

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



3/85



Versicherungs-Service



Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. bietet:

Vereinshaftpflichtversicherung

Kostenlos für alle BVDM-Mitglieder und BVDM-Vereine

Veranstalterhaftpflichtversicherung

Kostenlos, soweit in Vereinshaftpflicht enthalten. Darüber hinaus können auch Sonderveranstaltungen versichert werden.

Gruppenunfallversicherung

Jedes BVDM-Mitglied ist im Todesfall mit 1300,- DM versichert.

Einzelunfallversicherung

Für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.

Auslandsrankenversicherung

Gültigkeit ein Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 36,- DM.

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM.

Sicherheitsbrief Ausland 25,- DM.

1 Jahr, ohne Leistungsbegrenzung, Wechsel Motorrad - Auto möglich.

Bei Abmeldung ruht die Versicherung.

Beratung bei Versicherungsfragen

Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen?

Welche Möglichkeiten bietet eine Versicherung in Sonderfällen?

Information

über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4
Frankfurter Straße 12
Telefon 06128 - 86191

Wie halten wir es mit den Grünen?

Der Katalysator-Streit ist vorbei, die Verantwortlichen haben sich auf einen halbherzigen Kompromiß geeinigt; in Luxemburg wurden sehr viele laschere Abgas-Grenzwerte für PKW beschlossen als angestrebt waren und technisch machbar sind.

Bei dem ganzen Hick-Hack war zwar nie von Motorrädern die Rede, trotzdem sollten auch wir Motorradfahrer uns Gedanken machen, wie die Benzinbestandteile nach getaner Arbeit den Auspuff verlassen. Vor allem, weil wir mehr aus Spaß als aus der Notwendigkeit heraus fahren, müssen wir auch Verantwortung übernehmen für die Umwelt, in der wir uns zweirädrig bewegen und weiterhin bewegen wollen. Denn das Motorrad stehenlassen hieße, das Kind mit dem Bade ausschütten. Es gibt aber durchaus praktikable Möglichkeiten, ich denke da z.B. an die Grünen, nein, nicht an die Partei, sondern an die Tanksäulen, die bleifreies Benzin anbieten.

Nach all den leidigen Diskussionen um Schadstoffe oder nicht steht sicherlich eines fest: Blei gehört einfach nicht in die Umwelt gepustet - eine der Theorien zum Waldsterben nennt ja sogar das Blei als Ursache -, und wenn es die Möglichkeit gibt, ohne auszukommen, dann ist das eine feine Sache.

Bleifrei ist also angesagt, auch von Seiten der Motorradhersteller, aber leider scheint sich das noch nicht ausreichend herumgesprochen zu haben. Viele von uns könnten längst bedenkenlos unverbleiten Saft in den Tank füllen, aber kaum einer tut es. Wohl weil es an entsprechender Information fehlt, bleiben die grünen Tankstellen unbeachtet. Der geringere Preisunterschied sollte kein Argument sein, denn wer von uns läßt schon sein Motorrad wirklich stehen, wenn der Benzinpreis klettert?

Wer also ein entsprechendes Motorrad fährt und eine Bleifrei-Säule anlaufen kann, sollte sich überlegen, ob er es nicht mal mit den „Grünen“ versuchen soll.

Ruth Gilz

PREISAUSSCHREIBEN

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
(BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt.

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- ◆ Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- ◆ Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- ◆ Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden? Sind Baustellen ausreichend gesichert?)
- ◆ Fahrverbote für Motorräder?
- ◆ Kuchenblech-Nummernschilder?
- ◆ Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum **31. August 1985** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwingstraße 17 b, 4400 Münster-Hiltrup

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

Inhalt

	Seite
Einladung JHV '85	4
Deutschlandfahrt	5
Initiative mit Erfolg	6
Wie wär's	7
Leitplanken	8 und 9
Reisetips	10
Kultur für Motorradfahrer	11
Wer macht mit	11
Termine und Treffen	12
Kleinanzeigen	13
Leserbriefe	14
Troika	15
NRW-Pokalnotizen	19
Physik des Bremsens	19
Bleifreie Zeiten	21
Deutschlandfahrt	21
Ergebnisliste Deutschlandfahrt	24

Titelbild: Die alten Kriegsstraßen in den Dolomiten.
Ein Leckerbissen für Kenner.

Foto: Keuser

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Einladung zur JHV des Bundesverbandes der Motorradfahrer am 21. September 1985 in Wolfhagen-Ippinghausen „Gaststätte Hasenmühle“.

