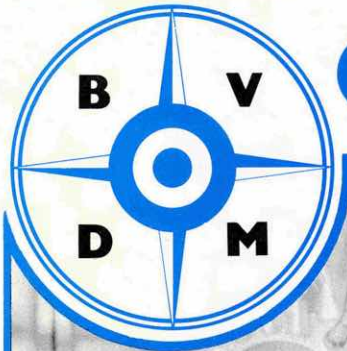
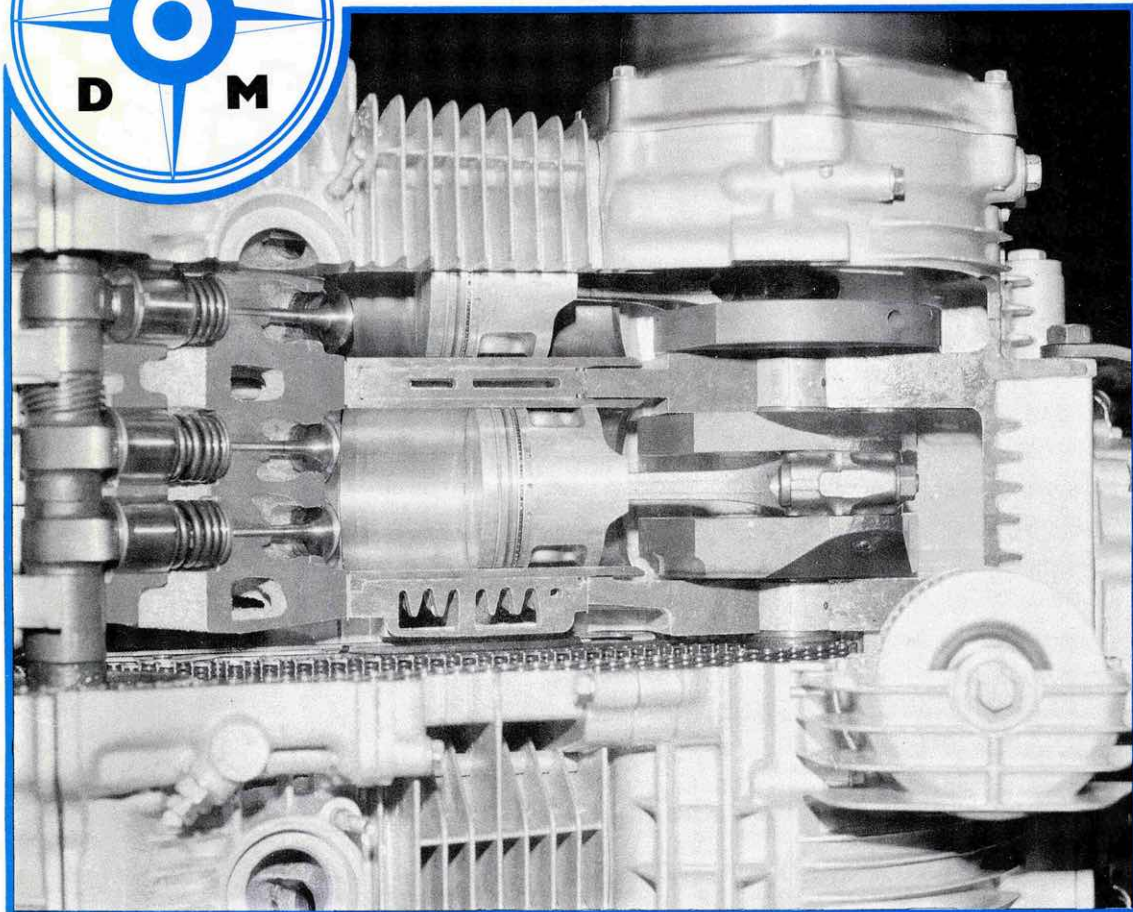


G 207 66 F



die ballhupe

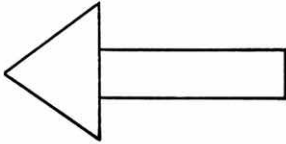


Nachrichtenblatt des BVDM e.V.
20. Februar 79

DM 2.-

1

Zum Titel:



Was ist denn das ?

1. Preis:

Ein Motorradbuch (eigener Wahl
Deckung DM 35,-)

Auflösung einsenden an:

Wolf-G. Rohde
Stammheimer Straße 71
5000 Köln 60

Bei mehreren richtigen
Einsendungen entscheidet
das Los.

Der Rechtsweg ist
ausgeschlossen.

Leitartikel

Leitartikel sind gemeinhin dazu da, zwei Funktionen zu erfüllen. Die eine dient der Selbstdarstellung des Chefredakteurs, die dieser zu seines und seiner Zeitschrift Wohl zu betreiben hat. So soll denn „Meine Welt und das Motorrad“ diejenige des Lesers werden.

Die zweite Funktion besteht darin, ein Forum für markige Worte (!) zu nutzen: Jedem Chefredakteur seine politische Bühne nach bekanntem Strickmuster.

Sie, lieber Leser, wissen, daß die ballhupe Teamarbeit ist. Ihrem Chefredakteur ist der Platz für Solcherlei zu schade; außerdem hält er es für müßig, aus irgendeiner Schreibtisch- oder Gedächtnisschublade für Stoff zu sorgen.

Wir werden Ihnen zukünftig an dieser Stelle eine Einstimmung auf das jeweilige Heft bieten. Wohlan!

Einen neuen Teststil vermittelt Ihnen der Testbericht der Yamaha SR 500. Sachlichkeit und einsatzzweckbetontes Denken lassen übliche

Schwelgereien und Redakteurs-Selbstdarstellungen vergessen; kein Wunder, denn der Autor heißt: ballhupen-Team.

Unsere Fahrberichte sind subjektiver, flotter. Dafür sorgen diesmal Wolf-G. Rohde und das Unikum namens Shifty. *Vernünftige Unvernunft* war das erstaunliche Ergebnis odenwäldscher Ausflugsfahrt.

Jene Shifty veranlaßte unseren neuen Mitarbeiter Biting Cock in seinem *Gebremsten Rausch* zu einer recht abfälligen Bemerkung aus der Horror-Szene. In der Tat ist auch sein Resümee der 78er IFMA arg bissig; war er der einzige, der tiefer blickte? Übrigens: Der BVDM-Stand kam in Cock's Wertung mit einem blauen Auge davon.

Nicht immer Löbliches bot dagegen die *BVDM-Jahreshauptversammlung* in Camberg. Manche Redner verwechselten die Versammlung mit einem Parteitag üblicher wie übler Couleur. Tip: Lieber in der Badewanne reden. Entschieden positiver

ist dafür die erfolgreiche BVDM-Arbeit und der geebnete Weg in die Zukunft zu werten.

Für Zukünftiges unempfindlich, erdrückt von der unendlichen Weite der Gegenwart widerfuhr es Sauvage Cri: *Die Straße nimmt kein Ende* waren die Eindrücke denkwürdiger Motorradstunden, irgendwo auf dieser Welt bei 57 Grad Celsius im Schatten. Wir wären mit 20 Grad zufrieden. Doch der Winter ist da. Grund genug für Ingo Bläske, die *Fröhliche Eiszeit* auszurufen und insbesondere unerfahrenen Kradführern wärmende Ratschläge zu erteilen.

Zu wärmen vermag auch „Tupolews“ *Mit dem Nikolaus durch Schlick und Schlamm*. Für alle denen die Kölner Nikolausfahrt erspart geblieben ist.

Last but not least: *Wie sag ich's meiner Frau?* ist in unserer Zwischenzeile Peter D. Großschmidts großes Problem. Zur Nachahmung nicht empfehlenswert war allerdings des Autor's „Wuffi“ Fazit.



Vernünftige Unvernunft

Fahrbericht eines Motorrades namens Shifty

Leicht verstört übergab unser Testfahrer das Ding dessen Importeur Fritz Röth nach ausgiebiger Testfahrt im Odenwald. Noch verstörter gab er sich in der Redaktion: „Über das Ding schreibe ich nichts, denn das glaubt mir ja doch keiner.“ In der Tat: Über dieses unmögliche Motorrad läßt sich Erstaunliches berichten. Doch zunächst einmal: Was ist Shifty? Ein Motorrad von Shifty Moto aus Pauda/Italien, in Kleinserie hergestellt, mit einem Fiat-127-Motor. Nein, besser: Ein Fiat-Motor, um den herum ein Motorrad gebaut wurde. 903 ccm, 50 PS bei 5600 U/min, Vierganggetriebe. Die Optik: Ungewöhnlich, urig, vornehm ausgedrückt individuell; kurz: unbeschreiblich.

Daß der Motor seinen Dienst normalerweise woanders verrichtet, ist ihm unschwer anzusehen. Asymetrie ist Trumpf. Links schauen Nebenaggregate dermaßen weit heraus, daß man dort noch ein (Boxer-Zylinderchen vermuten könnte. Dabei ist der Motor ohnehin schon – von den Zylindern her betrachtet – weit rechts außermittig eingebaut. Daß der Motor „verkehrt herum“ eingebaut ist (die Krümmer führen nach hinten heraus) verwundert weniger als die Tatsache, daß nicht nur Motor und Nebenaggregate unverändert sondern auch das Fiat-Getriebe übernommen wurden. Wir haben es demzufolge mit einer Viergang-Kulissen-Schaltung zu tun. Die jedoch mit dem Fuß bedient wird, wohlgemerkt. Das ganze funktioniert über eine umfangreiche Hebelelei. Umdenken muß der Fahrer: Fuß auf beide (fest mit-

einander verbundene) Hebel, seitlich nach außen unten wegdrücken, mit der Hacke nach hinten treten: 1. Gang. In gleicher Stellung gerade nach vorne durchdrücken: 2. Gang. Leicht nach hinten drücken, Hebel in Ausgangsstellung zurückspringen lassen, nach hinten durchtreten: 3. Gang. Gerade nach vorne drücken: 4. Gang. Unmöglich, aber es geht.

Motor

Dies ist kein 900er Motor mit nur 50 PS, sondern ein 50-PS-Aggregat mit viel Hubraum. Und so fährt es sich auch: Beruhigend viel Leistung in jedem Drehzahlbereich, sehr kräftiges Durchzugsvermögen. Überraschend war eine gewisse Drehfreudigkeit, die der Shifty sogar zu einer Motorrad-typischen Spritzigkeit verhilft und besonders bei Überholmanövern eine angenehme Reserve darstellt.

Nicht optimal ist die Getriebeabstufung. Den etwas zu lang geratenen 4. Gang macht der drehmomentstarke Motor zwar wett. Der 1. Gang ist jedoch so kurz, daß er eigentlich nur zum Anfahren taugt. So reduziert sich der Fahrbetrieb auf drei Gänge. Hinzu kommt eine hohe Laufruhe des wassergekühlten Vierzylinders. Der Motor brummt friedlich (und leise) vor sich hin und scheint mühelos zu arbeiten. Der Benzinverbrauch bewegt sich zwischen 5 und 6 Litern, bei gemüthlicher Fahrerei noch darunter. Den Endantrieb besorgt eine offen laufende Kette, die von Importeur Röth allerdings auf Kettenka-

sten umgerüstet werden wird. Das Shifty-Antriebsaggregat gibt einer selten gestellten Frage eine Antwort: Was soll eine hohe Leistungsspitze aus wenig Hubraum mit viel Getrieberührerei, wenn man gleiche Leistung genauso gut mit hohem Drehmoment verbinden kann?

Fahrwerk

Die Shifty sieht nicht nur unmöglich sondern auch ausgesprochen unhandlich aus. 269 kg (trocken!) scheinen dies zu bestätigen. Die Handlichkeit schließlich war genau das, was so verblüffte. Denn: Was dieses Kriterium anbelangt, macht die Shifty ohne weiteres den 500ern Konkurrenz. Kaum glaubhaft, aber wahr. Die Maschine reagiert sofort auf jeden Lenkerzug, und die engen Kurven des Odenwalds bereiteten nicht Arbeit, sondern pures Vergnügen. Die italienischen Tüftler verbanden einen relativ langen Radstand mit einem geringen Nachlauf. Da die Shifty ohnedies nicht schneller als gut 170 km/h (aufrecht sitzend) läuft, standen die Fahrwerks-techniker nicht vor der Verlegenheit, die Maschine auf Geradeauslauf bei 200 zu trimmen.

Auch an der Spurtreue gibt es nichts zu bemängeln. Dafür am Federungskomfort: Typisch italienisch hart; et-



was längere Federwege und weiches Ansprechen insbesondere der Gabel (Marzocchi) sind wünschenswert. Die Bremsen (vorne Brembo-Doppelscheibe, hinten Simplex-Trommelbremse) verzögern ausgezeichnet, allerdings ist relativ viel Handkraft erforderlich.

Sonstiges

Die Sitzposition ist nicht allzu gut; wenn die Knie hinter den Ausbuchtungen der Tankattrappe bleiben sollen, ist es arg weit bis zum Lenker. Überhaupt: Fahrer unter 1,80 Körperlänge werden nicht nur deswegen in Schwierigkeiten geraten, sondern auch wegen der relativ hohen Sitzposition. Unter der Sitzbank, die eindeutig zu hart geraten ist, befindet sich der 18-Liter-Tank.

