

G 20766 F

BALLHUPE

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.

GESPANN-SAISON

BVDM-Gespannlehrgang in der Eifel



20

Jahre BVDM

1/78

ZWEIRAD-SERVICE-FELD

MZ

Garelli

Dnepr (Gespanne)

Ish

Zubehör

Bekleidung

Seitenwagen (Dnepr, Jupiter)

Wir reparieren alle Zweiräder

**Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71 (Fühlingen)
Telefon (0221) 7 90 35 47**



Leitartikel

20 Jahre BVDM - Hätten Sie's gewußt?

1978 wird der Bundesverband der Motorradfahrer 20 Jahre alt - ein Grund zum Feiern? Sicherlich. Denn man kann mit Recht stolz darauf sein, allen Widerständen zum Trotz diesen Verband über 20 Jahre am Leben erhalten zu haben. Dennoch nimmt der BVDM sein 20-jähriges nicht zum Anlaß einer großen Jubiläumsfeier mit schwärmerisch-schwelgischen Rückblicken. Warum nicht?

Der Blick nach vorn ist wichtiger und dringlicher denn je. Leider haben Motorradfahrer immer ein sehr eigenbrötlerisches Verhalten gezeigt, und leider hat der BVDM in der Vergangenheit manches nicht getan, was er hätte tun sollen. Zumindest an letzterem läßt sich was ändern.

Der neue Bundesvorstand hat sich hohe Ziele gesteckt. Wie ernst er diese Ziele nimmt, läßt sich z.B. an den Veranstaltungen ablesen. Mit einem Vortrag über den neuentwickelten Fackelmann-Anzug am 10. Dezember in Mülheim/Ruhr begann der BVDM eine Reihe lehrgangsähnlicher Veranstaltungen. Um Zündkerzen wird es am 21. Januar in Ziegenhagen bei Kassel (Gaststätte zum Storch, 16⁰⁰) gehen; einem Fahrschulwochenende am 25./26. Februar im Saarland folgt am 8. April ein Vortrag über Motorradverkauf. Ende März wird in Bergisch-Gladbach eine Podiumsdiskussion zum Thema Verkehrssicherheit/Motorradhaftpflichtversicherung stattfinden. Vom 4. bis 7. Mai geht es anläßlich einer BMW-Werksbesichtigung nach Berlin. Für gesellschaftliche Unterhaltung wird das Winterfest am 11./12. März im Restaurant zur Nürburg in Nürburg (u.a. mit Siegerehrung der BVDM-Jahreswettbewerbe und sonntagmorgendlicher Wanderung, Beginn 17⁰⁰) sorgen.

Um die Möglichkeiten des BVDM auszuweiten, hat der Vorstand im November 1977 sieben Referentenposten besetzt: Wilhelm Hopmann (Öffentlichkeitsarbeit), Barbara Rottländer (Werbung), Peter Ziegler (Gemeinnützigkeit), Willy Reuter (Veteranen), Karl-Heinz Breuer (Material), Rolf Kühnle (Anschriften, Treffpunkte) und Wolf-G. Rohde/Horst Orlowski (Verkehrssicherheit).

Bei aller Aktivität ist der BVDM allerdings nur so stark, wie seine Mitglieder hinter ihm stehen. Leider haben aber einige Mitglieder, sogar Clubs, immer noch nicht begriffen, daß der BVDM kein abstraktes Gebilde darstellt, sondern aus ihnen selbst besteht. Oft genug wird der BVDM gescholten, ohne auch nur die geringste Einsatzbereitschaft für diesen einzigen bundesweiten Motorradverband erkennen zu lassen.

Jeder sollte Kritik, Vorschläge und Einsatzbereitschaft zeigen, damit der BVDM endlich zu einer starken Interessengemeinschaft der Motorradfahrer werden kann. Beweisen kann er dies bereits vom 10.-12. Februar 1978: Dann nämlich findet das traditionelle Elefantentreffen unter neuen Voraussetzungen statt: Im abgeschlossenen Areal des Salzburgrings. Nach dem Motto: Schnee und Gemütlichkeit ja, Rockerfestival nein. Helfer werden dringend gesucht (Meldung bei Horst Orlowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11).

1978 - packen wir's an!

Temperament kommt.

Honda CB 125 Twin/17 PS

2 Zyl. 4-Takt-Motor
124 ccm, 17 PS
125 km/h, 5 Gänge
Kickstarter, Scheibenbremse



**HONDA
CB 125TWIN**

WALTHER FISCHER

Honda - Yamaha

5650 SOLINGEN 11

Emscherstraße 6 Telefon 773 03

BVDM-Internia

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 24. 9. 77 6

Rattenfänger problematisch 8

Aktuelles

Nie vergessene und neu entdeckte Gespannfreuden
Gespann-Seminar der MFG Köln im BVDM 9

Zeichen der Zeit
Eine Betrachtung über die derzeitige u. zukünftige Motorradtechnik 11

Schuberth-Helme
Ein Besuch in Braunschweig 13

Touristik

Soweit die Räder rollen!
Langstreckenfahrt „Liege – Pau – Liege“ 14

Test-Technik

WÜDO für jedermann
BMW-Tuning 17

Achtung, Satire

Sauerei!
Brief eines vielgeplagten Motorradfahrers 21

Sport

Spaß muß sein
WMMH-Rallye 22

Gut Gummi
Sprintprüfung 26

Aktivitäten im LV Saar
„Kennen Sie das Saarland?“ 26

Geschichten

Motorradfahrer einmal anders – II. Teil 27

Leserbriefe

Dummheit durch Dummheit ersetzen?
Bemerkungen eines aktiven Zuvi-Fahrers 30

Termine, Notizen, Kleinanzeigen 33



BVDM-Interna

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 24. 9. 1977 in Brigachtal-Kirchdorf

Zunächst eröffnete der Vorsitzende des gastgebenden Landesverbandes, Herr Jauch, die JHV und begrüßte die Gäste. Es folgte der Bericht des 1. BVDM-Vorsitzenden, Herrn Horst Briel. Er sagte, daß die herausragenden Veranstaltungen des Jahres das Elefantentreffen und das Motorradfahrertreffen im Contidrom gewesen seien. Ob das Elefantentreffen im Jahre 1978 stattfinden werde, sei nicht sicher. Wenn ein geeignetes Gelände gefunden wird, wird auch das Treffen stattfinden. Das Contitreffen sei von allen Seiten nur gelobt worden und wird mit Sicherheit im nächsten Jahr durchgeführt. Der Termin wird festgelegt, wenn der internationale Terminkalender aufgestellt ist. Die Motorradfahrerfachschule wird in dem vorgesehenen Gebäude in Boxberg/Eifel nicht gegründet werden können, weil eine Interessengruppe der Dorfbewohner sich dagegen wehrt. In jedem Fall wird im nächsten Frühjahr mit einigen Perfektionskursen der Schulungsbetrieb aufgenommen.

Es folgten Berichte der Vertreter der angeschlossenen Verbände Kassel, Hilden, Rhein-Ruhr, Ostwestfalen Lippe, Köln, Bergisch Gladbach, Rur-Inde, Sauerland, Untertaunus, Schwarzwald-Bodensee, Markgräfer Land, Südbaden und Schwalm-Eder.

Der 1. Geschäftsführer, Horst Orlowski, teilte zunächst mit, daß der 2. Vorsitzende, Herr Reuter, aus gesundheitlichen Gründen bereits im Sommer dieses Jahres schriftlich seinen Rücktritt erklärt habe und auch nicht wieder kandidieren wolle. Er sagte weiterhin, daß im Berichtszeitraum zwei Sitzungen des erwei-

terten Vorstandes stattgefunden haben und daß sich die drei Motorradclubs Sportfahrgemeinschaft Rur-Inde, MC-Löwen Bergisch Gladbach und BVDM-Kreisverband Schwalm-Eder in Spangenberg dem BVDM angeschlossen haben. Der Bestand an Mitgliedern sei zur Zeit ca. 1150.

Herr Günter Wuttke, BVDM-Schatzmeister, verlas den Kassenbericht, der mit einem Bestand von DM abschloß. Wegen dieser günstigen Entwicklung und weil die Motorradfachscheule noch nicht als Kostenfaktor zu Buche geschlagen ist, zog er in Absprache mit den anderen Vorstandsmitgliedern den Antrag 1 auf Beitragserhöhung zurück. Von den beiden Kassenprüfern war einer im Verlauf des Jahres aus dem BVDM ausgetreten. Der zweite, Herr Volker Lefevre, hatte die Kasse geprüft, war aber zur JHV nicht abkömmlich. Er teilte der Versammlung schriftlich mit, daß er die Kasse stichprobenhaft geprüft habe und keine Unregelmäßigkeiten feststellen konnte.

Der Sportwart, Herr Bernd Keggenhoff, berichtete über die Deutschlandfahrt, die Touristik- und Jugend-Sportmeisterschaft sowie über die Orientierungsmeisterschaft, die in diesem Jahr erstmalig ausgetragen wird. Es folgte die Siegerehrung der Vorjahreswettbewerbe und die der Zielfahrt zur JHV. Der Leiter des Werbeausschusses, Herr Ingo Schröder, erklärte, daß sich Herr Werner Steinhage als einziger an dem Wettbewerb zum Entwurf einer neuen BVDM-Klebeplakette beteiligt hatte. Einer seiner Entwürfe ist inzwischen gedruckt worden, und die anwesenden Mitglieder haben je ein Exemplar

erhalten. Außerdem hat der Ausschuß den Druck eines Werbefaltblattes und eines neuen Aufnahmeformulars veranlaßt.

Als Kandidat für das Amt des Versammlungsleiters wurde Herr Willi Reuter vorgeschlagen und einstimmig gewählt. Er bat um Entlastung des Vorstandes, und sie wurde ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen gewährt. Er dankte dem Vorstand für seine Arbeit und begann dann mit der Neuwahl.

Herr Günter Wuttke war einziger Schatzmeister-Kandidat. Er wurde mit 95 Stimmen bei 18 Enthaltungen und 2 ungültigen Stimmen wiedergewählt.

Ähnlich war es bei Horst Orlowski, der mit 109 Ja-Stimmen und 4 ungültigen wieder 1. Geschäftsführer wurde.

Auch für den 2. Geschäftsführer gab es nur einen Kandidaten. Herr Bernd Karasch wurde mit 105 Stimmen bei 8 ungültigen und 2 Gegenstimmen gewählt.

Die Herren Ulrich Rehfish und Georg Schuster stellten sich als Bundes-Sportwarte zur Wahl. Auf Herrn Schuster entfielen 68, auf Herrn Rehfish 47 Stimmen. 10 Wähler enthielten sich, 4 Stimmzettel waren ungültig. Damit war Herr Schuster gewählt.

Zur Wahl von 2 gleichberechtigten 2. Vorsitzenden stellten sich die Herren Friedrich Feld, Wolf Georg Rohde und Peter Ziegler. Gewählt wurden Herr Rohde mit 91 und Herr Feld mit 70 Stimmen. Herr Ziegler erhielt 43 Stimmen.

Zur Wahl zum 1. Vorsitzenden kandidierte nur Herr Horst Briel. Er erhielt 95 Stimmen bei 13 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen. Zum Kassenprüfer wurden Frau Margot Wittke mit 90 und Herr Volker Lefevre mit 82 Stimmen gewählt. Herr Tore Zöller, der dritte Kandidat, erhielt 25 Stimmen.

Es folgte die Abhandlung der Anträge.

Der Bundesvorstand zog seinen Antrag auf Beitragserhöhung zurück, weil die Motorrad-Fachschule, von der er für den Anfang eine besondere finanzielle Belastung erwartet hat, noch nicht anlaufen konnte. Der Antrag von Herrn Jörg Lüddecke auf Änderung des Satzungsparagraphen 6 Abs. 1 wurde verlesen. Dieser Absatz soll folgenden Text erhalten: „Mitglied kann nur werden, wer sich zu den Aufgaben und Zielen des BVDM bekennt. Auf Antrag entscheidet der erweiterte Vorstand über die Aufnahme.“ Die Versammlung hat den Antrag abgelehnt, weil die Möglichkeit erhalten bleiben soll, eine Mitgliedschaft wegen Vorstrafen abzulehnen.

Dem Antrag der MFG Köln auf einen Bericht über die Motorradfahrer-Fachschule hat der Vorsitzende in seiner Ansprache genüge getan. Die Anträge der MFG Köln, der BVDM solle dem Deutschen Sportbund und der Deutschen Verkehrswacht beitreten und mit artverwandten in- und ausländischen Verbänden Kontakt aufnehmen, wurde vom Vorstand positiv aufgenommen und entsprechende Bemühungen zugesagt. Die Anträge der MFG Köln, der BVDM solle sich für eine Anhebung der Kilometerpauschale für Motorräder und für die Aufhebung des Einreiseverbots für Motorradfahrer in die DDR einsetzen, hat der Vorstand zur Kenntnis genommen, jedoch auf die geringen Aussichten auf Erfolg hingewiesen.

Herr Norbert Berentz stellte den Antrag, für Schüler, Studenten, Lehrlinge und arbeitslose Jugendliche einen ermäßigten Beitrag einzuführen. Die Mehrheit entschied gegen den Antrag, weil auch in diesen Gruppen sehr unterschiedlich viel Geld zur Verfügung steht und bei besonderen sozialen Belastungen Beitragsbefreiung beantragt werden kann.

Der 1. Motorradclub Camberg e.V. beantragte die Aufnahme in den BVDM und bewarb sich um die Durchführung der

JHV 1978. Der Aufnahme hatte der Vorstand bereits zugestimmt. Für die Gestaltung der JHV 1978 erhielt der 1. MC Camberg den Zuschlag von der Hauptversammlung.

In der anschließenden Diskussion warf ein Mitglied dem Vorstand vor, daß sich der BVDM nicht an den Demonstrationen anderer Clubs gegen die Versicherungsverteuerung beteilige. Dazu äußerte Herr Briel, daß sich der BVDM an der Demon-

stration in Bonn sowohl finanziell als auch mit Abordnungen und als Kundgebungsredner beteiligt hat. Der Vorstand sei jedoch der Meinung, daß mit solchen Maßnahmen die Prämien nicht zu senken seien. Damit wurde die Versammlung geschlossen.

