

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Auf zwei Rädern
durch den
Karneval

Liebe Ballhupenleser !

Aufgrund einer unüberschaubaren Briefeflut, die uns zu dem Bild „Neues von der Redaktion“ erreichte, sehen wir uns an dieser Stelle zu einigen Anmerkungen gezwungen.

Selbstverständlich stimmt es, daß die Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ im Papierkorb liegt. Genauso richtig ist es, daß die Zeitschrift „PS“ sich verschämt unter dem Schuh unseres Redaktionsmitgliedes Lupo versteckt. Daß allerdings die Zeitschrift „Cycle“ im Bierkasten liegt, ist keine Wertung, sondern bezeugte Achtung vor angelsächsischer Tradition.

Völlig falsch hingegen ist, daß die Zeitschrift „Die Ballhupe“ den Redaktionsmitgliedern Lupo und Wuffi als Kopfbedeckung

dient. Es handelt sich hier um ein sogenanntes Ausschußexemplar, das keinem Leser zugemutet werden konnte.

Noch völliger falsch ist der Eindruck, daß auf Redaktionssitzungen getrunken werde. Nachweislich sind alle auf dem Tisch und auf dem Boden stehenden Flaschen leer.

Total richtig ist dafür die Behauptung aller Leserbriefe, daß auf diesem Foto eine begeisterungsfähige, hart arbeitende und ausgesprochen intelligente Gruppe von schönen jungen Männern abgebildet sei. Prost !

red.

Wissenswertes zum BVDM-Beitragsgeschehen

Leider muß ich an dieser Stelle bereits zum wiederholten Male zu diesem trockenen Thema Stellung nehmen. Es ist dennoch von großem Nutzen, wenn sich jeder diesen Bericht durchlesen und für die Zukunft einige Grundregeln beachten würde.

Der BVDM hat 1976 zum ersten Mal eine Beitragswilligkeit seiner Mitglieder erreicht, die nahezu 90 % beträgt. Dieses soll hier auch einmal lobend erwähnt werden. Allerdings waren dazu drei Einziehungsverfahren nötig:

1. BVDM-Beitragsrechnung mit Mitgliedsausweis und Zahlkarte (ca. 62 % aller Zahlungseingänge),
2. BVDM-Beitragsmahnung mit Zahlkarte ohne Mahngebühr (ca. 19 % aller Zahlungseingänge),

3. Mahnungsverfahren durch unseren Rechtsanwalt, erhöht durch eine zusätzliche Mahngebühr von DM 11,61 (ca. 9 % aller Zahlungseingänge).

Schon bald nach dem Versand der Beitragsrechnungen ging der Löwenanteil der Beiträge bei der Bundeskasse ein. Entsprechend umfangreich war auch die Buchungsarbeit während dieser Zeit. Freilich schlichen sich dabei leicht einige Fehler ein, die sich allerdings im Rahmen von ca. 1 - 2 % bewegten. Da die BVDM-Mitglieder durch eine EDV-Anlage verwaltet werden, also keine manuelle Kartei geführt wird, ist es äußerst unwahrscheinlich, daß ein Fehler ohne jeden äußeren Anstoß entdeckt wird. Entsprechend kamen natürlich einige berechtigte Reklamationen nach dem ersten Mahnverfahren. Zum Glück ! Fast alle Fehler konnten im

Sinne der Mitglieder berichtet werden. Ein kleiner Vermerk auf dem Empfängerabschnitt des Überweisungsträgers oder eine noch so kurze Benachrichtigung an mich reicht in der Regel aus, um einen Fehler zu beheben.

Einige Mitglieder ließen es allerdings darauf ankommen und erhielten prompt im 2. Mahnverfahren eine Mahnung durch unseren Rechtsanwalt, die nun auch noch um eine Gebühr von DM 11,61 erhöht war. Jetzt war natürlich das Geschrei groß. Einige hatten ihren Beitrag an ihren Landesverband bzw. Ortsclub bezahlt, andere hatten bereits im Vorjahr beim LV-Vorstand gekündigt, wieder anderen fällt es jetzt erst ein, daß sie aufgrund ihres Wehrdienstes für dieses Jahr vom Beitrag befreit sind. Wir können solche Dinge leider nicht berücksichtigen, bevor wir sie erfahren haben. Daher sollte jedes Mitglied und auch jeder LV-Vorstand für die Zukunft folgendes generell beachten:

1. Die Beiträge sind grundsätzlich an die Bundeskasse zu zahlen. Bei Nichtbenutzung der vorgedruckten Überweisungsträger die Mitgliedsnummer nicht vergessen!
2. Beitragsprobleme jeder Art sind grundsätzlich mit dem Bundesschatzmeister abzuklären. Bei Buchungsfehlern im Beitragsgeschehen gleich nach der ersten Mahnung reklamieren, nicht erst das rechtsanwaltliche Mahnverfahren abwarten.

3. Kündigungen sowie Adressenänderungen und ähnliches sind grundsätzlich der BVDM-Geschäftsstelle oder dem Bundesschatzmeister mitzuteilen.

4. Neumitglieder sollten ihre Aufnahmegebühr sowie ihren ersten Beitrag erst nach Aufforderung zahlen.

Wenn diese vier Punkte beachtet werden, tauchen die meisten Probleme gar nicht erst auf und gemachte Fehler können umgehend berichtigt werden.

Eins möchte ich an dieser Stelle einmal zu denken geben. Ich bin genau wie alle anderen Kollegen vom Vorstand nur ehrenamtlich tätig und muß meine Brötchen woanders verdienen. Wir möchten einen kleinen Teil unserer Freizeit auch wieder einmal ungezwungen zum Motorradfahren verwenden.

G. Wuttke
BVDM-Schatzmeister

Noch einmal Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle, Horst Orlowski,
Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11

BVDM-Schatzmeister, Günter Wuttke,
Dornberger Str. 225, 4800 Bielefeld 1

Oh heiliger Bürokratius !

Mit meinem Umzug vom Ennepe-Ruhr-Kreis in den Landkreis Trier meldete ich als pflichtestreuer Staatsbürger Auto nebst Motorrad um.

- Anmeldung beim Finanzamt Trier zur Kfz-Steuer; wie gehabt, Einzug der Steuer per Lastschriftverfahren.
Geschehen am 19. Juli 1976

- Steuerbescheid vom 29. Juli 1976 – keine Reaktion meinerseits – die haben ja die Einzugsermächtigung.
- Mahnung am 02. September 76 – „Sie werden gebeten, die rückständige Kfz-Steuer . . . zur Vermeidung von Zwangsmaßnahmen binnen einer Woche zu zahlen. Bei Nichtbeachtung der Mahnung wird ggf. die Zwangsabmeldung“.

- Antwortschreiben meinerseits am 07. Sept. 76 an das Finanzamt (Finanzkasse) " bei der Anmeldung meiner Fahrzeuge ermächtigte ich das Finanzamt, meine Kfz-Steuer per Lastschrift , mit dem Steuerbescheid vom 29. Juli bestätigte ich Ihnen erneut per mitgereichtem Vordruck diese Einzugsart. Mit Finanzamt Schwelm diesbezüglich keine Schwierigkeiten gehabt. Ermächtigte Finanzamt Trier nochmals ausdrücklich "
 - Antwortschreiben Finanzamt (Finanzkasse) Trier, EDV-Stelle, vom 10. Sept. 76 " teile ich Ihnen mit, daß es nicht möglich ist, Einzahlungen per Lastschrift zu tätigen, ... bitten Sie daher, die angemahnten Beträge umgehend
 - Zahle schleunigst per Banküberweisung.
 - Rundschreiben des Finanzamtes Trier vom 14.10.76 (vier Wochen später) "Sehr geehrter Fahrzeughalter ! Das Finanzamt bietet Ihnen hiermit eine besondere Annehmlichkeit:

das Einzugsermächtigungsverfahren
für die

Dieses Verfahren bringt für Sie und uns eine rationelle Arbeitsweise. Falls Sie die Vorteile "
- Dauert's immer so lange oder weiß die rechte Hand nicht was die linke vorhat ?
- Dieter Tenzer

Zündfunken auf Irrwegen - oder Motorradtreffen mit Hindernissen !

In der letzten Ballhupe wurde es angekündigt, vom 31.12.1976 bis 02.01.1977, das Pinguintreffen der MFG Köln in der Machtemesmühle.

Die Machtemesmühle liegt in der Nähe des deutsch-luxemburgischen Grenzübergangs Dasburg und zwar genau zwischen Preischeld und Sevening.

Da einige der Mitglieder unserer kürzlich neugegründeten Ortsgruppe (MC Hilden 1974 im BVDM) schon einiges von diesem Ort gehört hatten, stand sofort fest, daß wir dort hinfahren würden. Wir, das sind Wolfgang, Harald, Klaus, vier motorradbegeisterte Mädchen und meine Wenigkeit, auch Jörg genannt.

Unter der fachkundigen Leitung von Klaus setzten sich dann am Silvestermorgen gegen 10.30 Uhr drei der jungen Damen mit fast sämtlichem Gepäck im VW-Käfer in Richtung Mühle in Bewegung.

Gegen 13.30 Uhr folgten zwei vollbesetzte Motorräder, Wolfgang's Yamaha DT 125 mit Sozia Gabi und meine RD 350 mit Harald als Beifahrer. Nach ca. einstündiger Fahrt begann es leicht zu regnen.

Bei einem Tankstop in der Nordeifel bemerkte ich dann beim Befahren der Tankstelleneinfahrt, daß der Regen auf nicht bestreuter Straße gefror.

Danach gings in zügiger Fahrt durch niedrigen Schneematsch über einige Höhenzüge, bis ich es leid war, daß mir durch das „frisierter“ Hinterradschutzblech von Wolfgang's Enduro stets der Schneematsch aufs Visier geworfen wurde und ich ihn deshalb weit vorfahren ließ. Prompt übersah Wolfgang den Wegweiser nach Prüm und fuhr auf der B 51 weiter geradeaus. Da ich bei Schneematsch keine Aufholjagd veranstalten wollte, fuhr ich rechts an den Straßenrand und stellte den Motor ab. Nach einigen Minuten bemerkte Wolfgang meine Abwesenheit und kam zurück. Als ich den

Motor wieder starten wollte, lief er zuerst nur noch auf einem Zylinder und gab letztlich nur noch Fehlzündungen von sich. Pffft, peng, blubb . . . !

Bei der Überprüfung der Funkenwerfer stellte sich heraus, daß der Zündfunken selten vorhanden war und wenn überhaupt, dann reichlich schwach, und orange statt blau. Um an die Zündspulen zu gelangen, mußte der Tank demontiert werden. Durch den dank japanischer praxisgerechter Ingenieurskunst vorhandenen Verbindungsschlauch sprudelte mir bei diesem Vorhaben einiges an Benzin in den Ärmel, bei dieser winterlichen Witterung besonders erheiternd.

Wegen des überall vorhandenen Salzwassers, das sich in der Zwischenzeit seinen Weg bis in die verwinkelsten Ecken gebahnt hatte, sprang der Zündfunke überall dort über, wo er es für richtig hielt, selten jedoch an der ihm dafür zugedachten Stelle.

Plötzlich ein rassereiner Viertaktklang am Horizont ! Es näherte sich ein Gefährt edelster Prägung – 650 BSA (bastle sonntags auch) mit Beiwagen. Der Fahrer war ebenso edel wie sein Gefährt, sowohl äußerlich als auch innerlich, er hielt nämlich an: „Fiete“ Feld. Seltsam, der fuhr doch letztes noch MZ ??? Von Fiete erfuhren wir dann, daß in Kürze zwei Kölner VW-Busse vorbeikommen müßten, die uns vielleicht weiterhelfen könnten. Nach ca. 30 Minuten kamen die Busse, die hilfsbereiten Mitglieder der MFG luden unsere Beifahrer samt Gepäck ein und überließen uns ein Abschleppseil.

Mit der Bemerkung, daß wir uns jetzt wohl selbst weiterhelfen könnten, wurden die Busse von Wolfgang fortgeschickt. Die Dämmerung war inzwischen weit fortgeschritten, es war fast schon ganz dunkel. Als wir beide Enden des Abschleppseils endlich befestigt hatten, versuchte Wolfgang seine 125er anzutreten: pffft, peng, blubbbbh!?!? Vergebliche Bastelversuche und ein gutes Dutzend kräftige Flüche über eine verbreitete japanische Motorradmarke folgten. Zwischenzeitlich war es stockfinster und sehr still geworden. Der Nieselregen setzte wieder ein.

Da - ein Licht - ein Einäugiger ! Mit Hilfe unserer Taschenlampe gelang es uns, das Motorrad zum Halten zu bewegen. Nach kurzem Wortwechsel erfuhren wir, daß auch die BMW - (bastle montags weiter) -Reisenden zur Mühle wollten. Wir baten sie, dort umgehend von unserer ausweglosen Lage zu berichten und Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Wir schoben unsere Mopeds ein Stück in Richtung Prüm, bis wir die Sinnlosigkeit unseres Tuns an der ersten Steigung bemerkten. Wolfgang zauberte aus seinem Tankrucksack einen Casettenrecorder mit „heißer Muse“, eine Thermosflasche mit heißem Kaffee und eine Pulle Apricot-Brandy. Das war so gegen 18.00 Uhr. Trotzdem war um 19.30 die Stimmung am absoluten Nullpunkt angekommen. .

Seit 16.00 Uhr hatten wir uns um ca. 150m unserem Ziel genähert.

Deshalb beschlossen wir, wieder Eigeninitiative zu ergreifen.