Die Instrumente stammen von Fiat: Eigenartiger, ästhetisch unbefriedigender Tachometer, sehr gute Tankuhr, kein Drehzahlmesser (der im übrigen auch nicht vermißt wird). Blöd-

sinnig ist die Unterbringung auf der Tankattrappe, da ein Tankrucksack, der wegen der großen, glatten Fläche gar nicht groß genug sein kann, jegliche Angaben im wahrsten Sinne des Wortes undurchsichtig macht. Die Schalter sind gut, weil japanisch (Suzuki).

Fazit

Die Shifty ist ein 50-PS-Motorrad der Vernunft. Die hohe Durchzugskraft des technisch unkomplizierten, wartungsfreundlichen und sparsamen Triebwerks führt in Verbindung mit einem handlichen Fahrwerk und gediegenen Zutaten zu einem erstaunlich ausgewogenem Fahrzeug. Der einige millionenmal gebaute Motor vom Fiat 127 läßt problemlos Laufleistungen von über 100 000 km erwarten. Und Service gibt's in jeder Fiat-Vertragswerkstatt. Ohne Zweifel: Die Shifty stellt mehr als ein Unikum im vielfältigen Motorrad-Angebot dar.

Wolf-G. Rohde

IM TEST: Elring-Dichtmassen

Die Firma Elring aus Fellbach bei Stuttgart bietet ein komplettes Dichtmittelprogramm für Motorräder an. Neben fertigen Papierdichtungen für alte und neue deutsche Maschinen stellen die Dichtmassen das Haupterzeugnis dar. Zwei Produkte unterzogen wir ausführlichen Tests.

Die Dichtmasse Curil T

Mit diesem Mittel haben wir an den Gehäusen von demontierten Motoren sehr gute Ergebnisse erzielt. Curil T ist sehr sauber zu verarbeiten und läßt sich dünn auftragen. (Abluftzeit ca. 5 Min.) Obwohl die Temperaturbeständigkeit von -40 bis +250 Grad reicht, hatten wir bei den Aluminiumkopfdichtungen an Zweitaktern gute Arbeit leisten können.

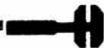
Die Dichtmasse DIRKO D

Abdichten ohne demontieren? Wir machten den Versuch. Die undichten Nähte an einem MZ-Motor bereiteten schon immer Kopfschmerzen. Auf die gereinigte Fläche wurde gemäß Gebrauchsanleitung eine Raupe gelegt. 30 Minuten gewartet – einwandfrei dicht. Als auf einer Urlaubsfahrt auch noch ein Tankriß abgedichtet werden konnte, waren wir von diesem „Bordwerkzeug“ überzeugt.

Als wenig praxisgerecht erwiesen sich die Spritzdüsen. Zwar konnte man die Reperatur – gut erreichen, jedoch blieb in der Düse jedesmal eine Menge Dichtmasse zurück. Da die Firma Elring verspricht, sich auch um die Probleme des einzelnen Motorradfahrers zu kümmern, und mit Rat und Tat beiseite zu stehen, können deren Erzeugnisse bestens empfohlen werden.

Dirk Wildschrei





Test: YAMAHA SR 500

Der Verkaufserfolg der unkonventionellen Yamaha veranlaßte die Ballhupen-Redaktion, dieses Motorrad einem ausführlichen Praxis-Test zu unterziehen.

Das Erscheinungsbild der SR 500 wird wesentlich von ihrem einzylinderigen Halblitertriebwerk bestimmt, welches im gängigen Angebot der 27-PS/20-kW-Straßenmotorräder derzeit konkurrenzlos ist.

Kurbel- und Nockenwelle des 499-cm³-Motors sind kugelgelagert; 2,4 l Motoröl der Spezifikation SAE 20W/40 oder SAE 30 bzw. SAE 40 der Trockensumpfschmierung befinden sich im oberen Rahmenrohr unter dem Tank. Ein überquadratisches Hub/Bohrungsverhältnis (84 × 87 mm) soll kritische Kolbengeschwindigkeiten vermeiden. Der OHC-Motor der SR wurde aus dem Triebwerk der Yamaha XT 500 entwickelt. Äußerlich ist er durch die größeren Kühlrippen zu unterscheiden, innerlich wurde das Einlaßventil vergrößert, und modifizierte Kurbelwangen sorgen für mehr Schwungmasse des SR-Motors. Trotz dieser Änderungen hat das SR-Triebwerk im Vergleich zu anderen Einzylindern dieser Bauart relativ wenig Schwungmasse, dadurch reagiert der Motor spontan auf jede Bewegung des Gasdrehgriffs.

Die Leistungsabgabe des Motors ist durch harten Krafteinsatz besonders im mittleren Drehzahlbereich gekennzeichnet. Im Stadtverkehr kann man durch gefühlvolles Gasgeben ab 2000 min⁻¹ beschleunigen, ab 2500 Touren beschleunigt der Motor in den unteren Gängen problemlos, ab 3000 Touren begeistert er durch



kraftvollen Leistungseinsatz bis etwa 5500 Umdrehungen/Minute, wo sich die ansaugseitige Drosselung des Triebwerks auf versicherungsgünstige 27 PS bemerkbar macht. Durch die Leistungsreduzierung zeigt der Motor keine spürbare Leistungsspitze; angenehm auffällig ist die gleichmäßige Leistungsabgabe im mittleren Drehzahlbereich. Durch den hubraumbedingten guten Drehmomentverlauf ergibt sich im mittleren Drehbereich ein für ein 27-PS-Motorrad beachtliches Beschleunigungs- und Durchzugsvermögen. So zieht die mit zwei Belstaff-verpackten 75-kg-Personen und Tankrucksack beladene Maschine im letzten Gang bis 5500 Touren, entsprechend einer Geschwindigkeit von über 125 km/h. Eine weitere Tempoentwicklung unter voller Ausnutzung der 20kW bei 6500 min⁻¹ verhindert die zu lang geratene Übersetzung des 5. Ganges.

Um das Kraftpaket zum Leben zu erwecken, ist eine komplizierte Startprozedur genau nach Betriebsanleitung durchzuführen; unter dieser

Voraussetzung ließ sich der Motor immer zuverlässig starten. Bei kaltem Motor ist der Choke-Hebel herunterzudrücken, der Kolben mittels Dekompressionshebel über den oberen Totpunkt zu bewegen und dann durch einen wirklich kräftigen Tritt die Rotation der Kurbelwelle einzuleiten. Dabei, und besonders bei warmem Motor, der ohne Zuhilfenahme des Chokes gestartet wird, ist der Gasgriff nicht zu bewegen, da sonst über die im Vergaser befindliche Beschleunigerpumpe ein „Absaufen“ des Motors begünstigt wird. Darüber hinaus befindet sich am Vergaser ein Starthilfsknopf, welcher bei Betätigung die Leerlaufdrehzahl erhöht; werksseitig vorgesehen für das Anlassen des warmen Motors. Unbedingt nötig ist er offensichtlich nicht, die Testmaschine war auch ohne seine Benutzung zu starten. Die Leerlaufdrehzahl und das Laufverhalten des kalten Motors kann durch die Stellung des Choke-Hebels gut geregelt werden. Die Geräusche des „Zerknalltreiblings“ sind gut gedämpft, insbeson-

YAMAHA SR 500

dere das Auspuffgeräusch enttäuscht in Erwartung eines kernigen Sounds. Bauartbedingte Vibrationen sind vorhanden, treten aber selbst bei längeren Touren dank Gummilagerung vieler Teile nicht störend hervor.

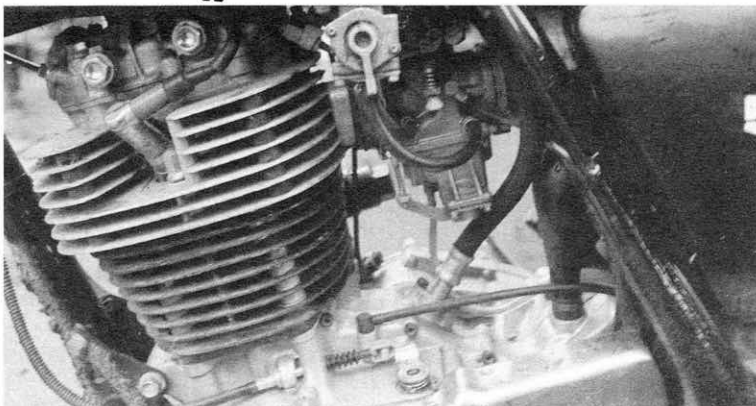
Die Abstufung des Getriebes ist typisch für eine Straßenmaschine, die Schaltbarkeit der einzelnen Gangstufen ist bei höheren Drehzahlen gut, im unteren Drehzahlbereich schaltet es sich etwas hakelig, der erste Gang ist im Stand oft erst nach dem zweiten Tritt eingelegt.

Herbe Kritik verdient der Endantrieb, die Kette muß je nach Witterungseinflüssen spätestens nach 400 km Fahrstrecke gespannt und geschmiert werden.

Der Benzinverbrauch liegt bei Solobetrieb zwischen 4,2 bis 5,1 l/100 km, bei Sozusbetrieb laufen unter extremen Bedingungen bis zu 6,4 l Super durch den Vergaser. Beladen mit zwei 75-kg-Personen im Belstaff-Fahranzug beträgt die Höchstgeschwindigkeit im vierten Gang 132,8 km/h, im fünften Gang werden unter gleichen Bedingungen nur 127,0 km/h erreicht. Solo und aufrecht sitzend werden bei gleicher Kleidung des Fahrers im fünften Gang 137,4 km/h erzielt. Mit einem schmaleren und flacheren Lenker müßten über 140 km/h möglich sein.

Die gewonnenen Fahreindrücke lassen die Antriebseinheit der Yamaha SR 500 als gut geeignet für schnelle und langsame Landstraßenfahrten und ausgedehnte Touren erscheinen; die Alltagstauglichkeit wird durch die umständliche Startprozedur eingeschränkt.

Getragen wird die Antriebseinheit von einem kräftigen Einrohrrahmen,



der durch Verstärkung des XT 500-Rahmens entstanden ist. Das Fahrwerk der SR besitzt eine gute Spuretreue, lediglich bei Geschwindigkeiten über 100 km/h war bei der Testmaschine eine leichte Reaktion auf Spurrillen feststellbar. Vermutlich trug dazu die Mischbereifung mit dem vorderen Originalreifen und dem hinteren Conti K112 bei. Fahrwerksunruhen werden auch durch den überdimensionalen Lenker ausgelöst, wenn sich der Fahrer bei Bodenunebenheiten, besonders in Schräglage, zu sehr daran festklammert. Durch die ausgewogene Schwerpunktlage und den breiten Lenker ist die Maschine sehr handlich. Beeindruckend ist auch der Federungskomfort, fast sämtliche Fahrbahnunebenheiten werden vom Fahrwerk gut verdaut. Die relativ breite Bereifung trägt ihren Teil zum hohen Fahrkomfort bei. Die Bremsen lassen sich gut dosieren und verzögern auch das voll beladene Fahrzeug wirkungsvoll, die Wirkung der Bremsen läßt sich durch die Nutzung der starken Motorbremse gut unterstützen. Bodenfreiheit ist ausreichend vorhanden, es gibt keine schleifenden Fahrwerksteile, obwohl

Fahrer mit großen Füßen schnell mit der Fahrbahn in Berührung kommen. Auch unter maximal zulässiger Beladung läßt sich das Fahrzeug leicht und sicher bewegen. Aufgrund der erzielten Eindrücke läßt sich das Fahrwerk als sicher, komfortabel und besonders tourengerecht bezeichnen, seine Auslegung ermöglicht sogar eine sportliche Fahrweise. Die Sitzposition ist für Landstraßenfahrten prädestiniert, Autobahnfahrten lassen den Fahrer wegen der Form des Lenkers bald ermüden. Im Interesse eines guten Knieschlusses und wegen eines großen Tankrucksacks könnte der Tank einige Zentimeter breiter sein.

Die Instrumente und Bedienelemente entsprechen gutem japanischem Standard, auffällig ist nur der relativ schwergängige Kupplungshebel. Die Beleuchtungseinrichtung der SR ist mit 12 V und H 4-Licht den Fahrleistungen angepaßt.

Überhaupt nicht gefallen konnte die Sitzposition des Beifahrers. Die Sitzbank ist um etliche Zentimeter zu kurz, der Sozius sitzt meist auf dem Haltebügel am Ende der Bank. Weiterhin sollten entweder die Beifahrerrasten tiefer oder besser die hin-



tere Sitzfläche um wenige Zentimeter höher angeordnet sein.

Die Kapazität des Tanks inklusive Reserve reicht bei zügiger Fahrweise für etwa 200 km, die Reserve allein ist gut für wenigstens 30 km. Yamaha ist es entgangen, angesichts des geringen Verbrauchs durch einen größeren Tank für eine überdurchschnittliche Reichweite zu sorgen.

Obwohl der Motor und das Fahrwerk gut für Tourenfahrten geeignet sind, steht die Soziusfeindlichkeit dem entgegen. Eventuellen Beifahrern kann empfohlen werden, ein entsprechend dimensioniertes Sitzkissen zu benutzen.