Der Protokollführer: Horst Orlowski

Der 1. Vorsitzende: gez. Horst Briel

Rattenfänger problematisch

Da freuen sich BVDM-Vorstandsmitglieder zunächst sehr, wenn sie bei einer BVDM-Aktivität (Contidrom oder Orientierungsfahrt) Motorradfahrer treffen, die von unserem BVDM begeistert sind und erklären, daß sie mit ihrem kompletten Club sich dem BVDM anschließen wollen. Die Kontakte werden später vertieft. Es trudeln beim Geschäftsführer sogar etliche Aufnahmeanträge aus dem betreffenden Club ein. Dann werden eines Tages Vorstandsmitglieder des BVDM von dem Vorsitzenden des Clubs, der sich dem BVDM in Kürze anschließen wird, zu einer wichtigen Veranstaltung eingeladen (z. B. Generalversammlung), weil besagter Clubpräsident die BVDM-Mannen zum Vorzeigen braucht. Und dann kommt der große Tag. Der Versammlungsraum hat sich gefüllt. Die BVDM-Abordnung wird als weit angereiste Delegation gebührend gefeiert. Dafür darf ein hohes BVDM-Tier auch den Versammlungsleiter spielen, wenn es um die turnusmäßigen Neuwahlen geht. Die Regularien gehen über die Bühne, und man wendet sich den wesentlichen Dingen zu. Aktivitäten, Terminplan. Spätestens jetzt steht ein gestandenes Mitglied auf und fragt Clubpräsident und BVDM-Delegation, ob und welche Vorteile die Zugehörigkeit zum BVDM überhaupt bringen könne. Der Herr Clubpräsident fängt an mit Händen und Füßen zu reden, das sei ja nun alles besprochen und was es da nun noch zu fragen gäbe, und mit leicht

erhobener Stimme die Gegenfrage, ob man denn von einem Verband etwas haben könne, wenn man dem Verband nicht zunächst einmal etwas bieten wolle.

Ein richtiger Gedankengang, besonders für eine langfristige Zusammenarbeit, aber das ist jetzt nicht das Problem. Die hier aufgezeigte Situation bekommt noch von anderer Seite ein Schlaglicht, wenn die BVDM-Delegation an eben demselben Abend so nebenbei erfährt, daß der Beitritt zum BVDM zwar schon erörtert worden sei, daß aber die eigentliche Abstimmung vertagt worden sei. Die solches mitteilen, sind beileibe keine Chaoten oder Hitzköpfe im Mofa-Alter, es sind vielmehr gestandene Männer und lassen in einem Gespräch „am Rande der Vollversammlung“ durchblicken, daß sie selbst persönlich gar nichts gegen den BVDM haben, aber befürchten, daß die Mehrheit der dortigen Clubmitglieder gar nicht begriffen habe, was mit der Mitgliedschaft beim BVDM verbunden ist. Wie zur Bestätigung dessen kommt unter Punkt „Verschiedenes“ die Beitragsfrage auf den Tisch, und dabei zeigt sich, daß der örtliche Clubvorsitzende über die Besonderheiten des BVDM-Beitragseinzugs selbst noch nicht im Bilde ist und es nach den gewonnenen Eindrücken sicher eine Weile dauern wird, bis der Clubvorsitzende seinen Anhängern plausibel gemacht hat, daß der BVDM-Mindestbeitrag nicht an den Vereinskassierer

anlässlich der Hauptversammlung für das längst verflossene Kalenderjahr, sondern recht früh im Jahr an den BVDM zu überweisen ist. Als Dabeigewesener ist man hin und her gerissen, solche Situationen entweder als ulkig oder peinlich zu empfinden. Aber zu bedenken ist, daß zwar vor mehr als 400 Jahren ein Landesfürst in den Zeiten von Reformation und Gegenreformation sein gesamtes Volk zum anderen Glauben mitnahm, wir jedoch nicht davon ausgehen können, daß das auch mit einem Motorradclub so funktioniert. Und auch das Beispiel vom Rattenfänger aus Hameln kann hier nicht Schule machen. Auch wenn es bei oberflächlicher Betrachtung den Anschein hat, als ob die Mehrzahl der dort versammelten Motorradfans erstens jung und zweitens in Satzungsdingen unerfahren und drit-

tens froh sind, wenn überhaupt etwas „losgemacht“ wird, muß der wohlwollende Schritt, sich unserem Verband anzuschließen, besser vorbereitet werden. Es ist uns nicht damit gedient, wenn nach kurzer Zeit die Clubmehrheit enttäuscht ist, weil sie sich mehr von uns versprochen hat, als wir jemals hätten bieten können, und bei nächster Gelegenheit den BVDM-freundlichen Vorstand in die Wüste schickt. Unproduktive Mehrarbeit für Geschäftsführer und Schatzmeister unseres Verbandes sind noch die harmlosesten Folgen. Was uns langfristig nützt, ist eine in voller Kenntnis aller Zusammenhänge und Verpflichtungen stetig wachsende Zahl von Motorradfahrern, die unsere Ziele nachhaltig zu fördern bereit sind.

Wilhelm Hopmann



Aktuelles

**Nievergessene und neu entdeckte
Gespannfreuden**

**Gespann-Seminar der MFG Köln
im BVDM**



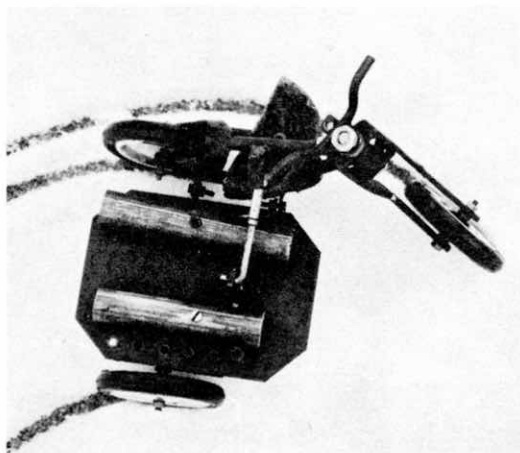
Am 25./26. November 1977 fand ein bis dato nie dagewesenes Gespann-Seminar in Weiler am Berge bei Bad Münster-eifel (Nordeifel) statt. Veranstalter war die MFG Köln, die Ausarbeitung oblag den alten Gespannhasen Edmund Peikert und Friedhelm Feld.

Dieses Seminar sollte allen Gespann-Interessenten theoretische und praktische Schulungen über Gespann und Gespannfahren bieten.

Das Seminar gliederte sich in sechs Teile. Diese waren so umfangreich, daß eine detaillierte Darstellung den Rahmen dieser Ballhupe sprengen würde. Wir werden die einzelnen Teile in den nächsten Ballhupen gesondert aufgreifen und in ihren Einzelheiten darstellen.

Im ersten Teil des Seminars ging es um allgemeine Fragen rund ums Gespann. Was ist an einem Gespann unsinnig, was macht seinen Reiz aus und was muß jeder Neuling dringendst beachten – das waren die wichtigsten Themenbereiche.

Einige Ausführungen zum Gespannfahren schlossen sich im zweiten Teil an. Reaktionen des Gespannes beim Anfahren und Bremsen sowie richtiges Fahren in Rechts- und in Linkskurven wurden dem Neuling in unkomplizierter Weise eindrucksvoll klargemacht.



Gespannmodell im Maßstab 1:6

Grundsätzlicher und anspruchsvoller, aber auch schwieriger ging es im dritten Seminarteil zu, der die Fahrdynamik des Gespanns zum Thema hatte. Das Fahrverhalten der Gespanne in Rechts- und in Linkskurven wurde physikalisch erläutert. Die Fragen, weshalb in Rechtskurven der Beiwagen hochkommt, wann das Fahrzeug unweigerlich umkippt, und weshalb Linkskurven besonders gefährlich sind, fanden hier ihre Antworten.

Im Anschluß daran durfte gefahren werden. Die fahrhungrigen (und durch die Theorie keineswegs entmutigten, wohl aber nachdenklicher gewordenen) Neulinge wurden auf vier Fahrlehrer aufgeteilt. Die Fahrlehrer gaben ihre Anweisungen vom Beiboot aus und konnten daher die unvermeidlichen Schwächen und Fehler der Anfänger sofort erkennen. Anfahren, Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren wurden auf verkehrsfreien Plätzen geübt.



Lehrer und Schüler bei den praktischen Übungen

Der fünfte Teil des Gespann-Seminars betraf die Technik. Wie schon im Seminarteil über die Fahrdynamik wurden auch hier als Lehrmittel Dias, Overhead-Projektor-Folien und ein Gespannmodell im Maßstab 1:6 verwendet. An diesem Modell konnten Fahrwerkeinstellungen und -wirkungen anschaulich demonstriert werden. Fahrwerksmäßig standen Vor-

spur, Sturz, Vorlauf des Seitenwagens und Nachlauf des Vorderrads im Vordergrund. Der Betrachtung über Leistungsvermögen und Übersetzung von Gespannen folgte eine Untersuchung der gegenwärtigen Seitenwagenbauarten.

Im sechsten Teil ging es um ergänzende Fragen zum Gespann. Als Hauptpunkt kristallisierten sich dabei TÜV-Probleme

heraus. Ein TÜV-Ingenieur gab den Teilnehmern einen umfassenden Überblick über die Eintragungsmodalitäten und -bedingungen.

Da das schlechte Wetter weitere Übungsfahrten unmöglich machte, wurde das Seminar mit einer allgemeinen Diskussion und Kritik an der Durchführung beendet.

Wolf G. Rohde

ZEICHEN DER ZEIT

— Eine Betrachtung zum gegenwärtigen Stand der Technik und Spekulationen über die zukünftige Motorradentwicklung —

Wenn man sich heute die Modellpalette mancher Motorradhersteller ansieht, so findet man selten etwas, was nicht schon einmal dagewesen ist oder was es bei der Konkurrenz auch schon mal gab, bzw. jetzt auch gibt.

Grundlegende revolutionäre Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Motorradtechnik hat es bisher nicht gegeben. Jedes Kraffrad fährt immer noch auf zwei Rädern mit einem Verbrennungsmotor dazwischen. Der Lenker ist immer noch vorn und der Antrieb befindet sich bei richtigen Motorrädern am Hinterrad. — Daran hat sich seit Methusalems Zeiten nichts geändert. —

Dafür hat sich die Ausführung obengenannter Konstruktionsprinzipien gründlich gewandelt. Man denke an Gußräder, moderne Motoren, Scheibenbremsen, lange Federwege und andere Reifendimensionen. Doch vieles scheint noch verbesserungsbedürftig; man denke z. B. an Kettenantriebe und Kettenschutzvorrichtungen.

Bei manchen Motorradherstellern scheinen Konstruktionen aus der Steinzeit wiederentdeckt worden zu sein. Paradebeispiel für diesen Fall: Ein japanischer Produzent, ehemals bekannt für schnelle

Zweizylinder-Zweitakter. Was nutzen uns hypermoderne Gußräder, wenn beim Hinterradausbau wieder die Kette angefaßt werden muß? Die Vorteile einer echten Steckachse wurden zugunsten von Leichtmetallrädern, welche dann auch noch schwerer als die bewährten Drahräder sind, aufgegeben.

Weil es der Kunde so wünscht? Hat man denn nur technisch unbedarfte Kunden befragt? Hatte der Mann in der Werkstatt nicht auch ein Wörtchen mitzureden?

Eine zukunftsweisende Entwicklung müßte wie folgt aussehen: Gußrad oder Verbundrad, aber leichter als Drahräder, mit richtiger Steckachse (die Kettenspannung bleibt erhalten, die Kette braucht beim Hinterradausbau nicht geöffnet zu werden). Antrieb über Kardan oder Kette im geschlossenen Öl- oder Fettkettenkasten, der gleichzeitig als tragendes Teil der Hinterradschwinge ausgebildet sein könnte, um Gewicht zu sparen.

Überhaupt, beim Gewicht sind sich scheinbar alle einig: Moderne Motorräder müssen schwer sein.

Da gibt es einen 750-ccm-Zweizylinder aus angelsächsischer Fertigung, noch mit schwerem Grauguß-Zylinderblock, rund-

herum richtig antiquiert und mit soliden Dimensionen: Leergewicht 185 kg. Eine findige japanische Firma kam auf die Idee, so etwas auch in ihr Programm aufzunehmen, allerdings in gewohnter japanischer Fertigungsqualität und mit ebensolchem Design, mit konstruktiven Feinheiten wie Balancer-Ausgleichswellen und mit Leichtmetallzylinderblock: Leergewicht über 230 kg.

Sind die Ausgleichswellen so schwer oder soll der Kunde für gutes Geld auch richtig was (an Gewicht) in der Hand spüren? Wenn diese Verkaufsstrategie ankommt, hat Japans nächstes Flaggschiff vielleicht 1500 ccm Hubraum aus acht Zylindern, ein Leergewicht von 480 kg und einen hydraulisch ausfahrbaren Ständer?

Werden die Superbikes zu Fahrzeugen für Männer mit viel Kraft und wenig Hirn? Denn wozu die vielen Kilos mit herumschleppen, die sich besonders beim Bremsen und Beschleunigen wie ein Klotz am Bein bemerkbar machen und die den Benzinverbrauch unnötig in die Höhe treiben? Es müßte beim heutigen Stand der Technik doch möglich sein, leistungsfähige Motorräder mit angemessenen Gewichten zu produzieren, ohne daß die Kosten in astronomische Höhen steigen. Ein Motorrad, gleich welchen Hubraums, sollte ein Gewicht von 200 kg nicht wesentlich überschreiten, auch wenn sich schwerere „wie ein Fahrrad“ bewegen lassen. Spätestens dann, wenn das gute Stück mit seinen vielleicht 280 kg auf der Seite liegt, kommt für den Fahrer das große Erwachen, besonders dann, wenn er mit eigener Kraft nicht mehr darunter hervorkriechen kann. Dieser Fall braucht nicht unbedingt auf einen Fahrfehler zurückzuführen sein; Motorräder fallen mitunter auch im Stand um.

Doch kommen wir zum Kern der Sache – zum Motor. Kennern der Branche wird aufgefallen sein, daß der Vier-Zylinder-Viertaktmotor bei den großen vier japanischen Herstellern, deren Technik bisher

richtungsweisend war, im Programm einen festen Stammplatz gefunden hat.

Die Beliebtheit des Vierzylinders bei den Kunden ist wahrscheinlich auf seinen ruhigen Lauf, seine Drehfreudigkeit, sein Leistungsvermögen, seine Ootik, Zuverlässigkeit und Lebensdauer zurückzuführen. Das einzige, das ihm fehlt, ist eine Drehmomentspitze im unteren Drehzahlbereich. Aber, was soll's, der Fahrer merkt nur am Drehzahlmesser, mit welcher Tourenzahl er sich gerade fortbewegt; wird Drehmoment benötigt, so schaltet er einen Gang zurück. Hohe Drehzahlen schaden dieser Motorenbauart nicht, und der Fahrer nimmt sie nicht durch Fußrasten und Lenker wahr.