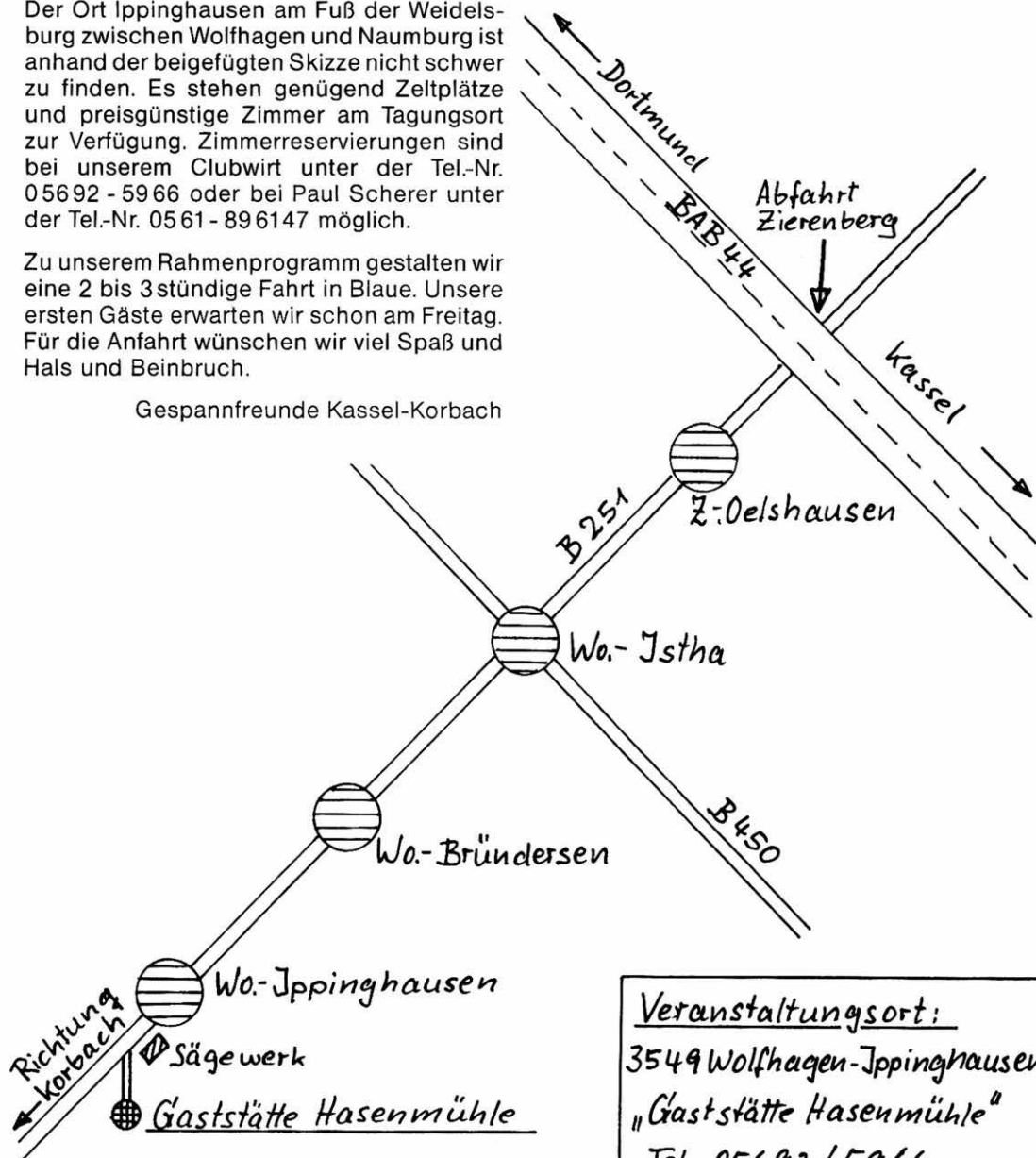
Um 14.00 Uhr Gesamtvorstandssitzung und um 19.00 Uhr Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahl und Kassenprüferwahl.

Zur diesjährigen JHV laden wir, die „Gespannfreunde Kassel-Korbach“ alle BVDM-Mitglieder ein. Wir würden uns freuen, recht viele Mitglieder begrüßen zu können.

Der Ort Ippinghausen am Fuß der Weidelsburg zwischen Wolfhagen und Naumburg ist anhand der beigefügten Skizze nicht schwer zu finden. Es stehen genügend Zeltplätze und preisgünstige Zimmer am Tagungsort zur Verfügung. Zimmerreservierungen sind bei unserem Clubwirt unter der Tel.-Nr. 05692 - 5966 oder bei Paul Scherer unter der Tel.-Nr. 0561 - 896147 möglich.

Zu unserem Rahmenprogramm gestalten wir eine 2 bis 3 stündige Fahrt in Blaue. Unsere ersten Gäste erwarten wir schon am Freitag. Für die Anfahrt wünschen wir viel Spaß und Hals und Beinbruch.

Gespannfreunde Kassel-Korbach



Veranstaltungsort:

3549 Wolfhagen-Ippinghausen
 „Gaststätte Hasenmühle“
 Tel. 05692/5966

Nachtrag

zur Einladung der Jahreshauptversammlung am 21. September 1985

Der Landesverband NRW beantragt, dem § 13.1 folgende Fassung zu geben:

Der Landesbeirat besteht aus dem Landesverbandsvorstand und **je 2 Vorstandsmitgliedern** der BVDM-Vereine des Landes. Jeder Stimmberechtigte hat nur eine Stimme, Stimmenübertragung und Zusammenfassung ist nicht möglich.

Begründung: Damit soll verhindert werden, daß Vereine mit vielen Vorstandsmitgliedern gegenüber anderen mit weniger Vorständlern bei Abstimmungen im Vorteil sind.

