

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V.



1/76

Vorfrühling
im Odenwald

Am 20.2.1976 fand am Clubabend der MFG Köln im BVDM eine Diskussion über Motorradzeitschriften statt. Sie bezog sich auf „DAS MOTORRAD“, „PS“ und „AUTO ZEITUNG“. An der Diskussion beteiligten sich 24 Mitglieder sowie einige Gäste. Die Diskussion sollte kein Pauschalurteil liefern; es ging in erster Linie darum, herauszufinden, was besonders kritisiert wird und aus welchen Gründen. Daher sind verschiedene Punkte unberücksichtigt geblieben, was jedoch die Aussagekraft der Zeitschriftenbeurteilung in keiner Weise mindert. Ziel war weder ein Verdammen noch ein Verherrlichen einer Zeitschrift, sondern konstruktive Kritik, mit der – guten Willen vorausgesetzt – auch die betroffenen Zeitschriften etwas anfangen könnten. In der folgenden Auswertung werden nur Beurteilungen aufgeführt, die dem allgemeinen Meinungsbild der Clubmitglieder entsprechen.

I Das Motorrad

1.) Testberichte

Die Testberichte wurden hart kritisiert, und zwar aus mehreren Gründen. Als erstes wird die Auswahl der Testmaschinen bemängelt. Vermissen werden in erster Linie harte Vergleichs- oder Langstreckentests von „Alltagsmaschinen“ – vor allem der kleineren Klassen. Die Auswahl der Maschinen zeigt ein großes Übergewicht zugunsten von Exklusivitäten – worüber die Informationen, die sich Motorradfahrer über Maschinen wünschen, die im Bereich ihrer Möglichkeiten liegen, leicht vergessen werden.

Die Testberichte selbst ernteten ein wenig schmeichelhaftes Urteil: Sie sind unobjektiv. Fast alle Einzeltests beinhalten die Tendenz, man habe es mit einem absoluten 1. Klasse-Motorrad zu tun. Schwache Stellen werden übergangen oder mit kurzen Worten als „üblich“ abgetan. Dies gilt besonders für Langstreckentests. Statt sachlicher Nüchternheit, die ein Test nun einmal erfordert, um brauchbare Informationen liefern zu können, herrscht Schwärmerei vor. Das Testurteil scheint vorgebildet zu sein. Als absoluter Tiefpunkt gilt der Vergleichstest dreier 750er. Das naive, Objektivität vorgaukelnde Punktesystem und seine ausgesuchten Bewertungskriterien grenzen an Lächerlichkeit – darin waren sich auch diejenigen Fahrer einig, deren Marke „gewonnen“ hat.

Die Berichte über Bekleidung u.ä. kommen genauso schlecht weg. Aus eigener Erfahrung erwiesen sich Beurteilungen über bestimmte Firmenprodukte als Reinfall, z.B. bei Regenkombis. Im übrigen erscheint die Auswahl der Hersteller oft genug als eine zweifelhafte Sache, da einige Firmen immer wieder aufgeführt sind – mit den entsprechenden Lobeshymnen.

2.) Sportberichte

Die Sportberichte erhielten ein durchweg positives Urteil. So wurde auf diesen Punkt auch nicht weiter eingegangen, da die Diskussion vor allem die schwachen Stellen der Zeitschriften beleuchten sollte.

3.) Verkehrssicherheit

Die Artikel über Gefahrenlehre erhielten ebenfalls das Urteil „gut“; allerdings mit der Einschränkung, daß die Qualität noch erheblich besser sein könnte.

4.) Randgeschichten

Randgeschichten – das bedeutet Veteranen, alte Geschichten und Geschichten oder Satiren – kurz, Artikel, deren Verfasser Tragatsch, Scipio oder Crius heißen, erhielten ein Sonderlob. Sie sind sehr beliebt und man wünscht sich lediglich einen größeren Umfang.

5.) Leserteil

Der Leserbriefteil kommt in der Beurteilung ziemlich schlecht weg. Weniger, was den Umfang angeht, als vielmehr dessen Qualität. Auf die Qualität eines einzelnen Briefes hat die Redaktion natürlich keinen Einfluß, wohl aber auf die Qualität der Leserbriefrubrik – nämlich durch die Auswahl. Um nur ein Beispiel zu nennen: Leserbriefe mit Lobeshymnen auf die eigene Maschine sind es einfach nicht wert, abgedruckt zu werden.

Die Rubrik „Leserpraxis“ hingegen erscheint, obwohl mit Vorsicht zu genießen, als eine positive, lohnenswerte Einrichtung.

6.) Anzeigenteil

Der Anzeigenteil erntete rundum Lob, was darauf zurückzuführen ist, daß er durch seinen Umfang eine gute Gebrauchtfahrzeugmarktübersicht liefert.

7.) Fotos

An den Fotos hat man sich inzwischen sattgesehen. Ob bei Tests oder bei Sportberichten – vom fotografischen Standpunkt aus betrachtet gibt es nur Schema F – Knipserei, die ziemlich reizlos wirkt.

8.) Redaktioneller Aufbau

Der redaktionelle Aufbau und die gesamte Organisation scheinen recht gut zu klappen, daher positives Urteil.

9.) Allgemeine Entwicklung und Tendenzen

Zu diesem Punkt fielen besonders harte Worte. Der allgemeine Eindruck ist der, daß um einer möglichst hohen Auflage willen die Gefahr in Kauf genommen wird, daß sich „DAS MOTORRAD“ immer mehr von dem entfernt, was es sein sollte: Eine Fachzeitschrift nämlich. Der Grund liegt einmal in den Testberichten (s. vorige Ausführungen) und zum anderen in den bedauerlichen Showeffekten (Fahren ohne Helm etc.), die zunehmend zu beobachten sind. Auch die immer wieder ins richtige (Foto-)Licht gerückte Titelwerbung (z.B. Furygan-Lederkombis) wirkt störend und führt zwangsläufig zu gewissen Schlußfolgerungen.

3.) Verkehrssicherheit

Dieser Punkt erhielt ebenfalls ein gutes Urteil, wobei besonders die Berichte über Fahrschul Ausbildung hervorzuheben sind. Bemängelt wurde, daß Artikel über Gefahrenlehre öfters und qualitativ besser erscheinen sollten – zumal Chefredakteur „Klacks“ ein sehr gutes Fahrschulbuch geschrieben hat.

4.) Touristik

Der Touristikteil erhielt das eindeutige Urteil „sehr gut“. Vor allem die Tourenvorschläge und ihre Ausführungen gelten als sehr reizvoll und gehören zum beliebtesten Teil der „PS“. Auch die Reiseberichte finden viel Interesse.

5.) Leserteil

Hier sieht es ganz düster aus. Die vorher groß angekündigte „Meckerecke“ ist sang- und klanglos in der Versenkung verschwunden, und das wird als großer Mangel empfunden.

6.) Randgeschichten

Abgesehen von einigen Veteranenartikeln findet sich hier nicht viel – bedauerlich, vor allem, wenn man an die bekannten Namen der „PS“-Mitarbeiter denkt.

7.) Fotos

Die Fotos sind meist Schema-F-Produktionen, reizlos und langweilig. Manchmal entdeckt der Leser jedoch durchaus akzeptable Fotos, so daß in dieser Beziehung die „P+“-Leute ihrer Konkurrenz vom „MOTORRAD“ trotz allgemein schwachem Niveau eine gute Nasenlänge voraus sind.

8.) Redaktioneller Aufbau

Man wird sich einig, daß vor allem der redaktionelle Aufbau und die Organisation eine bessere Beurteilung der „PS“ verhindert haben. Keine klare Linie, viel Improvisation und wohl vor allem ein viel zu geringer Bestand an echten Testern und Redakteuren wirken sich äußerst negativ auf das Niveau der „PS“ aus.

9.) Allgemeine Entwicklung und Tendenzen

Dieses Kapitel erhielt Lob und Tadel gleichermaßen. Kritisiert wurde in erster Linie, daß wohl auch die „PS“ unter einem großen Verkaufszwang steht, was eindeutig zu Lasten der Qualität

II PS

1.) Testberichte

Die Testberichte der „PS“ schnitten ähnlich schlecht ab, wie beim „MOTORRAD“. Auch hier wurde die Auswahl der Testmaschinen scharf kritisiert, wenn auch aus anderen Gründen. Von einigen „Alltagsmaschinen“ liest man nie etwas, dafür von einer bestimmten Marke (Yamaha) umso mehr. Von einer ausgewogenen Auswahl kann nicht die Rede sein.

Auch die Berichte selbst werden als unobjektiv bezeichnet, und zwar aus ähnlichen Gründen wie bei der großen Konkurrenz. Die einzelnen Motorräder sind alles wunderbare Maschinen, und nicht selten verfallen die schreibenden Redakteure in die gleiche Schwärmerei wie ihre „MOTORRAD“-Kollegen. Auch hier wünscht man sich mehr Nüchternheit, Sachlichkeit und kritische Beurteilung als das wenig aussagekräftige Resümee einer rundum guten, kaufenswerten Maschine. Hinzu kommt noch folgendes: Technische Daten und genaue Meßwerte werden vermißt. Die paar Angaben, die am Ende des Berichtes stehen, reichen einfach nicht aus, und Meßwerte fehlen meist völlig.

2.) Sportberichte

Die Sportberichte wurden einhellig mit „gut“ bewertet, so daß auf diesen Punkt nicht weiter eingegangen wurde.

geht. Dies bezieht sich in der Hauptsache auf die Testberichte (s. vorige Ausführungen). Abgesehen von der Auswahl der Testmaschinen wird „kostenlose“ Werbung für bestimmte Produkte glücklicherweise vermisst — allerdings mit einer Ausnahme: Testfahrer, die auf ihrem Helm einen bestimmten Motorradhändler umherfahren und -zeigen, erreichen beim Leser keinen Werbeeffect, sondern dessen Gegenteil.

Ob nun „DAS MOTORRAD“ oder die „PS“ die bessere Motorradzeitung ist, darüber konnte kein eindeutiges Urteil gefällt werden, wohl aber folgendes: Die Entwicklungsmöglichkeiten der „PS“ wurden übereinstimmend positiv beurteilt; sie könnte unter aktiven Motorradfahrern dem „MOTORRAD“ deutlich den Rang ablaufen — vorausgesetzt, daß sich einiges, was hier kritisiert wurde, ändert.

III AUTO ZEITUNG

Die „AUTO ZEITUNG“ ist keine Motorradzeitung und kann auch keine sein. Doch ihr ständiger Motorradteil bietet in bestimmten Punkten interessante Vergleichsmöglichkeiten. Bei der Beurteilung kamen überraschende Ergebnisse heraus, was ihre Einbeziehung in die Diskussion auch nachträglich rechtfertigt.

1.) Testberichte

Gleich hier die erste Überraschung: Die Testberichte werden als objektiver angesehen als die der Motorradzeitschriften. Die Tester scheinen unabhängiger zu sein, und es wird der Eindruck vermieden, daß subjektive Testbeurteilungen, die nun einmal nicht zu umgehen sind, als objektiv dargestellt werden. Ein weiteres positives Urteil betrifft die Messungen: Sie sind genauer

und wesentlich praxisgerechter und damit brauchbarer als die der Motorradzeitschriften, wo immer wieder optimale Supermessungen als Maßstab hingehalten werden. Bemängelt werden muß folgendes: Die Berichte lassen das Bedürfnis der Motorradfahrer nach ausführlichen und harten Testberichten, z.B. Langstreckentests, meist vermissen.

