter am Samstag war genau richtig und hatte wohl auch mitgeholfen, unserem Treffen eine große Beteiligung zu beschern (ca. 350 Teilnehmer). Es kamen Motorradfahrer aus Dänemark und sogar aus Schweden. Unser schon Wochen vorher eingeladenen Ehren-gast kam aus Südfrankreich: Robert Sexé, der Mann, der mit Henri Andrieux im Jahre 1926 die Welt in 3 Monaten und 17 Tagen auf seiner 350er Gillet umrundete. Ihm wurde am Samstag die Stadt Lüneburg von einem ortskundigen Clubmitglied gezeigt. Schon am Samstagmittag waren viele Motorradfahrer dabei, ihre Zelte aufzustellen und Gespräche mit Kameraden anzuknüpfen.

Gegen 19 Uhr begann die offizielle Begrüßung im Saal unseres Klubhauses. Gleichzeitig wurde die langersehnte Tombola eröffnet, für die rund 120 Firmen Sachpreise stifteten. Nach der Tombola wurden die Gewinner der Zielfahrt bekanntgegeben. Dabei stellte sich heraus, daß unser Kamerad Dietrich Donnerstag vom LV Rhein-Ruhr zum 3. Mal (!) die Zielfahrt auf seiner Honda CB 450 K 1 gewonnen hatte.

Hiernach wurden Bücher über die Weltreise Herrn Sexés, die von ihm selbst signiert waren, verkauft. Der Absatz war reißend. Gleichzeitig wurde noch für einen neuen Mantel für Herrn Sexé gesammelt, da er seinen alten aus Versehen im Zug hatte hängen lassen. Es kam genügend Geld zusammen, und Herr Sexé hielt eine rührige Dankesrede, in der er versprach, daß man ihn jederzeit besuchen könne.

Unser Kamerad D. Donnerstag zeigte uns dann zwei Filme, die allgemein großen Anklang fanden.

Währenddessen wurden auf dem Zeltplatz die ersten Lagerfeuer angezündet und Benzingsprüche in Gang gebracht. Somit begann sich ein schöner Samstagabend abzuzeichnen, der jedoch gelegentlich am Anfang durch ein bißchen zu lautes Gegröhle einiger Gäste aus Lübeck gestört wurde. Dieses legte sich dann

zte meldung nach redaktionsschluss ·stop· letzte meldung nach redaktionsschluss ·stop· letzte meldung nach red

Letzte Neuigkeit aus der Versicherungsbranche

Aus sicherer Quelle erfahren wir soeben, daß ab 1.1.74 außer der GÖTHAER auch weitere Gesellschaften wieder Schadenfreiheitsrabatt für Motorräder einführen wollen, die GÖTHAER will dagegen Ihre Prämien staffeln, für Motorräder demjenigen für Autos anpassen. Das würde zwar erst nach 5 schadensfreien Jahren einen Rabatt von 50 % bringen. Da aber ein Anfänger künftig mit 160 %

(zur Zeit bei PKW 150 %) der Grundprämie beginnen muß, die jetzige Grundprämie diesen 160 % entsprechen soll, ergäbe sich eine echte Verbilligung in den schadensfreien Klassen. Sodann wird von der GÖTHAER demontiert, daß die Stilllegungszeit von 6 Monaten / Kalenderjahr ohne Verlust des Schadenfreiheitsrabattes nicht unterbrochen werden darf. Es ist also statthaft, ein Fahrzeug von Oktober bis März einschließlich abzumelden.

Für Sonntag war schon ein festes Programm im Kasten. Das Wetter überzeugte zwar am Morgen nicht sonderlich. Nebel verschleierte alles. Aber im Laufe des Vormittags verzog sich der Nebel und auch die Bewölkung ließ nach. So konnte der Slalom, der diesmal auf einer asphaltierten Straße stattfand, gestartet werden.