Einladung zur Gesamtvorstands- und Bundesbeiratssitzung am 21. September 1985 ab 14.00 Uhr im Gasthaus Hasenmühle in Ippinghausen.

Eingeladen sind **alle** Vorstandsmitglieder, Referenten, Koordinatoren der Landesverbände, Vereine und Interessengemeinschaften.

BVDM-Geschäftsstelle

Als dann an dem kalten und regnerischen Samstag beim Kontrollort „Flugplatz bei Salzgitter“ kein einiger Teilnehmer auftauchte, kamen mir doch ein paar Zweifel. Sie waren jedoch überflüssig, denn am Sonntagmittag waren 26 Starter in Wertung im Ziel, und keiner hatte alle Kontrollorte anfahren können. Der Nachmittag konnte zum Ausruhen, Zeltauftauen, Zimmersuchen oder zum Stadtbummel genutzt werden. Abends war dann im 400jährigen Hotel zur Börse in der alten Kaiserstadt Goslar die Siegerehrung. Jeder Teilnehmer erhielt einen Erinnerungsteller und einen von Industrie und Handel gestifteten Sachpreis, das beste Drittel einen Pokal. Gegen Mitternacht klang der gemütliche Abend aus.

Für Montag um 10.00 Uhr, es war der Tag der deutschen Einheit, waren alle Teilnehmer und Helfer zu einem geführten Rundgang durch die Altstadt Goslars eingeladen. Leider nahm nur etwa ein Dutzend teil, doch für sie hatte sich das Bleiben gelohnt.

Zum Schluß bleibt noch zu berichten, daß den Teilnehmern diese Art Deutschlandfahrt gefallen hat, und daß sie alle im nächsten Jahr wieder mitfahren wollen.

Deutschlandfahrt

Für die diesjährige Deutschlandfahrt des BVDM hatten wir ein neues Konzept erarbeitet. Die wesentlichsten Veränderungen gegenüber den Vorjahren sind eine Begrenzung des Veranstaltungsraumes, die Betonung der touristischen Komponente und die Wahl einer reizvollen Stadt mit großer Vergangenheit als Ziel.

Mit diesen Veränderungen wollten wir mehr und auch andere Motorradfahrer ansprechen und für die Teilnahme gewinnen. Das ist auch gelungen. Immerhin hatten wir 38 Nennungen erhalten, und da unsere Ortsclubs und der Veranstalter genügend Kontrollen besetzt hielten, konnte eigentlich nicht schiefgehen.

Folgende Firmen stellten Sachpreise zur Verfügung:

Firma Schubert Helme
Firma UVEX Winter Optik
Firma Hoffmann „IDEAL“
Firma Gustav Magenwirth, „Magura“
Firma Reifen-Service Holert
Firma Mitsui-Maschinen „Yamaha-Division“
Firma Krauser
Firma Continental
Firma Viro-Motorradhandel

Horst Orlowski

Die Ergebnisliste der Deutschlandfahrt finden Sie auf Seite 24.

Initiative mit Erfolg!

Unser BVDM-Mitglied Michael Tubes aus Düsseldorf entdeckte auf dem Neußer Ring eine Baustellenbeschilderung, die ihm nicht einleuchten wollte. Daraufhin schrieb er am 7. Juni 1985 folgenden Brief:

An den
Polizeipräsidenten in Düsseldorf
Jürgensplatz
4000 Düsseldorf

Beschilderung auf dem Neußer Ring aus Richtung Düsseldorf zur Ausfahrt auf die BAB 57 Richtung Köln.

Sehr geehrter Herr Polizeipräsident!

An dem oben genannten Streckenabschnitt ist eine Beschilderung angebracht, die es Motorradfahrern nicht gestattet, auf die BAB 57 abzubiegen. Siehe Anlage Fotos.

Nach Auskunft des wachhabenden Beamten am 28. Mai 1985 um ca. 18.00 Uhr der Autobahnpolizeiwache Norf, würden Motorräder und Motorräder mit Seitenwagen nicht angehalten und kontrolliert. Er sagte uns, daß die Beschilderung sehr irreführend sei, da sie sich hauptsächlich auf eine Breitenbegrenzung von 2 Meter bezieht.

Uns als Motorradfahrern ist unklar, warum die BAB-Abfahrt nur für PKW frei ist. Wird es den Motorradfahrern bewußt zugemutet, nach Beschilderung einen größeren Umweg zu fahren, nur weil wir offensichtlich mal wieder vergessen wurden.

Wir bitten um Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband der Motorradfahrer
Landes-Verband Rhein-Ruhr

Kontaktadresse:
Michael Tubes

Als sich bis zum 17. Juli nichts getan hatte, griff er zum Telefon. In kurzer Form faßt er zusammen, was sich dann abspielte:

Nach mehreren Telefongesprächen und Gesprächsvermittlungen im Polizeipräsidium Düsseldorf erhielt ich von einem freundlichen Herrn Auskunft. Er konnte sich erinnern, meinen Brief mit den Bildern gesehen zu haben. Doch das Polizeipräsidium in Düsseldorf sei in dieser Sache nicht zuständig. Er vermutete, daß mein Schreiben wegen der Zuständigkeit an den Regierungspräsidenten Abteilung Verkehrsüberwachung geleitet worden sei. Und dann gab er mir eine Telefonnummer.