2.) Fotos

Die Fotos haben eine ungleich bessere Qualität. Auch bei normalen Tests entdeckt man häufig Fotos, die auch nach mehrmaligem Hinsehen noch interessant wirken.

3.) Aktualität

Auch hier — und das verleiht den Motorradzeitschriften ein besonders schlechtes Zeugnis — stellt die „AUTO ZEITUNG“ ihre Diskussionskonkurrenten eindeutig in den Schatten. Ob es um die Vorstellung neuer Modelle, erste Fahrerberichte oder Tests geht, fast immer ist die „AUTO ZEITUNG“ den anderen um Wochen, manchmal um Monate, voraus. So ergab sich mehrmals das Kuriosum, daß in der „AUTO ZEITUNG“ bereits Fahrerberichte von Modellen erschienen waren, die im „MOTORRAD“ oder der „PS“ Wochen später als „brandneu“ vorgestellt wurden.

4.) Resümee

Wie bereits gesagt, die „AUTO ZEITUNG“ kann weder „DAS MOTORRAD“ noch die „PS“ ersetzen: dazu werden die wenigen Seiten nie reichen. Doch bleibt festzuhalten, daß die reinen Motorradzeitschriften von der „AUTO ZEITUNG“ viel lernen können, jedenfalls was Objektivität der Testberichte, Fotoqualität und Aktualität angeht. gez. Wuffi

„Trialsport“

So heißt das Mitteilungsblatt für Trialfreunde, dessen erste Ausgabe, datiert vom 5. März 1976, uns jetzt vorliegt. Herausgeber sind Felix Krahnstöver und Helmut Stanik als freie Mitarbeiter agieren Sven Kuuse und Rainer Heise. Sie haben sich zum Ziel gesetzt, den Trialfreunden und allen, die Beziehungen zum Trialsport haben, die für die Ausübung des Sportes notwendigen Informationen zu geben.

So, wie das erste Heft gestaltet ist, dürfte das wohl gelingen. Besonders für solche Leute, die den Kontakt zum Trialsport noch suchen, ist diese erste Ausgabe von Interesse, weil sich in diesem Heft eine vollständige Liste von denjenigen Clubs befindet, die den Trialsport aktiv betreiben: Man lese und staune, es sind insgesamt 85!

„TRIALSPORT“ soll monatlich erscheinen und kostet DM 2,80 pro Ausgabe, im Abonnement DM 29.— einschließlich Portokosten für 12 Ausgaben. Auf den ersten Blick erscheint das im Vergleich zu uns bekannten Fachzeitschriften recht teuer, doch bedenkt man, daß die entstehenden Kosten auf eine verhältnismäßig kleine Auflage umgelegt werden müssen, wird man einsehen, daß es für weniger Geld nicht möglich ist. Letztlich muß jeder Leser für sich selbst entscheiden, ob er für sein gutes Geld einen realen Gegenwert erhalten hat. Geben wir also den jungen Herausgebern von „TRIALSPORT“ die Chance, uns zu beweisen, daß ihr Blättchen sein Geld wert ist.

Interessenten wenden sich direkt an Felix Krahnstöver, Tätzestr. 8, 3100 Celle. E.M. Schmidt



Harald Merkl aus Bamberg, Daytona bester Europäer in der 250er Klasse.

BVDM-Touristikwettbewerb 1975

Beim 5. Touristik-Jahreswettbewerb nahmen 55 Fahrer teil. Leider mußten diesmal zwei Fahrer disqualifiziert werden. Aus den Fahrtunterlagen ging eindeutig hervor, daß sie bei einer Fahrt für die Rundreise, sowie für eine Einzelfahrt gestempelt haben. Ich hoffe, daß dieses aus Unwissenheit geschehen ist, da die Rundreise erstmals stattfand. Deshalb möchte ich erneut darauf hinweisen, daß die Ausschreibungsbedingungen gründlich gelesen werden. Beim Touristikwettbewerb 1976 gibt es für Rundreisen keine BVDM-Punkte mehr.

Platz	Name	LV	Maschine	Punkte
1.	Tenzer, Dieter	Einzelmitglied	BSA Rocket 3	14343,0
2.	Kickhöfen, Martin	Markgräflerl.	MZ 250	8406,6
3.	Wirth, Heinz-Peter	MFG-Köln	Honda CB 100	8277,8
4.	Junge, Wolfgang	Rhein-Ruhr	BMW R 75/6	8240,2
5.	Keggenhoff, Bernd	Sauerland	BMW R 75/5	8230,5
6.	Einwag, Gerhard	Ebern-Co.	MZ 250	6680,8
7.	Stadie, Hans-Dieter	Ostw.-Lippe	BMW R 75/5	6580,0
8.	Reinehr, Lothar	Sauerland	KS 601	6029,3
9.	Avenhaus, Margot	Ostw.-Lippe	KS 125	6022,9
10.	Schumacher, Klaus	UTMC	Moto Guzzi V 7	5893,7
11.	Schmidt, Jürgen	Niederelbe	BMW R 50/5	5698,9
12.	Emmrich, Lothar	Rhein-Ruhr	Yamaha RD 250	5545,3
13.	Preß, Karl-Heinz	UTMC	Moto Guzzi V 7	5468,8
14.	Brede, Martin	Sauerland	BMW R 90/6	5468,1
15.	Brede, Barbara	Sauerland	Yamaha RD 250	5309,0
16.	Kalweit, Siegfried	Rhein-Ruhr	KS 125	5305,6
17.	Wolter, Alfred	UTMC	MZ 250	5095,0
18.	Allert, Rainer	Ebern-Co	Kreidler RS 50	5024,7
19.	Bollhorst, Claus-P.	Ostw.-Lippe	BMW R 75/5	4747,3
20.	Fürmann, Johann	Einzelmitglied	BMW R 75/5	4599,4
21.	Kremer, Wolfgang	Einzelmitglied	BMW R 75/5	4457,5
22.	Rohde, Wuffi	MFG-Köln	MZ 250	4412,8
23.	Büchner, Hans	Ebern-Co	BMW R 75/5	4250,4
24.	Thiel, Thomas	Weserstein	Moto Guzzi V 7	3992,0
25.	Seidel, Günter	Ostw.-Lippe	BMW R 75/6	3981,3
26.	Meier, Günter	Rhein-Ruhr	Laverda 750	3783,5
27.	Schwane, Paul	Rhein-Ruhr	MZ 250	3709,7
28.	Bail, Dieter	Sauerland	Yamaha RD 350	3658,1
29.	Schumacher, Annelie	UTMC	KS 100	3524,7
30.	Loose, Artur	Rhein-Ruhr	BMW R 69	3353,9
31.	Menkhoff, Rainer	Rhein-Ruhr	BMW R 75/5	3309,1
32.	Teuschel, Jürgen	Einzelmitglied	Honda CB 500/4	3307,8
33.	Paehr, Manfred	Sauerland	BMW R 75/5	3225,9
34.	Knoll, Friederich	Markgräflerl.	BMW R 51/3	3195,7
35.	Lachmann, Rudolf	Franken	KS 601	3142,6
36.	Böhm, Wolfgang	Ebern-Co	BMW R 75/5	3107,8
37.	Wolf, Frank-Michael	Lüneburger Heide	BMW R 69 S	2966,8
38.	Scholz, Herbert	Ostw.-Lippe	Honda CB 450	2965,5
39.	Weischet, Bernd	Rhein-Ruhr	Triumph 750	2672,4
40.	Linke, Günter	Sauerland	Moto Guzzi V 7	2655,7

41.	Bruhns, Volker	Ostw.-Lippe	Honda CB 250	2573,0
42.	Bosse, Michael	Ostw.-Lippe	BMW R 26	2370,0
43.	Beermann, Dieter	Ostw.-Lippe	Suzuki 250	1929,4
44.	Schading, Hermann-P.	Rhein-Ruhr	MZ 250	1897,4
45.	Hofmann, Eike	UTMC	Moto Guzzi V 7	1828,2
46.	Müller, Waldemar	Ebern-Co	BMW R 75/6	1797,7
47.	Dietter, Jakob-W.	Mössingen	BMW R 75/5	1761,7
48.	Orlowski, Horst	Rhein-Ruhr	Moto Guzzi V 7	1545,2
49.	Brückner, Werner	Weserstein	BMW R 27	1408,2
50.	Bodora, Werner	Lüneburger Heide	BMW R 60/6	1303,9
51.	Rebmann, Werner	Rhein-Ruhr	Yamaha RD 250	1241,4
52.	Gebauer, Karl	Ostw.-Lippe	BMW R 90/6	978,0
53.	Rippel, Günter	UTMC	BMW R 51/3	775,5
54.	Laudanski, Peter	Rhein-Ruhr	MZ 250	a.d.W.
55.	Braune, Peter	Rhein-Ruhr	Yamaha RD 250	a.d.W.

Achtung! Geringfügige Änderungen können noch stattfinden, da noch einige Rückfragen laufen!

BVDM ng-Sportwettbewerb 1975

1975 fand der zweite ng-Sportwettbewerb mit erhöhter Teilnehmerzahl statt. Diese Teilnehmer beschränkten sich jedoch fast ausschließlich auf den LV Sauerland. Hieraus ist zu ersehen, daß der LV Sauerland, hinsichtlich des ng-Sportes, wegweisend ist. Ich würde mich freuen, wenn im Sportjahr 1976 weitere Teilnehmer aus anderen LVs nennen würden.

Ergebnisliste

Teilgenommen haben 19 Fahrer

Platz	Name	LV	Punkte
1.	Paehr, Manfred	Sauerland	245,9435
2.	Reinehr, H.-Lothar	Sauerland	177,6045
3.	Teuschel, Jürgen	Einzelmitglied	170,9452
4.	Schulte, Manfred	Sauerland	154,1308
5.	Krüger, Hans-Joachim	Sauerland	146,8660
6.	Sommer, Josef	Sauerland	143,5035
7.	Bange, Ottmar	Sauerland	140,8280
8.	Prass, Jürgen	Sauerland	139,2212
9.	Kaufhold, Dieter	Sauerland	132,0775
10.	Biecker, Alfred	Sauerland	123,6584
11.	Keggenhoff, Bernd	Sauerland	121,1329
12.	Kalweit, Siegfried	Rhein-Ruhr	92,8771
13.	Bail, Dieter	Sauerland	82,7794
14.	Brede, Martin	Sauerland	74,7197
15.	Brede, Barbara	Sauerland	53,8022
16.	Linke, Dieter	Sauerland	50,9758
17.	Schulte, Heinz	Sauerland	34,6696
18.	Seidel, Günter	Ostw.-Lippe	27,6403
19.	Jakobeit, Jörg	Ostw.-Lippe	22,5062

Die Siegerehrung für beide Wettbewerbe findet zur JHV im Saarland statt. Die Wertungshefte werden dann zurückgegeben. Bis zu diesem Termin können Einsprüche geltend gemacht und Unklarheiten beseitigt werden. Pokale, Plaketten und Urkunden wie gehabt.

Wertungshefte für Sport und Touristik können noch bei mir angefordert werden.

Anschrift:

K.-W. Buchwald
Goethestraße 52
4290 Lemgo 1

Leder, ein Helm, ein Motorrad und – die Ichmotorradneurose

Verehrtes Leserpublikum!

