

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



2/74

Leider hat uns der Sommer in diesem Jahr noch nicht viele dieser Tage gebracht!

Foto: Donnerstag

Was macht die Zweirad-Versicherung?

Das war eine der meistgestellten Fragen in den letzten Monaten.

Einen knappen Zwischenbescheid hatten wir in Form einer Anzeige in "DAS MOTORRAD", Heft Nr. 12/74, gegeben. In einer teuren Anzeige deshalb, weil wir mit der Unterstützung durch die Redaktion nicht rechnen können. Hier und heute können wir schon etwas ausführlicher berichten.

Zunächst sei allen Zweiflern gesagt, daß unsere Initiative keineswegs eingeschlafen ist. Am 30. April waren Horst Briel und Willy Reuter mit Herrn Heinen in Berlin, da wir einen persönlichen Kontakt mit leitenden Herren des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen für unbedingt erforderlich hielten. Wie richtig diese Ansicht war, zeigte sich schon in den ersten 10 Minuten der Unterredung. Der Empfang war höflich, aber reserviert. Man machte uns zuerst einmal den Vorwurf, mit unserem bekannten Flugblatt eine "unzulässige Werbung mit nicht genehmigten Tarifen" betreiben zu haben. Man habe schon erwogen "in der Fachzeitschrift DAS MOTORRAD eine Gegenstellung" zu veröffentlichen! Bei der Erwähnung dieser Zeitung wurde uns natürlich sofort sonnenklar, wer uns da freundlicherweise "angemeldet" hatte! Woher sollten die Beamten sonst von der Existenz dieses Blattes Kenntnis haben?

Wir konnten die Bedenken schnell zerstreuen. Auch merkten unsere Gesprächs-

partner bald, daß wir richtige Menschen waren und kein Rollkommando, welches das bundeseigene Mobilar anzuspitzen beabsichtigte. Unsere Ausführungen über die Folgen der am 1.7.73 eingetretenen Tarifierhöhungen - z.B. die Verlagerung der Unfall-Häufigkeit auf andere Tarifklassen - ferner warum wir aufgrund des von uns erarbeiteten Materials diese Tarifierhebung für überhöht hielten, wurden mit großem Interesse aufgenommen.

Man muß nun wissen, daß das Aufsichtsamt lediglich zu prüfen hat, ob die von den Versicherungen eingereichten Vorschläge und Forderungen mit der Statistik in Einklang zu bringen und sich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften bewegen. Auf die Vorschriften selbst hat das Aufsichtsamt keinerlei Einfluß; das ist Sache des Gesetzgebers. Die gesetzlichen Bestimmungen aber sind, wie in der BALLHUPE Nr. 4/74 nachzulesen ist, schon vor mehr als 20 Jahren ganz im Sinne der Versicherungslobby abgefaßt worden. Hier ist in Zukunft ein weiterer Hebel anzusetzen, erste Schritte in dieser Richtung sind bereits eingeleitet.

Es würde an dieser Stelle zu weit führen, das fast dreistündige Gespräch (vorgesehen waren nur 1 1/2 Stunden), an dem seitens des Aufsichtsamtes vier Herren, darunter der Fachmann für Statistik und Kalkulation, teilnahmen, in aller Ausführlichkeit wiederzugeben. Hier das wichtigste:

es bestehen seitens des Aufsichtsamtes keine Bedenken gegen die Errichtung einer speziellen Zweiradversicherung. Es müssen natürlich unsererseits alle gesetzlichen Auflagen erfüllt werden. Ein kritischer Punkt ist, daß bisher keine statistischen Unterlagen über die Schadenhäufigkeit nach PS-Klassen vorliegen. Daher muß auf Verlangen des Bundeswirtschafts-Ministerium die jährlich von den Versicherungsunternehmen aufzustellende Gesamt-Schadenstatistik bereits für 1974 nach PS-Klassen aufgestellt werden.

Das ist ein ganz bedeutender Schritt in die Richtung einer gerechteren Prämiengestaltung. Wie diese Klassen nun eingeteilt werden, war in Berlin natürlich noch nicht bekannt. Nachdem, was wir bisher aus Versicherungskreisen erfahren konnten, hat man noch keine rechten Vorstellungen dazu. Wir

werden im August hierüber ein Gespräch mit dem Chefstatistiker des HUK-Verbandes in Hamburg haben. Praktikable Vorschläge zu einer Einteilung der Tarifklassen nach Motorleistung finden sich bisher nur in den zur Genehmigung eingereichten Tarifbestimmungen der "Deutschen Zweiradversicherung a. G.". Auf jeden Fall wird es nun ernst mit der Neuordnung der Motorrad-Tarife.

Auf unsere Frage nach dem Grund der Anfang dieses Jahres so eilig verfüigten Wiedereinführung von Schadenfreiheitsrabatten erfuhren wir zweierlei. Einmal habe sich die Schadenhäufigkeit im Jahre 1973 weit günstiger gestaltet, als das aufgrund der Statistik von 1972 hätte erwartet werden können. Zum anderen hätte nicht zuletzt unsere Selbsthilfe-Initiative diesen Schritt beschleunigt! Man wird uns wohl abnehmen, daß die Herren des Aufsichtsamtes diese Feststellung nicht trafen, um ihren Gesprächspartnern Honig ums Maul zu schmieren.

Bei der Verabschiedung wurde uns eine baldige Bearbeitung unserer Antragsunterlagen zugesagt. An dieser Stelle Möchten wir Herrn Regierungs-Direktor Seidler und seinen Mitarbeitern, den Herren Strauss, Krebs und Kirsch für eine Unterredung danken, die für beide Seiten aufschlußreich und fruchtbar war.

Vor wenigen Tagen - fast genau zwei Monate nach unserem Besuch in Berlin - kam eine erste Stellungnahme zu unserem Gründungsantrag. Wie erwartet, gibt es Schwierigkeiten wegen fehlender Erfahrungswerte hinsichtlich der Schadenhäufigkeit nach PS-Klassen. Da aber die Tarifstaffelung nach Leistungs-Klassen das Kernstück der Zweiradversicherung ist, müssen wir uns daran machen, die vorhandenen Hubraum-Statistiken unter Zuhilfenahme der Zulassungszahlen der einzelnen Fabrikate entsprechend umzurechnen.

Ferner wird moniert, daß die Klakulation der Prämien auf die Pauschal-Deckungssumme von 1 Million abgestellt ist. Verlangt wird der Tarif für die gesetzlichen Mindest-Deckungssummen (500.000 / 100.000 / 20.000 DM), von wo aus dann Zuschläge für höhere Deckungssummen zu errechnen sind.

Das ist wieder so ein Unsinn aus der antiquierten Versicherungs-Ordnung, die in keiner Weise mehr den heutigen Gegebenheiten entspricht. Aber Gesetz ist nunmal Gesetz, auch wenn es durch die Praxis längst überholt ist. Die Gründungsversammlung der "Deutschen Zweiradversicherung a. G." muß also noch warten. Über den Fortgang der Angelegenheit werden wir zur IFMA berichten.

W.R.

Das jüngste (Versicherungs-) Gerücht

Aus Kreisen, die der Zweirad-Gesellschaft nahestehen, hörten wir, daß man erwogen hat, eine Differenzierung der Haftpflicht-Versicherungsprämien nach reinem Solobetrieb und der Mitnahme eines Beifahrers vorzuschlagen.

Man kann nur hoffen, daß dieser Vorschlag ein Gerücht bleibt. Zwar hat die Zweirad-Industrie, deren Sprachrohr die Zweirad-Gesellschaft ist, schon in früheren Zeiten wenig Instinkt bewiesen. Daß sie aber so blind ist, den schönen stabilen Ast, auf dem sie z. Zt. sitzt, selbst anzusägen, sollten selbst böswillige Kritiker nicht annehmen.

Das gilt auch für den aus der gleichen Ecke stammenden Vorschlag, die Prämien nach Altersstufen zu staffeln. Denn das könnte auch ein Eigentor werden.

-t-

3. Internationale Motorrad-Veteranen- Rallye Xanten

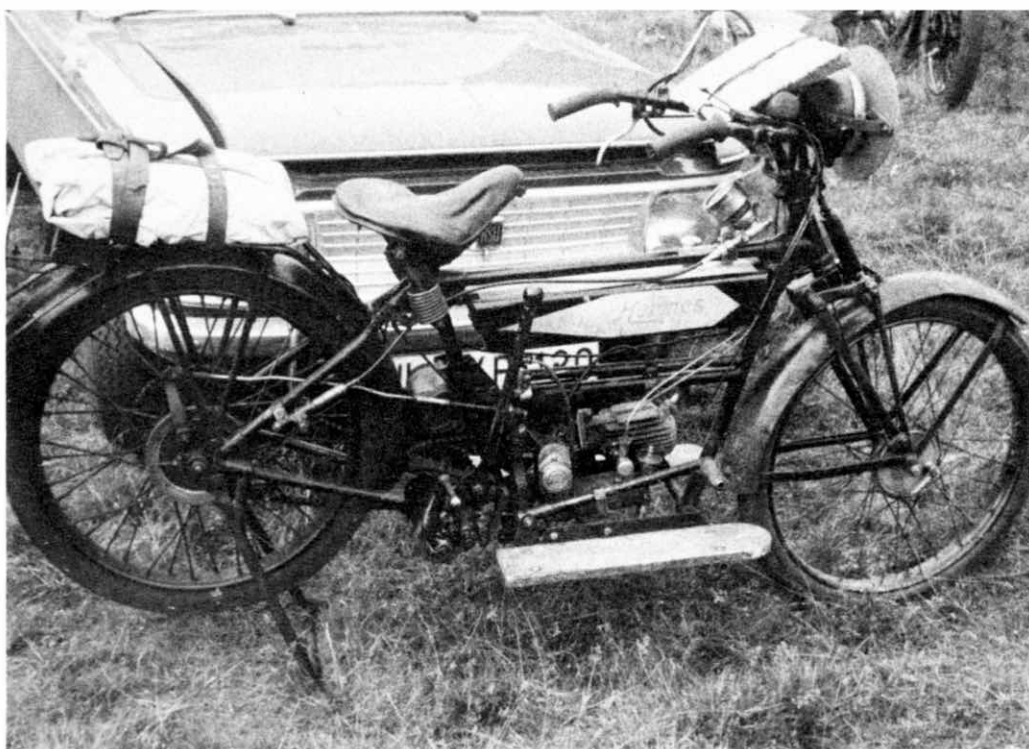
Es ist selbst für den kundigen Beobachter erstaunlich, wie sich diese Veranstaltung in nur drei Jahren entwickelt hat! Für die diesjährige Pfingst-Rallye in Xanten waren 144 Nennungen eingegangen. Wohlgermerkt, nur Motorräder. Ein sicheres Zeichen für den hervorragenden Ruf, den sich Xanten unter den Veteranenfreunden erworben hat.