Bezüglich der Wartung gibt sich das Krad ziemlich anspruchslos. Inspektionen werden nach der Einfahrzeit alle 10 000 km fällig, alle 5000 km soll die SR zum Pflegedienst. Die zu wartenden Bauteile sind gut zugänglich, die Zündeneinstellung kann dank elektronischer Verschleißfreiheit nach der ersten Inspektion vergessen werden. Ein Ärgernis und am wartungsintensivsten ist die ungeschützt laufende Kette des Endantriebs. Wegen der beim Radausbau abzunehmenden Kette ist auch der empfehlenswerte Anbau eines Kettenkastens bei späterem Reifenwechsel problematisch.

Das Bordwerkzeug ist für einfache Wartungsarbeiten gerade ausreichend. Eine gelegentliche Kontrolle der Schraubverbindungen ist zu empfehlen.

Die mit viel gutem Willen, aber wenig Kenntnis der deutschen Sprache abgefaßte dreisprachige Bedienungsanleitung ist nützlich und trotz Fehlern verständlich. Laut Betriebsanleitung ist die Yamaha SR 500 eine ausgezeichnete Sport- Touring- und Rennmaschine... Die hochgesteckten Erwartungen des Testteams wurden bezüglich der Renntauglich-

keit nicht erfüllt. Nach den erfahrenen Eindrücken ist die SR eine sparsame, kräftige Tourenmaschine, welche auch eine sportliche Gangart nicht übelnimmt.

Nach Rücksprache mit der technischen Abteilung von Yamaha ist mit

einer Modelländerung und einer damit eventuell verbundenen Behebung der in diesem Test festgestellten Schwachstellen für 1979 nicht zu rechnen.

bh-Team

Technische Daten/Meßergebnisse

1. Gewicht fahrfertig 173 kg
2. Hubraum 499 cm³
3. Leistung 19,9 kW bzw. 27 PS bei 6500 min⁻¹
4. Drehmoment 35,4 Nw bzw. 3,6 mkp bei 4250 min⁻¹
5. Beschleunigung 0–100 km/h 9,0 sec.
6. Höchstgeschwindigkeit: 137 km/h solo, s. Text
6. Durchzugsvermögen: von 70–110 km/h solo im 3. und 4. Gang 6,0 s, 4. Gang 7,5 s, 5. Gang 10,3 s
8. Zulässiges Gesamtgewicht 390 kg
- Nettozuladung (Zul. Ges.-Gew. minus 2×75 kg Eigengewicht) 67 kg
9. Tankinhalt 12,0 l
10. Verbrauch: 4,2 bis 6,4 l Super, Durchschnitt 4,9 l Super/100 km, Ölverbrauch 0,2 l/100 km
11. Inspektionsintervalle: Pflegedienst alle 5000 km, Inspektion alle 10 000 km
12. Derzeitiger Endpreis inkl. aller Nebenkosten: 4652,- DM

Folgende Fahrgeschwindigkeiten werden bei 1/min erreicht: 5. Gang: 1000 min⁻¹ = 23 km/h, 5000 min⁻¹ = 115 km/h, 5500 min⁻¹ = 126,5 km/h, 6000 min⁻¹ = 138 km/h, 6500 min⁻¹ = 149,5 km/h, 7000 min⁻¹ = 161 km/h
Folgende Kolbengeschwindigkeiten werden bei 1/min erreicht: 6071 min⁻¹ = 17,0 m/s, 6785 min⁻¹ = 19,0 m/s, 7500 min⁻¹ = 21,0 m/s

KLEINANZEIGENMARKT

Verkaufe diverse BMW-Teile, bitte Liste anfordern. K.-H. Iwanek, Wilhelmstr. 4, 3000 Hannover 91

Yamaha XS 650 B, Bj. 76, 21 000 km, 50 PS, Sonderlackierung, H4, Konis, Motorschutzbügel, Harro-Tankrucksack, Packtaschen, Tel. (02421) 34140

Verkaufe MZ ETS 250 in Teilen mit Brief, div. Neuteile, sowie Triumph T 160 Trident Teile, kpl. bis auf Motor, ebenfalls mit Brief. Listen vorhanden. K.-H. Schmidt, Söllingstr. 45/47, 4300 Essen 1

Für Mitglieder kostenlos
RESERVIERT



Fiesta Patronales

Das Drumherum einer Spanienfahrt

Am 3. September gingen wir (Heinz, Edith, Ulrich und ich) in die Startlöcher, abends schliefen wir in Lyon, die zweite Nacht kurz hinter Tarragona, am 5. September erreichten wir glücklich und wenig gestreßt (da oft gepaust) nach 1842 km unser Ziel Moraira.

Da wir wohlweislich auf die Urlaubsfertigprodukte von Quellermann verzichtet hatten, hieß es, die Freizeit selbst zu gestalten. Natürlich kein Problem: Am nächsten Morgen war schon eine spanische Motorradzeitung zur Hand und siehe da, am Wochenende fand etwa 220 km entfernt eine „Concentration y Fiesta Patronales“ statt.

Doch nun war erst Dienstag, und es fand sich eine Menge Zeit zum Auskundschaften der Gegend. Diese Ecke, 60 km vor Alicante, war nicht sehr überlaufen und erst recht nicht Moraira mit seinen ca. 400 Einwohnern und ebenso vielen Hunden. Auf den Hügeln ringsum verteilt sich relativ viele Ferienhäuser, ohne jedoch sich gegenseitig auf die Pelle zu rücken.

Moraira besitzt einen kleinen Fischerhafen, einen ebenso kleinen, aber sehr sauberen Strand mit warmem, sehr sauberem Wasser. Außerdem eine aus einem einzigen Turm bestehende Festung, in der sich im Mittelalter wahrscheinlich die gesamte Bevölkerung verschanzen konnte. Zur Komplettierung dieser so sympathischen Mittelmäßigkeit wurden die Restaurants um 22 Uhr wegen Unterfüllung geschlossen. Es gab als letzte Möglichkeit die Diskothek „Don Pipo“, welche allerdings 2 km außerhalb lag, von uns aber

trotzdem *angelaufen* wurde. Hier lief wirklich duftende Musik bei durchaus akzeptablen Preisen, ein Geheimtip. Die Tage bis zum Wochenende waren geprägt durch Anpassung an spanische Gewohnheiten, d. h. wir machten Siesta oder veranstalteten präolympische Meisterschaften im Freistilschwimmen oder Münzen tauchen.

Das Treffen fand in Cehegin, irgendwo in den Karpaten, statt. Der Weg führte uns labyrinthisch durch Alicante, vorbei an Elche, der Stadt mit den 100000 Palmen, nach Murcia. Dort hieß es, den Weg nach Cehegin zu finden. Nach einer fünfminütigen, gestenreichen „Diskussion“ mit einem unbehelmteten Jüngling auf einer 500er Motobi war wenigstens die Richtung klar.

Ist Spanien an der Küste fruchtbar und grün, voller Zitronen- und Orangenbäume, Oliven- und Mandelbaumplantagen, so trifft man nicht weit im Inneren genau das Gegenteil an. Die Landschaft, hügelig und kilometerweit überschaubar, bietet sich in einer faszinierenden Eintönigkeit an. Wir fanden eine herbe, ungewohnte Schönheit, in der sich selten ein Baum oder eine Siedlung findet. Etwas weiter nach Norden schließt sich die La Mancha an, und schließlich verstanden wir Cervantes, der seinen Don Quichotte über eine nicht enden wollende Steppe reiten ließ.

Etwas 75% der spanischen Straßen sind Bergstraßen. Gleichermäßen zum Beweis kurvten wir die nächsten 100 km auf einer, na ja, sagen wir Straße unserem Ziel entgegen. Atemberaubend der Blick auf breite,

total ausgetrocknete Flußbetten, in denen sich eine spärliche Vegetation ausbreitete. Oft überquerten wir auf schmalen, wenig gesicherten Brücken solche Flußbette, wobei sich manchmal auf der einen Seite noch ein schmales, erdbraunes Rinnsal ausmachen ließ, auf der anderen Seite aber nichts mehr zu sehen war. Irgendwann erschien dann, geschickt getarnt in den umgebenden Hügeln, das Städtchen Mula. In dem einen Augenblick noch nichts zu sehen, im nächsten Augenblick schon drin, nach einer Minute aber auch schon passiert. Es ist schwer, diese karge Schönheit zu beschreiben, diese uralten Kirchen und Kapellen, abbruchreife Häuser, die sich, geschützt durch den Berg, an dem sie kleben, erhalten haben. Alte Frauen und Männer, die ihr Leben lang nur gearbeitet haben, da ihr Land nichts hergibt; über allem eine Staubschicht, die das ganze unwirklich erscheinen läßt, so daß man glaubt, ein Monumentalgebäude vor sich zu haben.

Dann kamen wir in Cehegin an; klein, grau und braun, wie gehabt. Da wir auf dem Weg hierher ganze zwei Motorräder, nämlich unsere, gesehen hatten, registrierten wir skeptisch ein Hinweischild zum Treffen. Das Treffen fand auf dem Schulhof statt unter einigen weit ausladenden Bäumen rund um ein sternförmiges Fischbecken. Vorhanden waren nun, um 15 Uhr, einige Sanglas, Motobi, Ducati, Ossa und Montesa, nicht zu vergessen eine Kawa. Nichts zu sehen von BMW, Honda, Guzzi oder Yamaha.

Bei der Nennung erhielt jeder für ca.

8,40 DM eine relativ große Plakette, eine Handvoll Aufkleber von Club, Stadt, Provinz und einen weißen Zettel mit mehreren Abreisetiketten. Die Anfahrt eingetragen: 2047 km. Aber, liebes Mädchen im Nennbüro, was guckst du denn so komisch? Wir waren die Sensation des Tages. Erstmal war es überhaupt erstaunlich, daß ein Ausländer angefahren kam, aber dann auch noch aus Alemania! Auf die Schnelle wurde ein Junge heranbeordert, der ein bißchen Englisch sprach und erklärte, wie sehr sich alle freuten und im übrigen nicht wußte, was er mit uns anfangen sollte. Ein anderer sprach etwas französisch, keiner deutsch, wir nicht spanisch, aber irgendwie haben wir uns prima verstanden. Die erste Frage: Was kostet die RS in Deutschland? Oh, sie kostet viel: 12000 DM = 42000 Pts. Ungläubiges Staunen! Was, so billig, hier kostet sie 90000 Pts = 25000 DM. Eine 50er Hercules ist 1000 DM teurer als die 500er Sangle.

Jetzt aber zu den Bons, die uns neugierig gemacht hatten. Wir erhielten neben Plakette und Aufkleber für 8,40 DM: 2 Cola, 1 Fruchtsaft, 1 Stangenbrot, je 1 Dose Muscheln, Thunfisch, Sardinen, 1 Beutel Kartoffelchips, 1 Beutel Oliven, 2 Ecken Käse, 10 cm Dauerwurst, 3 Scheiben Salami, je 1 Teller, Becher, Gabel. Außerdem lag da ein Hektoliter-Faß Rotwein, an dem sich jeder kostenlos bedienen konnte. Aber immer noch blieb ein Bon übrig.

Etwas später tauchte dann ein etwas älterer, sportlicher Herr mit seiner Beneli Sei auf, bestückt mit einer jungen gutaussehenden Dame, der irgendwie den Sponsor des gesamten Unternehmens darstellte.

Sie baten mich, die Rolle der Dame bei einem nun folgenden Geschick-

lichkeitsturnier zu übernehmen. Diese bestand darin, dem gerade mit seinem Motorrad über eine Rampe gehopsten Fahrer einen Löffel in den Mund zu bugsieren und ein Ei darauf zu legen. Dermaßen ausgerüstet ging der Weg weiter über eine am Boden liegende Leiter, wobei sich das Ei, abgesehen von wenigen Ausnahmen, natürlich selbständig machte. Es landete wahlweise auf dem Boden, dem Tank, den Zylindern oder auch auf den mehr oder weniger edlen Körperteilen des Fahrers; später lief ihnen Rührei die Beine herunter. Ca. 35 Eier gingen auf diese Weise unter dem Gejubel der Zuschauer zu Bruch.

Nach diesem Spaß hieß es Abschied nehmen, da wir kein Zelt dabei hatten. Nach ein paar Minuten kamen unsere Spanier an, traten von einem Bein auf das andere und meinten, sie hätten da eine Möglichkeit, es wäre uns sicher zu schäbig, aber auf jeden Fall könnten wir in der Schule schlafen. Dort lagen zwei Feldbetten, ohne Decken zwar, aber immerhin mit Matratzen; inklusive vier Madonnenbilder. Alles klar, wir bleiben.

Mittlerweile war es dunkel geworden, und eine seltsame Unruhe erfaßte die Meute. Ein weiterer Bonze auf einer Benelli Sei mit einer nicht mehr so jungen, lebhaft geschminkten Lady namens Lola trudelte ein. Langsam verließen alle hintereinander den Schulhof. Irgendjemand hatte Lola auf dem Soziussitz, der man ein riesiges Blumenbouquet in den Arm gedrückt hatte. Neugierig geworden, reihten wir uns ein.