An dieser Stelle möchte ich Sie alle vor der Ichmotorradneurose warnen. Sie ist eine überaus gefährliche Krankheit, da sie sich rasch und unbemerkt vom Betroffenen ausbreitet. Vor allem sei jeder gewarnt, der in Berührung mit einem von dieser Krankheit Befallenen kommt. Er muß sich strengstens schützen, um nicht selbst dieser tückischen Krankheit zu verfallen und versuchen, sich ruhig und gelassen dem Betroffenen zu entziehen. Die Krankheit hat die Eigentümlichkeit, daß sie dem Befallenen in ihrem Hervorbrechen ein Gefühl der Befriedigung verschafft, so daß der einmal Befallene immer wieder nach dieser Befriedigung verlangt und daher nur sehr schwach zu heilen ist. Sein Gefühl soll ihm Selbstsicherheit vermitteln, was aus der Tatsache ersichtlich wird, daß die Ichmotorradneurose aus einer mangelnden Stärke desselbigen hervorgerufen wird.

Wie bitte, lieber Leser? Sie kennen diese Krankheit nicht? Ist ihnen nicht klar? Nun, nichts leichter als das. Passen Sie auf, wir fangen ganz von vorne an.

Es gibt Motorradfahrer. Viele Motorradfahrer. Es gibt solche, die ohne Helm (um deren Kopf ist's auch nicht schade) und mit halbbedecktem Sexy-Blondchen (um die ist's auch nicht schade, weil sie nicht selber denken kann) ihre Möchtegernsuperpotenz umherfahren – die sind genauso uninteressant wie jene, deren Fahrstil genauso tödlich ist, wie der Krach ihrer Untersätze nervenaufreibend. Dann gibt es Motorradfahrer, die sind tatsächlich Motorradfahrer – die sind auch uninteressant, d.h. die sind eigentlich die einzig Interessanten, aber für unsre Ichmotorradneurose sind sie uninteressant. Und schließlich gibt es Motorradfahrer, die glauben, sie seien welche...

„O glücklich, wer noch hoffen kann
Aus diesem Meer des Irrtums aufzutauchen...“
(Faust I, 1064–1065)

Ja, und das sind für uns die Richtigen. Diese Sorte ist mitten unter uns. Man erkennt sie meist erst auf den zweiten Blick – dann nämlich, wenn man mit ihnen redet. Äußerlich sehen sie durchaus normal aus, tragen Leder, Helm und fahren ganz normale Motorräder. Und nicht immer erkennt man sie so schnell wie jenen, der sich ein-

mal mit bewunderndem Blick vor eine MZ stellte und sagte: „Oi, 'ne MZ Agusta, Klasse, richtige Rennmaschine, wie schnell geht die?“ Weiß Gott, der Mann war harmlos, meinte aber trotzdem, er müsse sein Motorradwissen unter Beweis stellen. Diese Leute könnten auf dem Buchmarkt einen Lacherfolg landen, was folgende Zitate beweisen:

(Über Zweitakter) „Also ich halte nichts von Zweitaktern. Stell die vor, du mußt abgeschleppt werden. Dann bekommt der Motor keine Schmierung mehr und geht fest.“

(Über italienische Motorräder) „Ich weiß nicht. Da steckt doch bestimmt die Mafia dahinter.“

(Über eine 750er Honda vom Ansehen) „Nee, die ist mir zu klein und zu lahm.“

(Beim Betrachten des Zylinderkopfes einer 250er Yamaha) „Hm. Hat der die Ventile unten?“

(Über den MZ-Kettenschutz) „Toll! Eine 250er mit Kardan!“

(Über BMW) „BMW-fahren heißt Patriotismus beweisen!“

(Über selbige) „Die find ich nicht schön. Diese runden Eisendinger, warum können die die nicht woanders hintun?“

(Über Suzuki) „Ich mag keine Viertakter.“

(Über Motorradreifen) „Die sollen doch Autoreifen da draufmachen. Die halten viel länger und man kann damit besser geradeaus fahren, weil die nicht so rund sind.“

(Über Dreizylindermotoren) „Die kann es gar nicht geben. Das wär' ja unsymmetrisch.“

(Über Motorradtechnik) „Warum haben die Motorräder eigentlich kein Differential?“

(Ein Belehrter über die Funktion des Kickstarters) „Das wußte ich nicht, daß, wenn man den Kickstarter tritt, der Kolben 'raufgeht. Ich dachte, der wirkt auf's Getriebe.“

. . . oder jener, der schwor, als er sein Motorrad bei einer Werkstatt nach erfolgtem Kerzensteckerwechsel abholte, nie wieder ein so unzuverlässiges Motorrad zu kaufen. Nun ja, das sind die ganz harmlosen. Und die kann man durchaus noch heilen — durch viel Geduld und gutes Zureden. Denn schließlich merken diese Leute anhand der Publikumsreaktion selber, wie sehr sie sich blamieren.

Schlimmer erwischt hat es da eine zweite Sorte. Ich möchte sie mal mit „Batmantechner“ bezeichnen. Ist es Ihnen auch schon mal passiert, daß Ihnen ein Gegenüber stundenlang das Gehirn vollpumpte mit technischen Daten, mit ‚Das würde ich so machen‘ und weiß der Kuckuck was noch allem? Sehen Sie, die kennen Sie auch, diese Brüder. Die machen sich einen Spaß daraus, einem Zweitaktfahrer eine Stunde lang das Problem der Ventilsteuerzeiten darzulegen und immer dann sich zu freuen und erst richtig loszulegen, wenn das Opfer erklärt, davon verstände es nichts. Aber — solange das Ganze noch Hand und Fuß hat, wird man solchen Leuten vielleicht noch den Kopf zurechtrücken können. Es gibt aber auch Spezies, die freudestrahlend unter uns treten und der ganzen Welt erzählen müssen, daß sie irgendetwas an ihrem Motorrad geschraubt haben oder daß sie bei irgendeinem Problem die geniale Lösung gefunden haben — ich denke da etwa an die Errungenschaft eines nichtentstörten Kerzensteckers. Na ja, nicht immer handelt es sich um so lapidare Dinge, aber ich denke, Sie wissen schon, welche Zeitgenossen ich meine.

Die letzte Gruppe der Batmantechner ist auch die am schwersten heilbare. Während sie selbst sich, zumindest innerlich, für die Techniker des 21. Jahrhunderts halten, sprechen andere von geistigen Tiefflügen. Sie fühlen sich dann verkannt — halten aber leider nicht die Klappe. Es sind jene Leute, die einzig wissen, wie man Motorräder baut, jene, die gängige Motorradtypen als veraltet und deren Konstrukteure als Nichtskönner bezeichnen und jene, die heute schon wissen, wie das Motorrad Anno 2000 aussieht. Das sind schon richtige „Superbatmantechner“. Heilen können wir sie kaum — seien wir lieber froh, daß sie für ewig verkannt werden, wie im Jahre X v. Chr. der Erfinder Genialus Becloptisimus, der fieberhaft an der Entwicklung des viereckigen Rades arbeitete. Einen Grund hatte auch der: Er wollte die Auflagenfläche vergrößern. Ein anderes Schlachtfeld hat sich eine ganze Menge anderer Leute, die als Mittelpunkt ihres Motorradlebens die eigenen Fahrkünste sehen, ausgesucht. Sie, lieber Leser, ahnen sicher schon, welche Brutgenossen gemeint sind. Für sie gibt es viele passende Namen; aber wegen ihrer Gemeinsamkeit mit den Technikern wollen wir sie schlicht und einfach „Batmanfahrer“ taufen.

Unter diesen Batmanfahrern sind wohl die traurigsten Vögel unserer Zunft zu finden. Da gibt es solche, die heizen nach dem Motto „Was Ago auf der Rennstrecke ist, bin ich auf der Landstraße“. Die knüppeln ihr Zweirad durch die Gegend, als wären sie von einer Hornisse in ihr bestes Körperteil gestochen worden. Besonderen Spaß haben sie daran, andere Verkehrsteilnehmer zu erschrecken, zu überrumpeln und . . . zu bezwingen (?). Daß sie sich und andere dabei in Gefahr bringen, gehört zum „Risiko des Geschäftes“. Überholverbote reizen sie genauso wie brutales Aufreißen und genauso brutales Zusammenbremsen. Sie müssen ja schließlich auch so fahren, wo sie doch so hart, männlich und ach so verwegen sind. Sicher, andere haben ein Wort für alles drei zusammen, das höchst einprägsame Wort Dummheit nämlich, aber, was kümmert's unsere Heldenritter?

Schlimm wird es allerdings, wenn unsere Batmänner das mit sportlich bezeichnen. Zum Sport gehört nämlich einmal, daß man tatsächlich unheimlich schnell ist (das hängt mit Präzision, nicht mit Rackerei zusammen) und zum anderen etwas, was jeder guter Sportler hat, ohne das aussprechen zu müssen: Charakter. Trotzdem treffen wir gerade auf Rennstrecken solche Batmänner an. Am Ring beispielsweise sieht man sie im Schwedenkreuz bei 130 das Beinchen-Bieg-Dich-Spielchen üben, und bei Start und Ziel erzählen sie sich, wo sie wieder mal eine Sekunde geholt haben. Die Unterhaltungen dieser Sekundenbezwinger sind höchst interessant. Jeder quasselt drauflos und muß seine eigene Leistung zum Besten geben. Da das jeder tut, scheint keiner von ihnen ein Interesse daran zu haben, wie der andere gefahren ist — halt, es sei denn, er muß dem anderen seine Überlegenheit beweisen. Manchmal ist es ganz schlimm mit denen; dann erzählen sie, wie sie irgendjemanden überholt haben. Vielleicht tun sie es deswegen, weil sie auf der Fuffziger, die sie gerade versägt hatten, Dieter Braun beim Grand Prix von Deutschland sahen. Man kann eine Menge Zeug über diese Leute schreiben, allein mir fehlt die Lust, mich an solchen Widerlichkeiten aufzuhalten, zumal noch folgendes hinzukommt: All' diese Leute sind nur sehr, sehr schwer heilbar.

Damit haben wir die Batmanfahrer jedoch noch nicht hinter uns. Das ist aber nicht so schlimm, denn die nächste Sorte ist wiederum recht harmlos. Einer dieser Vertreter trat mal vor eine Gruppe anderer Motorradfahrer mit Stolz und kernigem Lächeln im Gesicht und verkündete herzlich: „Ich habe einen Sturz gebaut“. Man erwartet förmlich das „Ich habe den Orden des Bruchpiloten errungen“ hinterher. Der Sturz in seiner Funktion als Hebung des Selbstwertgefühls — enorm, was? Kann man sich richtig gut vorstellen, wie unser Held nach bühnenreifem Abgang

und anschließender Bruchlandung aufsteht, auf ein Podest steigt und verkündet: „Fliegen ist tatsächlich schöner!“ In diesem historischen Augenblick wird ihm bewußt sein, daß er den ältesten Traum der Menschheit verwirklicht hat. Vielleicht glaubt er aber auch nur, daß die Horizontale das Entscheidende im menschlichen Leben – verdammter Druckfehlerteufel – Leben ist. Außerdem sollte sein Donnerbolzen wohl auch einmal die heimatliche Scholle mit Leib und Seele kennenlernen. Und, angesagte Fußrasten und Lenkerenden bieten doch einen furchterregenden Anblick, oder? Je größer die Geschwindigkeit beim Abkippen um 90°, desto mehr Punkte im Kampf um die „Flying Batman Trophy“. Nur kaputtgehen darf nicht viel, denn dann wird das Materialistische im Menschen größer als der Drang zum Lorbeerkranz.

