

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



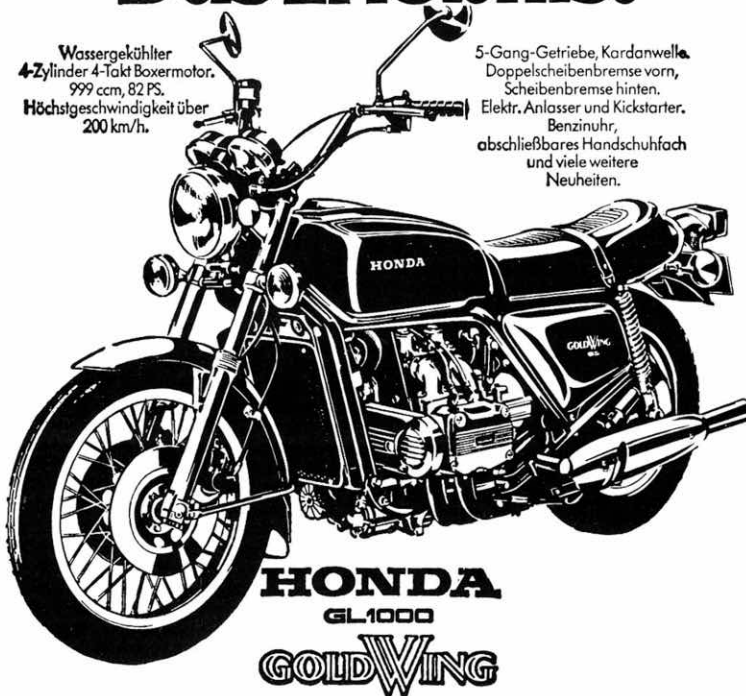
HONDA STUTE

unter Motorradfahrern ein Begriff

Das Erlebnis.

Wassergekühlter
4-Zylinder 4-Takt Boxermotor.
999 ccm, 82 PS.
Höchstgeschwindigkeit über
200 km/h.

5-Gang-Getriebe, Kardanwelle,
Doppelscheibenbremse vorn,
Scheibenbremse hinten,
Elektr. Anlasser und Kickstarter,
Benzinuhr,
abschließbares Handschuhfach
und viele weitere
Neuheiten.



Ersatzteile · Zubehör · Bekleidung
· bester Service ·



Honda Stute

Kalk-Mülheimerstr. 206
5000 Köln 91-Kalk
Tel. (0221) 85 24 14

Zwischenstation

Lieber Ballhupeleser,

als Sie diese Ausgabe in die Hand nahmen, ist Ihnen sofort das neue Äußere aufgefallen. Wenn Sie diese Ballhupe weiter durchblättern, so werden Sie sehen, daß das ganze Heft neu gestaltet wurde.

Mit der Ballhupe 2/78 lassen wir, zwei Jahre nach der Umorganisation, die Zeiten, in denen die Ballhupe mühsam zusammengeflickt werden mußte, endgültig zurück. Dem Anspruch, den Motorradfahrern eine unabhängige (und unübliche) Zeitschrift anzubieten, können wir inzwischen genügen. Auch äußerlich. Möglich machte dies der Alfred Beck Verlag, Köln, der sich ab sofort für die Gesamtherstellung der Ballhupe verantwortlich zeichnet.

Diesem rapiden Fortschritt auf technischem Gebiet wird die Redaktion in nichts nachstehen. Die Ballhupe wird mehr denn je für diejenigen Motorradfahrer gemacht werden, die das Motorradfahren mit echter Freude, Idealismus und Vernunft betreiben. Die Ballhupe wird keine Konzessionen an Modelfahrer oder Rockertypen machen, nur um ein paar Leser mehr zu werben. Dafür wird sie umso mehr für die „richtigen“ Motorradfahrer da sein.

Kritische, hintergründige und humorvolle Artikel werden die Ballhupe von den großen Motorradzeitschriften noch mehr als bisher abheben. Und noch etwas wird stärker betont: Die Verbundenheit mit den Aktivitäten des BVDM.

Der neue Schwung des BVDM macht's möglich. Das überaus erfolgreiche BVDM-

Winterprogramm (s. Berichte), Verkehrssicherheits- und Versicherungsbemühungen und einiges andere mehr sind Aktivitäten, die den Anspruch des BVDM als einzige Interessenvertretung der Motorradfahrer auszufüllen vermögen.

Allerdings: Mögen in früheren Zeiten die Clubs und Mitglieder des BVDM viel Glauben in dieser Hinsicht in ihren Verband verloren haben, so trifft dies heute eher umgekehrt zu. Mangelndes Interesse an eminent wichtigen Dingen (Podiumsdiskussion Motorrad-Verkehrssicherheit), mangelnde Solidarität und Einsatzbereitschaft (Elefantentreffen), schließlich gar Querelen um der Querelen willen treffen weniger die Verantwortlichen des BVDM (die können von heute auf morgen ihre Brocken hinwerfen) als vielmehr eben diesen einzigen überregionalen Verband der Motorradfahrer. Also: Bitte etwas mehr Einsatzbereitschaft, sachliche Anregungen und offene Kritik und weniger blinde Polemik!

Aktivitäten, Ballhupe und anderes mehr verfolgen schließlich ein Ziel: Den BVDM stark zu machen. Daher gehört die Werbung von Mitgliedern und Motorradclubs zur Schwerpunktarbeit des BVDM 1978. BVDM wie Ballhupe bitten um Ihrer aller Mithilfe!

Das Schlußwort indes mag der „neuen“ Ballhupe vorbehalten bleiben. Auch dieses Heft versteht sich nur als Zwischenstation zu einer etablierten Zeitschrift. Sie, lieber Leser, dürfen mit Spannung (und Anregungen) die weitere Entwicklung der Ballhupe verfolgen. Wolf-G. Rohde



Die neue XS 1100

4-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 1101 ccm, 69,9 kW (95 PS)
bei 8.500 U/min, E-Starter, Kardan, 214 km/h,
5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn und 1 hinten. Farben: Rot, Silber

WALTHER FISCHER
Honda—Yamaha



5650 SOLINGEN 1

Emscherstrasse 6
Telefon 7 73 03

INHALT

	Seite
Leitartikel	
Zwischenstation.....	Wolf-G. Rohde..... 3
BVDM-Interna	
Mitgliederwettbewerb.....	Barbara Rottländer..... 6
Motorrad-Verkehrssicherheit im Brennpunkt der Öffentlichkeit.....	W.O..... 7
Stein des Anstoßes - sachlich nüchtern betrachtet.....	Briel-Orlowski-Wuttke..... 9
Leder-Killer.....	Wilhelm Hopmann..... 12
Sprühende Funken.....	Wilhelm Hopmann..... 12
Statt Worte Taten.....	Wilhelm Hopmann..... 13
Mißtöne.....	Wuffi..... 14
Neu im BVDM MC Mammut Bergisch Gladbach Krad Club Hannover.....	Bernd Wickler Karl-Heinz Iwannek..... 15
Aktuelles	
Alles beim Alten.....	Wolf-G. Rohde..... 16
Reifen-Wissen für jedermann.....	Jörg Obergefell..... 17
Touristik	
Der alte Geist wurde wiederentdeckt.....	Dirk Widschrei..... 18
Test / Technik	
Mehr als Nostalgie.....	Axel Koenigsbeck..... 20
Satire	
Erst ein toter Autofahrer ist ein guter Autofahrer.....	Mausi..... 22
Sport	
Norden ist nicht immer geradeaus.....	Wuffi..... 24
Lehrreiche Franserei.....	Frank Hildebrand..... 25
BVDM-Orientierungspokal 1978.....	BFR..... 26
Notizen	27
Kleinanzeigen	28
Termine	29
Motorradfreunde unter sich.....	Jörg Obergefell..... 30

ACHTUNG!

Mitgliederwettbewerb

Der BVDM startet im Rahmen seiner diesjährig anlaufenden Werbeaktion für den Bundesverband einen großen Wettbewerb, an dem jedes Mitglied teilnehmen kann.

Ziel dieses Wettbewerbs ist, eine große Anzahl von Neumitgliedern durch jeden von Ihnen für den BVDM zu gewinnen. Denn nur mit einer großen Mitgliederzahl im Rücken kann der BVDM wirkungsvoll die Interessen der Motorradfahrer vertreten!

Auf den neuen, vom BVDM Werbeausschuß entworfenen, blauen Infoblättern, die mit Aufnahmeanträgen versehen sind, ist auf der blauen Seite „Stempel der Ausgabestelle“ aufgedruckt. Dort trägt der Werber seine Adresse und Mitgliedsnummer ein. Falls nur alte Anträge vorhanden sind, legen Sie diese dem Brief bei.

**Die Preise: für eine Mitgliederwerbung – 1 Brieftaschenmäppchen
für drei Mitgliederwerbungen – 1 Verbandstäschchen**

Die drei erfolgreichsten Werber erhalten Ende des Jahres einen Sachpreis.
VIEL GLÜCK !!

B. Rottländer

weltring akustik

GmbH & Co.KG

WIR LIEFERN UND INSTALLIEREN:
ALARM - ELA - VIDEO - FUNK - ANTENNENANLAGEN

FOLGENDE FIRMEN WERDEN VON UNS VERTRETEN:



THOMSON-CSF



Beethovenstraße 30, 5000 Köln 40 (Junkersdorf)
am Autobahnkreuz West, Telefon (0221) 48 80 81, Telex 08 882 424

BVDM-INTERNA

Motorrad-Verkehrssicherheit im Brennpunkt der Öffentlichkeit

BVDM-Podiumsdiskussion in Bensberg setzte Zeichen für die Zukunft

Am 18. März fand im Bensberger Ratssaal die BVDM-Podiumsdiskussion zum Thema „Motorrad-Verkehrssicherheit“ statt. Sie vermochte der Öffentlichkeit einen detaillierten Überblick über die anstehenden Probleme und geplanten Aktivitäten zu vermitteln.

Allerdings war der Saal trotz der Bedeutung des Themas, die jeder Motorradfahrer zu spüren bekommt, wenn er seine Versicherungsprämie bezahlt, nur zu einem Viertel gefüllt. Daher litt die Veranstaltung unter dem Eindruck, daß die Motorradfahrer selbst anscheinend das geringste Interesse an ihren Verkehrssicherheitsproblemen aufbringen. Darf sich der Motorradfahrer dann noch über hohe Versicherungsprämien und motorradfeindliche Gesetzgebung beschweren? Konstatiert mußte der BVDM feststellen, daß seine Aktivitäten in dieser Richtung von den eigenen Mitgliedern kaum unterstützt werden.

Daß diese Diskussion dennoch zu einem vollen Erfolg wurde, lag inhaltlich begründet. Unter der Leitung von Herrn Rohde (2. Vorsitzender des BVDM) stellten sich folgenden Herren der Diskussion:

Herr Ministerialdirigent
Freiter

— Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium

Herr Heinrichs

— Fahrlehrerverband Nordrhein

Herr Allenberg

— Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie

Herr Reuter

— Verlagsleiter der Zeitschrift „PS“

Herr Orlowski

— Geschäftsführer des BVDM

Seitens des HUK-Verbandes konnte trotz mehrfacher Bemühungen kein Vertreter gefunden werden. Scheinbar hält man in der Versicherungswirtschaft bei gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungen jegliche Öffentlichkeitsarbeit für unnötig. Gerade hier hätte die Versicherungswirtschaft Gelegenheit gehabt, Thematik und Probleme aus ihrer Sicht darzustellen. Durch ihr Verhalten sieht sich die Branche vor die Konsequenz gestellt, daß das Gros der Motorradfahrer inzwischen wohl das letzte Vertrauen zu den Versicherungen verloren hat.

Die Diskussion untergliederte sich in mehrere Themenbereiche. Nachdem zu Beginn jeder Teilnehmer die Gelegenheit hatte, in kurzer Form seine grundsätzlichen Positionen darzustellen, stand zuvorderst die Verkehrsschulung im Mittelpunkt. Zunächst erläuterte Herr Heinrichs das Problem aus Fahrlehrersicht. Das Hauptproblem der Fahrlehrer bestand darin, daß eine motorradgerechte Ausbildung kostenmäßig weit über der bisherigen Praxis, die lediglich auf den reinen Führerscheinwerb ausgerichtet ist, liegt. Der Fahrschüler will in der Regel jedoch die billigste Ausbildung. Daher wurde in der Diskussionsrunde einhellig die Meinung vertreten, daß die Prüfungsbedingungen erheblich erschwert werden müssen, um für alle Fahrschulen gleiche Ausgangsmöglichkeiten zu schaffen.