Mit dem nächsten Gespräch hatte ich einen Teilerfolg. Herr Rohr war wohl zuständig, kannte aber den Vorgang nicht. Er sagte Prüfung und Nachricht noch für den Tag zu!



Foto: Michael Tubes

Am Nachmittag dann der Anruf einer anderen Dienststelle, daß die Beschilderung kurzfristig geändert würde. Die Autobahnpolizei, das Ordnungsamt, und weitere Dienststellen seien im Laufe des Tages bereits telefonisch informiert worden. Um 17.00 Uhr dann ein weiterer Anruf von Herrn Rohr mit der nochmaligen Bestätigung, daß alles Erforderliche eingeleitet sei.

Und dann passierte das fast Unglaubliche:

Am 19. Juli wurde die Beschilderung geändert. Es dürfen keine Kraftfahrzeuge über 2 Meter Breite mehr abbiegen.

Und so breit ist kein Motorrad - auch nicht mit Seitenwagen.

(Bilder der neuen Beschilderung waren für diese Ballhupe nicht mehr zu beschaffen).

Anmerkung der Redaktion

Bravo Michael, aber auch Kompliment an die Behörden, daß es dann doch alles reibungslos ging, nachdem der Vorgang einmal in Bearbeitung war.

Die Redaktion

Wie wär's?

Du und ich, wir alle haben mal klein angefangen. Bei den Meisten von uns war es die 50er, mit denen wir unsere ersten motorisierten Gehversuche gemacht haben. erinnert Ihr Euch noch?

Wißt Ihr noch, was wir damals für einen Mist gemacht haben? Wenn ich an meine eigenen Fehler denke. Wie ich einen Helm gekauft habe, in den noch ein zweiter Kopf reinpaßte, weil mir niemand gesagt hat, wie ein Helm sitzen muß. Oder wenn ich an die drei Ketten denke, die mir abgesprungen und verbogen sind, nur weil ich nicht wußte, wie man eine Kette richtig spannt. Mann, Mann, Mann (Frau, Frau, ...). Heute lache ich drüber, aber damals hätte ich mich wegen einiger Kleinigkeiten vor Wut in den Bauch beißen können. Wißt Ihr, was mir fehlte?

Klar, Ahnung, aber auch jemand, der mir sagt: »Komm her, Jung, frag mich wenn wat is'«. Wie wäre es, wenn wir vom BVDM heute hilfreich die Hand ausstrecken und den Anfängern über die ersten Klippen hinweghelfen?

So nach dem Motto: Der BVDM, Dein Freund und Helfer. Wer fragt da, er wüßte nicht, wie er an die Leuten herankäme?

Ich erzähl' Euch, wie ich es machen will. Neu-lich fuhr ich an einer Fahrschule in meiner Nachbarschaft vorbei. Da fiel mir ein, daß irgendwer mal gesagt hat, der BVDM bräuchte Kontakt zu den Fahranfängern. Danke, fragst

doch mal, ob es möglich wäre, den Fahrschülern mal etwas zu erzählen, so vom BVDM und Sicherheit und eigenen Erfahrungen und so. Gedacht, getan.

Der Inhaber der Fahrschule war sofort hellauf begeistert. Heute habe ich das Konzept für den Vortrag einigermaßen stehen. In den nächsten Tagen werde ich meine Rede halten. Die Themen reichen vom BVDM über Bekleidung, Maschine, Fahrstil usw. bis zum Gespannfahrerlehrgang und Betriebskosten eines Motorrades. Mit etwas Werbung für den Verband, logo.

Zum Schluß werde ich den Mädchen und Jung's meine Visitenkarte in die Hand drücken und den Vorschlag machen, daß sie sich an mich wenden können, wenn sie Probleme haben.

Bei gutem Gelingen wird die Aktion auf weitere Fahrschulen ausgedehnt.

Na, wie wär's? Wollt Ihr nicht mitmachen und in Euren Städten selbst ein bißchen für die Newcomer tun? Demnächst erzähl' ich Euch, wie es gewesen ist und was die Fahrschüler alles wissen wollten.

Falls Ihr schon Feuer und Flamme seid, und die nächste Ballhupe nicht abwarten wollt, meldet Euch bei mir.

Jörg Riepenhusen, Bodelschwingstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup, Tel. 02501 - 13322

**SCHON
GEHÖRT**



Neuer Lei(d)tplanken- Protektor

ein Tag im Battelle-Institut in Frankfurt

Am 11. Juli 1985 durfte ich im Battelle-Institut dabei sein, und mit ansehen, wie der Münch-Anpralldämpfer unter Leitung von Dipl.-Ing. Peter Jessel auf seine Wirksamkeit untersucht wurde.

Das lief so ab:

Die Anpralldämpfer - oder Crash-Absorber - und ein IP 100 Lei(d)tplankenträger sind auf ein Stativ geschraubt.

Ein Dummy mit 75 kg Gewicht fällt aus 4 Meter Höhe (= 30 km/h Aufprallgeschwindigkeit) mit ausgestrecktem Arm auf den ummantelten Lei(d)tplankenpfosten.