Nun fallen solche Erfolge nicht vom Himmel. (Wenn auch der Wettergott dem Veranstalter bisher immer gut gesonnen war). In Xanten stimmt auch sonst alles. Von einer aufgeschlossenen Stadtverwaltung über die erstklassige Organisation des BVDM-Landesver-

bandes RHEIN-RUHR bis zu der variantenreichen, landschaftlich reizvollen Streckenführung. Nicht zuletzt bieten auch die Örtlichkeiten an Start und Ziel mit dem großen Schützenhaus-Saal, der Zeltwiese und dem Sportplatz als "Parc fermé", ideale Voraussetzungen.

Unter den genannten Fahrzeugen waren alleine 30 aus dem Ausland. Natürlich dominierten hier die Teilnehmer aus den benachbarten Niederlanden. Weitere Veteranenfreunde waren aus Belgien, Dänemark, Österreich und der Schweiz gekommen.

Die Abnahme der Fahrzeuge fand am Pfingstsamstag wieder auf dem Marktplatz von Xanten statt. Der in die Abnahme-Kommission berufene TÜV-Beamte staunte nicht schlecht über den meist hervorragenden Zustand der 35 bis 73-jährigen Motorräder.



Das ist die HERMES von 1924 auf der ihr Erbauer Eduard Berwald noch in jedem Jahr eine stattliche Zahl von Kilometern abspult.

Foto: Reuter

Am Sonntagmorgen, Punkt 9 Uhr begann der Start im Parc fermé. Je zwei Maschinen – jeweils aus verschiedenen Klassen – gingen in Minutenabstand auf die Strecke. Die zahlreich erschienenen Zuschauer quittierten das prompte Anspringen fast aller Maschinen mit reichlichem Beifall. Nur ganz wenige Teilnehmer handelten sich bei der Startprüfung Strafpunkte ein.

Die Zahl der Ausfälle während der Fahrt war gering. Dank der laufenden Streckenüberwachung durch die hierzu eingeteilten "Marschälle" und der Sprechfunkverbindung aller Kontrollpunkte mit der Fahrleitung, konnten liegengebliebene Fahrzeuge kurzfristig geborgen werden.

Mittagspause war wiederum in Sonsbeck. Von da ging es auf den zweiten Fahrabschnitt. Bei der Zieldurchfahrt vor dem Schützenhaus wurde zum letzten Mal die Kontrollkarte gestempelt.

Unmittelbar nach der Ankunft des letzten Teilnehmers begann die Auswertung, sodaß bereits am späten Nachmittag alle Ergebnisse feststanden. Vor vollbesetztem Saal konnte Fahrleiter Karl Reese am Abend die Preisträger beglückwünschen:

Gesamtsieger mit der geringsten Zahl an Strafpunkten wurde Klaas Reinbergen aus Tilburg/Holland. Er erhielt den Ehrenpreis der Stadt Xanten und den "Dieter-Krause-Gedächtnis-Wanderpreis" des BVDM. Mit Klaas Reinbergen fiel der Gesamtsieg an einen Mann, der nicht nur von Anfang an in Xanten dabei war, sondern der auch auf allen guten Veranstaltungen zu finden ist. Besonders erwähnenswert sind seine erstklassig und mit äußerster Originaltreue restaurierten Maschinen.



von rechts: Bürgermeister Seber, Gesamtsieger Klaas Reinbergen, Fahrleiter Karl Reese, Hans Zimmerlin, 2. in der Klasse 2. Ganz links Karl-Julius Holthaus, der die Lautsprecher-Anlage zur Verfügung stellte.
(Foto: Donnerstag)

Die Visitor-Trophy für die weiteste Anfahrt erhielt Wolf Spanner aus Graz/Österreich.

Den Prix Concours d'Elegance verdiente sich Bernd Emmerich für die Restaurierung seiner NSU von 1911. Jüngste Teilnehmerin war Brigitte Hammes aus Düsseldorf auf einer 50er La Cyclette von 1922. Großen Beifall erhielt der älteste Teilnehmer Eduard Berwald aus Hamburg auf der von ihm vor genau 50 Jahren gebauten HERMES mit 147 ccm-Zweitaktmotor.

Pechvogel des Tages war Christian Zimmerlin aus Brötzingen, dem an seiner MOTO-REVE von 1907 der Lenker brach, sodaß er mit sonst intakter Maschine aufgeben mußte.

Alles in allem war die 3. Motorrad-Veteranen-Rallye Xanten für alle Beteiligten wie-

der ein schöner Erfolg und ein großes Erlebnis. Sie kann mit Recht, trotz ihrer erst kurzen Geschichte, schon zu den klassischen Veteranen-Veranstaltungen gezählt werden.

An dieser Stelle soll all denen gedankt werden, die durch ihre Mitarbeit zum Gelingen beigetragen haben.

Im nächsten Jahr wird sich allerdings die Fahrtleitung Gedanken über eine evtl. Begrenzung der Teilnehmerzahl machen müssen. Von der Organisation her wären selbst 200 Maschinen kein Problem, doch dürfte schon alleine aus Zeitgründen bei 150 Teilnehmern die Grenze erreicht sein.

Rt.



Kleines Plauderstündchen am Rande des Parc - Fermé

Foto: Reuter

Klasse 1 (bis Baujahr 1915 und Maschinen ohne Kupplung und Getriebe)

1. Udo Schroer, Mülheim	NSU 260 ccm	1910
2. Jan Koopmans, Amsterdam	PEUGEOT 350 ccm	1907
3. Willi Hammes, Düsseldorf	AUTINAG 127 ccm	1924
4. Heinz Kindler, Schmalfeld	CLEMENT-BAYARD 180 ccm	1901
5. Rolf Stein, Niederstotzheim	NSU 500 ccm	1912

Klasse 2 (Baujahr 1916 bis 1926)

1. Karl-Heinz Niezold, Remscheid	TRIUMPH 550 ccm	1917
2. Hans Zimmerlin, Brötzingen	BMW-R 32 500 ccm	1923
3. Hans-Otto Hülsemann, Puchheim	D-Rad 500 ccm	1925
4. Cornelis Bree, Amsterdam	GRADE 150 ccm	1924
5. Jens Madsen, Kopenhagen	HARLEY-DAVIDSON 1000ccm	1917

Klasse 3 (Baujahr 1927 - 1932)

1. Klaas Reinbergen, Tilburg	GILLET 350 ccm	1928
2. Marga Scherbeyn, Rokanje	FN 350 ccm	1930
3. Hans Schaefer, Dierinhausen	VICTORIA 600 ccm	1927
4. Franci Nienhuis, Utrecht	MOTOSACOCCHIE 500 ccm	1930
5. Wilhelm Breuninger, Leingarten	VICTORIA 600 ccm	1927

Klasse 4 (Baujahr 1933 - 1939)

1. Klaus Ahrens, Wuppertal	NSU-SS 350 ccm	1935
2. Helmut Kraemulat, Solingen	ZÜNDAPP KS 600	1938
3. Josef König, Mönchengladbach	PHÄNOMEN/SACHS 100 ccm	1939
4. Jürgen Tenelsen, Mönchengladbach	DKW 200 ccm	1935
5. Christel Holst, Norderstedt	PANTHER/SACHS 100 ccm	1935

Klasse 5 (Seitenwagen-Gespanne bis Baujahr 1927)

1. Werner Kaspers, Moers	D-RAD 500 ccm	1927
2. Friedhelm Blum, Neukirchen	D-RAD 500 ccm	1926
3. Wilhelm Schreier, Kraftsolms	INDIAN 600 ccm	1927
4. Otto Heins, Schneverdingen	NSU 500 ccm	1927

Klasse 6 (Seitenwagengespanne Baujahr 1928 - 1939)

1. Günter Ragotzky, Elmshorn	NSU 200 ccm	1934
2. Gerhard Sendel, Bönninghardt	ROYAL-ENFIELD 1000 ccm	1931
3. Herbert Zwick, Brüggen	TORNAX 600 ccm	1930
4. Helmut Körstgens, Nettetal	TORNAX 600 ccm	1930

Mitgliedsausweis - jetzt jedes Jahr neu

Wie inzwischen alle Mitglieder feststellen konnten, ist Anfang des Jahres das Beitragswesen und im Zuge damit die Ausstellung der Mitgliedsausweise neu geregelt worden. So eine Umstellung bringt zunächst einmal etwas Verwirrung, da das alte und das neue System eine Zeitlang nebeneinander laufen müssen.

Erst Mitte Mai lag der neue Ausweis, in den meisten Fällen sofort mit Zahlkarte, jedem unserer Mitglieder vor.

Die erstmalige Erstellung mit Hilfe elektronischer Datenverarbeitung hatte mit den dazugehörigen Vorbereitungen (Programmerstellung, Druck eines Endlosformulars usw.) zu dieser Verzögerung geführt.

Die Ausweise für die kommenden Jahre werden in Zukunft bereits im alten Jahr versandt.