Wir parkten unsere Yamahas an einen Vorwegweiser und verschlossen sie sorgfältig, luden unser verbliebenes Gepäck auf und setzten uns in Richtung Prüm in Bewegung. Die Straße führte steil den Berg hinauf, der Nebel wurde dichter, der Regen stärker und die Flasche leichter. Wir versuchten noch, einige Autos anzuhalten, um zu trampen. Doch die Hilfsbereitschaft bei Autofahrern ist ja hinlänglich bekannt. Ich dachte an einen Zeitungsbericht über ein Gewaltverbrechen, wo ein entkleideter und gefesselter junger Mann in einer Winternacht an einer Bundesstraße mit relativ hoher Verkehrsdichte erfrieren mußte, eben wegen dieser Autofahrer.

Jedenfalls kam wie durch ein Wunder ein VW-Bus mit Ludwig und Hubert von der MFG. Man lud uns ein, denn wir waren so ziemlich am Ende unserer Kräfte. Nach kurzer Fahrzeit waren wir bei den Motorrädern und hievten sie in den Bus. Dann fuhrten wir in etwa 1 1/4 St. an unser noch etwa 50 km entferntes Ziel, der Straßenzustand und die geringe Sicht ließen nur langsames Fahren zu. Wir nutzten die Zeit zum Auftauen.

Umso herzlicher war der Empfang in der Mühle durch die Mitglieder der MFG und die eigenen Leute. Wir wurden buchstäblich mit Fragen durchlöchert und erhielten die längst vermißte Verpflegung. Überhaupt kann man den Silvesterabend und den sich daran anschließenden frühen Neujahrsmorgen als gelungen bezeichnen. Bedingt durch den kleinen Kreis der (ca. 35) anwesenden Motorradfahrer war die Silvesterfeier fast familiär und sehr gemütlich. Zum Jahreswechsel wurde ein großes Feuerwerk eröffnet, denn mehrere Teilnehmer am Treffen hatten pyrotechnische Artikel mitgebracht. Die Nacht zum Schlafen begann 3.00 Uhr und war morgens ausreichend lang. Die Mitglieder der Ortsgruppe Hilden schliefen im Aufenthaltsraum, die Kölner im Schlafrum im Obergeschoß. Übermäßiger Alkoholkonsum und die daraus erwachsenden Folgen konnten nur bei einem Teilnehmer des Treffens diagnostiziert werden, ebenfalls eine erfreuliche Tatsache.

Nach dem Frühstück am Neujahrsmorgen gegen 11.00 Uhr wollten wir nach unseren Mopeds sehen. Seltsamerweise hatte sich die Enduro über Nacht von selbst repariert, denn sie sprang direkt an. Wolfgang nutzte die Gelegenheit für einen ausgiebigen Erkundungsritt abseits der befestigten Straßen. Leider übersah er vor lauter Begeisterung einen versteckten Waldweg, so daß ein Blinkerglas dran glauben mußte.

Zwischenzeitlich bereitete ich alles für die Instandsetzung der Zündanlage meines Mopeds vor. Weil es draußen regnete, erkundigte ich mich bei dem Mann hinter dem Tresen, ob ich eventuell mein Motorrad im Aufenthaltsraum usw. ... Überraschenderweise willigte er ein, mit der Bedingung, daß kein Ölfleck auf dem Fußboden entstehen dürfe. Also wurde eine Plastikplane im Aufenthaltsraum ausgelegt und der Tank draußen vor der Tür gelassen.

Leider hatte ich übersehen, daß auch einige „Motorradfahrer“ anwesend waren, die ihre Aufgabe darin sahen, anderen Motorradfahrern das Leben sauer zu machen.

Diese Leute, „Äschmänn“ oder so ähnlich nannten sie sich, hielten ihre große Stunde für gekommen, als sie sich über die Anwesenheit des Motorrads im Aufenthaltsraum aufregten. Zuerst wollten sie wissen, ob ich mein Motorrad grundsätzlich im Wohnzimmer repariere. Als ich ihnen dann erklärte, daß der Raum erstens nicht ihr Wohnzimmer sei und daß ich zweitens die Erlaubnis dafür eingeholt hätte, beschwerten sie sich beim Wirt darüber, daß der Aufenthaltsraum zur Motorradreparaturwerkstatt geworden sei. Darauf erschien der Wirt und erklärte mir, daß sich einige Gäste über das Motorrad im Aufenthaltsraum beschwert hätten und er hätte zwar Verständnis für defekte Motorräder usw., aber aus diesem Grund müßte ich draußen weiterbasteln.

Ein weiterer Kommentar zum Verhalten dieser Typen erscheint mir überflüssig - ich finde, die Sache spricht für sich selbst. Es bleibt nur zu hoffen, daß sich dieser Vorfall weit und schnell genug herum-spricht.

Jedenfalls gelang es mir auch draußen, durch Trockenlegung und Isolierung des Hochspannungsteils der Zündanlage, mein Moped wieder zum Leben zu erwecken.

Am Nachmittag sollte noch ein ng-Trial stattfinden. Zu diesem Zweck hatten die Kölner eine 125er Hercules bereitgestellt. Unglücklicherweise riß bei einer Probefahrt das Ventil des Hinterradschlauchs aus. Wolfgang erklärte sich daraufhin bereit, seine DT 125 für den Wettbewerb zur Verfügung zu stellen.

An einem grasbewachsenen Steilhang und auf der angrenzenden Wiese wurden rasch einige „Sektionen“ abgesteckt und der Wettbewerb konnte beginnen. Als erster Starter demonstrierte Fiete, wie man aus einer Folge von Tordurchfahrten einen Slalom macht und dabei kopfüber den Hang hinabsaut. Natürlich ohne Motorrad unterm Hintern. Dieses folgte ihm auf Ideallinie rutschend, ebenfalls abwärts. Einige Starter wollten Fietes Kunststück offenbar übertreffen, man konnte fast sämtliche Möglichkeiten studieren, wie man sich am schnellsten

von einem fahrbaren Untersatz trennt. Wolfgangs Enduro ertrug jedoch alle „Tests“ mit unerschütterlichem Gleichmut, lediglich die hinteren Blinker ließen leichte Spuren grober Behandlung erkennen.

Bei hereinbrechender Dunkelheit wurde der Wettbewerb beendet. Es folgte ein sehr gemütlicher Abend mit Siegerehrung im Aufenthaltsraum. Während des Abends heizten zwei Düsseldorfer Gespannfahrer die Stimmung kräftig an, indem sie uns beispielsweise erzählten, wie man im Winter mit einem Gespann eine Sprungschanze (für Skisport) bewältigt.

Als gegen 3.00 Uhr am Sonntagmorgen das Bierfaß geleert war, kehrte im Aufenthaltsraum rasch Nachtruhe ein.

Die Mitglieder der MFG, die im Obergeschoß ihre wohlverdiente Nachtruhe antreffen wollten, wurden von den an anderer Stelle bereits erwähnten „Äschmännern“ durch lautstarkes Verhalten daran gehindert. Zwei MFG-Leute nahmen dies zum Anlaß, ihr Nachtlager im Aufenthaltsraum aufzuschlagen.

Am nächsten Morgen sollte noch ein Waldlauf über 5.000 m stattfinden, doch Petrus machte den Sportsfreunden einen Strich durch die Rechnung.

So mußte das „Rennen mit Quantenantrieb“ wegen Regen ausfallen. Stattdessen herrschte nun Aufbruchstimmung, jeder ordnete seine Sachen und verstaute sie.

Startschwierigkeiten gab es diesmal bei unseren Yamahas nicht, dafür sorgte ein gelbes Motorrad ostdeutscher Fertigung für einige Aufregung. Doch durch das elektro- und hochspannungstechnische know - how einiger Anwesender gelang es trotzdem, dem Motor zum bekannten Räng - täng - täng zu verhelfen.

Auf der Heimfahrt trafen wir noch Deddy mit „Knautschi“, ebenfalls auf der Suche nach Zündenergie. Doch Elektricksfix Feld war schon zur Stelle und behob den Schaden.

Bei einer Rast in der Nähe von Bad Münstereifel begegnete uns Lothar, auf der Suche nach Zündkerzen für Wuffi, weil Wuffis MZ plötzlich genauso viele Zündkerzen verbrauchte wie Liter Benzin. Auch Fietes Gespann blieb nicht von Pannen verschont. Die letzten Kilometer legte es wegen einseitigen Zündungsdefektes (Zündspule) mit einzyklriger Leistung zurück.

An unseren Yamahas traten ebenfalls noch leichte Zündstörungen auf, mit denen wir jedoch noch relativ gut nach Hause kamen.

Abschließend läßt sich wohl sagen, daß die Reise nicht nur für uns recht erlebnisreich war; für einige Teilnehmer war sie mit einem zwangsläufigen Lehrgang über Zündungselektrik verbunden.

Durch eine gelungene Mischung aus Improvisation und festgelegtem Programm konnte sich fast jeder bei der Gestaltung des Treffens engagieren. Dieses Prinzip läßt sich jedoch nur bei solchen kleinen Treffen erfolgreich verwirklichen.

Was die Organisation des Treffens an sich anbelangt, so kann man unserer Meinung nach der MFG - Köln ein volles Lob aussprechen, obwohl einige Programmpunkte wegen technischer Schwierigkeiten oder witterungsbedingt nicht ganz die Zustimmung aller Teilnehmer fanden.

Jörg Obergefell

Lieber Polizist !

Lieber Polizist, du beklagst dich, du hättest einen schlechten Ruf. Wo du doch für die Sicherheit deiner Mitbürger sorgst und für Ruhe und Ordnung. Du mußt dich mit Kriminellen und Randalierern herumplagen, damit wir in Sicherheit leben können. Dafür, lieber Polizist, bedanken wir uns bei

dir.

Aber warum, lieber Polizist, traktierst du uns unbescholtene Bürger ? Warum, lieber Polizist, ziehst du uns unser schwerverdientes Geld aus der Tasche, ohne einen vernunftmäßigen Grund vorweisen zu können ?

Warum z.B. stehst du mit deinem Radargerät laufend an der breiten Ausfallstraße, wo man gefahrlos 70 fahren kann, aber 50 fahren muß ? Warum hältst du mich an, der ich 60 gefahren bin, niemanden gefährdet oder belästigt habe ? Weil ein Schild steht, das mir verbietet, schneller als 50 zu fahren ?

Warum z.B. stehst du an einer Kreuzung, wo den Linksabbiegern ohne jeden ersichtlichen Grund das Wenden verboten ist und knöpfst dem Ortsunkundigen 20 Mark ab ? Ihr habt das Schild nicht gemacht ? Wenn ihr selber einseht, daß das Schild Unsinn ist, warum steht ihr dann hier und kassiert ab ?

Warum, lieber Polizist, erfindet ihr immer raffiniertere Radarsysteme ?

Warum, lieber Polizist, werde ich bestraft wie ein Verbrecher ?

Warum, lieber Polizist, muß ich dafür zahlen, daß ich mich dem allgemeinen Verkehrsfluß anpasse, der so und sooft über die 50 km/h-Grenze rutscht ?

Warum, lieber Polizist, muß ich dafür büßen, daß ich verkehrsgerechtes Verhalten einem Schild vorziehe ?

Warum, lieber Polizist, siehst du nicht ein, daß so und so häufiges Überschreiten der 50 km/h kein Verbrechen darstellen, sondern helfen, den Verkehr flüssig zu halten und ihn nicht vollends zum Erliegen zu bringen ?

Du sagst, daß wir uns alle an die Regeln halten müssen. Da es gottlob keiner tut, gebe ich dir Nachhilfe, lieber Polizist.

Ich sage dir, weil dein Etat-Minister die hundert Millionen Verwarnungsgelder braucht. Ich sage dir, weil deine Dienststelle so und soviel Tausende Verwarnungsgelder erwirtschaften muß. Ich sage dir, weil deine Beförderung nicht zuletzt davon abhängt.

Ich verlange von dir, lieber Polizist, daß du deinen wirklichen Aufgaben, bei deren Pflichterfüllung ihr immer schreit, ihr hättet zu wenig Personal, nachkommst. Du aber, lieber Polizist, hörst mein Verlangen nicht; deine Vorgesetzten wissen, daß die Aufklärung eines Diebstahls oder die Verhinderung von Körperverletzung und Mord nicht die 20 Mark einbringen, die du mit einer einfachen Radaraufnahme erwirtschaftest.

Darum, lieber Polizist, kann ich dich nicht verstehen und dich nicht akzeptieren.

Wuffi

Vergasereinstellung MZ TS 250

Seit Einführung der MZ Modelle TS 250 wird ein neuer Vergaser verwendet, der das alte Übel der Standgaseinstellung der alten Modelle beseitigen sollte. Bei sehr vielen Modellen bestehen aber trotzdem immer noch enorme Schwierigkeiten. Entweder der Motor läuft zu schnell (er gibt hohe Schaltgeräusche) oder er geht aus. Dies ist in erster Linie auf eine falsche Vergasereinstellung zurückzuführen. Da in letzter Zeit sehr viele Anfragen diesbezüglich bei mir eintreffen, sei hier eine Anleitung zwecks richtiger Einstellung gegeben.

Der Vergaser wird kpl. demontiert. Sämtliche Kanäle werden durchgeblasen. Die Leerlaufdüse wird gegen eine 40er umgetauscht. Die Hauptdüse wird auf den tatsächlichen Wert (140) nachge-

messen und ggf. auf den richtigen Wert nachgerieben. Die Nadeldüse muß einen oberen Durchmesser von 2,7 mm besitzen. Die wichtigste Einstellung ist die Stellung der Schwimmer. Hier liegt der Hauptgrund weswegen die meisten Schwierigkeiten auftreten. Das Werk gibt hier eine genaue Einstellung der Schwimmer in Millimeter an. Zuerst wird der Vergaser auf den Kopf gestellt und mit der Schieblehre das Maß von Oberkante Schwimmer bis Dichtfläche Vergaser durch Verbiegen der Schwimmer auf eine Distanz von 27 mm gebracht (beide Schwimmer gleich (s. Abb. 1)). Nun wird der Vergaser wieder herumgedreht und der Abstand zwischen Unterkante Schwimmer und Dichtfläche Vergaser durch Verbiegen der hinteren Lasche auf 34 mm gebracht (s. Abb. 2).