Daher kann man sicher sein, daß der Vier-Zylinder-Motorradmotor bei mittleren und großen Hubräumen in den nächsten Jahren zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Ein zukünftiger Motorrad-Vierzylinder-Reihenmotor der Vernunft könnte etwa folgendermaßen aussehen: Hubraum etwa 500 bis 700 ccm, Leistung ca. 40 bis 50 kW, zwei obenliegende Nockenwellen, Ventilbetätigung über Tassenstößel, gleitgelagerte Kurbelwelle, Benzineinspritzung und elektronische Zündanlage nach Muster der ITH-Zündanlage, wie sie auch in der Van Veen OCR 1000 verwendet wird.

Der Wankelmotor wird, wenn überhaupt, aus Kostengründen und wegen der strengen Abgasbestimmungen nicht in großen Stückzahlen gebaut werden.

Weiterhin wird es noch zeitgemäße Konstruktionen von 1- und 2zylindrigen 2- und 4-Taktern geben, die in nennenswerten Stückzahlen produziert werden, vorwiegend in den kleinen Klassen bis etwa 400 ccm. Gebremst werden wird die überschüssige Bewegungsenergie durch Scheibenbremsen, je nach Kaliber des Motors ein bis zwei vorn und eine hinten, eventuell integral verbunden, wobei bei der Ausführung der Bremsscheiben und

der Mischung der Beläge noch einiges verbessert werden muß, man denke an die verzögerte Bremswirkung durch den Einfluß von Spritzwasser.

Bei den Fahrwerken könnte auch noch einiges verbessert werden. Nachdem Nippons Söhne zwischenzeitlich die Zeichen der Zeit erkannt zu haben scheinen, dürften sie früher oder später dazu übergehen, verschleißarme Lagerungen an den beweglichen Stellen der Fahrgestelle zu installieren. Zwei japanische Produzenten bemühen sich inzwischen bereits um einen spielfreien Hinterradschwingendrehpunkt. Die Länge der heute üblichen Federwege wird sich vermutlich geringfügig ändern, erstrebenswerte 180 bis 200 mm vorn und 120 bis 150 mm hinten werden vielleicht eines Tages zur Norm. Vielleicht wird auch der Tag kommen, an dem man Federung und Dämpfung beider Räder ohne großen Aufwand den jeweiligen Belastungsverhältnissen anpassen kann?

Unterschiede in der Touren- zur Sportversion eines Modells werden sich sicherlich nicht in der Form der Auspuffanlage erschöpfen, ein wichtiges Unterscheidungskriterium hierbei dürfte neben

Tankinhalt und Sitzkomfort auch bei der spezifischen Leistung (Literleistung) des Triebwerks zu suchen sein.

Eine Antwort auf viele dieser Fragen wird letztlich der Geschmack der Käufer geben, denn verkauft und gebaut wird das, was beim Kunden ankommt. Erste Tendenzen der zukünftigen Motorradentwicklung sind wahrscheinlich schon auf der nächsten IFMA 1978 in Köln auszumachen.

Zukunftsweisende Konstruktionen werden vorwiegend von japanischen Herstellern zu erwarten sein. Anderen ausländischen Konkurrenten wird es mangels Masse wahrscheinlich nicht gelingen, sich den wandelnden Käuferwünschen schnell genug anzupassen und somit am wirklich großen Geschäft teilhaben zu können.

Doch vielleicht gelingt Deutschlands nobelster Veteranenschmiede, auch Berliner Motorradwerke genannt, einmal ein großer Wurf; frühestens zu dem Zeitpunkt, wenn sich die japanischen Lohnkosten europäischem Niveau angepaßt haben werden, oder wenn der Import japanischer Zweiräder nach Europa verboten worden ist.

Jörg

Schuberth-Helme

Ein empfehlenswerter Besuch in Braunschweig!

Am 19. 11. 77 unternahm der Mülheimer Motorradclub im Rahmen seines Winterprogramms eine Werksbesichtigung in der Schutzhelmfirma Schuberth. Von vier leitenden Herren der Firma Schuberth-Werke, Postf. 5029, 3300 Braunschweig, wurden wir freundlich begrüßt. Nach einem ausgiebigen Frühstück wurde ein interessanter Vortrag über die Fa. Sch. an sich und dann speziell über den Motorradschutzhelm gehalten. Alle Fragen, die wir hatten, wurden bereitwillig beantwortet, Prüfungsgutachten von neutralen Instituten wurden vorgelegt, die

jeder einsehen konnte. Ein markanter Punkt trat aber bei der Diskussion hervor. Er betraf die sogenannte DIN-Norm 4848, nach der Motorradschutzhelme geprüft werden, speziell die Prüfung der Restkraft. Nach der o. g. DIN-Norm muß die Stoßdämpfung eines Helmes so ausgelegt sein, daß bei einer Fallenergie von 12,5 kp/m keine größere Restkraft als 2000 kp auf den Kopf trifft. Der menschliche Kopf bzw. die Wirbelsäule halten im Schnitt aber höchstens 1200 kp aus. Die Norm ist also ein glatter Witz, aber ein schlechter. Der Schuberth-Helm kommt

bei o. g. Prüfung auf eine Restkraft von knapp 900 kp, was uns im Prüflabor bewiesen wurde. Bei dem Test, der kürzlich in der Zeitschrift Motorrad durchgeführt wurde, wurde mit zu geringer Energie geprüft, so daß dieser Punkt gar nicht hervortrat. Was nutzt uns eine Fachzeitschrift, wenn hier Fehler nur beschönigt werden.

Insgesamt hielten wir uns gut $4\frac{1}{2}$ Stunden bei der Fa. Sch. auf. Es trat nie Langeweile auf, es wurden keine Mühe und Kosten gescheut, uns alles zu erklären. Beispiel: Auf die Bitte hin, einen Helm der Fa. Sch. und einen der Konkurrenz mal zu vergleichen (Helme anderer Firmen waren reichlich da), wurden mehrere Schubert-Helme auf Restkraft geprüft, dann ein Römer 3000. Die Schubert-Helme lagen alle bei 890 kp, der Römer bei gut 1400 kp.

Natürlich verspricht sich eine Firma von einer Werksbesichtigung eine Menge Reklame, trotzdem ist nicht zu übersehen, daß dem Motorradfahrer hier nicht nur Ramsch angeboten wird, sondern ein echtes Stück Sicherheit. Die Fa. Sch. ließ uns wissen, daß jeder interessierte Club genauso freundlich in Braunschweig empfangen wird wie wir.

Eins stimmt aber bei allem nachdenklich. Die Fa. Sch. ist in der Lage, einen Helm zu bauen, der eine Restkraft von 300 bis 400 kp aufweist. Dieser Helm würde nur ca. 10,— DM teurer, wohl aber im Umfang etwas größer. Auf unsere Frage, warum er nicht gebaut würde, kam die Antwort: Den kauft keiner, weil dem Motorradfahrer der Helm zu klobig ist (ca. 35 mm mehr Umfang). Wer beschleißt da wen, die Hersteller den Motorradfahrer oder der Motorradfahrer sich selbst?

Peter Wehling

Anschrift der Fa. Schubert:

Schubert-Werke, Postfach 50 29
3300 Braunschweig



Soweit die Räder rollen!

Langstreckenfahrt „Liege – Pau – Liege“

Am Start in Lüttich war Volksfeststimmung. 38 Fahrer waren erschienen, um das Abenteuer zu wagen, 2600 km mit einem Schnitt von 60 km/h abzuspuhlen. Organisiert war das Ganze von der Royal Motor Union Lüttich, die ja mit solchen Sachen schon langjährige Erfahrungen haben. Die Fahrzeugabnahme ging

schnell und unkompliziert vor sich, und pünktlich um 11 Uhr ging der erste Fahrer wohlverplombt und abgestempelt auf die große Reise, darunter 5 Deutsche, Dagobert Mazak (2), Manfred Paehr (5), Josef Höll (8), Axel Strohbach (40) und ich, die jetzt ein bißchen darüber erzählen will.

Bei strahlendem Sonnenschein, die Stimmung unter den Akteuren war ausgezeichnet, die Streckenführung großzügig angelegt, ging es über Nationalstraßen zur ersten Kontrolle nach Sedan. Zeit genug zu einer kleinen Unterhaltung, Fahrzeug in optimalem Zustand, Fahrer fit bis in die Fingerspitzen, keine besonderen Vorkommnisse. Zwei englische Maschinen weckten meine Neugier, Silk 652 ccm und Silk 700 ccm, so was hatte

ich nie zuvor gesehen. Lange Zeit zum Studieren gab es leider nicht, also weiter.

Nächste Etappen: Chalons-sur-Marne, 122 km = 122 Min., Troyes, Auxerre, Nevers, Gannat. Jetzt hatten wir 600 km gefahren, es war 20 Uhr, die Nacht brach herein, und die ersten Ausfälle waren zu verzeichnen. Es ging so langsam in die Berge, die Strecke wurde kurvenreicher, der Gegenverkehr ließ nach, unter den Fahrern hatten sich einige Gruppen gebildet, und die Kurzetappen begannen. Am Kontrolle Nr. 9 (Saint Priest des Champs) fehlten 7 Fahrer, darunter leider auch unser Freund Manfred, der zuvor schon Schwierigkeiten mit seiner Lichtmaschine hatte und einige Male am Bauen war. Bei mir gab es 2 Minuten Verspätung, trotzdem war ich zufrieden, es hätten mehr sein können, und klopfte mir innerlich auf die Schulter. Auch die 2 Minuten kann man nicht so genau nehmen, denn Stempeluhren, wie wir sie von unseren Veranstaltungen gewohnt sind, gab es nicht, alles wurde mit der Hand geschrieben; beim einen Fahrer wird schon die Zeit genommen, wenn er ankommt, beim anderen erst, wenn er seine Karte auf dem Tisch liegen hat und auf einem Begleitzettel seine Unterschrift geleistet hat. Bei mir kommt noch die Unkenntnis der Landessprache hinzu, und es gibt das Sprichwort „Dummheit muß bestraft werden“, was man in diesem Fall anwenden kann.

Inzwischen hatten wir längst die Nationalstraßen verlassen, und auch die Départementssträßchen wurden immer

enger und kurvenreicher, die Nacht war sackdunkel und etliches Kleingetier huschte über die Straße durch den Scheinwerfer. Ein paar Bergbauern klatschten uns begeistert zu, und eine Frau mit einem Kinderwagen sah ich im Vorbeihuschen am Straßenrand stehen, obwohl es doch schon weit nach Mitternacht war. Jetzt fingen bei mir Orientierungsschwierigkeiten an, einige Male rumpelte ich in die falsche Richtung, obwohl auf meinem Streckenplan alles ordentlich und sorgfältig eingezeichnet war. Das Ergebnis waren an der Kontrollstelle in Burg-Lastic 23 Minuten Verspä-

tung. Ausgerechnet hier, mit der Zeit im Nacken, mußte ich tanken, aber ohne Benzin fährt die R 100 S nicht. Hierzu muß noch gesagt werden, daß sämtliche Kontrollstellen an Tankstellen eingerichtet waren und dort auch für Verpflegung und Gegenteil gesorgt war.

Jetzt, einmal mit diesen Strafminuten belastet, kam ich so langsam wieder zu mir und wurde aufmerksamer. Die Fahrt durch die Nacht ging weiter, der höchste Punkt war der Col d'Aulac, es war warm wie im Frühling, und Frösche hüpften furchtlos über den Weg. Spätestens hier konnte man erkennen, warum keine Gespanne zugelassen waren. Mit ausgebreiteten Armen konnte man rechts und links die Büsche streifen.

Nachdem wir die Kontrollen Trizac und Aurillac passiert hatten, wurde es langsam Tag. Eine glutrote Sonne hing am Himmel, und wir fuhren kilometerweit durch Weinberge, aus deren Trauben der berühmte Armagnac gewonnen wird. Der Duft belebte die ermüdeten Geister und auch der Duft von frischem Brot und Kaffee, der aus den kleinen Läden kam, die am Straßenrand vorbeihuschen.

Die letzten Kilometer von Agen bis Pau stellten niemand mehr auf eine Probe, außer einem kleinen Regenschauer gab es keine besonderen Vorkommnisse mehr.

Pau wurde um 9.30 Uhr erreicht, der Veranstalter hatte für einen Ruheraum und kaltes Buffet gesorgt. Die Maschinen kamen in den Parc ferme und die Reise wurde für acht Stunden unterbrochen. 27 Fahrer kamen in Pau an, und unser Axel lag hier in der Gesamtwertung mit seiner Honda 498 ccm auf dem 2. Platz, Bert Maza war 10., Josef Höll kam auf Platz 23 und ich auf Platz 21.

Es ging ziemlich turbulent zu, die Zeitungen hatten uns groß angekündigt, und viel Volk hatte sich angesammelt zum Empfang, so auch wieder zum Abschied. Die Fragen der Reporter nach dem Warum unseres Tuns ließen wir ruhig und gelassen über uns ergehen, um dann schnellstens im 60-km-Schnitt wieder

Land zu gewinnen. Wir sonnten uns im Wohlwollen der Polizei, die für uns die Kreuzungen freimachte und bis zum Ortsausgang eskortierte. Auch unterwegs an den Landstraßen erlebten wir das immer wieder, daß Polizei die Nebenstraßen sperrte und uns enthusiastisch zuwinkte. Das beeindruckte mich ungemein und würde mir hier in meiner Heimat auch gut gefallen.

Jetzt drehte sich das Rad wieder, Halbzeit war, und 1300 km lagen vor uns. Nach 2 Stunden war es schon dunkel. Ab Montauban, Aurillac ging es wieder in die Berge, und jetzt kam ein starker Nebel auf. Ausgerechnet das, und in diesen kleinen, engen Kurven!