Wie die abgebildeten Muster zeigen, gibt es zwei wesentliche Unterschiede:

1. Der Ausweis unseres zweiten Vorsitzenden trägt den Vermerk "ohne Quittung gültig".- Herr Reuter hatte bereits im Januar 1974 seinen Beitrag bezahlt.

2. In meinem Ausweis ist dagegen zu lesen: "nur mit Quittung gültig".- Unser Schatzmeister Herr Duschek quittierte Ende April 74 die erfolgte Zahlung auf der freien Rückseite dieses Ausweises.

Neu ist also, daß der Ausweis nur dann gültig ist, wenn der Beitrag nachweisbar bezahlt ist.- Sollte der Quittungsvermerk bereits auf der alten roten Karte erfolgt sein, so genügt es, diese als Quittung dem neuen Ausweis beizulegen. Der alte rote Ausweis hat ansonsten ausgedient und ist ab sofort nur noch Altpapier.

Zum Inhalt des Ausweises

Der Ausweis enthält:

Die volle, uns bekannte Anschrift des Mitgliedes.

Das Kalenderjahr für den er gültig ist.

Die Beitragsgruppe

- (-0- = vollzahlendes Mitglied
- 1- = Mitglieder, die nur halben Beitrag zahlen, z.B. Ehefrauen
- 2- = fördernde Mitglieder; müssen in jedem Falle mehr als den Jahresbeitrag leisten.
- 3- = Ehrenmitglieder - beitragsfrei)

Die Angabe einer Beitragsgruppe kann aus technischen Gründen nur erfolgen, wenn sie sich mit Sicherheit in den nächsten Jahren nicht verändert. Lediglich die Juniorenmitglieder bis 18 Jahre können, da ja das Geburtsdatum vom Aufnahmeantrag her bekannt ist, von der EDV-Anlage jedesmal neu aussortiert werden. Bei Juniormitgliedern, Ehefrauen und Ehrenmitgliedern erfolgt daher auch gleichzeitig der Ausdruck des entsprechenden Jahresbeitrags.

Bundesverband der Motorradfahrer eV.



Mitgliedsausweis

SPRENGER FR. WILHELM

5630 REMSCHEID 11

ALB-SCHWEITZER-STR 23

Gültig für	Mitgliedsnummer	Jahresbeitrag
1974	*0* 418 0240	24,00 DM

NUR MIT QUITTUNG GÜLTIG

Bundesverband der Motorradfahrer eV.



Mitgliedsausweis

REUTER WILLY

5600 WUPPERTAL 1

QUERSTR. 9

Gültig für	Mitgliedsnummer	Jahresbeitrag
1974	*0* 418 0213	24,00 DM

OHNE QUITTUNG GÜLTIG

Alle anderen, die Beitragshöhe oder Befreiung betreffenden Gründe müssen jedes Jahr neu glaubhaft nachgewiesen werden. Bei unbarer Zahlung entsprechende Fotokopie, oder ähnliches beifügen. - Bei Bundeswehrsoldaten genügt nicht der Truppenausweis; denn Zeitsoldaten zahlen vollen Beitrag!!

Die Mitgliedsnummer bestehend aus der Landesverbandskennziffer (drei Stellen) und der laufenden Mitgliedsnummer (vier Stellen). Die einzelnen Landesverbandskennziffern finden Sie in einer besonderen Aufstellung. Die siebenstellige Mitgliedsnummer bitte bei allen Zahlungen, Adressenänderungen und sonstigen Mitteilungen nicht vergessen; auch die Beitragszahlungen werden über Computer erfaßt. (Siehe Ausweis von Herrn Reuter).

Der Jahresbeitrag - Berücksichtigungen von Ermäßigungen oder Befreiung ist nur bei unveränderlichen Daten, wie zuvor beschrieben, möglich.

Achtung! Jegliche Änderung auf dem Mitgliedsausweis (Beitragshöhe etwa) muss von einem Mitglied des Gesamtvorstandes, z.B. dem Kassierer oder Schatzmeister des betreffenden Landesverbandes abgezeichnet und gestempelt werden.

Beitragszahlungen können natürlich auch weiterhin an den Landesverbands-Kassierer entrichtet werden. Dieser muß jedoch die bei ihm eingegangenen Beiträge sofort an den Bundesschatzmeister melden, am besten unmittelbar nach jedem Clubabend, an dem Beiträge kassiert wurden. Auch kann der Beitrag durch eine Bank überwiesen werden. In jedem Fall ist die Einzahlungsquittung mit dem Mitgliedsausweis aufzubewahren, sonst ist der letztere ungültig.

Säumige Zahler werden in Zukunft zentral gemahnt. - Allerdings kann nur berücksichtigt werden, was beim Bundesschatzmeister bekannt ist. Daher entfällt eine evtl. größere Zeitüberschneidung, wenn Beitragszahlungen direkt an ihn gerichtet werden. Wer eine Mahnung erhält, obwohl er bereits an seinen Landesverband gezahlt hat, soll mal erst seinen Kassierer fragen, wann er

den Beitragseingang weitergemeldet hat.

Die Landesverbände haben übrigens keinerlei Nachteile, wenn Mitglieder direkt an die Bundeskasse überweisen. Der dem LV zustehende Beitragsanteil wird von der Bundeskasse an sie zurückgezahlt.

Die seit Ende 1973 eingeführte EDV-mäßige Mitgliedererfassung macht es möglich, für den Versand der Ballhupe Adressenetiketten nach dem neuesten Stand auszudrucken; sowie gleichzeitig für jeden Landesverbandsvorstand eine neue Mitgliederliste mit allen vorhandenen Angaben, z.B. wann das einzelne Mitglied für welches Jahr zuletzt gezahlt hat, auszudrucken.

Durch die vorbildliche Mitarbeit einiger Landesverbandsvorstände ist es uns heute schon gelungen, die Mitgliederliste, im Gegensatz zur früheren Zentralkartei, deren Inhalt nicht so einfach vervielfältigt werden konnte, auf einen erheblich aktuelleren Stand zu bringen. Ich möchte an dieser Stelle meinen besonderen Dank hierfür aussprechen.

Ich hoffe, daß auch die übrigen Landesverbände an einer dem neuesten Stande entsprechenden Mitgliederkartei mitarbeiten werden. Selbst Adressenänderungen auf Bierdeckeln werden dankend angenommen.

Ich hoffe, daß ich Sie mit diesem trockenen Stoff nicht zu sehr gelangweilt habe.

F.W. Sprenger
Bundesgeschäftsstelle

Kennziffern der Landesverbände und Ortsclubs des BVDM

001	Einzelmitglieder Inland
002	Einzelmitglieder Ausland
219	Motorradfreunde Niederelbe
314	Landesverband Lüneburger Heide
340	Landesverband Weserstein
350	Kasseler Motorradfreunde
418	Landesverband Rhein-Ruhr
492	Landesverband Ostwestfalen-Lippe
495	Landesverband Porta-Westfalica
545	Landesverband Rheinland-Wied
576	Landesverband Sauerland
581	M.C. Witten
608	Landesverband Rhein-Main
620	Untertaunus-Motorradclub
785	Landesverband Südbaden-Dreiländereck
807	Motorradsportclub Ingolstadt
852	Landesverband Franken
863	Landesverband Ebern-Coburg
875	Landesverband Main-Spessart

Unter Wasser in die Alpen

Enzian-Rallye, anfangs sehr feucht

Der erste Vorsitzende des LV SAUERLAND, Bernd Keggenhoff, und sein Sportwart Dieter Bail, hatten den Termin für die 1. "Enzian-Rallye" - 13./15. Juni - gut gewählt. Mit nur einem Urlaubstag konnte man insgesamt fünf Tage Kurzferien machen, Zeit genug für einen Trip in eines der schönsten Täler von Tirol.

Leider hatten die beiden keinen guten Draht zu Petrus. Der ließ es nämlich am Fronleichnamstag in ganz Deutschland von morgens früh an regnen. Egal, wo die Teilnehmer herfuhr, der Dauerregen wurde höchstens mal durch mittlere Wolkenbrüche aufgelockert. Trotzdem hatten sich fast 30 Maschinen - zum Teil mit doppelter Besatzung - auf den langen Weg gemacht. Man fährt ja bei so einem Sauwetter immer in der stillen Hoffnung, daß es ja mal irgendwann aufhören müsse zu regnen. Damit war aber an diesem düsteren Donnerstag nichts.

Pflichtkontrolle war die "Rodingshütte", das Clublokal des MSC Ingolstadt im BVDM. Der Wirt, Herr Oswald, der ein gutes Herz für Motorradfahrer hat, empfing die nach und nach einlaufenden, triefenden Fahrtteilnehmer mit heißem Tee + Rum. Auch hatte er den Ofen angeheizt, sodaß man wenigstens provisorisch die Klamotten trocknen konnte. Lange durfte man sich an dieser gastlichen Stätte nicht aufhalten, denn es mußten nun Orte mit den Buchstaben E - N - Z - I - A - N angefahren werden.

Der Himmel hatte kein Einsehen. Die Fahrt von Ingolstadt nach München war eher ein Blindflug. Hinter München, in Richtung Garmisch wurde es obendrein saukalt, von der berühmten Alpenkulisse war nichts zu sehen. Einige Teilnehmer (darunter der Berichterstatter) beschlossen angesichts der Wetterlage den direkten Weg zum Ziel - Zell am Ziller - zu nehmen.

Aber es gab noch ein Wunder: den Zirler Berg hinunter wurde es trocken und unten im Inntal war es sogar richtig warm. Das hob natürlich gleich die Stimmung, doch damit niemand übermütig wurde, fing es ca. 25 km vor dem Ziel wieder an zu tropfen.

In Zell angelangt, war der nasse Tag bald vergessen, zumal in den "Zeller Stuben" für die Gäste aus dem Norden bestens gesorgt wurde.