Wir waren nicht sehr erbaut darüber, weil wir darin eine erhöhte Unfallgefahr sahen, da Rasen eben weicher ist als Bitumen. Wie sich jedoch am Ende der Veranstaltung herausstellte, war nichts passiert. Wir waren wirklich froh darüber, denn wir hatten zeitweise Ölflecken auf der Fahrbahn zu bekämpfen, die wir behelfsmäßig mit Sand banden. So blieb es dann auch bei einem Sturz, jedoch nicht wegen des Ölflecks. Hierbei wurde aber weder der Fahrer noch die Maschine beschädigt. Unter den Fahrern, die den Slalom absolvierten, waren in allen Klassen wirkliche Könnern vertreten, die dann auch entsprechend mit einem Pokal oder einer Urkunde honoriert wurden. Die Beteiligung war sehr rege, in der Klasse bis 50 ccm ca. 45 Fahrer, in den höheren Klassen etwas weniger. Jeder Fahrer hatte eine Proberunde und eine Wertungsrunde zu fahren. Für jede Dose, die berührt, umgestoßen oder ausgelassen wurde, gab es Strafpunkte in Form von Zeitaufschlägen.

Leider beteiligte sich nur ein Mädchen auf weiter Flur. Warum eigentlich nur eines??? Dafür fuhr sie dann aber auch gleich in 2 Klassen!!

Nach dem Slalom wurden dann auch die ersten Zelte abgebaut und die Abfahrt der einzelnen Teilnehmer begann. Hierbei wurden wir stark enttäuscht. Es meldete sich nämlich ein junger Fahrer bei uns, dem Tankrucksack, Handschuhe und Packtasche gestohlen worden waren. Es war für uns sehr bedauerlich, weil unsere Veranstaltung gut durchorganisiert war. Gegen Diebe sind jedoch auch wir nicht gefeit. Wir konnten nur unser Bedauern aussprechen: Vorsicht! Es wird neuerdings unter Kollegen gestohlen!

Im ganzen gesehen war das Treffen aber ein voller Erfolg und wir glauben, daß es allen Beteiligten bestimmt gefallen hat.

Jörg Petersen

BVDM-Touristik-Wettbewerb

Wichtig: Abgabetermin für die Fahrtenbücher 1973 ist der 31. Januar 1974. Zu spät eingereichte Hefte können nicht mehr berücksichtigt werden, da die Sieger nach Möglichkeit schon in der Ballhupe 1/74 bekanntgegeben werden sollen.

Nachtrag zum Touristikwettbewerb 1972: Alle Teilnehmer des Touristikwettbewerbs 1972 erhalten zusätzlich als Ehrenpreis eine kleine Chrom-Vanadium Wasserpumpenzange. Die Zangen werden den Teilnehmern umgehend zugeschickt.

Die Wertungshefte für den Bundestouristikwettbewerb 1974 können schon bei den Touristikwarten angefordert werden. Das Nenngeld beträgt DM 5,--

Günter Wuttke, 492 Lemgo 1

Hornscher Weg 121

Krs. Sparkasse Lemgo, Konto-Nr. 730184

und

Horst-Rainer Raff, 4902 Bad Salzuflen 1

Neue Dorfstr. 17

Pscha. Hannover, Konto-Nr. 202402-306

Die LV-Sportwarte fordern bitte die Fahrtenbücher für die Teilnehmer ihres LV geschlossen an. Aber bitte die Namen der Teilnehmer angeben!

Kleinanzeigen

BMW R 75/5, Bauj. 5/72, polaris, 9000 km nur Langstrecke, viel Zubehör, DM 5000,- K.H. Fabian, 563 Remscheid, Freiheitstr. 140 Tel.: 02123/23655

KONI-Stoßdämpfer für alle Maschinen, spez. japanische; Präzisions-Ketten u. Kettenräder auch für ältere engl. Modelle Herbert Pittich, 3502 Vellmar 1, Wiesenstr. 1 Tel.: tagsüber: 0561/571129; ab 18 Uhr: 0561/821554.