Mit Nachdruck wurde auch die Fahrschul Ausbildung über Funk empfohlen, bei der der Fahrschüler vor dem Fahrschulwagen herfährt. Der Fahrlehrer gibt über Funk die Anweisungen und kann das Fahrverhalten des Schülers genau beobachten. Laut Herrn Freier ist diesbezüglich in naher Zukunft allerdings keine gesetzliche Vorschrift zu erwarten.

Bezüglich der theoretischen Schulung wird den BVDM-Forderungen nach gesondertem

DER FÜHRERSCHEIN DER KLASSE I MUSS BESSER WERDEN! WIR SETZEN NEUE MASSTÄBE DURCH AUSBILDUNG AUF MOTORRÄDERN MIT FUNK

... und wir stellen die Fahrzeuge, ausgerüstet mit Funk, UHF – Bereich, 70 cm Band

fahrschulen service **thiel**

Schmiedegasse 158 5 Köln 60 Telefon 74 63 10

Klasse 1-Unterricht mit gesonderten Klasse 1-Prüfbögen z. T. bereits heute Rechnung getragen. Beides soll zukünftig obligatorisch werden, wenn auch ein Klasse 1-Prüfbogen bei der eigentlichen theoretischen Führerscheinprüfung bis jetzt noch nicht beabsichtigt ist.

Die Herren Allenberg, Orlowski und Reuter forderten nachdrücklich die Geländeschulung. Hier zeichnet sich der Gesetzgeber durch eine gewisse Hilflosigkeit aus. Das Verkehrsministerium fühlt sich hierfür nicht zuständig; man verweist auf Länder und Kommunen. Weiterhin erklärte Herr Freier, daß er bezüglich der vielen nutzbaren Bundeswehr-Gelände Flächen keinen Einfluß auf das Verteidigungsministerium nehmen könne.

Über die Bedeutung der Verkehrspädagogik war man sich einig. Viele Unfälle sind auf aggressive Fahrweise und Überschätzung des eigenen Fahrkönnens zurückzuführen. Die Aufnahme einer Unterrichtsreihe „Fahren mit dem Zweirad“ an den Schulen bereitet zur Zeit noch einige Schwierigkeiten, steht aber kurz vor der Einführung. Darüberhinaus gelobten alle Institutionen, verkehrspädagogisch wirksam zu werden.

Die Frage der Führerscheinneuregelung ließ Unstimmigkeiten der Diskussionsrunde deutlich werden. Zunächst zur Planung des Bundesverkehrsministeriums. Die Kleinkraftfahrer sollen künftig einen eigenen fahrschul-

pflichtigen Führerschein (theoretische und praktische Prüfung) erhalten. Statt der jetzigen Hubraumbegrenzung (50 ccm) soll eine Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 70 km/h festgelegt werden. Die übrigen Diskussionsteilnehmer (wie im übrigen auch einige Länder) sprachen sich dagegen für eine 80 km/h-Begrenzung aus, da das Fahren auf der Autobahn durch überholende LKW's äußerst gefährlich geraten würde.

Die Herren Reuter, Orlowski und Allenberg sprachen sich zudem für eine Unterteilung der Klasse 1 in einen Klasse 1 A (bis 20 kW) und einen Klasse 1 B (über 20 kW) aus, um dem hohen Anfängerrisiko der schweren Maschinen zu begegnen. Dieser Vorschlag war dem Ministerium bis jetzt unbekannt; mit einer derartigen Regelung ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Den nächsten Themenbereich bildeten weitere gesetzliche Regelungen. Eine Ausweitung der Helmtragepflicht auf Mofas und Mopeds steht bevor, ebenso die Bußgeldahndung bei Verstoß gegen selbige. Dagegen wird das Fahren mit Licht lediglich empfohlen. Bei einer Überarbeitung der StVO würde der Zweiradfahrer, so Herr Freier, nicht mehr vergessen werden (wie in der Vergangenheit geschehen). Allerdings liegen auch noch keine konkreten Planungen vor.

Zum Thema Fahrzeugbau wurde besonders auf die Notwendigkeit einer Standardisierung der Bedienungselemente verwiesen.

Jedoch bleiben Aktivitäten in dieser Richtung — wie auch eine Kontrolle der Leistungs- und Gewichtseskalation der Motorräder — bis jetzt weitgehend freiwilligen Übereinkünften der Industrie vorbehalten.

Herr Orlowski stellte hinsichtlich des Straßenbaus eine ganze Reihe von Forderungen, die dem Bundesverkehrsministerium meist unbekannt waren: Längsrillen, Drainagerillen, Fahrbahnmarkierungen, Stahlplatten an Dehnungsfugen, Kanaldeckel und Leitplanken gehören zu den vielfach vermeidbaren Gefahren des Motorradfahrens. Auch hier wurde der Zweiradfahrer vergessen. Ohne darauf eingehen zu können, versprach Herr Freier, diese Probleme bei den zuständigen Stellen des Verkehrsministeriums zur Sprache zu bringen.

Schließlich wurde auch die Notwendigkeit betont, auf die nicht-motorradfahrenden Verkehrsteilnehmer pädagogisch einzuwirken, da ein Großteil von ihnen das Motorrad noch nicht in ihr Verkehrsbild hat integrieren können. Hier ist die tiefere Ursache vieler, nicht vom Motorradfahrer

verschuldeten Unfälle zu suchen.

Dies waren in stark gekürzter Form die wichtigsten Punkte der fünfstündigen Diskussion, in die auch Zuschauerfragen und -anregungen aufgenommen wurden. Die Diskussion zeichnete sich durch eine unerwartet hohe Sachlichkeit aus, die nicht nur Meinungen und Probleme der beteiligten Institutionen deutlich werden ließen, sondern die darüber hinaus die hohe Bereitschaft aller das Motorrad betreffenden Stellen (mit Ausnahme der Versicherungswirtschaft) erkennbar machte, sich mit den aktuellen Fragen der Motorrad-Verkehrssicherheit auseinanderzusetzen und sie lösen zu helfen.

Die Podiumsdiskussion bot jedem Motorradfahrer die Gelegenheit, sich umfassend über das Thema Motorrad-Verkehrssicherheit und seine Konsequenzen zu informieren. Dies war neben der Bemühung, die Hauptbeteiligten an einen Tisch zu führen, der zweite Grund für die Einmaligkeit dieser Veranstaltung. W.O.

Stein des Anstoßes— sachlich nüchtern betrachtet

ELEFANTENTREFFEN 78

Wohl kaum ein Elefantentreffen hat so viele Probleme mit sich gebracht wie das diesjährige. Deshalb halten wir eine ausführliche Information über Vorbereitung und Durchführung für angebracht.

24.9.77 JHV in Kirchdorf

Man ist sich einig: Grundsätzlich soll ein Elefantentreffen stattfinden, falls ein geeignetes Gelände gefunden wird. Dieses steht jedoch momentan nicht zur Verfügung.

2.12.77 in Hannover

H. Orlowski und G. Wuttke erklären beim Besuch der neuen Ortsgruppe KC Hannover auf Anfrage der Mitglieder, daß voraussichtlich kein Elefantentreffen 1978 stattfinden wird.

4.12.77

Ein Teil des Bundesvorstandes wird von H. Briel telefonisch informiert, daß die Möglichkeit besteht, ein Elefantentreffen auf dem Salzburgring in Österreich zu veranstalten.

10.12.77 in Ostende

H. Briel teilt beim Niclas-Treffen mit, daß es zu einem Elefantentreffen in südlichen Gefilden kommen kann, und daß eine entsprechende Notiz in PS erscheinen wird.

16.12.77 in Lemgo

H. Orlowski und G. Wuttke geben bei einem Besuch der Elefantentreiber Lippe bekannt, daß es wahrscheinlich ein Elefantentreffen 78 geben wird. Der Veranstaltungsort wird jedoch noch nicht genannt, da die Aussichten für ein Treffen noch sehr vage sind.

Auch sollen vorher keine Gerüchte verbreitet werden.

17./18.12.77 am Salzburgring

H. Briel, H. Orlowski und G. Wuttke treffen sich am Salzburgring zu einem Gespräch mit dem Geschäftsführer der Salzburgring GmbH, H. Dr. Greindl.

Die Einstellungen der BVDM-Gesprächsteilnehmer vor dieser Besprechung:

H. Briel: Natürlich werden wir das Elefantentreffen veranstalten.

H. Orlowski: Wir sollten uns als Motorradfahrer nach den Vorkommnissen des vergangenen Jahres nicht unterbuttern lassen und das Treffen veranstalten.

G. Wuttke: Wir sollten nicht auf „Teufel komm raus“ das Elefantentreffen durchführen, sondern nur, wenn sich günstige Bedingungen dafür ergeben.

Die Besichtigung des Geländes sowie die anschließenden Gespräche bringen folgende Ergebnisse:

- a) Wir haben bei dieser touristischen Veranstaltung nur einen Verhandlungspartner, H. Dr. Greindl von der Salzburgring GmbH. Er unterstützt uns in vielen Belangen und meldet die Veranstaltung bei den Behörden an. Eine Genehmigung ist nicht erforderlich.
- b) Beim Salzburgring handelt es sich um ein abgeschlossenes Areal, das ähnlich wie das Contidrom nur eine einzige Zufahrt (Tunnel) hat. PKW können ausgeschlossen werden und auf einem vorgelegenen Parkplatz abgestellt werden.
- c) Die dezentrale Lage des Salzburgringes: weit entfernt von Ballungsgebieten. (Im Radius von ca. 150 km um den Nürburgring leben an die 20 Mill. Menschen.)
- d) Im Februar haben wir eine Schneegarantie und Temperaturen bis zu minus 25° Celsius; Bedingungen, die etliche Motorradfahrer abschrecken werden.
- e) Im Innern des Salzburgrings kann gezeltet werden. Außerdem stehen in der näheren Umgebung ausreichende Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung, da daß Salzburger Land kein ausgesprochenes Skigebiet ist.

Nach diesen Betrachtungen ist sich die BVDM-Delegation einig, das Elefantentreffen durchzuführen, und legt den Termin vom 10.-12. Februar fest.
Dezember 77 / Januar 78

Noch vor Weihnachten läuft die Publizierung der Veranstaltung in der westeuropäischen Motorradpresse an. Plaketten werden entworfen, Angebote für deren Herstellung werden in Österreich eingeholt (Zollprobleme beim Export aus der BRD). Weitere veranstaltungsspezifische Probleme können gelöst werden, als da sind: Informieren der BVDM-Mitglieder, Erstellen eines Mitarbeiterplanes, Holzverkauf, Beschaffen einer Lautsprecheranlage, Rettungsdienst, Veranstaltungsversicherung, Bestellen von Wachsfackeln u.v.a. Der Vorstand entschließt sich, erstmalig einen Eintritt von DM 5,- für alle Veranstaltungstage zu erheben, da der Salzburgring angemietet werden muß. Dieser Eintritt soll allen Helfern natürlich zurück-erstattet werden.

Zwischenzeitlich erreichen Protestbriefe einiger Landesverbände gegen das Elefantentreffen, auf deren Beantwortung wir aus Zeitgründen verzichten müssen. Die Verfasser lehnen ihre Mitarbeit sowie jede ideelle und finanzielle Haftung strikt ab. Man macht uns viele Vorwürfe, auf die hier nicht näher schriftlich eingegangen werden soll. Die gestellten Forderungen gehen bis zur Einberufung einer außerordentlichen JHV.

Die Gemeindebehörden von Ebenau und Plainfeld erlassen dem BVDM bei dieser Erstveranstaltung auf dem Salzburgring die Vergnügungssteuer.

Freitag, 13.1.78

Dr. Greindl teilt uns telefonisch mit, daß ein Brief der Bezirkshauptmannschaft Salzburg an uns unterwegs ist, in dem das Elefantentreffen aufgrund der Vorkommnisse am Nürburgring 77 verboten wird.

Dr. Krackowitzer, in Salzburg wohnender PS-Mitarbeiter, und Dr. Greindl verhandeln in unserem Auftrag mit den Behörden und versuchen, den Unterschied zwischen dem vorjährigen und dem anstehenden Elefantentreffen klarzumachen. Die Verhandlungen bleiben ohne Erfolg, laufen jedoch zunächst weiter.

25.1.78

Das Verbot muß als endgültig angesehen

werden; käme eine Genehmigung zu einem noch späteren Zeitpunkt, könnten wir die ordnungsgemäße Durchführung nicht mehr garantieren. Der BVDM-Vorstand beginnt, das Elefantentreffen mit allen kurzfristig zur Verfügung stehenden Medien abzusagen als da sind: schriftliche Mitteilung an alle BVDM-Mitglieder, Pressenotizen in überregionalen, teils internationalen Tageszeitungen und im Rundfunk.