Der nächste Morgen brachte strahlendes Wetter. Noch 17 Fahrer gingen an den Start zu der über die Gesamtwertung entscheidenden Orientierungsfahrt. Zwar schien die Gesamtdistanz von ca. 170 km etwas lang, aber im Hochgebirge ist das Wegenetz nun mal weniger dicht als im Sauerland oder zwischen Unna und Werl. Die Runde führte praktisch um die Kitzbühler Alpen über den Gerlos-Pass zurück nach Zell. Es gab unterwegs eine Reihe von Durchfahrtskontrollen, eine Zeitkontrolle und eine geheime Zeitkontrolle. Die Durchschnitte in den einzelnen Klassen waren nicht üppig, aber doch zu schaffen. Die Teilnehmer an der Orientierungsfahrt wurden mit der Tour durch die herrliche Gebirgslandschaft mit den vielen großartigen Ausblicken für die Unterwasserfahrt am Vortage reichlich entschädigt.

Bei der Siegerehrung am Abend konnte Bernd Keggenhoff das folgende Ergebnis aus Zielfahrt und Orientierungsfahrt verkünden:

1. Zeljko Martello, Wangen, HONDA 750 146,2 Punkte
2. Siegfried Kalweit, Mühlheim, CZ/JAWA 175, 151,2 Punkte
3. Albert Strauß, Oeventrop, BMW R 75/5 162 Punkte
4. Günter Burghaber, Gaimersheim BMW R 90/6, 173,4 Punkte
5. Hans-Dieter Stadie, Verl 2, BMW R 75 / 5, 201 Punkte
6. Manfred Paehr, Unna, BMW R 75/5 211,5 Punkte
7. Bernd Weischert, Wuppertal TRIUMPH-Trident, 220,3 Punkte
8. Horst Briel, Mülheim, BMW R 90 S 224,9 Punkte
9. Hans-Lothar Reinehr, Rheinen ZÜNDAPP KS 601 m.Sw. 237 Pkte.
10. Peter v. Elstermann, Köln, MZ-ETS 250, 245,8 Punkte
11. Artur Loose, Remscheid, BMW R 69 S m.Sw., 285 Punkte
12. Günter Neumann, Geretsried, ADLER 250, 291,3 Punkte
13. Gerhard Pfeiffer, Frankfurt, HONDA 750, 312 Punkte
14. Helmut Wüstenhöfer, Dortmund BMW R 75/5, 331,8 Punkte
15. Rainer Menkhoff, Essen, BMW R 75/5 347,8 Punkte
16. Bernd Linsel, Neheim, HONDA 450, 356,9 Punkte
17. Heinz Beckmann, Essen, YAMAHA R 5, 366,8 Punkte



Fahrerbesprechung vor dem Start zur Orientierungsfahrt auf dem Platz neben den "Zeller Stuben"

Foto: Reuter

Die meisten Teilnehmer mußten schon am nächsten Morgen vom schönen Zillertal Abschied nehmen. Rund die Hälfte wollte von Tirol aus zum 5. Rechberg-Treffen des BVDM-LV SÜDBADEN. Nach der Karte waren das gut 400 Straßenkilometer. Trotzdem nahmen einige den Umweg durch das Paznaun über die Silvretta-Hochgebirgsstraße. Dort, in über 2.000 m Höhe, lag noch jede Menge Schnee. Ein besonderer Leckerbissen war die westliche Abfahrt von der Bieler Höhe, wie der höchste Punkt der Silvretta-Straße offiziell heißt. In unzähligen engen Kehren führt die Straße hinunter in das Ill-Tal. Vor Bludenz kamen natürlich die unvermeidlichen Gewitterschauer, danach blieb es aber schön bis zum Ziel.

Wer einmal diese Strecke zu fahren hat, sollte sich nicht verleiten lassen, die auf Schweizer Boden am Hochrhein und Bodensee entlang führende Autostraße zu benutzen. (Es sei denn, er hat es sehr eilig). Viel reizvoller ist die Strecke über Appenzell - Herisau - Gossau. Eine freundliche Tankwartin in Oberriet empfahl uns diesen Weg. Da führt zuerst ein schmales Sträßchen in engen Windungen durch einen prachtvollen Wald auf die Höhe vor Appenzell. Zur Linken hat man lange die grandiose Kulisse des Säntis. Erst bei Gossau geht es wieder auf die Autobahn bis hinter Winterthur. Auf erstklassiger Schweizer Landstraße erreicht man bald wieder den Hochrhein und kann bei Waldshut oder

Säckingen auf deutsches Gebiet überwechseln.

Von da war es nicht mehr weit bis zum

5. Rechberg - Treffen

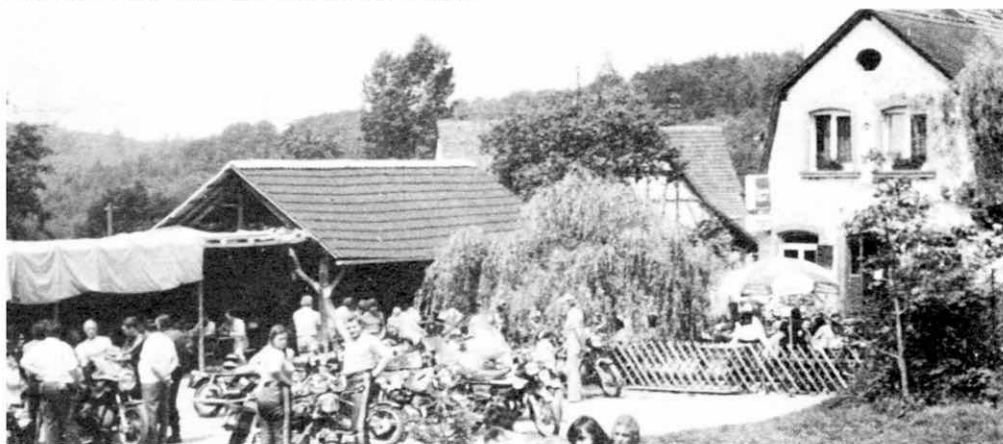
Wie fast alle guten Motorradfahrer-treffen, hat auch der Rechberg, im Vergleich zu vor 5 Jahren, heute ein vielfaches der damaligen Besucherzahl zu verkraften. Man muß allerdings dem LV SÜDBADEN / Dreiländereck bescheinigen, daß er die Veranstaltung jederzeit organisatorisch im Griff hatte. Es waren ausreichend Tische und Sitzgelegenheiten vorhanden. Sogar eine Tanzfläche hatte man aufgebaut. Eine flotte Band sorgte dafür, daß sie auch fleißig benutzt wurde.

Das Wetter, welches den Südbadenern in den letzten Jahren so oft einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte, war einmalig schön. Kein Wunder also, wenn überall Zufriedenheit und gute Stimmung herrschte.

Besonders erfreut waren die Veranstalter, daß noch eine so starke Gruppe von der Enzian-Rallye her angerollt kam.

Trotz, oder wegen des guten Erfolges sollte man Fritz Barny und seinen Getreuen raten, das Rechberg-Treffen künftig nicht mehr über die BALLHUPE hinaus zu propagieren. Es wäre schade, wenn eine so schöne und gemütliche Veranstaltung eines Tages an Überfüllung eingehen würde.

r-r



Der "Rechberg Hof", 1974 im hellen Sonnenschein

Foto: Reuter

1. Bergkamper Treffen

Die Motorradfreunde NIEDERELBE im BVDM, die sich bisher durch rege Teilnahme an Veranstaltungen anderer Landesverbände hervorgetan haben, hatten für den 18./19. Mai zu ihrem ersten eigenen Treffen eingeladen.

Vorweg kann gesagt werden, daß die Bedingungen für ein Motorradfahrertreffen im kleinen Ortsteil Bargkamp der Großgemeinde Wingst nahezu ideal waren: herrliches Wetter, eine schöne Zeltwiese, ein angenehmes Lokal mit einem motorradfreundlichen Wirt und eine große Halle für den offiziellen Teil, die im Notfall auch ein gemütliches Zusammensein bei schlechtem Wetter ermöglicht hätte.

Zudem hatten die Männer um Hans-Joachim Priester das Ganze vorzüglich organisiert. Jeder Teilnehmer erhielt bei der Anmeldung ein Programm, das ihn zum Empfang einer gegrillten Wurst berechtigte. Der Wirt hielt für einen angemessenen Preis große Portionen Erbsensuppe bereit, wie sie bei Müttern zu Hause nicht besser hätte sein können.

Aufgrund ihrer Lage im "hohen Norden" hatten die Motorradfreunde NIEDERELBE nicht mit einem Massenbesuch gerechnet. Sie waren daher sehr erstaunt, daß sich unter den zahlreich erschienenen Gästen nicht wenige aus entfernten Landesverbänden befanden, u.a. aus Kassel, aus dem Sauerland, aus der Kölner Gegend. Sogar aus dem LV EBERN-COBURG waren zwei Teilnehmer gekommen, die zu Recht den Preis für die weiteste Anfahrt mitnehmen konnten.

Viele Gäste aus dem Binnenland nutzten den Nachmittag zu einem Ausflug nach Cuxhaven, zur "Alten Liebe". Wo hat man eine bessere Gelegenheit, richtige große Schiffe vorbeiziehen zu sehen als hier, wo die breite Unterelbe in die Nordsee übergeht.

Um 18 Uhr startete dann der "Klamotten-Slalom": der Teilnehmer mußte auf das Startkommando in eine alte einteilige Regenkombi schlüpfen, Helm aufsetzen, Handschuhe anziehen, eine alte ZÜNDAPP-DB 200 aus der

Vorkriegszeit in Gang bringen, und mit dieser alten Mühle einen Slalomkurs auf überwiegend losem Untergrund absolvieren. Nach Überfahren der Ziellinie wurde die Zeit genommen.

Dieser Klamotten-Slalom war eine glänzende Idee. Er machte Teilnehmern und Zuschauern gleichermaßen Spaß und hob die ohnehin schon gute Stimmung noch weiter.