St. Simon, Puy Mary, Pas Peyrol, es nahm kein Ende. Schemenhaft konnte ich am Rand nur die Wegweiser erkennen, einmal mitten auf der Straße Kühe, das reichte gerade noch. Seit einiger Zeit fuhr hinter mir ein Mitstreiter, da, wieder ein Wegweiser, was steht drauf, ich muß jetzt irgendwo rechts und kurz links, ich halte an, der Hintermann auch, um zu sehen, da fällt mir doch tatsächlich die Maschine um in einem dicken Haufen Rollsplit, den ich vorher überhaupt nicht bemerkte. Jetzt merke ich aber auch die

verbrauchte Kraft, habe aber zum Glück einen Helfer in der Not, und gemeinsam heben wir die BMW auf, es war nichts. Jetzt werden mir die Knie weich und ich bin froh, ein Stück hinter jemand herfahren zu können, ohne viel zu denken. Bis mir die Augen aufgehen, sind wir so weit vom geraden Weg abgekommen, daß wir unmöglich unsere Zeit schaffen. Wir waren kurz vor der Kontrolle und sind jetzt in einem großen, schönen Bogen irgendwo in der Prärie gelandet. Das Reglement sagt: Wer 45 Minuten an einer Kontrolle zu spät kommt, ist aus der Wertung. Na, da haben wir's. Jetzt war es also so weit, nach 1869 km war für mich und natürlich auch für meinen Kameraden der Ofen aus. Wir konnten die Zeit nicht mehr aufholen. Trotzdem fuhr ich die Angelegenheit zu Ende, denn nach Lüttich mußte ich ja sowieso. Warum also nicht auf der ausgearbeiteten Strecke, zumal es mit der Tankerei in der Nachtzeit auf abgelegenen Straßen nicht einfach gewesen wäre. Die BMW schnurrte nach wie vor ohne Mucken. Zwar verbraucht sie einen Haufen Öl, davon habe ich genug bei mir, sonst keine Schwierigkeiten. Das Ölnachfüllen macht mir allerdings auch schon keinen Spaß mehr. Hätte man das nicht besser bauen können, als so versteckt hinter all dem Leitungskram?

Über die Kontrollstellen Gannat, Autun Vitry les Francois geht es nach Vouziers. Die Nacht ist längst vorbei und es sind immer noch 22 Fahrer auf der Strecke. Es regnet leise, aber es ist nicht kalt. Mir war ein Brillenglas weggefliegen, als ich die Brille mit einer Hand auf den Helm schob. Seitdem fahre ich mit einem Taschentuch über einem Auge, denn der Regen schmerzt zu sehr, um ohne zu fahren. Beim nächstenmal ist eine Ersatzbrille im Gepäck. Die letzten 300 km bis Liege werden jetzt doch ziemlich lang. Es gibt noch eine Gleichmäßigkeitsprüfung über ein paar Kilometer, nachdem wir die Kontrollstelle Dinant passiert haben, und dann kommt auch endlich Lüttich in Sicht.

Gleich am Stadtrand ist die vorletzte Kontrolle, und dann haben wir noch 10 Minuten Zeit, um den Marktplatz in der Mitte von Lüttich zu finden. Dort ist das Ziel, und wir werden empfangen wie die Helden nach einer großen Schlacht. Nach zwei Stunden ist die große Preisverteilung im Krönungssaal. Es geht sehr feierlich zu. Vom Reglement habe ich sehr wenig verstanden, die Regeln sind doch recht verschieden von den unsrigen, und ich habe die Ausschreibung nur sehr schlampig gelesen, was ein großer Fehler war. Das werde ich im nächsten Jahr besser machen. Auch der Streckenplan muß geändert werden. Es ist meiner Meinung nach besser, nach Zeichen zu fahren wie bei einer Chinesen-Rallye, als nach der Landkarte, wie ich es in diesem Jahr gemacht hatte. Es gibt viele Sachen, die im nächsten Jahr anders sein sollen, und ich werde bestimmt wieder dabei sein, wenn es dann heißt „Liege – Nice – Liege“.

Im Endergebnis gab es tatsächlich Fahrer, die diese Nebelangelegenheit ohne

Zeitverspätung mit einem 60er Schnitt geschafft hatten. Das beeindruckte mich doch sehr. Aber auch unsere deutschen Fahrer Mazak, Strohbach und Höll hatten sich noch sehr achtbar geschlagen, wie ich überhaupt alle bewunderte, die am Ziel in Lüttich wohlbehalten ankamen.

Ellen Pfeiffer

Ergebnisliste Liege – Pau – Liege

1. Hulin, Jean	F Honda 498	0 5,30
2. Vaes, Nicol.	B Honda 750	0 5,35
3. Leloup, José	B Suzuki 749	540
4. Beche, Aimé	F BMW 980	600
5. Nokin, Louis	B Kawasaki 650	780
6. Evers, Marc	B BMW 980	1.560
7. Ernon, Fern.	B BMW 898	1.800
8. Thirion, Ed.	B Honda 398	2.160
9. Strobach, A.	D Honda 498	2.220
10. La Huerta, M.	F Honda 500	2.580
11. Desmet, H.	B Honda 398	2.640
12. Serniguet	F Honda 500	5.400

und weitere 10 Fahrer in Wertung.



Test - Technik

WÜDO für jedermann

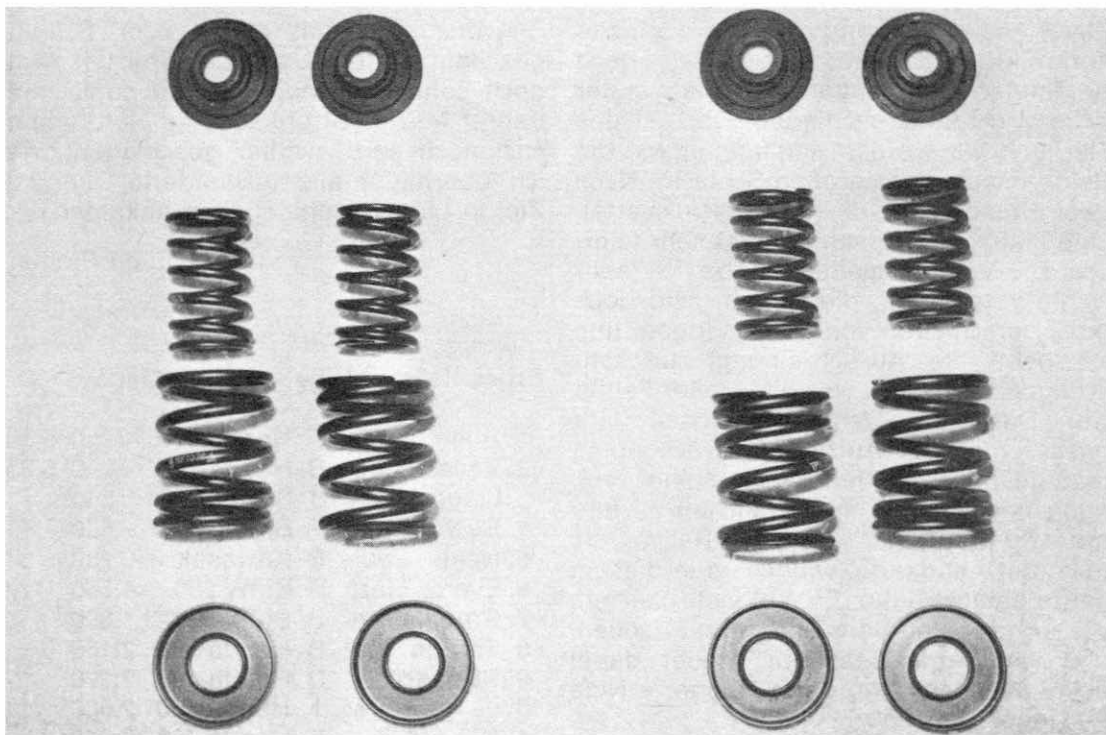
BMW-Tuning

Was Wüdo-BMW's auf der Rennstrecke leisten, wissen wir. Was Wüdo für private BMW's anbietet und wieviel es kostet, soll Gegenstand dieses Berichtes sein.

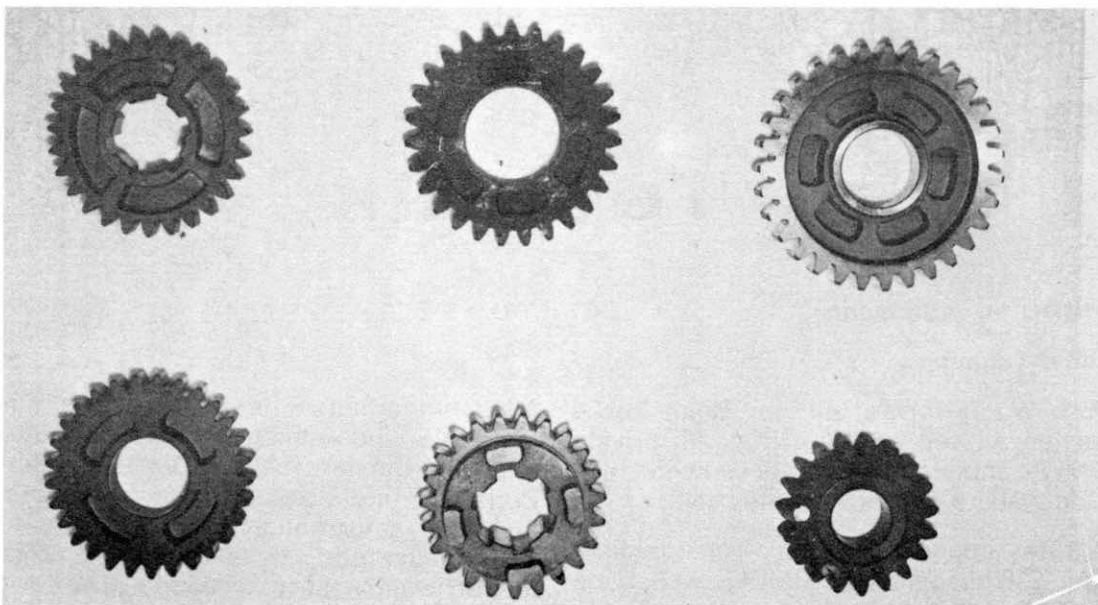
Als Basismodell des Motor-Tunings dient die 1976 ausgelaufene BMW R 90 S. Viele Teile lassen sich auch in anderen Typen verwenden, doch würde eine detaillierte Aufstellung hier zu weit führen. Vorab sei noch gesagt, daß sich alle Preise ohne Mehrwertsteuer verstehen.

Als Grundarbeiten berechnet Wüdo für Motoraus- und -einbau (incl. neuem Luftfilter und Einstellarbeiten) DM 138,50, für Zerlegung und Zusammenbau des Motors incl. aller dafür nötigen Teile (wie Dichtsatz, Steuerkette, Pleuelschrauben, Ölfilter, Schwungmassenschrauben und Kontakten) DM 476,90.

164,— DM kostet es, die Kurbelwelle mit Schwungmasse und Kupplungsdruckring elektronisch auswuchten zu lassen, sel-



Der von WÜDO angebotene Ventilsfedersatz



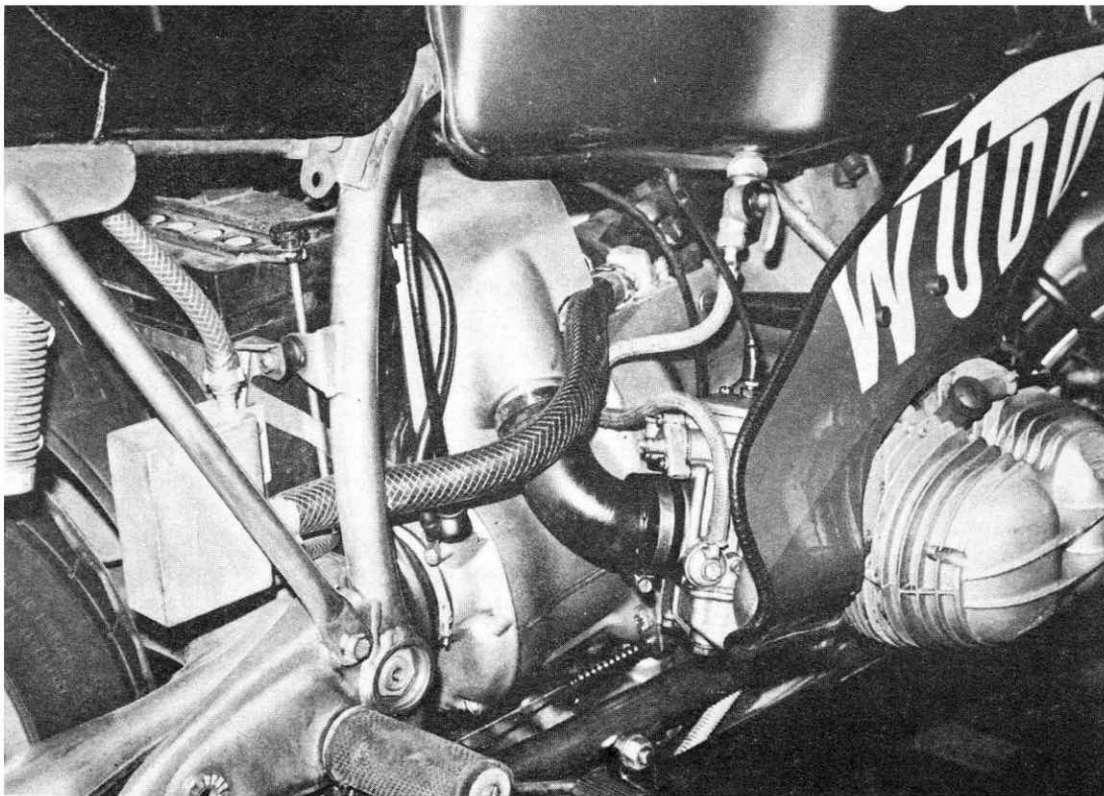
Erster bis dritter Gang des BMW-Sportgetriebes

bige um ca. 800 g erleichtert gibts für 80,— DM mehr.