7.2.78 in Salzburg

H. Briel, der während der Genehmigungsverhandlungen beruflich im Senegal zu tun hatte und daher verhindert war, gibt in Salzburg eine BVDM-Pressekonferenz. Das Resultat nach vielen Klarstellungen: Für ein eventuelles Elefantentreffen 1979 kann eine Genehmigung erteilt werden. Die möglichen Teilnehmer des verpatzten Elefantentreffens 1978 werden nicht verschuecht, und die Behörden machen dem BVDM beim Notprogramm keine Schwierigkeiten. 10.-12.2.78, Elefantentreffen, Salzburgring H. Briel, H. Orlowski, G. Wuttke und B. Karrasch versuchen, den Teilnehmern, die die Absage nicht mehr erreichte bzw. die nach umfangreichen Vorbereitungen trotzdem nach Salzburg gekommen sind, ein notdürftiges Ersatzprogramm zu bieten. Die ca. 500 Teilnehmer kommen aus Finnland, Dänemark, Benelux, Frankreich, Italien, Österreich und Deutschland.

Am Freitagmorgen wird mit dem Besitzer des Geländes verhandelt und eine Genehmigung eingeholt, so daß die Teilnehmer ihre dort aufgestellten Zelte nicht wie anfangs von der Polizei gefordert, abubrechen brauchen. Im tiefen Schnee campieren ca. 100-200 Motorradfahrer auf dem Parkplatz unmittelbar vor der verschlossenen Einfahrt zum Salzburgring. Außerdem wird für den Freitag- und Samstagabend ein Saal organisiert, der für unser Publikum geeignet ist, Erklärungen abzugeben und vorsorglich mitgebrachte Filme zu zeigen. Dies gelingt uns schließlich — wiederum nach ausgiebigen Verhandlungen — im ca. 5 km entfernten Ort Koppl beim Kirchwirt. Dort hatten die Besucher des letzten int. Mairennens das bißchen gutes Image der Motorradfahrer total kaputt gemacht.

Trotz Temperaturen von bis zu minus 20° kann das leidige Thema Brennholz für La-

gerfeuer von den Motorradfahrern selbst geregelt werden: Sie kaufen es zum günstigen Preis von umliegenden Bauern, die reichlich Vorrat haben.

Völlig ohne unsere Organisation findet am Samstagabend im Ort Koppl spontan ein rege besuchter ökumenischer Gottesdienst statt, den der Kölner Motorradpfarrer Dörr und der Ortsgeistliche abhalten.

Auf zahlreiche Anfragen versprechen wir schließlich, Plaketten in Auftrag zu geben und nehmen Bestellungen gegen Vorkasse (DM 10,-) entgegen. Die für Salzburg entworfene Plakette soll durchkreuzt geprägt werden: Weil nicht sein kann, was nicht sein darf! Die im Dezember getätigte ursprüngliche Plakettenbestellung kann zurückgezogen werden, da wir uns die endgültige Genehmigung bis zum 25.1. vorbehalten hatten.

Alles in allem ist dieses geplatzte Elefantentreffen optimal gelaufen. Es gelang uns dank der hervorragenden Disziplin der Teilnehmer, das stark lädierte Image der Motorradfahrer im Großraum Salzburg aufzupolieren. Als wichtiger Punkt seien an dieser Stelle auch einmal die entstandenen Kosten erwähnt. Da wir diesmal außer bei den wenigen Plaketten, die wahrscheinlich mit plus minus Null verkauft werden, keine Einnahmen hatten, wird die Bundeskasse mit ca. 2.000 — 2.500 DM belastet. Wir halten dies auch für gerechtfertigt, da der Gewinn des Elefantentreffens 1977 etwa das Zehnfache betrug.

Zum Schluß sei noch einmal kurz bemerkt, daß alle an dieser Veranstaltung maßgeblich beteiligten BVDM-Vorstandsmitglieder die Arbeit recht gern für ihren Verein geleistet haben. Selbstverständlich stellen wir uns gern der Kritik aller Mitglieder. Sehr nett fänden wir es allerdings, wenn jeder, der öffentlich Stellung nehmen möchte — etwa in einem Rundschreiben an alle Landesverbände — sich vorher über Tatsachen und Hintergründe informiert! Möglichst nicht nur bei Leuten, deren Interessen man nicht kennt, sondern auch bei den Kritisierten selbst! Vielleicht sieht man das Ganze dann etwas anders und kann mit verbleibender stichhaltiger Kritik sinnvoller und erfolgreicher argumentieren.

Horst Briel Horst Orlowski Günter Wuttke

Leder - Killer

Vortrag über
Fackelmann-Motorradanzug

Glück im Unglück hatte der BVDM bei der Veranstaltung in Mülheim (Gastgeber: Mülheimer Motorradclub) am 10.12. des letzten Jahres. Der Vortrag über Zündanlagen war geplatzt. Zunächst mußte Herr Jüttner aus dem Hause Bosch passen, dann war Kröber gewillt einzuspringen, wurde aber durch eine plötzliche und hinterhältige Krankheit gehindert. Schließlich gelang es dem Geschäftsführer Orłowski, Peter Fackelmann zu verpflichten. Er nahm dann gern die Mühen einer dreistündigen, nicht eingepflanzten, Anreise auf sich und brachte viel Anschauungsmaterial, einen Film und natürlich auch den Sicherheitsanzug mit. Geschäftsführer Horst Orłowski konnte eine zwar kleine (ist Mülheim und Umgebung kein Ballungsraum?) aber aufgeschlos-

sene Schar BVDM-Motorradfahrer begrüßen.

Man macht sicher keine unzulässige Werbung, wenn man mitteilt, daß es Herrn Peter Fackelmann gelungen war, die anwesenden skeptischen Lederfans davon zu überzeugen, daß ein Lederfahranzug, wenn er die gleichen Eigenschaften wie der Fackelmann-Sicherheitsanzug in Bezug auf Abriebfestigkeit, Erwärmungsschutz und Aufplatzticherheit aufweisen soll, sehr viel dicker und fast dreimal so teuer sein muß, als das, was man heute im Laden von der Stange als Lederanzug kaufen kann.

In einer regen Diskussion wurden sachdienliche Fragen gestellt und von Herrn Fackelmann ausführlich beantwortet.

Wilhelm Hopmann

Sprühende Funken

Champion — Zündkerzenseminar mit großer Beteiligung Ziegenhagen: Der weiteste Weg lohnt sich, könnte man sagen, wenn wieder einmal ein BVDM-Club oder -Landesverband das Glück haben sollte, Herrn Block von der Firma Champion als Referenten zu haben. Herr Block hatte Dia- und Filmprojektoren mitgebracht, dazu einen stationären Demonstrationmotor, der sich die Atemluft durch einen Schlauch durchs Fenster holte und eben durch dieses Fenster auch wieder die Auspuffgase per Schlauch nach draußen leitete. Das Verpesten der Luft blieb daher den Zigaretten und Pfeifen im Saal der Gaststätte „Zum Storch“ vorbehalten.

Was Herr Block in einem mehrstündigen, lebendigen Vortrag bot — angefangen von der deutlichen Aussprache, verständlichen Ausdrucksweise und mitreißender Gestal-

tung —, war einfach Spitze. Zudem ist Herr Block ein wahres Konditionswunder. Schaubilder und Filme unterstützen jeweils den ohnehin schon anschaulichen Vortrag. Unsere BVDM-Mitglieder erfuhren eine Menge Interessantes und Wissenswertes über Herstellung, Typen, Verwendungszweck, richtige Wärmewertwahl und die Einflüsse von Kraftstoffqualität und Zündzeitpunkt. Herr Block hatte auch immer die nötige Ruhe und die Präsenz an Wissen und Erfahrung, um alle an ihn gerichteten Fragen zu beantworten.

Und eine ganz erfreuliche Feststellung war der gute Besuch dieser Veranstaltung. Es müssen wohl über 90 Motorradfahrerinnen und -fahrer gewesen sein, die den Saal bis auf den letzten Platz füllten.

Wilhelm Hopmann

Statt Worte Taten

BVDM-Motorradfahrerschulung
im Saarland mit Hilfe des VPI
(Verkehrspädagogisches Institut)

Völklingen — Ludweiler: Zum Glück bescherte das beginnende Hochwasser an der Saar am 25. Februar nur wenige Umleitungen. Mehr Kopfzerbrechen machte etlichen Teilnehmern aufgrund unzureichender Beschilderung das Auffinden der Mehrzweckhalle in Ludweiler. Im übrigen war die Mehrzweckhalle um 16 Uhr doch recht voll (durch Trennwand abgeteilt), und zu Füßen der großen Verbands-Embleme harhten fast 100 Interessenten der Dinge, die da kommen sollten.

Die Begrüßung durch den Vorsitzenden des Landesverbandes Saar, Klaus Arpert, war zackig und kurz, und die anschließende Einführungsrede von Direktor Rentschler vom VPI in Schorndorf bei Stuttgart hatte zwar noch keine epische Breite, war aber doch schon recht ausführlich.

Durch die Oberlichter der Halle kam noch viel Tageslicht, deshalb mußten Dias und Filme noch im Kasten bleiben. Der Pädagoge R. Kroth erhob die StVo und insbesondere Bestimmungen für Zweiradfahrer zum Thema seines Vortrages. Herr Rentschler und seine Mannen vom VPI waren der Annahme, fast ausschließlich normale Motorradfahrer als Publikum zu haben und hatten entsprechend die Themenauswahl, Ausdrucksweise und die Rangfolge der Wichtigkeit festgelegt. Dann stellte sich heraus, daß enorm viele Fahrlehrer erschienen waren. Sie fingen alsbald an, die Veranstaltung durch knifflige Zwischenfragen zu würzen und schienen Spaß daran zu haben, aus einer Art Konkurrenzsituation heraus (das VPI hat auch eine Fahrschule für normale Führerscheinanwärter, neben der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern) den Referenten Kroth und später auch seinen Kollegen Schniep in geistige Gefechte zu verwickeln. Dazu meldeten sich auch „echte“ Motorradfahrer zu Wort, die darauf aus waren, ohne lange Vorrede zu den für Mo-



torradfahrern gefährlichen Verkehrssituationen eindeutige Hilfestellungen zu erhalten. Daraus erklärte sich eine gewisse Unsicherheit bei den VPI-Männern, die nicht immer wußten, ob da nun ein echt interessierter Motorradfahrer oder ein listiger Fahrlehrer mit Fragen bohrte.

Einige recht kurze Antworten der Referenten und eine Programmstraffung meisterten die Situation. Dann machte man Brotzeit, nachdem Referent Schniep mit Vortrag und Lichtbildern sein nicht uninteressantes Thema Führerschein 1 Ausbildung beendet hatte. Erstens kann man nach einem kräftigen Imbiß mehr Spaß verstehen, und zweitens kamen die Referenten Damm mit allgemeiner Gefahrenlehre und Weber mit den besonderen Problemen, die Schwerlastverkehr und Zweiräder haben, mit solch packenden und eindrucksvollen Dias und Filmen, daß man im Laufe des Abends schon sagen konnte: „Ende gut, alles gut!“ Der Verfasser dieses Beitrages hörte in der Woche nach dieser Veranstaltung, daß sein Freund, der auch mit in Ludweiler war, jetzt mit seiner 500/4 deutlich überlegter fährt und ins-

besondere einen höllischen Respekt vor vorausfahrenden LKW's, Bussen und vor unübersichtlichen Einmündungen und Kurven hinter Felsvorsprüngen hat. Von den Filmen und Bildern nebst erläuternden Worten muß eine heilsame Wirkung ausgegangen sein.