Die kurze Fahrt endete vor der Kirche, die etwas erhöht auf einer steilen Auffahrt am Rande des Dorfes lag. Hier bot sich uns ein nie gesehenes, unwahrscheinliches Schauspiel. Zuerst war noch alles still, das

ganze Dorf versammelte sich auf dem Kirchplatz. Alte Frauen in ewig schwarzen Kleidern; junge Frauen in bunten Seidenkleidern, hohem Hornkamm im zurückgesteckten Haar mit geschickt drapierter Spitzenmantilla, die bis zum Saum des Kleides herunterfiel; 8- bis 13jährige Mädchen in langen weißen Reifrockkleidern, Schleier und Blüten im Haar; ganz kleine Kinder in üppigen Trachten mit Spitzenstolen, golddurchwirkten Häubchen, selbstgestrickten Strümpfen; allesamt hielten sie eine Kerze in der Hand.

Nun ertönte aus der Ferne eine eigentümliche, monotone Trommelmusik, und eine Knabenkapelle näherte sich langsam in wiegenden Schritten. Sie bewegte sich bis hin zum Tor und verharrte dort. Vor dieser Gruppe formierte sich eine bunte Prozession, welche sich sehr langsam die Dorfstraße hinunterbewegte. Wie auf ein geheimes Zeichen stellten sich alle Motorräder seitlich der Prozession im Halbkreis auf, Lola mit den Blumen in der Mitte. Plötzlich erschien im Tor der Kirche eine lebensgroße Madonnenfigur, die sich über den Köpfen bewegte. Sie stand auf einem etwa 2×3 m großen, mit Tüchern bedecktem Rollwagen, der über und über mit Nelken und Gladiolen geschmückt war. In den Blumen versteckt waren mehrere Scheinwerfer zwecks Anstrahlung der Figur. Einige Männer schoben den Wagen die Auffahrt hinunter, während zwei kleine Jungen im offenen Kirchturm die Glocke per Hand betätigten. Nachdem die Madonna den Vorplatz erreicht hatte, wurde sie etwas heraus und zu den Motorrädern hingedreht. Augenblicklich starteten alle ihre Maschinen und drehten und hupten, so laut es nur ging. Lola brachte ihre Blumen dar,

und wir hoffen nun alle, unter dem besonderen Schutz der Madonna von Cehegin zu stehen.

Nach etwa 5 Minuten unbeschreiblichen Getöses verstummten alle auf einmal. Alte Omas atmeten ruhiger, ließen die Hände der Nachbarinnen los und waren froh, daß ihnen nicht der Himmel auf den Kopf gefallen war.

Während sich die Prozession die Straße hinunter bewegte, fuhren wir alle eine andere Straße entlang und trafen nach etwa 500 m wieder zusammen. Der Krach begann von neuem. Es machte einen Riesenspaß, ich bin jedoch hoffnungslos sentimental, so daß ich mir ein paar Tränen nicht verkneifen konnte.

Danach ging es zurück zum Schulhof. Dort packten alle ihre Freßbeutel aus, lagerten sich rund um das Weinfaß, und los ging's. Das Brot wurde dreigeteilt und durchgeschnitten, die Büchsen aufgerissen, der Inhalt zwischen die Brothälften gekippt und gegessen. Einer saß auf dem Faß, einer lag unter dem Hahn, manche sangen, alles fühlte sich wohl.

Wir vier waren müde und standen wohl auch nicht so auf Weißbrot mit Muscheln, also ab ins Bett. Ulrich und ich arrangierten uns auf dem einen, während Heinz und Edith noch ein bißchen draußen blieben. Manche hatten ihre Helme in dem Raum deponiert und holten sie nun der Reihe nach ab. Doch plötzlich stürmten zwei herein, schnappten sich das zweite Bett und ab durch die Mitte. Ich rief: „He, wo wollt ihr mit dem Bett hin?“ Ein total verdutzter Ulrich meinte, ich solle doch das Bett suchen gehen. Als Heinz gefunden war, meinte er trocken: So geht's nicht, so nicht! In einer Nacht- und Nebelaktion wurde aus einem anderen Raum ein Bett beschafft. Nach einiger Zeit

steckte jemand den Kopf zur Türe herein und meinte wohl sinngemäß, ob wir sein Bett geklaut hätten. Hör mal, Junge, wir doch nicht, oder sehen wir etwa so aus, als ob wir ein Bett klauen? Mit viel Ach und Weh ging auch diese Nacht vorbei. Am nächsten Morgen gab es auf den letzten Bon Kakao und Kekse. So einen Service haben wir noch nicht erlebt, diese Fiesta wird uns ewig im Gedächtnis bleiben. Besonders weil wir wissen, daß sie nicht für Touristen in Szene gesetzt wurde, sondern echtes Brauchtum ist.

Doris Breuer

Anzeige

FÜHRERSCHEIN

Klasse 1

schnell, sicher, preiswert
durch
moderne Ausbildung

Schulfahrzeuge:

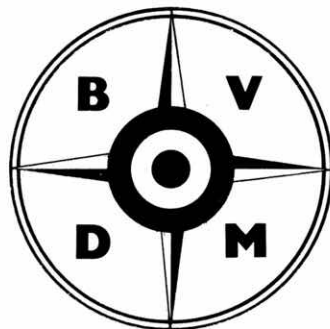
Honda CB 400-4
37 PS

Honda CB 200
Kawasaki Z 200



FAHRSCHULE
MESSINGER

Hoffeldstr. 70, 4010 Hilden
Tel. 45997



BVDM

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Die einzigste
Interessensvertretung
der
Motorradfahrer
in Deutschland !

Information durch

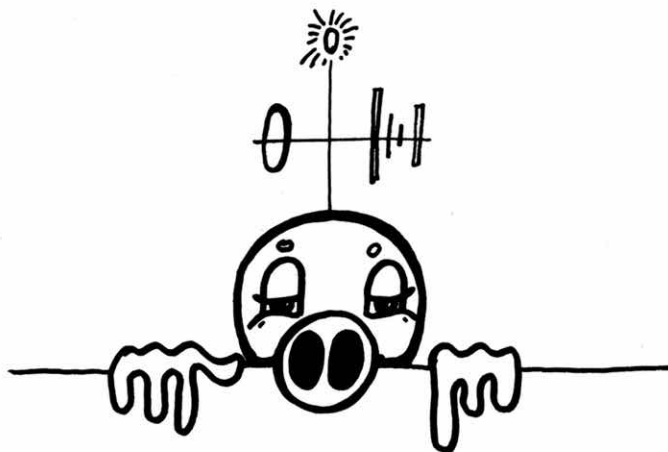
Thomas Panneck,
Hohenzollernstr. 31,
7140 Ludwigsburg
Tel. (07141) 29374



CARTOON

ERSTER TEIL

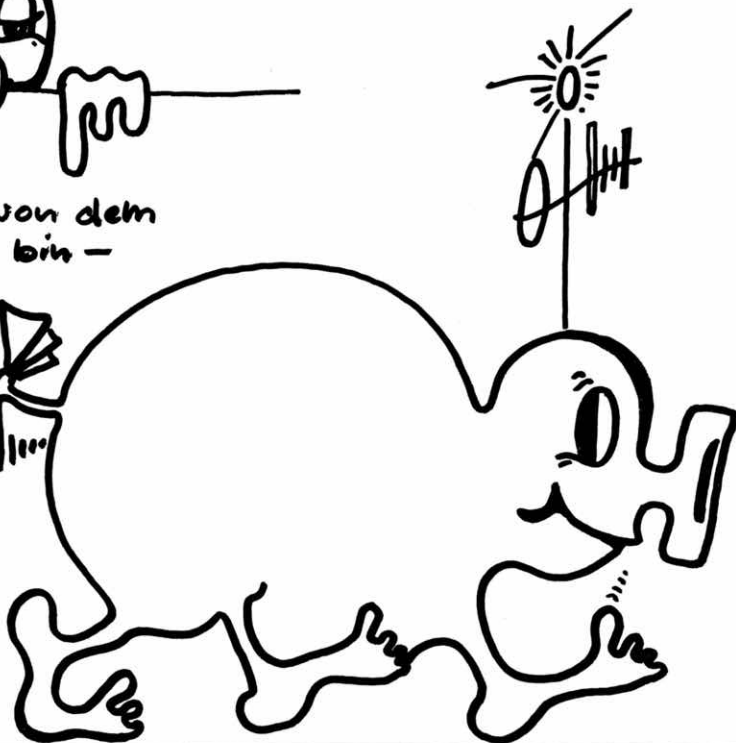
Das Marsschwein VORSTELLUNG



ich bin nicht der, von dem
Ihr denkt der ich bin -
ne, ne...



.... oink, oink



Grüüß Gott!
ich bin das
Marsschwein
ich seh alles
ich hör alles
ich riech alles
- jede
Schweinerei
!



Leserbrief

Erfahrungen eines Fünzfziger-Fahrers

Für manche Leute bin ich ein Bruchpilot, doch hiermit melde ich mich als Fünzfziger-Fahrer zu Wort. Da ich (Schüler) zuweilen häufig auf Deutschlands Straßen unterwegs bin, begegnen mir nicht selten Motorradfahrer mit mehr als fünfzig Kubikzentimeter Hubraum. Allgemein grüßen sich Motorradfahrer, wenn sie sich begegnen, doch sie scheinen manchmal die Fünzfziger-Fahrer zu vergessen, welche sie auch grüßen.

Mir ist es schon passiert, daß ich einen Hondafahrer begrüßt habe, und jener sich so darüber gewundert oder gefreut hat, daß er beinahe in den Graben gefahren wäre. Diese Leute (nicht nur Hondafahrer), sollten sich einmal merken, daß Fünzfziger-Fahrer auch Spaß am Tourenfahren haben und es auch Wert sind, begrüßt zu werden. Dieses zu den Überfünzfzigern.

Nun zu den Leuten, die im BVDM oder in einem Motorradclub sind, und auch Tourenfahrten mit Fünzfziger-Fahrern machen. Ich selbst habe ein Mokick und kann damit nicht auf die Autobahn. Trotzdem ist es schön, wenn man durch die Gegend fährt und ab und zu anhält, um sich die Gegend anzuschauen. Doch wenn man mit mehreren Motorradfahrern im Pulk fährt, ist solches unmöglich. Man muß immer Vollgas geben, um an ihnen dranzubleiben. Dies ist weniger gut. Deshalb sollten sich die Fünzfziger-Fahrer, die in einem Club sind, zusammenschließen und Strecken, die ihnen gefallen, gemeinsam fahren. So sind wenigstens fast gleich starke Maschinen zusammen und es macht damit auch mehr Spaß, in einer Gruppe zu fahren. Leider sind reichlich wenige Fünzfziger-Fahrer in einem Club, so daß Gruppenfahrten zur Seltenheit werden. Ich selbst war in diesem Jahr beim Motorradtreffen im Contidrom. Das sind ca. 380 km Landstraße, die ich allein fahren mußte. Die Landschaft, abgesehen von der B 1, war sehr schön, so daß ich dann und wann angehalten habe. Alles in allem habe ich neun Stunden gebraucht. Wenn man die ganze Zeit nur fährt, dann kommt man sich allein und verlassen vor. Hat man jedoch einen Begleiter, so ist das halb so schlimm. Hat man eine Panne, so ist immer noch ein zweiter dabei und man kann notfalls umsteigen und das Moped stehen lassen. Deshalb empfehle ich, bei den kleinen Fahrzeugen, die mit den großen nicht mithalten können, sich zusammenzuschließen und längere Strecken gemeinsam zu fahren. Versucht einmal, Adressen von Clubs in eurer Nähe zu besorgen, in denen ebenfalls Fünzfziger-Fahrer sind. Dann setzt ihr euch mit denen zusammen und diskutiert mit ihnen Probleme und Erfahrungen.

So, das war's was ich sagen wollte und hoffe, daß nicht nur die Fünzfziger-Fahrer hierin eine Anregung finden, sondern auch die Vorstände mancher Clubs.

Viel Spaß und baut keinen Bruch
Euer Bruchpilot Quax

Notizen

Schadhafte Kofferträger an Yamaha Modellen

Von der Firma Krauser wurden Gepäckträger mit Kofferhaltern ausgeliefert, die bei Montage an Yamaha-Modellen mit hinterer Scheibenbremse zum Versagen der hinteren Bremsanlage, insbesondere bei voller Beladung führen können. Zu erkennen sind sie an deutlich sichtbaren Kratzspuren am Radbremszylinder. Die Firma Krauser hat inzwischen die Träger geändert. Man hielt es angesichts der geringen verkauften Stückzahlen für nicht erforderlich, bisherige Kunden auf dieses Sicherheitsrisiko aufmerksam zu machen.

BVDM-Winterfest

Das BVDM-Winterfest findet am 3. und 4. März 1979 in Obermaubach/Nordeifel statt. Ein Campingplatz ist in der Nähe vorhanden.

Willkommen im BVDM!

Im vergangenen Jahr schloß sich zum erstenmal ein ausländischer Club dem BVDM an. Es sind die holländischen Devil Drivers aus Heerlen. Auf eine gute Zusammenarbeit!

Technik der 80er Jahre

Am 31. März 1979 veranstaltet der BVDM im Ratssaal zu Bensberg seine Podiumsdiskussion. Diesmal nehmen verantwortliche Techniker zur Motorradentwicklung in den 80er Jahren Stellung.