22 N
24 N
26 N
28 N
30 N

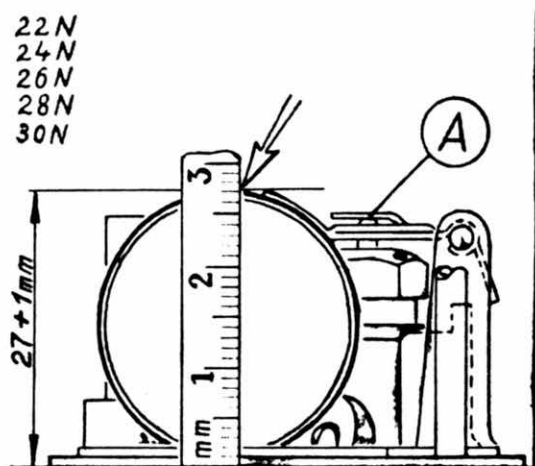


Abb. 1

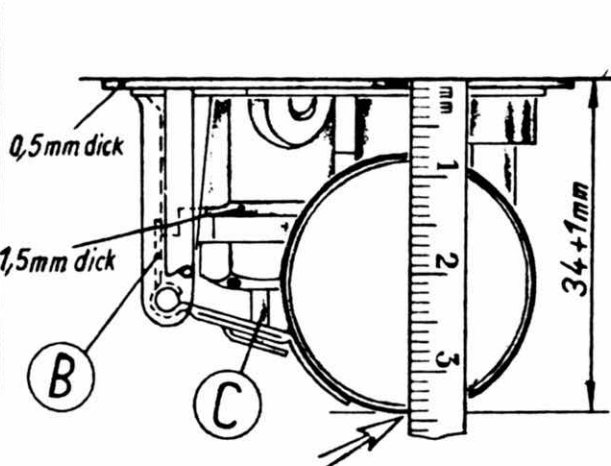


Abb. 2

Somit wäre lt. Werksvorschrift die Grundeinstellung des Vergasers beendet. Die Erfahrung in der Praxis hat leider gezeigt, daß die genaue Einstellung der Schwimmer mit der Schieblehre einige Unabwägigkeiten besitzt. Es wurde daher in eigener Regie ein Schwimmergehäuse so umgebaut, daß von außen der tatsächlich vorhandene Schwimmerstand kontrolliert werden kann. Das

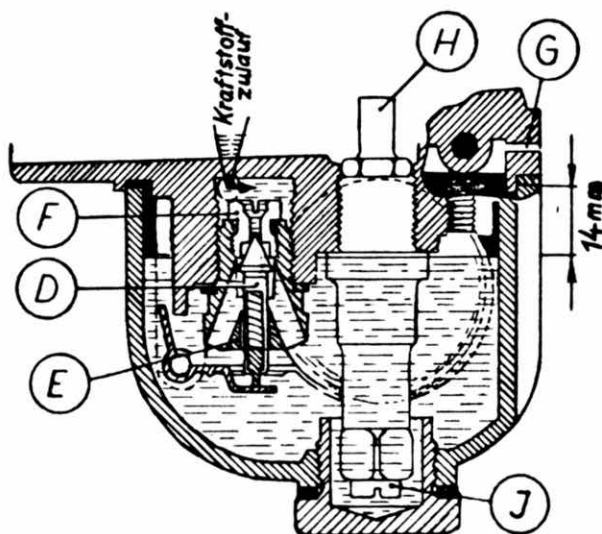


Abb. 3

Überlaufrohr eines Schwimmergehäuses wird entfernt und an den unteren Anschluß von außen ein Benzinschlauch befestigt, der an der Außenwand mit Komponentenkleber befestigt wird. Bei richtiger Einstellung der Schwimmer muß nun das Schwimmerniveau so hoch ansteigen, bis ein Freiraum von 14 mm erreicht ist (gemessen von Dichtfläche Vergaserunterkante) (Abb. 3). Bei dieser Einstellung befindet sich die Leerlaufdüse 1 bis 2 mm im Benzinniveau. Bei zu knapper Einstellung der Schwimmer erhält die Leerlaufdüse kein Benzin (mageres Leerlaufgemisch hohe Leerlaufdrehzahl). Nach eigenen Erfahrungen soll sich die Einstellung zwischen 12 und 14 mm befinden. Bei Nichterreichen dieser Werte müssen die Schwimmer nachjustiert werden. Bei Anbau des Vergasers muß darauf geachtet werden, daß keine Nebenluft angesaugt werden kann. Die Klemmstelle Vergaser/Vergaserstutzen muß dicht sein. Am besten demontieren Sie den Vergaser mit Stutzen, so daß die Klemmstelle nicht unnötig belastet wird. Die Einstellung der Leerlaufschraube beträgt ca. 1,5 Umdrehungen. Bei der Einstellung der Teillastnadel werden sehr viele Fehler gemacht. Das Werk hat folgende Einstellung angegeben. Während der Einfahrzeit soll die Stellung 5 eingestellt werden. Danach lt. Kerzenbild ggf. die nächst magere Stellung. Die Einstellung lt. Erfahrungsbericht beträgt die Stellung 5 (fetteste Einstellung). Sämtliche andere Einstellungen erhöhen die Klingelneigung des Motors und in extremen Fällen treten Kolbenschäden auf. Zwar fließen nun mehr Benzin durch den Vergaser, aber das ist billiger als ein neuer Kolben. Benzinverbräuche von 6 - 7 l bei Vollastgebrauch sind als völlig normal anzusehen. Ich hoffe, daß hiermit einige Fragen beantwortet sind.

Fiete

Die Jahreshauptversammlung

In Merzig der Stadt an der Saar, sauber die Stadt, schmutzig der Fluß die Jahreshauptversammlung war.

Obwohl alter Hase, doch immer wieder, erfaßt mich nachts vorher das Reisefieber. Aufgestanden, rasiert und gewaschen; Motorrad geputzt, ein paar Brötchen naschen, die Tasche gepackt und Aufwiedersehen, jetzt konnte es auf die Reise gehen. Der Tank war voll, der Ölstand paßte, etwas später ich über die Autobahn raste. Was heißt rasen, ich fuhr im Schnitt hundertdreißig, andr'e sind schneller, was soll es, das weiß ich. Doch nach den ersten dreißig Kilometern, stand alles still, Leute war'n am Zetern, da fuhr man, wie konnte es anders auch sein, seinem Vordermann in den Kofferraum rein. Aus der Traum vom zügigen Fahren, das klappte einmal vor zwanzig Jahren –

Doch mögen die Autos auch qualmen und stinken, dennoch ließ ich den Mut hier nicht sinken, ich schaltete in den zweiten Gang, vor mir nur Autos, die Schlange war lang, doch in der Mitte und das ist fein, paßt immer noch ein Motorrad hinein. So zog ich davon, wenn auch nicht sehr schnelle, aber ich kam doch langsam von der Stelle. Bald löst sich der Stau und in gewohnter Weise, ging weiter die Motorradreise.

Kurz vor Altenahr, die Autobahn für mich zu Ende war. Wollt auf Landstraßen mich so richtig entfalten, da ließ mich ein Schild aber innehalten, wo früher einmal freie Fahrt, ich sah fast rot, war jetzt ein Überholverbot.

Ich also bis Altenahr, schon wieder in einer Schlange war. Altenahr, das wissen Kenner, ist der richtige Ort für Schickermänner. Es war kurz vor zwölf, doch so mancher Mann, sich dort nur mit Mühe noch geradhalten kann. Hand und Fuß an der Bremse, so fuhr ich durch den Ort und die Räder trugen mich weiter zum Nürburgring fort.

Endlich wurde bei dieser Fahrt, mit dem Gase einmal nicht gespart.

Müllenbach, Kehlberg, bergab und bergan, und in Ulmen dann rauf auf die Autobahn.

Zur Begrüßung, wie sollt es auch anders wohl sein, geriet ich wieder in eine Baustelle rein.

Aus war wieder der Traum vom zügigen Fahren, auch gut, man kann Benzin dabei sparen.

Auch sechzig war ja einmal vorbei, es trieb mich ja niemand, auch einerlei.

Nach ein paar Kilometern endlich die Wende, ein großes Schild mit Geschwindigkeitsende und eh ich mich versah, war ich der alten Stadt Trier schon ganz nah.

Doch ich schafft es nicht ganz, denn mit einem Schluckauf, da hörte der Motor zu laufen auf.

Es lohnte sich aber nicht zu fluchen, es lohnte sich auch nicht groß zu suchen, denn ich wußte genau, der Motor ist fit, ihm fehlte ganz einfach nur der Sprit. Dafür hat man ja einen Reservehahn, also gesagt und auch getan. Hoch den Hahn, den Anlasser drücken und dem Rest der Fahrt zu Leibe rücken.

Hinter Trier dann ein Blick auf das Atlasblatt, genug gesehen und bald darauf, die Landstraße mich wiederhat. Hoch ging es in die Berge rauf, die Kilometer flossen, und nebenher die Landschaft noch genossen. Doch so richtig fühlte ich mich nicht wohl, denn der Benzintank klang ziemlich hohl. Im Geiste ich mich schon als Fußgänger sah, da lag vor mir ein Ort und sogar ziemlich nah.

Nun noch die Frage, mein Herz klopfte wild, gibts hier wohl eine Tankstelle, doch da sah ich ein Schild, „geöffnet“ und oben Aral, ein Seufzer, vorbei war endlich die Qual.

Der Tankwart sprach natürlich vom Wetter und in seinem Leben hätt er, er wüßte nicht, ihm wärs nicht bekannt, ein Motorrad für zwanzig D-Mark betankt.

So ändern sich eben die Zeiten und Weiten - Egal, der Tank war wieder befüllt, das Herzklopfen fort und ich war gewillt, den Rest bis Merzig auch noch zu schaffen, um mir dort in Ruhe die Stadt zu begaffen.

Etwas später im Sonnenschein, fuhr ich dann in Merzig ein. Noch etwas später am Brunnenrand, der lange Mann aus Wuppertal

stand. Den Schmutz wusch er sich aus seinem Gesicht, nur ein Handtuch dabei, das hatte er nicht.

Doch was soll es, bei so einem schönen Wetter, da ist die Sonne der große Retter.

Ich fand auch bald den Platz an der Saar, an dem das große Treffen war. Auch ich hatte Hunger und großen Durst, doch es gab nichts zu Trinken, auch gab's keine Wurst. Ich sprach so manchen und mancher sagte, daß auch bei ihm der Hunger nagte. Einer meinte, er fräß einen Besen, hier sei eine Würstchenbude richtig gewesen und es wäre doch gelacht, hier hätte man bestimmt ein Geschäft gemacht. So mußte ich den Hunger, den Größten, eben auf den Abend vertrösten.

Schließlich war es bis 18 Uhr, doch immerhin knappe 2 Stunden nur.

Auch die Stunden vergingen einmal, es wurde 18 Uhr, doch noch leer war der Saal. Um 19 Uhr, es war einfach toll, da war der Saal denn auch schon halb voll. Auch gab es und das war fein, Cola, Limo, Bier, sogar Wein. Nur eines das hatte man vergessen, auch hier gab es wieder nichts zu Essen.

Dafür aber auf dem Tisch ein Schild, 2 Treppen tiefer gibts Salat und auch Wild. So muß ich auch hier mit hungrigem Magen, bis 22 Uhr die nächsten Stunden ertragen. Und als Herr Briel noch sprach, ich muß es gestehen, da sah man mich zum Ausgang hingehen.

Es war nicht unhöflich, doch es wurde Zeit, denn bis Wuppertal war der Weg noch recht weit.

Und 22 Uhr, das ist doch wohl klar, wäre die richtige Zeit für ein Bier an der Bar, nicht aber, da könnt ihr mal ruhig lachen, um noch groß eine Tombola zu machen !!

Nicht einjeder, das ist doch wohl klar, hatte ein Bett oder ein Zelt an der Saar.

Das hatte man, genau wie das Essen, bei der BVDM-Versammlung ganz einfach vergessen.

Egal, den Sturzhelm auf den Kopf, die Handschuhe an, einen Druck auf den Knopf, der Motor lief, den Gang hinein, Licht an und es ging wieder heim.

Schön war die Fahrt bei hellem Mond, doch es blieb die Frage, HAT SICH'S GELOHNT?

Hans Dahlhaus

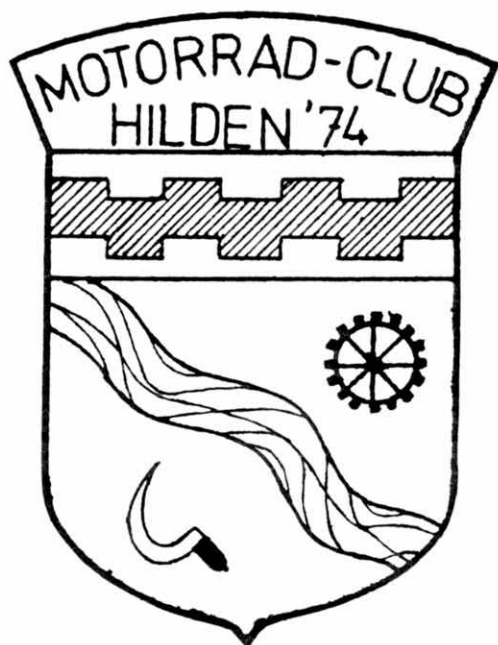


Siegerehrung der Touristik- und ng-Sport-Sieger 1975 während der Jahreshauptver-

sammlung in Merzig/Saar

Foto: Dieter Tenzer

„Motorrad - Club Hilden 1974“, eine neue Ortsgruppe des BVDM.“



Angefangen hat eigentlich alles im Sommer 1974, als ein gutes halbes Dutzend Motorradfahrer bei feucht-fröhlicher Runde auf die „Schnapsidee“ kamen, einen Motorrad-Club zwecks Geselligkeit und Interessenvertretung zu gründen.