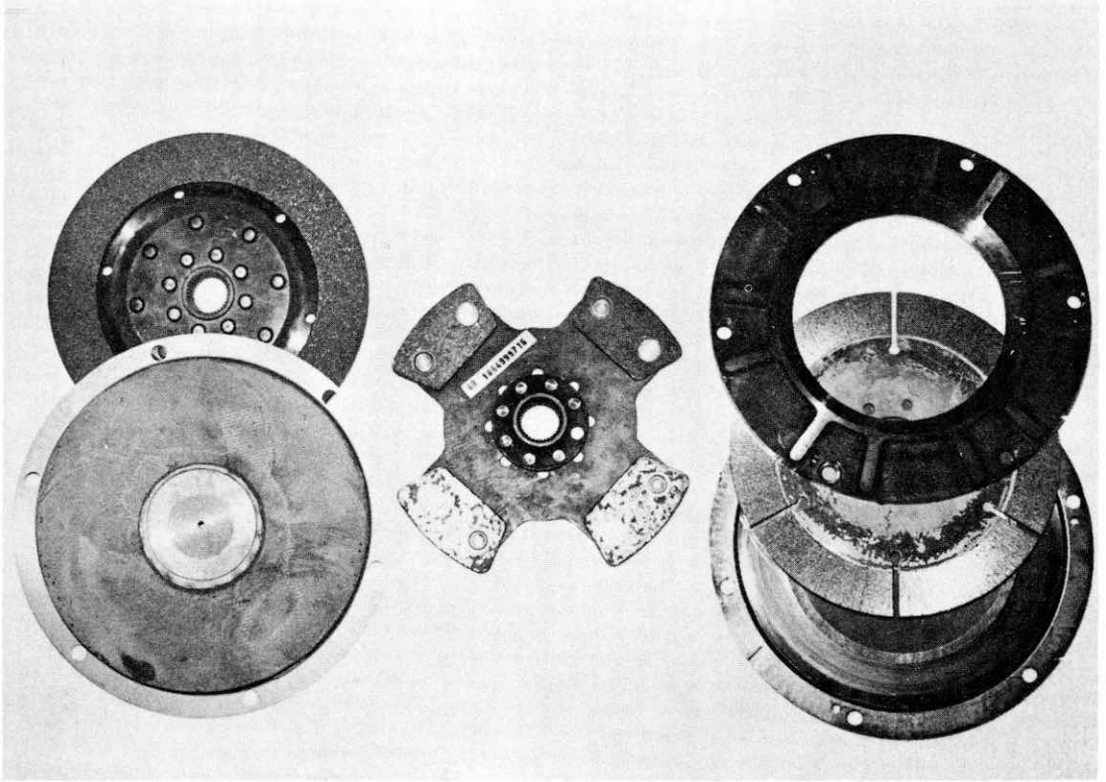
980 ccm Zylinder und Kolben machen 556,50 DM. Besonders interessant wird's im Zylinderkopf. Deren Bearbeitung mit Ventilführungen und Auslaßventilen schlägt mit 295,— DM zu Buche. Ein poliertes, auf 44 mm Querschnitt vergrößertes Einlaßventil kostet 24,50 DM, ein Satz Ventildfedern 39,80, ein Satz Federsteller (oben und unten) 8,30 DM. Diese bei getunten BMW's besonders problematischen Teile haben sich in der Wüdo-Langstreckenrennmaschine bestens bewährt. Die Kipphebel läßt Wüdo übrigens aus Stabilitätsgründen im Originalzustand. An Nockenwellen bietet Wüdo die

ausgesprochen scharfe 336 Grad BMW-Sportnockenwelle an sowie eine im Alltag besser bewährte 332-Grad-Welle.

Der Verbesserung des Ölhaushaltes dient eine 3,5-Liter-Ölwanne, die incl. eines Temperaturinstruments (mit Geber und Halter) 221,50 DM kostet. In diesem Preis ist die bei Modellen bis Baujahr 1975 erforderliche Versetzung des Ständerquerrohrs enthalten. Zusätzlich 149,— DM sind für einen Öldruckmesser (mit Halter, Geber und Anbau) zu zahlen. Ein BMW-spezifisches Problem löst Wüdo mittels einer Kurbelgehäuseentlüftung, die den Ölverbrauch erheblich senkt und incl. Anbau am zerlegten Motor 101,20 DM kostet.



Eine WÜDO-BMW, deutlich sichtbar die Kurbelgehäuseentlüftung



v. l. n. r. Die BMW-Sportkupplung; Eine Sintermetallmitnehmerscheibe, speziell für die WÜDO-Rennmaschine gefertigt; Die normale Sintermetallkupplung

Die verstärkte BMW-Sportkupplung (Druckplatte und Mitnehmerscheibe) bietet Wüdo für 151,40 DM an, die Exklusivität einer unverwüstlichen Sintermetall-Kupplung, im Renneinsatz unentbehrlich, kostet 249,— DM. Freilich kann man sich für 59,60 DM mit verstärkten Federtellern, die allerdings enorme Handkräfte erfordern, begnügen.

Getriebeaus- und -einbau kostet 60,— DM. Der Umbau auf den BMW-RS-Radsatz, der die ersten drei Gänge enger zusammenstufte und etwas länger übersetzt, macht für die Modelle ab Baujahr 1975 296,80 DM, für die Modelle mit dem älteren 5-Gang-Getriebe 625,— DM. Die nur für Einpersonenbetrieb empfehlenswerte längere Endübersetzung (31:11 = 2,81) kostet incl. Einbau 449,50 DM.

Bei soviel Leistung sollte man auch an das Fahrwerk denken. Dank der zwar empfindlichen, aber stabilen Grundkonzeption bietet Wüdo lediglich folgende Änderungen an. Vorne härtere Tragfedern für 51,60 DM (incl. Einbau und Gabelöl) und hinten Sportstoßdämpfer und Tragfedern für DM 179,50 (incl. Einbau). Auf Wunsch kann der Motor um ca. 30 mm höher eingebaut werden.¹⁾ Einen Preis konnte Wüdo hierfür noch nicht nennen.

Für ganz Sportliche gibt es eine zurückverlegte Fußrastenanlage (mit TÜV-Gutachten) für 219,— DM und eine Höcker-sitzbank in Weiß für 212,— DM und in BMW-Farben für 237,— DM. Eine Verkleidung (komplett mit Halter, Scheibe und TÜV-Gutachten) kostet in Weiß 572,—,

in BMW-Farben 618,— DM. Diese Verkleidung nimmt der TÜV allerdings nur in Verbindung mit der zurückverlegten Fußrastenanlage ab.

Aus diesem reichhaltigen Angebot kann sich der Kunde seine individuelle Wüdo-BMW zusammenstellen. Darüber hinaus erfüllt Wüdo auch Sonderwünsche wie z. B. polierte Pleuel oder noch höhere Leistungssteigerung.

Bei Wüdo erhält man Spitzenqualität für sein Geld. Denn was für seine Rennmaschine gilt, gilt auch für seine Kundenmaschinen: Kein Leistungs-Flickwerk, sondern überlegtes, durchdachtes Tuning, das Zuverlässigkeit garantiert. Alles vom Meister selbst getestet und erprobt.

Wuffi

1) Eine TÜV-Abnahme dieses Umbaus besorgt der Meister übrigens selbst.



Achtung Satire

SAUERER!

Brief eines vielgeplagten Motorradfahrers

Lieber Leser,
also, ich finde, eines muß doch mal gesagt werden: So geht das nicht weiter, so nicht! Auch diese Ballhupenleute haben sich noch nicht getraut zu sagen, worum es geht. Zwar haut dieser Sockates ab und zu so richtig aufs Holz, aber die Hauptsache, da sagt er nichts zu.

Und die Hauptsache ist doch die, daß der Motorradfahrer nirgendwo für voll genommen wird. Ich weiß, wovon ich spreche, ich bin selber einer. Das fängt nämlich schon an mit den Händlern, die immer so freundlich sind, wenn man bei ihnen ein neues Motorrad kaufen tut. Bei der ersten Inschpeksjohn sind sie nicht mehr so freundlich, und in drei Jahren weiß man nicht mehr, ob die Ersatzteile, die man kriegen muß, überhaupt noch zu kriegen sind. Fragt man den Impotör, dann sagt der was mit Fremdwörtern, die man nicht verstehen kann. Dafür versprechen sie, sich zu bemühen. Aber ob sie

das tun, weiß man nicht, wo keiner mehr Zeit hat für den kleinen Mann, wie ich es einer bin.

Aber das ist ja nicht das Schlimmste. Neulich bekam ich meine Rechnung für meine Versicherung für mein Motorrad für dieses Jahr. Also, ährlich, ich bin bald umgefallen, und das, obwohl ich auf einem Stuhl saß. Die wissen, mit uns können sie den Molli machen. Die saugen uns aus wie vollreife Milchkühe. Und keiner motzt dagegen oder tut was. Das Bundesaufsichtsbüro in Berlin tut auch nichts dagegen, im Gegenteil, die kolpotieren mit denen auch noch. Und unsere Industrie? Ich hab gehört, die freuen sich, weil wer so viele Versicherungsmäuse zahlt, der muß den gelifteten Gesellschaftsschichten angehören, und das ist gut für das Immitsch der Motorradfahrer, sagen sie. Ich bin aber Proloptarier und will nicht soviel bezahlen. Schon gar nicht an diese Geier.

Und dann diese Leute von dem anderen Verein, diesem Tüff. Die haben überhaupt gar keine Ahnung, aber die tun so, als hätten sie unheimlich viel davon. Die kucken, labern und können unheimlich viele Pornografen von irgendwelchen Büchern oder Gesetzen oder so. Aber wenn man die fahren sieht, dann kriegt man das kalte Grauen, weil so wie die fahren, ginge das außerhalb des Tüff-Platzes voll in die Hosen. Und was die noch alles mokieren an den Maschinen. Kein Wunder, daß alle Motorräder gleich aussehen, wo die soviel verbieten, daß nur noch ganz wenig erlaubt ist.

Die Bullen sind auch auch nicht grün, obwohl daß sie so aussehen. Die halten einen immer gleich für einen Verkehrsraudi. Am meisten ärgert mich, daß die immer mit diesen Pornografen von dieser komischen Estefauo kommen. Wenn die sagen tun würden, so und so ist das nicht richtig, was du da gemacht hast, will ich ja nicht mosern. Aber das mit dem „nach Pornograf dings, Absatz bums, Satz dingsbums von diesem blöden Estdingensda, das höchstens Ackerdämicker verstehen, das finde ich unheimlich doof. Nur die Motorradbullen sind manchmal in Ordnung. Mit einem von denen hab ich mal ein Ampelwettrennen nur so aus Spaß gemacht.

Am gemeinsten finde ich aber die Zeitungen und das Fernsehen und so, diese öffentlichen Messias oder so. Die hacken immer nur auf uns herum, und man wird

richtig schlecht gemacht. Immer sagen die, was wir tun ist gefährlich, wie man einem Dreijährigen das Spielen mit dem Feuer verbieten will. Und der nächste Hammer kommt direkt hinterher: Wir selbst sind auch gefährlich und nur, daß weil so viele Rocker auch Motorrad fahren. Dabei ist der Hitler, als er noch da war, Mercedes gefahren, und stellt euch mal vor, wir würden jedem Mercedesfahrer sagen, er wäre ein Hitler-Fän.

Am doofsten finde ich diese Psüchologen, die sich immer was Neues ausdenken, nur um uns zu sagen, weshalb wir Motorrad fahren. Einmal sagen die, das tun wir wegen Abenteuerlust und so, und dann sagen sie, wir wären impotent und das Motorrad wäre unser Ersatz-Sexualobjekt. Ich weiß nicht, wie die Psüchologen das mit dem Bums mit dem Motorrad hingekriegt haben, aber ich kann das nicht. Ich habs auch nicht probiert, weil da hab ich keine Lust zu, und ich will damit fahren.

Und wenn das dann überall steht, das mit dem daß alle Motorradfahrer schlecht sind, dann braucht man sich nicht zu wundern tun, wenn die Leute immer auf einen schimpfen. Und die blöden Motorradfahrer sind zu blöd, um dagegen was zu machen. Ich finde jedenfalls, das ganze ist eine große Sauerei. Ährlich.

Otto-Emil Kleinschnurz



SPORT

Spaß muß Sein

WMmH-Rallye

„der motorradclub mc schumacher nev. veranstaltet am 27./28. 8. 77 sein traditionelles ringgelage. dieses gelage trägt

den titel „warme-milch-mit-honig-rallye“. es geht um die blaue brille des mc schumacher.“

So begannen die Düsseldorf ihre Ausschreibung. Und weiter hieß es: „teilnehmen kann jeder motorrad- und bmw-fahrer mit eigener, gepumpter oder egal welcher maschine. erforderliche hilfsmittel: kugelschreiber, gehirn, motorrad, 20 pfennig telefongeld, bierglas, zelt, teller und löffel, senf, 15 blatt kloppapier, kamm, sicherheitsnadel, 1 tampon (neu) und 2 m bindendraht.“

Um nicht die ganze, wenn auch lesenswerte Ausschreibung hier zu wiederholen, seien nur einige Glanzpassagen hervorgehoben: „rahmenprogramm: motorradfahren, anlaufen von kontrollpunkten und lösen möglichst aller gestellten aufgaben. hauptprogramm: milch-mit-honig-gelage.“ ... „ziel geheim“ ... „klasseneinteilung: 1. bis 78 ccm, 1. bis 234 ccm, 1. bis 733 ccm, 1. gespanne, auch mit beiwagen. alle teilnehmer werden in einer klasse gewertet, eine zeitwertung findet nicht statt. proteste müssen bis spätestens 1 stunde vor beginn der veranstaltung am ziel abgegeben werden. proteste-adw, gestohlene maschine-adw.“ usw.

Obwohl aufnahmebereit für solchen Nonsense fanden sich nur zwei Leute vom MC Sauerland bereit, nach Düsseldorf zu fahren, und auch die Gesamtteilnehmerzahl war geringer als vom Veranstalter erhofft. Das lag aber wohl an einer Anhäufung anderer Motorradwettbewerbe zu dieser Zeit.

An diesem Samstag kamen Herbert und ich etwas verspätet (Düsseldorf ist groß) und nur teilweise mit den geforderten Hilfsmitteln ausgerüstet, zum Start. Bindendraht war nicht mehr aufzutreiben gewesen, Senf hatte ich vergessen. Die Tampons stellte uns freundlicherweise die Buchhalterin eines Motorradgeschäftes in letzter Minute zur Verfügung. Am alten Messeparkplatz in Düsseldorf stand der Start-, Bier- und Ziel-Wagen schon abfahrbereit. Auch die anderen Teilnehmer waren schon gestartet. Wir nannten, zahlten DM 5,00 Nenngeld und erhielten die Fahrtunterlagen. Nur für uns entfal-

tete der Startmann eine Fahne „Schumacher-Alt“ nochmals (das ist im Nenngeld inbegriffen), und wir machten uns auf die Reise.

„schlage er sich durch zur südbrücke“, so begann der Streckenplan. „fahre er richtung mönchengladbach und verlasse er die autobahn an der ausfahrt neuss-reuschenberg.“ Schon an der Abfahrt „Hafen“ standen Schilder „Ausfahrt Reuschenberg gesperrt“, und wir wurden fast so nervös wie kurz vorher schon die Fahrtleitung. Aber sie war dann doch frei, die Ausfahrt.

„wenn er über die Erft kommt, fahre er die nächste möglichkeit rechts und gleich wieder links. achtung!“ Am Ende der Ausfahrt sah man weder die Erft noch Wegweiser dorthin. Wir befragten in der Nähe spielende Kinder. Nach deren Auskunft führten alle Wege zur Erft, sie mußte uns sozusagen umfließen. So fuhren wir auf Verdacht nach Süden, überquerten einen Fluß, der nur die Erft sein konnte, bogen rechts ab und ... aha, Kontrolle. Die Überprüfung von Blinkern, Tampon (nur ob vorhanden), Fernlicht und Senf bringt mir einen Miesen ein.