Mit dieser Versuchsanordnung wird der häufige Unfall simuliert, in dessen Verlauf gestürzte Motorradfahrer - auf der Straße rutschend - mit dem Arm (oder Bein) gegen den Lei(d)tplankenpfosten schlagen.

Ein elektronischer Meßwertgeber am Arm und einer am Stativ, das den Lei(d)tplankenpfosten mit dem Protektor trägt, zeigen die Verzögerung und die Dämpfung an.

Nach einigen Versuchen war alles ausgerichtet, ausprobiert und abgestimmt und die Untersuchung konnte beginnen.

Dabei mußte sich zunächst zeigen, ob bei gleichem Ablauf - das heißt, gleicher Fallhöhe (bzw. gleicher Aufprallgeschwindigkeit), gleichem Auftreffpunkt und gleichem Protektor auch gleiche Meßwerte herauskommen. Nur dann, wenn der Computer mindestens dreimal das gleiche Ergebnis ausspuckt, gilt der Versuchsaufbau als wissenschaftlich korrekt und verwertbar.

Zuerst wurden die Münch-Anpralldämpfer gemessen. Dann - zum Vergleich - die SPIG-Crashabsorber. Das sind die seit Jahren der

IFMA bekannten, und seit Herbst '84 auf einigen Straßen versuchsweise eingesetzten Protektoren aus Polyäthylenschaum.

Danach wurden noch die Werte für den ungeschützten Lei(d)tplankenpfosten ermittelt.

Das dauerte alles tatsächlich einen ganzen Tag - mit Fotos machen; Video-Aufzeichnungen; auswechseln der Protektoren; Anhängen und Ausrichten des Dummy's, Ausdrucken der Meßergebnisse usw. Ohne vorbereiten, aufräumen, feinauswerten, dokumentieren ... (Und kostet einen Haufen Geld).

Die Untersuchung zeigte, daß die Dämpfer schwere Verletzungen verhindern können! Kein Dämpfer war nach dem Versuch „am Ende“ - bei den Vorversuchen hatten sie 2 bis 3 Schläge überstanden. Es gibt jetzt 2 Arten Protektoren, erst weitere Untersuchungen können zeigen, wo die Grenze liegt, und in welche Richtung man weiter entwickeln muß.

Die Unfallforschung bemüht sich zur Zeit, heraus zu finden, wie und wo die meisten Lei(d)tplanken-Unfälle ablaufen.

Fragebogen können bei der:

**BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12
6204 Taunusstein 4, Tel. 06128 - 86191**

angefordert werden.

Die Fragen richten sich an Leute, die bei Unfällen durch Lei(d)tplankenpfosten verletzt wurden.

„Aus gut unterrichteten Kreisen“ war zu vernehmen, daß jetzt auch in Bayern die ersten Versuchsstrecken mit Protektoren ausgerüstet werden sollen. „Versuch“ wird das deshalb genannt, weil die entsprechenden Verordnungen noch nicht verabschiedet sind. Die Strecken mit Doppelplanken in Westfalen-Lippe laufen unter der Bezeichnung „unbefristeter Langzeitversuch“.

Das Battelle-Institut ist ein multidisziplinäres wissenschaftliches Institut, das Auftragsforschung für Industrie, Behörden und Private betreibt. Es ist weltweit tätig, beschäftigt 7 500 Mitarbeiter, davon 600 in Frankfurt und befaßt sich mit allen Bereichen u. a. auch mit Motorradschutzhelmen.

Klaus Schumacher

Lieber Leser,

das Thema Leitplanken ist so wichtig, daß man garnicht oft genug darüber berichten kann. Nach den ersten lang erwarteten positiven Reaktionen der Behörden stellen wir mehr und mehr fest, daß auch die einschlägige Industrie wach wird, weil sie einfach Umsätze wittert. Das zeigt sich in Weiter- und Neuentwicklungen der Crash-Absorber. Gerade jetzt sollen und müssen wir in Sachen Leitplanken weiter aktiv bleiben.

Die Redaktion

Nochmal Thema Leitplanken

Viel ist in der Ballhupe und in anderen Medien über dieses Thema gesagt bzw. geschrieben worden. Im Zusammenhang mit Leitplanken zieht in letzter Zeit vor allem ein simples Kunststoffteil, der sogenannte Crashabsorber, die Aufmerksamkeit auf sich.

Die mit einem Crashabsorber ummantelten Leitplankenpfosten sollen, so die Idee des Herstellers, stürzende Motorradfahrer vor großen Verletzungen beim Anprall gegen die Leitplankenpfosten bewahren. Um nachzuweisen, daß diese einfache Maßnahme auch wirklich sinnvoll ist, beauftragte die SPIG-Schutzplankenproduktionsgesellschaft mbh & Co. KG das Institut für Rechtsmedizin der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, „Biomechanische Versuche hinsichtlich des passiven Unfallschutzes von Aufsassen motorisierter Zweiradfahrzeuge beim Anprall gegen Schutzplankenpfosten“ durchzuführen.

Die Versuche und im besonderen die Ergebnisse sind es wert, veröffentlicht zu werden.