Eine zweite Gruppe unserer flügellosen Segler hat eine etwas andere Denkrichtung. Sie erzählen stundenlang, was ihnen alles hätte passieren können. Fragen wir sie, was ihnen passiert ist, erzählen sie uns, was ihnen nicht passiert ist. Diese Jungs sind nicht halb so komisch wie die ersten. Hier hilft trösten, kopfnicken und baldiges Verduften.

Eine dritte und letzte Gruppe schließlich erzählt uns, wie sie ihre Niederkunft noch so phantastisch ‚gemanagt‘ hat, daß ihnen nichts oder nicht viel passiert ist. Das sehen sie als Beweis ihrer überragenden Fahrkunst an und halten es daher einer längeren Abhandlung wert. Das ist ungefähr dasselbe, wie wenn ein Pilot (ein echter!) vor dem Landen vergessen hat, das Fahrwerk auszufahren und anschließend stolz darauf ist, wie toll er seine Bruchlandung hinbekommen hat.

Nun denn, sei es wie es sei, noch offen bleibt die Frage nach möglichen Heilungserfolgen. Antwort: 1. Gruppe durchaus möglich, 2. Gruppe bedingt möglich und 3. Gruppe wegen ihrer nahen Verwandtschaft zu den Landstraßenagos fast hoffnungslos.

Unter die Ichmotorradneurotiker fallen allerdings auch jene Leute, die mit ihrer Marke leben, kämpfen und untergehen. Ihr Horizont endet mit dem letzten Buchstaben ihres Motorrads, und alles andere ist indiskutabel. Von diesen Blödmännern kennen Sie, lieber Leser, sicher genug und Sie wissen wohl auch um den Unterschied zu denen, die sich zwar einer Marke verschrieben haben, aber durchaus noch offene Augen und Ohren haben. Unter unseren Spezialisten gibt es solche, die von vornherein wissen, daß jedes andere Motorrad schlechter ist, auch wenn sie es nicht kennen. Lauter bunte Vögel also, und der Grad ihrer Krankheit reicht von leicht über tragisch bis traurig. Dementsprechend sind auch ihre Heilungschancen.

So lieber Leser, nun habe ich Ihnen einige Vertreter der Ichmotorradneurose aufgezählt. Diese Sammlung ist gewiß nicht vollständig, aber es wird Ihnen wohl kaum schwerfallen, nichtberücksichtigte Gruppen oder Individuen dort einzuordnen, da Sie sicherlich das Gemeinsame all' dieser Leute entdeckt haben. Schon Goethe muß davon geahnt haben, denn:

„Bewundrung von Kindern und Affen,
Wenn euch darnach der Gaumen steht –
Doch werdet ihr nie Herz zu Herzen schaffen,
Wenn es euch nicht von Herzen geht.“
(Faust I, 542–545)

Wuffi

Technik, die der Zuschauer sonst nicht sieht

Die Formel 750 hat in den beiden letzten Jahren wohl von allen Motorradsportarten den größten Zuwachs an Popularität zu verzeichnen.

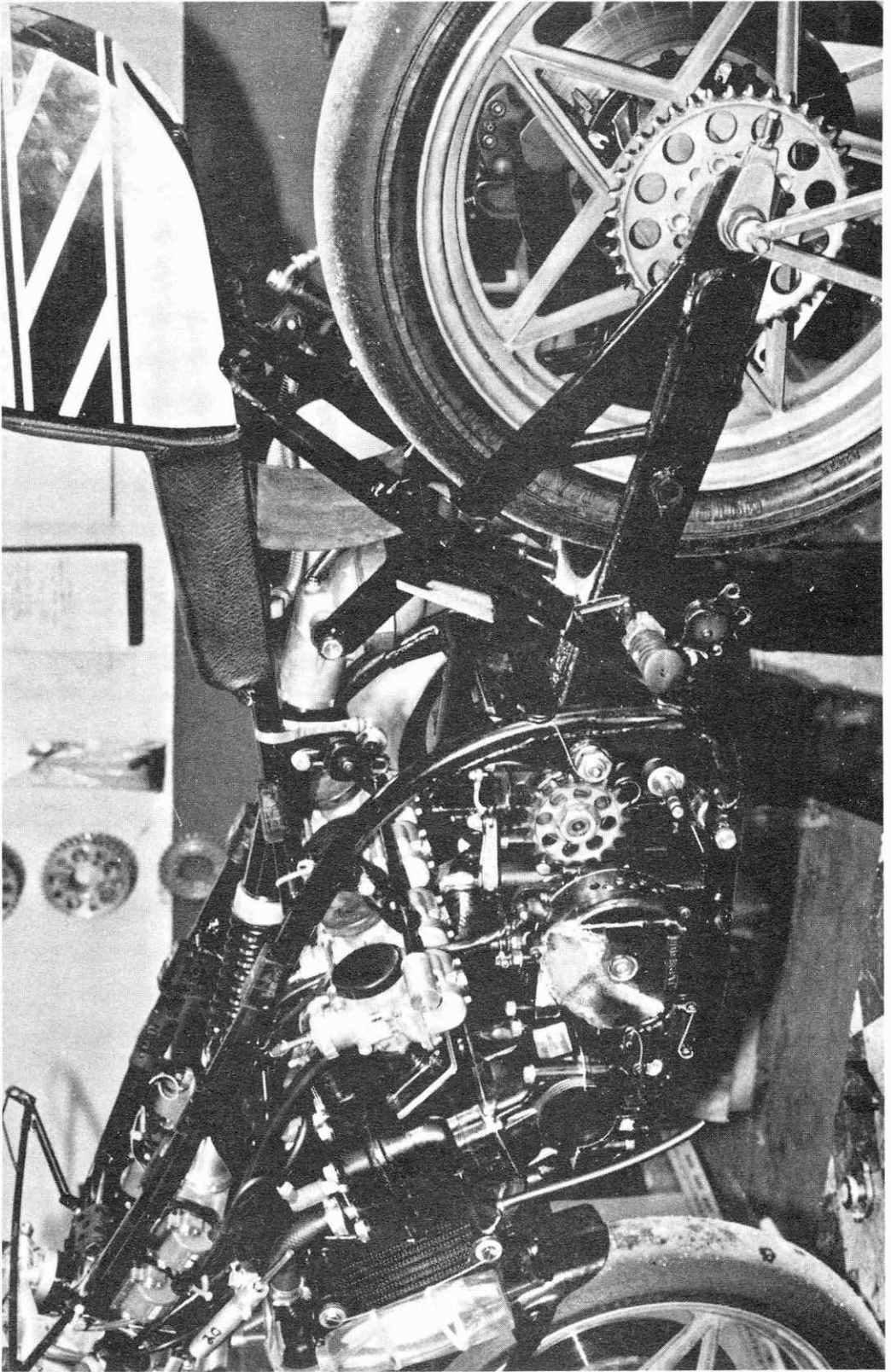
Wir sind in der glücklichen Lage, auf den nächsten Streifen einige für diese Rennformel typische Maschine zu zeigen, und zwar ohne Verkleidung, gewissermassen ein Blick hinter die Kulissen.

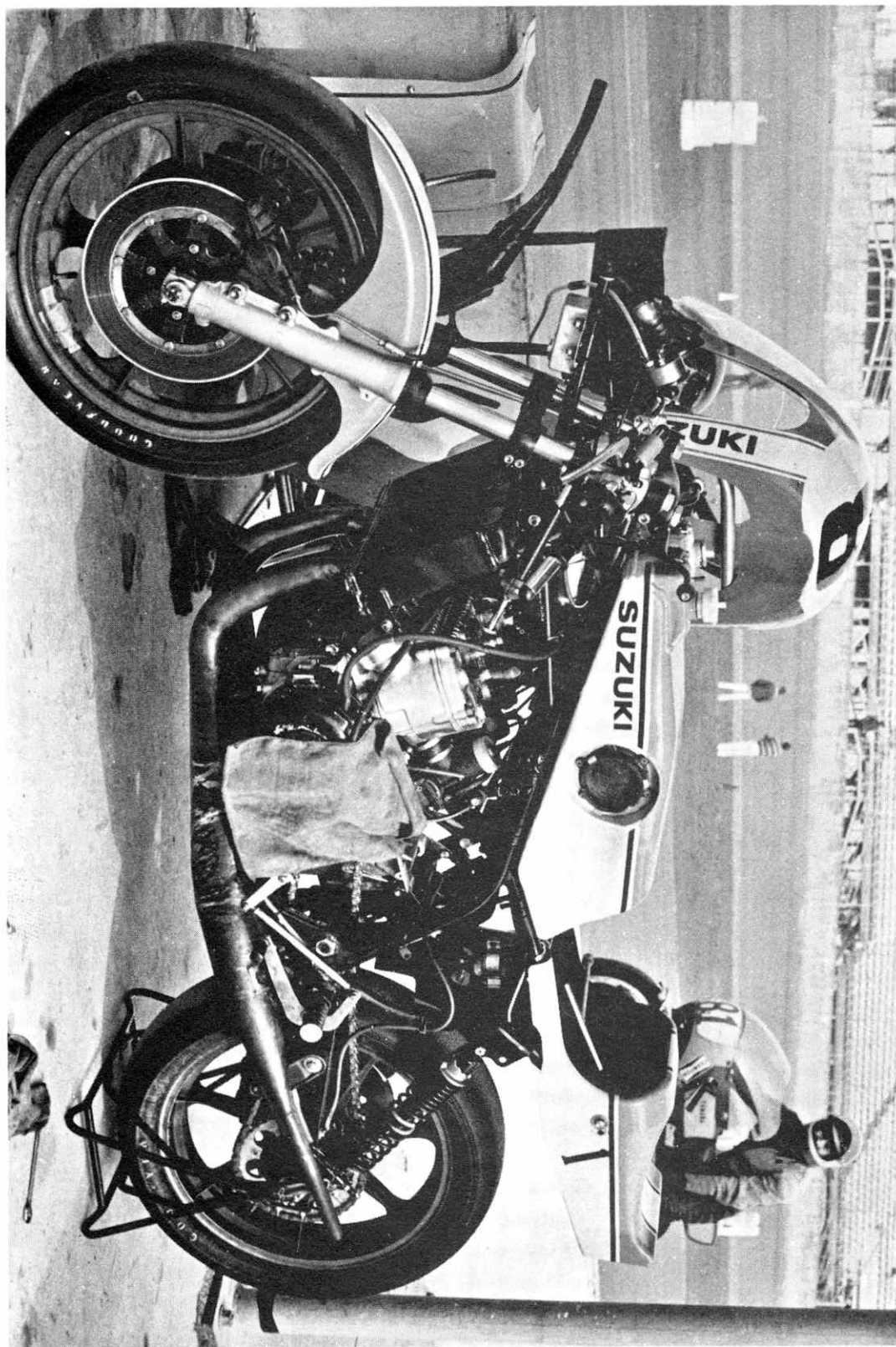
Auf der nächsten Seite der Klassenprimus: YAMAHA, 4-Zylinder in Reihe. Die Plastik-Pulle linke neben dem Kühler ist ein Ausdehnungsgefäß für das geschlossene Kühlsystem; ein gleiches Gefäß ist auf der rechten Seite. Was man hier "Cantilever" Federung nennt, heißt in Amerika "Monoshock". Den riesigen einzelnen (mono) Stoßdämpfer (shockabsorber), es handelt sich um ein Federbein, erkennt man gut oberhalb des Motors.