„jetzt weiter geradeaus! es liegt etwas schweinernes an der straße! wie heißt es?“ Ich suche nach Mäste- und Metzgereien. Nichts. Herbert hat es, der Ort, den wir soeben durchfuhren, hieß Speck, „wo wohnen die partner der gohrianer?“ Gemeint sind die Einwohner von Gohr, deren Partnerstadt Saint-Andre-les-Lille ist. „was kann die erste öffentliche telefonzelle in rommerskirchen-gill? – was darfst du rechts daneben nicht vergessen?“ Das erwartete Ungewöhnliche blieb aus. Wir sehen nur zwei Aufkleber an der Telefonzelle und am benachbarten Briefkasten: „Diese Telefonzelle kann Ihr Leben retten, beschädige sie nicht!“ (Ist ja auch schon was.) und „Vergißmeinnicht, die Postleitzahl!“

Es führt weiter über Bergheim, an Nörvenich vorbei, durch Mechernich bis „wie

alt ist die älteste Wasserleitung in Vusem?“ Diese war im 2. Jahrhundert n. Chr. von den Römern erbaut und nicht mehr ganz dicht. „Was macht die letzte Laterne von Engellau nicht?“ Großes Rätseln neben einer simplen Bogenlampe. Herbert schreibt verlegen „Musik“, da sehe ich einen roten Streifen um den Mast und schreibe richtig: „Die ganze Nacht brennen.“

„fahre er in Tondorf Richtung Ahrhütte. Wenn er in Rohr den Berg erklommen hat und auf der Geraden selbiges sieht, gebe er acht!“ Ab hier ging es nach Chinesenzeichen weiter. Zwischen diesen waren wieder Fragen zur Umgebung zu beantworten und in einer alten Bude, in wilden Lettern an die Wand gekritzelt, diese: „nenne er den ruhmreichen Erfinder des Kreuzgelenkes, so er weiß, mit Vor- und Beinamen.“ Es ist, wie jeder weiß, Geronimo Cardano.

Am Schluß der Chinesenrallye mußte „er auf Draht sein“. Kurz vorher hatte ich noch ein Stück rostigen Stacheldraht irgendwo vom Zaun gebrochen. Dieser wurde hier vermessen, und für jeden Zentimeter über oder unter 2 m gab es Miese. Danach mußte mit verbundenen Augen das Motorrad um eine Vorderradumdrehung weitergeschoben werden. Wertung ähnlich wie vorher.

Inzwischen hatten wir einen Teil der Fahrer eingeholt. Detlev mit dem BMW-Gespann schimpfte und protestierte fürchterlich. Er hatte den Ausschreibungstext nicht ernstgenommen und den „ganzen Quatsch“ (außer Bierglas) nicht mitgebracht. Er bewegte sich auch weiterhin hart an der Grenze des AdW-Seins (siehe Ausschreibung, Proteste!), die er jedoch dank der Toleranz des Veranstalters nie überschritt.

„Wenn er auf Draht war, fahre er weiter in Richtung Ahrdorf über die neue Ahrbrücke geradeaus den Berg hinauf“ – „hinter Pomster biege er auf die B 258 rechts ab“ – „links Richtung Adenau. fahre er bei K 18 an den drei Briefkästen rechts ab.

danach links nach »Sauerländer Art«“. Dieser Begriff kennzeichnete eine der wildesten Naturpisten, die uns bisher vorgesetzt wurden, abgesehen von der Nikolausfahrt 1976. So hätte es eigentlich „nach Kölner Art“ heißen müssen. Detlev wurde noch grimmiger, weil er sich in einer tiefen Pfütze den neu lackierten Seitenwagen zerbeulte, in der auch ich beinahe eine Riesenwelle um den Lenker gedreht hätte.

„Im nächsten Ort Richtung Adenau. Was gefährdet Wimbach?“ Diese Frage mußte neutralisiert werden, weil die Tollwut inzwischen abgeklungen war. Ab Ortsschild Adenau ging es dann nochmal chinesisch zum Adenauer Forst und etwas zurück in Richtung Metzgesfeld. Wer nach dem Streckenplan nicht hierher gefunden hätte, konnte einen Umschlag öffnen, in dem der Ort beschrieben war, was aber 50 Miese kostete.

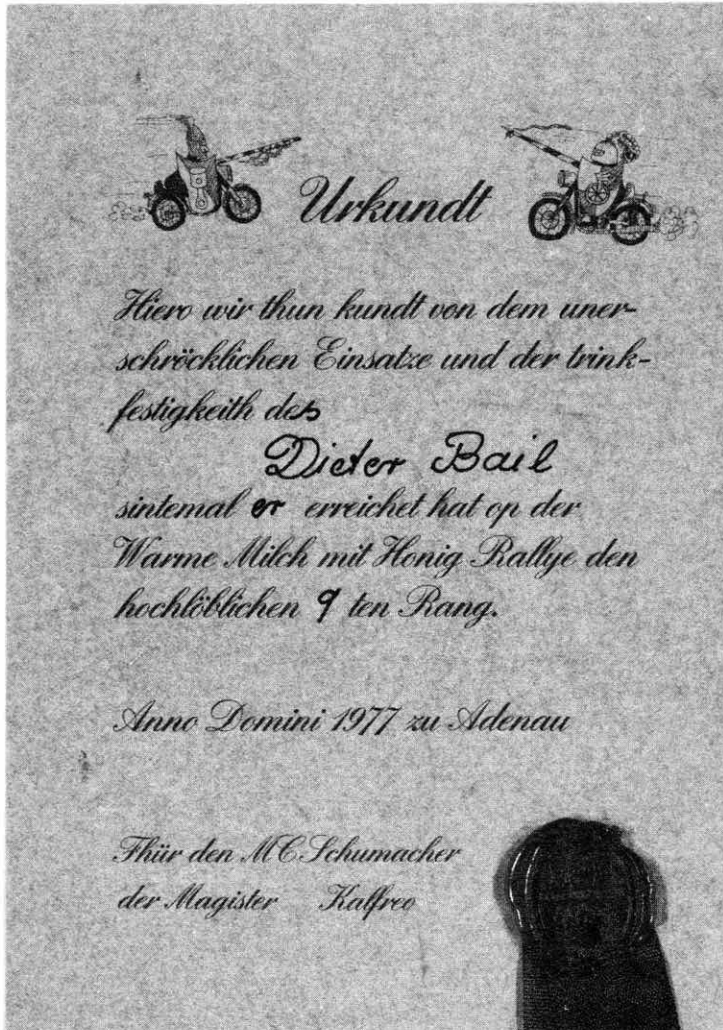
Der Veranstalter ist ein uneigennütziger Verein und gab jedem Teilnehmer gleich einen warmen Imbiß. Für 50 Pfennig wurden Biermarken verkauft, für die aus alten Holzfässern das gute Schumacher-Alt ausgeschenkt wurde. Denen, die es vorher noch nicht geschluckt hatten, wurde nach einigen Gläsern klar, was der Rallye den Namen gegeben hatte.

Während die Bordkarten ausgewertet wurden, fuhren ein Gespann- und ein Enduromensch ins umliegende Gelände, wo sich einer richtig festbaggerte. Inzwischen war hier alles zur Siegerehrung fertig. Man hatte ein Siegerpodium aufgebaut und die Kameralleute öffneten ihre Blenden mit der untergehenden Sonne. Nur Herrmannle und Detlev (schon wieder der!) kehrten nicht zurück. Erst als es dunkel war, hörten wir ihre Motoren. Die Siegerehrung wurde vollzogen.

Wie nicht anders zu erwarten, gewann eine Honda. Neben deren Reiter, Rudi Frank, standen Johannes Klein und Horst Damave auf dem Podium. Auf den Plätzen folgten: 4. Ph. Mansour, H. Frohn,

5. D. Bröcker, Chr. Bröcker, 6. Axel Neumann, 7. Herrmann Höfer, 7. Heiner Engel, 9. Dieter Bail, 10. Lupo Rosche, 11. Wolfgang Seewald, 12. Herbert Schirmer, 13. Andy Kannert, 14. Bernd Menne, 15. Jochen Trockel. Letzterer war gleich-

zeitig Gewinner der legendären blauen Brille, welche ihres Trägers totale Blindheit symbolisieren soll. Jeder Teilnehmer erhielt eine Urkunde, die mal etwas anders war:...



Kalfreo steht für Karl und Alfred, Bley heißen sie beide. Ihnen sei gedankt für ihre Einfälle!
Dieter der 9.

Gut Gummi!

Sprintprüfung

In dieser Ausgabe setzen wir unsere ng-Sport-Serie mit der Disziplin Sprintprüfung fort.

Bei der Sprintprüfung handelt es sich um eine kombinierte Beschleunigungs- und Bremsprüfung. Von einer Startlinie aus wird beschleunigt, und am Ziel muß die Maschine in einem Feld von ca. 3 m Länge völlig stillstehen. Es kommt also auf ein gesundes Verhältnis zwischen sauberem Beschleunigen und Abbremsen an. Motorleistung hilft nur soviel, wie die Bremsen können, entscheidend bleibt die Beherrschung durch den Fahrer.

Aufbau und Durchführung des Wettbewerbs sind einfach zu handhaben. Man nehme einen asphaltierten, ca. 3 m breiten Weg und stecke 100 bis 150 m ab. Startlinie und Zielfeld müssen deutlich gekennzeichnet werden (z. B. mit weißer Binderfarbe).

Zum Starten eignet sich besonders eine Starterklappe, wie sie von Schulen für Laufwettbewerbe verwendet werden. Sie läßt sich leicht herstellen. Sie besteht aus zwei ca. 40 cm langen und 15 cm breiten Brettern, die durch ein Scharnier verbunden sind. An jedem Brett ist ein schwarz-weißer Halbkreis angebracht. Beim Zusammenklappen der Bretter ent-

steht ein lauter Knall, und die daran angebrachten Halbkreise schließen sich zu einem Vollkreis, der von den Zeitnehmern gut gesehen werden kann. Der Knall startet den Fahrer, und die Teilnehmer im Ziel lassen ihre Uhren beim Schließen des Kreises loslaufen. Gestoppt wird, wenn die Maschine im Zielfeld vollkommen stillsteht. Es empfehlen sich zwei Teilnehmer, deren Mittel gewertet wird.

Man sollte zwei Pflichtläufe ansetzen und die Möglichkeit von maximal drei Nachnennungen zulassen. Gewertet wird der beste Lauf.

Eine Klasseneinteilung nach Hubraum wäre undenkbar, nach PS schon besser. Am geeignetsten erscheint eine Einteilung nach Leistungsgewicht (kg/PS), z. B.:

Klasse 1: 20,0 – 8,2 kg/PS

Klasse 2: 8,1 – 5,0 kg/PS

Klasse 3: 4,9 – 4,0 kg/PS

Klasse 4: 3,9 – 2,0 kg/PS

Die Richtwerte für die Nenngelder sollten sich in folgendem Rahmen bewegen. Für die beiden Pflichtläufe DM 3,— bis DM 5,—, für jeden weiteren Lauf DM 1,— bis DM 2,—.

Und nun gut Gummi!

LTE

Aktivitäten im LV Saar

„Kennen Sie das Saarland?“

Am 19. 11. 77 fand die erste Bildersuchfahrt der Elefantentreiber Saar in Zusammenarbeit mit der Fahrschule Weidenhof statt. Am Startort in Ludweiler waren 21 Teilnehmer erschienen. Zu dieser Jahreszeit ein beachtliches Teilnehmerfeld aus überwiegend sehr jungen Teilnehmern.

Am Start erhielt jeder Teilnehmer das erste Kontrollfoto. Durch Erraten des Objektes bekam man Sonderpunkte. Anschließend mußte man das Objekt anfahren, und dort wartete schon der nächste Helfer mit einem weiteren Bild. Sicherlich ist dies eine Veranstaltungsform, die nicht für Orientierungsspezies gemacht

ist, sondern eher etwas für Leute, die mehr aus Freizeitvergnügen fahren. Allen Teilnehmern hat die Sache so viel Spaß gemacht, daß die nächste Veranstaltung schon geplant ist. Am Ziel in der Florianshütte wartete die Freiwillige Feuerwehr Ludweiler mit einem zünftigen Erbseneintopf auf, und für das Aufwärmen der erkalteten Glieder sorgte ein Lagerfeuer. Von den 21 Gestarteten erreichten 20 das Ziel. Um 21.00 Uhr erfolgte die Siegerehrung.

Sieger wurden:

- Gruppe 2:
1. Alfred Biewer
 2. Franz Josef Petry
 3. Peter Simon

- Gruppe 3:
1. Klaus Krächan
 2. Gisela Schidt
(ältester weibl. Teilnehmer)
 2. Heinrich Bartel
 2. Hans Günter Dillmann
 3. Axel Schmauch
 3. Helmut Jochum

Alle Teilnehmer erhielten wertvolle Preise, so auch der Pechvogel des Tages, Karin Geisbauer, die ihre Bordkarte verlor. Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung, die für die Zukunft noch einiges erwarten läßt.

Fiete



Geschichten

Motorradfahrer einmal anders

II. Teil

Wir finden ihn. Er liegt noch am Beginn des sanft abfallenden Hochtals. Nach Norden wird das Tal von einem mittelhohen Bergrücken, dessen Gipfel noch ca. 100 Meter höher liegen, begrenzt. An der südlichen Seite erhebt sich ein 150 Meter hoher senkrechter Felsabsturz. In westlicher Richtung steigt das Gelände flach an und verschwindet am Horizont

an der beschriebenen Wasserscheide. Genau an der westlichen Seite eines kleinen Buckels in der Nähe des Talgrundes bauen wir das Zelt auf. Zwanzig Schritte weiter liegt die Quelle eines Baches, der sich talwärts schlängelt und in einem kleinen, einsamen See mündet. Dieser See liegt in einem Kessel und besitzt keinen Abfluß. An seiner Rückseite erhebt sich ein schroffer Grat.

Unser wunderbares Bergsteigerzelt ist schnell aufgebaut. Ein Lagerfeuer muß her. Aber wo gibts hier Holz? Nur Felsen, Wiesen und ... ein Weidezaun. Fred

und Lulatsch finden schnell heraus, daß der Zaun kaum etwas von seiner Stabilität verliert, wenn man jeden dritten Pfahl entwendet. Dieses Problem war gelöst. Nicht aber das des Feuermachens. Das Holz ist sehr feucht und der Campingkocher schafft nicht mehr als eine magere Glut. Die Pappe eines Eierbehälters muß her, und nun kommen Lupinchens große Minuten. Seine Lunge saugt und bläst bis zur totalen Erschöpfung. Aber das Feuerchen brennt.

Inzwischen ist es dunkel geworden und die Felswände scheinen drohend zusammenzurücken. Das Unvergleichliche eines Freilagers im Hochgebirge nimmt uns langsam gefangen.