Notizen

Laut Information der YAMAHA-Kundendienstabteilung in Löhne ist in absehbarer Zeit bei Fahrzeugen, welche leistungsmäßig den versicherungsgünstigen Klassen angepaßt wurden, mit technischen Kontrollmaßnahmen von Seiten der Versicherungen bzw. Behörden zu rechnen. Vermehrte Anfragen von Polizeidienststellen, Technischen Überwachungsvereinen, Straßenverkehrsämtern usw., welche genaue technische Angaben über Um- bzw. Rückrüstmöglichkeiten der betreffenden Modelle betreffen, lassen die o. a. Maßnahmen, insbesondere bei einer Unfallbeteiligung des Fahrzeugs, als wahrscheinlich zutreffend erscheinen.

BVDM-Zuvi-Fahrer sollten sich bitte wegen einer geplanten Umfrage schriftlich an sie bh-Redaktion wenden.

Wissenswertes über Kerzen BVDM-Zündkerzen- seminar

Wie im Vorjahr bietet der BVDM seinen Mitgliedern auch in diesem Winter ein umfangreiches Winterprogramm an. Ein Referat über Zündkerzen, vorgetragen von Herrn Block von der Firma Champion, war für uns Anlaß ins Saarland zu fahren. Der anschauliche Vortrag, aufgelockert durch Filme, Dias und Schaubilder, informierte eingehend über Entwicklung, Herstellung und die verschiedenen Typen von Zündkerzen.

Am interessantesten waren die Demonstrationen an einem Stationärmotor. Bei einer Reihe von Versuchen wurden die Zusammenhänge zwischen Wärmewert,

Zündzeitpunkt und Kraftstoffqualität mit Hilfe von Meßkerzen anschaulich demonstriert.

Doch zum Schluß noch einige Anmerkungen zur Teilnehmerzahl:

Leider hielten nur ca. 20 BVDM-Mitglieder das angebotene Thema für interessant genug, um die Veranstaltung zu besuchen. Dies muß sehr deprimierend für die Initiatoren im BVDM sein, von denen einerseits ständig Aktivitäten gefordert werden, um andererseits dann so belohnt zu werden.

Besonders Herr Block, der zum Schluß noch alle Fragen fachkundig und ausführlich klärte, hatte einen größeren Zuhörerkreis verdient. An ihn auch an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Lupo

Ein neuer Anfang Elefantentreffen 79

Das Elefantentreffen wird vom 23. bis 25. Februar 1979 auf dem Salzburgring stattfinden. Entsprechende Vereinbarungen mit der Salzburgring-Gesellschaft und den zuständigen Behörden ermöglichen günstige Bedingungen.

Ein reichhaltiges Programm wird keine Langeweile aufkommen lassen: Filmvorführungen, Geschicklichkeitsturnier, Jugendgymkana, Tauziehen, Trial, Mißwahl, Sängerwettstreit, Malwettbewerb, Siegerehrung, Lagerfeuer, Totenehrung, Gottesdienst, Fackelfahrt und Musik.

Um die Kosten zu decken, wird ein Eintritt in Höhe von ö.S. 35,-/DM 5,- erhoben. BVDM-Mitglieder, die ihren gültigen Mitgliedsausweis vorlegen, erhalten freien Einlaß.

Im Salzburgring kann man zelten, und in den umliegenden Dörfern findet man Quartiere in Gasthöfen und Privathäusern.

Der BVDM benötigt zur reibungslosen Durchführung der Veranstaltung etliche Helfer. Helfen Sie mit, daß das Elefantentreffen 79 Ausschreitungen und Ärgernisse vergangener Jahre vergessen läßt!

Kontaktadressen für Helfer: Wolf-G. Rohde, Stammheimer Str. 71, 5000 Köln 60, oder Heinz-Bert Scheuer, Seestr. 4, 5176 Inden-Luchberg.

OR

Jahreswettbewerbe 1979

Beim Touristikwettbewerb wird nach den Klassen gefahren, wie sie in der

Motorradhaftpflichtversicherung gelten. Im ng-Sport-Wettbewerb wird nach einem neuen Wertungsschema gerechnet, das dem des Orientierungspokals entspricht. Näheres über die neuen Wettkampfbedingungen in bh 2/1979.

IN EIGENER SACHE

Lieber ballhupenleser,
von "Zeitungsmachern" erwartet man, daß sie
immer flexibel und "up to date" sind.
Wir, das ballhupen-team, versuchen deshalb in-
haltlich wie auch grafisch unser "blättle" zu
verbessern. Deshalb haben wir dieses Jahr das
Format und die Aufmachung verändert.
Sicherlich gibt es noch Mängel an dieser neuen
Form. Aber die nächste ballhupe wird besser,
wetten?

Sie wird besser, weil wir noch nicht den
Glauben an Dich verloren haben!

An Dich, den kritischen ballhupenleser!
Du wirst uns nämlich sicher sachliche Anreg-
ungen und Tips geben, wie wir die ballhupe
ändern, bzw. verbessern können.

An Dich, den kreativen ballhupenleser, der uns
garantiert bis zum 20.März oder auch zu einem
späteren Zeitpunkt einen Artikel für die ball-
hupe schreibt.

Bist Du aber weder ein kritischer, noch ein
kreativer Leser, d.h. stinkfaul oder mit uns
voll zufrieden, so haben wir trotzdem auch
eine Bitte an Dich.
Zeig Deinen Freunden oder Freundinnen unser
"Machwerk"!

Wir meinen, daß die ballhupe Ihnen
gefallen und auch interessieren wird.
Oder was haltest Du davon:
Der BVDM braucht noch Mitglieder!

Die Straße nimmt kein Ende

3 Uhr morgens. Zwei Motorradfahrer liegen in tiefsten Träumen, irgendwo in einem asiatischen Stadtkerker, eingehüllt in den warmen, zu warmen Decken.

Ein seltenes Geräusch läßt die beiden aufschrecken. „Muustafaa-aiay“ oder so ähnlich schrie einer vom Minarett. Der Muezin. Wir brachen auf, denn wir waren nur Gäste in diesem Knast.

Drauf auf die Mühlen. Heute wird sie kommen, die lange Gerade. Der Feuerball, der uns im Winter so oft fehlt, wird uns zu schaffen machen. Wie heiß wird es werden? Gemächlich schiebt sich die Sonne über den Horizont – unser Ziel. Hunderte Kilometer liegen vor uns. Wir wissen: Alle 10 Kilometer ein Entfernungsschild, alle 50 eine Tankstelle. Die ersten Kilometer fahren wir in der normalen Motorradfahrerhaltung. Dann setzen wir uns zurück, weit zurück. Die Füße auf dem vorderen Beiwagenanschluß. Alles, weswegen man bremsen müßte, kann man Minuten vorher sehen. Im Geiste wird der Zweitakter zum großen Viertakter, die Vorderradschwinge zur langen Telegabel. Ich war doch immer gegen die Chopper. Aber wenn das so ist.

Langsam fressen wir uns dem Gebirge entgegen, das vor uns in naher Ferne schlummert. Wir verlieren den Sinn für die Entfernung. Irgendwann werden wir die kühlenden Berge schon erreichen. Noch nie konnte man sich beim Motorradfahren auf die vorbeigleitende Landschaft so konzentrieren. Die Straße interes-

sierte nicht. Nur noch die Schönheiten, die uns die Steppe bot. Aber wo war das Gebirge? Ein Blick zurück. Unmerklich hatte uns die lange Gerade hinaufgeführt. Paßhöhe. Hoch wie in den Alpen, aber ohne Kurven. Der Blick geht weiter. Ein Motorrad wird in der Ferne ausgemacht. Wann werden wir ihn haben? Kaum merklich schrumpft die Entfernung zusammen. Ein Blick auf die Uhr. In einer Viertelstunde werden wir ihn überholen.

Danach kein Mensch mehr auf der Piste. Zwei Gespanne fahren nebeneinander oder in großem Abstand voreinander. Egal. Wirklich egal. Noch hundert Kilometer bis zum Tagesziel. Das Thermometer hat die Spitze erreicht. 57°. Wir steuern in den Schatten. Die Hitze unter dem Helm ist unerträglich. Irgendwo wird Wasser getrunken, am Rand der Strecke.

Allmählich wird es kühler, grüner. Auch der Verkehr nimmt zu. Immer noch gleiten wir an Sinterterassen und skurilen Felsformationen vorbei. Ein Dorf. Pause. Aus Alemany? Das doch nicht mit dem Motorrad?! Doch, mit dem Motorrad.

Nun wird es kühler. Die Luft duftet nach Meer. Das Band der Straße wird wellig. Ja, die ersten Kurven. Und nun nach diesem Geradeausfahren wird eine Kurve zur Genugtuung. Aber das ist nun wieder Fahren wie daheim. War die Gerade nicht vielleicht doch schöner?

Sauvage Cri



Fröhliche Eiszeit

Wie man mit einem Motorrad gut durch den Winter kommt

Die meisten Menschen werden die Gefahren des Winters kennen. Zweiradfahrer sind jedoch in dieser Zeit besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer. Darum sollen an dieser Stelle einige besondere Gefahren hervorgehoben werden.

Erfahrene Motorradfahrer wissen, wer friert, hat eine schlechtere Reaktion als jemand, der gut geschützt gegen den eisigen Wind und Spritzwasser ist. Bei jeder Fahrt im Winter sollte man gute und wetterfeste Kleidung tragen. Besser als ein Lederkombi schützen Anzüge, wie etwa von Bellstaff oder der Fackelmann-Safe-Dress. Diese Anzüge wärmen und sind überdies weitgehend wasserdicht.

Ein guter Schal wird immer gute Dienste leisten; jedoch sollte man immer zwei mit sich führen, um bei Regen auch mal wechseln zu können. Gute und wasserdichte Winterstiefel sind recht günstig (ab ca. DM 100,-) zu bekommen. Dabei sollte man nicht zuviel Wert auf Aussehen, sondern mehr auf Zweckmäßigkeit legen. Besonderes Augenmerk sollte man auf die Hände legen. Gerade im Winter sind Handschuhe unentbehrlich. Die Winterhandschuhe sollten längere Stulpen haben sowie stärker

gefüttert und aus kräftigerem Leder sein. Weiterhin sind Lenkerstulpen, die man leicht selber anfertigen, aber auch kaufen kann, sehr gut geeignet, um die Hände vor Kälte zu schützen. Als dritte Möglichkeit bieten sich Heizgriffe an, die ebenfalls leicht anzufertigen sind.

Aber nicht nur der Fahrer, sondern auch die Maschine unterliegen besonderen Anforderungen. Als erstes wäre die Lichtanlage zu nennen. Das Reinigen des Scheinwerfers sowie der Rückleuchte und der Blinker bei jedem Tankstop sind lohnenswerte Kleinigkeiten, die schon so manchen Motorradfahrer vor gefährlichen Situationen bewahrt haben. Um die Rückleuchte, die bekanntlich besonders schnell durch Spritzwasser verschmutzt, wirksam zu schützen, bietet sich ein Spritzlappen an, der leicht am hinteren Schutzblech zu befestigen ist. Neue Reifen mit tiefem, wintergeeignetem Profil sind empfehlenswert. Bevor die Räder jedoch wieder eingebaut werden, sollte man den Reifen mit einem Reifenhobel feinprofilieren. Dies garantiert eine bessere Bodenhaftung und Wasserverdrängung.

Eine kleine Hilfe bei Starproblemen nach einer Nacht unter der Laterne ist Startpilot, das einfach in den Vergaseransaugstutzen gesprüht wird. Dieses Mittel ist in jedem guten Motorrad- und Autogeschäft zu erhalten. Wir wünschen allen Motorradfahrern, daß sie gut durch den Winter kommen!

Ingo Bläske

Mit dem Nikolaus durch Schlick und Schlamm

4. Nikolausfahrt der MFG Köln

Oris – mitunter wird es langweilig, sagten sich Veranstalter Carol Fuchs und Wolfgang Dörnfeld. So machten sie ihre eigene Fahrt auf Art und Weise zweier Endurofahrer.

Die genauen Fahrtunterlagen, mit denen man sich große Mühe gegeben hatte, wurden verteilt. Start. 100 Meter und dann der erste Schlammweg. Etwas behäbig stampfte der Einzylinder durch. Wieder Straße. Die ersten beiden Kontrollen. Bei einer menschlichen Zwangspause beobachtete ich einige Fahrer, die wohl nicht ganz auf Kurs waren. Die Zeiten stimmten an der ersten ZK.

Chinesenzeichen-Rundstrecke mit Sonderprüfungscharakter. Über Sandwege ging alles gut. So gut kann es nicht weitergehen, nicht wenn das Dörnfuchs-Team die Finger im Spiel hat. Es mußte etwas kommen. Und es kam – in Form eines Feldweges, der seinem Namen alle Ehre machte. Der Dreck setzte schnell das Vorderrad zu – nichts ging mehr. Wer etwas über meine Laune wissen möchte, der soll mal eine 500er mit blockiertem Rad 500 Meter durch zähen Acker schieben. Wie sagte doch Wolfgang: „Die Strecke ist leicht, bin eben noch mit der Trial-Honda gefahren. Als das überstanden war, die zweite China-Rallye. Außergewöhnlich war es, da alle Fahrzeuge die Strecke auf einem

alten Campingplatz absolvieren mußten. Kreuz und quer, jeder sah jeden. Nach einer Zwischen-ZK begann es zu dämmern. Wieder Feldwege mit blockiertem Vorderrad. Sch...! Wenig Zeit noch. Mit der Sonne sank auch der Benzinvorrat. Tanken. Nur noch 12 Minuten. Jetzt ging auch noch der Fernlichtfaden in die ewigen Jagdgründe. Die Zeit reichte noch bis zum nahen Ziel, das erst nach weiteren 300 Metern Rübenacker erreicht wurde. Die Zeit langte. 1,5 Stunden Wartezeit, und schon kam der Nikolaus. Von draus vom Walde kam er und so sah er aus. Noch schöner war sein Butler, Herr Ruprecht. Obwohl er sehr einem Kölner Motorradhändler ähnelte, war er doch an seinem prallen Sack zu erkennen. Der Nikolaus verlas die Sünden der bösen, bösen Fahrer. Alle bekamen ein Schokoladenabbild von ihm, die bösesten unter ihnen Pokale.