Durch Kontakte zu BVDM-Mitgliedern aus dem LV Rhein-Ruhr und der MFG-Köln reifte schließlich der Gedanke, eine eigene BVDM-Ortsgruppe zu gründen.

Die Gründungsversammlung fand daraufhin am 24. November 1976 in Hilden statt.

Gleichzeitig wurde eine neue Satzung verabschiedet, wobei deutliche Parallelen zur Satzung der MFG-Köln vorhanden sind. So wird beispielsweise auch in unserer Ortsgruppe die Einsatzbereitschaft eines jeden einzelnen Mitgliedes gefordert, wobei auch großer Wert auf engen persönlichen Kontakt der Mitglieder untereinander gelegt wird. Deshalb ist es verständlich, daß Neumitglieder zunächst eine dreimonatige Probezeit durchmachen müssen.

Unsere Mitgliedszahl von bisher 18 Personen setzt sich zum größten Teil aus BVDM-Neumitgliedern zusammen, doch sind auch einige alte LV-Rhein-Ruhr-Mitglieder darunter.

Die in unserer Satzung festgelegten Aufgabenbereiche gliedern sich in: Touristik und Sport, Öffentlichkeitsarbeit, Zusammenarbeit mit dem Bundesverband und den Landesverbänden, Unterweisungen theoretischer und praktischer Art, Foto und Film.

Die vorstehenden Bereiche können von den Mitgliedern nach eigenen Wünschen in Form von Organisationsausschüssen besetzt werden. Dadurch soll gewährleistet werden, daß der Vorstand hauptsächlich als Organisations-Zentralstelle fungiert und daß ein enger Kontakt zwischen dem Vorstand und den Mitgliedern hergestellt wird.

Der Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender: Jörg Obergefell, Taubenstr. 33, 4010 Hilden 1
Tel.: 02103/52555

2. Vorsitzender: Reinhard Weiß, Hagebuttenweg 10, 4010 Hilden 1
Tel.: 02103/65483

Sportwart: Wolfgang Döpfer, Brucknerstr. 17, 4010 Hilden 1
Tel.: 02103/40274

Schriftführer: Rainer Pawelczack, Noldeweg 22, 4010 Hilden 1
Tel.: 02103/60588

Kassierer: Klaus Giesen, Fabriciusstr. 18, 4010 Hilden 1

Der Treffpunkt ist alle 14 Tage mittwochs um 20.00 Uhr im Hotel „Lindenhof“ in Hilden, Düsseldorfer Straße (B 228 von Hilden in Richtung D'dorf-Benrath); der nächste Clubabend ist am 16. Februar. Gäste sind uns jederzeit herzlich willkommen!

Jörg Obergefell

Fauler Zahlen-Zauber ?

„Was wollen Sie eigentlich, wollen Sie eine Räuberpistole schreiben ?“ Dr. Konrad vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen war sichtlich erregt: „Die Bundesaufsicht hat lediglich die Funktion, die von den Versicherern eingereichten Tarife zu genehmigen. Mehr nicht, Und von einer Lobby der Versicherer kann gar keine Rede sein. Aber für solche Schauermärchen findet sich ja immer ein dankbares Publikum !“

Soweit die Bundesaufsicht zum Kapitel 'Motorradversicherungen' — in den Augen der meisten Motorradfahrer ist dies nun tatsächlich ein Schauermärchen.

„Das sind doch alles Gangster. Die haben doch beim letzten Mal schon voll hingelangt !“, ein zustimmendes Nicken macht die Runde. Nicht nur auf der Solitude, dem Treffpunkt der Stuttgarter Motorradfahrer, ist man sich einig: „Ich zahle für meine Honda (500 Four) genau soviel, wie mein 'Alter' für seinen Mercedes. Das ist doch wirklich ein Witz !“

Ganz sicher einer, über den nur wenige lachen können. Zumal die Versicherer ab 1. Januar 1977 noch einmal 'kräftig hinhängen' werden. Damit diese Aktion auch ohne lautstarke Proteste über die Bühne geht, lancieren die Unternehmen bereits seit Monaten utopische Zahlen in die Presse. So soll eine 750er zum Beispiel runde 2000 Mark im Jahr kosten. Horrende Festkosten für den Spaß auf zwei Rädern. Eine gerechtere PS-Staffelung kann da nur noch ein schwacher Trost sein. hobby hatte bereits in Ausgabe 4/1976 auf die Umstrukturierung der Tarife hingewiesen. Künftig werden danach Motorräder versicherungstechnisch nicht mehr nach Hubraum, sondern nach PS-Leistung eingestuft. Eine Praxis, die beim Auto schon immer selbstverständlich ist und die auch von allen Betroffenen begrüßt wird.

„Die neue Regelung ist gerechter, fördert die technische Entwicklung und sie kann die Schadenentwicklung positiv beeinflussen“, plädiert Herbert Allenberg, ver-

antwortlicher Redakteur des 'Zweirad-Report' (Intim-Report der Branche), „denn die Motorräder können in Zukunft mit einer veränderten Leistungs-Charakteristik zum besonnenen Fahren verleiten.“

Im Jahre 1975 haben nämlich von 1000 Fahrern in der stärksten Klasse (über 475 ccm) 181 einen Unfall verschuldet. In der 250er-Klasse haben sogar 184 (pro 1000) ihren 'Ofen weggeschmissen' (Fahrer-Jargon). Die hubraumschwächeren Kollegen waren da schon zurückhaltender (über 50 ccm: 29 pro 1000 und über 100 ccm: 49 pro 1000). Dadurch ergibt sich eine durchaus passable Gesamtstatistik von 103 Schäden auf 1000 Einheiten. Zum Vergleich: 112 Unfälle kommen auf 1000 Personenkraftwagen ! Bei den Anfängern sogar jeder dritte (331), während von den oft geschmähten Motorrad-Neulingen in der schwersten Klasse 'nur' 240 das erste Jahr 'unglücklich' beenden.

Warum dann die hohen Prämien ? Arbeiten die Versicherungen mit getürkten Statistiken ? „Damit läßt sich schließlich alles beweisen“, lautet die gängige Meinung unter den 'Versicherungs-Geschädigten'. Ein Blick in die Gesamtstatistik klärt den Widerspruch auf den ersten Blick zugunsten der Unternehmen. Im Gegensatz zur Schadenhäufigkeit ist der Aufwand pro Motorradunfall erheblich größer als beim Auto. Im Jahre 1975 mußten die Versicherer für jeden Motorradunfall im Durchschnitt 4000 Mark zahlen. Die Autofahrer machten es um runde 1000 Mark billiger. „Etwa 85 Prozent aller Motorrad-Schäden sind Personenschäden“, schätzt Allenberg und fügt hinzu: „Die inflationäre Entwicklung im Gesundheitswesen spielt bei dem Schadensaufwand eine wesentliche Rolle.“ Entsprechend hoch sind die Kosten, die bei der Schadenabwicklung entstehen. Krankengeld und Invaliditätsrenten — auch für den Beifahrer — schlagen hier besonders hoch zu Buche. Die nüchterne Ana-

lyse lautet: „Würde man die Sozios-Verletzten aus der Versicherung herausnehmen, wären die Prämien für den Halter wesentlich niedriger!“

In der Schweiz bewältigt man dieses Problem mit einem gesplitteten Solo-Sozios-Tarif: Wer nur alleine auf den Feuerstuhl steigt, fährt dort erheblich billiger.

Warum wird diese Regelung nicht auch bei uns eingeführt? Die 'juristischen Bedenken' erscheinen den Versicherern und wohl auch den zuständigen Behörden zu gewichtig. Ganz offensichtlich rechnet man damit, daß auch die 'einsitzig' versicherten Motorräder hin und wieder mit Sozios gefahren werden. Das heißt, die Einhaltung der Verträge würde ein Kontrollsystem erforderlich machen. Angesichts dieser Schwierigkeiten ist die Stellungnahme des Bundeswirtschaftsministeriums eindeutig: „Die Solo-Sozios-Versicherung kam zwar in unseren Verhandlungen zur Sprache, vorläufig wurde sie allerdings ad acta gelegt!“

Bis die Industrie also verstärkt reinrassige Einsitzer anbietet, müssen Solofahrer wohl auch weiterhin für die Beifahrer der anderen mitbezahlen. Und das belastet eben die Schadenstatistiken, mit denen die Versicherer operieren.

Basis für die neuen Tarife ist der sogenannte 'Schadenbedarf' pro Fahrzeug. Hierzu teilen die Unternehmen einfach die Gesamtsumme ihrer Schadenkosten durch die Anzahl der versicherten Einheiten. Um diese Zahl möglichst hochzuschrauben, werden die Möglichkeiten der Tarifverordnung strapaziert. So erlaubt zum Beispiel der Paragraph 11 sogar die Einbeziehung der noch nicht abgewickelten Schäden. Nun lassen sich noch nicht gezahlte Leistungen relativ beliebig taxieren, vor allem wenn es sich um Personenschäden handelt. So taucht ein Unfall aus dem Jahre 1975 bereits in der 75er-Statistik auf, auch wenn die Beteiligten noch im Krankenhaus liegen oder die Schmerzensgeldfrage noch nicht geklärt

ist. Argwohn scheint hier angebracht:

„Tatsache ist, daß die Versicherer den möglichen Rahmen voll ausnutzen. Die langen da schon voll hin!“, meint der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie. „Und wenn es um noch nicht erledigte Personenschäden geht, nehmen die den Daumen und gehen halt ein bißchen höher ran. Da kann man berechtigtes Mißtrauen haben!“

Das gleiche gilt wohl auch für den Zuschlag, der für die künftige Schadenentwicklung beansprucht wird. Hier fehlen ganz offensichtlich genaue Untersuchungen über die Unfallschäden. Die Versicherungen zeigen sich denn auch wenig interessiert: „Da haben wir nichts, da müßte mal einer die ganzen Unfallprotokolle der Polizei zusammensuchen“, äußerte sich der HUK-Verband, in dem alle Kfz-Versicherer organisiert sind. Kein Wunder, daß sich die Arbeitsgemeinschaft der Verbraucher (AGV) auch schon mit diesem Problem beschäftigt: „Die sollten nicht immer nur vermuten, sondern auch mal Zahlen auf den Tisch legen.“ Tatsächlich präsentiert sich das Versicherungswesen für den Außenstehenden – also für den Kunden – als undurchsichtige Angelegenheit. Die Verfilzung scheint allgegenwärtig. An dem Kapitel 'Motorrad-Versicherung' wird dies besonders deutlich. „Das wäre schon eine Geschichte wert zu untersuchen, wer von der sogenannten Bundesaufsicht irgendwann einmal zu den Versicherungsunternehmen hinüberwechselt“, argwöhnen nicht nur die Verbraucherverbände. 'Insider-Kreise' sprechen von einem „personellen Pendelverkehr“ zwischen Bundesaufsicht und Versicherern.

Wen wundert's, daß die geschröpften Motorradfahrer mißtrauisch sind? Zumal die neuen Tarife bis kurz vor Toresschluß (1.1.1977) noch nicht offiziell auf dem Tisch liegen. Das wirft kein gutes Licht auf den Versicherungs-Poker und verstärkt das Gerücht von den 'statistisch-gezinkten' Karten!

hobby nennt – Geheimniskrämerei und Mißtrauen zum Trotz – bereits heute die voraussichtlichen Prämien: Kleinkrafträder bis 50 ccm 850 DM, bis 10 PS 125 DM, bis 17 PS 320 DM, bis 27 PS 740 DM, bis 50 PS 1300 DM und über 50 PS 1450 DM.

Eine positive Seite scheint die ganze Entwicklung allerdings aufzuweisen. Wie sagte doch ein Mitstreiter im Tarif-Spiel:

„Bei 'ner Prämie von 1500 Mark – da zieh'n die auch schon mal 'ne Akte.“ Na bitte, ist besserer Service etwa nichts wert?

Text: Reiner H. Nitschke

Quelle: hobby Das Magazin der Technik

Bau eines BMW R 26- Gespannes

Im Juli 1976 erwarb ich für 50,- DM von einem Bekannten einen alten Motorradnachläufer.

Kurzbeschreibung: Einachsanhänger, bestehend aus

Fahrwerk - Hauptrahmenrohr (ähnlich dem eines Rollers) und ungefederte Achse

Aufbau - Konstruktion aus tragendem Holzrahmengestell und Blechverkleidung

Der Nachläufer wurde zunächst restauriert, d.h. entrostet, gespachtelt, lackiert und komplettiert (Anbringung eines neuen Schlußbremslichtes sowie eines Kennzeichenhalters, Montage eines neuen Reifens und Einbau eines stabileren Holzbodens). Voraussetzung zum Anbau der Kupplungsdeichsel am Motorrad war das Vorhandensein des hinteren unteren Kugelkopfes zur Beiwagenaufnahme. Da

meine BMW Typ R 26/1 Tourensport jedoch nicht mit Beiwagenanschlüssen ausgestattet ist, mußte am rechten hinteren Rahmenrohr nachträglich ein Anschluß aufgeschweißt werden.

Der Anhänger konnte nun nach Anbau der Kupplungsdeichsel angeschlossen werden und dient als Stauraum für meine komplette Campingausrüstung.

Um eine Labilität der Hinterradfederung zu vermeiden, werde ich bei Gelegenheit die stärkeren Federn der BMW R 50 einbauen.

Einen Wermutstropfen hat die Sache allerdings: die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für Kräder mit Anhänger beträgt 60 km/h.

Axel Müller





Achtung Satire

Halli, Hallo, ein Treffen !