Gegen 20 Uhr fand in der Festhalle die offizielle Begrüßung statt, mit der üblichen Ehrung der Gäste mit der weitesten Anfahrt, des ältesten Teilnehmers usw. Der zweite Vorsitzende des BVDM, Willy Reuter, überbrachte die Grüße des Bundesvorstands und gab einen kurzen Überblick über den Stand der Zweiradversicherung. Anschließend zeigte H.J. Priester einige Dias von seiner vorjährigen Nordkap-Fahrt auf der MZ-ETS 250.

Auf der Zeltwiese hatte man inzwischen das Lagerfeuer entfacht, an dem es einige Unentwegte bis zum frühen Morgen aushielten.

Da ein nicht geringer Teil der Besucher eine ziemlich lange Rückfahrt hatten, gab es schon recht früh am Sonntagmorgen Aufbruchstimmung, obwohl die meisten bestimmt gerne noch länger geblieben wären.

Die Motorradfreunde NIEDERELBE haben jedenfalls bewiesen, daß sie nicht nur fahren, sondern auch gute Gastgeber und Organisatoren sein können. Im nächsten Jahr sollte man vielleicht dafür sorgen, daß der in der Halle vorhandene Wasseranschluß als Waschgelegenheit mit benutzt werden kann.

Man möchte dem Bargkamper Treffen wünschen, daß es über den netten, gemütlichen Rahmen nie hinauswachsen möge!

w.

Was macht man gegen Störenfriede

Was macht man gegen Störenfriede??

Die Saison für Motorradfahrer aller Art ist in vollem Gange. Kaum ein Club, der nicht ein – möglichst "internationales" – Treffen aufziehen möchte. Es hat auch gar keinen Zweck, gegen diese Art der Inflation zu Felde zu ziehen. Der Aberglaube, damit den Clubnamen bekannt zu machen und die Vereinskasse zu füllen, ist nicht auszurotten.

Wer aber ein Treffen organisiert, übernimmt auch gewisse Pflichten, wobei ich davon ausgehe, daß jeder Veranstalter bestrebt ist, es seinen Gästen so angenehm wie möglich zu machen, um einen guten Eindruck zu hinterlassen. (Es gibt natürlich auch Ausnahmen).

Es kommen aber zu den Treffen nicht immer nur nette Leute, die andere nette Leute kennenlernen oder wiedersehen möchten. Besonders wenn die Veranstaltung in Zeitschriften und "Treffkalendern" bekanntgemacht wurde, erscheinen nicht selten Zeitgenossen, die zwar zufällig auch Motorrad fahren, denen aber Treffen willkommene Gelegenheiten sind, sich möglichst schnell und gründlich zu besaufen, um anschließend – wie sie es sich einbilden – ihre Umgebung zu "unterhalten". Schon mehrfach habe ich feststellen müssen, daß die Veranstalter derartige Erscheinungen als unvermeidlich ansehen, anstatt im Interesse ihrer anständigen Gäste energisch dagegen einschreiten.

Der veranstaltende Club hat in den meisten Fällen auf dem Gelände, wo das Treffen stattfindet, Hausrecht. Dieses Recht erlaubt es ihm, unerwünschte Elemente zur Ordnung zu rufen und, wenn das nicht wirkt, zu entfernen. Dabei kann der Veranstalter fast immer mit der tatkräftigen Unterstützung der übrigen Gäste rechnen.

Sind die Radaubröder erst mal irgendwo rausgeflogen, dann kommen sie erfahrungsgemäß dorthin nicht wieder. Merken sie dagegen, daß ihnen kein Widerstand entgegengesetzt wird, führt ihr Treiben schließlich zur Terrorisierung der übrigen Besucher, die sich dann meist vornehmen, die Veranstaltung des betreffenden Clubs nie wieder zu besuchen.

Die Clubvorstände sollten sich darüber klar sein, daß es leichter ist, einen guten Ruf zu bewahren, als einen schlechten wieder vergessen zu machen!

Bill Longstroke

Die Straßenkameradschaft ist noch nicht ausgestorben

Auf der Rückfahrt von der Enzian-Rallye mit einem Abstecher zum Rechbergtreffen befahren wir am 17. Juni 1974 mit unserem KS 601 Gespann die Autobahn Basel – Karlsruhe. Kurz hinter Freiburg gibt die KS ihren Geist auf (Nockenwellenrad).

Nachdem der Schaden festgestellt war und wir noch beratschlagten, was zu tun sei, hielt eine Guzzi 850 GT an, ebenfalls ein Besucher des Rechbergtreffens. Nach kurzem hin und her wurde die KS dann in den nahe liegenden Ort Sulz bei Lahr geschleppt, und zwar in den Hof des Herrn Kollmer, Motorradhändler in Lahr. Nun ging man daran, die erforderlichen Arbeiten durchzuführen. Mit dem zur Verfügung gestellten Spezialwerkzeug und der tatkräftigen Mithilfe des Herrn Kollmer war dies ein leichtes Spiel. Einige Zeit später lief die KS wieder wie in alten Zeiten und man sah ihr nur noch am äußeren Zustand die ca. 2.000 km an, die sie am letzten Wochenende zurückgelegt hatte. Nach einer Stärkung und einigem Fachsimpeln, bei dem für mich wieder einiges Interessantes herauskam, konnte die Fahrt wieder fortgesetzt werden.

Facit aus der Geschichte:

Solange es solche Motorradfreunde gibt, ist eine solche Panne, selbst an einem Feiertag, halb so schlimm.

Hans-Lothar Reinehr

Auf- und Abgelesenes

Eine Meldung aus dem ADAC-Artikeldienst Nr. 60/74 vom Mai ds. Jahres zitieren wir hier wörtlich:

"ADAC: Integralhelme für Motorradfahrer

Als nicht konsequent genug bezeichnet das ADAC-Ärztelkollegium den Plan des Bundesverkehrsministeriums, Motorradfahrern und -beifahrern das Tragen von Schutzhelmen vorzuschreiben. So sehr dieses neue Gesetz zu begrüßen ist, so fehlt doch die Vorschrift, ausschließlich sog. Integralhelme zu benutzen. Diese Helme haben gegenüber den meist gebrauchten "Jet-Helmen" den Vorteil, daß sie den ganzen Kopf einschließlich Unterkiefer schützen. Wie gefährlich Motorradfahrer leben, zeigt eine spezielle Unfalluntersuchung für Zweiräder: Die meisten Verletzungen betreffen den Kopf und nicht, wie vielfach angenommen wird, die Beine."

Ganz bestimmt hat der verantwortliche Artikeldienst-Redakteur keinen blassen Schimmer von Motorradfahrern, denn sonst hätte er diese Ungereimtheiten gar nicht erst an die Öffentlichkeit gelangen lassen. Hier wird unter dem Etikett "Sicherheit" etwas verzapft, was nicht zu Ende gedacht wurde. Ja, selbst akademische Würden schützen nicht vor Torheit. Aber "Ärzte-Kollegium" hört sich gut an, nicht wahr?

Untersuchen wir die Sache also mal etwas näher:

Der Plan, allen Motorradfahrern das Tragen eines Schutzhelms vorzuschreiben, geht bis in die 50er Jahre zurück. In einigen Ländern, u. a. in Frankreich, gibt es den Sturzhelmzwang schon lange. Bei uns hat man bisher davon abgesehen, es ist möglich, daß im Zuge der Bestrebungen, das Anlegen von Sicherheitsgurten vorzuschreiben, das gleiche für den Gebrauch von Schutzhelmen geplant ist; konkrete Pläne sind mir jedoch nicht bekannt.

Damit würden allerdings offene Türen eingearannt, denn verantwortungsbewußte Motorradfahrer fahren ohne Helm nicht mal bis zum nächsten Briefkasten. Außerdem gibt es schon lange einen indirekten Zwang zum Tragen eines Helmes:

wer ohne Helm in einen Unfall verwickelt wird und dabei Kopfverletzungen erleidet, die sich bei der Verwendung eines Helmes hätten vermeiden lassen, dem wird vom Gericht ein Mitverschulden angerechnet, auch wenn er den Unfall nicht herbeigeführt hat!

Nun verlangen die ADAC-Ärzte gleich, das Tragen von ausschließlich "Integral"-Helmen vorzuschreiben. Hier wird das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Ganz abgesehen davon, daß sogen. "Integral"-Helme (von geschäftstüchtigen Leuten gerne als "Vollschutz"-Helme bezeichnet) unter Motorradfahrern nicht unumstritten sind, steht ja noch keinesfalls fest, daß "Jet"-Helme nur zur Dekoration dienen.

In dem Artikel wird eine spezielle Unfalluntersuchung für Zweiradfahrer erwähnt, wonach die meisten Verletzungen den Kopf betreffen. Daran zweifeln wir nicht. Wieviel % der Kopfverletzten hatten denn keinen Helm auf, wieviel erlitten trotz eines Helmes Kopfverletzungen und welcher Art waren diese?

Ohne konkretes und nachprüfbares Zahlenmaterial vorzulegen sollte man keine so weitgehenden Forderungen aufstellen. Auch sollten die ADAC-Mediziner mal mit Fahrern sprechen, die vom Integralhelm wieder zum Jet-Helm zurückgekehrt sind. Neben dem angeblichen Vollschutz haben Integralhelme auch negative Eigenschaften, die sich ziemlich nachteilig auf die Fahrsicherheit auswirken können.

Ich bin durchaus dafür, daß alle Motorradfahrer einen Helm tragen sollten. Man sollte es aber dem Einzelnen überlassen, für welche Art Helm er sich entscheiden möchte. Der Gesetzgeber sollte lieber dafür sorgen, daß nur Helme angeboten werden dürfen, die nach einheitlichen Richtlinien auf ihre Schutzfunktion geprüft sind. Dazu zählt m. E. auch eine sichere, aber gut lösbare Befestigung. Gerade Mediziner sollten wissen, daß es nach einem Unfall sehr sehr wichtig sein kann, den Helm ganz fix lösen zu können, und zwar von Dritten, die selbst noch nie so ein Ding auf hatten.