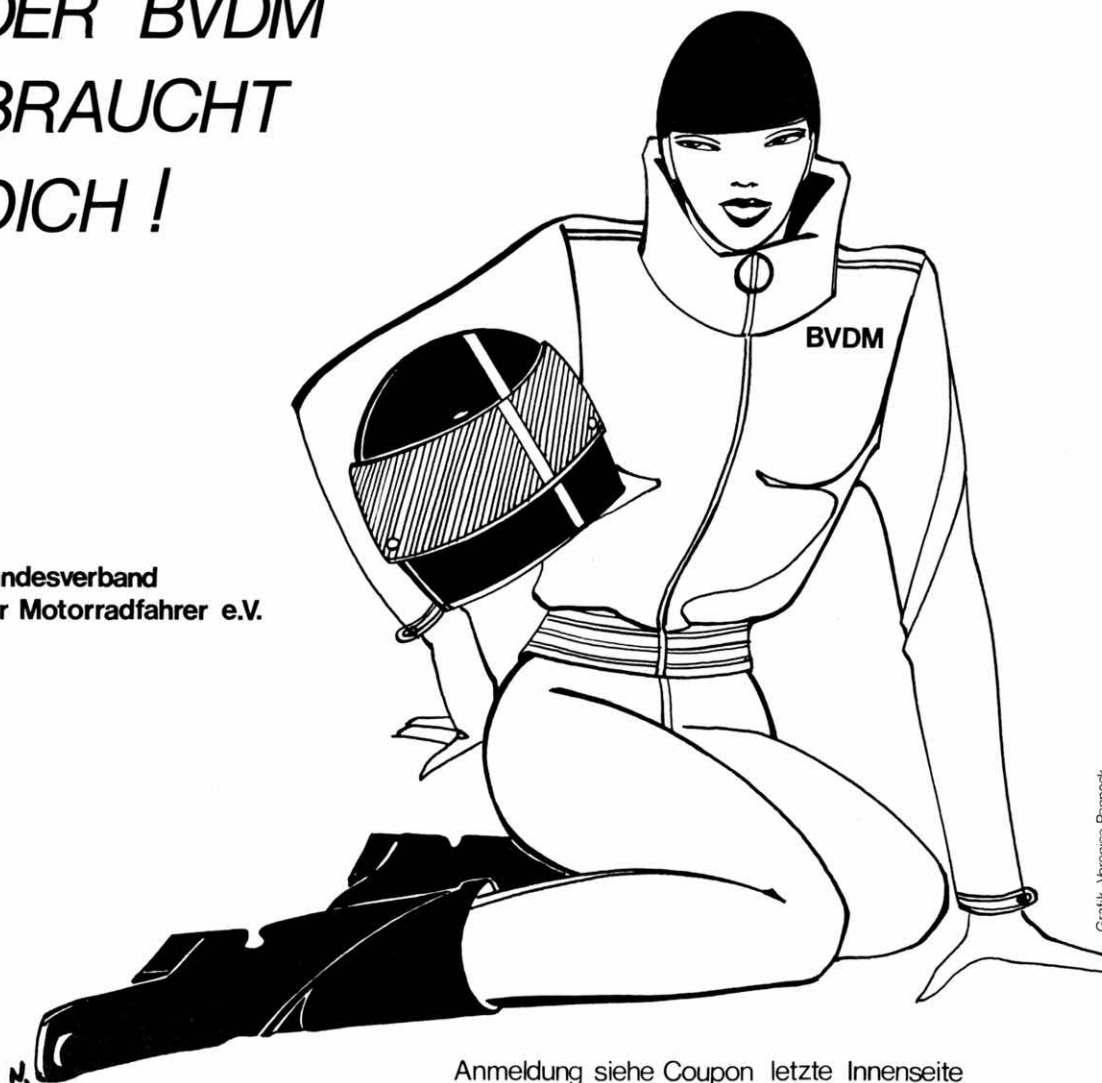
Die allerdreckigsten waren auch die „Sieger“. Sie bekamen eine Flasche Sekt für eine zweistellige Anzahl der schönsten Stürze im Matsch. Die wenigsten Punkte hatten aber

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. Kahnert/Höfer | BMW Dreirad |
| 2. Brede/Sprave | BMW-EML-Gespann |
| 3. Wildschrei | Yamaha SR 500 |
| | Dirk Wildschrei |

BEACHTET UNSERE INSERENTEN

DER BVDM* BRAUCHT DICH !

*
Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



Graphik Veronica Pannack

Anmeldung siehe Coupon letzte Innenseite

Zufriedenheit und Zukunft

BVDM-Jahresversammlung in Camberg/Taunus

Der MSC Camberg im BVDM, Ausrichter der Jahreshauptversammlung 1978, hatte mit den Herren Enzmann (Bürgermeister der Stadt Camberg) und Reitz (hessischer Finanzminister), die Grußworte an die Versammlung richteten, prominente Gäste eingeladen.

Zunächst zog der Geschäftsführer Horst Orlowski eine positive Bilanz aus den Aktivitäten des BVDM im vergangenen Jahr. Das Elefantentreffen auf dem Salzburgring, das Contidromtreffen in Jevern, die Deutschlandfahrt am Nürburgring, das Winterfest in Nürburg, die IFMA in Köln, die Podiumsdiskussion über Verkehrssicherheit in Bensberg sowie das BVDM-Winterprogramm (Gespannfahrerlehrgang, Fackelmann-Sicherheitsanzug, Champion-Zündkerzenseminar, VPI-Fahrschullehrgang und Motorrad-Marketing) sind als wichtigste Veranstaltungen Beweis sinnvoller und erfolgreicher BVDM-Aktivitäten.

Diesen Veranstaltungen ist es mit zu verdanken, daß ein deutlicher Aufwärtstrend bei den Mitgliederzahlen zu verzeichnen ist und darüberhinaus immer mehr Clubs ihr Interesse am BVDM bekunden.

Der Kassierer Günter Wuttke konnte mit den Finanzen des Jahres 1977 ebenfalls eine positive Entwicklung

vorweisen. Seine Arbeit wurde von den Kassenprüfern Frau Wittke und Herrn Lefevre, die anschließend wiedergewählt wurden, als vorbildlich gelobt.

Der Bericht des Sportwartes mußte ausfallen, da der bisherige Sportwart Georg Schuster kurzfristig seinen Rücktritt erklärt hatte und während der Versammlung nicht anwesend war.

Der zweite Vorsitzende Herr Rohde ließ im weiteren Verlauf interessante Zukunftsperspektiven des BVDM erkennen. Das Bedürfnis nach einer Interessenvertretung und einem Dachverband der Motorradfahrer sei weitgehend vorhanden, und es liege am BVDM, diese Aufgabe zu erfüllen. Herr Rohde hob besonders die Erstellung weiterer Leistungen für Mitglieder und Clubs und deren Werbung hervor.

Der Antrag auf Feststellung, ob die Mehrheit sich für oder gegen die Durchführung des Elefantentreffens 1979 ausspricht, war ein Hauptpunkt

der Tagesordnung. Die folgende Diskussion erbrachte neben mehreren konstruktiven leider auch unfruchtbare, z.T. peinliche Beiträge. Phrasen, Intoleranz und Unbeherrschung schaden nicht zuletzt dem Ansehen des BVDM. An dieser Stelle sei zukünftigen Wortmeldern die dringende Bitte angetragen, vor dem Sprechen nachzudenken und unbedachte oder unbeherrschte Äußerungen zu unterlassen.

Als hauptsächliches Argument für das Elefantentreffen wurde die Bedeutung dieser Veranstaltung für Motorradfahrer und BVDM genannt. Die Gegenargumente bezogen sich insbesondere auf organisatorische und ausschreitungsmäßige Risiken. Die Abstimmung ergab eine 85:50-Mehrheit für das Elefantentreffen.

Als Fazit dieser Jahreshauptversammlung bleibt festzuhalten, daß einige Mißtöne angesichts der positiven Entwicklung des BVDM durchaus zu verschmerzen sind.

O.R.

Notizen

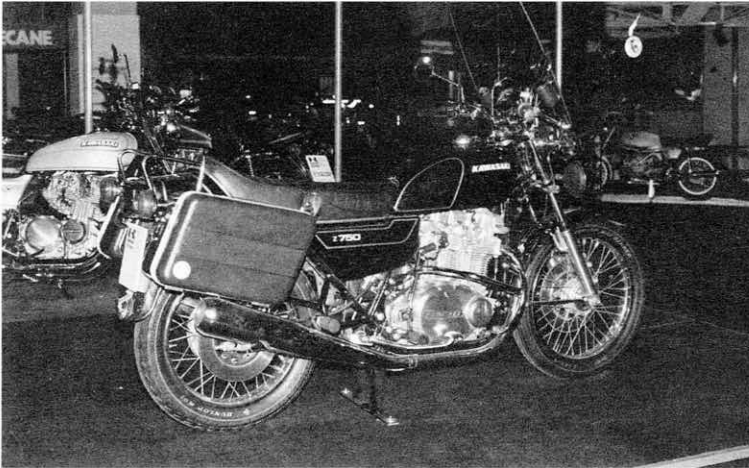
Jahreswettbewerb 78

Touristik- und ng-Sport-Hefte müssen bis 31. Januar 1979 beim Sportwart Heinz-Bert Scheuer, Seestr. 4, 5176 Inden-Lucherberg, eingesandt werden. Da bei einigen ausgegebenen Touristikheften der 50%-Zuschlag bei Rundreisen nicht gestrichen worden ist, werden diesmal zwei Wertungen durchgeführt.



BVDM-Interna

Gebremster Rausch – IFMA 1978



Beginnen wir mit den weniger interessanten Dingen der 78er IFMA, also mit allem außerhalb des BVDM-Standes. Was gab's zu sehen? Motorräder natürlich und alles, womit man Motorradfahrern Geld abnehmen kann.

Da der Leser über Glanz und Gloria dieser IFMA hinlänglich informiert sein dürfte, erlaube ich mir ein paar bissige Bemerkungen zu den Größt-ausstellern.

Absoluter Sammelpott war der Kawasaki-Stand (natürlich) mit dem Superstar, der Sechser-Kawa. Wozu dieses Monster? Während man bei Honda die Leistungsdaten der CBX übertüchte, hieß es bei der offiziellen Kawasaki-Pressovorstellung sinngemäß, man habe den Alleinvertragsanspruch auf das stärkste Motorrad. Wie das bei der kurz zuvor be-

schlossenen 100-PS-Begrenzung zu bewerkstelligen sei, blieb gerüchteleise offen, sicher ist: In jedem Fall gibt's für ein bißchen mehr Geld ein bißchen mehr Kilos zu kaufen. Dabei gab's gerade bei Kawasaki auch etwas Vernünftiges. Die drehmomentstarke Z 750 mit speziellem Zubehör (u. a. Kettenkasten) kann als überaus vernünftiges Angebot in der 50-PS-Klasse gelten; aber wer fragt bei Motorrädern heutzutage nach Vernunft?

Marktführer Honda will einmal mehr Maßstäbe setzen und bietet wirklich gute Motorräder an. Ersatzteilprobleme aufgrund der Typenvielfalt und schnellen Modellwechsel? Man versicherte treuherzig, daß das Gerücht, Lagerdispositeure und -verwalter erlitten Schwindelanfälle, üble Nachrede sei. Außerdem hieß

so etwas „Umstellungsschwierigkeiten“.

Yamaha, immer schon durchaus erfolgreicher Anti-Honda-Macher, hatte eigentlich nichts Neues zu bieten. Was tun? Die cleveren Kaufleute fanden gottlob per Zufall in irgendeiner Schublade eine Tugend, die hieß: Modellpflege. Nanu nanu. Wiederum ein böses Gerücht soll es allerdings sein, wenn behauptet wird, einige Yamaha-Modelle hätten gerade dies bitter nötig gehabt.

Auch Suzuki hatte schöne Motorräder mitgebracht. Mit der GS 850 ist die japanische Kardanfamilie nun komplett. Ist der Kardan wirklich das Optimum, oder liegt er gerade nur im Trend? Jein ist die eindeutig uneindeutige Antwort. Dafür kursierten bei Suzuki gleich zwei Gerüchte. Entschieden dementiert wurde, daß besonders hübsche Suzuki-Mitarbeiterinnen Motorrad-Journalisten bei Vergleichstests jeden Morgen Kaffee mit zwei Stückchen Zucker servieren. Genauso unverschämt sei die Behauptung, Ersatzteilbestellungen würden erst gesammelt und dann per Schiff nach Japan geschickt.