Wie schon vorab erwähnt, sollte durch die Versuche die Wirksamkeit des SPIG-Crashabsorbers als Element des passiven Unfallschutzes untersucht werden. Simuliert wurde im vorgenannten Institut für Rechtsmedizin folgender Unfallablauf:

Ein gestürzter Motorradfahrer rutscht auf dem Rücken liegend mit den Füßen voraus unter einem Winkel von 15 Grad zur Straßenlängsachse mit dem Arm gegen einen Schutz-

plankenpfosten. Die Anprallgeschwindigkeit beträgt bei allen Versuchen 32 - 33 km/h.

Insgesamt wurden vier Versuche durchgeführt. Als Referenzversuch wurde zuerst der Anprall gegen einen normalen I-Profilpfosten untersucht. Die am Versuchsobjekt festgestellten Verletzungen sind dabei erheblich. Unter anderem ist der rechte Oberarm abgetrennt und die Oberarmbeugemuskulatur vollständig durchgetrennt.

Die Schwere der Verletzung wird nach einer international gebräuchlichen Skala der Grad 3 zugewiesen. Das heißt schwer verletzt ohne Lebensbedrohung. Eine Anmerkung, der Verfasser weist jedoch darauf hin, daß eine solche Verletzung unter ungünstigen Umständen (zu späte Versorgung) auch tödlich verlaufen kann. Damit sei dann auch der Grad 4 - schwer verletzt mit Lebensbedrohung - gerechtfertigt.

Bei zwei weiteren Versuchen kommt dann der Crashabsorber zum Einsatz. Die Verletzungen sind bei diesen Versuchen deutlich geringer. Folglich kommt bei der Einstufung der Verletzung der Grad 1 = leicht verletzt in Frage. Am Versuchsobjekt werden lediglich Hautabdeckungen und mäßige Prellungen festgestellt.

Zuletzt wurde dann noch der weniger form-aggressive Sigmapfosten untersucht. Wie zu erwarten, liegt die Wirksamkeit etwa zwischen dem normalen I-Profilpfosten und dem ummantelten Pfosten. Die Untersuchung des Versuchsobjektes ergab mehrfache, jedoch unkomplizierte Knochenbrüche. Die Schwere der Verletzung hatte den Grad 2, d. h. es handelte sich um eine mittelschwere Verletzung.

Wenn bei den Versuchen auch nicht berücksichtigt wurde, daß viele andere Unfallabläufe möglich sind, wie andere Art des Anpralls oder höhere Ausgangsgeschwindigkeit, so kann abschließend doch gesagt werden, daß der Crashabsorber zur Zeit das geeignete Mittel ist, die für Motorradfahrer gefährlichen Leitplanken zu entschärfen.

Die verantwortlichen Stellen sollten sich durch das Ergebnis des Forschungsauftrags zum schnellen Handeln verpflichtet fühlen.

Bleibt zu hoffen, daß schnell gehandelt wird.

Günter Gilz

Angenehme Ruhe

Unter diesem Titel hat die Fachzeitschrift MOTORRAD ein Hotel- und Gasthaus-Verzeichnis für Motorradfahrer herausgebracht.

Aufgeführt sind 154 Anschriften, mit Besonderheiten und Preis. Unter Besonderheiten lesen wir: Wirt fährt selbst, oder: Heizkeller für nasse Sachen, und: Zelten im Garten möglich.

Natürlich kann MOTORRAD keine Garantie für die Angaben übernehmen, es sind Erfahrun-

gen von Lesern, die die Adressen eingeschickt haben. Aber es ist doch sehr hilfreich, dieses Verzeichnis im handlichen DIN-A-5-Format im Tankrucksack zu haben, wenn man unterwegs ist.

Zu haben ist die Broschüre gegen Einsendung eines adressierten, mit 1,10 DM frankierten Rückumschlag bei:

MOTORRAD, Kennwort: Angenehme Ruhe, Postfach 10 42, 7000 Stuttgart 1.

Sigrid Briel

Vorfreude

Als wir im Frühsommer die dicken Jacken und Pullover noch nicht in die Schränke packen konnten, habe ich mich damit getröstet, daß es einmal ja doch schön werden müsse und das wäre dann bestimmt im Spätsommer! Spätsommer, das ist für uns Urlaub, das sind die Dolomiten, Paßfahrten, das ist das Treffen mit Freunden auf dem Gavia. Und nun ist es bald soweit, der 7. und 8. September ist nahegerückt!

Wir haben hier für die, die sichergehen und das Quartier vorbestellen wollen, eine Zimmerbestellung auf italienisch abgedruckt. Die Albergo Castello ist in S. Antonio, das liegt hinter Bormio auf der nördlichen Anfahrt zum Gavia.

Und nun: buon viaggio!

Sigrid Briel



Foto: Sigrid Briel

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten Sie, für uns für die Zeit

vom _____ bis _____

ein Zimmer mit _____ Betten zu reservieren.

Vielen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Gentilissimi Signori.

Gli preghiamo di riservarci per il tempo

dal _____ al _____

una camera a _____ letti.

Gli ringraziamo in anticipo.

Distinti saluti

Motorradfahrer in Sachen Kultur

In diesem Jahr findet Köln, wo das Jahr der romanischen Kirchen gefeiert wird, auf kulturellem Gebiet besondere Beachtung. In den 40 Jahren seit Kriegsende sind jetzt die 12 Kirchen im Kölner Innenstadtbereich, die teilweise älter als 1000 Jahre sind, größtenteils wieder hergestellt.

Auch der BVDM kann an solch historischen Bauwerken nicht achtlos vorbei. Der Landesverband Nordrhein-Westfalen widmet sich mit insgesamt vier Führungen den architektonischen Meisterleistungen unserer Vorfahren. Zwei Führungen für interessierte Motorradfahrer durch insgesamt sechs Kirchen fanden bereits statt, weitere sollen im Herbst folgen.

Am 21. April führte uns Heidrun Aparicio, eine sachkundige junge Dame, zu den römischen und fränkischen Gräberfeldern unter der Kirche St. Severin. Anschließend stand die alte Stiftskirche St. Pantoleon mit den alten Klosterresten auf dem Programm. Den Abschluß fand die Führung in der Basilika St. Maria im Capitol, wo ja schon der Name auf eine römische Herkunft schließen läßt. Die nächsten Führungen werden bestimmt wieder interessant und unterhaltsam, da Frau Aparicio uns wieder zur Verfügung steht. Die verschiedenen Bautechniken sowie die geschichtlichen Hintergründe hat sie für alle verständlich dargelegt.

Ich habe übrigens festgestellt, daß es die Optik einer romanischen Kirche in keiner Weise beeinträchtigt, wenn im Blickwinkel des Betrachters ein Motorradhelm oder Lederkleidung auftauchen.

Man sollte vielleicht, nachdem die Sommerpause zum Motorradfahren ausgenutzt wurde, mal wieder etwas für die Kultur tun. Die herbstlichen Führungen sind dazu nur zu empfehlen.

Irmgard End-Sassenhagen

Wer macht mit?

Der Landesverband Nordrhein-Westfalen hat für Motorradfahrer ein recht umfangreiches Programm zusammengestellt. Erste Versuche zu einer kulturellen Veranstaltungsreihe sowie Motorradsport-Seminare sind gelaufen. Erstmalig wurde mit einigem Erfolg ein landesweiter ng-Sport-Wettbewerb ausgeschrieben. Unsere Referenten haben uns sachkundig auf zahlreichen Diskussionen und Veranstaltungen vertreten. Durch viele Clubbesuche und die Präsenz auf Messen und Ausstellungen konnte eine Mitgliederwerbung und Betreuung gewährleistet werden.

All diese Aktionen sind von einem kleinen Stab aktiver Motorradfahrer durchgeführt worden. Die gesamte Palette ließe sich noch weiter ausweiten, aber es fehlen uns dazu engagierte Mitsreiter. Wir wissen von einigen, daß sie einer aktiven Hilfe nicht abgeneigt wären. Bei den meisten besteht jedoch eine gewisse Hemmschwelle. Gebt euch einmal einen Ruck und unterhaltet euch darüber einmal mit uns; telefonisch oder kurz schriftlich! Wir sind für jede Unterstützung dankbar. Eure Mitarbeit kommt nicht nur den Motorradfahrern, sondern auch euch selbst zu Gute.

Ansprechpartner ist:

Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2, Telefon 022 06 - 8 10 63

Berlin-Fahrt

Der LV Rhein-Ruhr führt vom 25.-28. Oktober 1985 eine Busfahrt nach Berlin durch.

Abfahrt ist Freitagabend, am 25. Oktober in Duisburg, Ankunft Samstagvormittag in Berlin.

Für Fahrt und 2 Tage Halbpension bei Unterkunft im Berliner Westen sind 120,- DM zu zahlen. Am Montagvormittag sind wir zu einer Besichtigung im BMW-Werk in Spandau angemeldet, nachmittags geht es dann wieder auf die Heimreise. Es sind noch einige Plätze frei!

Wer mitfahren möchte, wende sich bitte an:

Heinz Sauerland, Dr. Guischarstraße 7
4134 Rheinberg 3, Telefon 028 44 - 8 54

Wichtig: Bundesbürger benötigen einen gültigen Reisepaß!



TERMINE/ TREFFEN



27. 7. 1985

11. Jux-Ralley '85 in 5768 Sundern-Linneperhütte

Info: R. Kaiser, Telefon 02933 - 6270 oder
Helmut Ullrich, Telefon 02934 - 441

4. 8. 1985

Haus-Richter-Ralley

Bildersuchfahrt in Sundern-Hachen

Info: Telefon 02935 - 4321

23. – 25. 8. 1985

Lipperosetreffen

Info: MV Lippstadt, Postfach 1126

31. 8. 1985

1. Luxemburg-Orientierungsfahrt des MC Hilden

Info: Ulli Streib, Beethovenstraße 16
4010 Hilden

31. 8. – 1. 9. 1985

Gespanntreffen in Ringau-Lüderbach

findet aus familiären Gründen **NICHT** statt

31. 8. – 1. 9. 1985

15. Heidjertreffen in 2090 Luhdorf mit Anmeldung!

Info: MC Lüneburger Heide, Hauptstraße 27
2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