Gestatten, Sokrates mein Name. Natürlich ist der Name gefälscht. Aber wenn er nicht gefälscht wäre, könnte ich als Motorradfahrer meinen Hut nehmen. Man hat mich, einen braven Motorradtouristen, um meine Meinung über Motorradtreffen gefragt. Ich weiß nicht, warum diese Ballhupenfritzen das gemacht haben; eigentlich hätten sie doch wissen müssen, was dabei herauskommt. Aber bitte, es geht auf deren Konto; niemand kennt Sokrates.

Also, was halte ich von Treffen ? Gar nichts, absolut nichts. In meinen Augen sind das alles Spinner. Verlieren sich in der Bauernromantik des Mittelalters. Schwärmen von den alten Zeiten, die - gottlob - nie wiederkehren werden. Hockt da so'n Heini auf einem Baumstumpf und erzählt gestenreich von seinen Motorrad erlebnissen. Die anderen sitzen wie Hühner auf der Stange um ihn herum und lauschen verzückt, wie der Alte gerade in Spanien über eine Bananenschale fährt und trotzdem nicht hinfällt. Man stelle sich diese Spannung vor: fällt er oder fällt er nicht ? Wird er sich mannhaft der aufdringlichen Spanierin erwehren können oder wird er sie mannhaft in seine Arme schließen ? Wird er all die Gefahren überstehen ? Die Leute hören ihm zu wie seinerzeit ihre Großeltern als Kinder dem Rotkäppchenmärchen zugehört haben.

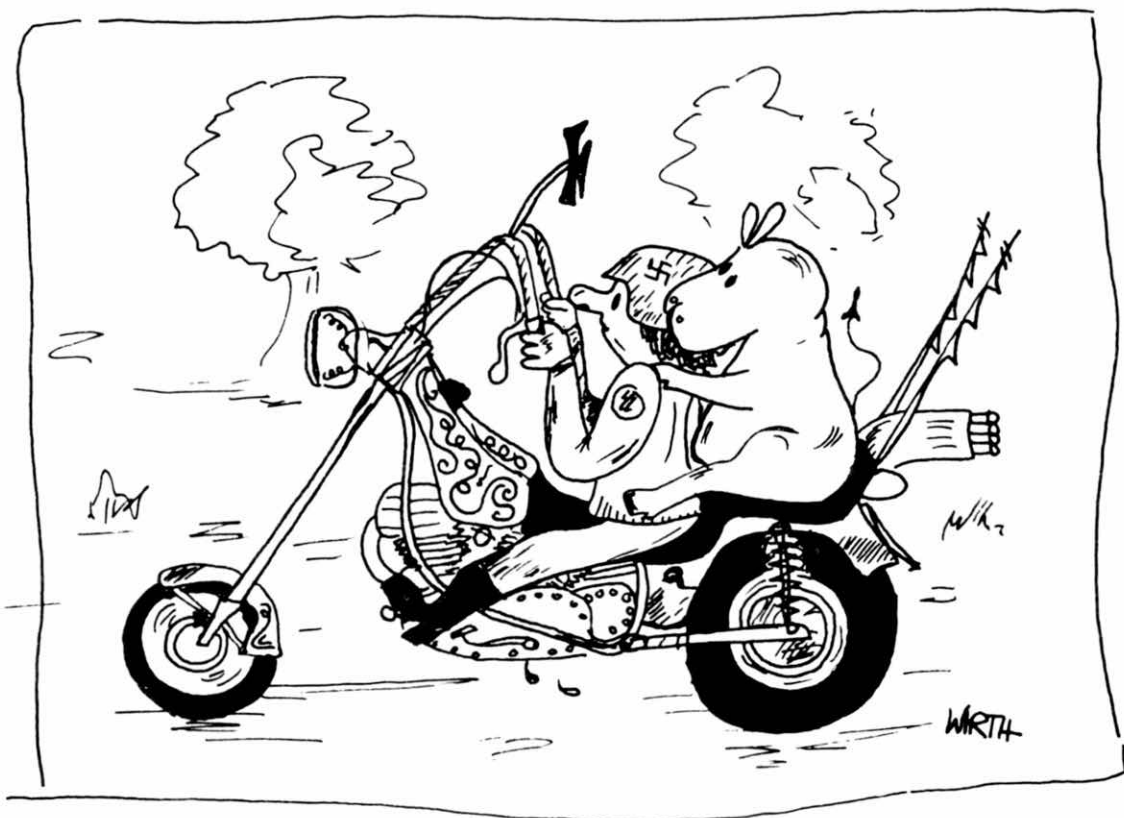
Irgendwann will dann auch jede der Hennen (bzw. Gockel muß es wohl richtigerweise heißen) etwas von sich gackern. Dann quaken sie um die Wette. Der eine war auch auf

der Bananenschale; bei einem zweiten war es viel schlimmer, es war nämlich ein Matschklumpen dreimal drei Meter in Kugelform; ein dritter schließlich wäre beinahe auf einer Schlange, fünfmal einen halben Meter, ausgerutscht. Wenn ich die Schlange gewesen wäre, ich hätte ihn gefressen. Was sich die Jungs da zusammenlabern, geht auf keine Elefantenkuhhaut. Jäger und Angler sind sprachliche Krüppel, vergleicht man ihr Latein mit dem der Motorradfahrer auf Treffen.



Aber die sind ja nun wirklich noch harmlos. Da gibt es so'n paar Dandys, die wollen sich und ihre Maschine zeigen. Die Maschine soll entweder ihren Reichtum oder ihre Potenz beweisen. Beides gehört irgendwie zusammen, das sieht man in allen Lebensbereichen. Zeig mir die Maschine und den Typ, der drauf sitzt und dann sage ich dir wie groß die Macke ist, die der Kerl hat. Daß diese Dandys sich selbst aber so unwiderstehlich finden, ist mir unbegreiflich. Sie wollen ja wohl auf schöne Frauen wirken. Ein für allemal: ich habe auf Treffen - außer meiner eigenen Frau - noch so gut wie nie eine schöne Frau gesehen. Die halten sich woanders auf, und das könnte man glatt als Intelligenzbeweis ansehen.

Am tollsten finde ich die High Spinners mit ihren Nietenjäckchen. Einzeln gibt's die nicht, die können's nur zusammen. Unheimlich stark wollen die aussehen, obwohl sie meist recht harmlos sind. Schade, daß das Ding, was bei denen auf dem Hals sitzt, nicht genauso aussieht was es ist: nämlich wie eine Niete. Wenn diese Haken - und Ritterkreuzträger - eigentlich müßten sie froh sein, daß ihnen dieses dunkle Kapitel der Geschichte erspart geblieben ist - schon ein bißchen zivilisiert sind, haben sie eine Frau bei sich. Eine Frau, die sich von einer richtigen Frau unterscheidet wie ein Nilpferd von einem Gepard - und das ist noch am wenigsten äußerlich gemeint.



Moment, ich weiß, diese Typen sind nicht überall. Aber ich bin ja auch noch nicht am Ende. Denn eines tun diese Brüder alle: saufen. Die hauen sich Bauch und Birne voll, daß die Nieren Muskelkater kriegen und der Kopf zu platzen droht. Letzteres verhindert leider eine gewisse Stabilität der Gehirnschale.

Warum saufen die nur so ? Wahrscheinlich, weil sie mit klarem Kopf zu blöd zum Nachdenken und Reden sind. Mit schwerem See-gang in der Birne geht ja alles viel leichter. Vor allem wird man dann mutiger. Außerdem ist man ein umso bewundernswerterer Mensch, je mehr man saufen kann. Jeder Psychologe mit Hang zur praktischen Arbeit hätte seine wahre Freude an Treffen. Widerliches Volk voller Suffköpfe !

Was dieses Volk sauft, verkauft der Veranstalter, und hier liegt des Pudels Kern: ein Treffen bringt Mäuse, viele, viele Mäuse.

Und da Motorradfahrer sowieso ein bißchen bescheuert sind, was ihre Geldausgaben anbelangt, kann man sie auf einem Treffen melken wie eine ostfriesische 1. Preiskuh. Die Veranstalter sind Blutsauger - aber was soll man ihnen vorwerfen, wo doch die Opfer freiwillig zu ihnen laufen.

Eigentlich bin ich noch längst nicht am Ende. Aber einer von dieser Ballhupenkollekte meinte, nun wäre es genug, und manche Leute würden sich jetzt schon genug darüber ärgern, was ich da gepinselt habe. Trotzdem, nochmal in aller Deutlichkeit: Treffen sind gemacht für romantisierende Kaiser-Wilhelm-Quaker, für selbstsüchtige Erlebnis-Wetteiferer, für Motorradnarzisten, für Nietenjäckchen, für gewissenlose Geldmacher und für Leute, die ihre Persönlichkeit im Suff ertränken. Jawohl !

Text: Sokrates
Illustration: Pitter

Lärmbelästigung ?

„Die Freiheit auf zwei Rädern ist die Freiheit andere Leute nachts aus dem Bett zu knattern“, meinte jemand in einem großen deutschen Nachrichtenmagazin. Solche und ähnliche Äußerungen kennt man zur Genüge. Jedem ist klar: Motorräder sind gefährlich, laut und lästig, jedem umweltbewußten Bürger ein Dorn im Ohr.

Um einem Verbot des Motorrades in unserer sauberen und stillen Umwelt vorzubeugen, plädieren nun viele Leute (manche vielleicht ohne böse Absicht) für umweltfreundlichere d.h. leisere Maschinen. Da werden

dann in letzter Zeit auch wahre Wunderwerke an aus- und einlaßseitiger Geräuschdämmung vollbracht. Rücken wir aber nicht mit jedem dB (A), welches wir an Umwelthysteriker verlieren, einer anderen aber ebenso effektiven Art von Motorradverbot näher ?

Jedem Einsichtigen leuchtet ein, daß man die schmale, schlecht erkennbare Silhouette des Motorrades durch Fahren mit Abblendlicht auch am Tage und Tragen von auffälliger leuchtender Kleidung kompensieren muß. Da aber nicht jeder Autofahrer, so wie er einen Sehtest absolvieren mußte,

auch auf Tauglichkeit seiner Gehörfunktion geprüft ist, geht der akustische Sicherheits-effekt bei den modernen Flüstermaschinen immer mehr verloren. Hat der Rentner von heute nicht mehr das Recht ein Motorrad herandonnern zu hören, bevor es ihn auf dem Zebrastrifen umnietet ? Ist es heute einem Autofahrer überhaupt noch möglich, auf einer Paßstraße das entgegenkommende Krad schon 3 Serpentinaen vorher zu hören und rechts ran zu flüchten, damit der Motorradfahrer auf der Ideal-linie (die ja leider rauf wie runter gleich ist) vorbei kann ? Meiner Meinung trägt diese Geräuschbeschneidung einen Groß-teil Schuld an der immer höher steigenden Unfallbeteiligung der Zweiradfahr-zeuge in den letzten Jahren. Gerade in Sachen Vorfahrtsdelikte, die ja in den we-nigsten Fällen ein Verschulden der betei-ligten Motorradfahrer zeigen, würde eine sinnvollere gesetzliche Geräuschbestim-mung eine ungeheure Verbesserung bewir-ken. Würden sich z.B. die vorgeschriebenen Lärmmindestwerte an der unteren Schmerz-grenze befinden, könnte man einen auf der Vorfahrtsstraße dahinfliegenden Zweirad-fahrer vielleicht übersehen, aber wohl schwerlich überhören.

Rein konstruktiv dürften die Probleme re-lativ leicht zu lösen sein. Für ältere Modelle, die nicht wie die neueren serienmäßig die vorgeschriebenen Mindestwerte aufweisen, könnten vom Zubehörhandel sicherlich sinnvolle Umrüstsätze angeboten werden. Elektrofahrzeuge könnten durch mecha-nische Klappereinrichtungen auf ent-sprechende Sicherheitswerte gebracht werden.

Nach einer festzulegenden Einführungsfrist müßten natürlich die Fahrzeuge der Unbe-lehrbaren, die immer noch mit ihren gefähr-lichen „Softmaschinen“ unsere Straßen ver-unsichern, durch polizeiliche Maßnahmen aus dem Verkehr gezogen werden. Auch wird der Besitzer eines solchen Gefährts mit einem empfindlichen Bußgeld zu rech-nen haben.

Jedoch sollte uns diesen Preis eine sichere Zukunft unseres Sports und Hobbys wert sein. Denn noch ein paar dieser 59,90 oder 150 %igen Versicherungsprämien-erhö-hungen kommen auf die Dauer einem Ver-bot des Motorrades gleich.

Pitter

Letzte Meldung: Neue japanische Tausender

Wie unser japanischer Redaktionsmitarbei-ter Hau Tsu uns letzten Dienstag gegen 2.00 Uhr nachts meldete, wird eine nicht näher bezeichnete japanische Firma gegen Mitte des Jahres eine völlig neue Tausender vorstellen. Einzelheiten: Fünfzylinder-Reihenmotor, eine Doppelnockenwelle pro Ventil, ziemlich viel PS, Kardan auf beiden Seiten (zur Ausschaltung des Rück-

drehmomenteffekts), doppelte Scheiben-bremsen vorne und hinten, Tankaufkle-ber: I'm the greatest.

Wir werden versuchen, mehr über diese revolutionäre Maschine in Erfahrung zu bringen.

red.

Herbstabenteuer in Korsika

Sucht Ihr ein Land mit vielen schmalen, fast nur aus Kurven bestehenden, fast nur bergauf oder bergab führenden Motorradstraßen? Dann solltet Ihr auch einmal nach Korsika fahren!