Das ADAC-Ärztelkollegium wirft dem BVM Inkonsequenz vor. Sind aber die Herren Mediziner selbst konsequent? Sie legen - mit Recht - großen Wert auf einen Schutz des

Kopfes. Was aber ist mit den Augen und Händen? Zum Helm gehören auch Brille und Handschuhe!

Selbst der harmloseste Rutscher führt ohne Handschuhe zu unangenehmen Hautabschürfungen an den Händen, ganz abgesehen von der Tetanus-Infektionsgefahr.

Was soll man aber sagen, wenn in der z. Zt. auflagenstärksten Motorrad-Zeitschrift kess blickende Miezchen mit lose herabhängenden Sturzhelm-Kinnriemen und ohne Handschuhe in Großaufnahme auf schnellen Maschinen daherrauschen? Die Brille dient dabei als Helmzier, während man einige Seiten weiter über die Nützlichkeit gut sitzender Brillen belehrt wird.

Bleiben wir noch etwas bei der Medizin: in der vorerwähnten Zeitschrift wird ein Buch über MOTO CROSS mit folgendem Satz angepriesen: „Wer dieses Buch liest, glaubt die Knochen knirschen und brechen zu hören“. Wenn das kein Bestseller wird! Ich selbst werde wohl in den nächsten Tagen mal von einem Ohrenarzt mein Hörvermögen untersuchen lassen. Denn bei den vielen MOTO CROSS-Veranstaltungen die ich bisher besuchte, habe ich noch nie Knochen knirschen und brechen hören. Vielleicht hatte ich nur Dreck in den Ohren?!

Bill Longstoke

„Heiße Öfen“ - Ein neues Motorradbuch

Der Falken Verlag, Wiesbaden, der in seinem Sortiment eine ganze Serie von Hobby-Büchern, von Aquarienfischen bis Zimmerpflanzen, führt, hat diese Reihe um ein Buch über Motorräder und Motorradfahren erweitert. Der Verlag war gut beraten, daß er mit diesem Thema nicht irgendeinen cleveren Journalisten beauftragte, der das Buch aus früheren Publikationen nach „Sarotti“-Art (... hier ein Stückchen, da ein Stückchen) zusammengeschrieben hätte. Man holte sich vielmehr einen der besten Kenner der Materie, denn als solchen kann man Horst Briel ohne Übertreibung bezeichnen.

Das Buch wendet sich nicht an bestimmte Altersgruppen unter den am Motorrad interessierten Lesern. Man darf aber annehmen, daß es besonders von jungen Leuten gerne gekauft werden wird. Diese finden eine Fülle interessanter und zweckdienlicher Hinweise über alles, was mit dem Motorradfahren zu tun hat.

Bevor er mit der Technik bekanntmacht, schreibt Briel erst einmal, warum man überhaupt Motorrad fährt. Und zwar ohne Pathos, Windgesichter-Romantik und erhabenem Zeigefinger. Richtiges Fahrverhalten-im heutigen Verkehr lebenswichtig-wird eingehend behandelt. Der technische Teil ist klar und auch für den bis dahin Unkundigen gut verständlich. Das dürfte besonders den jungen Damen gefallen, die sich in jüngerer Zeit in erfreulichem Maße vom aktiven Motorradfahren angezogen fühlen.

Die in Motorrad-Büchern sonst so beliebten „Leihgaben“ in Form technischer Darstellungen aus Firmenkatalogen etc., sind hier auf ein Mindestmaß beschränkt und nur an den Stellen zu finden, wo irgendwelche Funktionen auf bessere Weise nicht erklärt werden können. Dafür findet der Leser eine Fülle farbiger Fotos von durchweg sehr guter Qualität. In der nächsten Auflage sollte man vielleicht bei der Abbildung der Zweizylinder-4-Takt-Kurbelwelle (auf Seite 16) bemerken, daß diese zu einem V-Motor gehört.

Noch besser wäre die zusätzliche Abbildung einer Welle für Boxer-Motoren.

Sonst bleibt wenig Anlass zur Kritik. Erfreulich ist der breite Raum, der in diesem Buche dem Zubehör und der Kleidung gewidmet wird. Diese wichtigen Punkte wurden in der bisherigen Motorrad-Literatur leider sehr vernachlässigt. Wichtige Tips für Wartungs- und Pflegearbeiten, die jeder Fahrer selbst vornehmen kann, fehlen nicht.

Es folgt eine Aufstellung der bekanntesten Maschinen von 50 bis 1200 ccm, gespickt mit erstklassigen Farbfotos. Schade nur, daß zwei typische Prospekt-Bilder mit Jünglingen ohne Helm und Handschuhen dazwischen geraten sind.

Zum Schluß geht das Buch noch auf die verschiedenen Motorradsportarten ein. Obwohl der Autor hier natürlich nur auf die wesentlichsten Erscheinungsformen eingehen kann, wird auch ein krasser Laie nach dieser Lektüre z.B. Geländesport und MOTO CROSS nicht mehr miteinander verwechseln.

"Heiße Öfen", der Titel mag einigen reiserisch erscheinen; dahinter steckt aber ein Buch, welches sich wohltuend abhebt von manchen "Auch"-Motorradbüchern, die, teils hoch gestochen, teils oberflächlich geschrieben, weniger an fundierter Information bieten.

Der Preis ist bei der guten Ausstattung und der vielen mehrfarbigen Bildwiedergaben mit DM 9,80 erstaunlich niedrig. Man sollte das Buch in die Hände möglichst vieler junger motorradbegeisterter Leute wünschen.

rt.

"Heiße Öfen" von Horst Briel ist in jeder guten Buchhandlung erhältlich.

Wo nicht, wende man sich an den Falken - Verlag, 62 Wiesbaden, Postfach 1348.

Rauch-Signale

Es ist schon lange bekannt, daß der Chefredakteur der Zeitschrift DAS MOTORRAD, Herr Siegfried Rauch, nichts von der Errichtung einer unabhängigen Zweiradversicherung hält. Letzte Zweifel an seiner Meinung hatte mit dem Leitartikel "Schadenfreiheitsrabatt jetzt für Alle" in Heft 2/74 seiner Zeitung ausgeräumt. In diesem Artikel wurde ein Schreiben des BVDM erwähnt, allerdings in einer Weise, die nicht unwidersprochen bleiben konnte.

Ich hatte mir erlaubt, in dem Beitrag "Der Versicherungsfall" auf Seite 13 in der BALL-HUPE Nr. 1/74 die Dinge aus unserer Sicht klarzustellen. Unter anderem schrieb ich, daß in dem besagten MOTORRAD-Leitartikel der BVDM "in hämischer Weise" als Störenfried hingestellt werde. Davon fühlte sich Herr Rauch, wie seinem Brief vom 25.4.74 an Horst Briel zu entnehmen ist, schwer getroffen. Das tut mir zwar leid, wer aber mein Schreiben vom 2.1.74 an Herrn Rauch mit dem vergleicht, was er in seinem Artikel dazu bemerkt, wird den Ausdruck "hämisch" eher noch zurückhaltend finden.

Herr Rauch schreibt weiter, daß sich der BVDM habe "vor den Karren des Herrn Heinen spannen lassen". Das juckt uns wenig; Leute, die uns besser kennen, wissen gut, daß wir uns vor keinen fremden Karren spannen lassen, gehöre er Herrn Heinen oder dem MOTORRAD. Warum er Herrn Heinen besonders "liebt", hat seine Ursache in einer Druckschrift über die Zweiradversicherung, in welcher der MOTORRAD-Chefredakteur scharf angegriffen wird. Was Herr Rauch nicht wissen kann, ist die Tatsache, daß er diesen Angriff selbst provoziert hat. Das kam so: Herr Heinen hatte den Entwurf zu seiner Druckschrift uns zur Stellungnahme und zur evtl. Überarbeitung zugeleitet. Wir hatten auch nicht unwesentliche Änderungen vorgeschlagen, die sich genau auf diejenigen Stellen bezogen, von denen sich Herr Rauch nachher besonders getroffen fühlte. Das wird Herr Heinen gerne bestätigen.

Da erschien DAS MOTORRAD Nr. 2/74 mit dem unglücklichen Schadenfreiheitsartikel. Daraufhin liess Herr Heinen seine Schrift in der ursprünglichen Fassung drucken.

Das war sicher nicht sehr geschickt, aber angesichts der Polemik von S.R. verständlich. Die Schrift erschien unter dem Namen von Herrn Heinen und nicht als Meinung des BVDM. Die Partnerschaft in der Versicherungsangelegenheit führt ja nicht dazu, daß wir uns gegenseitig Vorschriften machen.

Der besagte Leitartikel hatte aber auch eine Flut von Protestschreiben an die MOTORRAD-Redaktion zur Folge. Die Mehrzahl der Motorradfahrer fühlte sich auf den Arm genommen

und gab der Meinung darüber unmißverständlich Ausdruck. Die Fülle von kritischen bis bösen Zuschriften konnte nur noch Herrn Rauch überraschen. Und das ist das eigentlich Bedenkliche daran, zeigt es doch, in welchem Maße der Chefredakteur den Kontakt zu seinen Lesern verloren hat.

Bis dahin war zum Thema Versicherungen zwar eine Menge im MOTORRAD geschrieben worden. Es wurden Forderungen erhoben, die auch wir voll unterschreiben konnten; z.B. nach Umstellung des Tarifsystems auf Leistungsbasis, nach besserer Führerschein-Ausbildung, nach Konzentration der Motorrad-Risiken auf weniger Versicherer.

Fast alle diese Schriebe erweckten aber eher den Eindruck von Pflichtübungen. Man spürte dahinter kein echtes Engagement.