Ich schnappe mir den Kocher und schlachte ein paar Dosen Ravioli. Fred und Lulatsch bauen mit ihren Luftmatratzen eine bequeme Sitzgelegenheit am Feuer. Der Kocher schnurrt, und wir sind mit uns und unserer Welt zufrieden

wie schon lange nicht mehr. Lupinchens Gaumen sind verwöhnt: Die Ravioli findet er fad. Ich verspreche, das nächste Mal Gewürze mitzunehmen.

Ein Blick zum Himmel offenbart uns ein reiches Sternbild. Dazu will das Wetterleuchten aus östlicher Richtung nicht ganz passen. Es dauert dann auch keine zwei Minuten, und der Himmel ist völlig zugedeckt. Wolken ziehen gespenstisch vorüber; das Wetterleuchten kommt näher und spannt schließlich einen Bogen über unser Zelt. In kurzer Zeit ist der Spuk vorbei und der Himmel wieder sternklar. Hier oben ist eben alles anders.

Ich koche wieder. Tee mit Rum hatte ich meinen Mitstreitern versprochen. Den Tee hatte ich im Tal vergessen, und ich schimpfe mich einen Trottel. Klassisches Eigentor, und ich erhalte meinen zweiten Minuspunkt. Immerhin, einen Grog bekomme ich in jedem Fall zusammen. Wir freuen uns sowie, daß wir die Flasche nicht zu neunt, sondern nur zu viert zu teilen brauchen.

Während der Becher seine Runden macht, fallen wenig Worte. Wir freuen uns, der Alltäglichkeit mit all ihren Beschränkungen wenigstens einmal voll und ganz entflohen zu sein. Das Freiheitsgefühl bestimmt unsere Stimmung. Wir sind allein, einzig auf uns selbst angewiesen, nichts ist da, was uns einengt. Alles was wir tun, tun wir, weil wir es genau so und nicht anders haben wollen. Wir freuen uns nicht, den ersten Teil der Strapaze glücklich überstanden zu haben, sondern wir freuen uns, weil wir so viel erleben konnten. Wir freuen uns, daß wir hier übernachten können und freuen uns über den Grog, der sich so wohltuend auf den Körper auswirkt.

Die schattigen Umrisse der nahen Berge scheinen uns einzumauern; keiner von uns würde sich alleine hier oben wohlfühlen. Aber man ist ja nicht allein, die anderen drei sind auch da. Die Gemeinschaft ist zusammengewachsen; man spürt es, und man weiß es, ohne daß es

ausgesprochen oder beschworen werden muß.

Gegen 23 Uhr rüsten wir zur Nachtruhe. Witzigerweise haben Fred und Lulatsch Luftmatratzen, aber keine Schlafsäcke dabei, während Lupinchen und ich erstere verschmählt und letztere mitgeschleppt hatten. Unsere Wahl schien die bessere gewesen zu sein, denn erst Freds über die Körper gebreitetes Zelt und sein als Fußglocke mißbrauchter Rucksack brachte den beiden einigermaßen erträgliche Wärme. Nach einer Weile regen Gedankenaustauschs wurde es gegen Mitternacht still in dem roten Zelt, das einsam in dieser gottverlassenen Gegend ausgesetzt schien.

Als ich aufwachte, war meine Uhr stehengeblieben. Sie stand auf zehn vor vier, und ich hatte keine Ahnung, wie spät es war. Da die anderen noch schliefen, versuchte ich wieder einzuschlafen. Es ging aber nicht, die Gedanken an den vor mir liegenden Tag ließen mir keine Ruhe. Während ich mich vorsichtig aus dem Schlafsack schäle, sehe ich die miteinander verknöteten Füße im Rucksack. Ich kann nicht erkennen, welche wem gehören, aber es sieht drollig aus. Freds Kopf liegt viel tiefer als Lulatschs, um den enormen Längenunterschied auszugleichen.

Ich trete aus dem Zelt und sehe, daß der nördliche Bergrücken in ein seichtes, warmes Licht getaucht ist. Es sieht so unwirklich aus, daß ich meinen Blick lange nirgendwo anders hinlenken kann. Kein Wölkchen trübt das weiche Blau des Himmels. Mein Blick wandert zu dem entfernten Grat am anderen Ende des Sees. Plötzlich trifft mich ein stechender Strahl. Langsam klettert die Sonne über den Grat und bescheint unser Lager. Ein Tag, der so beginnt, kann nicht mehr schlecht werden.

Nach und nach krochen die Kollegen aus dem Zelt. Eine halbe Stunde lang laufen wir nur herum und schauen in die Gegend. Die Wiese, die Berge, der Bach, der See... alles eingetaucht in das

warme Licht des Morgens.

Schließlich frühstücken wir. Lulatsch versteht darunter den Rest der Flasche Rum. Bald packt uns wieder der große Unternehmensgeist. Schnell ist alles zusammengepackt, und der vierte Mann erhält neben seinem Kamera-Gehänge eine volle Plastiktüte Müll.

Auf dem Wanderweg an der südlichen Seite des Tals entdecken wir die Überreste einer auf der Karte eingezeichneten Hütte. Zu sehen ist lediglich noch eine Holzfläche, die allem Anschein nach einmal ein Dach gewesen sein mußte. Das umherliegende Geröll blieb der Zeuge einer verheerenden Steinlawine.

Der Weg führte uns unterhalb des steilen Felsabsturzes gegen dessen östliche Begrenzung sanft bergauf. Nach kurzer Zeit standen wir am Rand jenes herrlichen Kessels, auf dessen Grund, ca. 150 Meter unter uns, sich der kleine See gesammelt hatte. Wir waren inzwischen so hoch, daß wir über den gegenüberliegenden Grat hinaussehen und in der Tiefe des dahinterliegenden Tales den Brienzer See ausmachen konnten. Die beiden Ebenen mit dem kleinen, nahen und dem großen, entfernten See, der eine 150 Meter, der andere 1800 Meter tief unter uns, boten einen phantastischen Anblick.

In seinem weiteren Verlauf ging der Weg um den südlichen Bergrücken herum und an dessen umseitiger Flanke weiter bergauf. Der gleiche Bergrücken, der nach Norden hin so schroff abstürzt, ist an seiner Südseite so sanft gekrümmt, daß er mühelos bestiegen werden kann. Hier finden wir auch die ersten Schneefelder, die es zu überqueren gilt.

Als der Weg fast die Höhe des Bergrückens erreicht hat, gelangen wir zu einer Art Paßhöhe, auf der eine Hütte steht. Lulatsch lädt flugs seinen Müll in einem großen Behälter mit der Aufschrift „Saubere Schweiz“ ab. Im gleichen Moment spritzt so etwas ähnliches wie eine Hüttenfrau heraus, greift den Müll und

drückt ihn Lulatsch wieder in die Hand mit der Bemerkung, daß sie unseren Müll nicht ins Tal herunterschleppen würde. Scherzhafterweise schwingt Lulatsch den Müll im Kreis, den Pfiff auf die saubere Schweiz im Mund. Die äußerst bössartige Reaktion der Wirtin fand erst in einem wütenden Fred sein Ende. Freds Explosion war dermaßen vehement und drollig zugleich, daß wir anderen allein dadurch schon wieder bester Laune sind.

Nach einem sehr steilen Zwischenstück geht es in östlicher Richtung weiter. Die zweifache Ebene mit den beiden Seen wird aus anderer Perspektive, ebenso eindrucksvoll, wieder sichtbar. Wir wandern wieder an einem Bergrücken entlang und streben auf dessen obere, östliche Kante zu.

Noch zehn, zwanzig Schritte, ein neugieriger Blick über die Kante, und mit einemmal eröffnet sich vor uns das Berner Oberland in seiner herrlichsten Pracht. Bei klarer Sicht liegt die über 100 Kilometer breite Bergkette der Berner Alpen mit ihren Viertausendern vor uns. Direkt geradeaus ist der Eiger mit seiner schaurigen Nordwand, links davon im Hintergrund das Fiescherhorn und das strahlendweiße, 2478 Meter hohe Finsterraarhorn, im Vordergrund zwischen oberem und unterem Grindelwaldgletscher das Schreckhorn, daneben das Wetterhorn. Rechts vom Eiger erhebt sich der ewig weiße Mönch, daneben die majestätische Jungfrau. Breithorn und Blümlisalp horn schließen sich in der Ferne an. Hier, in inzwischen 2600 Meter Höhe, machen wir eine längere Rast.

Fred hat derweil von einem Wanderer, der vom nahen Faulhorn kam, erfahren, daß es halb elf ist. Daß hieß, daß wir gegen sechs Uhr aufgestanden waren. Wie gut, daß wir das nicht wußten!

Das Ziel unserer Wanderung hatten wir nun erreicht – oder gab es noch mehr zu schaffen? Das 3000 Meter hohe Schwarzhorn wäre eine feine Sache, bis zum Einbruch der Dunkelheit könnten wir

Grindelwald erreichen...

Lupinchen streikt. Seine geliehenen Bergschuhe verursachen immer größere Schmerzen.

Da waren's nur noch drei?

Lulatsch gibt klar zu verstehen, daß er das nicht mehr schafft. Da waren's nur noch zwei?

Fred, wo ist der alte Kämpfer Fred? Fred ist k.o., man sieht es, er braucht es nicht zu sagen.

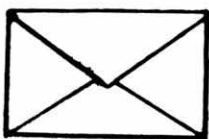
Da war es nur noch einer?

Nein, alleine wage ich mich nicht in diese Bergwelt. Außerdem verlangen zwei Tage

herrlicher gemeinsamer Erlebnisse nach einem gemeinsamen Ende. Gemeinsam beginnen wir den Abstieg ins 1600 Meter tiefer gelegene Grindelwald.

In 1700 Meter Höhe machen wir es uns an einem Bach noch einmal bequem. Es wird gekocht, man ist müde und dennoch zufrieden. Gegen 18 Uhr erreichen wir Grindelwald. Wir sind zu abgespannt und von der Erlebnisvielfalt geschafft, als daß wir in diesem Moment wissen, wieviel uns diese Wanderung bedeutet.

Erst später wird uns bewußt, daß es einmal ein Wochenende gegeben hat, an dem uns unsere geliebten Motorräder gar nichts mehr bedeutet hatten. fge



Leserbriefe

Dummheit durch Dummheit ersetzen?

Bemerkungen eines aktiven zuvi-Fahrers zu den „Ketzerischen Betrachtungen eines zuvi-Beobachters“ aus der Ballhupe 4/77.

Die Sache mit der Klasseneinteilung nach PS wäre toll. Nur: Wie soll die Einteilung erfolgen? Doch wohl nicht so blödsinnig, wie es die deutschen Versicherungen tun, etwa 17 PS und 27 PS. Wenn die Versicherungen schon mit solch ausgefranst Zahlen operieren, dann muß die OMK doch nicht gleich den Blödsinn nachmachen. Denn eine leichte und handliche Maschine mit 17 PS oder 27 PS ist doch nicht so gefährlich wie 3½ bis

4 Zentner Eisen mit 17 PS. Was soll denn eine 250er mit 17 PS? Die hatte NSU schon anno 1953, und daß das kein Problem war, bewies die Sportmax, die es mit ein paar kleinen Änderungen auf 28 PS brachte. Mit solch einer Maschine war H. P. Müller Weltmeister, also müßten in der Maschine noch einige PS mehr gewesen sein.

Für was sind denn die Konstrukteure in den letzten 23 Jahren bezahlt worden? Doch wohl nicht nur, um 1 Zentner Eisen mehr an das Motorrad zu flicken. Wenn das so weiter geht, dann heißt es nicht mehr Motorrad, sondern „Motorhaufen“.

Selbst die Ostblockländer müssen doch schon ihre 250er vergewaltigen, um sich unserer Versicherungszintelligenz anzupassen.

Diesen Blödsinn sollte man im Sport besser sein lassen. Sollte nun eine 17-PS-Klasse im zuvi-Sport eingeführt werden, die jedem Fahrer gerecht wird, so muß diese Klasse doch schon wieder in drei Gruppen eingeteilt werden, eine Gruppe für die Fahrzeuge, die ihre 17 PS schon im unteren Drehzahlbereich abgeben, die zweite Gruppe für die Maschinen, die ihre 17 PS im mittleren Drehzahlbereich haben, und die dritte Gruppe für die Maschinen, die ihre 17 PS erst ganz oben haben. Was wird dann mit mir? Meine zuvi-Maschine hat nur 14 PS, und die erst ganz oben, der einzige 1-Zylinder-Viertakter in der 125er-Klasse (doch Letzter war ich noch nie damit).

Die Leute, die jetzt hinterher fahren, werden auch mit 30 PS nicht Erster bei den 125ern. Ein zuvi-Fahrer muß schon etwas mehr können, als auf der Geraden Vollgas geben.

Die neue 27-PS-Klasse besteht doch aus gewaltsam kastrierten Maschinen, die jeder Fahrer in der Frühstückspause auf die ursprünglichen 40 PS zurückbringen kann, ohne daß es zu sehen ist und ohne daß das Motorrad lauter wird; nur ist das Gerät dann nicht mehr so gefährlich, weil es wieder normal beschleunigt.

Auch sehe ich nicht ein, weshalb ein zuvi-Fahrer dem „zuvi-Beobachter“ gegen-

über die Alltagstauglichkeit seiner Maschine erbringen soll. Dieses müßte doch die Angelegenheit der Leute sein, die das Modell verkaufen wollen. Meine zuvi-Maschine braucht von mir aus nicht sahara-tauglich zu sein, mein Geländemotorrad schon eher. Mir kann es doch vollkommen egal sein, ob sich Fritzchen Müller das gleiche Motorrad kauft wie ich.

Moto-Cross-Maschinen werden schließlich auch in Serie gebaut. Kein normaler

Mensch kommt auf die Idee, sich zum Crossfahren eine Enduro mit halb so viel PS zu kaufen, um sich dann bei der OMK zu beschweren, wenn er nicht Erster wird. Oder wer will behaupten, daß eine Moto-Cross-Maschine nicht genauso ein Serienmotorrad ist wie die Enduro? Es gibt doch Werke, die mehr Cross-Maschinen bauen und los werden als andere Hersteller von allen Modellen zusammen. Ebenso wenig sollte sich dann ein zuvi-Fahrer beklagen, wenn er mit einer primitiven Karre stets Letzter wird, zumal wenn er sich auch noch mit seiner Karre solidarisch erklärt. Die Maschinen, die im zuvi-Sport vorneweg fahren, sind doch für jeden Fahrer im Laden zu kaufen. Ein Mann, der jetzt vorne mitfährt, wird auch mit der lahmen Kiste nicht Letzter, und wer mit einer müden Gurke Letzter wird, der gewinnt auch nicht mit einem Spitzengerät. Also liegt es doch nicht nur an den PS.