Zweiundzwanzig Teilnehmer eines „Christliche Motorradfreizeit“ betitelten Abenteurers taten das im Oktober des vergangenen Jahres. Mit 19 Maschinen von 250 bis 1000 ccm und einem Hanomag-Kombi trafen wir uns an einem Montagmorgen im Hafen von Livorno. Die Überfahrt zur Insel auf einer etwas vergammelten Fähre brachte an den Tag, daß lange nicht jeder Fahrensmann, der das Auf und Ab auf welligen Landstraßen gewöhnt ist, auch das Auf und Ab einer etwas rauhen See verträgt. Immerhin kamen (Benzin-)Roß und Reiter wohlbehalten in Bastia an. Die Fahrt von dort nach unserem Standquartier in Calvi an der Westküste gab uns einen guten Vorgeschmack von dem, was uns in den kommenden zwei Wochen erwartete. Die Strecke überquert das Gebirge, das sich von Norden nach Süden durch die ganze Insel zieht. Kurven, Kurven, Kurven - meist griffiger, aber sehr welliger Straßenbelag; steile Abgründe neben der Straße, nur selten durch niedrige Mäuerchen, meist garnicht gesichert. Ab und zu liegt irgendwo in einem Abgrund ein Autowrack - niemand macht sich die Mühe, es wegzuschaffen - und ab und zu kommt einem in einer Kurve ein PKW entgegen, der eigentlich die ganze Straßenbreite für sich braucht. Überraschungen gibt es auch sonst noch einige. Daran, daß Kühe, Schafe, Ziegen, Esel und Schweine (alles vierbeinige !) vielerorts unbewacht die Straße bevölkern und sich dabei wenig um Verkehrsregeln kümmern, gewöhnt man sich schnell. Etwas gemeiner für Motorradfahrer ist der feine, lose Sand, der - mit Vorliebe hinter unübersichtlichen Kurven - plötzlich die Straße bedeckt.

Aber all das registriert man nur am Rande angesichts einer unvergleichlich wilden, urwüchsigen, unerschöpflich vielfältigen Landschaft, deren Anblick uns vom ersten Augenblick an gefangen nimmt. Schroffe, alpin wirkende Berge mit bizarren Felsenkammen,

die Abhänge von undurchdringlichem, herb duftendem Maquis bedeckt, tief eingeschnittene Täler, eine wilde Felsküste, an die die Straße irgendwo auf halber Höhe sich anschmiegt, jeder Biegung, jedem Einschnitt folgend, wobei sie die Bäche, die aus den Bergen herabkommen, auf schmalen Brückchen überquert, die zum Teil noch aus der Römerzeit stammen sollen.

Wir erreichen unser Hotel gerade noch rechtzeitig vor einem kräftigen Regenguß. Am Abend müssen sich die Teilnehmer erst einmal ein wenig „beriechen“ - die meisten haben sich im Hafen von Livorno zum ersten Mal gesehen. Die Runde ist bunt gemischt: technische Angestellte, Arbeiter, ein selbständiger Kaufmann, ein Zvildienstleistender, ein Pfarrer. Am nächsten Morgen beginnt dann der zweite Hauptteil des Programms: das Gespräch über den christlichen Glauben. Ein Bibeltext wird gemeinsam gelesen, einer, der sich darauf vorbereitet hat, gibt ein paar Sacherklärungen, und dann beginnt eine lebhaft Diskussion, die die nächsten beiden Wochen hindurch nie mehr ganz abreißt. Es gibt große Unterschiede in den Standpunkten: einige sind überzeugte Christen, für die ihr Glaube ein Stück täglich gelebte Praxis ist, andere sind skeptisch und melden Bedenken, Zweifel, Kritik an. Immerhin finden alle die besprochenen Themen so interessant, daß es oft schwer ist, die Diskussion zu beenden. Zwischendurch wird immer wieder ein kräftiges Lied geschmettert, zum Glück hat Eckart in seinem Hanomag noch eine zweite Gitarre mitgebracht, denn die, die Gerold auf dem Motorrad mithatte, brach sich auf der Anreise den Hals, was zwar ihre Unterbringung auf der Maschine wesentlich erleichterte, das Spielen aber ziemlich erschwerte.

An den Nachmittagen unternehmen wir gemeinsame Ausflüge. Das Wetter ist, von ein paar kräftigen, meist kurzen Schauern abgesehen, gut, wenn auch zum Baden meist zu kühl, obwohl das Meer noch warm genug dafür wäre. Wir fahren kleine Nebenstraßen hinauf, die irgendwo in einer engen Fels-



schlucht in einen schmalen Schotterweg übergehen, später in Maultierpfade, vor denen auch unsere Enduros kapitulieren. Wir besuchen uralte Dörfer, deren Gemäuer an den Felsen kleben und wo man in engen Bistros einen Wein zu trinken bekommt, der genau so würzig ist wie der Duft des Landes und Schinken von den halbwild lebenden Schweinen Korsikas essen kann, die sich vornehmlich von Edelkastanien ernähren, was ihrem Fleisch einen unverwechselbaren Geschmack verleiht. Wir organisieren zwei Geschicklichkeitsturniere, bei denen es zu spannenden Duellen kommt. Wir machen einen Tagesausflug zu den Hängen des 2700 m hohen Monte Cinto, dessen Gipfel schon mit Schnee bedeckt ist und nach Corte, der alten Hauptstadt während der kurzen Zeit der Selbständigkeit Korsikas, die hoch oben in den Bergen liegt. Eine kleine Gruppe besucht Ajaccio, die Geburtsstadt Napoleons und heutige Hauptstadt der Insel und eine andere Gruppe besteigt den 700 m hohen „Hausberg“ von Calvi und verirrt sich auf dem Rückweg

bei hereinbrechender Dunkelheit hoffnungslos im undruchdringlichen Maquis, so daß eine Suchexpedition mit Taschenlampe organisiert werden muß, die die Verirrten glücklicherweise findet und (nach Mitternacht) wohlbehalten ins Tal bringt. Bei einem der Ausflüge steigt Günter über den Lenker ab, nachdem er über einen kinderkopfgroßen Stein gefahren ist, der bei Dunkelheit mitten auf der Fahrbahn lag. Er kommt mit angebrochener Hand relativ glimpflich davon, aber die Maschine ist so böß verbogen, daß sie an Ort und Stelle nicht zu reparieren ist - gut, daß wir den Hanomag mithaben !

Viel zu schnell sind die zwei Wochen herum; allerdings, wie wir später in der Zeitung lesen, gerade rechtzeitig, denn zwei Tage nach unserer Abreise kommt es nach heftigen Regenfällen an vielen Stellen Korsikas zu schweren Überschwemmungen. Vom Regen bekommen wir auf der Fahrt durch Italien noch ein gut Teil ab: von Livorno bis zur Schweizer Grenze gießt es pausenlos wie aus Kübeln. Dafür strahlt am nächsten Tag bei

der Fahrt durch die Schweizer Alpen noch einmal die Sonne, ehe uns in der Rheinebene kalte graue Nebel einhüllen und uns daran erinnern, daß wir im Begriff sind, in die graue Jahreszeit unserer nördlichen Gefilde

zurückzukehren. Wann wird uns die milde, würzige Luft Korsikas wieder um die Nase wehen ? Vielleicht im März oder April, wenn der Maquis blüht ?

Manfred Dörr

Wie ? Wann ? Was ? Wo ? Orientierungsfahrten Teil II

Noch einige Anmerkungen zum ersten Teil. Uns ist eine dumme Panne passiert. Bei der aufgezeichneten Fahrtroute, passend zur Generalkarte Blatt 11, fehlt ein Anhaltspunkt, wo die Skizze aufgelegt werden muß. Hier ist er: Start und Zielort ist die Pulvermühle süd-südöstlich von Brilon.

Weiterhin befindet sich in der Musteraus-schreibung ein Fehler. Bei der Klasseneinteilung muß es natürlich richtig heißen: Solomaschinen der Klassen 1 bis 3 mit zwei Personen Besatzung werden eine Klasse höher eingestuft.

Eine letzte Anmerkung schließlich noch zu den Durchfahrkontrollen. Es kommt häufiger vor, daß eine DK (gleiches gilt für ZK und GZK) von der falschen Seite angefahren wird. Für diese Fälle erscheint eine Bewertung von 10 Strafpunkten als angemessen.

Im folgenden soll das Problem, eine passende Fahrtroute zu erstellen, behandelt werden. Zur Erinnerung sei erwähnt, daß wir zunächst von der 200.000er Karte ausgehen.

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Entweder man legt das Schwergewicht auf eine schwierige Streckenführung oder aber auf eine fahrerisch und landschaftlich reizvolle Route; ideal ist eine Kombination. Sicher gibt es Veranstaltungen, die in ihrem Schwierigkeitsgrad auf ausgekochte Profis zugeschnitten sind, doch sollte der Sinn von Orientierungsfahrten unserer Meinung nach nicht im Spezialistentum liegen. Auch Anfänger müssen Chancen haben, die Fahrt bei guter Laune einigermaßen erfolgreich zu beenden. Wir wol-

len uns hier als Ziel setzen: mittelmäßiger Schwierigkeitsgrad und reizvolle Streckenführung.

Daher lautet die erste wichtige Frage: wo soll die Fahrt stattfinden ? Die meisten Clubs bleiben in ihrer direkten Umgebung. Selbst, wenn diese landschaftlich und fahrerisch voll zufriedenstellt, sind die Bedingungen nicht ideal. Zum einen, weil sich einige Teilnehmer dort schon recht gut auskennen (was nicht unbedingt ein Vorteil sein muß, meist aber doch ist) und zum anderen, weil bei mehreren Veranstaltungen die Möglichkeiten neuer und schöner Streckenführungen immer mehr eingegrenzt werden. Man sollte sich also nicht zu sehr an seine direkte Umgebung binden.

Das Gebiet sollte nach folgenden Kriterien ausgesucht werden: 1. landschaftlich reizvolle Gegend. 2. weiträumiges Gebiet mit möglichst vielen Streckenvariationsmöglichkeiten und 3. möglichst wenig Ortschaften. Zu den Ortschaften noch eine Anmerkung. Allein aus Umweltgründen sollten Ortsdurchfahrten möglichst gering gehalten werden; hinzu kommt, daß Ortschaften den Teilnehmern nichts bieten. Geradezu absurd ist es aber, in Ortschaften schwierige Streckenpassagen zu legen. Dies beweist nur, daß dem Veranstalter auf freier Strecke nichts einfällt.

Haben wir das Gebiet der Fahrt festgelegt, so kommen wir zur zweiten, entscheidenden Frage: wie soll die Streckenführung aussehen ? Am sinnvollsten ist es zunächst einmal, sich die topographischen Karten des

Gebietes zu beschaffen. Dies hat zwei Gründe: einmal läßt sich die Fahrt nach der 50.000er leichter ausarbeiten. Zum zweiten enthält die 200.000er immer wieder kleinere Fehler und Ungenauigkeiten, die berücksichtigt werden müssen.

Bei der Ausarbeitung setzen wir uns zwei konkrete Ziele: 1. Die Strecke sollte den Teilnehmern Freude machen. 2. Die Strecke muß gewisse Schwierigkeitsgrade enthalten.

Im zweiten Punkt liegt das Hauptproblem. Schließlich will man im Endergebnis nicht zehn Fahrer punktgleich an der Spitze stehen haben, sondern eine Abstufung vom ersten bis zum letzten Platz. Andererseits darf die Strecke nicht zu schwer sein; es ist z.B. sinnlos, auf der Folie einen winzigen Haken einzuzichnen, der einen Parkplatz andeutet, der neben der Strecke liegt. Vor allem aber hat es jeder Veranstalter mit einem Phänomen zu tun; wenn wir selber eine Fahrt ausarbeiten, kommt uns selbst die Strecke immer sehr einfach vor!

Bei ein wenig Erfahrung ist dieses Problem jedoch relativ einfach lösbar. Auch die 200.000er Karte bietet genug Möglichkeiten, schwierige Streckenabschnitte einzubauen. Kleine Sträßchen, Gabelungen, parallel verlaufende Straßen usw. stellen den Teilnehmer immer wieder vor Probleme.

Unbedingt beachtet werden muß die Eindeutigkeit der Streckenführung - unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Genauigkeit der Folie bestimmten Toleranzen unterworfen ist. Haarspaltereien verderben den Spaß an der Veranstaltung !

Weiterhin ist es ein Unding, schwierige Streckenpassagen nicht durch OK's bzw. DK's überwachen zu lassen. Die Regel heißt: jede Passage, die vom Teilnehmer ein wenig Überlegung verlangt, sollte mit einer OK oder DK (bzw. eine Alternativroute mit einer FK) versehen werden. Jemand, der falsch fährt, darf dafür nicht auch noch belohnt werden.

Wie lang soll nun unsere Orientierungsfahrt sein ? Hier gibt es keine feste Regel. Im Durchschnitt liegen sie zwischen 100 und 120 km, doch sind auch Fahrten bis zu 200 km oder Fahrten in zwei Abschnitten möglich. Natürlich ergibt sich eine gewisse Abhängigkeit von dem Schwierigkeitsgrad.

Nun geht es um die Anfertigung einer vernünftigen Folie. Hier muß man peinlich genau vorgehen, also: grundsätzlich einen hauchdünnen Tuschestift verwenden, der sauber zeichnet und nicht kleckst (z.B. Rotring). Weiterhin: vor und während dem Zeichnen Hände weg von Alkohol und Kaffee ! Jemand, der von Natur aus zittrige Extremitäten besitzt, sollte das Zeichnen einem anderen überlassen ! Merke: an einer Präzisionsarbeit wird auch der Teilnehmer seine Freude haben.

In engem Zusammenhang mit der Streckenschwierigkeit stehen die gesetzten Durchschnittsgeschwindigkeiten. Je höher der Schwierigkeitsgrad der Strecke ist, desto geringer müssen die Durchschnitte gesetzt werden. Wichtiger aber ist folgende Regel: lieber alle Teilnehmer zu früh im Ziel als eine Raserei und 50 % out. Leider sind dies Erfahrungswerte. Aber auch renommierten Clubs unterlaufen schlechte Scherze wie beispielsweise ein 44er Schnitt bei einer relativ schwierigen Strecke. Nochmal: eine Orientierungsfahrt darf unter keinen Umständen zu einem Rennen auf der Landstraße ausarten. Ein zu lahmer Schnitt bedeutet unter Umständen eine geringfügig schlechtere Abstufung im Ergebnis; ein zu hoher Schnitt aber führt zu Mißachtungen der StVO und zu erhöhter Unfallgefahr !