Am nächsten Morgen gab im Hotel „Zum Roten Ochsen“ Referent Weber vom VPI zunächst unter Einsatz von Lichtbild und Projektor Tips für die zweckmäßige Ausrüstung und Fahrtaktik auf Langstrecken-Urlaubsfahrten. Dann ging es wieder hinauf zur Mehrzweckhalle. Inzwischen war es dem LV Saar gelungen, drei Enduros aufzutreiben, nachdem das ursprüngliche Vorhaben, etliche Maschinen aus Stuttgart oder Aldingen an den Start zu bringen, infolge von Mißverständnissen nicht in die Tat umgesetzt worden war. Auf dem großen Parkplatz vor der Halle ging es unter Anleitung der VPI-Leute

zum Grundlagentraining für Motorradfahrer. Durchfahren einer Langsamfahrgasse mit möglichst langer Fahrzeit, ein Slalom durch eng gestellte Pylonen, fünfmaliges Stop and Go ohne Füße abzusetzen und Anfahren, ohne nach Einlegen des 1. Ganges noch einmal einen Fuß von der Raste zu nehmen. Es war der Eine oder Andere doch etwas erschrocken, als er nach den ungewohnten und nicht ganz geglückten Übungen von Herrn Rentschler hörte: „Das sind bei uns Übungen für Anfänger, bevor es ins Gelände und danach auf die Straße geht!“

Bei diesem Programm am Sonntagvormittag wurde gleich ein kleiner Wettbewerb durchgeführt. Die erfahrenen Bestplatzierten verzichteten zugunsten der jugendlichen Teilnehmer auf ihre Preise (wertvolle Motorradbücher). Fazit der Veranstaltung: Nachahmenswert!
Wilhelm Hopmann

Mißtöne

Das erste BVDM-Winterfest hatte mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen

Am 11. März fand erstmalig das BVDM-Winterfest statt. Es sollte ein gemütlicher Abend mit Tanz (und ohne Schnapsleichen) werden; die Ehrung der Sieger der BVDM-Jahreswettbewerbe (Touristik und ng-Sport) war Hauptpunkt des Programms. So gut die Idee zu dieser Veranstaltung war, so wurde doch Kritik an der Durchführung laut. Neben dem Nachteil, daß man es mit geteilten Räumlichkeiten zu tun hatte, bezog sich die Kritik auf Mißtöne verschiedener Art. Statt der (auch vom Veranstalter) erwarteten Kapelle mit Verstärkeranlage war eine 1 1/2 Mann starke (der zweite Mann kam erst im Verlauf des Abends) Biedermann-Band ver-

treten, deren Töne nicht unbedingt dem Geschmack des Publikums entsprachen. Die fehlende Verstärkeranlage war des zweiten Mißtons Grund. Ansprachen jeglicher Art wurden nur von einem geringen Teil der Teilnehmer verstanden, was sich besonders nachteilig bei der Siegerehrung auswirkte.

Die Gemütlichkeit freilich blieb dem Publikum selbst überlassen, und so wurde die Veranstaltung für die meisten trotzdem noch zu einem gelungenen Abend.

Fazit des ersten BVDM-Winterfestes: In jedem Fall zu einer ständigen Einrichtung im BVDM machen – die Fehler des Jungfernfluges lassen sich sicherlich vermeiden. Der SFC Rur-Inde, im nächsten Jahr Veranstalter des BVDM-Winterfestes (sollte man im März nicht von einem Frühjahrsfest reden?), wird's schon machen. Wuffi

Neu im BVDM

1. MC-Mammut Bergisch Gladbach

Am 17. Februar 1978 wurde in Berg.-Gladbach der MC-Mammut gegründet. Er entstand aus der Idee, einem BVDM-Ortsclub in Berg.-Gladbach aufzuziehen. Der MC-Mammut ist damit neben dem MC-Löwen der zweite Club in dieser Gegend.

Man setzte sich als oberstes Ziel die Pflege des Motorradfahrens, insbesondere die Jugend für diese Sache zu interessieren und unter den Mitgliedern Freundschaft und geselligen Umgang zu fördern. Es sollen nach Möglichkeit viele gute Bekanntschaften mit anderen Clubs geschlossen werden.

Für die Zukunft soll eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden, um das Ansehen der Motorradfahrer zu heben. Der Club umfaßte nach zwei Wochen bereits 16 aktive Mitglieder, die sich jeden Freitag um 19.30 Uhr in der Gaststätte Schwäcke in Berg.-Gladbach-Sand treffen. Besucher sind jederzeit herzlich willkommen.

Der Vorstand besteht aus vier Mitgliedern:

- 1) Vorsitzender: Bernd Karasch
Romaneyer Straße 35
5060 Berg.-Gladbach 2
- 2) Geschäftsführer: Bernd Wickler
Dachsweg 8
5060 Berg.-Gladbach 3
- 3) Kassierer: Gisela Brill
Eschenbroichstraße 9
5060 Berg.-Gladbach 2
- 4) Sportwart: Manfred Brill
Eschenbroichstraße 9
5060 Berg.-Gladbach 2

Ein dreifach „Gib Gas“

Bernd Wickler

2. Krad-Club Hannover

Die Schilderung unseres Eintritts in den BVDM, so hoffe ich, ist in dieser Art selten, weil sie nicht gerade den normalen Ablauf darstellen sollte.

Den Gedanken, einen Motorradfahrer-Club zu gründen, hegten viele von uns schon lange, er wurde aber erst durch ein Gespräch von mir und unserem 2. Vorsitzenden während des Contidrom-Treffens letzten Jahres in die Tat umgesetzt.

Am 22.7. letzten Jahres trafen wir uns dann das erste Mal, um alles Grundsätzliche zu besprechen. Daraufhin mußten wir zwei (14.9. + 25.10.) eingeschriebene Briefe an Herrn Briel und einen (9.11.) eingeschriebenen Brief an Herrn Orłowski richten, bevor wir Kontakt mit dem BVDM bekamen.

Zu unserem mittlerweile 6. Clubtreffen kamen dann auch Herr Orłowski und Herr Wuttke, trotz der weiten Anfahrt und verlorener Freizeit, um mit uns noch alle offenen Fragen bezüglich unseres Eintrittes zu klären. Nach weiteren 6 Wochen erhielten nun auch die ersten Mitglieder von uns ihre Zahlungsanweisungen.

Kritisch bemerken möchte ich an dieser Stelle folgende Dinge: Muß der Ablauf der Aufnahme so langwierig und schwierig sein? Ist es nötig, daß man an einem Tag zwei Briefe vom Verteiler bekommt, wo einer doch auch reichen würde, die Unterlagen, jeweils ein Blatt DIN A 4, zu befördern?

Warum wird uns als Motorradfahrern vorgeschlagen, um bei der Organisation eines Treffens zu helfen, dies mit dem Auto anzufahren, wenn es nicht anders geht?

Unsere Motorräder bedeuten uns sehr viel, darum sehen wir nicht ein, mit einem Auto zu einem Treffen zu fahren, bevor unsere Motorräder nicht wieder laufen.

Trotz dieser kritischen Bemerkungen finden wir es gut, daß die Interessen der Motorradfahrer von einem überregionalen Verband vertreten werden. Es gibt viel zu tun, packen wir's an.

K.H. Iwannek

1. Vorsitzender des KCH



AKTUELLES

Alles beim Alten Motorrad-Haftpflichtversicherung

Der HUK-Verband hat zu den Forderungen des BVDM bezüglich der Motorradhaftpflichtversicherung (s. Ballhupe 3/78, S. 8) Stellung genommen. Bevor jedoch darauf eingegangen wird, einige Worte zur aktuellen Situation.

Die am 1.1.1977 in Kraft getretenen Tarife sind bis zum 31.12.78 verlängert (ursprüngliche Laufzeit bis 30.6.78). Die Sonderregelungen für die Maschinen bis 175 ccm (Einstufung in Klasse bis 13 kW/10 PS) und von 176 bis 250 ccm (Einstufung in Klasse bis 13 kW/17 PS) gelten daher ebenfalls bis Jahresende.

Auch die Unsicherheit über die Umrechnung von PS in kW ist (endlich) beseitigt. Die Maschinen mit 18 PS (entspricht 13,2 kW) werden auf 13 kW abgerundet, gelangen daher nicht in die Klasse über 13 kW. Gemäß alter PS-Staffelung kommt dies einer Rückstufung in die 17 PS-Klasse gleich (was aufgrund der Sonderregelung der 250er meist bereits der Fall war). Anderslautende Auskünfte von einzelnen Versicherungen (wie uns leider bekannt geworden) sind falsch.

Nun zu der Stellungnahme des HUK-Verbandes zu den BVDM-Forderungen. Der Verbandsdirektor des HUK-Verbandes, Herr Müller-Vorwerk, hält zum jetzigen Zeitpunkt eine Umstellung der Klassen und Rabatte für verfrüht.

Die jetzigen Klassen seien in Übereinstimmung mit Industrie und Verbrauchern und mittels Genehmigung des Wirtschaftsministeriums festgelegt worden. Der kurze Zeitraum lasse noch keine gesicherten Erkenntnisse über eine Neueinteilung zu.

Eine konkrete Aussage über den Vorschlag, zwischen 20 und 37 kW eine Zwischenklasse zu schaffen, konnte dem HUK-Verband nicht entlockt werden. Allerdings haben wir feststellen müssen, daß die damalige Klasse

von 251 bis 475 ccm, die hauptsächlich für diese Zwischenklasse in Frage gekommen wäre, in den Schadensstatistiken über denen der Klasse über 475 ccm liegen, d.h. deren Versicherungsprämien lägen – kalkulationsgerecht – höher als in den Klassen bis und über 50 PS. Abgesehen davon, daß dies von Bundesseite aus nicht genehmigt würde, würde eine solche Regelung den Markt noch mehr durcheinander bringen, als er ohnehin schon ist. Trösten wir uns damit, daß eine imaginäre 40 PS-Klasse von den schwereren Maschinen subventioniert wird.

Bezüglich der Rabattklassen erfuhren wir von Herrn Müller-Vorwerk, daß eine Verteilung der Jahreseinheiten der Klassen S 2 bis SF 8 nicht bekannt sei, demzufolge auch kein statistisches Material vorhanden sei. Die Forderung des BVDM kann nur lauten: Dann wird es höchste Zeit, dieses Material zu erheben, zumal allem Anschein nach der BVDM-Vorschlag realitätsgerecht erscheint, da er das hohe Anfängerrisiko und die sinkende Schadensträchtigkeit bei steigender Erfahrung berücksichtigt. Abgesehen davon ist die Einteilung in Schadensklassen wohl unabhängig von derartigem Material zu sehen.

Die Hintergründe des Unwillens der Versicherungswirtschaft, darüber tiefer nachzudenken, sind vermutlich in einem irrwitzigen Umstand zu suchen. Krafträder laufen in der Haftpflichtversicherung in der Tarifgruppe N. Diese Tarifgruppe N umfaßt die „übrigen Fahrzeuge“, im wesentlichen alles außer PKW und Kombinationskraftwagen. Motorrad wie LKW fallen unter die gleichen Tarifbestimmungen. Ducati wie Magirus-Deutz werden nach gleichen Schadenfreiheitsklassen eingestuft. Diese Handhabung, die allen Erkenntnissen Hohn spricht (LKW mit enorm vielen Anfängern unter enorm hohem Anfängerrisiko?), scheint der Ver-

sicherungswirtschaft bequem und daher akzeptabel zu sein. Der BVDM als Verbraucher-Vertreter wird allerdings alles daran setzen, hier Abhilfe zu schaffen. An dieser Stelle sei noch einmal der BVDM-Vorschlag, der die Höhe der 100 %-Prämie offenläßt, wiederholt:

S 2	250 %
S 1	200 %
SF 0	175 %
SF 1/2	125 %
SF 1	100 %
SF 2	80 %
SF 3	60 %

SF 4	50 %
SF 5	40 %
SF 6	35 %
SF 7	30 %
SF 8	25 %

S = Schadensklasse — SF = Schadenfreiheitsklasse.

Zum Schluß noch eine erfreuliche Nachricht. Im Rahmen der Teilkaskoversicherung sind bei der Allianz am Motorrad befestigte Helme mitversichert. Dieses Osterei, das laut Allianz als ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verstehen ist, wird hoffentlich bald Nachahmung finden.

Wolf-G. Rohde

Reifen-Wissen für jedermann

WdK — Presseseminar in Wiesbaden

Unter dem Motto „Reifensicherheit für Zweiradfahrzeuge“ lud der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie Journalisten, Vertreter von Ministerien, Polizei, den technischen Überwachungsverein, Vertreter der Industrie und verschiedener Organisationen zu einem zweitägigen Seminar am 30./31. Januar 1978 nach Wiesbaden ein. Dem etwa fünfzig Personen zählenden, interessierten Zuhörerkreis wurden Referate über die Ursachen von Zweiradunfällen, über den derzeitigen Stand und die Entwick-

lung der Zweiradtechnik, bis zu Betrachtungen der Fahrphysik von Einspurfahrzeugen geboten. Zu den Referenten zählten, neben den Seminarleitern des WdK, Vertreter der Firmen BMW, Continental, Dunlop, Metzeler, Michelin und des HUK-Verbandes. Der WdK als Initiator dieser Seminartage sorgte für einen vorbildlichen Ablauf dieser Veranstaltung. Vielleicht gelingt es anderen, mit dem motorisierten Zweirad verbundenen Wirtschaftsverbänden auch einmal, eine solche Zahl von kompetenten Persönlichkeiten zwecks Gedankenaustauschs zusammenzuführen.