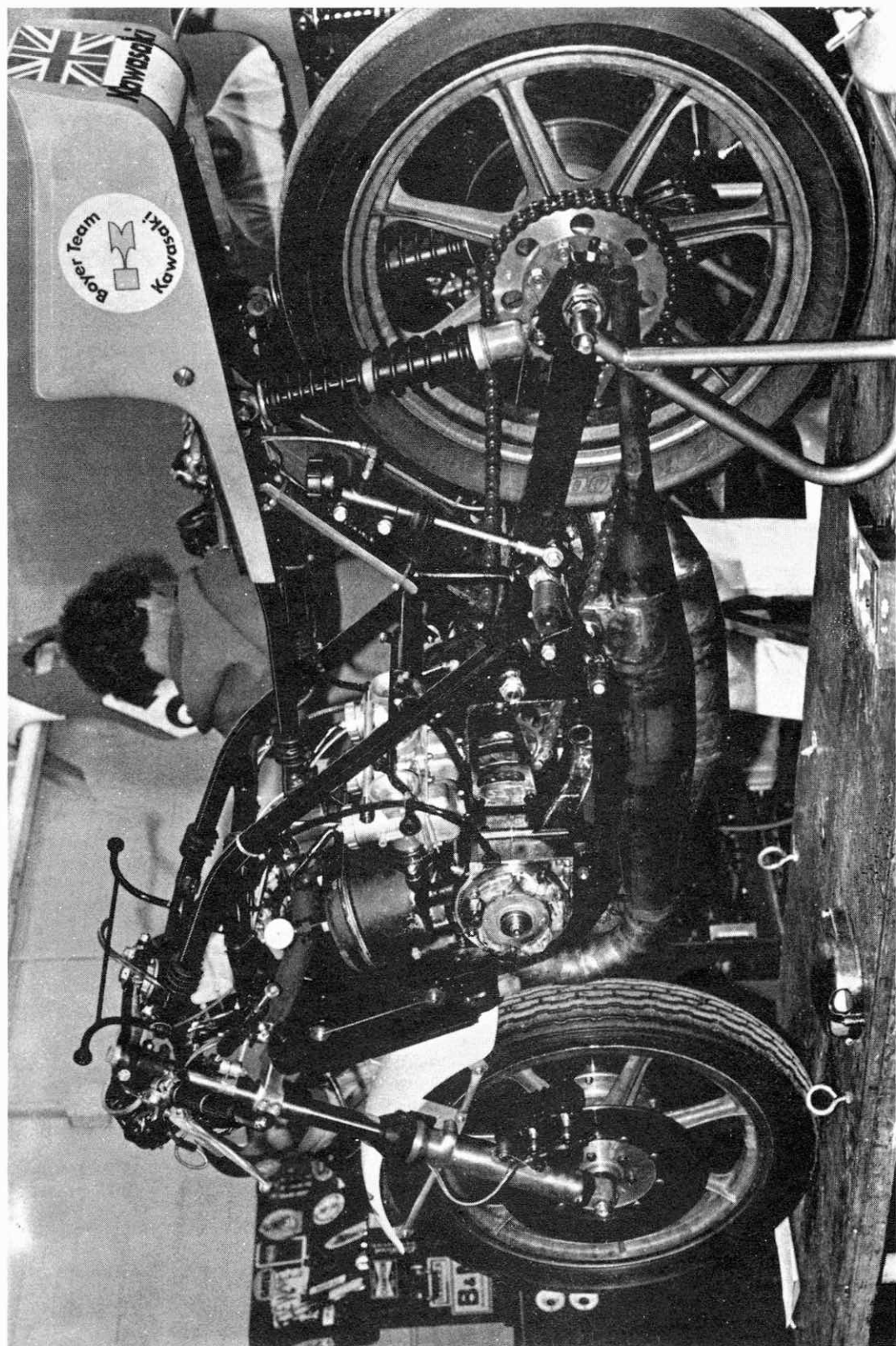
Die gleiche Maschine sehen Sie noch einmal auf dem Rücktitel, diesmal mit Tank und einem Teil der Verkleidung. Interessant ist hier die Führung der Auspuffleitungen der beiden linken Zylinder.

KAVASAKI setzt in der Formel 750 den 3-Zylinder Zweitakter ein. Man beachtet die vielen Rahmen-Querverstrebungen; hinten normale Abfederung und Dämpfung der Schwinge.

SUZUKI, die Dritte im Bunde der fernöstlichen Zweitakter; sehr schräg angestellte Federbeine. In Daytona muß es mit der Schwingen-Geometrie wohl nicht ganz gestimmt haben: ausgerechnet die schnellsten Suzis fielen durch Kettenbrüche aus.







BVDM-Beitragseinzug 1976

Mit dieser BALLHUPE hat fast jedes BVDM-Mitglied eine Zahlkarte zur Begleichung des BVDM-Mitgliederbeitrages zugesandt bekommen. Ausgenommen sind die Mitglieder einiger BVDM-Ortsclubs: Kasseler Motorradfreunde, MFG Köln-Nord und MFR Main Spitze. Hier gilt **letztmalig** für 1976 eine Sonderregelung. Diese Ortsclubs erhielten die Zahlkarten en gros für ihre Mitglieder zugesandt. Hier wird also der Beitrag wie vereinbart vom LV-Kassierer eingezogen und der Bundeskassenanteil bis spätestens zum 1.5.76 an die Bundeskasse überwiesen.

Warum wird der BVDM-Beitrag durch Zahlkarten eingezogen?

Seitdem der Mitgliederbestand des BVDM durch eine EDV-Anlage verwaltet wird, haben wir stets einen genauen Überblick über Mitgliederbestand, Beitragsrückstände usw. Es hat sich gezeigt, daß nach dem erstmaligen Versand von Zahlkarten der Beitragsrückstand entschieden gesenkt wurde. Eine Mahnungsaktion mit Zahlkarten im zweiten Halbjahr 1975 hatte weiteren Erfolg. Dieses war für uns der Beweis, daß sich dieses System bewährt hat. Die Namen und Adressen der zahlungssäumigen Mitglieder, die nach der Mahnung immer noch nicht bezahlt haben, werden in diesem Jahr an unseren Rechtsanwalt weitergeleitet. Wir haben vereinbart, daß für uns keine Mehrkosten entstehen und die zusätzlichen Kosten vom Anwalt als Gebühren einbehalten werden.

Ist die Verteuerung der Zahlkartengebühr von DM 1,— notwendig?

Die Zahlkartengebühr von DM 1,— ist nur zu entrichten, wenn der Betrag an der Post bar eingezahlt wird. Überweisungen von einem privaten Postscheckkonto sind kostenlos. Zum anderen gibt es auch die Möglichkeit der Überweisung von einem Girokonto zum Postscheckkonto (nur geringe Gebühr oder ebenfalls kostenlos). Eines der beiden genannten Konten ist fast bei jedermann vorhanden.

Wann, und unter welchen Bedingungen, kann der Beitrag erlassen bzw. ermäßigt werden?

Für die Mitgliederbeiträge ist der § 8 unserer Satzung maßgebend. Die Neufassung unserer Satzung liegt ja dieser BALLHUPE bei.

a) Beitragsermäßigung

Eine Beitragsermäßigung von 50 % erhalten Ehefrauen, Juniormitglieder und Mitglieder, die zur Ausübung des aktiven Motorsports im Besitz einer gültigen nationalen oder internationalen OMK-Lizenz sind. Die Ehefrauen unserer Mitglieder sind in unserer EDV fest unter der Beitragsart automatisch bis zur Vollendung ihres 18. Lebensjahres geführt. Danach entfällt sofort die Ermäßigung. Die Beitragsreduzierung für Lizenzinhaber kann jedoch nur manuell durchgeführt werden. Als Nachweis benötigen wir hierfür eine Kopie der Lizenz, die dem Schatzmeister vor Beitragseinzug zugesandt werden muß. Die Beitragsrechnung wird dann auf den entsprechen-

den Betrag abgeändert. Sollten die Zahlkarten schon vorher versandt worden sein, so kann der Beitrag selbst auf 50 % geändert werden. Jedoch muß der entsprechende Nachweis gleichzeitig dem Schatzmeister zugesandt werden.

Schüler und Auszubildende bekommen keine Ermäßigung und haben nach der neuen Satzung den **vollen** Beitrag zu zahlen.

b) Beitragsbefreiung

Ehrenmitglieder sind wiederum fest gespeichert und erhalten keine Beitragsrechnung. Mitglieder, die zur Ableistung ihres Grundwehrdienstes (W 15) oder Wehersatzdienstes einberufen werden, sind für die Dauer von einem Jahr von der Beitragszahlung befreit. Es ist jedoch wie bei den Lieznzinhabern unbedingt ein Nachweis zu erbringen.

Ohne entsprechenden Beleg wird der Beitrag als Rückstand oder Anzahlung verbucht und nach dem nächsten EDV-Lauf eine Mahnung für den Restbetrag verschickt.

Wie kam es zu dem späten Versand der Zahlkarten?

Auf der letzten JHV in Gösroth wurde ja, wie mittlerweile bekannt, die BVDM-Satzung teilweise abgeändert und ein teilweise neuer Vorstand gewählt. Diese Fakten mußten dem Amtsgericht zur Vereinsregistereintragung mitgeteilt werden. Bis der neue Vereinsregisterauszug uns zur Verfügung stand, verging wieder einmal weitere Zeit. Für die Eröffnung der neuen Konten, die jetzt reine Vereinskonten sind, war der Vereinsregisterauszug unbedingt nötig. Hinzu kommt ja außerdem, daß der Vorstand des BVDM nicht an einem Ort ansässig ist und somit jede Unterschriftensammlung einige Zeit verstreichen läßt. Deshalb richten wir den Appell an unsere Mitglieder, falls nicht schon geschehen, den Beitrag umgehend auf eines unserer Konten zu überweisen, bzw. einzuzahlen.

Die LV-Kassierer teilen mir bitte **umgehend** ihre Adresse, einschließlich Bankverbindung (möglichst mit Bankleitzahl) mit. Ohne diese Angaben kann keine Beitragsrücküberweisung an die Landesverbände und Ortsclubs durchgeführt werden. Die erste Abschlagszahlung soll voraussichtlich im April erfolgen.

Sämtliche weiteren Beitragsprobleme sind ausschließlich mit dem BVDM-Schatzmeister abzuklären. Von ihm aus und nach seinen Unterlagen wird der Beitragseinzug gesteuert.

Günter Wuttke

Unsere Vereinskonten:

BUNDESVERBAND DER
MOTORRADFAHRER e.V.

Postscheckamt Hannover

Sparkasse Bielefeld

Konto

Konto

BLZ

BLZ

Anschrift des BVDM-Schatzmeisters:

Günter Wuttke, Dornbergstraße 225, 4800 Bielefeld 1.