Da die Schnitte, wie bereits gesagt, Erfahrungswerte sind, lassen sich auch keine Anhaltspunkte festlegen, höchstens der: die Schallgrenze beträgt bei der höchsten Klasse 40 km/h - bei relativ einfacher Streckenführung. Bei manchen Fahrten sind schon 35 km/h zuviel.

Hingegen läßt sich für die Klassenabstufung generell folgendes sagen: bei einfachen

Fahrten mit relativ vielen schnellen Streckenstücken 2 km/h, bei mittleren 1 1/2 km/h, bei schweren 1 km/h. Man bedenke dabei, daß die „Kleinen“ auf Feldwegen eher im Vorteil sind und je öfter ein Anhalten erforderlich ist, desto weniger haben die „Dicken“ von ihren vielen PS - ganz abgesehen davon, daß sie ihre Überlegenheit auch auf normaler Landstraße nur selten ausspielen können.

Ist auch dieses Problem erfolgreich bewältigt, bleibt noch das Organisatorische: ein nettes Lokal, evtl. Übernachtungsmöglichkeiten, Bekanntmachung der Veranstaltung, Abwicklung von Nennungen und Start; schließlich die Auswertung. Was die Auswertung so kompliziert macht, ist die Zeitrechnung. Man fertige daher vorher folgendes Auswertungsblatt an:

Zeitkarte

Nr.

Fahrer:

Maschine:

PS:

Klasse: 3

Schnitt:

32 km/h

Startzeit:

Start ----- GZK 1

Start ----- ZK 1

ZK 1 ----- ZK 2

ZK 2 ----- GZK 2

GZK 2 ----- Ziel

soll

ist

div.

49

113

113

38

68

Ergebnis:

Im letzten Teil wollen wir auf die Besonderheiten der topographischen Karte (1:50.000) eingehen. Die topographische Karte ermöglicht ein viel genaueres Fahren, folglich werden mehr schwierige Streckenpassagen eingebaut, weswegen die Durchschnittszeiten in der Regel auch niedriger liegen. Der Veranstalter kann viel freier alle möglichen Streckenabschnitte verwenden, da die Streckenführung auch bei kleinsten Feldwegen meist eindeutig ist. Als wesentlicher Nachteil stellt sich dabei heraus, daß die

Streckentechnik die landschaftlich reizvollen Komponente einer Fahrt meist zurückdrängt. Dennoch lassen sich auch hier durchaus schöne Routen zusammenstellen.

Im Gegensatz zur Folie der 200.000er Karte erhält der Teilnehmer hier eine Kopie der topographischen Karte mit eingezeichneter Strecke. Zu beachten ist: 1. Es sollte sich grundsätzlich um eine Trockenkopie oder sogar einen Druck handeln; Naßkopien knittern leicht und besitzen auch nicht

die Schärfe einer Trockenkopie. 2. Die Streckenführung muß genau eingezeichnet sein. Das Eingezeichnete darf auf keinen Fall wichtige Einzelheiten der Karte (z.B. einzelne Häuser) überdecken. Am besten ist es, die Strecke auf jeder Kopie einzeln mit einem hellen, dünnen Filzschreiber aufzuzeichnen.

Alles andere läuft nach dem Muster der 200.000er Karte ab.

Wir hoffen nun, einigen Clubs eine sinnvolle Anleitung für die Veranstaltung

einer Orientierungsfahrt geliefert zu haben. Ein Tip für alle Anfänger: macht erst einmal eine relativ einfache Fahrt mit niedrigen Durchschnitten, vielleicht sogar clubintern.

Wir wünschen allen künftigen Orientierungsfahrern und Veranstaltern viel Spaß an einer ng-Sport-Disziplin, die nicht mehr Sonntagnachmittagfahrt ist und noch nicht Rennen.

Wuffi + Lupo

Sporterfolge 1976

Otmar Bange (N, MC Sauerland)	2 x Gold 1 x Bronze	Werner Sprave (N, MC Sauerland)	6 x Gold
Dieter Bail (I, MC Sauerland)	2 x Gold 1 x Silber 9. Platz 500 ccm 8 Std.-Rennen	Martin Wagner (I, MC Sauerland)	1 x Gold 1 x Bronze 2. Platz 250 ccm 8 St.-Rennen
Alfred Bieker (N, MC Sauerland)	1 x Gold	Helmut Wüstenhöfer (I, MC Sauerland)	4 x Gold 1 x Bronze 1 x 10. und 1 x 12. Platz bei internationalen Rennen
Barbara Brede (N, MC Sauerland)	1 x Gold 1 x Silber 1 x Bronze	Der MC Sauerland belegte in Mannschaftswertungen je einmal Platz 1 und 2, dazu zwei Silbermedaillen.	
Martin Brede jun. (I, MC Sauerland)	1 x Gold 1 x Silber 1 x Bronze	Ellen Pfeiffer	7 x Silber 2 x Bronze
Martin Brede sen. (I, MC Sauerland)	1 x Gold	Hans Dieter Stadie (N, ETL)	4 x Silber 4 x Bronze
H.-F. Nölke (N, MC Sauerland)	3 x Gold 1 x Silber	Uwe Witt (N, MFG Köln)	2 x Gold 1 x Silber 1 x Bronze
Manfred Paehr (I, MC Sauerland)	4 x Silber		
Lothar Reinehr (I, MC Sauerland)	1 x Gold		
Wilfried Schneider (I, MC Sauerland)	6 x Gold 2 x 3., 1 x 8. und 1 x 10. Platz bei internationalen Rennen	z.E.: I internationale Lizens N nationale Lizens	

SKIZZEN EINER SCHOTTLANDFAHRT – 2. Teil

3. 9.

Mit vielen guten Wünschen für unsere Weiterfahrt werden wir in STONEHAVEN von unserer Gastgeberin verabschiedet. In der Nacht muß es etwas geregnet haben, denn unser Motorrad ist noch ganz naß. Aber jetzt ist der Himmel wieder strahlend blau und das Meer glänzt golden in der tief über dem Wasser stehenden Morgensonne.

In ABERDEEN biegen wir nach Westen ab und sind nach einem kleinen Abstecher zum noch bewohnten CRAIGIEVAR CASTLE bald in ABOYNE angelangt. ABOYNE ist einmal jährlich Schauplatz einer der größten Highland Games. Wer nach Schottland kommt und die Möglichkeit hat, sich eine solche Veranstaltung anzusehen, sollte dies unbedingt tun ! Hier tragen die Schotten Wettkämpfe in den verschiedensten Disziplinen aus. Da müssen Baumstämme geschleudert, schwere Steinkugeln gestoßen und große mit Gras gefüllte Säcke mit einer Gabel über eine Stange geworfen werden; da gibt es mehrere Holzplattformen, auf denen Volkstänze getanzt werden und auf denen Dudelsackbläser ihr Können messen. Eine Jury von drei Kampfrichtern bewertet die Vorträge nach einem uns bisher leider verborgen gebliebenen System. Bei allen Wettkämpfen tragen die Schotten ihren Rock und so ergibt sich z.B. beim Hammerwurf (eine an einem Holzstab fest angebrachte Eisenkugel muß möglichst weit geschleudert werden) die Möglichkeit, aus nächster Nähe der Frage auf den Grund zu gehen, was die Schotten tatsächlich unter ihrem Rock tragen.

Auf den Highland Games treffen wir ein Dortmunder Ehepaar, das aus dem Norden kommt und bisher nur schlechtes Wetter gehabt hat. Das sind ja schöne Aussichten für uns ! Aber bisher gibt es noch keine Anzeichen für eine Wetterverschlechterung, und so fahren wir optimistisch weiter nach Westen.

BALMORAL CASTLE, schottischer Landsitz der Königsfamilie, kann nur von weitem besichtigt werden. Umso informativer ist der Besuch von BRAEMAR CASTLE, nur wenige Meilen entfernt. Auf einem Parkplatz treffen wir ein junges Ehepaar aus LONDON, das mit seiner NORTON Urlaub in Schottland macht und in PITLOCHRY, dem Ziel unserer heutigen Etappe, zeltet.

Von BRAEMAR steigt die Straße in vielen Kehren steil bergan zum 2190 Fuß hohen Paß „Devil's Elbow“ (Teufels Ellebogen). Nach einer kurzen verspäteten Mittagsrast geht es auf kleinen, kurvenreichen Landstraßen weiter bis zur A 9, an der PITLOCHRY liegt. Am Ortseingang finden wir auf Anhieb eine gemütliche Unterkunft und machen bald einen Rundgang durch den Ort. Wir sehen uns den Stausee mit dem Wasserkraftwerk an und besichtigen die bekannte „Fish ladder“ (Fischleiter), ein durch Röhren verbundenes System von stufenweise übereinanderliegenden Wasserbecken, das es den zum Laichen nach Norden ziehenden Lachsen gestattet, den Höhenunterschied zum Staubecken hin zu überwinden.

Abends besuchen wir einen Folklore-Abend, der auf der Dorfweiese durchgeführt wird. Später sitzen wir dann noch vor dem echten Kamin in unserem Quartier bei einer Tasse Tee und es wird spät, bis wir nach diesem ereignisreichen Tag endlich im Bett liegen.

4. 9.

Von PITLOCHRY geht es auf der A 9 durch die heidekrautbewachsenen GRAMPIAN MOUNTAINS schnell weiter nordwärts bis nach INVERNESS, der Hauptstadt des Hochlands. Kurz hinter INVERNESS gibt es dann eine Panne, als wir uns einen Hufnagel in den Hinterradreifen fahren. Zu allem Unglück fängt es auch noch kurz darauf an zu regnen. So suchen wir uns schon in DINGWALL unser nächstes Quartier.

Die Straßen sind hier so schmal, daß nur ein Auto die Graße befahren kann. Zum Ausweichen gibt es alle paar Meter eine Ausbuchtung. Man muß höllisch aufpassen ! Man biegt um eine Felsenecke und steht plötzlich vor dem Kühler eines entgegenkommenden Autos. An einer Straßenbaustelle müssen wir eine „Geländeetappe“ durch grundlosen Morast einlegen. Die LAVERDA und wir sehen danach entsprechend aus !

Nach der Mittagspause an den Höhlen von SMOO beeilen wir uns, um noch vor 16.00 Uhr die Fähre in KYLESTROME zu erreichen. Zehn Minuten vor der Zeit sind wir an der Übersetzstelle. Ein Glück, denn der Fährbetrieb wird danach erst wieder am nächsten Morgen aufgenommen ! Die Fähre ist übrigens kostenlos !

Der Regen wird immer schlimmer; dazu weht ein böiger Wind. Wir halten kurz, um die Kette mit Kettenfett zu besprühen und um einen wärmenden Schluck aus der „Bordapotheke“ zu nehmen. Jetzt macht uns der Regen nichts mehr aus ! Zügig geht es weiter Richtung ULLAPOOL. Ab und zu erinnern die kleinen Rutscher beim Überfahren der Mittelstreifen daran, daß der Hinterradreifen jetzt fast ganz blank ist. Doch unser Motorrad läuft ausgezeichnet und allmählich werden die Straßen besser, so daß wir es riskieren können, den Gasgriff etwas mehr aufzudrehen, um schneller in ein warmes Quartier zu kommen.

Unsere Bedenken, mit unserem jetzigen Aussehen kein Zimmer zu bekommen, sind grundlos. Gleich bei unserer ersten Anfrage klappt es. Wir werden freundlich aufgenommen und man bemüht sich sehr um uns. Wir haben das Gefühl, nicht Gäste sondern Familienangehörige zu sein ! Diese unvoreingenommene Gastfreundschaft uns Motorradfahrern gegenüber ist mit ein Grund, warum wir so gerne nach Schottland und Großbritannien fahren !

5. 9.

Es regnet ! Schottischer Regen ! Also Barbour an und auf zur Nordspitze Schottlands ! Auf uns noch gut bekannten Straßen geht es am DORNOCH FORTH entlang bis nach Helmsdale. Immer wieder hat man wundervolle Aussichten auf das Meer.

In JOHN O' GROATS ist der nördlichste Punkt unserer Reise erreicht. Das immer schlechter werdende Wetter vertreibt uns schnell Richtung Westen und so gelangen wir bald in eine der wildesten Landschaften Schottlands. Es geht durch Hochmoore, am Straßenrand Stapel von abgestochenen Torf, an kleinen Seen vorbei, überall bizarre Felsen. Hinter jeder "Ecke" ein neuer, ganz anderer schöner Ausblick.

6.9.

Der prasselnde Regen weckt uns schon früh. Während des Frühstücks können wir sehen, wie der Wind die Bäume vor dem Haus biegt. Dazu hängen die Wolken so tief, daß es gar nicht richtig hell werden will.

Die LAVERDA springt auf den ersten Knopfdruck an und bringt uns jetzt schon wieder Richtung Heimat. Wir wählen die Strecke durch das Inland am LOCH NESS vorbei. Auch hier alles in Wolken. Durch den Regen werden wir weiter südwärts getrieben. Auch der BEN NEVIS, der höchste Berg Schottlands, hat seine Spitze in Wolken gehüllt und erst am LOCH LINNHE hört der Regen langsam auf. So können wir die überwältigende Kulisse des GLEN COE richtig genießen. Hier wird die sich bergan schlängelnde Straße von steil aufstrebenden schroffen Felsen auf mehrere Kilometer eingerahmt, und man kommt sich als Mensch hier doch recht klein vor.

Mit neuem Mut geht es weiter. Am LOCH LOMOND erleben wir noch einen kleinen Zwischenfall: ein vor uns fahrender langer LkW (Long Vehicle) streift in einer engen Kurve, als ein Bus entgegenkommt, eine Steinmauer und reißt die halbe Mauer ein. Nur mit Mühe können wir den großen Steinen, die auf die Straße purzeln, ausweichen. Bald sind wir in GLASGOW, die für uns die häßlichste Stadt Schottlands ist. Wie im Vorjahr verfransen wir uns wieder hoffnungslos, finden dann aber doch glücklich aus der Stadt heraus und erreichen die A 76 Richtung DUMFRIES.

Wieder ziehen Regenwolken auf und wir beschließen, für heute ein Zimmer zu suchen. In einem alleinstehenden Haus finden wir eine gute Unterkunft. Der Hausherr

war 42 Jahre Jäger bei einem DUKE und erzählt uns viel aus seinem früheren Beruf. Wir erleben einen der schönsten Abende am Kamin mit echtem schottischen Whisky und Tee und mit vielen langen Gesprächen.

7.9.

Am Morgen brechen wir auf, nicht ohne zu versprechen, bei unserer nächsten Schottlandfahrt wieder vorbeizuschauen. Bald erreichen wir GRETNA GREEN, die Grenze zwischen Schottland und England.

Von der berühmten Heiratsschmiede sind wir enttäuscht. Man hat das Interesse der Touristen genutzt und aus der alten Schmiede eine Andenkenbude gemacht. 100 Meter weiter sind wir dann in England. Hier können wir gleich auf die Autobahn und nehmen Kurs auf LIVERPOOL, wo wir uns bei englischen Bekannten noch 2 Tage aufhalten wollen, bevor diese schöne Reise endgültig zu Ende gehen wird. Schade ! Aber nächstes Jahr fahren wir ja wieder hin !

H. Geitz

BVDM-Perspektiven

Bei der Gründung des BVDM-Vorläufers 1958 - es sah damals böse um die Motorradzukunft aus - ging es darum, die wenigen Motorradfahrer, die es noch gab, zu einer Not- und Hilfsgemeinschaft zu sammeln, zu überlegen, wie man den Fortbestand des Motorrades sichern könnte.

In der Satzung des BVDM steht u.a.: Öffentlichkeitsarbeit durch Funk und Presseinformation, Einwirkung auf die Gesetzgebung im Sinne dieser Satzung.

Daß man mit 24 Mark Jahresbeitrag diese Punkte kaum anpacken kann, ist wohl jedem klar, vielleicht kann man es auch mit 100 noch nicht.

Warum überhaupt etwas tun ? Ist der Fortbestand der Motorräder wieder gefährdet, obwohl es nie soviel Motorräder gab wie jetzt ? Ist der Motorradboom der letzten Jahre, die Motorräder, die daraus entstanden, nicht vielleicht ein Teil dieser Gefährdung ?

Motorräder werden nicht mehr als Fahrzeuge, sondern als Hobbygeräte konstruiert, müssen aber als Fahrzeuge zugelassen und betrieben werden. Begleiterscheinung dieses Booms: schnellster Modellwechsel, technische Gags um jeden Preis, ohne

Rücksicht auf Lebensdauer und Reparaturkosten, höchste Leistung, die nur ein Bruchteil aller Fahrer gefahrlos einsetzen können. Zum Fahren eines Motorrads ab einer bestimmten Leistung - wo die Grenze liegt, darüber kann man noch streiten - gehören Fähigkeiten und wahrscheinlich auch Charaktereigenschaften, die mit dem Erwerb eines Führerscheines nicht zu erlangen sind. Es kann aber jeder Führerscheinbesitzer im dichten Straßenverkehr Motorleistungen spazieren fahren, mit denen auch Rennfahrer auf trainierter und abgesperrter Strecke Schwierigkeiten haben.

Das Ergebnis sind Versicherungsprämien - zumindest ab 1.1.77 - die so hoch sind, daß sie manche Kaufentscheidung beeinflussen werden. Nun kann man natürlich sagen: ich fahre gern Motorrad, was es kostet, muß ich bezahlen. Diese Einstellung ist zumindest aus einem Grund nicht richtig: Verletzungen und Menschenleben sind nicht zu bezahlen, aber trotzdem sehr teuer. Aus dieser Einstellung heraus wird wahrscheinlich einmal der Gesetzgeber handeln müssen und Dinge beschließen, die das Motorradfahren für alle sehr erschweren. Es wäre jetzt die Aufgabe des BVDM, dem zu begegnen.

Edmund Peikert

In Sachen Landessportverband

Wie wird man Mitglied im Landessportverband?

Man gehe zum Geschäftsführer des zuständigen Landessportverbandes und erkundige sich dort nach der Adresse des Motorsportfachverbandes. An diese Anschrift sendet man ein formloses Schreiben mit dem Wunsch, in diesen Verband aufgenommen zu werden.

Voraussetzung für die Aufnahme ist, daß der BVDM-LV ein „echter Landesverband“ ist, d.h. er hat in dem Bundesland, in dem er sich befindet, alle Ortsclubs integriert und ist für diese geschäftsführend. Eine eigene Satzung - ergänzte BVDM-Satzung genügt - sowie eine Aufstellung des Vorstandes ist dem Gesuch beizulegen. Wenn ein Jugendwart dem Vorstand angehört, besteht Hoffnung auf mehr Geld, da für Jugendarbeit die meisten Gelder ausgeworfen werden. Ist dem Gesuch stattgegeben, hat man am Jahresende Anspruch auf anteilige Ausschüttung von Totomitteln.

Erstattungsfähig sind nachgewiesene Kosten für die Beschaffung von Sportgerät (Motorrad-Kleidung-Karten usw.) sowie Zuschüsse an Fahrer aus Anlaß an der Teilnahme an motorsportlichen Veranstaltungen. Start- und Nennelder sowie Kosten für Pokale usw. können nicht bezuschußt werden.

Gleichzeitig mit den Rechnungen muß eine Stärkemeldung an den Landessportverband abgeschickt werden.

Ein weiterer werbeträchtiger Nebeneffekt liegt darin, daß man im amtlichen Mitteilungsblatt den LV und den BVDM insbesondere bekanntmachen kann.

Hoffentlich gelingt es weiteren LVs, von dieser Möglichkeit Gelder zu bekommen, Gebrauch zu machen.

Klaus Arpert

Triallehrgang

Der BVDM plant für 1977 die Durchführung von Trialfahrer-Lehrgängen für Anfänger und Fortgeschrittene im Clubgelände des MC Sauerland.

Vorausgesetzt, daß sich genügend Interessenten finden, werde ich mich bemühen, Trial-Experten als Instrukturen dafür zu gewinnen. Übungsmaschinen können evtl. gestellt werden. Wer also an einem Triallehrgang interessiert ist, schreibe umgehend an den Bundessportwart des BVDM: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2.

Motorradfahren doch eine Sünde!

72jähriger Bischof auf Honda verunglückt Linz. Auf der Fahrt zum Grab seiner Eltern stieß der 72jährige Linzer katholische Diözesanbischof Dr. Franz Zauner am Allerseelentag bei Bad Schallerbach (Oberösterreich) auf seinem Honda-Motorrad mit einem PKW zusammen. Der hohe geistliche Würdenträger, der trotz seines fortgeschrittenen Alters leidenschaftlich gern starke und schnelle Motorräder fährt, zog sich bei dem Unfall schwere, jedoch nicht lebensgefährliche Verletzungen zu.

„Lippische Landeszeitung“ vom 30.10.76

Aus den Landesverbänden

Termine

- | | | |
|--|-------------|--|
| LV Rhein-Ruhr: neues Clublokal „Forsthaus Specht (zwischen AB-Abfahrt Bottrop/Dorsten und Dorsten; jeden 3. Freitag eines Monats | 5.3.1977 | 1. Orientierungsfahrt des MC Hilden, Nennungsschluß 1.3.1977, Start 13.00 Uhr. Ausschreibungen: Wolfgang Döpper, Brucknerstr. 17, 4010 Hilden 1 |
| LV Saar: neues Clublokal „Zum roten Ochsen“ in Ludweiler, Völklingerstraße | 2.4.1977 | 2. Frühlingsfahrt der MFG Köln; Ausschreibungen: Friedhelm Feld, Neüßer Landstr. 19, 5000 Köln 71; oder Peter v. Elstermann, Imbacher Weg 14, 5000 Köln 80 |
| Betr.: OMK Fahrerlizenz 1977 | 4.4.1977 | Vollmond |
| Interessierte mögen bitte Information beim Bundessportwart anfordern.: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2 | 23.4.1977 | 1. Strohsemmelrallye der Elefantentreiber Lippe; Ausschreibungen: Michael Bosse, Leopoldstr. 27, 4920 Lemgo 1 |
| | 7./8.5.1977 | 4. Bargkamper Treffen der Motorradfreunde Niederelbe in 2171 Bargkamp-Wingst, B 73 Cuxhaven - Stade ab Cadenberge ausgeschildert |

Kleinanzeigen

- | | | |
|--|---------------|---|
| LS 200, TR 500 oder MZ-Seitenwagen gesucht. Rainer Pawelczack Noldeweg 22, 4010 Hilden 1; Tel.: 02103/60588 | 22.5.1977 | Auto- und Motorradslalom in Bochum; Ausschreibung anfordern: Polizei-Motorsport-Club Bochum e.V., Ziegelstr. 50a, 463 Bochum |
| Suche Hinterrad für BSA 650, Bj. 69. Friedhelm Feld, Tel.: 0221/7903547 | 17./18.6.1977 | 2. Int. BVDM Deutschland, Information: Bernd Keggenhoff, Hachener Str. 172, 5768 Sundern 2, oder Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Str. 71, 5000 Köln 60, Tel.: 0221/76 72 47 |
| Verkaufe Verkleidung komplett, passend für Yamaha-Typen. Peter Braune, Hermann-Hesse-Str. 10, 5090 Leverkusen 1; Tel.: 02172/51341 | | |
| Verkaufe Honda CB 750 F 1 Bj. 76, 8000 km, Feeling Sportlenker, Gepäckträger, v. und h. neue TT 100; Unfallschaden lt. Gutachter 1400,-, umständehalber VB 4500,- DM. Karl-Ludwig Loos, Bockhackstr. 47a, 4 Düsseldorf 13; Tel.: 0211/719705 | 24./25.9.1977 | Alpen-Treffen des MSC Bad-Tölz und MC Sauerland in Gerlos/Tirol (um die Zeit ist auch das Oktoberfest) |

Buchstäblich wachgerüttelt

Kürzlich las ich in der Zeitschrift „Weltbild“ einen Artikel über Verkehrssicherheit. In diesem Artikel wird festgestellt, daß gerade in Wohngebieten durch breite, gut ausgebaute Straßen und die relative Ruhe die Kraftfahrer zu überhöhter Geschwindigkeit verleitet werden. Die Folge dieser Tatsache seien hohe Unfallziffern, davon viele mit schweren Verletzungen oder gar tödlichem Ausgang für die in diesen Vierteln besonders häufig an oder auf der Straße spielenden Kinder. Weiterhin sei festgestellt worden, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht oder nur mangelhaft beachtet würden.

Als Folge dessen haben sich nun Bürgerinitiativen gegründet, welche für Schleichtempo in Wohngebieten eintreten.

Weiterhin berichtet die Zeitschrift, daß Dr. Horst-Ludwig Riemer, Verkehrsminister Nordrhein-Westfalens und bisher Gegner von Tempo 30 nun in einem Großversuch verschiedene Maßnahmen testen lassen will, alle mit dem Zweck, die Kraftfahrer zum Langsamfahren zu zwingen.

Die wichtigste und für den Motorradfahrer gefährlichste ist nun folgende:
„Rüttelschwellen, Höckerbarrieren und Nagelreihen an den Straßeneinfahrten sollen als Erinnerungshilfe dienen. Kraftfahrer, die

diese Barrieren mit mehr als Tempo 30 passieren, werden buchstäblich „wachgerüttelt“.

Ich frage mich nun, was mit dem Motorradfahrer passiert, der diese „Erinnerungshilfe“ mit mehr als Tempo 30 und dazu wahrscheinlich noch in Schräglage (Straßeneinfahrten) überquert.

Wahrscheinlich wird der Motorradfahrer gleich zweimal wachgerüttelt. Das erste Mal durch die erwähnten „Erinnerungshilfen“, das zweite Mal durch den Aufprall auf der Straße.

Sicher ist jedoch, daß der Motorradfahrer die „Erinnerungshilfe“ und die damit verbundenen Schäden nicht so schnell vergessen wird.

Danke, Herr Riemer !

Zu hoffen bleibt, daß der so liebevoll an Tempo 30 Erinnernde wenigstens den Sturzhelm aufhatte.

Deddy

NS. Ich habe öfters beim BVDM darüber klagen hören, daß man zu wenig täte. Vielleicht könnte man hiergegen etwas unternehmen. Einen offenen Brief an unseren Verkehrsminister zum Beispiel.



Die BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM) Sitz Mülheim/Ruhr
Redaktion u. Anzeigenverwaltung: W.G. Rohde Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Telefon (0221) 76 72 47
Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Friedhelm Feld, Neusser Landstr. 19, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 7 90 35 47
Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Str. 71, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 76 72 47
Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 5901526
Lothar Braun, Vogesenstraße 42, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 17 11 15
Jörg Obergefell, Taubenstraße 33, 4010 Hilden 1, Tel. (02103) 52 555
BVDM-Geschäftsstelle, Horst Orlowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11
Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Friedhelm Feld

Motorräder und Zubehör
Bekleidung



DIE NEUEN MODELLE:

TS 125

TS 250/1

und

TS 250/1 Gespann

demnächst lieferbar

JETZT SCHON BESTELLEN!



-Service

Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71/Fühlingen
Telefon (0221) 7903547