Wie man Engagement zeigt, auch gegen scheinbar unangreifbare und übermächtige Institutionen, hat die im gleichen Verlag erscheinende Zeitschrift "AUTO, MOTOR und SPORT" beispielhaft demonstriert: auf dem Höhepunkt des Tempo-Limit-Streites startete AMS eine Postkartenaktion an den damaligen Verkehrsminister Lau-Lau. Diese Aktion fand ein begeistertes Echo in der Leserschaft.

Vorsichtige Leute vom Schlage des Herrn Rauch werden natürlich einwenden, daß derartige Aktionen doch nichts einbringen. Und so ist denn auch die Einstellung der MOTORRAD-Redaktion zu den Versicherungsfragen. Vielleicht wäre Herr Rauch zu einer anderen Einsicht gekommen, wenn er oder seinen Redaktion sich von vorn herein so eingehend mit den Hintergründen der Versicherungspraxis beschäftigt hätten, wie wir. Einem Blatt mit der Monopolstellung, wie sie DAS MOTORRAD im deutschsprachigen Raum innehat, hätte es wohl angestanden, seine Leser darüber aufzuklären, wie es hinter den Kulissen zugeht.

Noch Anfang Januar habe ich Herrn Rauch das von uns recherchierte Material angeboten. Die Antwort war der Tiefschlag im Leitartikel von Nr. 2/74. Erst nach Erscheinen der BALLHUPE Nr. 1/74 setzte man sich mit dem Aufsichtsamts in Berlin in Verbindung. Aber nicht, um sich zu informieren, sondern um uns dort anzuschwärzen.

In dieses kleinkarierte Gebaren passt denn auch, daß Horst Briel ohne Kommentar aus der Liste der Redaktions-Mitarbeiter gestrichen wurde. Man sieht daran, daß es sehr nachteilig sein kann, an führender Stelle für den BVDM tätig zu sein. Für DAS MOTORRAD schrieb Old Briel Berichte über Straßenrennen. Eine Sparte, die mit dem Versicherungskram nichts zu schaffen hat. Trotzdem traf ihn der Bannstrahl aus Stuttgart, gewissermaßen in einer Art Sippenhaft, stellvertretend für den BVDM.

Mich beschuldigte Herr Rauch in seinem Schreiben vom 25.4.74 an Horst Briel (in dem nichts über den vorerwähnten Rauschmiss steht), die BVDM-Mitglieder falsch informiert und gegen das Bundesaufsichtsamts "aufgeputscht" zu haben! Dabei stützt er sich darauf, daß ich in der BALLHUPE geschrieben hatte, die Satzung der Deutschen Zweiradversicherung sei nach Berlin unterwegs und "mit einer Bearbeitungsdauer von zwei Monaten muß gerechnet werden, denn mit Außenseitern läßt man sich dort sehr viel Zeit."

Sachlich, wie S.R. zu sein glaubt, verlegt er das Erscheinen der BALLHUPE Nr. 1/74 kurzerhand auf Januar, während das Blatt erst Mitte März herauskam. Zu diesem Zeitpunkt war die Satzung fertiggestellt, nur noch nicht - wie ich aufgrund eines Mißverständnisses gemeldet hatte - auf dem Weg nach Berlin. Für diesen Irrtum übernehme ich gerne die Verantwortung. Was die Bearbeitungsdauer angeht, so betrug diese, wie in dieser BALLHUPE an anderer Stelle zu lesen ist, tatsächlich mehr als zwei Monate. Es ist fast rührend, wie sich Herr Rauch um die Unterrichtung und das Seelenheil der BALLHUPEN-Leser sorgt! Hätte er die gleiche Fürsorge den Lesern seiner Zeitung gewidmet, dann wäre dieser ganze unnütze Streit vermieden worden.

Rechenschaft bin ich nun nicht Herrn Rauch schuldig, sondern allenfalls den BVDM-Mitgliedern. Um sich ein eigenes Urteil bilden zu können, kann jedes BVDM-Mitglied gegen Einsendung einer 50-Pfennig-Marke einen Satz Fotokopien über den in diesem Artikel zitierten Schriftwechsel anfordern.

Eines möchte ich zum Schluß noch in aller Unbescheidenheit herausstellen: BVDM-Mitglieder sind nebenberuflich, das heißt in ihrer Freizeit, für den Verband und für die BALLHUPE tätig. Nicht wenige Tage des wohlverdienten Jahresurlaubs gehen kleckweise für Sitzungen und Besprechungen mit anderen Institutionen drauf, die sich nicht auf das Wochenende verlegen lassen. (Oder glaubt jemand, das z.B. das Bundesaufsichtsamt uns zuliebe an einem Samstag arbeitet?) Herr Rauch aber ist hauptberuflich MOTORRAD-Chefredakteur und die übrige Redaktion übt ihre Tätigkeit ebenfalls gegen angemessene Bezahlung aus.

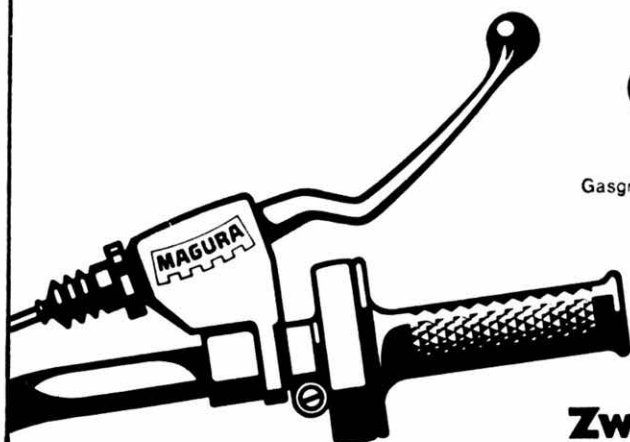
Sodann stehen der Redaktion sämtliche Kommunikationsmittel eines großen Verlagshauses jederzeit zur Verfügung. Mit dem gesamten

Apparat war man nicht in der Lage, sich fundierte Kenntnisse über den Versicherungsdschungel zu beschaffen. Es ist ja auch bequemer, davor zu warnen "auf die Barrikaden zu gehen" und sich Informationen von Versicherungsvertretern geben zu lassen. Nur muß man sich nachher nicht über die Reaktionen der Leser wundern.

Es gab einmal eine Zeit, da sagte DAS MOTORRAD Produzenten, Politikern und Funktionären ungeschminkt und knochenhart die Wahrheit; bei einer Auflage, die im Vergleich zu heute winzig erscheint. Damals allerdings erschien die MOTORRAD-Redaktion noch nicht als ein Familien- und Versorgungsunternehmen.

Willy Reuter

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



Sporthebel im Euro-Stil
Gasgriffe aus Aluminium und Kunststoff
für den Wettbewerb.
Bitte fordern Sie unseren
Sportprospekt 38/72 an.

MAGURA Zweiradarmaturen führend in Europa

M/47

MAGURA Gustav Magenwirth KG, 7417 Urach 1, Postfach 1180.



DER VETERANEN - TEIL

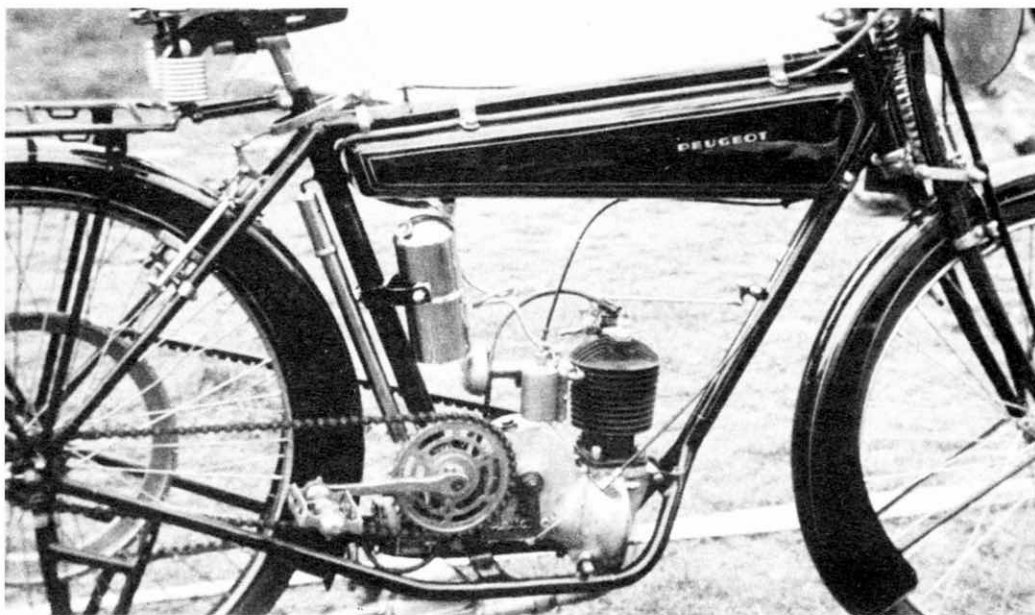
Peugeot – Remeniszenzen

Die unten abgebildete PEUGEOT-Maschine, zu Pfingsten in Xanten von Günter Schnell, Porz, an den Start gebracht, erinnerte mich daran, daß diese, heute nur noch mit Mopeds, Mofas und natürlich Autos auf dem Markt befindliche Marke, eine der ältesten europäischen Motorrad-Hersteller ist.

Schon 1899 wurden Beaulieu-Valentigney, am Nordrand des Jura, die ersten motorisierten Zweiräder gefertigt. Mit der Fabrikation von Fahrrädern hatte man dort schon etliche Jahre früher begonnen und verfügte somit schon über gute Erfahrungen im Fahrzeugbau.