Jörg Obergefell

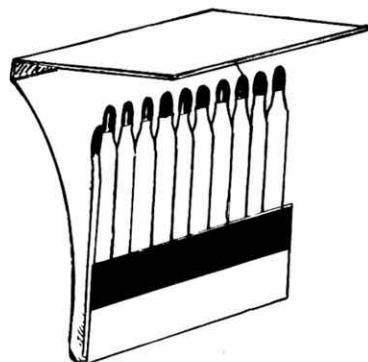
Regio Werbung

ZÜNDHOLZ - WERBUNG IN JEDER
AUSFÜHRUNG UND AUFLAGE

RWK

Regio-Werbung-Köln

Siegburger-Str.319 5 Köln 91 Tel.: 80 22 22



Der alte Geist wurde wiederentdeckt

Das Elefantentreffen auf dem Salzburgering aus der Sicht eines Teilnehmers.



Nach dem Elefantentreffen 1977 auf dem Nürburgring, das in einem Chaos endete, kam für viele Motorradfahrer die freudige Nachricht: Das Elefantentreffen 1978 findet im schneesicheren Gebiet auf dem Salzburgering statt. Da dort das richtige Antisonnentagsfahrerwetter herrschte, werden die bekannten unerwünschten Elemente fernbleiben.

Die traurige Nachricht, daß dieses Wintervergnügen von der Salzburger Bezirkshauptmannschaft kurzfristig verboten wurde, erreichte uns erst zwei Wochen vor dem Treffen. Also, bleiben wir zu Hause. Schade! So wurde Clubkamerad Manfred auch erst am Abend vor dem vorher festgelegten Abfahrtstermin von mir angerufen. Dann aber kam der ach so typische Gedankengang: Die Absage kann unmöglich alle Elefantentreiber erreicht haben, also fahren wir doch mal hin. Nur so auf Verdacht.

Donnerstags wurde das Nötigste zusammengepackt, das MZ Gespann vollgetankt und zeitig zu Bett gegangen. In aller Frühe ging es freitags los. Glatteis auf den Kölner Rheinbrücken, eisige Kälte im Westerwald (als es hell wurde, waren es noch 14 Grad minus), verschneite Autobahn im Spessart und eine total versalzene Strecke bis Salz-

burg. Vor Würzburg wurden wir von einem wild gestikulierenden LKW-Fahrer rechts ran gewunken: Er hatte im Verkehrsfunk gehört, daß das Elefanten-RENNEN verboten ist.

Die MZ aber lief beispielhaft. Hinter der österreichischen Grenze ein riesiges Schild von der Größe eines Autobahnwegweisers: Elefantentreffen abgesagt. Ferner fehlten auch die Hinweisschilder zum Ring. Die Gendarmen wollten es uns also schwer machen. Auf die Frage nach dem Weg erklärte uns ein Tankwart, daß wir ganz „damische Fanatiker“ seien.

Von dort an ging es über malerische, tief verschneite Sträßchen bis hin zum Ring. Mit dem Gespann ging's prima, aber solo mit einem schweren 200 kg Brocken? Dann sahen wir die tiefverschneite Rennstrecke — aber keine Motorräder. Die sahen wir erst einige Schneespitzkehren später. Aber keine 1.000, sondern ca. 100. Es wurde sich am Lagerfeuer gewärmt und man sah die Nationalitätskennzeichen — SF, NL, B, GB, F, I, A, DK, CH und D. Also meist Leute, die nichts von der Absage wußten. Dort waren zwei Jungen aus Toulouse (Frankreich), die mit 2 Motobecane 50 ccm Testmaschinen über Ita-





lien nach Salzburg gekommen waren. Oder der US-Soldat, der mit einem Harley-Chopper aus Deutschland kam. Das wird im Schnee wahrscheinlich nicht das reinste Vergnügen sein. Man sah, wie sich die Leute erst Zeltplätze in den Schnee graben mußten. Störenfriede kamen nicht. So stelle ich mir die Atmosphäre der früheren Elefantentreffen vor. So sollte es auch sein.

An einer Hütte ein Schild: Auffangstelle Eletreffen beim Kirchenwirt in Koppl. Dies ist ein typisch österreichisches Dorf, sehr malerisch, 8 km östlich von Salzburg. Aber auch dort waren schon viele Motorräder. Im Saal beim Kirchenwirt lag ein Begrüßungsschreiben des BVDM. Es wurde erklärt, wie es zum Verbot des offiziellen Elefantentreffens kam. Beim gemütlichen Zusammensein wurden sehr interessante Motorradsportfilme gezeigt. Die Landesfilmstelle Salzburg stellte eigens dazu einen Kinovorführer.

Am Samstagmorgen wurden die Motorradfahrer in der Frühmesse positiv erwähnt. In der selben Kirche soll abends auch der Elefantentreffen-Gottesdienst abgehalten werden. Nach einer Rundfahrt durch die herrliche Schneelandschaft erreichten wir wieder den Zeltplatz. Es sind mehr Teilnehmer geworden. Man saß an den Feuern und erzählte, natürlich über dieses gelungene Treffen. Am Nachmittag schlug der BVDM eine Tour auf den Gaisberg vor, es war eine lohnende Empfehlung, die von allen Teilnehmern gerne befolgt wurde. Ein Serpentinengeschlängel von 8 km Länge wurde mit einem herrlichen Rundblick auf die Alpen belohnt.

Bei einer Temperatur von 15 Grad plus wurden ausgedehnte Spaziergänge im Tiefschnee unternommen (Nachttemperatur bis minus 15 Grad).

Und erstmals wurde der Elefantentreffen-Gottesdienst von fast allen Teilnehmern besucht. Er war ökumenisch gestaltet vom dortigen Dorfpfarrer Dr. Paarhammer und dem Kölner Motorradpfarrer Manfred Dörr. Nach dem Gottesdienst traf man sich wieder im großen Saal beim Kirchenwirt, sah Filme, aß gut und unterhielt sich mit den Motorradfahrern aus ganz Europa – nur die Sprache war der Unterschied, die Gesinnung war gleich. Spätabends wurde dieses Zusammensein für ein Jahr „unterbrochen“, denn es ist sicher, daß sich alle beim Eletreffen auf dem Salzburgring 1979 wiedersehen.

Sonntagmorgens wurde eilig zusammengepackt, denn es lagen noch 800 km vor uns. Wir verließen diese herrliche Winterlandschaft traurig und glücklich. Traurig, weil es zu kurz war, glücklich, weil das tote Elefantentreffen hier wiedergeboren wurde. Die Heimfahrt war kalt und zügig, die MZ lief wie ein Uhrwerk. Abends in Köln gab es viel zu berichten. War es ein Wiedersehen oder ein neues Treffen alter Art?

Dick Wildschrei



TEST-TECHNIK

Mehr als Nostalgie Erfahrungsbericht Yamaha XT 500/27 PS

Anfang letzten Jahres hatte ich zufällig die Gelegenheit, eine importierte Enduro 500 in der Originalversion mit 33 PS zu fahren. Vom Fahrkomfort und der Motorcharakteristik her beeindruckte mich der Eintopf so, daß ich – turbinenartig laufende Vierzylinder wie die Honda 550 bevorzugend – beschloß, dieses Motorrad als Zweitmaschine möglichst sofort zu erwerben. Im Mai war es dann soweit, und eine nagelneue Enduro durfte ich mein eigen nennen. Gegenüber der amerikanischen Version wies diese 27 PS auf, die fehlenden vermißt man jedoch nicht, so daß die Drosselung der Leistung keine bittere Pille wie bei vielen anderen Motorrädern der Klasse ist. Ausserdem verfügt das deutsche Modell über sturzsichere Blinker mit Gummiarmen, über einen anders und besser verlegten Auspuff und über ein größeres Motorschutzschild.

Das Anlassen des Motors gestaltet sich trotz frustrierender Schilderungen einiger „Fachzeitschriften“ und deren Bestätigung durch verschiedene Zweiradmechaniker für mich trotz mangelnder Stärke und Sportlichkeit immer als problemlos, da mittels Gebrauchsanleitung und Ventilausheber der Sache lediglich durch Geschick beizukommen war. Auch bei kaltem Wetter kam der Motor mittels Starthilfe spätestens beim dritten Versuch und lief dann auch sofort rund.

Bei einer privaten Erstinspektion fanden sich neben knochentrockenen Bowdenzügen, losen Kontermuttern an sämtlichen Armaturen, einer absolut fettfreien Schwingengelagerung, nicht handfester Ölablaßschrauben auch falsch montierte Federbeine (eine Spezialität für alle Yamaha-Werkstätten) und falsch verlegte Wellen und Seilzüge. Dadurch war die Bremsfunktion der Vorderbremse beeinträchtigt, und die Drehzahlmesserwelle riß am Motorgehäuse durch Lenkereinschlagen aus der Hülse. Die nur krächzende Hupe mußte durch Justieren der Einstellschraube

an ihrer Rückseite auch erst eingestimmt werden. Das Motorrad wurde ordnungsgemäß eingefahren, die Inspektionen bis auf Zündungskontrolle mittels Stroboskop selbst durchgeführt. Das Öl wurde etwas öfter als vorschriftsmäßig gewechselt, im Sommer Castrol 40er HD, im Winter 20W30HD, der Verbrauch lag unter 0,5 l / 1.000 km. Ventile mußten nach 5.000 km eingestellt werden, die Steuerkette außerdem nochmal bei 500 km und bei 9.000 km. Wichtig ist, daß bei jeder Inspektion die Motorbefestigungsschrauben nachgezogen werden, da sonst irgendwann einmal der Motor auf die Straße fällt. Außer den notwendigen Schmiermitteln gab es an Investitionen lediglich drei Scheinwerferbirnen und zwei durch Stürze im Gelände gekillte Handhebel. Bei km 9.500 wurde der Hinterreifen gegen einen Metzeler Trial reinforced ausgetauscht, der jedoch eintragungspflichtig ist, da seltsamerweise meine Papiere die Reifenwahl auf Bridgestone-Reifen beschränkten, was ich aber von keinem anderen Enduro-Besitzer bestätigt erhielt. Jedoch bekräftigte das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg meinen seltsam anmutenden Eintrag, so daß ich mittels Gutachten der Firmen Mitsui und Metzeler diesen (Eintrag) streichen lassen konnte und zugleich vorne die Reifengröße 3.00/21 genehmigen ließ, da Metzeler keinen 3.25/21 trial im Programm führt, und der Originalreifen jetzt nach ca. 15.000 km verschlissen ist. Bei km-Stand 11.500 brach im Schaltmechanismus eine Feder, so daß das Motorrad im gerade benutzten vierten Gang zur Werkstatt gefahren werden mußte, wo der Schaden nach drei Tagen (Ersatzfeder war nicht vorrätig) behoben war. Durch das sehr nasse Wetter der ersten Januartage gab es auch einige Startschwierigkeiten, die auf Grund einer abgenutzten Kerze und eines defekten Steckers auftraten und nach Auffinden des Fehlers sofort

behaben waren, diese Schwierigkeiten hatten aber nichts mit der angeblichen Startunwilligkeit des Motors zu tun.

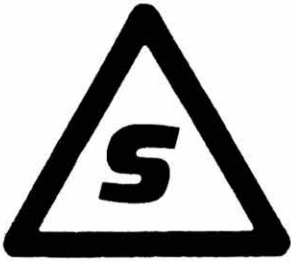
Der Motor: Schon im niedertourigen Bereich besticht der Enduromotor durch Kraft, die sich bis an die Grenze des roten Bereichs zügig und gleichmäßig entfaltet. Der Motor ist erstaunlich vibrationsarm auch bei Drehzahlen um 5.000/min, lediglich bei zu hoher Standgaseinstellung schüttelt sich das Motorrad, während der Fahrt jedoch spürt man weniger als bei manchem Zweizylinder. Überdies ist der Motor absolut vollgasfest, wie viele Autobahnfahrten bewiesen.

Der Antrieb des Hinterrades erfolgt über eine etwas unterdimensionierte Sekundärkette, die offenläuft, jedoch immerhin ständig gespannt gehalten wird. Trotz sorgfältiger Schmierung ist sie nach 10.000 km so lang, daß ein Nachspannen nicht mehr möglich ist.