Den BMW-Stand kannte man schon. Immerhin gab's die interessante Module-Studie und einige neue alte (oder alte neue?) Modelle. Als wär's verhext, blieben auch die Weißblauen nicht von Gerüchten verschont. Das erste Gerücht sei eben eins: Als Frechheit sei die Behauptung zu werten, BMW habe bei seinen Motorrädern das VW-Käfer-Lebensverlängerungskonzept abge-

kupfert (jedes Jahr hier ein bißchen was und dort ein bißchen was Neues). Das Zweite Gerücht sei eben keins: Eine komplett neue (wirklich neue!) große Modellreihe sei vorerst nicht geplant, weil die alten -tschuldigung, derzeitigen Motorräder technisch und optisch bla bla bla. Über die Kleinen herzuziehen wäre gemein; also auf zum BVDM-Stand! Da gab's ein BMW-Gespann, ein Hartmann-Geländegespann (frisch aus dem Einsatz) und ein wirklich interessantes Sanglas-Gespann zu sehen. Und – igit: Ein rotes Monstrum namens Shifty mit Fiat-Automotor. Man versicherte, demnächst dieses Frankenstein-Baby zu testen (s. S. – die Redaktion).

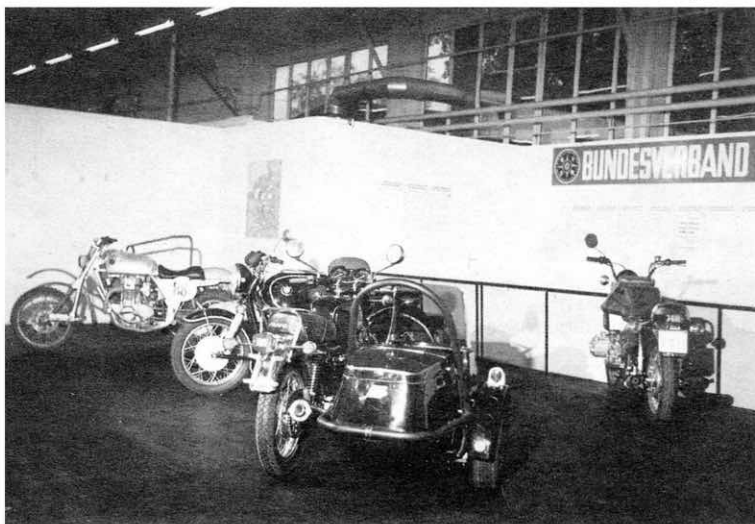
Dann hingen noch ein paar schöne Fotos an der Wand und – ei der Daus! Kunst für Motorradfahrer! Wer hätte sich diese seltsame Kombination träumen lassen? Da war ein richtiger waschechter Künstler zugegen, dessen Motorrad-Linoleumschnittgrafiken von der Intelligenz der Motorradfahrer bestaunt wurden. Freilich erwies sich das Gerücht, ein Großteil der Motorradfahrer und auch nur einer ihrer Journalisten hätten genug Kultur, um sich mit Kunst und Motorrad zu beschäftigen, in der Tat als vollkommen haltlos.

Der BVDM bot noch mehr. Hinter einer langen Theke standen lauter nette Männlein und Weiblein, die bereitwillig jede erdenkliche Auskunft gaben. Motorradfahrer-Beratung war das Motto, und es wurde ausgenutzt bis hin zu der Frage, wo die nächste Toilette sei. Kam man ins Gespräch, erhielt man einen Helmaufkleber, die blaue BVDM-Informationskarte und eine rote Ballhupe (besonders brave Quatscher sogar noch eine blaue dazu). Es wurde also fleißig geworben, und das ist richtig

so, schließlich kann man inzwischen einiges bieten. Ich wäre auf der IFMA auch sofort eingetreten, wenn ich nicht schon drin gewesen wäre. Ab und zu geschah die Seltsamkeit, daß Besucher in ein Kabuff hineingelockt wurden. Dem skeptischen Hineingehen folgte meist ein gut gelauntes Hinausgehen. Kein Gerücht war es, daß es sich um in Clubs organisierte Leute handelte. Der Standleiter erklärte mir dann auch vertrau-

lich, daß die Zukunft des BVDM in einem umfangreichen Leistungsprogramm, vielen Mitgliedern und vielen Clubs liege. Gerüchtweise soll das keine allzu neue Idee sein, nicht wahr? Ja, meinte dieser bebrillte Mensch, aber nur Ideen haben und nur reden schade eher. Und außerdem, ob ich nicht Lust hätte, den BVDM mit voranzutreiben? Recht hat er!

Biting Cock



Termine

10. 2. 79

Helm-Seminar

24./25. 2. 79

Rabenkopftreffen; Informationen: Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4

17./18. 2. 79

Gespannfahrerlehrgang des LV Saar in Ludweiler, Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12

3./4. 3. 79

BVDM-Winterfest in Obermaubach/Nordeifel

31. 3. 79

BVDM-Podiumsdiskussion Motorrad-Technik der 80iger Jahre im Ratssaal zu Bensberg

8.–10. 6. 79

Contidromtreffen

BRENNPUNKT

BRENNPUNKT

BRENNPUNKT

Motorradfahrer wieder unter „ferner liefen“?

Der BVDM beim und zum

Kfz-Steuer-Hearing in Bonn

Nur von hintenherum erfuhr der BVDM, daß in Bonn ein Kfz-Steuer-Hearing sein sollte. Ich schickte noch am 24. Oktober eine briefliche Anfrage an Matthöfers Ministerium ab. Es kam nichts.

Dann telefonische Nachfrage am 24. November. Antwort: „Ach ja, Sie hatten ja geschrieben. Sie können einen Delegierten schicken.“ Frage: „Wann und wo findet es denn statt?“ „Am 24. November um 10 Uhr im Hotel Bristol in Bonn.“ „Das ist ja schon morgen!“ „Ja, richtig. Unser Brief an Sie ist aber schon raus.“ Glücklicherweise konnte ich mir noch einen Tag Urlaub nehmen.

In Bonn angekommen hatte ich kurz vor Beginn erstmals Gelegenheit, die Schriftstücke vom Bundesfinanzminister zu überfliegen und mit Berechnungen anzufangen. Inzwischen wurde die Veranstaltung eröffnet, und ohne lange Vorrede wurden die anwesenden Interessenvertreter um Stellungnahmen gebeten. An dieser Stelle sei die Feststellung angebracht, daß außer dem BVDM kein Sprecher für die Motorradfahrer entdeckt werden konnte; niemand aus Industrie, Handel oder Handwerk, und auch bei sämtlichen Automobilclubs wurde der Motorradfahrer nicht erwähnt.

Im Namen des BVDM gab ich folgende Stellungnahme ab:

„Eine schriftliche Stellungnahme

konnte Ihnen im Gegensatz zu meinen Vorrednern noch nicht übersandt werden. Unsere Anfrage an Ihr Haus gelangte am 24. Oktober in den Postbriefkasten, wohl durch ein Zusammentreffen verschiedenster widriger Umstände kamen wir erst hier und heute in den Besitz Ihrer Information. Eine ausführliche schriftliche Stellungnahme geht Ihnen später zu, jetzt vorab eine kurze mündliche Stellungnahme:

1. Konstruktive Hubraumbegrenzung durch die bisherige Hubraumsteuer? Unsere Antwort: Nein! Die Motorenentwicklung auf dem Motorradsektor gibt seit der Umstellung der Versicherung auf PS einige Beispiele für die Neukonstruktion von 27-PS-Motoren, die nunmehr nicht mehr 250, sondern 400 und 500 ccm haben, und die Motorradfahrer nehmen das Angebot der Industrie an.

2. Auswirkung der Vollumlegung der KfzSt auf den Treibstoff durch Erhöhung der Mineralölsteuer um –14 DM:

	KfzSt n. Hubr.	bei 9000 km/jährl.	bei 20000 km/jährl.
175 ccm	25,20	71,82	162,40
250 ccm	36,—	88,—	196,—
500 ccm	72,—	88,—	196,—
750 ccm	108,—	100,—	224,—
Demgegenüber schwerer Lastzug bei 100000 km/jährlich.			
bisher n. Gewicht		bei + –14/l:	

10100,— DM 7000,— DM
Bitte verstehen Sie uns nicht miß, wir wollen keinem Treibstoffverbraucher mehr KfzSt aufbürden. Aber wenn man davon ausgehen kann, daß die bisherige KfzSt von einem Fernverkehrsunternehmen verkraftet werden kann, dann meinen wir, daß bei diesen Zahlen aus dem Motorradsektor die Relation nun nicht mehr stimmt.

3. Die vorgelegten Vorschläge erscheinen in der gegenwärtigen Form nicht akzeptabel.

Abschließend zur Reform noch einige kurze Anmerkungen:

Eine Kaufsteuer erscheint problematisch. Auch unter dem Gesichtspunkt, daß das Straßennetz auch dann Unterhaltungskosten verursacht, wenn die Neuzulassungen vorübergehend geringer werden.

Eine Zweigleisigkeit der Reform durch teilweise Beibehaltung der jetzigen KfzSt bringt keine Abschaffung des KfzSt-Beamtenapparates.

Hubraumsteuer und Umlegung durch Erhöhung der Mineralölsteuer geben dem Staat zwei Angriffspunkte zur Besteuerung des kraftfahrenden Bürgers. Einer meiner Vorredner sagte: „Ja, wenn wir die KfzSt bei Ihnen in wirklich guten Händen wüßten!“

Schlecht wäre es, wenn die prinzipielle Vereinfachung durch Wegfall der bisherigen KfzSt und Vollumlegung auf den Treibstoff durchlöchert würde durch ein System von antragsbedingten Erstattungsverfahren für Behinderte, Landwirtschaft u. ä.“

Soweit die erste Stellungnahme. Am Nachmittag wurden Detailfragen aufgerufen und es stand wieder die These im Raum, daß erst die Abschaffung der Hubraum - KfzSt grö-

BRENNPUNKT

BRENNPUNKT

ßere und leisere Motoren konstruktiv ermögliche. Ich meldete mich wieder zu Wort, wiederholte die Ausführung zur Motorenentwicklung bei Motorrädern und konnte zudem nachweisen, daß auch im Pkw-Bereich eine Entwicklung eingesetzt hat, bei der nunmehr Motoren gleicher Leistung mit mehr Hubraum, weniger Drehzahl, weniger Lärm und weniger Verbrauch schon angeboten worden, ohne daß es einer Abschaffung der Hubraumsteuer bedarf. Ich stellte dann die These auf, daß Hubraum

und KfzSt heute bei der Kaufentscheidung im Gegensatz zu den Jahren zwischen 1950 und 1960 keine entscheidende Rolle spielen. Dies wurde grundsätzlich vom ADAC bestätigt.

Die KfzSt-Reform befindet sich noch im vorparlamentarischen Raum, und Staatssekretär Dr. Baum ließ durchblicken, daß in dieser Legislaturperiode kein KfzSt-Reformgesetz im Bundestag verabschiedet wird.

Wilhelm Hopmann
Referent für Öffentlichkeitsarbeit

Schonzeit Versicherungsfront vor der Wende

Erleichterung machte sich breit: Auch 1979 gilt noch der alte Tarif. Vorerst also keine Prämienerrhöhung, auch nicht für die von der Sonderregelung profitierenden 175er und 250er. Die nun schon zum drittenmal gewährte Schonfrist scheint sich zu einer Schonzeit auszuweiten. Was steckt dahinter?

Zunächst muß man die Schadenssituation kennen. Und die deutet an, daß die Schadensexpllosion bei Motorrädern nicht nur gestoppt ist, sondern sogar rückläufige Tendenz aufweist. Allerdings stehen der um etwa 10% gesunkenen Schadenversorgungsquote (die absolut betrachtet mit ca. 10% pro versichertem Fahrzeug immer noch erschreckend hoch liegt) ein weiterhin gestiegener durchschnittlicher Schadenaufwand gegenüber.

So liefen im Sommer 1978 erstellte Tarifentwürfe neben einer insgesamt relativ bescheidenen Erhöhung auf eine Prämienumschichtung, angepaßt an die veränderten Schadens-

entwicklung der einzelnen Klassen, hinaus (höhere Prämien für 27-PS- und über 50-PS-Klasse, niedrigere für den Rest).

Daß man es bei den alten Prämien beließ, ist als Zeichen zu werten, daß auf Versichererseite zumindest Kostendeckung erwartet wird. Je nach dem Verlauf der Schadensentwicklung des zweiten Halbjahres 1978 und des Jahres 1979 könnte sich die Freude, das alles beim Alten blieb, in ein Ärgernis wandeln. Der BVDM wird ein waches Auge auf Schadens- und Prämienentwicklung werfen.