Das Versicherungs-„Wunder“

Mit einem dezenten Knall ist Mitte März ein Unternehmen geplatzt, welches — erst im Februar gestartet — den Motorradfahrern ungewöhnlich günstige Haftpflicht-Tarife anbot. Unter der Bezeichnung „Zweirad-Versicherungs-Dienst GmbH & Co KG“ hatte der in Branchenkreisen und bei manchen Motorradfahrern bekannte ehemalige Versicherungsagent, Hans Ehlert, aus Lorch/Württemberg, eine Firma gegründet, die sich mit der **Vermittlung** von Versicherungsverträgen befassen wollte. Das war gar nicht schlecht eingefädelt, denn Herr Ehlert hatte

1. die Versicherung mit den derzeit niedrigsten Motorrad-Haftpflicht-Tarifen ausfindig gemacht. Das ist der Itzehoeer-Versicherungsverein.
2. sich der Unterstützung der deutschen Zweirad-Industrie in Gestalt des VFM (Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie) versichert. Die Hersteller sind natürlich im Interesse eines weiteren ungestörten Absatzes an günstigen Versicherungstarifen interessiert.
3. beabsichtigt, die Motorradhändler als Zubringer von Versicherungsanträgen einzuspannen. Die Händler sind nämlich auch froh, wenn sie ihren Kunden die Ausgaben für eine neue Maschine mit einer preiswerten Versicherung etwas schmackhafter machen können.

Herr Ehlert vergaß natürlich auch nicht mit dem Argument zu werben, daß die günstigen Tarife vor allem dem Verzicht der Itzehoeer auf ein provisionsverschlingendes Agentur-Netz zu verdanken seien. Die bereits bestehenden Agenturen dieser Gesellschaft störten ihn dabei nicht. In Wirklichkeit waren die billigen Tarife auf einen sehr günstigen Schadenverlauf innerhalb der Stammkundschaft des Itzehoeer Versicherungsvereins zurückzuführen. Bis Mitte 1975 beschränkte sich die Tätigkeit der Itzehoeer als „Landwirtschaftlicher Haftpflichtversicherungsverein auf Gegenseitigkeit“ auf das Bundesland Schleswig-Holstein. Die Versicherungsnehmer kamen — wie der Name sagt — hauptsächlich aus Kreisen der Landwirtschaft. Erst seit dem 1.7.1975 durften die Itzehoeer ihre Tätigkeit auf das übrige Bundesgebiet ausdehnen. Man hatte aber keineswegs die Absicht, das Geschäft mit der **Motorrad-Haftpflicht** aufgrund der billigen Tarife im großen Stil auszuweiten. Natürlich hatte Herr Ehlert in Itzehoe verhandelt. Nach der Aussage eines leitenden Herrn des Versicherungsvereins war aber dabei keine Rede von einer bundes-

weiten Werbekampagne, wie sie praktisch mit dem Artikel in Heft 4/75 der Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ mit dem Titel „Neuer Versicherungs-Dienst“, eingeleitet wurde. Der Verfasser des besagten Artikels war übrigens niemand anderer als Herr Ehlert selbst, unter dem Pseudonym „H.v. Belgard“

Von dem dann einsetzenden Wirbel war man in Itzehoe sehr unglücklich. Man befürchtete wohl — nicht zu Unrecht, wie sich bald zeigen sollte — daß das irgendwie schief gehen würde. Es meldeten sich zuerst die eigenen Agenturen, die ihre Zweirad-Kundschaft zu den Motorrad-Händlern abwandern sahen. Von der Konkurrenz, d.h. den andern im Motorrad-Haftpflicht-Geschäft etablierten Versicherungen, wurde das Auftauchen der Zweirad-Versicherungs-Dienst GmbH mit Mißfallen beobachtet. Das Bundesverfassungsamt für das Versicherungswesen in Berlin wurde auf die Geschichte aufmerksam gemacht. Die Berliner reagierten prompt und untersagten dem Itzehoeer Versicherungsverein jede Werbung — insbesondere für die billige Kfz-Haftpflicht — außerhalb ihres Stammlandes Schleswig-Holstein.

Damit wurde Herrn Ehlert der Teppich unter den Füßen weggezogen. Betroffen davon sind aber auch die übrigen Agenturen der Itzehoeer, die mit dem Versicherungsdienst gar nichts zu tun haben wollten. Und das ist für uns Motorradfahrer das Schlimme an dieser Tragikomödie. Man wird jetzt behaupten daß die großen Versicherungs-Löwen den kleinen Itzehoeer Versicherungsverein aus schierem Futterneid in sein holsteinisches Mauselloch zurückgescheucht hätten. Das wäre aber höchstens die halbe Wahrheit. Die andere Hälfte ist begründet in der Person des cleveren Herrn Ehlert und in der Art, wie er versucht hat, seinen Vermittlungsdienst aufzuziehen.

Aufgrund der Übereinkunft, deren Begründung hier nicht erörtert werden soll, die Herr Ehlert mit einer früher von ihm vertretenen Versicherungsgesellschaft getroffen hatte, sollte er für eine bestimmte Zeit nicht als selbständiger Versicherungsagent tätig sein. Diese Frist soll zwar abgelaufen sein, aber der Trick, in der von ihm errichteten Zweirad-Versicherungs-Dienst GmbH & Co KG maßgeblich tätig zu sein — als „Geschäftsführer“ kann notfalls ein Strohmann fungieren — hat verständlicherweise seine früheren Geschäftspartner schwer verärgert.

Dann der Zeitpunkt, Spätestens am 1.1.1977 treten neue Tarife auf der Basis von PS-Klassen in Kraft. Zwar wurde behauptet, daß auch dann die vom Zweirad-Versicherungs-Dienst vermittelten Tarife ca. 20% unter denen der übrigen Versicherungsunternehmen liegen würden. Aber beschwören kann das niemand. So drängt sich der Verdacht auf, daß möglichst schnell eine möglichst große Zahl von Verträgen bei der Zweirad-Versicherungs-Dienst GmbH gesammelt werden sollten, um deren Geschäftsführer später mit der aus

höheren Prämien resultierenden höheren Provision ein auskömmliches Dasein zu sichern. Denn es will uns doch wohl niemand glauben machen, daß Herr Ehlert seine Vermittlertätigkeit so ganz nebenher, aus purer Menschenfreundlichkeit, erledigt hätte.

Es ist wirklich schade, daß eine im Grunde gute Sache, nämlich Motorrad-Haftpflicht zu niedrigen Tarifen, mit den falschen Mitteln zum falschen Zeitpunkt nicht zum Tragen gekommen ist.

W. Reuter

Elefantentreffen 1976 — Plus und Minus

„Es ist ganz prima gelaufen“, hieß es allenthalben, als die vier tollen Tage am Ring vorüber waren. Und das war nicht nur ein Ausdruck der Erleichterung, etwa so: „Wir sind noch einmal davon gekommen“. Wenn man nun, nach einigem Abstand, Bilanz zieht, dann fällt diese im Ganzen positiv aus, besser sogar, wie es auch Optimisten zu hoffen wagten. Es bleibt aber auch einiges auf der Minus-Seite stehen — fast ausschließlich Dinge, die verbessert werden können und bei nur wenig mehr Aufwand auch in den Griff zu kriegen sind. Der dunkelste Punkt ist nach wie vor der Hang mancher Besucher, sich einmal richtig volllaufen zu lassen, eine Erscheinung, die dem Ansehen der Motorradfahrer noch abträglicher ist, als riskante Überholmanöver bei dösenden Sonntagsfahrer-Autoschlangen.

Da helfen keine Appelle an die Vernunft, auch läßt sich der Ring während der Elefanten-Tage nicht trockenlegen. Andererseits sollte man aber labilen Typen nicht noch entgegenkommen, indem — wie im großen Restaurationszelt — Schnaps und Rotwein gleich flaschenweise verkauft wurden, auch wenn es „nur“ 32 %iger Korn ist! Wie wäre es, wenn die Nürburgring GmbH im nächsten Jahr mal gar keinen Schnaps anbieten würde? Natürlich decken dann manche ihren Bedarf in den Supermärkten von Quiddelbach und Adenau, aber das geschieht jetzt ja auch. Im Unterschied zum Zelt machen die Läden aber am Samstagmittag Feierabend und Nachschub gibt es dann nicht mehr.

Sonst aber hat sich das Zelt bewährt. Es bot rund dreimal so viel Leuten Platz als das Tribünenrestaurant und es war — entgegen anfänglicher Bedenken — gut unter Kontrolle zu halten. An dieser Stelle muß die Ordner-Truppe der „Ghost-Rider“ mit einem ganz dicken Lob erwähnt werden! Etwa 40 Mann waren im Zelt ab Samstagabend die ganze Nacht durch im Einsatz; entstehender Zündstoff wurde sofort unschädlich gemacht. Als sehr hilfreich erwies sich die im Zelt installierte Übertragungsanlage, über die bei Bedarf auch Durchsagen gemacht werden konnten.

Das kleine Zelt, für durchgehende Filmvorführungen gedacht, konnte seinen Zweck nur teilweise erfüllen. Man hatte nicht überlegt, daß es für die Filme vor Einbruch der Dunkelheit zu hell war. Wir werden uns im nächsten Jahr um Geräte bemühen müssen, mit denen Filme auch bei Tageslicht gezeigt werden können.

Ein weiterer Minuspunkt waren die angekündigten Trial-Wettbewerbe. Das lag aber an dem zur Verfügung stehenden Maschinen-Material. Man wollte in diesem Jahr nur auf deutschen Fabrikaten „trialen“. Das ging prompt in die Hose. Wir sind sicher, bei den Importeuren japanischer Marken mehr Verständnis zu finden und werden uns im nächsten Jahr wohl wieder an diese wenden.

Bedingt durch den Standplatz des Restaurationszeltes, verlagerte sich der Hauptbetrieb von der Startgeraden mehr auf den Zeltplatz. Erst am Samstagnachmittag füllte sich auch die lange Gerade vor der Haupttribüne mit Motorrädern aller Klassen und Marken. Derweil stand eine riesige Schlange in Vierer- und Fünferreihen vor der BVD-Box im Fahrerlager, um Plaketten zu kaufen. Da wir nicht mir mehr Besuchern als im Vorjahr gerechnet hatten, waren die Plaketten schon am Samstagnachmittag ausverkauft. Hier werden wir im kommenden Jahr großzügiger disponieren müssen!

Dagegen ging der Holzverkauf im Industriebereich nur schleppend. Das Angebot war reichlich, wildes Holz wäre auf jeden Fall unnötig gewesen. Trotzdem wurden einige Fälle von Waldfrevel gemeldet, aber in weit geringerem Umfang, als in den früheren Jahren! Zum Teil war die Ursache für Holzdiebstähle das wilde Zelten an verschiedenen Stellen. Die offiziellen Campingmöglichkeiten reichten leider nicht aus — eine Tatsache, die vorher schlecht abzuschätzen war. Auch hier müssen wir beim nächsten Mal von vornherein weiteres Gelände vorsehen.

Der Absperrdienst funktionierte – mit einigen Einschränkungen: an der Haupteinfahrt muß während der Hauptstoßzeit – das war in diesem Jahr der Freitagnachmittag und fast der gesamte Samstag – ein weiterer Mann stationiert werden. Ein Angestellter der Nürburgring GmbH und ein Mann von uns sind dann zu wenig.