Fahrwerk und Fahrverhalten: Die Enduro besitzt einen stabilen Rohrrahmen, der unter dem Motor bis zur hinteren Tankbefestigung gegabelt ist. Im vorderen Rahmenrohr befindet sich das Motoröl-Reservoir nebst eines Filters, der beim Ölwechsel ab und zu unbedingt gereinigt werden sollte. Die vordere Teleskopgabel und die Federbeine verhelfen dem Motorrad neben der gut gepolsterten Sitzbank zu einem vorzüglichen Fahrkomfort, ohne daß das Motorrad durch die recht langen Federwege und die weiche Federung schwammig wirkt. Auch der Lenker und die Armaturen tragen zum gewohnten Yamaha-Komfort bei. Lediglich die hinteren Fußrasten sind an der Schwinge befestigt, aber das ist eine typische Enduroeigenschaft. Die Originalreifen sind bei Trockenheit wie bei Nässe recht gut zu fahren, wenn man japanische Maßstäbe anlegt, jedoch im Gelände sind sie so schnell zugesetzt mit Dreck, daß man kaum mehr Bodenhaftung hat. Der Metzeler-Reifen bietet letztlich mehr, zumal er billiger ist und die erreichbare Endgeschwindigkeit auch durchaus verträgt. Überdies ist das Fahren im Gelände für einen Anfänger recht schwierig, da das Motorrad in der Straßen-

version zu schwer ist, auch hat der Motor, bedingt durch seine geringen Schwungmassen und den zu lang übersetzten ersten Gang, die Neigung, abzusterben, wenn eine etwas schwierigere Sektion auftritt, und es ist für eben diesen Anfänger dann unmöglich, das Motorrad schräg am Hang stehend dann wieder anzulassen. Jedoch eignet sich die XT 500 trotz der Stollenreifen und der nicht versteiften unteren Gabelholme sehr gut für Fahrten auf der Straße, vor allem läßt sie sich wegen ihrer Federung, ihres geringen Gewichts und der Bodenfreiheit auf kleinen schlechten Straßen bestimmt so gut und so schnell fahren wie jede Straßenmaschine, mag sie auch BMW heißen. Bei schneller Geradeausfahrt ist sie zwar nicht absolut fahrstabil, jedoch problemlos und gut zu beherrschen.

Gesamteindruck: Berücksichtigt man, daß die XT 500 ein Enduro-Motorrad ist, so hat sie für den Straßenbetrieb eigentlich nur Gutes zu bieten, sie ist wendig, handlich, für Stadt und Landstraße schnell genug, dazu läßt sie sich durch ihre Bequemlichkeit und ihre Kraft enorm ruhig und schnell fahren, und sie ist absolut problemlos und sparsam. Für alle die Bereiche, die abseits der Feldwege liegen, ist sie jedoch nur von versierten Geländefahrern zügig zu bewegen, aber da in unseren Breiten doch kaum Gelände zur Verfügung steht, ist ihr Haupteinsatzbereich eben die Straße, und hier kann sie unvergleichlich viel Fahrfreude vermitteln. Es ist überhaupt die Frage, ob der Motorradbegeisterte das am Motorrad suchen wird und von ihm erwartet, was heute die Hochleistungsboliden bieten, oder ob er nicht das Artspezifische des Zweirades, nämlich Kraft und Temperament einerseits, Handlichkeit und Wendigkeit andererseits wünscht, nicht auf Kosten der Bequemlichkeit, aber doch auf Kosten der Endleistung und Höchstgeschwindigkeit. Mit der Yamaha XT 500 wird ihm bestimmt sehr viel reines Motorradvergnügen geboten. Axel Königsbeck



ACHTUNG SATIRE

Erst ein toter Autofahrer ist ein guter Autofahrer

Erlebnisse und Gedanken eines Motorradfans

Die Sonne scheint. Es ist Wochenende. Ernie Sausefix öffnet die Garagentür und schiebt seinen blitzenden Vierzylinder-Wetzthobel ins Freie.

Am Straßenrand hält ein Auto. Der Fahrer steigt aus und erkundigt sich nach der Dresdner Straße. „Hier vorne direkt links“, ist Ernies Antwort. Die Blicke des Autofahrers gleiten über das Zweirad. „Was kostet denn sowas?“ – „Knapp siebentausend“, sagt Ernie. Der Mann im Sonntagsanzug stutzt: „Dafür bekommt man ja schon ein Auto.“ – „Ja schon, aber Motorradfahren macht Spaß“. – „Aber ist das denn nicht gefährlich?“, fragt der Autofahrer. Ernie hält sich für schlagfertig: „Autofahren ist auch gefährlich.“ Der Mann blickt ungläubig und verabschiedet sich mit den Worten: „Also die nächste Straße links“.

Ernie ist etwas sauer. Immer diese blöden Fragen: Was kostet sie, wie schnell ist sie, ist sowas nicht gefährlich? usw., usf. . . . Als Ernie den Helm aufsetzt, hat er seinen Ärger fast vergessen. Er will in die Stadt, um rasch einen Brief zur Post zu bringen, bevor er seine Spritztour startet. Vor der Post herrscht ein Chaos: Autofahrer kämpfen um Parkplätze. Ernie hat Glück, er erwischt einen Platz. Lieber würde er auf dem Gehweg parken, aber dort hat er erst letztes ein Protokoll erhalten. Plötzlich lautes Hupen hinter ihm. „Eh, Sie da, können sie nicht woanders parken mit ihrem Moped?“ – „Leider nicht“, entgegnet Ernie, und er beschließt schnell, der Erledigung seines Vorhabens nachzugehen; die Sache ist ihm peinlich. Als er zurückkommt, traut er seinen Augen nicht. Der Autofahrer hat es

geschafft, sein ordnungsgemäß gesichertes Motorrad so weit zu verschieben, daß sogar noch ein halbes Auto auf der Stellfläche Platz findet. Das Heck des Fahrzeuges steht in die Fahrbahn hinein. Ernie kann seinen Parkplatz nur über den Gehsteig verlassen, sehr zum Ärger einer alten Dame, die sich in der Menschenmasse befindet. „Nichts wie weg hier“, beschließt Ernie und erkämpft sich seinen Platz in der dreispurigen Kolonne des sich träge dahinschleppenden innerstädtischen Verkehrs. „Blödes Volk“, denkt sich Ernie, „mal gaffen sie wie die Affen, und ein anderes Mal würden sie einen am liebsten mit Füßen treten“.

Ernie denkt noch daran, wie schön ein Motorradfahrerdasein ohne Autos wäre, ganz früher soll es soetwas ähnliches mal gegeben haben. Dann ist er mit seinem Motorrad bereits der Stadt entfloht und freut sich über die Landstraße in herrlicher Umgebung. Ernie genießt den Sonnenschein und bewegt sein Fahrzeug gemächlich über das schwarze Asphaltband, das sich bizarr durch die Landschaft windet. Die Freude ist von kurzer Dauer. Reifenquietschend nähert sich eine dieser verhaßten rollenden Konservendosen, auch Automobil genannt, mit voller Kriegsbeimung versehen. Ernie blickt in den Rückspiegel. Acht Scheinwerfer zählt er an der Front des Kugelporsches. Eigentlich wollte er gemütlich fahren, aber um unangenehmen Situationen vorzubeugen, läßt er die Nadel des Drehzahlmessers zeitweilig bis an den roten Bereich schnellen. Nach kurzer Zeit ist die rennambitionierte Blechdose außer Sicht. Ernie setzt sich in einen Feldweg ab,

um sich erst mal abzuregen. An einer Bank macht er Rast. Er sinniert über Natur und Technik und über Urvölker. „Damals hatten sie wenigstens keine Autos“, so denkt er, „und genügend Platz. Wenn man an Nordamerika denkt, mit seinen endlosen Landstrichen, man müßte direkt auswandern. Früher hatten dort die Indianer gelebt. Wie war das noch? Erst ein toter Indianer ist ein guter Indianer.“ Ernie ist sich über die Tragweite solch rassistischen Gedankengutes voll im Klaren. Er formuliert weiter: „Erst ein toter Autofahrer ist ein guter Autofahrer.“ Ernie stutzt. Die Realität sieht offensichtlich anders aus. „Nicht als Autofahrer, sondern als Motorradfahrer wird man mehr geduldet als geachtet. Folglich wären die Motorradfahrer die Indianer. Aber vielleicht hatten die Indianer auch so einen Spruch, der in etwa besagt, daß erst ein toter Weißer ein guter Weißer ist.“ Ernie zweifelt. „Außerdem“, so denkt er, „sind die heutigen Indianer ganz friedlich, ebenso wie heute kein Weißer mehr an den bösen Spruch mit dem toten Indianer glaubt. — Warum haben sich die Weißen und die Indianer denn früher nicht vertragen? Heute können sie es anscheinend, man hört nichts negatives. Wahrscheinlich

deshalb, weil so gut wie keine mehr übriggeblieben sind. Jedenfalls waren zuerst die Indianer da, so wie die Motorräder, bzw. deren Fahrer.

Dann kamen die Weißen und verdrängten die Motorradfahrer — äh — die Indianer. So wie es die Autofahrer taten. Das ließen sich die Indianer aber nicht gefallen, sie rotteten sich zusammen, um den weißen Mann zu vertreiben. Der Motorradboom wäre folglich mit dem großen Indianeraufstand zu vergleichen. Der Aufstand war das Ende der Indianer, sie wurden vom Militär besiegt. Sind die Versicherungen und die StVO das Militär für die Motorradfahrer? Das Militär bestand damals aus Weißen, so wie heute die Versicherungen und die Gesetzgebung von Autofahrern gemacht werden. Beängstigende Aussichten für Motorradfahrer“, so schätzt Ernie, „Die Autofahrer sind die Stärkeren und gewinnen.“ Plötzlich fällt es ihm wie ein Stein vom Herzen: „Ein Weißer konnte nie zum Indianer werden, wohl aber kann ein Autofahrer auch Motorradfahrer sein.“

Ernie vertraut darauf und setzt sich sodann wieder in Bewegung. — Es ist Wochenende, die Sonne scheint.

Mausi

Fahrschulausbildung mit Funk für alle Klassen

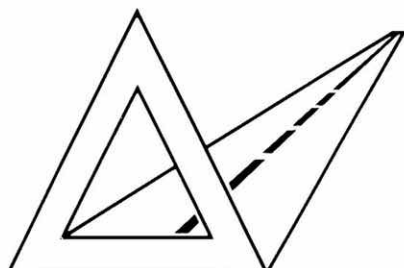
Kraftfahrweiterbildung

Sicherheitstraining

Ausbildung für Schwerbehinderte

Sicherheitssets und pädagogische Verkehrsspiele

Information (Verkehrserziehung für Kinder)



**FAHRSCHULE
KÜCHENBERG**

BÜRO und ZENTRALE:

Bergstraße 39, 5000 Köln 60 (Mauenheim)

Telefon 0221 - 76 88 19

FILIALEN:

Sebastianstraße 144, 5000 Köln 60 (Niehl)

Unterricht:

Dienstag und Donnerstag 19.00 bis 20.30 Uhr

Schmiedegasse 158, 5000 Köln 60 (Weidenpesch)

Unterricht:

Montag und Mittwoch 19.00 bis 20.30 Uhr



Norden ist nicht immer geradeaus

4. Gespann-Winterfahrt des MC Sauerland

Der MC Sauerland hatte wieder einmal gerufen und alles, was Geisteskraft, Kondition und drei Beine sein eigen nennen konnte, war erschienen: Die Gespann-Winterfahrt hatte zum vierten Male eingeladen.

Der gespannlose Verfasser freilich, einer der beiden Hauptakteure der vorjährigen BSA-Legende, erfuhren eher zufällig drei Tage vor der Veranstaltung, daß er von seinem angestammten Fahrer verlassen war — mangels wettbewerbsfähigen Gespanns, Zeit, verständnisvoller Ehefrau oder weiß der Teufel mangels weswegen. Die alles andere als verständnislose Ehefrau eines BVDM-Schwerarbeiters dagegen ließ eine denkwürdige BVDM-Vorstandsmannschaft entstehen. Aus Verfassersicht kam ohnedies nur eine Guzzi infrage, denn: Alljährlich setzt Martin Brede eine Flasche Asbach für die beste Guzzi-Mannschaft aus. Keine Frage — der sportliche Ehrgeiz war auf das belebende Feuchtelement konservativster Prägung (diese Eigenart teilt er mit seinem lebenden BVDM-Gegenstück) konzentriert.

Jenes lebende Gegenstück freilich war selbst aktiv. Und da ein Asbach nur zu einem Asbach gehören kann und eine Barbara eine Gegenleistung erzwang, kamen als Partner nur eine Guzzi und Schwiegerpapa Martin Brede in Betracht.

Natürlich waren auch die anderen Superstars des Orientierungszirkus anwesend. So konnte Veranstalter KS-Lothar befriedigt feststellen, daß nicht nur eine elitäre Guzzi-Clique um den goldenen Asbach fuhr, sondern auch um Sieg und Ehre gekämpft wurde.

Die Fahrt selbst bot reichlich Gelegenheit, Spreu von Weizen und Profi von Anfänger zu trennen. Wie immer entwickelte unser

KS-Lothar ein besonderes Talent für knifflige Strecken und Fehlkontrollen. Letztere zogen viele Teilnehmer geradezu magisch an.