Wolf-G. Rohde

Heißer Kampf

„Die älteste im Saal anwesende mit dem Motorrad angereiste Motorradfahrerin möge sich bitte melden und diesen Pokal in Empfang nehmen!“

Das sollte doch eine Anerkennung sein, verdammt noch mal und wir freuen uns doch über aktive Motorradfahrerinnen. Und nun wollen wir mal zeigen, was sie uns wert sind. Und im übrigen, im Zeichen der Gleichberechtigung...! Während der Jahreshauptversammlung in Camberg sollte auch die älteste... usw. den Pokal erhalten. Zunächst rührte sich nichts nach Peter Ziegler markigem lautstarkem Appell. Hier und da konnte man sehen, wie anwesende Damen dezent bedrängt wurden. Man hatte doch Motorradfahrerinnen gesehen. Schließlich kam eine schicke Dame im noch schickeren blauen Lederdress. Und sie sah trotz Lederdress so aus, daß man ihr wünschen möchte, daß sie durch Tragen zweckmäßiger und reizvoller Kleidung (unterm Lederdress) dazu beiträgt, daß sie auch mit 50 noch knackig aussieht. Fazit: Ganz so hatte man sich das mit der ältesten Motorradfahrerin vielleicht doch nicht gedacht

W. Hopmann



ZWISCHENZEILE

Großschmidt auf zwei Rädern

2. Teil: Wie sag ich's meiner Frau?

In Peter D. Großschmidt, unserem 49jährigen Geschäftsmann, war eine Art 2. Lebenshungrer erwacht. Die Mächte des Schicksal bewirkten, daß ihm dazu ausgerechnet ein Motorrad verhelfen sollte. Der letzte Stand der Dinge war, daß er bei BMW-Riesenholz eine 100 RS erstanden hatte.

Großschmidt war ein erfahrener, keineswegs leichtsinniger Mann. Er ließ sich die BMW an einem Samstag bringen, an dem seine Frau über's Wochenende die liebe Mama besuchte. Die restliche Zeit des Tages verbrachte Großschmidt zwischen Garage und Wohnzimmer. In ersterer stand die RS, in letzterer lag die Bedienungsanleitung; beides weckte unsagbares Entzücken.

Sonntag morgen war es soweit. Die Ausrüstung wurde anhand einer Checkliste einige Male kontrolliert und nochmals die Bedienungsanleitung durchgeforstet. Choke, Zündung, Anlasser. Klong, wackel-wackel, aus. Klong, wackel-wackel, schüttel, aus. Klong, wackel-wackel, schüttel, brömm, bot-bot-bot.

Unser Feldherr hatte seinen ersten Sieg errungen. Brömm, bot-bot-bot, brömm. Immer wieder überkam es ihn. Brömm, bot-bot-bot, brömm.

Endlich entschloß er sich, das Ding vom Ständer zu nehmen. Huch, wackelt das aber! Schnell drauf. Das war knapp, bald wär' sie mit Feldherr umgefallen. Erste Schweißperlen.

So, nun genau nach Vorschrift.

Kupplung ziehen und mit dem linken Fuß den Schalthebel herunterdrücken. So. Kupplung langsam kommen lassen, leicht Gas geben. Ja, ja, nanu? Jetzt war die Kupplung ganz freigegeben, aber nichts rührte sich. Nochmal. Jetzt aber feste. Krck! Aha, das muß der erste Gang sein. Kupplung langsam ... uups.

Nachdem es fünfmal „uups“ gemacht hatte, war Großschmidt immerhin schon aus der Garage heraus. Ausgesprochen dumm, daß ausgerechnet jetzt Frau Gurgel, die attraktive Nachbarin des Weges kam. Wo guck ich nur hin, wo guck ich nur hin? Im Zweifelsfall nach unten, und als er einen der beiden Vergaser sah, kam ihm die Idee. Er legte die Hand auf ihn und sagte so laut, daß es Frau Gurgel hören mußte: „Immer Ärger mit dem Verteiler.“

Langer Rede, kurzer Sinn. Nach 30 Minuten konnte Großschmidt anfahren, nach weiteren 30 hatte er den zweiten Gang gefunden, nach weiteren 20 drehte er 10 erfolgreiche Runden um den Block und nach 120 Minuten Ruhepause wagte er seine erste Ausfahrt. Die frische Luft, die freie Umgebung und der kräftige Motor ließen ihn sogar für einen Moment den eigentlichen Zweck des Kaufes vergessen. Als er heimkam, traute er sich sogar, die Maschine auf dem Bürgersteig abzustellen. Herrlich: Die RS vor all seinem bürgerlichen Kram.

Großschmidt hatte es sich gerade am Fenster bequem gemacht, da fiel es ihm siedendheiß ein. Seine Frau mußte jeden Moment nach Hause kommen. Schnell weg mit der RS – zu spät. Da kam sie, blieb kopfschüttelnd vor dem herrlichen Silberschiff stehen, und mehr konnte er nicht sehen, da er in Windeseile seine Motorradutensilien verstecken mußte.

Die Begrüßung war kurz, und ihr fiel nicht mal sein hochroter Kopf auf.

„Sag mal, weißt Du, wer da dieses Motorrad vor unser Haus gestellt hat?“

„Ich? Äh, nein, äm ...“

„Sorg doch bitte dafür, daß die Aussicht nicht so verschandelt wird.“

Großschmidt wollte brüllen vor Zorn, diese Maschine wäre es wert, mitten im Wohnzimmer abgestellt zu werden. Die Angst aber siegte.

„Ich werde herausfinden, wem das Motorrad gehört, und werde sein Hinwegschaffen veranlassen.“

Aber wie? Solange man vom Fenster aus alles sehen konnte, konnte das Ding nicht heimlich in die Garage geschafft werden. Aber kein Großschmidt ohne glänzenden Einfall. Er ließ die Rolladen herunter. Allerdings zum Unverständnis seiner Frau, waren es doch immerhin noch zwei Stunden, bis es dunkel werden würde. Aber kein Großschmidt ohne glänzende Ausrede.

„Die Leute sollen nicht immer sehen können, was hier vorgeht.“

„Was soll hier schon vorgehen?“ fragte sie eine Spur zu schnippisch.

„Was ganz Schlimmes“, sagte er und gab ihr einen niedlichen Klaps auf ihren Allerwertesten.

„Peter! Geht das schon wieder los?“

„Hihi.“ Er nahm an, sie würde entrü-

stet davonstürzen und packte nochmals zu.

„Du Schlingelchen“, sagte sie und setzte sich auf seinen Schoß. So machte er erstmals die Erfahrung, daß Frauen noch unberechenbarer sind als Motorräder. Mensch, Himmelauweia, wie krieg ich nur die Maschine vom Bürgersteig?

Plötzlich knackte die Haustür. Es war Inge, die 20jährige Tochter. Nach kurzer Panik und Beseitigung der gröbsten Spuren wurde das arme Mädchen angefahren, was ihm einfiel, so früh nach Hause zu kommen. Die verstand die Welt nicht mehr, kannte sie dieses Thema bisher nur andersherum. Themawechsel schien ihr angebracht.

„Habt Ihr draußen die tolle Maschine gesehen? Mit sowas möchte ich auch mal mitfahren.“

Großschmidt war stolz. Und so unübel sah seine Tochter nun auch wieder nicht aus.

„Kannst Du, meine liebe Tochter“, – o Schreck, fast wär's passiert – „ähm, nicht mal etwas weniger vorlaut sein?“

Er wurde immer kleiner und schämte sich, wußte er doch, was er hatte sagen wollen, und was für einen Murks er gesagt hatte. Inge schaute ihren Vater mit großen Augen an. Sie war ein intelligentes Mädchen, studierte Psychologie und ihr trocken-aufstehendes Augenaufblitzen ließ seinen Puls in ungeahnte Regionen hinauf-schnellen. Ach wenn sie wenigstens dichthielte.

Kurz vor Normalfrequenz fiel ihm wieder das Motorrad auf dem Bürgersteig ein. Frau und Tochter besprachen gerade neu Gekauftes, der rechte Zeitpunkt etwas zu unternehmen. Er schlich sich zur Tür, als ihn von hinten der Blitz traf.

„Halt, wo willst du hin?“

„Ich ... ich werde dafür sorgen, daß diese gräßliche Maschine von meinem Bürgersteig verschwindet.“

Großschmidt war so erschrocken über diese Verleumdung seines eigenen und einzigen Motorrads, daß er das „Dann ist gut“ gar nicht mehr vernahm.

In Windeseile schob er die Maschine in der Garage an dem 350 SE vorbei. Als das Licht anging, gefror das Blut in seinen Adern. Da stand er, mit seiner RS unterm Arm und sah sich der gnadenlosen Übermacht seiner Frau gegenüber.

Sie schauten sich an, ohne etwas zu sagen. Ihr Blick war starr, der seinige wanderte zwischen ihr, SE, RS und seinen Füßen hin und her. Ach wäre er auch äußerlich ein kleines Würmchen. Half ihm auch diesmal eine

Ausrede?

„Durfte Dein Bubi das nicht kaufen?“

Sie war unfähig zu antworten.

„Weißt Du, die stand so da, so allein und ...“

Sie schluchzte.

„Nach zwanzig Jahren Ehe bin ich noch nie ...“

Letzter Rettungsversuch.

„Du darfst ja auchmal damit fahren ...“

Sie weinte und stürzte hinaus. Da stand er nun und schaute bedröppelt neben sich auf seine RS. Plötzlich hellte sich sein Gesicht auf. Er strich sanft über die Verkleidung und sprach ganz leise:

„Du Lümmelchen, du böses, du.“

Wuffi

BVDM-Ämter Um- und Neubesetzungen

Im Laufe des vergangenen Jahres sind die Herren Feld (2. Vorsitzender) und Schuster (Sportwart) von ihren Ämtern zurückgetreten.

Der Posten des Sportwartes ist neu besetzt mit Herrn Heinz-Bert Scheuer, Seestr. 4, 5176 Inden-Lucherberg, Tel. (02423) 75 10

Die Leitung des Referates Werbung obliegt seit November 1977 Herrn Thomas Panneck, Hohenzollernstr. 32, 7140 Ludwigsburg. Tel. (07141) 29374

Als Koordinatoren wurden für den Bereich Nord Herr Manfred Kehr, Roentgenstr. 25 A, 3000 Hannover 1, und für den Bereich Süd Herr Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, eingesetzt.

Herr Klaus Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12, Tel. (06898) 79107, wird den BVDM beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) vertreten.

Für die Bereiche Mitte und besonders Einzelmitglieder werden nach wie vor Mitarbeiter gesucht. Auch unser Referat Jugend ist immer noch unbesetzt. Wir bitten Interessenten, sich bei unserem 2. Geschäftsführer Bernd Karrasch, Romaneyer Str. 35, 5060 Bergisch-Gladbach 2 zu melden.

BV

Aufnahmeantrag

in den BVDM e.V.

Coupon an: Horst Orlowski, Augustenstr.2, 5360 Remscheid



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

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

Name / Vorname :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Straße / Postfach :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PLZ.:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Geb.-Datum	Geburtsort	Beruf

Ehefrau von Mitglied

(x)	

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

Ich interessiere mich besonders für:

Motorrad - Reisen	
Motorradsport	

Bitte Beitrag und Aufnahmegebühr erst nach Aufforderung zahlen !

Ort	Datum	Unterschrift

Impressum:

Chefredaktion
 Wolf-G. Rohde
 Stammheimer Str. 71
 5000 Köln 60

Redaktion
 Olaf Carsten
 Ingo Bläske
 Jörg Obergefell
 Dirk Wildschrei
 Frank Hildebrand
 Michael Wuttke

Freie Mitarbeiter
 Wilhelm Hopmann
 Willy Reuter
 Heinz-Peter Wirth

Vertrieb
 Michael Wuttke
 Olaf Carsten

Layout/Produktion
 Thomas Panneck

YAMAHA SR 500.

Zupacken. Für Männer, die diese Übung beherrschen.



Die YAMAHA SR 500. Die Alternative zu filigranen Vierzylindern. Konzipiert für Männer, die noch richtig zupacken können. Und weil es offensichtlich noch viele Männer gibt, die diese Übung beherrschen, wurde die SR 500 einer der YAMAHA-Bestseller des Jahres 1978.

Der beste Grund, dieses akzeptierte Fahrzeug in der Saison 1979 nahezu unverändert weiterzubauen. Die YAMAHA SR 500 gibt es jetzt wahlweise mit Speichen- oder Gußrädern. Und in neuer Farbkombi-

ination. Aber die wenigen, die noch nicht wissen, was ein Motorrad ohne Schnörkel ist, sollten die pure Technik der YAMAHA SR 500 kennenlernen: Mächtiges 1-Zyl.-4-Takt-Triebwerk mit oberliegender Nockenwelle.

Die versicherungsgünstige Leistung von 20 kW (27 PS) wird geschöpft aus einem überlegenen Hubraum von 499 ccm. Seine Maximalleistung gibt der Motor bereits bei einer gesunden Drehzahl von nur 6500 U/min ab. Und das gewaltige Drehmoment von 36,1 Nm (3,7 mkp)

entfaltet sich schon bei 4250 U/min.

Das ist gesunde, runde Kraftproduktion. Da ist unten viel drin. Daher kommt der maskuline Appeal der SR 500. Konzentration auf das Wesentliche. Unbelastet von kräfteverzehrenden Pfunden. Ohne Schnickschnack. So macht die YAMAHA SR 500 deutlich, was ein Gerät zum Zupacken ist und was es bedeutet, auf feine japanische Art english Motorrad zu fahren.

Änderungen vorbehalten.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA-DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1

JAMOTO
Import- und Handels GmbH & Co. KG
Ketzergasse 120, A-1232 Wien



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern