

G 20766 F

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



4/79

SUCHEN SIE

eine Interessenvertretung der Motorradfahrer?

Geselligkeit und Kameradschaft?

Erfahrungsaustausch und Information?

ng-Sport mit normalen Serienmaschinen?

Wenn Sie sich von einem dieser Punkte angezogen fühlen, sind Sie richtig bei uns, dem Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

Der BVDM ist bundesweit organisiert und gliedert sich in über 20 Landesverbände und Ortsclubs.

Werden Sie Mitglied bei uns!

Auch komplette bereits existierende Clubs können sich dem Bundesverband anschließen und sich der Vorteile des BVDM bedienen.

Je stärker der BVDM, desto besser für uns Motorradfahrer!

Informieren Sie sich!



1. Vorsitzender
Horst Orlowski
Augustenstraße 2
5630 Remscheid 11

Inhalt:

	Seite
Vorwort	2
Elefantentreffen 1980	2
Protokoll der JHV 1979	3
Notizen	8
Vorstellung des Vorstandes	9
Unfallversicherung des BVDM	12
Trialgespann-Mannschaftssport	14
Termine	15
Dias gesucht	16
Kurven Sinnenwandel	16
Umfrage zur Meinungsbildung	17
120 000 km Honda CB 550 F1	18
Liege — Nice — Liege	21
Zur Nachhilfe, weil	23
Vor 50 Jahren	24
Einladung zur JHV Rhein Ruhr	26
An alle XS 750 Fahrer	26
Ori quo vadis	26
Anzeigen	28

Vorwort

Wer von Ihnen am 6. Oktober zur Hauptversammlung nach Görsroth fuhr, der besaß schon ein gehöriges Maß an Verantwortung für unseren BVDM. Es war für jeden vorauszusehen, daß die Neuwahl des Vorstandes und die Diskussion und die Abstimmung über die neue Satzung die Stunden verschlingen würden. So war es dann auch. Aber als Mitternacht lange vorbei war und die Versammlung geschlossen wurde, konnte man den Anwesenden das Kompliment nicht vorenthalten, daß sie das Ihre zu einem interessanten und erfolgreichen Verlauf dazugetan haben.

An anderer Stelle dieser „Ballhupe“ finden Sie das Protokoll und eine Vorstellung des neuen Vorstandes. Er hat inzwischen seine konstituierende Sitzung abgehalten, bei der die Aufgaben und die Richtung der Verbandsarbeit festgelegt wurden. Die beide wichtigsten Ziele sind das Gedeihen zur echten Interessenvertretung für Motorradfahrer und das kontrollierte Wachsen der Mitgliederzahl. Beides wird uns, dem neuen Vorstand, ohne das berühmte gerüttelt' Maß an Arbeit nicht gelingen. Aber auch bei vollem Einsatz unserer Kräfte werden wir auf Ihre Mithilfe nicht verzichten können. Darauf hoffend, daß Sie uns nicht im Stich lassen, wird jeder von uns das durch die Wahl erwiesene Vertrauen zu rechtfertigen versuchen und sein Amt ausfüllen.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Elefantentreffen 1980.

Ob es 1980 ein Elefantentreffen geben wird, hängt von der Einigung mit den zuständigen Behörden in Salzburg ab.

Wie Horst Orlowski auf der ersten Sitzung des neuen Bundesvorstandes am 21.10.79 in Lennep mitteilte, hat sich seit der JHV an der dort geschilderten Situation nichts geändert.

Bis jetzt gelang es nicht, einen Verhandlungstermin zu vereinbaren, der uns noch Zeit läßt, nach Abschluß der Verhandlung ein Elefantentreffen vor dem nächsten Frühling vorzubereiten. Wenn eine Genehmigung zu annehmbaren Bedingun-

gen erteilt wird, die finanziellen Fragen geklärt werden können, bleibt die Bereitschaft aller Mitglieder und Freunde des BVDM am Elefantentreffen mit zu arbeiten, wichtigste Voraussetzung.

Um planen zu können und eine evtl. Busfahrt nach Salzburg vorbereiten zu können, müßten sich die Helfer umgehend einzeln oder in Gruppen direkt an die Geschäftsstelle wenden.

Bitte angeben von wann bis wann man mitarbeiten kann, welche Aufgaben man bevorzugt, ob evtl. mit dem Bus gefahren würde, und ob man, soweit vorhanden, Zimmerreservierung wünscht.

K. Sch.

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 6.10.1979 in Görsroth/Taunus

Herr Hans Schäfer, der Ausrichter der Hauptversammlung, begrüßte die Anwesenden und dankte für ihr Erscheinen. Auch Herr Schumann, Bürgermeister der Großgemeinde Hünstetten richtete einen Gruß und Dank für das Wiederkommen an die Versammlung.

Herr Horst Briel, 1. Vorsitzender, sagt in seinem Bericht, daß er nach Absprache mit den anderen Vorstandsmitgliedern von der Tagesarbeit weitgehend entbunden sei und bedankt sich dafür bei ihnen. Seine Bemühungen um ein Zustandekommen des Elefantentreffens auf dem Salzburgring und des Contidrom-Treffens sowie die Zusammenarbeit mit dem ADAC bezüglich der Deutschlandfahrt waren erfolgreich. Um Mittel von der Industrie für das nächstjährige Elefantentreffen wird er sich bemühen. Im Vorstand hat es in der zweijährigen Periode folgende Veränderungen gegeben: Die Herren Feld, Schuster und Rhode sind ausgeschieden. Herr Heinz Bert Scheuer übernahm kommissarisch das Amt des Sportwartes, Herr Horst Orlowski zusätzlich das des 2. Vorsitzenden.

Der 1. Geschäftsführer, Herr Horst Orlowski, berichtete von folgenden Ereignissen:

Die Schadenersatzklage der Nürburgring GmbH gegen den BVDM wegen der Vorfälle beim Elefantentreffen 1977 in der Eifel ging in der zweiten Instanz zur Hälfte verloren. Der BVDM wurde zur Zahlung von DM 32824,- und DM 1006,- Gerichtskosten verurteilt. Da jedoch nur die gesetzliche und nicht die vertragliche Haftung anerkannt wurde, mußte unser Veranstalter-Haftpflichtversicherer die Summen zahlen.

Die IFMA 1978 war für uns außerordentlich erfolgreich. Von den 27 dort angesprochenen Vereinen sind heute fünf bei uns Mitglied.

Unser Winterprogramm hatte folgenden Umfang:

2 Gespannfahrer-Lehrgänge, je 1 Zündkerzen-, Schutzhelm-, und Vergaserseminar, 1 psychologischen Lehrgang mit dem Titel „gewaltlose Konfliktlösung“ und ein Vortrag über Motorrad-Marketing.

Seit dem 31.07.1979 sind wir Mitglied im Deutschem Verkehrssicherheitsrat. Nach langen vergeblichen Bemühungen ist es uns gelungen, einen Rahmenvertrag über eine Veranstalterhaftpflichtversicherung abzuschließen.

Unser Sicherheitsaufkleber „Bei Unfall Helm nicht abnehmen, Visier öffnen!“ hat uns durch die Publikation in der Fachzeitschrift „PS“ einen guten Werbeerfolg gebracht.

Unsere Präsentation auf einer Fach-Messe in Kiel hat uns das Tor zum Norden geöffnet. Heute haben wir 2 Ortsclubs in Schleswig-Holstein.

Das Elefantentreffen verlangte von den wenigen BVDM-Helfern einen ungeheuren Einsatz. Es ist dennoch sehr harmonisch verlaufen.

Das Contitreffen wartete mit einem Besucherrekord und mit perfekter Organisation auf.

Herr Bernd Karrasch, der 2. Geschäftsführer, beklagte, daß die Bemühungen des Vorstandes, den Mitgliedern einen günstigen Versicherungsschutz anzubieten, nicht gebührend beachtet wurden. Auf die Ballhupenbeilage über die Auslandsrankenversicherung kam kein Echo, die Ankündigung des Motorradfahrerschutzbriefes brachte uns 45 Anfragen.

Zum Mitgliederbestand sagt Herr Karrasch, daß dem BVDM 36 Clubs mit 1278 Mitgliedern angehören. Dazu kommen noch 477 Einzelmitglieder, so daß die Gesamtzahl 1755 beträgt.

Der Sportwart, Herr Heinz-Bert Scheuer, bat um Entschuldigung, daß einige Fahrtunterlagen für die Deutschlandfahrt zu spät eingegangen seien; schuld daran seien teilweise auch die BVDM-Clubs, die ihre Meldungen über Kontrollorte zu spät abgesandt hätten.

Die Teilnehmerzahl an dem ng-Sport-Jahreswettbewerb hat sich spürbar verringert. Die Ursache könnte in den Veranstaltungen liegen, die teilweise Materialschlachten sind. Im Gegensatz dazu steigt die Zahl der Nennungen bei der Touristikmeisterschaft erfreulich an.

In seinem Kassenbericht bat Herr Günter Wuttke, unser Schatzmeister, zunächst um Entschuldigung für unberechtigte Mahnungen. Über unsere Großveranstaltungen sagte er, daß das Elefantentreffen 1979 ca. DM 3000,— Defizit und das Contitreffen 1979 ca. 4000,— Überschuß erwirtschaftet haben. Die wichtigsten gerundeten Zahlen aus seinem Bericht lauten:

Bestand am 1.1.1978	DM 34800,—
Ausgaben für Ballhupe (3 Ausgaben)	DM 7300,—
Ausgaben für Werbung	DM 8100,—
Ausgaben für Verwaltung	DM 7200,—
Ausgaben für Porto	DM 4800,—
Ausgaben für Reisen	DM 4100,—
Ausgaben für Spesen	DM 1200,—
Ausgaben für Verschiedenes	DM 4400,—
Einnahmen durch Beiträge	DM 16300,—
Einnahmen durch Aufnahme- gebühren	DM 3300,—
Einnahmen durch Conti- treffen	DM 3200,—
Einnahmen durch Verschiedenes	DM 2200,—
Bestand am 31.12.1978	DM 22700,—

Herr Wuttke wies darauf hin, daß die Verluste durch verstärkte Werbemaßnahmen entstanden sind. Für das Jahr 1979 sagte er ein ausgeglichenes Ergebnis voraus.

Frau Margot Wittke, eine der beiden Kassenprüfer, erklärte, daß die Prüfung keine Beanstandung ergeben habe.

Zum Versammlungsleiter wurde Herr Volker Lefèvre gewählt; er bat um Diskussionsbeiträge zur Entlastung des Vorstandes. Die Mehrheit der Anwesenden forderte, die Entlastung einzeln zu erteilen.

Herr Carol Fuchs, Sprecher der MFG Köln, beklagte, daß die Arbeit des BVDM nicht effektiv genug sei. Nicht die Durchführung von Treffen sei die Hauptaufgabe, sondern die Interessenvertretung und die Entscheidungshilfe für die BVDM-Clubs. Die Mitarbeit von Herrn Briel sei in den letzten Jahren nicht erkennbar gewesen.

Die zweiten Vorsitzenden Feld und Rohde seien aus Ihren Ämtern gedrängt worden. Zur Neuwahl des 1. Vorsitzenden schlage er Herrn Orlowski vor.

Herr Briel antwortete darauf, daß er durch eine Vorstandsabsprache von der regelmäßigen Arbeit entbunden sei und daß Herr Rohde von seinem Amt zurückgetreten sei, weil der gegen einen Vorstandsbeschluß gehandelt habe.

Dazu sagte Herr Rohde, daß die Auseinandersetzung im Vorstand hauptsächlich wegen des „Ballhupen“-Formates und nicht wegen einer Etatüberschreitung begonnen hätten. Im übrigen empfehle er, den Vorstand nach seiner Leistung zu beurteilen und danach zu wählen.

Herr Wuttke widersprach Herrn Rohde und sagte, daß seit gestern eine Zahlungsaufforderung eines Inkassobüros vorläge, wonach die quadratische „Ballhupe“ DM 6100,— kosten solle.

Herr Klaus R. Arpert verteilte Kopien eines Briefes an die Versammlung, den er am 15.6.1979 an die Geschäftsstelle gerichtet hatte. Dazu verlangte er eine Stellungnahme von Herrn Briel. Die wichtigsten Fragen (gekürzt) lauteten:

- 1) Warum hat der BVDM seinen Informationsstand auf der Ausstellung „Motorrad '79“ in Saarbrücken nicht eröffnet, obwohl zwischen dem Messeleiter und Herrn Briel alle Fragen geklärt waren?

Antwort: Ursprünglich sollten wir den Stand kostenlos erhalten. Als das nicht mehr möglich war, sagte Herr Briel die Teilnahme ab.

- 2) Seit 1974 wird von der Zweiradversicherung gefaselt; wo bleiben die Ergebnisse?

Antwort: Um die Gründung dieser Versicherung hat sich der damalige Vorstand mit aller Aufopferung bemüht. Sie scheiterte schließlich daran, daß ein ausländischer Rückversicherer nicht gefunden wurde, und daß die Anfangsprämien einer neugegründeten Versicherung sich von den üblichen Prämien nicht wesentlich abheben dürfen.

- 3) Seit 1976 wird von der Motorradfahrerfachschule geredet. Warum scheiterte sie an einigen protestierenden Bürgern?

Antwort: Die Eigentümerin des Gebäudes, eine Genossenschaftsbank wollte nach den Protesten der Anwohner (ihrer Genossen) nicht mehr an uns verpachten. Außerdem trat ein anderer Interessent auf. Innerhalb des halben Jahres, in dem weiterhin die Verfügung über DM 25000, — des LV Rhein-Ruhr für eine Schule bestand; konnte kein geeignetes Objekt gefunden werden.

- 4) Warum wurden die zu einem Fahrerlehrgang mit dem VPI, Schorndorf, benötigten Motorräder abbestellt?

Antwort: Die Ursache hierfür war ein Mißverständnis.

- 5) Warum sind die an einem Fußballstadion von Herrn Arpert gemachten Lautstärkenmessungen nicht ausgewertet worden?

Antwort: Sie ließen sich in der Zeitschrift nicht unterbringen. Sie wurden jedoch in der Industrie und in der Verbandsarbeit verwandt.

In diese heiße Diskussion griff Herr Karl-Julius Holthaus ein und sagte, daß alle diese Begebenheiten mehrere Jahre alt sind und darüber bei vorigen Hauptversammlungen bereits Entlastung erteilt wurde.

Bei der anschließenden geheimen Abstimmung über die Entlastung von Herrn Briel gab es 115 ja-, 45 nein-Stimmen, 4 Enthaltungen und 3 ungültige Stimmzettel. Summe 167.

Die geheime Abstimmung über die Entlastung von Herrn Orlowski ergab: 158 ja-, 5 nein-Stimmen, 2 Enthaltungen, 1 ungültige Stimme. Summe 166.

Die weiteren Entlastungen wurden durch Hand-erheben erteilt. Gegen Herrn Wuttkes Entlastung gab es 1 nein-Stimme. Herr Scheuer wurde einstimmig entlastet, ebenso Herr Karrasch, jedoch mit 1 Enthaltung.

Es folgt die Neuwahl des Bundesvorstandes. Die genauen Wahlergebnisse sind aus der Tabelle abzulesen.

Die Herren Arpert, Briel, Orlowski, Schäfer und Schumacher wurden für das Amt des 1. Vorsitzenden vorgeschlagen. Herr Briel erklärte, daß er auf die Kandidatur verzichtet, um neue Kräfte

zum Zuge kommen zu lassen. Er dankt den Mitgliedern für die 21-jährige Mitarbeit.

Zur Kandidatur sind Herr Schumacher und Herr Orlowski bereit, die sich kurz vorstellen. Bei der geheimen Wahl erhält Herr Orlowski die Mehrheit. Er nimmt die Wahl an und dankt der Versammlung für das Vertrauen, und dem scheidenden Vorsitzenden, Herrn Briel, für die jahrzehntelange Verbandsarbeit.

Es folgt die Wahl von zwei 2. Vorsitzenden. Von den Vorgeschlagenen sind die Herren Bruckhoff, Schumacher, Wolf und Ziegler zur Kandidatur bereit und stellen sich vor. Geheim gewählt werden Herr Schumacher und Herr Wolf.

Das Amt des 1. Geschäftsführer ist nicht sehr begehrt. Erst nach einer energischen Aufforderung an die Versammlung zur Mitarbeit durch den 1. Vorsitzenden erklärt sich jemand zur Kandidatur bereit. Es sind die Herren Michael Dewies und Peter Ziegler. Bei der geheimen Wahl erhält Herr Ziegler die Mehrheit und ist damit zum 1. Geschäftsführer gewählt.

Für das Amt des 2. Geschäftsführers kandidieren die Herren Michael Dewies und Heinz Wieland. Herr Wieland wird mit Mehrheit zum 2. Geschäftsführer gewählt.

Für die Wahl zum Schatzmeister kandidiert Herr Günter Wuttke und wird wieder gewählt.

Für die Wahl zum Sportwart werden Herr Dietrich Donnerstag und Herr Heinz Bert Scheuer vorgeschlagen. Herr Donnerstag möchte nicht kandidieren, steht aber im nächsten Jahr dem gewählten Sportwart als Hilfe zur Seite. Herr Scheuer wird ohne Gegenstimmen wiedergewählt.

Um das Amt des Kassenprüfers bewerben sich: Frau Brill, Herr Bruckhoff, Herr Lefèvre, Frau Schumacher und Frau Wittke. Gewählt werden Frau Wittke und Herr Lefèvre.

Um die Ausrichtung der Jahreshauptversammlung 1980 bewerben sich die Internationalen Motorradfreunde Hannover. Die Versammlung erteilt diesem Club den Zuschlag.

	1. Vors.		2. Vors.				1. Gesch.		2. Gesch.		Schatz.	Sportw.	2. Kassenprüfer				
	Orlowski	Schumacher	Bruckhoff	Schumacher	Wolf	Ziegler	Dewies	Ziegler	Dewies	Wieland	Wuttke	Scheuer	Fr. Brill	Bruckhoff	Lefevre	Fr. Schumacher	Fr. Wittke
Stimmen	149	15	42	108	95	51	42	97	29	114	142	136	41	15	82	41	99
Gegenstimmen											2	/					
gewählt	x			x	x			x		x	x	x			x		x
Enthaltung	2		24				5		11		10	11	7				
ungültig	/		6				13		3		2	/	1				
Summe	166		326				157		157		156	147	286				

Es folgt die Satzungsdiskussion.

Abweichend vom Satzungsentwurf wird der Änderungsantrag von Herrn Bruckhoff bezüglich des § 2 Abs. 5 a beschlossen. Er lautet jetzt:

Alle Mitglieder, die Verbandsämter innehaben, sind ehrenamtlich tätig. Sie haben Anspruch auf angemessene Vergütung ihrer im Rahmen des Aufgabengebietes entstandenen Auslagen und Aufwendungen.

Bei seinem Antrag zum § 3 ging es Herrn Bruckhoff darum, für den neuen Begriff Landesverband ein anderes Wort zu finden, da dieser bisher von Regionalvereinen benutzt wird. Die Diskussion ergab, daß eine Verwechslung zwischen z. B. dem Landesverband Rhein Ruhr und einem zu gründenden Landesverband Nordrhein-Westfalen unwahrscheinlich ist. Deshalb war Herr Bruckhoff bereit, seinen Antrag zurückzuziehen.

Zum § 4 des Entwurfes beantragt der Landesverband Saar den Zusatz „Dies gilt nicht für das Saarland“ oder „Dies gilt nicht für die Stadtstaaten und das Saarland“. Herr Arpert begründete den Antrag damit, daß laut der LV Saar-Satzung die saarländischen Ortsclubs im Landesverband integriert sind und sich aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht ausgliedern lassen. Der Antrag wurde mit 2/3 Mehrheit abgelehnt. Danach verließ die Delegation aus dem Saarland demonstrativ den Versammlungssaal.

Der LV Saar beantragt die Streichung des § 5, Abs. 2 b, da in dem einzigen deutschen Nachbarland des LV Saar, in Rheinland-Pfalz, keine BVDM Organisationen existieren. Der Vorstand weist darauf hin, daß es im Entwurf um eine „kann“-Regelung geht. Die Versammlung lehnt den Antrag ab.

Der Landesverband Rhein Ruhr und Herr Bruckhoff beantragen eine Änderung des § 5 Abs. 3. Die Versammlung beschließt dafür folgenden Wortlaut:

Grundsätzlich ist es den Mitgliedern der BVDM-Vereine freigestellt, die Mitgliedschaft im Bundesverband zu erwerben. Dies gilt insoweit, als es sich bei den BVDM-Vereinen um eingetragene Vereine handelt, die diese Wahlmöglichkeit in ihrer Satzung bis zum 1.10.1979 verankert haben.

Der Landesverband Rhein Ruhr stellt den Antrag, den § 5, Abs. 5 des Entwurfes zu streichen, da er den BVDM-Clubs nur eine Ergänzung zu der ohnehin zu umfangreichen Satzung ermöglicht. Nach einer ausgiebigen Debatte entscheidet sich bei der Abstimmung die Mehrheit für den Wortlaut des Entwurfes.

Dem Antrag des Landesverbandes Rhein Ruhr zur Änderung des § 8 Abs. 12 a und b wird von der Mehrheit zugestimmt. Er hat jetzt folgenden Wortlaut:

Über personenbezogene Entscheidungen wird

geheim abgestimmt, über sachbezogene in der Regel offen durch Handzeichen.

Der Landesverband Saar stellt den Antrag, den § 12, Abs. 3 so zu ändern, daß der Landesverbandsvorsitzende von allen Landesverbandsmitgliedern gewählt wird. Die Versammlung lehnt den Antrag ab.

Der Landesverband Saar stellt den Antrag, den § 13 mit dem Zusatz „Gilt nicht für die Stadtstaaten und das Saarland“ zu versehen, da er im Landesverband Saar keine Anwendung finden kann. Wirtschaftliche Einbußen und das Auseinanderreißen von Bindungen würden die Folgen sein. Bei der Abstimmung wird der Antrag abgelehnt.

Herr Bernd Rieger stellt den Antrag, daß der § 18, Abs. 2 a geändert wird. Die Ablehnung eines Aufnahmeantrages sollte nach seiner Meinung begründet werden. Der Bundesvorstand argumentiert, daß diese Regelung Zivilprozesse zur Folge haben kann. Die Versammlung lehnt den Antrag mit einer Gegenstimme ab.

Der Landesverband Rhein-Ruhr stellt den Antrag, einen Ehrenvorsitzenden in der Satzung vorzusehen. Er soll beratende Funktion haben. Der Antrag wird mit wenigen Gegenstimmen angenommen. Der Bundesvorstand erhält den Auftrag, die endgültige Formulierung zu finden.

Gegen den § 23 Abs. 3 liegen Anträge von Herrn Bruckhoff und vom Landesverband Saar vor.

Herr Bruckhoff hat seinem Antrag einen Text beigelegt, der mit geringfügigen Änderungen die Zustimmung der Mehrheit erhält. Der § 23 Abs. 3 hat jetzt folgenden Wortlaut:

- a) Um Schaden vom Verband abzuwenden oder wenn es durch gesetzliche Regelungen und Verordnungen geboten ist und wenn Eile vonnöten ist, ist der Bundesvorstand berechtigt, Satzungsänderungen vorzunehmen.
- b) Dazu müssen alle Mitglieder des Bundesvorstandes schriftlich zustimmen.
- c) Auf der nächstfolgenden Hauptversammlung ist diese Satzungsänderung als erster Tagesordnungspunkt zu behandeln. Die Hauptversammlung kann die Satzungsänderung rückwirkend aufheben.

§ 8 Abs. 10 gilt insoweit nicht; es reicht hierzu die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Der Änderungsantrag des Landesverbandes Rhein-Ruhr zum § 24, Abs. 2 b und c wird nach Erläuterungen durch den Bundesvorstand zurückgezogen.

Zum § 25 stellt der Landesverband Rhein-Ruhr den Antrag das Wort „Satzungen“ durch „Bundesverbandssatzungen“ zu ersetzen. Der Antrag wird einstimmig angenommen. Der § 25 lautet jetzt: Mit Genehmigung und Erlaß dieser Satzung durch die Hauptversammlung vom 6. Oktober 1979 sind sämtliche bisherigen Bundesverbandssatzungen in ihrer Gesamtheit außer Kraft gesetzt.



Motor Sport CERKASKI



SUZUKI

Motorräder
von 50-1000 ccm

Spezialist für GS- und MC-Sport

Zubehör • Bereifung • Bekleidung

Wittener Straße 58 • Herbede • Telefon 79074

**Sportfahrer
bekommen
bei uns
10 % Rabatt**

Nachdem alle Änderungsanträge zur Satzung abgehandelt sind erfolgt die Abstimmung über die Annahme der neuen Satzung. Die Versammlung stimmt einstimmig der neuen Satzung zu.

Dem Antrag, Herrn Horst Briel, den langjährigen 1. Vorsitzenden, zum Ehrenvorsitzenden zu ernennen, wurde von der Versammlung einstimmig zugestimmt.

Der von Herrn Wuttke gestellte Antrag, Herrn Emanuel Rode die Ehrenmitgliedschaft anzutragen, wurde mit einer Gegenstimme angenommen.

Herr Dietrich Donnerstag und mehrere andere Mitglieder stellten den Antrag, gegen einige Polizeibeamte zu recherchieren und gegebenenfalls eine Dienstaufsichtsbeschwerde einzuleiten, die sich bei der Aufnahme des Verkehrsunfalls mit Herrn Eduard Berwald abfällig über dessen Fahrtauglichkeit geäußert haben sollen. Der Antrag wurde ohne Gegenstimmen und mit einer Enthaltung angenommen.

Der Vorstand informiert die Versammlung über sein Vorhaben, für alle Mitglieder eine Unfallversicherung abzuschließen, deren Prämie aus den Mitgliedsbeiträgen gezahlt wird. Im Gespräch ist eine Todesfall- oder Invaliditätsversicherung. Eine große Mehrheit beauftragt den Vorstand in dieser Hinsicht tätig zu werden.

Herr Hans Schäfer, Einzelmitglied und Ausrichter dieser Hauptversammlung, beanstandet die unzureichende Information der Einzelmitglieder. Der Vorstand erklärt, daß ihm dieses Problem bekannt ist und daß er sich um eine Verbesserung bemühen wird.

Herr Wolf berichtet, daß er sich um die Gründung einer Interessengemeinschaft „Gespannfahrer“ bemüht hat und daß sie sich am 5.12.1979 in Oberlahr anläßlich des Büffeltreffens konstituieren wird.

Die Versammlung endet mit einem Schlußwort des neuen 1. Vorsitzenden Horst Orłowski der sich bei den Mitglieder für ihre engagierte und disziplinierte Beteiligung an der Diskussion bedankt.

Protokollführer und
1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

An alle Vorstände

Alle Vorstandsänderungen, Änderungen von Bankverbindungen oder Konten, Verlegung von Treffpunkten bitte umgehend an
Günter Wuttke
Dornbergerstr. 225
4800 Bielefeld

einsenden, da in Kürze neue Listen der Vorstände erstellt werden.

Notizen:

Am 8. und 9. März 1980 findet unser Winterfest mit Preisverleihung der Jahreswettbewerbe in Camberg/Taunus statt. Einzelheiten hierzu werden in der Ballhupe 1/80 bekanntgegeben.

Die Suche nach einem Koordinator für Einzelmitglieder war erfolgreich: Herr Hans Schäfer, der Ausrichter der diesjährigen Jahreshauptversammlung hat sich für diesen Posten zur Verfügung gestellt. Einzelmitglieder wenden sich mit Ihren Fragen und Wünschen an Hans Schäfer, Am Wiesengrund 10, 6270 Idstein-Oberauroff. Tel. 06126 / 31 97.

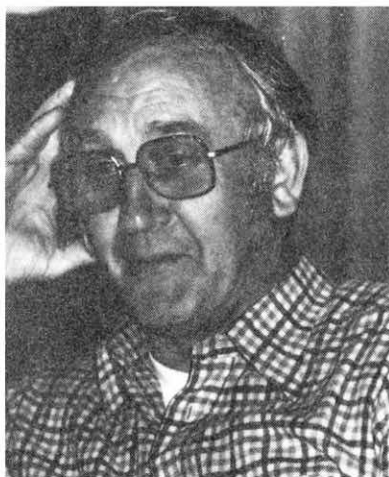
Mitglieder, die bestellte ng-Sport- oder Touristik-Wertungshefte bis zum 31.12.1979 nicht bezahlt haben, können nicht in die Wertung aufgenommen werden.

H. Scheuer

Vorstellung des BVDM-Vorstandes

Ehrenvorsitzender

Horst Briel, geb. 1924; Gänsbergweg 3, 7151 Burgstall; BVDM-Gründungsmitglied; Mitbegründer und langjähriger Vorsitzender des LV Rhein-Ruhr; 18 Jahre 1. Vorsitzender des BVDM; 1979 Ernennung zum Ehrenvorsitzenden des BVDM; Beruf: Motorradfachjournalist



1. Vorsitzender

Horst Orlowski, geb 1937; Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11; BVDM-Mitglied seit 1967; mehrjähriger Schriftführer des LV Rhein-Ruhr; 1971 Wahl zum 2. Geschäftsführer des BVDM; 1973 Wahl zum 1. Geschäftsführer des BVDM; 1979 Wahl zum 1. Vorsitzenden des BVDM; Beruf: kaufm. Angestellter

2. Vorsitzender

Klaus Schumacher, geb. 1938; Frankfurter Str. 12; 6204 Taunusstein-Wehen; BVDM-Mitglied seit 1969; Mitbegründer und 1. Vorsitzender des UTMC; 1978 Ernennung zum BVDM-Koordinator Süd; 1979 Wahl zum 2. Vorsitzenden des BVDM; Beruf: Maschinenbaumeister



2. Vorsitzender

Frank-Michael Wolf, geb. 1947;
Helgoländer Str. 2, 2212 Brunsbüttel;
BVDM-Mitglied seit 1970; Mitbegründer und
2. Vorsitzender des LV Lüneburger Heide;
1979 Wahl zum 2. Vorsitzenden des BVDM;
Beruf: Maschinenschlosser



1. Geschäftsführer

Peter Ziegler, geb. 1948; Weißerdstr. 23,
6277 Camberg; BVDM-Mitglied seit 1977;
Mitbegründer und Geschäftsführer des MC
Camberg; 1979 Wahl zum 1. Geschäftsführer
des BVDM; Beruf: Kfz-Mechaniker

2. Geschäftsführer

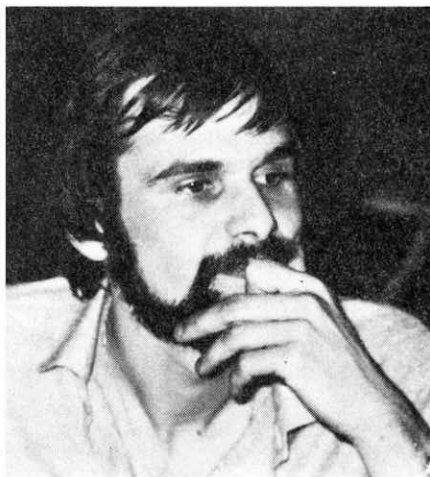
Heinz Wieland, geb. 1955;
Schmidt-Blegge-Str. 25b,
5060 Berg. Gladbach 2; BVDM-Mitglied seit
1978; Geschäftsführer des MC Mammut;
1978 Ernennung zum BVDM-Koordinator
Einzelmitglieder; 1979 Wahl zum 2. Geschäfts-
führer des BVDM; Beruf: Konstrukteur





Schatzmeister

Günter Wuttke, geb. 1948; Dornberger Str. 225, 4800 Bielefeld 1; BVDM-Mitglied seit 1970; Mitbegründer und mehrjähriger Vorsitzender der Elefantentreiber Lippe; 1973 Wahl zum Sportwart des BVDM; 1975 Wahl zum Schatzmeister des BVDM; Beruf: Fertigungs-Ing.



Sportwart

Heinz-Bert Scheuer, geb. 1956; Seestr. 4, 5176 Inden-Lucherberg; BVDM-Mitglied seit 1977; Mitbegründer des SFC Rur-Inde; 1978 Ernennung zum Sportwart des BVDM; 1979 Wahl zum Sportwart des BVDM; Beruf: Koch

Achtung — Gespannfahrer!

In Ballhupe 3/79 brachten wir die Notiz, daß Frank-Michael Wolf eine Gespann-Interessengruppe bilden will. Nun ist es soweit: Am 8.12.1979 soll die Gründungsversammlung beim Büffeltreffen stattfinden.

Wer sich dafür interessiert, sollte wegen der Teilnahme an folgende Adresse schreiben:

Motorrad- und Veteranenfahrzeug-Verein Mittelrhein e.V./ADAC Postfach 1853, 5450 Neuwied. Von dort erhält man dann die Bekanntgabe des Treffpunktes.

Die Aufgaben des Clubs „Gespannfreunde im BVDM“ sind laut Frank-M. Wolf: Koordination der Gespannfahrer, Öffentlichkeitsarbeit, Vertretung der Gespannfahrer im BVDM, Kontakte zu ausländischen Gespannclubs, technische Tips und Bezugsmöglichkeiten.

Beilagenhinweis:

Diesem Heft liegt ein Antragsformular für Unfallversicherungsschutz bei.

Unfallversicherung für alle BVDM-Mitglieder

Sehr geehrte Mitglieder,

die Jahreshauptversammlung 1979 hat den Vorstand beauftragt, für die Mitglieder eine Unfallversicherung abzuschließen, deren Prämien aus der Bundesverbandskasse gezahlt werden. Dabei wird es sich um eine Freizeit-Unfallversicherung handeln, die das Risiko „Motorradfahren“ und „aktive Teilnahme an Motorrad-Sportveranstaltungen ohne Renncharakter“ einschließt. Unsere Kassenlage erlaubt zur Zeit nur eine Versicherungssumme von DM 1000,— im Todesfall. Sie bringt aber für jedes Mitglied den nicht zu unterschätzenden Vorteil, auf dieser Grundlage eine äußerst günstige Unfall-Zusatzversicherung abzuschließen. Sie bietet folgende Leistungen: Krankenhaustagegeld, Genesungsgeld, Todesfallsumme, Invaliditätssumme.

Aus dem dieser „Ballhupe“ beiliegenden Antrag sind verschiedene Möglichkeiten zu einem Unfallversicherungsschutz mit den entsprechenden Prämien ersichtlich, die zwischen dem BVDM und der VICTORIA-Feuerversicherungs-

AG vereinbart wurden. Kreuzen Sie die Sie interessierende Kombination an, tragen Sie Ihre persönlichen Daten und Ihre BVDM-Mitgliedsnummer ein und geben Sie zur Lastschriftermächtigung Ihre Bankverbindung an. Den unterschriebenen Antrag senden Sie bitte an unser Versicherungsbüro E. Wickler, Kornstr. 14, 5060 Bergisch-Gladbach 3. Versicherungsbeginn ist immer der 1. des Monats, der dem Antragsdatum folgt.

Für diese freiwilligen Zusatzversicherungen werden natürlich Einzelpolicen ausgegeben, damit Sie den Steuervorteil nutzen können. Die Gruppenversicherung wird ab dem 1. Januar 1980 wirksam werden. Unabhängig davon können Sie Ihren Einzelvertrag auch schon am 1. Dezember 1979 beginnen lassen.

Eine Unfallversicherung in nennenswerter Höhe ist besonders unseren jungen Mitgliedern zu empfehlen, da sie aus der gesetzlichen Rentenversicherung noch keine oder nur geringe Ansprüche haben. Erwähnen möchte ich noch, daß der Bund während der Wehr- oder Zivildienstzeit bis zu DM 50,— monatlich für solche Vorsorgeversicherungen weiterbezahlt.

Ihr Horst Orlowski
1. Vorsitzender

+

Durch einen tragischen Unglücksfall verloren wir am 6.10.1979 unser langjähriges Mitglied

Raimund Ernst

(3. Sieger bei der BVDM —
Deutschlandfahrt 79)

Motorrad — Touring — Club Witten

+

Wir verloren im August durch einen tragischen Unfall unser langjähriges Mitglied

Rudi Zimmer

Wir trauern um ihn mit seiner Familie
LV Saar Elefantentreiber Saar

Der neue SCHUBERTH Integralhelm „Super Visor“ findet allgemein positive Beachtung.

Zur Abrundung und Ergänzung unserer umfangreichen technischen Studien interessiert uns jetzt Ihr ungeschminktes Urteil.

Wir suchen

25 Testfahrer, die in dem Zeitraum von Anfang Dezember 79 bis Ende Januar 80 j e d e r mindestens 1.000 km Motorrad fahren.

Wenn Sie interessiert sind und sich genügend Erfahrung zutrauen, dann schreiben Sie uns. Folgende Angaben erbitten wir:

1. Name, Anschrift, Alter, Beruf.
2. Seit wann fahren Sie Motorrad?
3. Welches Modell fahren Sie zur Zeit?
4. Wieviel Kilometer sind Sie bisher im Jahre 1979 gefahren?
5. Ihre Zusicherung, daß Sie im Testzeitraum Dezember/Januar garantiert mindestens 1.000 km fahren werden.
6. Bisher von Ihnen gefahrenes Helmmodell mit Angabe der Kopfgröße dieses Helmes.
7. Exakte Angabe Ihres Kopfumfanges in cm — gemessen in waagerechter Linie etwa 15 bis 20 mm über den Augenbrauend beginnend.

Die Auswahl erfolgt so, daß wir einen möglichst repräsentativen Querschnitt nach Alter, Motorradtyp und Heimatort erhalten.

Bei mehreren gleichgeeigneten Testfahrer-Bewerbern lassen wir das Los entscheiden. Die von uns kostenlos zur Verfügung gestellten Helme gehen nach Abschluß des Versuchs in Ihren Besitz über.

Aus der Teilnahme an diesem Test können keinerlei Ansprüche an uns hergeleitet werden.

PS: Wenn Sie bereits Besitzer unseres neuen „Super Visor“ Helmes sind, so würden wir uns freuen — auch unabhängig von unserer obigen Testfahrer-Aktion —, einmal Ihr fachmännisches Urteil zu hören. Bitte, schreiben Sie uns — ein kleines „Dankeschön-Präsent“ halten wir für Sie bereit.

Allzeit gute Fahrt wünscht Ihnen

I h r

SCHUBERTH-WERK



Abt. Sport- und Motorradhelme

3300 Braunschweig — Postfach 5029

TRIALGESPANN — Mannschafts Kampfsport

Das Trialfahren gilt wohl nach allgemeiner Überzeugung als eine der besten Möglichkeiten, ein Motorrad gründlich und sicher in allen Situationen zu beherrschen. Wenn also das Solofahren schon eine große Herausforderung an den Piloten darstellt, um wieviel mehr muß es erst das Gespanntrialfahren in schwierigstem Gelände sein? Eine Herausforderung an zwei gleichberechtigte Sportler, die ihr Gerät über Stock und Stein gemeinsam durch einen Wettbewerb fahren.

Die Grundbegriffe des Trialsports sollen hier kurz einmal angeschnitten werden. Trialfahren bedeutet, ein Fahrzeug ohne Fehler durch abge-

grenzte und von Punktrichtern beobachtete Sektionen zu fahren. Der Faktor Zeit spielt nur eine untergeordnete Rolle, wichtig ist in erster Linie das Geschick und die Fähigkeit des Fahrers und seines Passagiers, ohne mit den Füßen abzustützen die Schwierigkeiten zu meistern. Gewertet werden die Fehler mit Punkten. 1 Fehlerpunkt wird gegeben für einmaliges „Fußeln“ des Fahrers, 2 für zweimaliges Fußeln und 3 für mehr als zweimalige Bodenberührung. Setzt der Beifahrer allerdings einen Stützfuß, wird mit der Höchstpunktzahl 5 gewertet. Ebenso für Stillstand des Fahrzeugs länger als 3 Sekunden, Sturz oder Zurückrollen. Eine Veranstaltung besteht in der Regel aus 30-40 beobachteten Sektionen. Wer am Ende die geringste Fehlerzahl auf seiner Bordkarte hat, ist Sieger. Die Zeit spielt insofern nur eine Rolle, als da eine Höchstzeit gilt, deren Überschreiten pro Minute mit 1/4 Strafpunkt geahndet wird und bei Überschreiten von mehr als 60 Minuten zum Ausschluß aus der Wertung führt.



Nun einige Worte zum Sportgerät- und tatsächlich nur dazu ist ein Trialgespann geeignet. Ein reinrassiges Gerät, das nicht zum Brötchenholen gemacht ist. So ein Gespann wiegt ca. 105 Kilogramm, hat einen 250 oder 325 ccm Motor, eine Spurbreite von etwa 85 cm, kostet rund 5.000,- DM und hat je nach Geschmack Rechts- oder Linksseitenwagen. Allerdings muß man sagen, daß die Linksausleger in der Überzahl sind. Das hat mehrere Gründe. 1. fahren die in unserer Sportart tonangebenden Engländer mit Links-side cars, 2. kann man so ein Ding problemlos kaufen. Einen Rechtsseitenwagen wird man meistens mit viel Aufwand und manchem Mißerfolg selbst bauen müssen.

Die Technik des Seitenwagenfahrens ist wohl dem Solofahren ähnlich, aber dennoch stark unterschiedlich. Generell kann man sagen, daß die heutigen Gespanntrials mit Soloerfahrung besser bewältigt werden können. Bedingt durch die Charakteristik eines Zweispurfahrzeugs sind natürlich nicht solch extreme Schwierigkeiten möglich, wie von den Soloartisten gerne gezeigt, dennoch fahren unsere z.Z. besten deutschen Gespannfahrer an Stellen, die zu Fuß kaum zu begehen sind. Voraussetzung für solches Können ist ein solides Pensum an Training und Zusammenspiel der Besatzung — eben Mannschaftssport. Denn der Passagier sitzt beileibe nicht nur auf seinem schmalen Sitz und läßt sich durch den Wald fahren. Im Gegenteil, er beeinflusst zu ca. 3/4 die Fahrtrichtung nur durch Verlagern seines Körpergewichtes. Dabei kommt es auf Schnelligkeit und Präzision des „Turnens“ an, schnell ist einmal durch falsche Bewegung das Hinterrad zu stark entlastet und das Fahrzeug steht still. Oder der Beifahrer ist zu weit hinten im Boot, das Vorderrad wird entlastet und schiebt geradeaus, statt in eine schwierige Hangaufkehre gedrückt zu werden. In extremen Situationen kann der Beifahrer sogar in die Trickkiste greifen und mit der Hand das ungebremste Seitenwagenrad abbremsen, oder in die Speichen des Vorderrades zu greifen und so das Fahrzeug über ein Hindernis ziehen.

Der Reiz eines Wettbewerbs zu zweit auf einem Motorrad ist ungleich größer, als beim Solisten. Das sich Besprechen mit dem Partner vor einem schweren Hindernis, das Erfolgserlebnis nach

glücklichem Meistern einer schweren Passage gibt meines Erachtens eine tiefere Befriedigung. Außerdem besteht zwischen den Gespannfahrern ein größerer Zusammenhalt als bei den Solopiloten. Man kennt sich untereinander besser und gibt dem anderen Team einen aufmunternden Wink oder eine freundliche Geste. Überhaupt entwickelt sich diese Sportart stärker in der letzten Zeit. Anfang 1979 wurde in Neukirchen bei Köln eine Interessengemeinschaft der Trialgespannfahrer (TG. I.) gegründet, die sich zur Aufgabe gemacht hat, den Gespanntrialsport zu fördern. Eine Meisterschaft wurde ins Leben gerufen, an der gleichberechtigt auch österreichische und Schweizer Fahrer teilnehmen. Gefahren wurden Wertungsläufe mit Startorten in NRW, Bayern und Österreich. Berichte der TG.I. Läufe erschienen bisher in den Zeitschriften PS und Trialsport, dem Fachblatt für das Geschehen an den Sektionen.

Wer nun einmal ein Gespanntrial ansehen möchte, oder sich eventuell gar entschließt, so ein Ding einmal zu fahren, der sollte sich mit der TG.I., Rurstr. 27, 5000 Köln — 41 in Verbindung setzen, denn der Trialsport ist bei weitem die ungefährlichste und billigste Art Motorsport zu betreiben.

Peter Lohré

Termine:

8.12.79
Meldungen an: Büffeltreffen
Motorrad-Veteranen-
Fahrzeug-Verein e.V./
A.D.A.C.
Postfach 1853
5450 Neuwied
Nenngeld 5,- DM

8./9.3.1980 Winterfest des B.V.D.M.
Camberg/Taunus

! Dias gesucht !

Für eine Dia-Schau, die Szenen aus der Arbeit des BVDM zeigt, werden noch Dias (5 x 5 cm) gesucht. Die Schau soll bei der nächsten Ifma in Köln und auch anderen Ausstellungen, an denen sich der BVDM beteiligt, gezeigt werden. Nicht benötigte Dias werden den Einsendern wieder zurückgeschickt. Unter Umständen ist es auch möglich, Farbfotos einzusenden, von denen dann Dias hergestellt werden. Die Fotos sollten aber eine Mindestgröße von 9 x 13 cm, besser 13 x 18 cm, haben. Rücksendung wird garantiert. Einsendungen bitte an folgende Adresse: Filmreferent des BVDM Dietrich Donnerstag, Raiffeisenstr. 17, 5067 Kürten-Bechen. Aber bitte nicht zu lange warten mit der Einsendung. Die Ifma ist schnell da!!

Dietrich Donnerstag

Kurven — Sinneswandel

ADAC - Motorradsicherheitstraining mit Variationen

Bielefeld: Auf dem Verkehrsübungsgelände Bielefeld-Quelle fand am 1. September ein Motorradsicherheitstraining statt. Lehrgangsleiter war Sven Kuuse, etlichen Trialfans sicher bekannt. In Bielefeld wurde aus dem Standard-Motorradsicherheitsprogramm die Kiesbettdurchfahrt gestrichen und man schmiß auch keine großen Schaumstoffwürfel vor die Fahrer. Es hatte an anderer Stelle nämlich dadurch Unfälle gegeben, daß die Schaumstoffwürfel bei Berührung nicht wegflogen, sondern sich unter der Maschine zusammendrücken ließen und Havarie verursachten. Die Kiesdurchfahrt fiel aus, weil an der dafür vorgesehenen Stelle statt brauchbarem Perlkies nur Sand und Staub in einer solchen Tiefe vorhanden war, daß sämtliche

Teilnehmermaschinen zunächst einen MZ-Kettenschutz hätten erhalten müssen. Mit diesen Änderungen war schon deutlich, daß man beim ADAC-Sicherheitstraining nicht stur an Standards festhält. Im übrigen aber volles Programm wie andernorts sicher auch: Theorie vor dem Start, Langsamfahrstrecke, Slalom mit Variationen, Bremsen in vielfacher Form, Anfahren am Berg, Ausweichen, Ausweichen ins Gelände, und zwischendurch immer wieder Palaver über Sinn und Zweck.

Übrigens ließ Sven Kuuse auch etwas weg, was seine Kollegen vom ADAC Hannover uns im Contidrom vorgeführt hatten: Großen Kreis in Schräglage fahren, dann aufrichten und stark bremsen. Sven Kuuse ist dazu der Meinung, daß diese Übung an den Erfordernissen und Möglichkeiten der Straßenfahrpraxis vorbeigeht. Noch viel bedeutungsvoller war jedoch seine praktische Anweisung für das Kurvenfahren, wie wir die Maschine mit der vorhandenen Geschwindigkeit durch die Kurve hindurchbringen. Erstmals vertrat hier ein Mann offiziell den Standpunkt, das Drücken der Maschine sei das Richtige und er ließ es immer wieder üben, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, was eleganter aussieht oder was verpönt ist. Sven Kuuse ging davon aus, das Kurvenfahren auf der Straße nicht nach dem bestmöglichen Ergebnis auszurichten, sondern nach dem, was machbar ist. Erinnern wir uns an verschiedene Publikationen im BVDM-Blätterwald auf Landesverbandsebene. Da wird mit präzisen Zeichnungen und Erläuterungen über Fliehkraft dargelegt, daß der Fahrer mit der Maschinensenkrechten eine Linie bilden soll um durch Schräglage bzw. Legen statt Drücken der Fliehkraft entgegenzuwirken. Nur sagt dabei keiner (bisher), daß der Motorradfahrer in der Linkskurve zu breit wird, daß er in der Rechtskurve um die tödlichen Hundertstelsekunden zu spät in die Kurve hineinsehen kann. (evtl. wegen des zu hohen Grades am rechten Fahrbahnrand). Man kann mit diesem Kurvenstil, evtl. noch mit dem Bammelbein als Fahrbahnfühler, auf der Rennpiste zwar phantastisch flitzen, hat aber im Straßenverkehr kaum Korrekturmöglichkeiten. Darum lautete in Bielefeld - Quelle die Devise: Maschine drücken und nochmals drücken.

Übrigens, der Veranstalter ist darauf eingestellt, daß in allen Ecken und Winkeln unseres Landes die Möchtegern-Agostinis im Kreis herumspringen und sagen werden, daß man immer besser durch die Kurve kommt, wenn man wie Kenny Roberts fährt. Sein Wunsch: Hoffentlich kommen sie immer heil wieder an.

W.H.



Anm. der Red:

Wir möchten diesen Bericht als Leserzuschrift verstanden wissen. Es wäre interessant zu hören, wie unsere Leser über die Theorie des „Drückens“ denken. Schreiben Sie doch mal!

D. Red.

Zur Kenntnisnahme

Redaktionsschluß für die Ballhupe 1/80 ist der 15. Januar 1980. Erscheinungstermin wird der 11. Februar 1980 sein.

D. Red.

Umfrage zur Gewinnung eines Meinungsbildes im BVDM

Über das Ergebnis ein Brief an den Bundesfinanzminister

Unter Hinweis auf Ballhupe Nr. 1/1979 S. 21 wollen wir noch einmal daran erinnern, daß sich auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugsteuer (KfzSt) spätestens 1980 etwas tun wird. Bei einer grundsätzlichen Reform einer Steuer, die man zahlenmäßig starken Gruppen ordentlich schmackhaft macht, besteht die Gefahr, daß unterprivilegierte Gruppen überfahren werden. Der Bundesfinanzminister hat drei Vorschläge vorgelegt, bei denen für Pkw und Motorräder die bisherige Steuer voll abgeschafft und dafür eine Mineralölsteuererhöhung vorgenommen werden soll. Sie soll DM 0,13 je Liter betragen, wenn Hubraum — und/oder Gewichtsbesteuerung nach bisherigem Muster bei einigen Fahrzeuggruppen bestehen bleibt und generell DM 0,14 betragen, wenn die bisherige Form der KfzSt ganz abgeschafft wird und nur noch über eine erhöhte Mineralölsteuer hereingeholt werden soll. Eingedenk der Tatsache, daß auf die Mineralölsteuer nochmal die Mehrwertsteuer draufgelegt wird zum Erhalt des Tankstellenbruttoabgabepreises, müssen wir die Rechenbeispiele in Ballhupe Nr. 1 leicht abändern.

Kfz.-Steuer nach ab 1980 ?
Hubraum, wie bisher wenn Steuer abgeschafft wird und dafür um DM 0,14 erhöhte Mineralölsteuer erhoben wird.
angenommene km-Leistung im Jahr:

		9.000	20.000
175 ccm	25,20	81,20	184,—
250 ccm	36,—	99,50	221,50
500 ccm			
(gedrosselt)	72,—	99,50	221,50
500 ccm			
(sportlich)	72,—	107,—	237,—
750 ccm	108,—	114,—	253,—

Bei diesen Zahlenspielchen wird es wohl etliche Motorradfreunde geben, die sich für eine radikale Abschaffung der bisherigen Kfz.-St. und eine Erhöhung der Mineralölsteuer in dem oben erwähnten Ausmaß nicht begeistern können. Aber es wird ja Auswahl angeboten. Der Bundesfinanzminister bringt alternativ den Vorschlag, eine Zulassung — bzw. Kaufsteuer zu erheben, DM 300, — für Pkw, Krad entsprechend weniger. Wieviel man für ein Motorrad veranschlagen müßte, ist ungewiß. Gehen wir mal davon aus, daß vielleicht DM 100, — zur Debatte stünden.

Der ADAC brachte einen Vorschlag ein, der so aussieht: Grundgebühr für Pkw (von Motorrädern war nicht die Rede) durch Steuerplaketten in Höhe von DM 150, —, dazu Anhebung der Mineralölsteuer um —,04 DM je Liter, d.h. Verteuerung des Benzins um rd. DM 0,045 (MWSt wird auf Mineralölsteuer noch draufgeschlagen!). Wieviel Grundgebühr also für ein Motorrad? Gehen wir bei unseren Überlegungen mal von DM 80, — aus.

Kfz.-Steuer nach Hubraum wie bisher	ab 1980? bei Grundgebühr von DM 80, — und Anhebung der Mineralölsteuer um DM 0,04 je Liter (9.000 km Jahresleistung)
175 ccm	25,2080, — + 23,13 = 103,13
250 ccm	36, — 80, — + 28,34 = 108,34
500 ccm	72, — 80, — + 30,47 = 110,47
750 ccm	108, — 80, — + 32,47 = 112,47

Wenn Sie sich Ihre eigenen Gedanken zu dem Thema machen und eigene Kostenberechnungen anstellen, kommen Sie vielleicht zu anderen Ergebnissen, oder zu ähnlichen und Sie werden sich eine Meinung bilden. Und die wollen wir wissen und dem Herrn Bundesfinanzminister mitteilen. An Stelle des Entwurfs spezieller Fragebögen, die man dann erst wieder ausfüllen muß und zu viele Umstände bereiten. Versuchen wir es einmal so:

Sie nehmen eine einfache Postkarte, Anschrift drauf (siehe unten) und auf die Rückseite ein kurzer Vermerk, z.B. so:

Wer dafür ist, daß alles beim alten bleiben sollte., der schreibt:

„Wie bisher“!

Wer der Meinung ist, die Vollumlage der Kfz.-St. auf den Sprit mit DM 0,14 Mineralölsteuererhöhung ist das Richtige, der schreibt:

„nur Mineralölsteuererhöhung um DM 0,14“

Wer meint, eine Grundgebühr von DM 80, — und dazu Mineralölsteuererhöhung um DM 0,04 sei für uns Motorradfahrer das Richtige, der schreibt:

„Grundgebühr DM 80, — + DM 0,04 mehr Mineralölsteuer“!

Karten möglichst bald einsenden an:

Wilhelm Hopmann
OT Krankenhagen
Meierfeld 2
3260 Rinteln 5

120.000 km Honda CB 550 F1 Langstreckenfahr- bericht

Daß die Honda CB 750 ein Musterbeispiel für ein zuverlässiges Motorrad ist, ist wohl bekannt, aber auch ihre kleinere Schwester, die aus der CB 500 entwickelte CB 550, steht ihr in Zuverlässigkeit kaum nach, was folgender Bericht zeigt.

Die betreffende Maschine wurde am 12.1.76 zugelassen und hauptsächlich auf Langstreckenfahrten mit mittleren bis hohen Drehzahlen gefahren. In den Wintern wurde sie jeweils für 2-3 Monate abgemeldet. Der Besitzer führte die meisten Wartungsarbeiten selbst durch und legte Wert auf Warmlaufenlassen (ca. 1 Minute) und Warmfahren von 4-5 km, damit die Ölpumpe einen ausreichenden Öldruck an den Nockenwellengleitlagern aufbauen konnte, bevor der Motor voll belastet wurde. Dies ist vielleicht mit eine Erklärung für die hohe Laufleistung dieses Motorrads.



**Nach 120.000 km noch
voll einsatzfähig:
Honda CB 550 F 1
Foto: Goetz**

Der Ölverbrauch lag bei 0,2 l/1000 km, und zwar wurde fast ausschließlich Castrol GTX benutzt (nicht GTX 2, sondern das billige importierte aus dem Supermarkt).

Der Benzinverbrauch (Normalbenzin!!) lag bei 5-6 l/100 km auf der Landstraße, auf der Autobahn bei 6 bis über 7 l je nach Einsatzbedingungen und Zuladungen. Durchschnittsverbrauch: 6,2 l.

Die Kerzen wurden alle 15.000 km gewechselt, Unterbrecher und Luftfilter nach ca. 20.000 km. Die Originalketten hielten ca. 10.000 km, später verwendete O-Ringketten hielten über 30.000 km. — Dabei ist zu bemerken, daß mir eine CB 550 bekannt ist, deren Kette im Becker-Fettkettenkasten bereits 65.000 km läuft und immer noch einwandfrei ist! — Die Kettenräder mußten nach 50.000 km ausgetauscht werden. An Glühbirnen gingen defekt: 4 H4-Birnen, 4 Blinkerbirnen, 2 Rücklichter, 1 Dutzend Birnen der Instrumentenbeleuchtung.

Reparaturen

km	Vorkommnisse
14.000	Hinterer Stoßdämpfer verschlissen
20.000	Gummidichtstopfen der Getriebepauptwelle undicht
37.000	O-Ringe der Ölpumpe undicht
39.000	Drehzahlmesserwelle gebrochen, Lenkungslager verschlissen
43.000	Tachowelle gebrochen
49.000	Kupplungszug gerissen
50.000	Kipphebelgehäuse mußte komplett erneuert werden, Kopfdichtung (leichter Ölverlust)
75.000	Gummidichtstopfen der Getriebepauptwelle erneut undicht, H-4 Reflektor fleckig, Batterie defekt, Bremsbeläge und Kupplungsbeläge verschlissen, Schwingenlager ausgeschlagen
86.000	O-Ringe der Ölpumpe erneut undicht, Kupplungszug gerissen



Leider keine 6-stellige Tachoanzeige

Foto: Goetz

- 89.000 Durch verschlissene Schaltklaue Mitnehmernocken des Zahnrades vom 3. Gang abgebrochen, Kolbenringe neu (Ölverbrauch war auf 0,8 l/1000 km angestiegen), Steuerkette mit Spanner neu, Primärkette mit Dämpfergummis neu
- 90.000 Drehzahlmesserwelle gebrochen
- 100.000 Satz Düsennadeln kpl. (verschlissen, daher hoher Benzinverbrauch)
- 110.000 Batterie defekt, Bremsbeläge vorne

Reparaturanmerkungen

Kipphebelgehäuse: Im Laufe der Betriebszeit drehten sich die Kipphebelwellen mit und schlugen Ihre Lagerung aus, dadurch vergrößerte sich das Ventilspiel immer schneller und konnte zuletzt kaum noch eingestellt werden. Deshalb mußte das komplette Gehäuse gegen den ab Ende 76 verwendeten, verbesserten Kipphebeldeckel ausgetauscht werden, bei dem die Wellen arretiert sind.

O-Ringe der Ölpumpe: Nachdem diese mehrfach erfolglos gewechselt wurden, brachte der Einbau von in Querschnitt quadratischen statt runden Dichtungen dauerhaften Erfolg.

Getriebeschaden: Das betreffende Zahnrad wurde von Honda neuerdings mit dickeren Mitnehmernocken versehen. Bei dieser Reparatur wurde der Motor zerlegt und zeigte sich in bestem Zustand bis auf die Kolbenringe. Steuer- und Primärkette waren nur leicht verschlissen und wurden lediglich vorbeugend ausgetauscht.

Tips

Um einer Verölung des Papierluftfilters vorzubeugen, was einen Anstieg des Spritverbrauchs auf über 10 l/100 km bewirken kann, sollte man den Motorentlüftungsschlauch unbedingt ins Freie verlegen. Die bei Nässe leicht durchschlagenden Kerzenstecker werden am besten gegen die wasserdichten von NGK umgetauscht, die bei den neuen Modellen serienmäßig verwendet werden.

Deutliche Verbesserung der Fahreigenschaften bringen Koni-Federbeine und Kegelrollenlenkungslager. Auch empfiehlt sich die Montage einer zweiten Scheibenbremse, sowohl bei sportlicher Fahrweise als auch bei Fahrten mit hoher Zuladung.

Nach dem Umbau auf doppelte Scheibe ist es angebracht, die Dämpferölmenge in der Telegabel um 10 cm 3 pro Holm zu erhöhen, das macht die Gabel etwas straffer und vermeidet ein Durchschlagen. Ältere CB 550, die noch kein H4 serienmäßig haben, sollte man schon aus Sicherheitsgründen darauf umrüsten.

Nach 120.000 km ist das Motorrad immer noch voll einsatzbereit. Der Motor läuft sogar zunehmend ruhiger, weshalb ab 70.000 kaum noch Birnchenverschleiß auftrat. Das Vertrauen des Besitzers in seine Maschine zeigt sich darin, daß er bei Kilometerstand 112.000 zu einer Marokkoreise von insgesamt 7000 km aufbrach. Während der ganzen Reise brauchte er kein Werkzeug anzupacken!

Werner Goetz

„Liege – Nice – Liege“

Auch in diesem Jahr hatte der Veranstalter S.A. Motor Union Services, Boulevard de la Sauvenière, 4000 Liege, die o.g. Veranstaltung ausgeschrieben. Sie fand statt vom 28.-30. September.

Es gibt viele Vorbereitungen für solch eine lange Fahrt. 2700 Km sind zu fahren, und Mensch, Maschine und Fahrplan sollen in optimalem Zustand sein. Ein Schnitt von 60 Km/h wird verlangt, das ist am Tag und auf geraden Strecken gut zu schaffen, aber bei Nacht in den Alpen wird das schon sehr knapp. Jedenfalls bei mir, es ist das dritte Mal, daß ich mitfahren kann, einmal wohl im Ziel, aber aus der Wertung und im Vorjahr konnte ich schon nach 500 Km nach Hause fahren. Das Reglement sagt: „Wer an einer Kontrolle mehr als 45 Min. zu spät kommt ist raus, oder wer 60 Min. hinter seiner Idealzeit ist. Wer will, kann Verspätung auf Kosten doppelter Strafpunkte einholen.“

Alle guten Dinge sind drei, also diesmal will ich das wissen. Daß ich es kann, ist klar. Es sind aber schon wieder so viele Sachen die besser vorbereitet sein könnten, ich weiß nicht, warum das nie so richtig klappt. Mit neuer Bereifung fahre ich erst noch nach Haustenbeck, mit Fahrt und zurück sicher 800 Km, das war sicher nicht nötig. Die Batterie ist nicht mehr besonders gut, trotzdem wird sie dringelassen, nur schnell noch eine Nebelleuchte und ein Zusatzscheinwerfer werden angebaut. Einige kritische Punkte der Strecke hätte ich vorher gerne angesehen, aber dazu reicht die Zeit einfach nicht mehr. Zum Schlafen komme ich in den Nächten zuvor auch nicht recht, ich muß ja die Karten präparieren und gehöre am Tag zur arbeitenden Bevölkerung.

So „Exzellent“ vorbereitet, komme ich eine halbe Stunde vor meiner Startzeit in Lüttich an, denn ich hatte vergessen, daß hier die Uhren anders gehen. Im gestreckten Galopp ging es jetzt durch die Fahrzeug- und Papierabnahme, und ehe ich das recht begriffen hatte, war ich auf dem Weg nach Nizza.

Vorerst einmal nach Veviers mit der Nr. 17, vor mir mit Nr. 9 war der Joseph Höll, hinter mir Nr. 20 Kurt Roth, die anderen Deutschen. Jetzt sammelte ich meine Gedanken zusammen und war fest entschlossen zu gewinnen. Ein Lichtblick war Manfred Paehr, der ein Stück mitfuhr und mir unterwegs mit seinen anfeuernden Zurufen Mut machte. Es ging gut voran, einige Sonderprüfungen waren noch auf Belgischem Boden, an den Zeitkontrollen war genug Zeit zum Tanken und Ölen usw. und so ging das durch die Ardennen und auch noch bei Tageslicht durch die Vogesen. Alle gestarteten Fahrer waren noch dicht beisammen, aber einige Strafpunkte gab es auch schon. An den Kontrollen konnte man schon einige lustige Storys hören (Motorradfahrerlatein). Und dann kam die Nacht, die Strecke wurde kurvenreicher und verkehrsärmer. Nur das Stück Straße war noch zu sehen, was vom Scheinwerfer erhellt wurde, und ich hatte immer das Gefühl in einem Dom herumzufahren. Viel ging mir im Kopf herum, zuviel für einen 60er Schnitt. Jetzt mußte ich mich zwingen konzentriert zu fahren, und da wurde ich auch schon von Nr. 20 und 21 überholt, also, ranhängen. Das konnte ich eine ganze zeitlang mitmachen, aber dann wurden die beiden mir doch zu schnell, ich merkte, wie mir unter dem Helm die Haare zu Berg standen, so konnte ich einfach nicht in die Kurven gehen, wie diese beiden. So ließ ich sie abfahren und war wieder alleine. Zur nächsten Kontrolle kam ich gerade noch in der Zeit an. Beim Tanken sehe ich, daß eine Packtasche abgerissen ist, ich hatte ein paar Liter Öl drin und Waschzeug. Letzteres ist nicht so wichtig, aber Öl brauchen wir viel. Jetzt geht das erst richtig los, über den Col Allos (2400 m). Der angekündigte Schnee fehlt zwar, aber auch so habe ich alle Händel voll zu tun, hinter einer Kurve ist ein Vordermann an die Felsen gefahren, seine Honda ist Schrott, der Joseph kniet bei ihm und tröstet, an den herankommenden Scheinwerfern sehe ich, daß auch meine Hintermänner nahen, der Hondamann kommt ins Hospital, wir fahren weiter.

Immer noch Col Allos, ich werde von einem Scheinwerfer überholt und ein paar Kurven später heben wir zu dritt diese Maschine aus einem Geröllhaufen. Das sind alles nur Konditionsmän-

gel, aber in dieser Umgebung kann das gefährlich werden. Die Kontrolle hinter diesem Col erreiche ich mit 7 Min. Verspätung, es sind die ersten Strafpunkte. Langsam wird es hell und jetzt kommen noch eine ganze Reihe Pässe mit Höhen von 1700 m - 800 m. Wunderschön ist es, als die Sonne aufgeht und wir sind mittendrin in den Alpen. Es ist ein schöner warmer Tag, und jetzt machen die Kurven so richtig Spaß. Es ist eine felsige Gegend mit Durchbrüchen und Einschnitten, die Felsen sind dunkelrot und ich nehme mir vor, hier einmal in Ruhe Urlaub zu machen und das Gebiet am Col Cayolle, Col Garnier und wie diese Colle noch alle heißen, so richtig genüßlich zu durchwandern. Kurz vor der nächsten Kontrolle mache ich einen dummen Fehler, indem ich in die Ortschaft hineinfahre und die angegebene Tankstelle suche. Bis die Erleuchtung kommt sind einige Minuten vergangen und ich habe mir schon wieder 5 Strafminuten eingehandelt. Die restlichen Km bringen keine Probleme mehr, und wir sind um 10 Uhr alle in Nizza. Dort können wir in der Polizeisportschule schlafen, denn wir haben 8 Stunden Pause.

Aber ich kann nicht schlafen. Zwar habe ich ein schönes Bett und ruhig ist es auch, jedoch kaum hingelegt, träume ich den größten Unfug, vom Vergessenwerden bis zum Start im Nachthemd mit hängender Zunge. Also spaziere ich im Lederzeug bei etwa 30 Grad durch Nizza, und warte auf die Abfahrtszeit. Kummer macht mir, daß der Tank nicht voll ist und hier am Platz keine Tankstelle, das ist ein Organisationsfehler.

Um 17 Uhr geht der erste wieder auf die Reise, es hat sich inzwischen eine riesige Menschenmenge angesammelt, durch Lautsprecher werden die Fahrer vorgestellt und durch ein dichtes Spalier quält sich dann einer nach dem andern durch den dicken Feierabendverkehr. Hier in Nizza herrscht immer noch tropische Hitze und die Eingeborenen in ihrer leichten Sommergarderobe betrachten skeptisch unsere dicken Lederklamotten und Regenanzüge.

Nach 30-40 Km geht es schon wieder über die ersten Pässe und es wird auch schon merklich kühler. Ausgerechnet jetzt muß ich tanken, das ist ärgerlich, aber dabei muß ich bemerken, daß die restliche Packtasche nur noch an einer Hal-

terung baumelt. Es ist der Reservekarnister drin und etwas Kraftfutter, das lasse ich einfach alles an der Tankstelle zurück und jage im gestreckten Galopp der Meute hinterher. So beginnt die zweite Nacht und ich habe an der nächsten Kontrolle schon wieder einige Strafpunkte. In dieser Nacht wird die Uhrzeit in Frankreich wieder auf Normalzeit gestellt und ausgerechnet an der Mitternachtskontrolle sitzt ein etwas älterer Herr, der mit der Rechnerei seine liebe Not hat. Er will mir eine Stunde Strafzeit aufbrummen, was „raus aus der Wertung“ bedeutet hätte. Zum Glück waren noch einige Konkurrenten um mich versammelt und mit vereinten Kräften konnten wir die Sachlage klären. Erst später erfuhr ich, daß ich für die Leute in Lüttich von da an ausgefallen war. Auf jeden Fall fuhr ich weiter, denn nach meiner Rechnung hatten sich bis jetzt erst 25 Strafminuten angesammelt.

Aber jetzt begann auch der große Nebel und darauf hätten wir gut verzichten können. Lieber Regen, Schnee und Glatteis, als das. Wir fuhren nach Gefühl und nach Geruch und natürlich nach Kilometerzähler. Zum Glück hatten wir die schlimmsten Pässe hinter uns und als diese Nacht zu Ende war, gab es noch 22 Fahrer, die in der Wertung waren. Den Rest hatte der Nebel verschluckt. Gegen Morgen löste sich dieser sehr langsam auf und mir kam das so vor, als hätte man einen nassen Lappen vom Gesicht weggezogen. Die Sonne kam wieder und die Lebensgeister auch. Viele Streckenprobleme konnte es nicht mehr geben, aber plötzlich fing BMW-Probleme an, die Leistung ließ nach und ich konnte nicht mehr als 120 Kmh fahren. Was war das?

Noch mehr als 400 Km hatten wir zu fahren, der Leistungsabfall meiner BMW war mir rätselhaft, Öl, Benzin, Kerzen, alle klar, obwohl ich hier einmal meckern muß über das Mini-Öllöchelchen und das Gefummel jedes Mal beim Ölkontrollieren, zumal wenn das heiß ist. Das könnte man bestimmt verbessern, und meine R 100 S braucht viel Öl. Es passierte nichts mehr, die erwartete Explosion blieb aus, mit 120 Kmh und ohne weitere Strafpunkte kam ich ins Ziel. Es war ein unbeschreibliches Glücksgefühl, als das Ziel in Lüttich erreicht war und die Gesichter von Dago-

bert Mazak und Jo, die als Erste auf mich zukamen, hatten etwas engelhaftes. Jedenfalls war es geschafft, und alles Andere ist unwichtig. Jetzt sah ich wieder Leute, die große Einsamkeit war vorbei. Die BMW hatte gehalten und ich bin ein blumenbekränzter, glücklicher Mensch.

Ellen Pfeiffer

Ellen erreichte bei dieser Veranstaltung den 13. Platz. Herzlichen Glückwunsch!

D. Red.

Zur Nachhilfe, weil der Helm am Motorrad hing

Gericht: Vorladung zum Verkehrsunterricht muß befolgt werden

Wer ohne Helm Motorrad fährt, kann zwar nicht bestraft werden. Zum Verkehrsunterricht aber muß er, falls dieser angeordnet wird, dennoch erscheinen. Zu dieser Entscheidung gelangte das Verwaltungsgericht Köln. Seine Meinung: Die Tatsache, daß ein Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften nicht mit Bußgeld geahndet werden kann, ist für die Vorladung zum Verkehrsunterricht belanglos.

Das Gericht mußte sich mit der Frage beschäftigen, weil ein Motorradfahrer auf gar keinen Fall zur Nachhilfe für Führerscheininhaber gehen wollte. Er hatte deswegen gegen eine Ordnungsverfügung der Stadt geklagt. (AZ: 4 K 3414/78). Der Kläger war an einem Tag im Mai mit seiner schweren Kawasaki, Höchstgeschwindigkeit 202 Stundenkilometer, über den Hohenzollernring gerollt. Doch der vorgeschriebene Schutzhelm hing seitlich an der Maschine, statt auf dem Kopf des Fahrers zu sitzen. Dabei blieb es auch, nachdem ein Polizeibeamter den Mann auf die einschlägige Vorschrift hingewiesen hatte.

Das ärgerte den Hüter der Ordnung so sehr, daß er ein Verfahren einleitete, das schließlich zu jener Einladung zum Verkehrsunterricht führte. Eine Maßnahme, über die sich nun wieder der Motorradfan ärgerte, da sie seiner Ansicht nach bei einem einmaligen Verkehrsverstoß unverhältnismäßig ist.

Der Gericht in der Blumenthalstraße räumte mit solchen Vorstellungen allerdings rigoros auf. Es befand — dem Inhalt nach — kurz und bündig: Nach der Straßenverkehrsordnung hat derjenige, der gegen Verkehrsvorschriften verstoßen hat, auf Vorladung an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen. Der Kläger hat gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen, weil er keinen Helm trug. Daß er eine intensive Belehrung braucht, zeigt schon die Tatsache, daß der Hinweis des Polizeibeamten nicht genügt.

Belanglos sei dabei, daß das Nichttragen des Schutzhelmes nicht mit einem Bußgeld geahndet werden könne; denn: „Bußgeld und Verkehrsunterricht verfolgen ... verschiedene Zwecke.“ Um allen Einwänden vorzubeugen, fügten die Richter hinzu: „Ein Kraftfahrer kann jedoch, wie der vorliegende Fall zeigt, mangelnde Kenntnis auch von solchen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung haben, die nicht sanktionsbewehrt sind.“

Und was die Vorladung zum Unterricht angehe, so sei lediglich zu prüfen, „ob der Verkehrsunterricht als sinnvolles Mittel erscheint, den Mangel an Kenntnissen zu beseitigen, das Verantwortungsbewußtsein des Kraftfahrers zu stärken, ihm die Konsequenzen eines Fehlverhaltens klar zu machen und ihn zu ordnungsgemäßem Verhalten im Verkehr zu bewegen.“

Der Kölner Beigeordnete Franz Simon, dessen Rechts- und Versicherungsamt im Streit um den Verkehrsunterricht hart geblieben ist, meint dazu: „Wir werden uns in jedem einschlägigen Fall ähnlich verhalten. Es ist schon traurig, wenn Menschen gezwungen werden müssen, sich selbst zu schützen. Für die muß die Stadt eben mitdenken. Wir werden das nach Kräften tun.“

Aus Kölner Stadtanzeiger vom 14. Sept. 1979.

Vor 50 Jahren ...

Als ich vor anderthalb Jahren nach Beendigung meiner Schulzeit, aber noch vor fester beruflicher Etablierung meine Sparkonten räuberte, um mir eine 250er MZ zu kaufen, war mein alter Herr (Jahrgang 1929) ganz schön sauer. Nicht nur wegen des nunmehr in seiner Garage eintretenden Platzmangels, sondern eben überhaupt aus Prinzip: als Mädchen — noch nichts gelernt — usw. usw.

Versöhnt hat ihn dann im Laufe der Zeit der Ton der Maschine, nämlich der typische unaufdringliche „DKW-Sound“ aus Zschopau, als Erinnerung an seine Heimat (sein Geburtsort liegt 40 km von Zschopau entfernt) und auch an seine Jugend; denn er hat sich Ende 1945 das erste Mal auf so ein Vehikel Marke DKW (Jahrgang 1929) gesetzt, das den Krieg eingemottet in der Garage meines Großvaters überdauert hatte. Etwas aus der Geschichte dieses Krades möchte ich nach den Erzählungen meines Vaters zum Besten geben (wie so oft bei manchen oft wiederholten Stories der älteren Generation variieren diese in Einzelheiten bei „Wiederaufführungen“; ich will mich bemühen, eine „mittlere Fassung“ wiederzugeben!?).

Dieser Old-Timer von 1929 (ich meine jetzt das Krad) war „schon“ mit Kette ausgerüstet — die Serie wurde bis 1928 noch mit Antriebsriemen hergestellt. Handdrehgas gab es noch nicht, sondern nur getrennte Gas- und Luftmischungs-Einstellhebel. Kickstarter war schon vorhanden, dafür aber für die 2 Gänge ein schöner altmodischer Gangschalt-Knüppel in Höhe des rechten Knies. Dieses Töff-töff fabrizierte bei 196 ccm ganze 4 PS.

Gerettet wurde das Fahrzeug nach Kriegsende vor einem Kfz.-Requirierungskommando der russischen Besatzungsstreitkräfte durch einen unter einer Halterungsschelle nicht sichtbaren Unterbrechungsschnitt im Zündkabel. Nach vielen vergeblichen Tritten auf den Kickstarter trollte sich der junge Sowjetbürger in Uniform mit dem Ausruf „Scheiß-Motor“ von dannen.

Die kleine Nuckel-Pinne hat dann drüben in der „Zone“ meinen Vorfahren in den schweren Jahren bis zur Währungsreform gute Dienste geleistet, auch während der dort in den Vorläufern des Erzgebirges harten Wintermonate mit wochenlangem Dauerfrost von 15-20 Grad. Allerdings mußte bei diesen Temperaturen der Fahrer stets ein Einspritzfläschchen mit seinem Benzin (auch beim Zweitakter als direkte Starthilfe in den Kolben niemals Ölgemisch verwenden!) und den Zündkerzen-Schlüssel griffbereit in der Montur haben; dann gab es auch früh am Morgen nach langer eisiger Nacht keine Startschwierigkeiten.

Die 4 PS wurden für Hamsterfahrten zu den Bauern in der näheren und weiteren Umgebung gebraucht. Das war dann in der sächsischen Mittelgebirgsgegend für dieses Motörchen eine ganz schöne Anstrengung: 2 Erwachsene und 2 schwere Kartons (50 × 50 × 30 cm) mit Kartoffeln, Obst, Gemüse, Getreide. Diese Kartons aus schwerer Hartpappe waren eine hervorragende Tarnung. Damals konnte ja nicht jeder, der nun mit Glück — noch oder wieder — im Besitz eines Kfz. war, nach Lust und Laune zur Freizeitgestaltung durch die Gegend gondeln. Neben der Benzinrationierung nur für berufliche Zwecke mußte auch noch ein Fahrtenbuch mit einzelnen „Fahrbefehlen“ mitgeführt werden. Da mein Großvater beruflich mit Kino-Filmen etwas zu tun hatte, wurde der einzelne „Fahrbefehl“ zu einem für den jeweiligen Zweck gerade günstig liegenden Kino ausgestellt. Und die oben erwähnten großen Filmversandkartons enthielten dann obenauf auch stets einen schmalen Einzelkarton eines Kinofilmes — aber wie's darunter aussah, ging niemand was an!? Einen solchen Karton konnte der Fahrer dann gerade auf dem Benzintank umklammern, den anderen hatte der Sozus auf den Knien. Wenn eine Steigung der Straße auch mit Schleifenlassen der Kupplung bei solcher Belastung mit dem Motörchen nicht mehr zu schaffen war, dann mußte der entsprechend lang gewachsene und einigermaßen sportliche Sozus-Fahrer die Beine bis zu den Zehenspitzen ausstrecken und das Motorrad unter seinem Allerwertesten einfach weiterfahren lassen (dabei aber seinen Karton möglichst nicht

fallen lassen), damit es dann mit nur noch einer Person und einem Karton die Anhöhe noch erklettern konnte.

Auch allein hat mein Vater „Schwertransporte“ durchgeführt, beispielsweise — nach Entfernen des Soziussattels — hinter sich einen Zentnersack Düngekalk. Der wurde dann — wenn auch nur über wenige Kilometer von der nahegelegenen Düngemittelfabrik — hinten mit der rechten Hand festgehalten, nachdem vorher beim Start der Gashebel auf eine mittlere Stellung gebracht worden war und mit dieser Gaseinstellung auch der Gangknüppel durch entsprechend geübte Verrenkung des rechten Knies bzw. Unterschenkels betätigt werden konnte. Bei dieser Fahrt konnte natürlich keine „Fahrbefehls“ — Tarnung mehr versucht werden; es blieb nur das Stoßgebet, es möge keine Kontrolle auf der Straße durchgeführt werden.

Mit diesen Kontrollen — auch in puncto Einhaltung der Straßenverkehrsordnung usw. — war es allerdings nicht weit her; die Polizei hatte auch kaum Fahrzeuge und Benzin. Und die russische Besatzungsmacht hätte das Fahren auf dem Motorrad mit 2 Schulkameraden — also zu Dritt — nicht als politisches Vergehen, sondern höchstens als bewunderte sportliche Leistung angesehen.

Ja, eine Zeitlang ist mein alter Herr auch mit diesem Krad zur Bewältigung des Schulweges nach Dresden bis zur nächsten Bahnhaltestelle gefahren. Bei sonstigen „Besorgungsfahrten“ blieb das Fahrzeug ja beim Parken immer unter Blickkontrolle, damit nicht das kostbare Benzin aus dem Tank mit einem Schlauch „abgezapft“ wurde. Bei diesen Schulfahrten — jeweils ca. 8 km Entfernung — mußte das kostbare Stück natürlich für Stunden unbewacht an der Bahnhaltestelle gelassen werden, wenn auch mit Ketten gut gesichert. Benzin wurde allerdings nur für die Entfernung rationiert in den Tank gegeben — und für die Rückfahrt befand sich jeden Tag eine Medikamentenflasche mit der benötigten Spritmenge in der Schultasche.

Sogar das Tanzstunden-„Kränzchen“ wurde zu zweit mit der oben erwähnten Karton-Tarnung angepeilt. Dahinein konnte dann im Gasthof die

pluderige Motorrad-Überkleidung (Schnitt aus den 30er Jahren!) gestopft werden und darunter wurde der „schnieke“ dunkle Anzug getragen. Mein Vater fuhr übrigens damals schon mit einer Art „Helmut-Schmidt-Mütze“; man nannte es zu dieser Zeit „Sozialisten-Ballon“ (durch den Fahrtwind blähte sich die im Ruhezustand von vorn nach hinten abfallenden Mütze nach oben zu einer Art Ballon auf).

Dieses treue Vehikel hat schließlich einige Wochen vor der Währungsreform und der Blockade Berlins noch mit der sonstigen mobilen Wohnungseinrichtung meines Großvaters in einer extra dafür heimlich gezimmerten Holzkiste die Flucht nach Westberlin angetreten. Umzugstransporte mußten damals schon nach einer Verordnung der Sowjetischen Militäradministration nach Westberlin genehmigt werden, allerdings stand in der Verordnung nur drin „auf Straßen und Schiene“. Messerscharf schlossen meine Vorfahren daraus, daß man also für den Elbe-Transportkahn von Dresden nach Spandau-Westhafen keine Genehmigung benötigte. Da eine andere Verordnung allerdings besagte, daß jegliche Verbringung von Kraftfahrzeugen nach Westberlin verboten sei, haben die Möbeltransporteure sich auch mit einer überschweren Holzkiste abplagen müssen.

1949 hat diese inzwischen 20 Jahre alt gewordene Dame sogar noch einen Luftfrachttransport von Westberlin nach Westdeutschland überstanden (der Transport in den ansonsten leer zurückfliegenden „Rosinenbomben“ war spottbillig); sie diente noch einige Jährchen meinem Onkel als Studentenfahrzeug. Mit wachsendem Wohlstand und nach beruflicher Etablierung meines Onkels wurde dieses Vehikel auf 2 Rädern langsam als „Schandfleck“ empfunden („was sollen die Nachbarn denken?“) und eines Tages wurde mein Onkel abens von seiner Frau mit der Mitteilung überrascht, es sei tagsüber ein ambulanter Schrotthändler vorbeigekommen, dem habe sie „es“ für den Schrottpreis von 6, — DM mitgegeben.

Mitte der 50er Jahre hätte man eben noch im Lexikon nachsehen müssen, um das Wort Nostalgie verstehen zu können. Jetzt 1979 —

50 Jahre nach der Geburt — wäre das zigfache des Schrottpreises herauszuschlagen gewesen. Friede seiner vor 25 Jahren in einem Hochofen verglühten Asche!

SuKa Gläßer

Einladung zur Jahreshauptversammlung des Landesverbands Rhein-Ruhr e. V.

Der Landesverband Rhein-Ruhr e.V. lädt seine Mitglieder zur diesjährigen Hauptversammlung am 13.12.79 ein. Versammlungsort ist das Clublokal Haus Hackstein, in 4133 Neukirchen-Vluyn, Hochkamerstr.

Tagesordnung:

- 1) Bericht des 1. Vorsitzenden, des Geschäftsführers, des Schatzmeisters und eines Sportwartes
- 2) Bericht der Kassenprüfer
- 3) Neuwahl von zwei Kassenprüfern
- 4) Anträge
- 5) Verschiedenes

Der Clubabend am 6.12.79 entfällt.

Nach unserer Satzung ist die Hauptversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig. Aus diesem Grund bitten wir um zahlreiches Erscheinen.

Der Vorstand des LV Rhein-Ruhr e.V.
Heinz Sauerland
(1. Vorsitzender)

An alle XS 750-Fahrer

Die Schwingenlager der Yamaha XS 750 sollen nach vorliegenden Serviceanweisungen alle 10000 km nachgestellt und geschmiert werden. Schmiernippel sind möglicherweise auch an Ihrer Maschine nicht dran. Es ist also ein Ausbau erforderlich. Es ist vorgekommen, daß im Rahmen der Inspektionsarbeiten dieses Abschmieren von der Yamaha-Werkstatt unterlassen worden ist. Es könnte sein, daß auch bei Ihrer Maschine das linke Schwingenlager gegen das im Tunnel trocken laufende Kreuzgelenk der Kardanwelle nicht abgedeckt und daher nicht gegen Staub geschützt ist. Unterlassenes Abschmieren kann böse Folgen haben (Lagerfestgehen, Losbrechen von Buchsen, gefährliches Spiel der Schwinge). Sie sollten noch vor Erreichen der 30000 km-Grenze sich einen Tag Urlaub nehmen und bei der großen Inspektion dabei sein, wenn die Schwingenlager zur Inspektion und zum Neuschmieren ausgebaut werden.

W. Hopmann

ORI QUO VADIS

Eine Denkschrift für Ori-Veranstalter und -teilnehmer

Wer Orientierungsfahrten fährt, kennt mich, und zwar (ohne überheblich sein zu wollen) nicht als der Schlechtesten Einer. Deshalb glaube ich, an dieser Stelle einmal den Mund aufzutun zu müssen.

Vorneweg muß ich noch sagen, daß ich das Handwerk des Orientierungssportes als Beifahrer auf Autoveranstaltungen gelernt habe. Dort gehen oft bis zu 150 Starter im Minutenabstand auf die Strecke, der Schnitt liegt wesentlich höher, die Konkurrenz ist dementsprechend um Vieles härter.

Nun beginnt sich zu meinem Bedauern im Motorrad — Ori — Sport ein Trend abzuzeichnen, der vor ca. 4 Jahren im Autosport zu einer Auftei-

lung der Ori-Szene geführt hat. Hier wie dort entwickeln sich einige Fahrer bzw. Beifahrer zu ausgesprochenen Spezialisten, was dazu führt, daß die Veranstaltungen immer härter werden, damit überhaupt eine Wertung zustandekommt, d.h. damit der ausrichtende Club nicht vor dem Dilemma steht, mehrere Teilnehmer ohne Strafpunkte zu haben, wobei dann zur allgemeinen Unzufriedenheit nach Hubraum, Baujahr der Maschine etc. entschieden werden muß.

Die Kehrseite dieser Medaille ist es, daß Teilnehmer, die nicht über den gleichen Erfahrungsschatz oder die Fähigkeit im Auffinden der letzten Veranstaltertricks verfügen, immer nur hinterherfahren und letztlich verständlicherweise den Spaß an der ganzen Sache verlieren, der doch eigentlich die Hauptgrundlage des Orientierungssportes sein sollte.

Sicher werden jetzt einige sagen: „Was will der Carol denn überhaupt, das ist schließlich ein sportlicher Wettbewerb und der Beste sollte gewinnen; der Platz auf dem Siegereckchen ist der Sinn der Sache!“

Folgendes ist damals bei den Auto-Orientierungssportlern passiert, und ich möchte hier den Anstoß dazu geben, daß uns das erspart bleibt:

Der gesamte Sport wurde aufgeteilt in Club-Sport und Anfängersport, was so ausging, daß die Bewerber im CS praktisch Rallyes fuhren, bei denen wie in der Deutschen Meisterschaft die Sache auf Sonderprüfungen entschieden wurde, und der Rest (an sich die Mehrheit) der hier von vorneherein keine Chance hatte, machte Kaffee- oder Bildersuchfahrten.

Für ein derartiges Splitting haben wir aber weder genügend Teilnehmer noch Veranstalter, außerdem liefe das meines Erachtens dem Zweck zuwider, den ich der ganzen Sache beimesse, nämlich dem „Spaß an der Freud“.

Deshalb hier mein Vorschlag an die Veranstalter: — legt Eure Strecke so, daß man nicht unbedingt ein indianischer Fährtenucher sein muß, um sie zu finden

— setzt die Zeiten nicht so knapp, damit man auch etwas von der Landschaft hat,

— hängt bitte die Kontrollen gut sichtbar auf (das ist manchmal wirklich eine Katastrophe) — und baut Sondereinlagen ein.

Das muß ja nicht unbedingt Sackhüpfen oder Eierlaufen sein; sehr gut fand ich z.B. das Ausfüllen eines Führerscheinfragebogens oder einen kleinen Geschicklichkeitsparcours.

Dabei hat auch ein Ori-Neuling reelle Chancen.

Da ist noch etwas, was mir persönlich aufgefallen ist: in letzter Zeit grassiert die Protestseuche.

Bei der kleinsten Ungenauigkeit seitens des Veranstalters z.B. beim Erstellen der Fahrtunterlagen wird von einigen Sportsfreunden protestiert, was das Zeug hält, um die eineinhalbdreistellige Streckenführung zu annullieren und eventuell dort aufgehängte, nicht gefundene Kontrollen aus der Wertung zu nehmen. Ganz und gar haarig wird die Sache aber erst, wenn der Sportwart der veranstaltenden Clubs selbst mitfährt als Teilnehmer, anschließend mit auswertet und

dabei die von ihm nicht gefundene Kontrolle kurzerhand ohne Schiedsgericht aus der Wertung nimmt, „weil die Strecke da nicht eindeutig war“. So geschehen im Sauerland.

Ich finde das gewaltig übertrieben, denn

a) gibt es den 150%igen Veranstalter noch nicht (zumal wenn derjenige, der die Fahrt ausgearbeitet hat, damit noch keine große Erfahrung hat) und

b) wenn mir irgend ein Teil der Streckenführung unklar ist, fahre ich eben die verschiedenen Möglichkeiten ab, um zu sehen, was in der Wirklichkeit gemeint war. Deshalb möchte ich von dieser Stelle aus an die Teilnehmer appellieren: Seid sportlich fair, aber laßt die übertriebene Sucht nach Sieg um jeden Preis zu Hause, und an die Veranstalter:

plant Eure Oris so, daß auch der Neuling eine Chance hat, dann werden sich auch die Teilnehmerfelder wieder füllen, während ich für den umgekehrten Fall mit Sicherheit einen rapiden Rückgang der Starterzahlen auf Euch zukommen sehe.

Ich finde, es sollte wieder so werden, wie es ursprünglich gedacht war: jedem seine Chance, und das Wichtigste ist, dabei gewesen zu sein.

Carol
Sportwart MFG Köln

Anzeigen

Verk. Jahreszahlanhänger von 1974-77, zus. 184 Stück, versilbert, mit Ösen, Preis: DM 90, — Tel. 06021/88551 werkt. ab 19.00 Uhr.

Verk. Motorradanhänger 700 kg zulassungsfrei DM 500, — und Pannonia TS 250 ccm 15 PS 2 Jahre TÜV, 1. Hand beiwagentauglich DM 500, — und Yamaha RD 250 Zuvi-Maschine, Tel. 02126/5145

Verk. Guzzi Le Mans, guter Zustand mit Verkleidung und neuen Reifen, Bj. 5/77 DM 5.900, — Kl. Caspers Wallstr. 40, 562 Velbert, Tel. 02124/52194

Verk. Honda CB 400 T/N, 43 PS - Satz (Nockenwelle und Vergaser) Preis VB
Ruth Thelen, Tel. 02233/41466

Suche 250er Honda Motoren, auch defekt oder in Teilen, verkaufe div. Teile von Honda CB 250 und Yamaha RD 250.
Werner Goetz, Tel. 02233/41466

Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer e.V. 4330 Mülheim-Ruhr
Mergelstr. 42

Redaktion:

Koordinator: Heinz Sauerland, Friedensstr. 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Jugendarbeit: Rüdiger Dehnhardt, Postf. 1380
5810 Witten

Technik: Werner Goetz, Ortshofstr. 79
5030 Hürth/Kendenich

Touristik u.

Reise: Sigrid Briel, Friedensstr. 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Berichter-

stattung: Wilhelm Hopmann, Meierfeld 2
3260 Rinteln 5

Sport:

Heinz Bert Scheuer, Seestr. 4
5176 Inden-Lucherberg

Termine:

Margot Wittke, Aldekerkstr. 14a
4150 Krefeld

Vertrieb:

Bernhard Schulze, Holsterhauserstr. 120
4300 Essen

Druck:

Trost-Druck, Xanten

Foto Rückseite:

Kurvenstudie anlässlich eines Rundstreckenrennens auf dem Nürburgring um den OMK-Pokal 1979

Bezugspreis der „BALLHUPE“
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten
Einzelpreis: 2,— DM