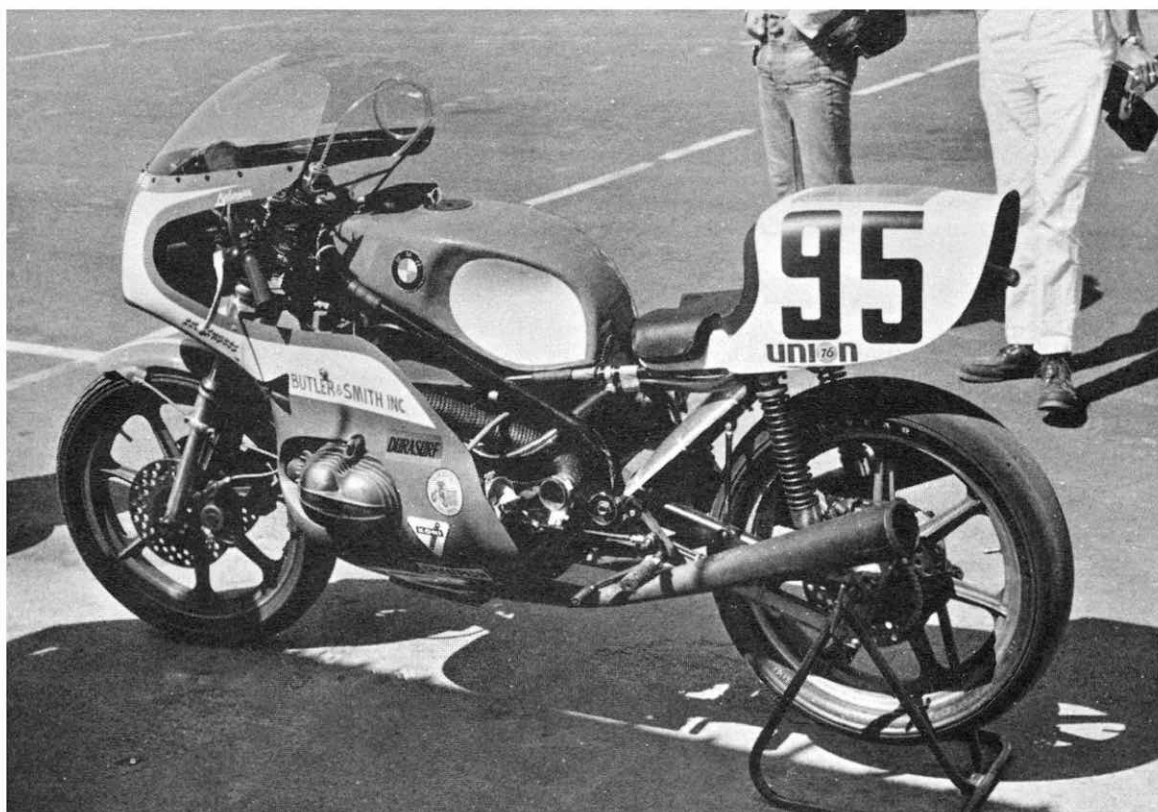
Die Polizei, die im Vorjahr eine ziemlich erbärmliche Rolle gespielt hatte, war in diesem Jahr echt auf Zack. Das ist zum größten Teil ein Verdienst des Einsatzleiters, Herrn Legrand, der zweithöchste Polizeioffizier im Regierungsbezirk Koblenz. Von Leuten dieser Qualität müßte es mehr an führenden Stellen der deutschen Polizei geben. Wir sind sicher, daß es dem Ansehen der Ordnungshüter sehr gut tun würde!

Die unermüdlich tätigen Malteser lobend hervorzustellen, hieße Eulen nach Athen tragen. Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, daß deren Arzt,

Herr Dr. Zobel aus Herten, auf seiner Münch zum Ring geritten kam. Seinen Wagen mit Medikamenten und Instrumenten ließ er nachkommen. Pflichtbewußte Ordner stoppten prompt den Mercedes an der Einfahrt, erst ein herbeigerufener Sani konnte dann die Sache klären.

Fahrerlager, wie gehabt. Plus: der Malwettbewerb von Kawasaki! Minus: der Stand mit dem Christbaumschmuck gegenüber dem Waschraum. Wetten, daß der im nächsten Jahr nicht mehr dabei ist?

Der Verlauf des diesjährigen Treffens hat den Verantwortlichen wieder Auftrieb gegeben. Der Mut, sich dieser Riesenveranstaltung zu stellen, hat ihnen auch früher nicht gefehlt. W.R.



Den vom Kalifornien-Importeur getunten BMW's gelang in diesem Jahr in Daytona der große Durchbruch in der "Serienmaschinen"-Klasse. Die hier gezeigte Ausführung stammt allerdings noch von 1975.

Eine Eifelfahrt ohne Nürburgring

Die MFG Köln-Nord hatten zu einem Eisbärtreffen am 10./11.1.1976 nach „Machtemes Mühle“ eingeladen. Die Ausschreibung sah vor, daß nach der Deutschlandkarte 1:1000 000 Orte angefahren werden mußten, deren Namen als Anfangsbuchstaben das Wort „EISBAERTREFFEN“ ergaben. Der Teilnehmer mit den wenigsten Luftkilometern und der besten Zeit in der Sonderprüfung war Sieger. Eine für die veranstaltungsmüde Winterzeit lohnende und interessante Sache. Also wurde die Fahrt geplant und vorbereitet. Als günstig erwies sich eine Strecke in der Kasseler Gegend. Wir hatten 214 Luftkilometer bei 14 Orten und dachten, daß es reicht. Bei schlechtem Wetter ging es los. Aber was soll's. Das Ziel stand ja fest und die KS rollte. 16.00 Uhr war Nennschluß in Machtemes Mühle. Eine Minute vorher waren wir da. Mit dem letzten Tropfen Sprit rollten wir ins Ziel. Die Sonderprüfung mußte noch erledigt werden, und dann begann das Warten. Aber es war kein langweiliges Warten. Nachdem das Zelt aufgebaut war, rollte in dem großen Aufenthaltsraum der alten Mühle ein Unterhaltungsprogramm ab. Es wurden Filme aus der Stummfilmzeit gezeigt. Ein richtiges Angebot zum Lachen, zum Entspannen und zum Aufwärmen. Für das leibliche Wohl war auch bestens gesorgt, Erbsensuppe, Berliner Ballen, Glühwein, Würstchen, Freibier und Freischnaps. Die Siegerehrung brachte es dann an den Tag. Sieger in der Gesamtwertung war Hans Schäfer vom UTMC auf einer BMW R 25/3 mit 208 Punkten. Wir hatten wohl die schlechteren Augen gehabt mit unseren 214 km plus 5 Punkte aus der Sonderwertung und belegten damit den zweiten Platz. Dritter war Uwe Herbert vom Fahrclub Bielefeld mit einer Honda 750 ccm mit 221,5 Punkten. Er war Bester in der Sonderprüfung. Alle Teilnehmer bekamen einen Eisbären aus Marzipan, und die besser platzierten erhielten auch Pokale.

Alles in allem war es eine runde Sache. Gegen 1.30 Uhr war auch das Freibier alle, so daß man beruhigt schlafen konnte. Keiner der Teilnehmer war aus dem bekannten Rahmen gefallen. Alle haben sicher viel Spaß gehabt. Am Sonntag sollte noch eine Orientierungs-Wanderung stattfinden. Aber unter dem Vorwand, wir müßten noch Freunde in der Eifel besuchen, machten wir uns zeitig aus dem recht nassen „Staub“.

Zu erwähnen ist noch, daß das erhoffte Winterwetter ausblieb, aber das war die einzige Panne, die den Veranstaltern unterlaufen war.

Unsere Reise ging dann entlang der luxemburgischen Grenze durch den Naturpark Südeifel in Richtung Trier und weiter nach Wittlich und dann bis Kaiseresch. Hier hatten wir die Hoffnung auf Sonne aufgegeben. Nach einer ausgiebigen Aufwärmepause ließen wir den Nürburgring links liegen und fuhren Richtung Mayen. Den Regen waren wir nun endgültig leid und schlugen uns schnell durch zur Autobahn, und ab ging die Post nach Rheinen. Die KS hatte einmal wieder eine Wasserschlacht gewonnen.

Im nächsten Jahr fahren wir sicher wieder hin.

Manfred Paehr

Lothar Reinehr

Termine aus England

Dem Cluborgan unserer englischen Motorradfreunde „Outlook“ entnehmen wir nachstehend aufgeführte Termine. Les Davenport, von seinem Club speziell damit beauftragt, die Kontakte zum Kontinent zu pflegen, würde sich freuen, wenn möglichst viele unserer Clubmitglieder an diesen Veranstaltungen teilnehmen würden. Hier haben Besucher die Gelegenheit, nicht nur das Land, sondern auch die Leute kennenzulernen und manchmal Freundschaften für das ganze Leben zu schließen.

Interessant ist noch, daß bei der Angabe der Termine in „Outlook“ ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß diese nicht in Fachzeitschriften veröffentlicht werden dürfen. Man will also nicht jeden dort haben, man will sich auf die Teilnahme von Mitgliedern und Mitgliedern befreundeter Clubs beschränken. Das gilt auch für Mitglieder des BVDM. Radaubröder, Gammle-Hippie-Rocker-Typen, durch die nicht nur die Atmosphäre eines zünftigen Motorradfahrer-Treffens empfindlich gestört wird, sondern auch das Ansehen der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit untergraben wird, sind dort wie hier unerwünscht.

Nachfolgend nun die Termine:

16./17./18./19. April:

„OSTER-ZELTTREFFEN“ in HIGH-OFFLEY auf der Peggs-Farm.

Den Platz findet man von NEW PORT in Richtung ECCLESHALL fahrend (A 519). In HIGH-OFFLEY gleich hinter der Kirche links abbiegen. Dann weiter bis zum Kanal. Der Zeltplatz befindet sich auf der rechten Seite der Straße gegenüber dem Gasthaus „Anchor-Inn“.

29./30./31. Mai 1976:

„ZELT-TREFFEN“ in ANGMINGE-VILLAGE, SUSSEX

Auskunft erteilt:

P. Clarke Kenton
2. Station Road
EAST-PRESTON
Sussex

11./12./13. Juni 1976:

„ZELT-WOCHENENDE“ des CRAWLEY SIDE-CAR CLUB

Ort: CHESWORTH-FARM in HORSHAM

Nähere Auskunft erteilt:

Les Davenport
6 The Street
SHORNE
Kent/England

25./26./27. Juni 1976:

„WELLAMD VALLEY RALLY“ — Zeltplatz WOLVEY VILLA FARM — in WOLVEY, WARWICKSHIRE

Auskunft erteilt

Organisation Comitee
Wellend-Rally
15, Clarndon Road
HINCKLEY, Leicestershire
E.M.S.

2. Sauerland-Gespann-Winterfahrt am 21.1.1976

Die 2. Sauerland-Gespann-Winterfahrt machte ihrem Namen alle Ehre: 24 Motorräder mit Seitenwagen hatten sich bei Temperaturen um -6°C in den verschneiten nördlichen Ausläufern des Sauerlandes eingefunden, um an dieser Orientierungsfahrt teilzunehmen. Treffpunkt war ein Jugendferienheim, und die Veranstaltung begann mit dem gemeinsamen Mittagessen. Eine Stunde vor dem Start erhielten die Teilnehmer Fotokopien von der topografischen Karte 1:50.000, in die sehr akkurat die Fahrtroute und die Zeitkontrollen eingezeichnet waren. Dann ging es im Zwei-Minuten-Abstand über die verschneiten Kreisstraßen in die reichlich vorhandene schöne Landschaft. Die Durchfahrt- und Zeitkontrollen sollten gefunden und die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit eingehalten werden. Die geschickte Streckenwahl und die Schnee- und Eisglätte machten beides nicht leicht, und die früh einsetzende Dämmerung tat das Ihrige. Unterwegs gab es zur moralischen Aufrüstung heißen Tee – auf Wunsch auch mit Rum.