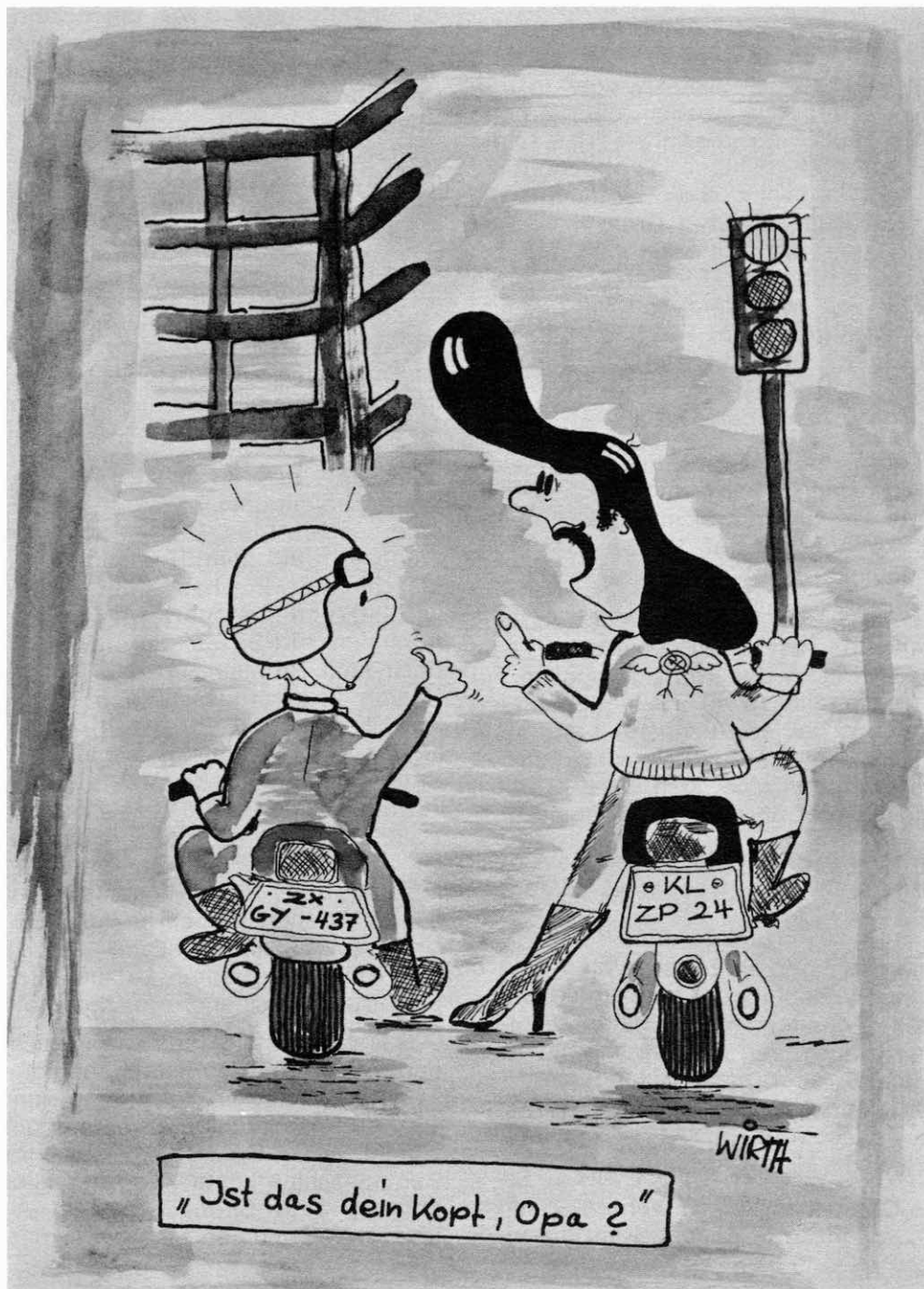
Die Sache mit dem Prüfstand ist da schon eine bessere Idee. Das ist doch herrlich: Wenn ich auf dem Prüfstand in einer Maschine 27 PS habe (die Zahl 27 ist wichtig) und am Start wieder die ganz normalen 40 PS. Für die meisten Fahrer doch kein Problem, so daß man diesen Unsinn auch vergessen kann. Noch einen Vorteil hat der Prüfstand, denn der „Mann vom Prüfstand“ schafft bei acht Stunden intensiver Arbeit höchstens 40 Maschinen pro Tag. Also muß der zuvi-Fahrer für die Fahrzeugabnahme 10 Tage Urlaub nehmen, denn es sind meistens über 300 Teilnehmer. Das sind bei 10 Veranstaltungen im Jahr 100 Tage Urlaub! Wer aber bezahlt das ganze? 100 Tage unbezahlten Urlaub, die Haftpflicht und die Steuern für das Motorrad, 600 DM Nenngeld (das würde sich aber durch die lange Prüfstandangelegenheit wohl noch um 50% erhöhen) und die 100 Übernachtungen. Das ist doch bestimmt mehr Geld, als die reinrassige Rennmaschine kostet. Und das alles nur, um den „zuvi-Beobachter“ die Alltagstauglichkeit meiner Maschine zu erstel-

len, die ich nicht für dessen, sondern für mein eigenes Geld gekauft habe.

Die OMK hat in den letzten Jahren schon viel Blödsinn verzapft, seitdem der Herr

Schmidt abgetreten ist. Eine Klasseneinteilung nach PS wäre aber nach meinem Dafürhalten die Krönung des Blödsinns.

Kalle





Termine Notizen Kleinanzeigen

KLEINANZEIGEN

TERMINE

Verkaufe: MZ ETS 250, generalüberholt, Motor getunt (500 km alt), 17 PS im Brief, neue Lackierung, Bereifung, Tank, Stoßdämpfer usw.; Umbauten wie Bing-Ver-gaser, Lucas-Lampe, Magura-Hebel usw. TÜV 10/79, VB: 2100,-. — An Bastler: MZ TS 250, komplett, Bj. 75, 35 000 km, VB 450,-. Lothar Braun, Vogesenstr. 42, 5 Köln 60, Tel. 02 21 / 17 11 15.

Verkaufe: „Motorrad“, Jg. 1972–76, pro Jg. DM 30,-; „PS“, Jg. 1974 – 76, pro Jg. DM 15,-; Lenkerverkleidung mit Blinkern DM 85,-; BMW-Lenkungsdämpfer DM 30,-; BMW-R 90 S-Tank DM 180,-. Lothar Emmrich, Lützenkircher Weg 59, 5 Köln 80 (Höhenhaus), Tel. 60 37 16.

Verkaufe von HONDA CB 500/550 Sitzbank, Hinterradschwinge, Hinterrad komplett mit Bremse und Reifen, Stoßdämpfer, 4 Auspuffrohre, Lampe komplett mit Blinkern und Haltern. 50% unter Neu-preis. Neuteile! Kruse, Goßlarstraße 42, 34 Göttingen, Tel. 05 51 / 3 53 33.

Verkaufe: Suzuki GT 550, 11 000 km, TÜV 79. Kemper, 5000 Köln 41, Wüllner-straße 98.

Verkaufe: MZ-Gespann, 17 PS, Kurbel-welle, Lager, Kolben und Zylinder neu. Preis: Verhandlungssache. Dirk Wild-schrei, Düsseldorfer Str. 75c, 4005 Meer-busch I, Tel. 0 21 05 / 7 12 08.

14./15. 1. 78 Gespannwinterfahrt des MC Sauerland; Ausschreibungen: H.L. Renehr, Dorfstraße 23, 586 Iserlohn 9 (Rhein)

21. 1. 78 Techniklehrgang des BVDM, Thema: Zündkerzen

25./26. 2. 78 Fahrschullehrgang des BVDM in Ludweiler (bei Völklingen/Saar)

11. 3. 78 Winterfest des BVDM in Nür-burg/Eifel

1. 4. 78 Frühlingsfahrt der MFG Köln; Ausschreibung: Hartmut Geiz, Ringelstr. 33, 5630 Remscheid

8. 4. 78 Lehrgang des BVDM, Thema: Produktions- und Verkaufs-gesichtspunkte bei Motor-rädern

4. – 7. 5. 78 Besichtigung der BMW-Werke in Berlin; Anfragen: Horst Orłowski, Auguststr. 2, 5630 Remscheid 11

24.-28. 5. 78 5. Enzian-Rallye des MC Sauerland, Dieter Bail, Am Möhneufer 2, 5760 Arnsberg

NOTIZEN

Am 11. März findet in Nürnberg das BVDM-Winterfest statt. U. a. Siegerehrung der Jahreswettbewerbe, Kleidung mit Minimum an Stil erwünscht. Einladung erfolgt über Landesverbände (bei Preisträgern und Einzelmitgliedern direkt).

Zum Thema „Bundeswehrgelände“. Auf Anfrage teilte uns das Bundesministerium der Verteidigung mit, daß es einer Mitbenutzung durch Motorradclubs grundsätzlich aufgeschlossen gegenüberstehe. Entschieden werden könne dies jedoch nur durch die zuständige Wehrbereichsverwaltung. Zur Kontaktaufnahme empfahl man uns, sich an den Standortältesten der zuständigen Dienststelle zu wenden.

Helmut Wüstenhöfer, besser bekannt unter Wüdo, ist seit dem 1. 11. 1977 offizieller BMW-Vertragshändler. Nun endlich darf sich BMW mit Wüdo schmücken (vgl. Ballhupen 3/76 und 4/76).

An der „PS“-Aktion motorradgerechte Fahrschulausbildung beteiligten sich aus dem gesamten Bundesgebiet lediglich 20 Fahrschulen. Aus Kostengründen hat das deutsche VPI den Druck von Urkunden, die diese Fahrschulen auszeichnen sollten, abgesagt. Düsteres deutsches Fahrschulwesen!

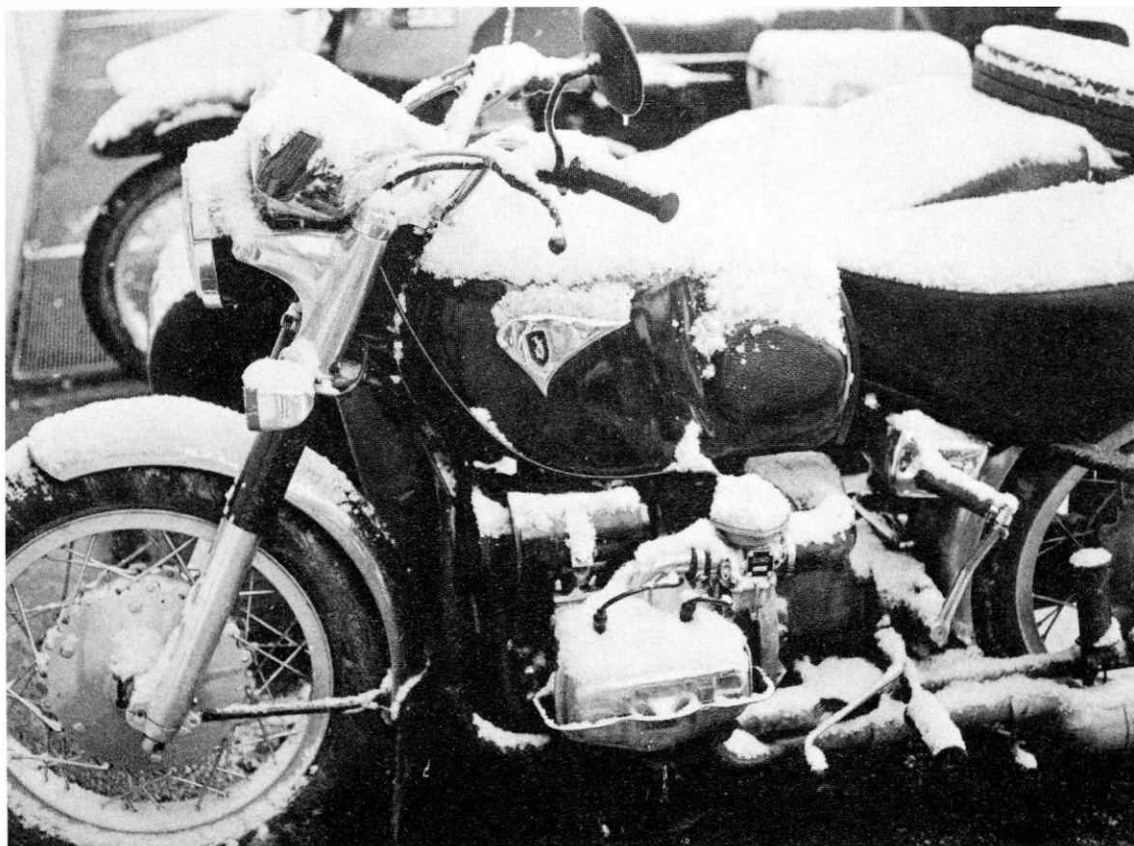
Nennt mir Namen und Anschriften von Hotels, Gaststätten, Campingplätzen, Werkstätten, in bzw. bei denen man als Motorradfahrer unterwegs besonders gut aufgehoben ist – so viele wie irgend möglich, kreuz und quer durch ganz Europa! Ich benötige solche Adressen für ein Buch. Und keine Angst – den betreffenden entstehen keinerlei Kosten, und sie werden auch nicht mit irgendwelchen Werbe-Anliegen überschwemmt!

Wer mir einen vernünftigen Tip gibt, kriegt ein Buch gratis!

Robert Poensgen, Herrenstraße 77, 6971 Gerchsheim.

Wie aus Löhne zu erfahren war, wird Yamaha ab Frühjahr 1978 an der XS 750 folgende Verbesserungen liefern: Anbringung eines ausreichend dimensionierten Mittelständers, bessere Kolbenringe zur Senkung des Ölverbrauchs, leistungsfähigere Ölpumpe und verbesserte Ölwanne, geänderter Antriebsdruckdämpfer. Alle diese Teile sind auf die bisher gelieferten Modelle umrüstbar.

Bei einem tragischen Verkehrsunfall kam unser allseits beliebtes Mitglied Horst Heinbockel aus Uedem ums Leben.



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

Chefredaktion: Wolf G. Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60
Telefon 02 21 / 76 72 47

Redaktion: Jörg Obergefell, Wolf G. Rohde

Grafik: Heinz-Peter Wirth · Layout: Lothar Braun

Vertrieb und Anzeigenverwaltung: Friedhelm Feld, Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71, Telefon 02 21 / 7 90 35 47 · Christoph Guttermann,
Hermann-Löns-Straße 11, 5000 Köln 71, Telefon 02 21 / 5 90 13 32

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

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet

Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