Ein anderes Talent des Veranstalters blieb einigen Teilnehmern verborgen. Gemäß der „Fibel für den kleinen Kartenzeichner“ wurden an der Karte künstlerisch wenig anspruchsvolle, dafür aber umso bedeutungsvollere Manipulationen vorgenommen. Doch konnte man von Glück sagen, daß es dem Veranstalter nicht gelungen war, die ausnehmend schöne Umgebung in einen Verwirr-Garten von Feldwegen, Haken und Ecken umzuwandeln.

Auf der zweiten von drei Etappen unterlief dem V-7 Team Orłowski/Rohde ein nicht wiedergutzumachender Patzer. Ablauf: Co liest Karte. Pilot sieht OK-Schild „G“. Pilot zu in Karte vertieftem Co: „Da hing ein G!“ Co zu Pilot: „Ein D?“ Pilot zu Co: „Ja, ein G.“ Co trägt D ein. Bums.

Die Chancen der Mannschaft Brede/Asbach auf den Weinbrand (und nebenbei auf den Gesamtsieg) waren damit eminent gestiegen. Doch die Convert zeigte Auflösungserscheinungen. Das Gespann war bis dato nur an die gewichtigen Molekulketten Martins gewohnt (die sonstigen Mitfahrer Tochter Barbara oder Gärtner-Zwerg Werner Sprave zählen gewichtsmäßig nicht), doch des Ur-sauerländischen zusätzlichen Gewichts war die Guzzi nicht gewachsen: Ein fingerdicker Ölstrahl (nicht Asbach!) aus dem ächzenden Drehmoment-Wandler bedeutete das „Out“ der beiden Altmeister.

Die dritte Etappe, alldieweil im Düstern gefahren, barg eine Sonderprüfung unbekannter Art in sich. Dort angelangt mußte der Co raus, ein paar Schritte den Hang in den Wald hinauf und dort einen Pfeil Richtung Norden zeigen lassen (die Karte blieb natürlich zurück). Die Sonderprüfung sollte bei Punktgleichheit entscheiden — bei den

vielen Strafpunkten schien's egal. Direkt vor dem Chronisten war Blue Boy Jürgen Prass dran: Knapp innerhalb des richtigen Halbkreises. Der Chronist: Knapp außerhalb des richtigen Halbkreises.

Daß Einfallsreichtum und Einfallslosigkeit bisweilen recht nah beieinanderliegen, wurde ausgerechnet bei dieser ansonsten so gelungenen Veranstaltung unter Beweis gestellt. Getreu der Devise „Wenn mir nichts mehr einfällt, mach ich eine Schildersuchfahrt“ wurde ein Schild schlecht sichtbar an der breitesten Straße der gesamten Strecke (wo man sich gar nicht verfahren konnte) aufgehangen, dem prompt einige, z.T. sehr aussichtsreiche Kandidaten zum Opfer fielen. Eine schlechte Leistung des Veranstalters drückte damit gute Leistungen der Teilnehmer.

Doch diese Kritik soll dem runden Erfolg dieser Veranstaltung, die bisher jedes Jahr zu begeistern wußte, keinen Abbruch tun. Zumal sie dem Chronisten einmal mehr zum Ruhm gereichte: Die Flasche Asbach wurde zu einer sicheren Beute.

Im Überschwang des Jubels darüber konnte man schon verschmerzen, daß man aus einem G ein D gemacht hatte. Es ließ sich auch verschmerzen, daß die blödsinnige Hauptstraßenkontrolle fehlte. Es ließ sich auch verschmerzen, daß man die Gesamtwertung trotz Punktgleichheit mit dem ersten nicht gewonnen hatte. Nur, daß ganz falsch Norden etwas schlechter war als 15° weniger ganz falsch Norden — das, ja das wurmte vielleicht doch ein bißchen.
Wuffi

Ergebnisliste der 4. Sauerländischen Ge- spannwinterfahrt 1978:

1. Kahnert/Prass	60,3 Strafpunkte
2. Orłowski/Rohde	60,3 Strafpunkte
3. Peikert/Peikert	61,9 Strafpunkte
4. Linke/Sprave	63,4 Strafpunkte
5. Weiland/Lueweg	78,3 Strafpunkte
6. Weiland/Weiland	94,3 Strafpunkte
7. Linke/Paehr	98,2 Strafpunkte
8. Schulte/Bail	107,0 Strafpunkte
9. Bröcker/Bröcker	122,1 Strafpunkte
10. Höfer/Bley	151,2 Strafpunkte

und weitere 14 Teilnehmer.

Lehrreiche Franserei

Anfängerorientierungsfahrt der MFG Köln

Zu einer Anfängerorientierungsfahrt hatte die MFG Köln aufgerufen, und da ich Anfänger bin, folgte ich diesem Ruf und machte mich sofort nach der Schule auf den Weg nach Weiler am Berg (Eifel). So kam ich denn gerade noch rechtzeitig an, um die Teilnahmebedingungen zu erfahren: Gefahren wurde nach der topographischen Karte und dann war da noch etwas, was mir als Mokick-Piloten sehr zugute kam: es gab keine Schnitte. Letzteres nützte ich auch schamlos aus, fuhr als 4. los und kam als letzter an.

Zunächst ging alles prima, und man konnte die schöne Landschaft bewundern. Bis dann die ersten Haken kamen. Da gab es z.B. eine Straße, die war in der Karte nicht eingezeichnet. Zum Ausgleich war dann

anderswo eine Straße eingezeichnet, die gab es gar nicht. An der Stelle haben sich die meisten verfahren. Das ging so: Kurz nach einer Ortschaft mußte rechts eben dieser Weg sein und danach mußte man links rein. Nun, die meisten haben erstmal dumm geguckt, sind dann zurückgefahren und nach dem letzten Weg der Ortschaft links rein. Und ich schwöre, der Verlauf dieses Weges war genau derselbe wie der, den wir fahren sollten. Es ging bergauf, durchschnittliche Schlammtiefe 10 cm. (Hier habe ich übrigens gemerkt, daß eine Rv 50 gegenüber den 200 kg-Brocken auch Vorteile haben kann.) Das Tollste war, jede Menge Reifenspuren waren zu erspähen, nur kein Schild ...

Gegen Ende der Fahrt nahm meine Kon-

zentration ziemlich ab. Das schlaucht ganz schön. Als sich dann auch der Letzte, nämlich wie gesagt ich, am Ziel eingefunden hatte, wertete man sofort aus und schritt anschließend zur Tat, sprich zur Siegerehrung. Für jeden Teilnehmer gab es Kinder-Schokolade. Ich muß wohl einen guten Tag gehabt haben und machte den 2. Einer hat übrigens eine Dose Ketten-spray gewonnen, war aber darüber gar

nicht erbaut. Diese BMW-Fahrer haben auch immer was zum Nörgeln . . . Übrigens wurde nach der Siegerehrung die Fahrt nochmal mit Dias gezeigt. Meiner Meinung nach sollte das Schule machen.

Alles in allem: es hat viel Spaß gemacht, und ich habe viel gelernt, speziell über die Qualität von topographischen Karten . . .

Frank Hildebrandt

FULL-SERVICE

Wir übernehmen Ihre Werbung von der Konzeption bis zum Druck.
Layout, Reinzeichnung, Gestaltung, Manuskriptbearbeitung,
Satz, Umbruch, Drucküberwachung.
Mit einem Wort, wir bieten „FULL - SERVICE“

RWK

REGIO-WERBUNG KÖLN

5000 Köln 91, Siegburger Straße 319, Telefon (0221) 80 22 22

BVDM - Orientierungspokal 1978

Ausschreibung

Die BVDM-Clubs MC Hilden, MFG Köln, MC Sauerland, Elefantentreiber Lippe und SFC Rur-Inde führen 1978 die Meisterschaftsläufe zum BVDM-Orientierungspokal 1978 durch.

Jedes BVDM-Mitglied, das an einem oder mehreren dieser Läufe teilnimmt, wird ohne gesonderte Nennung in der Meisterschaft gewertet.

Die Ausführungsbestimmungen und nähere Informationen sind beim Meisterschaftsleiter bzw. dessen Stellvertreter erhältlich:

Adolf Becker Kurt Fischer
Neußerstraße 26 Auf dem Hostert 23
5160 Düren 7 5160 Düren 7

Falls noch andere Landesverbände oder Ortsclubs einen Meisterschaftslauf durchfüh-

ren wollen, werden sie gebeten, sich baldmöglichst an den Meisterschaftsleiter zu wenden.

Der erste Meisterschaftslauf wurde am 1.4.78 (3. Frühlingsfahrt) von der MFG Köln, der zweite am 15.4.78 (2. Strohsemmelrallye) von den Elefantentreibern Lippe durchgeführt. Folgende weiteren Termine stehen bisher fest:

6.5.78

3.6.78

2.9.78

21.10.78

SFC Rur-Inde
MC Hilden (Westerwaldfahrt)
MFG Köln (Schinderhannesfahrt)
MC Sauerland (Um die Nürburg einmal anders)

BFR

NOTIZEN - NOTIZEN - NOTIZEN

Das Landgericht Koblenz hat die Klage der Nürburgring GmbH gegen den BVDM auf Schadensersatzzahlung (Wert: ca. 90.000 Markt), resultierend aus den Vorfällen des Elefantentreffens 1977, abgewiesen. Die Begründungen im einzelnen: 1. Einer vertraglichen Vereinbarung, wie sie die Nürburgring GmbH anstrebte, hatte der BVDM wegen unmöglicher Forderungen (verschuldensunabhängige Haftung für sämtliche Schäden) nicht zugestimmt. — 2. Der BVDM war nicht zum Schutz der gewerblichen Tätigkeit der Klägerin verpflichtet. — 3. Die Ausschreitungen sind vom BVDM nicht zu vertreten. Der Ordnungsdienst des BVDM war weder bestimmt noch geeignet, den gewalttätigen Einschreitungen Einhalt zu gebieten. — 4. Dem Ordnungsdienst des BVDM ist polizeiliche Aufgabenwahrnehmung nicht gestattet. — 5. Die Nürburgring GmbH trifft aufgrund ihrer gewerblichen Tätigkeit eine überragende Mitverantwortlichkeit, so daß selbst ein in den anderen Punkten als gerechtfertigt angesehener Anspruch gegen den BVDM abgewiesen werden müßte. Die Nürburgring GmbH hat, nachdem ihr (privater) Vergleichsvorschlag vom BVDM gar nicht erst in Erwägung gezogen worden war, Berufung eingelegt.

*

Am 13./14. Mai findet wieder die weiterhin bekannte Xantener Veteranenrallye des Landesverbandes Rhein-Ruhr statt. Am 13. Mai steht zwischen 14 und 19 Uhr die Fahrzeugabnahme auf dem Programm, gegen 20 Uhr die Begrüßung der Teilnehmer und Gäste im Saal des Restaurants „Schützenhaus“. Am 14. Mai wird ab 10 Uhr gestartet, um 20 Uhr ist die Siegerehrung angesetzt. Die Gesamtleitung obliegt Heinz Sauerland, Friedensstraße 4, 4133 Neukirchen-Vluyn.

*

Am 17.12.1977 fand die Jahreshauptversammlung des SFC Rur-Inde statt. Folgender Vorstand wurde gewählt:

Vizepräsident: Ulrich Rehfish, Corneliusstraße 11, 5176 Lamersdorf, Tel.: 02465/830.

Geschäftsführer: Peter Breuer, Pierer Straße, 5176 Inden-Pier.

Sportwart: Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4, 5163 Lucherberg, Tel.: 02423/7510.

Jugendwart: Karl-Heinz Breuer, Pochmühlenweg 81, 5163 Langerwehe, Tel.: 02423/2027.

Pressewart: Doris Breuer, Neußerstraße 32, 5160 Düren 7, Tel.: 02421/31236.

Gerätwart: Arnold Fehr, Hauptstraße, 5176 Inden.

Als Clubmeister wurden geehrt: Ulrich Rehfish (Orientierungsmeisterschaft, Fahrer mit Sozius), Doris Breuer (Orientierungsmeisterschaft, Beifahrer), Karl-Heinz Breuer (Orientierungsmeisterschaft, Solofahrer und Touristik).

*

Der neue Vorstand der Benzinbüffel Reken setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender und Schriftführer: Michael Vehlows, Harrierstraße 13, 4421 Reken, Tel.: 02864/1032.

2. Vorsitzender: Helmut Voß, Lindenweg 34, 4421 Reken, Tel.: 02864/2146.

Beisitzer: Bernd Hesker, Wasserturm 25, 4408 Dülmen.