Zum Abendessen saßen wir wieder alle unverseht beisammen und sprachen über die Ergebnisse des Tages. Bis die Siegerehrung stattfinden

konnte, sahen wir eine Magnetband-Bildaufzeichnung dieser Veranstaltung und je einen Farbfilm von den Sechstagesfahrten 1975 und 1956. Bei letzterer wurden die „grünen Elefanten“ wieder lebendig und der Veranstalter wischte sich verstohlen eine Träne der Rührung aus dem Auge. Dann hing plötzlich die Ergebnisliste an der Wand, und die Überraschung war groß: Nur 12 Teilnehmer beendeten die Fahrt in Wertung (die Punktzahl stieg vom Sieger bis zum 12. Platz um das Hundertfache), 8 Teilnehmer waren aus der Wertung und vier sind ausgefallen. Unter kräftigem Beifall wurde den Plazierten die Trophäen überreicht. Als dann mitten in der Nacht der Keller geleert war, ging es in die Kojen. Nach dem gemeinsamen Frühstück am nächsten Morgen stahlte so mancher Sportler durch Anschieben seines Gespanns seinen Körper, bevor er die Heimfahrt mit Motorkraft antreten konnte. Dieses war die erste Orientierungsfahrt, an der ich in unserem Landesverband Sauerland teilgenommen habe. Sie hat mir Spaß gemacht, weil sie mit Sorgfalt und Erfahrung organisiert wurde. Ho

Der LV Sauerland möchte sich noch einmal für die Teilnahme an der 2. Sauerland-Gespann-Winterfahrt am 31. Januar 1976 bedanken.

Und nun die Ergebnisse:

1. G. Hintzke/M. Paehr	Schwerte/Unna	KS 601	4,4 Punkte
2. M. Brede/ B. Brede	Witten	MG V7	17,2 Punkte
3. R. Lachmann/W. Sprave	Erlangen	KS 601	38,4 Punkte
4. E. Peikert/D. Peikert	Wuppertal	MZ	55,9 Punkte
5. D. Linke/W. Lukas	Werl	Ural	79,6 Punkte
6. A. Kanert/U. Butz	Duisburg	BMW	96,9 Punkte
7. H. Johannknecht/R. Ehrenberg	Letmathe	BMW	115,0 Punkte
8. H. Schulte/M. Schulte	Wer	MZ	119,7 Punkte
9. H. Orlowski/Chr. Orlowski	Remscheid	MG v7	152,6 Punkte
10. H. Weiland/ ?	Gladbeck	BMW	223,9 Punkte
11. W. Höfer/R. Rosche	Duisburg	BMW	307,4 Punkte
12. A. Bley/K.J. Bley	Düsseldorf	MG V 7	428,0 Punkte
J. Schmidt/F. Lohr	Weilmünster	BMW	aus d. Wertung
M. Wieczorek/Sperka	Iserlohn	MZ	aus d. Wertung
R. Barde/H. Keilnweit	Gladbeck	BMW	aus d. Wertung
R. Lamberty/R. Mudas	Oberlahr	KS 601	aus d. Wertung
U. Lohrengel/I. Linke	Werl	Suzuki	aus d. Wertung
D. Bröcker/Chr. Bröcker	Düsseldorf	BMW	aus d. Wertung
W. Seewald/D. Ebner	Düsseldorf	BMW	aus d. Wertung
H. Wagner/Paykowski	Siegen	BMW	aus d. Wertung
K. Geier/Wasmuth	Hohenlimburg	BMW	ausgefallen
H. Suhr/H. Hanst	Schwerte	BMW	ausgefallen
H. Hockelmann/P. Suhrmann	Arnsberg 1	Ural	ausgefallen
Th. Albert/Weber	St. Augustin	Triumpf	ausgefallen

3. ng-Trial Kassel

Am Sonntag, den 14. März 1976, veranstalteten die Kasseler Motorradfreunde im BVDM e.V. ihr 3. ng-Trial. Das Trial wurde zum zweiten Mal auf dem Truppenübungsplatz der Bundeswehr in Ehlen ausgetragen.

Nachdem es im Vorjahr beim 2. Trial hier gewaltig geregnet hatte, wollte uns dieses Jahr das Wetter versöhnen. Die Veranstaltung fand unter optimalen Wetterverhältnissen statt und dadurch bedingt hatten wir viele Zuschauer.

Das Trial war eine Mischung aus Wald- und Klein-Schottland-Sektionen. Die meisten Sektionen waren von ihrem Schwierigkeitsgrad gelungen.

Leider war eine Sektion dabei, die von uns als Veranstalter kaum in den Griff zu kriegen war. Als wir am Vortag die Sektion absteckten, schien uns diese Sektion die leichteste zu sein. Doch während der Veranstaltung taute die oberste Schicht des gefrorenen Bodens auf, und danach konnte die Steilausfahrt aus der Sektion nur noch von wenigen Fahrern gemeistert werden. Auch mehrmaliges Umstecken brachte nur bedingt Abhilfe.

Wir hoffen, daß die Veranstaltung allen Fahrern viel Spaß machte.

gez. Klaus Simon
2. Vorsitzender und
Sportwart der
Kasseler Motorradfreunde
im BVDM e.V.

Ergebnisse des 3. ng-Trial Kassel

Klasse: Experten auf Spezialmaschinen

	Maschine	Punkte
1. H.W. Eckhardt, Wetzlar	Mon.	14
2. R. Stiller, Bielefeld	Ossa	30
3. M. Hannß, Marburg	Ossa	34
4. Siegfried Schülbe, Kammerbach	Mon	41
5. W. Dieckmann, Fröndenberg	Mon	49
6. A. Gärtner, Wetzlar	Mon	50
7. W. Schülbe, Kammerbach	Mon	60
8. M. Schwartzen, Bielefeld	Mon	66
9. W. Zahn, Kassel	Wa-Sachs	66
10. F. Willenberg, Bielefeld	Mon	73
11. P. Ubbenjans, Kassel	Suz	75
12. H. Nöll, Schwalmstadt	Jam	81
13. M. Spörhase, Göttingen	Mon	82
14. H. Schwenger, Northeim	Mon	82
15. K.H. Harbusch, Großalmerode	Mon	84
16. J. Goebel, Bielefeld	Bul	86
17. W. Scheibe, Landau	Mon	102

Klasse: Anfänger auf Spezialmaschinen

1. H. Döpp, Waldsolms	Mon	52
2. J. Fett, Marburg	Ossa	56
3. O. Stahlschmidt, Fröndenberg	Mon	58
4. G. Schlieper, Fürstenhagen	Suz	67
5. M. Stahlschmidt, Fröndenberg	Mon	85
6. E. Müller, Mitterode	Mon	90
7. W. Siebert, Neuenbrunslar	Bul	108
8. E. Magdeburg, Spiekershausen	Mon	114

Klasse: 50-ccm-Spezial

1. S. Schaffer, Kammerbach	Mon	27
2. N. Klemm, Bad Sooden-Allendorf	Mon	27
3. J. Reimers, Bad Sooden-Allendorf	Mon	29
4. J. Tannen-Wille, Bad Sooden-Allendorf	Mon	50
5. M. Bippig, Kassel	Mon	63
6. R. Bachmann, Bad Sooden-Allendorf	Mon	90

Klasse: Enduro- und Geländemaschinen

1. M. Tauber, Kassel	Jam	41
2. H. Henning, Kaufungen	Hon	58
3. A. Lahme, Kassel	Jam	73
4. R. Müller-Greif, Kassel	Jam	74
5. A. Mühlhausen, Witzenhausen	Suz	83
6. P. Himmelmann, Bergshausen	Ossa	ausgef.
7. Erh. Leyer, Dreieichenhain	Suz	ausgef.

Der Terminkalender

- 17.—19. April Hengelo/Gelderland: Motorradfahrertreffen und — am 2. Ostertag — Internationales Straßenrennen. Ausschreibung und Auskunft: H. Boer, Beeklaan 13, Wichmond/NL (Ostern)
8. Mai Motorradfahrergemeinschaft Köln-Nord: Geschicklichkeitsturnier zu Gunsten der Aktion „Sorgenkind“ und der Jumbo-Fahrt am Frühlings See. Auskunft: Friedhelm Feld, Neußer Landstr. 19, 5000 Köln 71.
29. Mai 10. Deutsche JUMBO-Fahrt Kassel. Gespannfahrer melden umgehend ihre Teilnahme an Kurt Schirakowski, Hohlesteinstr. 3, 3500 Kassel.
ab 27.5. (Himmelfahrt) wie immer, schon Zelten und gemütliches Beisammensein im Clublokal „Roter Kater“ im Fuldataal.
Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye in Xanten.
- 5.—6. Juni (Pfingsten)
- 17.—20. Juni 3. Enzian-Rallye des LV Sauerland nach Zell am Ziller/Tirol. Ausschreibungen: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2.
- 30.6.—4. Juli „PS“-Alpenrallye nach Zeltweg (Steiermark) mit Besuche beim 5. Lauf zur Gelände-Europa-Meisterschaft. Ausschreibungen anfordern: „PS“ — Die Motorradzeitung, Neckarstraße 132, 7141 Aldingen.

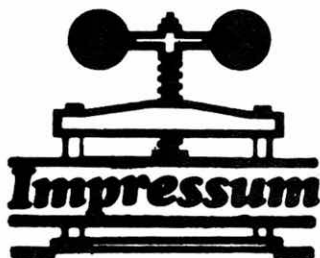
Aus den Landesverbänden

LV Rhein-Ruhr

Der größte BVDM-Landesverband hielt am 20.5. im Schützenhaus zu Xanten die fällige Hauptversammlung ab. Als wichtigster Punkt stand die Neuwahl des Vorstands auf der Tagesordnung.

Als 1. Vorsitzender wurde Heinz Sauerland in seinem Amt bestätigt. 2. Vorsitzender ist Heinz Wassermann; Frau Margot Wittke wurde zur Schatzmeisterin gewählt, nachdem sie dieses Amt schon seit dem Rücktritt von Uli Lipowski kommissarisch verwaltet hatte. Schriftführer ist jetzt Rudolf Hellwig aus Kalkar, der als Lehrer gute Voraussetzungen für diesen wichtigen Posten mitbringen dürfte. Peter Cleff, der wohl kaum noch besonders vorgestellt werden muß, kann seine Betriebsamkeit nun als Sportwart einsetzen. (Das sollte ihn aber nicht daran hindern, zu besonderen Gelegenheiten seine berühmte Steaks und Koteletts zu grillen!)

Der nächste Clubabend des LV RHEIN-Ruhr ist ausnahmsweise am 23. April, dem 4. Freitag im Monat, weil eine Woche vorher Karfreitag ist.



DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e. V. (BVDM) Sitz Mülheim/Ruhr
Redaktion u. Anzeigenverwaltung: 5600 Wuppertal 1, Querstraße 9,
Telefon 02 02 / 42 37 79

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 4330 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42

Willy Reuter, 5600 Wuppertal 1, Querstraße 9

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

HEINRICH RONS DORF

BVDM – Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



HERCULES

HONDA



MOTORRÄDER

Ersatzteile

Bekleidung

Zubehör

Individuelle Beratung

und Verkauf

bekannt

erstklassiger

Werkstatt – Service

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

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