Aus den Landesverbänden

LV RHEIN-RUHR

Aus Anlass der Internationalen Motorrad-Rennens in Hengelo/Gelderland, war das Monatstreffen am 25.8. im benachbarten Holland. Unsere Freunde vom "H.A.M.O.V.E." hatten alles getan, um uns einen angenehmen Aufenthalt zu verschaffen. Es stand ein großer Zeltplatz mit guter Waschgelegenheit zur Verfügung und es war ein Zelt mit Bewirtschaftung vorhanden. Am Samstag-Nachmittag durfte zwischen den Trainingsläufen die Strecke zweimal umrundet werden. Auch bestand Gelegenheit zum Besuch des Fahrerlagers. Wir danken unseren niederländischen Freunden für die gastfreundliche Aufnahme und werden im August 1974 gerne wiederkommen!

Die nächsten Monatstreffen in Xanten:

Samstag, 24. November 1973

Sonntag, 9. Dezember um 15.30 Uhr mit Niko-Tausfeier für unsere Kinder bis zu 12 Jahren. Anmeldung der Kinder bis zum 3.12. spätestens an: Heinz Wassermann, 43 Essen-Holsterhausen, Friedbergstr. 11.

Samstag, 19. Januar 1974

LV SAUERLAND

Über das Gesamtergebnis der in diesem Jahr durchgeführten Clubmeisterschaft und der Beteiligung als Clubmannschaft an verschiedenen Wettbewerben wird in der nächsten BALL-HUPE ausführlich berichtet.

LV SÜDBADEN

Nach dem schönen Erfolg im Januar dieses Jahres findet am 2./3. Februar 1974 das zweite Wintertreffen in Schlächtenhaus statt. Auch dieses Mal wieder in Zusammenarbeit mit dem dortigen Schützenverein. Wetterfeste Motorradfahrer aller Klassen sind herzlich willkommen!

MOTORRADFREUNDE NIEDERELBE

Treffpunkt jeden Freitag-Abend in der Gaststätte Reinhard Lüers in Wingst-Borgkamp.

Der Terminkalender

5. / 6. Januar 1974

ELEFANTEN-Treffen auf dem Nürburgring. Programm wie eh und je. Die Nordschleife ist noch nicht durchgehend befahrbar. Die Südschleife kann tagsüber benutzt werden. Gebühr DM 2,- für zwei Runden. Nur die abendliche Ehrenrunde geht bis zum Planzgarten über die Nordschleife.

Achtung!

Einfahrt für Motorräder nicht durch das Fahrerlager, sondern an der Zufahrt "Nürburg"!

Das ELEFANTEN-Treffen zählt für den BVDM-Touristik-Wettbewerb als BVDM-Veranstaltung!

2. / 3. Februar 1974

2. Eisbrätreffen des LV SÜDBADEN in Schlächtenhaus bei Lörrach. Diesen Ort im südlichen Schwarzwald erreicht man so: von Lörrach die B 317 Richtung Schopfheim; (noch günstiger ist die Landstraße Haagen-Hauingen - Steinen) in Steinen links ab Richtung Kandern, nach ca. 5 km ist man am Ziel.

Auch hier sind eine Menge Punkte für die Touristik-Meisterschaft zu holen!

Näheres - falls erforderlich:
Helmut Schlatterer, 8763 Wehr (Baden), Werrachstr. 23

IMPRESSUM

DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM) Sitz Mülheim Ruhr.

Redaktion und Anzeigenverwaltung:

56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 02121/423779

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

HEINRICH RONS DORF

B V D M - Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



Kraftfahrzeuge



Ersatzteile



Bekleidung

Zubehör



Individuelle Beratung

und Verkauf



bekannt



erstklassiger

Werkstatt - Service



Neue  - Modelle
jetzt bestellen!

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf 02125-3131

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf 02351-25393
27562