Kassierer: Maria Ebbing, Sandheck 10, 4421 Reken, Tel.: 02864/1532.

Sportwart: Tom Meryk, Mierendorffstraße 45, 4400 Münster, Tel.: 0251/73248.

*

Am 31.3.1978 fand die Jahreshauptversammlung der MFG Köln statt. Der neu gewählte Vorstand besteht aus:

1. Vorsitzender: Friedhelm Feld, Graf-Walram-Straße 6, 5000 Köln 71, Tel.: 0221/7903547.

2. Vorsitzender: Alfred Söllner, Venloer Straße, 5000 Köln 1.

Geschäftsführer: Ingo Schröder, Hermann-

Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel.: 0221/5901526.

Kassierer: Franz-Josef Dünnwald, Auf dem Höhenberg 26, 4047 Dormagen, Tel.: 02106/49884.

Sportwart: Wolfgang Dörnfeld, Pestalozzi-Straße 10, 5090 Leverkusen, Tel.: 02172/66293.

Als Clubmeister wurden geehrt: Bernd Friedrich (Touristik), Wuffi Rohde (ng-Sport) und Thomas Marx (OMK-Sport).

*

Adressen des Bundesvorstandes und seiner Referenten:

1. Vorsitzender: Horst Briel, Mergelstraße 42, 4330 Mülheim/Ruhr, Tel.: 0208/511778
Tel. PS-Red.: 07146/6047.

2. Vorsitzender: Friedhelm Feld, Neußer Landstraße 19, 5000 Köln 71, Tel.: 0221/7903547 bis 19 Uhr.

2. Vorsitzender: Wolf Georg Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Tel.: 0221/767247.

1. Geschäftsführer: Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11, Tel.: 02191/65872.

2. Geschäftsführer: Bernd Karrasch, Romanerstraße 35, 5060 Bergisch Gladbach 2.
Schatzmeister: Günter Wuttke, Dornberger Straße 225, 4800 Bielefeld 1, Tel.: 0521/103816.

Sportwart: Georg Schuster, Friedrichstraße 35, 7737 Bad Dürkheim 1, Tel.: 07726/7983.

Referenten:

Öffentlichkeitsarbeit: Wilhelm Hopmann, Meierfeld 190, 3260 Rinteln 5.

Werbung: Barbara Rottländer, Geulenstraße 36, 4040 Neuss 1, Tel.: 02101/546257.

Für Erwirkung der Gemeinnützigkeit: Peter Ziegler, Peter-Cathrein-Straße 1 a, 6277 Camberg.

Veteranen: Willy Reuter, Suzystraße 5, 7120 Bietigheim-Buch.

Verkehrssicherheit: Wolf Georg Rohde s.o. — Horst Orlowski s.o.

Materialwart: Karl Heinz Breuer, Pochmühlenweg 81, 5163 Langerwehe.

*

Wegen Geschäftsaufgabe wurde der „Birkenhof“, Clublokal des LV-Rhein-Ruhr, überraschend geschlossen. Aus diesem Grunde hat der LV-Rhein-Ruhr ein neues Clublokal: Gaststätte „Zum Krug“, Mülheim-Heißen/Heimaterde, Kolumbusstraße 110, Inhaberin: Elisabeth Mayer, Tel.: 0208/491636. Zu erreichen: B 1 aus Richtung Essen — Abfahrt Wackelsbeck. B 60 aus Richtung Duisburg — Abfahrt Frohnhauserweg. B 1 aus Richtung Düsseldorf — Abfahrt Velauerstraße.

*

Verwaltung der Anschriften von Vorstandsmitgliedern aller BVDM-Ortsclubs und Landesverbände, sowie deren Treffpunkte und Bankverbindungen (bei Änderungen bitte benachrichtigen:) Rolf Kühnle, Hochdahler Straße 213, 4010 Hilden, Tel.: 02103/51276.

ANZEIGEN

Verk. Suzuki Moto Cross RM 250, Bauj. Jan. 77, nur ca. 8 Std. gelaufen, neuwertig, für nur 3.000 Mark.

*

Verk. Original MZ ES 250/2 Gespann (schweren Herzens) mit elek. Kröber Drehzahlmesser, Zweitfahrzeug, 20.000 km gel., TÜV Nov. 78, div. Ersatzteile, 2 neue Reifen extra, zus. 1.500 Mark. Manfred Zindel, Blume 35, 3510 Hann-Münden 1.

*

verk. w. gespannumbau goldwing hr o. scheibe, vr m. scheiben u. säteln, standrohre kompl., schutzblech vorn, zus. dm 1.000. tel.: (0221) 49 55 52 und 59 01 526. Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71.

TERMINE

- | | | | |
|----------|---|----------|---|
| 23.4.78 | Slalom MC Neheim-Hüsten in Sundern | 20.5.78+ | Frühlingstreffen MSC Bad Tölz, |
| | * | 21.5.78 | Ausschreibung: Günter Neumann, Zuspitzweg 19, 8192 Geretsried 1, Telefon: 08171 / 65 12 |
| 29.4.78- | Frühlingsfest mit Juxrallye am | | * |
| 1.5.78 | Schützenhof / Xanten Rhein-Ruhr | | |
| | * | 21.5.78 | Slalom Bochum |
| | | | * |
| 4.5.78- | | 25.5.78- | V. Enzian-Rallye MC Sauerland, |
| 7.5.78 | 3. Rur-Inde-Treffen | 28.5.78 | Ausschreibung: Dieter Bail, Am Möhneufer 2, 5760 Arnsberg |
| | * | | |
| 5.5.78+ | 5. Bargkamper Treffen LV Nieder- | | * |
| 6.5.78 | elbe (ab B 73 Stade-Cuxhaven über Cadenberg nach Wingst ausgeschildert) | | |
| | * | 3.6.78 | II. Westerwaldfahrt MC Hilden, 4. Lauf Orientierungspokal 78, Ausschreibung: Wolfgang Döpper, Brucknerstr. 17, 4010 Hilden 1, Telefon: 02103 / 40 274 |
| 6.5.78 | Orientierungsfahrt SFC Rur-Inde – 3. Lauf Orientierungspokal 1978. Ausschreibung, Treffen und Ort: SFC Rur-Inde im BVDM e.V. Markt 1, 5176 Inden-Pier | | * |
| | * | 9.6.78- | II. Contidromtreffen des BVDM |
| 13.5.78+ | VII. Veteranenrallye LV Rhein- | 11.6.78 | im Contidrom bei Jeverßen/Hannover, Ausschreibung und Anmeldung: Horst Orłowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11 |
| 14.5.78 | Ruhr. Ausschreibung: Heinz Sauerland, Friedenstr. 4, 4133 Neukirchen-Vluyn | | * |
| | * | | |
| 13.5.78+ | Internationales Motorradtreffen | 16.6.78+ | III. Int. BVDM-Deutschlandfahrt |
| 14.5.78 | Dortmunder Westfalenhalle, Ausschreibung: MC Kuhle Wampe, Dieter Dirnberger, Offenbachstr. 66, 5300 Bonn | 17.6.78 | zum 8-Stunden-Rennen Nürburgring, Ausschreibungen: Georg Schuster, Friedrichstr. 35, 7737 Bad Dürkheim 1, Telefon: 07726 / 79 83 |
| | * | | * |
| 20.5.78+ | III. Orientierungsfahrt des MC | 17.6.78+ | Gleichenberg Motorradfahrer Zeit- |
| 21.5.78 | Benzinbüffel Reken, Ausschreibung: Michael Vehlouw, Harrierstr. 13, 4421 Reken, Telefon: 02864 / 10 32 | 18.6.78 | treffen LV Südbaden Dreiländereck, Anfahrt über Kandern—Marzell—Malsburg |

- | | |
|--|---|
| <p>2.7.78 3. Int. Geschicklichkeitsturnier, 6277 Camberg / Ts., Parkplatz Fa. Tengelmann, von 9-17 Uhr, Startgeld 5 Mark, Pokale im Wert von 1.000 Mark</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>8.7.78 8. Hexenrallye der Elefantentreiber Lippe, LV Ostwestfalen-Lippe</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>14.7.78-16.7.78 Treffen Italienischer Motorräder, Kasseler Motorradfreunde, „Cafe Mondschein“ — zu erreichen: BAB Kassel—Dortmund, Abfahrt Zierenberg (ausgeschildert)</p> | <p>2.9.78 3. Schinderhannes Orientierungsfahrt MFG Köln — Lauf zum BVDM Orientierungspokal 1978</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>9.9.78+ 10. Hexentreffen in Lemgo Elefantentreiber Lippe LV Ostwestfalen-Lippe, Ausschreibungen: Günter Wuttke, 4800 Bielefeld, Dormbergerstraße</p> <p style="text-align: center;">*</p> <p>24.9.78 ng-Trial in Holzen bei Kändern LV Südbaden Dreiländereck</p> |
|--|---|

Motorradfreunde unter sich

Die Motorrad - Ranch Beverungen

Am Westrand des Sollings und links der Weser ist Beverungen gelegen, eine Kleinstadt mit ländlichem Flair.

Interessant für Motorradfahrer ist die nähere Umgebung mit den Landstraßen relativ geringer Verkehrsdichte. Für kleine Ausflüge sind reichlich Gelegenheiten vorhanden, insbesondere der Liebhaber alter Gemäuer kommt auf seine Kosten (Kloster Corvey, Kruckenburg, Sababurg). An modernen Sehenswürdigkeiten gibt es das Kraftwerk Würgassen, ein in nächster Nähe des Städtchens gelegener Siedewasserreaktor.

Als Quartier für einen eventuellen Trip in diese Gegend bietet sich die Motorrad — Ranch Beverungen an. Innerhalb des Gutshofes Schirmeke, an der B 83 nördlich von

Beverungen gelegen, befinden sich gemütliche Räumlichkeiten, die gut geeignet sind, Motorradfahrer mit nicht allzu hohen Komfortansprüchen zu beherbergen. Bei unterdurchschnittlichen Preisen und freundlicher Bewirtung stehen drei Räume zur Verfügung, darunter ein Kaminraum. Als Nachtquartier kann man vom Matratzenlager bis zum Zimmer mit Dusche und WC wählen. Bei regem Zulauf empfiehlt sich eine vorherige Anmeldung bei Herrn Norbert Pirone (Tel.: 05273 / 53 29).

Alles in allem besteht mit dieser Einrichtung eine Möglichkeit, Motorradatmosphäre und geselliges Treiben nicht nur im Zelt und in freier Wildnis zu erleben.

J. Obergefell

in den **BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.**

1. Geschäftsführer Horst Orlowski
Augustenstraße 2, 5360 Remscheid 11



Ich beantrage die Mitgliedschaft im BVDM (Jahresbeitrag DM 24.00 - Aufnahmegebühr DM 10.00)

LV-Nr.	Mitgl.-Nr.	Gr.	Landesverb./Ortsclub/Einzelmitglied

Name / Vorname :

Straße / Postfach :

PLZ.: **Ort:**

Geb.-Datum	Geburtsort	Beruf

Ehefrau von Mitglied

Staatsangehörigkeit (KFZ - Zeichen, z.B. D. GB)

Bitte Beitrag und Aufnahmegebühr erst nach Aufforderung zahlen !

Ort

Datum

Unterschrift



Die BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER
MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz: Mülheim / Ruhr.
Chefredaktion: Wolf G. Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60,
Telefon: 0221 / 76 72 47

Redaktion: Frank Hildebrand (Touristik, Sport) – Jörg Obergefell (Test / Technik, Satire) – Wolf G. Rohde (BVDM-Interna, Aktuelles, Geschichten) – Barbara Rottländer (Leserbriefe)

Fotos: Lothar Braun
Termine: Wolfgang Dörnfeld, Pestalozzistraße 10, 5090 Leverkusen,
Telefon: 0221 / 66 293

Telefon: 0221 / 50 293
Freie Mitarbeiter: Doris Breuer, Wilhelm Hopmann, Willy Reuter, Heinz-Peter Wirth
Vertrieb: Friedhelm Feld, Graf-Walram-Straße 6, 5000 Köln 71 – Christoph Guttermann, Hermann-Löns-Straße 11, 5000 Köln 71, Telefon: 0221 / 590 13 32

Auftraggeber: Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) – BVDM-
Geschäftsstelle: Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11,
Telefon: 02191 / 65 872

Telefon: 02191 / 65 872
Gesamtherstellung: Alfred Beck Verlag Köln, Siegburger Straße 319, 5000
Köln 91, Telefon: 0221 / 80 22 22 / 23
Anzeigenverwaltung: RWK — Regio Werbung Köln, Siegburger Straße 319,
5000 Köln 91, Telefon: 0221 / 80 22 22 / 23

Nachdruck ist nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.
Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