Ob man gleich von Anfang an die Motoren selbst herstellte, kann ich heute nicht mehr mit Bestimmtheit sagen. Auf **jeden Fall aber**

kam man schon gegen 1905 mit einem Zweizylinder-Viertakter in V-Form heraus, der bald zu den begehrtesten Einbau-Motoren der damaligen Zeit gehörte. Dieser Motor hatte einen Hubraum von 726 ccm, die Steuerung der Frischgase erfolgte – wie seinerzeit noch allgemein üblich – über automatisch sich beim Ansaughub öffnende "Schnüffel"-Ventile. Die Leistung von 5 PS wird heute von jeder modernen 50er übertroffen. Sie reichte aber zum ersten TT-Erfolg der ruhmreichen Marke NORTON, denn diese war 1907 mit dem PEUGEOT-Motor ausgerüstet. Rem Fowler gewann damit in der ersten Tourist-Trophy auf der Insel Man die Klasse der Zweizylinder-Maschinen mit einem Schnitt von 58 km/h. Seine schnellste Runde fuhr er mit über 40 Meilen/h, (rund 65 km/h), bei erbärmlichen Straßenverhältnissen!



Diese blitzsauber und ladenneu restaurierte PEUGEOT stammt aus dem Jahre 1922. Sie hat einen Zweitaktmotor von 110 ccm. Die Kurbelwelle dreht sich quer zur Fahrtrichtung und überträgt die Motorleistung über eine Schnecke auf die Antriebswelle. Der Zündmagnet sitzt – auf dem Foto nicht erkennbar – in Verlängerung der Kurbelwelle unterhalb des Tretlagers, kurz vor dem Hinterrad-Schutzblech.

In den frühen Zwanziger Jahren war ein PEUGEOT-Rennmotor sehr erfolgreich, der bereits kurz vor dem ersten Weltkrieg konstruiert worden war. Es handelte sich um einen Parallel-Twin von 500 cm mit obenliegender Nockenwelle. Nach diesem Prinzip baut u.a. HONDA heute noch!

PEUGEOT-Motorräder zeichneten sich immer durch überdurchschnittliche Fertigungsqualität aus. Wie aber schon oben bemerkt, wird diese alte Marke heute nur noch von Mofas und Mopeds vertreten, die aber auch in ihrer Klasse dem guten Ruf des Hauses alle Ehre machen.

Chronikus

Warum erscheint die Ballhupe so spät ?

Das hat zweierlei Gründe: einmal wollten wir über den aktuellsten Stand der Versicherungsangelegenheit berichten; zum anderen war ich in der letzten Zeit beruflich sehr stark in Anspruch genommen, sodaß für die Vorbereitungsarbeiten entsprechend weniger Zeit erübrigt werden konnte.

Das läßt sich leider nicht vermeiden, wenn diese Dinge nebenberuflich erledigt werden müssen. Ich bitte daher um Verständnis.

W. Reuter

BRIEL BMW

YAMAHA - MOTO-GUZZI - SUZUKI - MAICO

433 Mülheim (Ruhr)

Kirchstraße 35, Telefon (02133) 59977

TUNINGTEILE - ZUBEHÖR

BEKLEIDUNG - ERSATZTEILE

Das Zündapp-KS-Treffen

welches in der BALLHUPE Nr. 1/74 auf Seite 15 angekündigt wurde, findet nun am 5./6. Oktober in 5841 Ergste-Bürenbruch bei Schwerte statt. Es steht dort das Jugend- und Freizeit-Zentrum, eine frühere Jugendherberge zur Verfügung.

Die Kosten pro Person betragen DM 20,--; darin ist außer der Übernachtung die Verpflegung von Samstagmittag bis Sonntagmittag enthalten. Schlafsäcke brauchen nicht mitgebracht zu werden.

Anmeldung bis zum 20. August an:
Hans-Lothar Reinehr, 5841 Rheinen bei Schwerte, Dorfstraße 23.

Bitte die Personenzahl angeben und gleichzeitig pro Person DM 20,-- auf das Konto Nr. 58 97 54 bei der Sparkasse Schwerte (H.L. Reinehr) überweisen. Nach Eingang der Anmeldung erfolgt eine Bestätigung mit näheren Angaben über Anfahrt, Zeitplan etc.

LV Sauerland

GEBRAUCHTMASCHINEN - ANGEBOT:

YAMAHA RD 350, Baujahr 73, 14.000 km
DM 2.800,--

MAICO MD 125, Baujahr 73, neuer Motor
DM 1.800,--

BMW R 60/5, Baujahr 73, Langschw. Farbe
Curry/gold, 24-ltr.-Tank, 23.000 km
DM 3.800,--

TERMINE:

4. August 1974

Namur/Belgien, MOTO CROSS WM-Lauf
der 500er Klasse

10./11. August 1974

"Nürburgring-Schau", mit Motorrad-Vete-
ranen-Rennen.

11. August 1974

Ettelbruck/Luxemburg, Endlauf der MOTO-
CROSS- WM der 500er Klasse

18. August 1974

Motorradstraßenrennen in Hengelo/Gelder-
land

24. August 1974

Jumbo-Fahrt, Belgien

24./25. August 1974

Int. Motorradfahrer-Treffen in Brouch/Mersch
(Luxemburg) (Gr. Campingplatz und Saal)
Anmeldung an: M. Charles Gilson
Brouch/Mersch (Lux.)

31. August 1974

Geschicklichkeitsturnier der Elefanten-Trei-
ber Lippe im BVDM

31. August / 1. September 1974

Int. Motorradfahrer-Treffen in Dudelange/
Luxemburg

Anmeldung an: Madame H. Houtsch
64, Av. Gr. D. Charlotte, Dudelange/Lux.

1. September 1974

Lauf um die Sandbahn-WM in Scheessel (an
der B 75, Krs. Rotenburg/Wümme

7./8. September 1974

Zelttreffen des LV Ebern-Coburg in
Mommelsdorf / Unterfranken (nördlich von
Bamberg)

7./8. September 1974

Heidjer-Treffen des LV Lüneburger Heide in
Westergellersen

14./15. September 1974

Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung
in Stemel/Sauerland (nahe der Sorpe - Tal-
sperre)

21.-25. September 1974

IFMA in Köln, mit BVDM-Sonderschau, In-
formationsstand und Filmvorführungen

21./22. September 1974

Veteranen-Rallye Hengelo / Gelderland
(Holland)

Anmeldung an:
Roel Kreunen, Marktstr. 8, Hengelo / Gelder-
land (Holland)

28. September 1974

Nachtorientierungsfahrt der Remscheider
Gruppe des LV RHEIN-RUHR
Näheres: Horst Orlowski, 563 RS-Lennep
Augustenstr. 2

29. September 1974

Hockenheim, Rennen der Formel 750

5./6. Oktober 1974

Hexentreffen der Elefanten-Treiber Lippe
in Lemgo - Luerdissen

5./6. Oktober 1974

Treffen der KS-601-Fahrer in Ergste -
Bürenbruch

12./13. Oktober 1974

Zelttreffen des LV Franken in Wilden-
stein bei Stadtsteinach

IMPRESSUM:

DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des
BUNDESVERBANDES DER MOTORRAD-
FAHRER 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

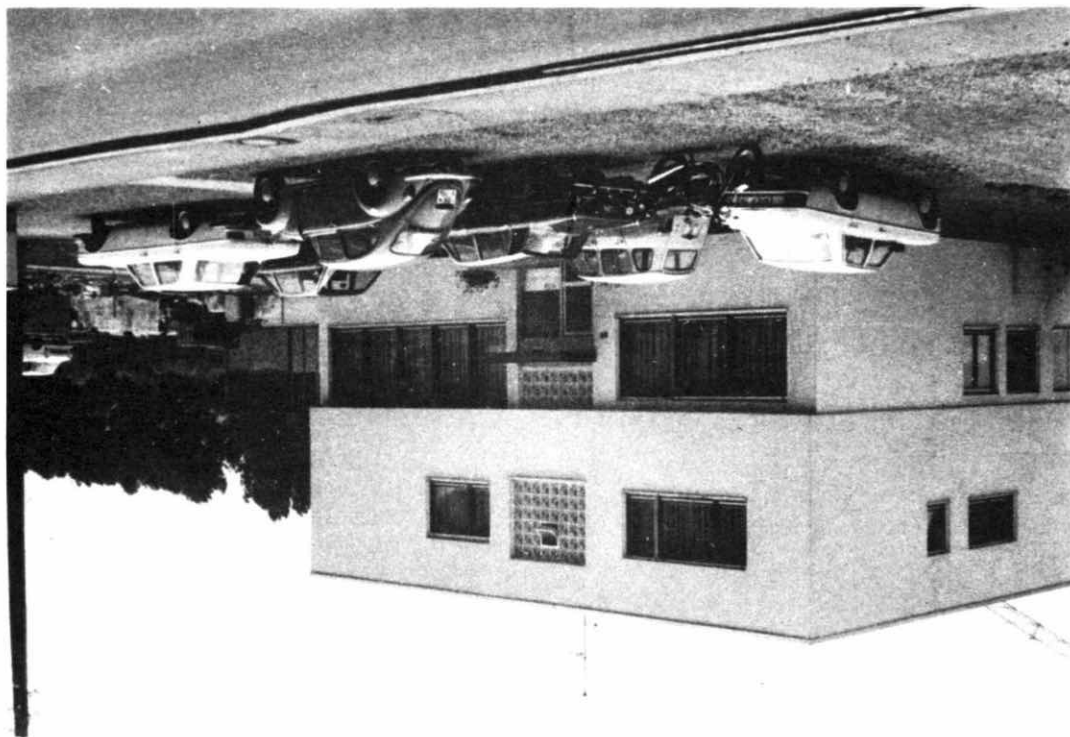
Werkstatt - Service

Neue  - Modelle
jetzt bestellen!

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf **02125-3131**

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf **02351-25393**
27562

Was hat so ein nichtssagendes Bild in der BALLHUPE zu suchen?



In diesem soliden schwä-
bischen Hause sitzt die Re-
daktion einer neuen Motor-
rad-Zeitschrift.
Zur Zeit wird schon heftig
an der ersten Ausgabe ge-
arbeitet. Start ist auf der
IFMA in Köln!