7. - 8. 9. 1985 Gavia-Treffen

Info: Redaktion

14. – 15. 9. 1985

Sandlochtreffen des MC Mammut e.V. in Bergisch-Gladbach

Info: Manfred Brill, Eschenbroicher Straße 9
5060 Bergisch-Gladbach 2

27. - 29. 9 1985

Gespannfahrer-Lehrgang

Meldeschuß: 19. 8. 1985

Landesverband Saar

Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12

Telefon 06898 - 40207

27. – 29. 9. 1985

In und um Tübingen auf dem Motorrad

Info: M. Sailer, Jugendherberge

Gartenstraße 22/2

7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

28. 9. 1985

Gottesdienst für mot. Zweiradfahrer mit anschließendem Programm, Philippus-Kirche München-Giesing

Info: Thomas Noack, Schwanenseestraße 3
8000 München 90

4. – 6. 10. 1985

Motorrad-Wochenende am Comer See

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12
6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

4. – 6. 10. 1985

1. Vogelsberger Gespanntreffen in Alsfeld/Oberhessen

Voranmeldung dringend erwünscht

Info: Alfred Petsch, Dotzelrod 3

6320 Alsfeld-Eudorf, Telefon 06631 - 3138

26. 10. – 1. 11. 1985

80 er Ferien in der Jugendherberge Tübingen

31. 10. – 3. 11. 1985

Enduro-Rucksack-Reise Jugendherberge Tübingen

Info: M. Sailer, Herbergsvater DJH

Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen

Veranstaltungen NRW:

24. 8. 1985 3. Bildersuch- und Orifahrt
Hagen

30. 8. 1985 Zielfahrt Opladen

31. 8. 1985 Landesbeiratssitzung

1. 9. 1985 Bildersuchfahrt Lüdenscheid

1. 9. 1985 Ausstellung Wissertal

1. 9. 1985 Veteranen-Rallye Wissertal

7. 9. 1985 Bildersuchfahrt
Bergisches Land

21. 9. 1985 Jux-Rallye Marl

2. 10. 1985 Mittwochtreff Wermelskirchen

Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16

5067 Kürten 2

KLEIN- ANZEIGEN



Suche: Reparatur-Anleitung für Suzuki GS 650 G.

A. Cassal, Hildeboldstr. 26, 2000 Hannover 91

Suche: Verkleidung für BMW R 25/3-Gespann

Tausche: Briefmarken BRD und Berlin.

Lothar Paschke, Nordring 8, 6050 Offenbach

Verkaufe günstig: Hercules K 50 RL, 60-cm³-Zylinder (incl. Gutachten), div. Teile; Yamaha AS 3, 125 cm³, 15 PS, 2 Zylinder 2-Takt mit leichtem Elektro-Defekt.

1 Hinterrad CB 400, 1 Vorderrad GT 250, 1 4in1-Anlage CB 750 F 1, diverse Teile von XJ 750-Seca, 1 28-Zoll-Damenfahrrad, 1 Suzuki GT mit Teilen, 1 defektes Vespa-Boxer-Mofa.

Jörg Riepenhusen, Tel. 02501 - 13322 Abds

Verkaufe: Roller NSU Prima D, technisch und optisch einwandfrei, seit 2 Jahren abgemeldet. VB 450,- DM.

Klaus Jop, Ankerweg 1, 2980 Norden II

Verkaufe: Fiat Panda 45 Super, Modell 1983. Erstzul. Dezember 1982, km-Stand 18000 mit Zubehör für 6800,- DM (Zweitfahrzeug).

Bachhuber, Tersteegenweg 15

4300 Essen 1, Tel. 0201 - 716476 oder 716334

Verkaufe: „Das Motorrad“ Jahrgang 1972-83 für 70,- DM.

Rainer Pawelczack, Kilvertzheide 79

4010 Hilden, Telefon 02103 - 8662

Verkaufe: 2 Doppelsitzbänke, sehr guter Zustand, 1 Benzintank von DKW RT 175 Bj. 1974, 26-Liter-BMW-Tank, suche Schorsch-Meier- oder Heinrich-Tank 24 oder 26 Liter für BMW R 51/2, R 51/3 oder R 68.

Udo Ziegler, Gerolsteiner Straße 109

5000 Köln 41, Telefon 0221 - 445305

Verkaufe: Von MZ TS 250 Auspuffrohr mit Krümmer, Lenker, Lufi-Kasten, Vorderschutzblech und Hinterschutzblech mit Rücklicht und Blinker.

Johann de Vries, Altschwoogstraße 30
2956 Veenhusen, Telefon 04954 - 2875

Verkaufe: Zylinder mit Kolben BMW R 60/7, 75000 km gelaufen; suche: R 80/7 oder R 75/6 oder 7 Zyl. mit Köpfen ohne Kolben.

Suche: Im Raum Fürth/Odenwald Motorradfahrer mit Interesse an Reisen und Technik. Wir streben Clubgründung im BVDM an.

Siegfried Starke, Lindenfelser Weg 4
6149 Fürth Ellenbach/Odenwald
Telefon 06253 - 4369

Suche: Informationsmaterial über die neuesten 80er Rennmaschinen mit Preisen und Leistungsangaben, Dokumentationen über Rennmotoren (Ziegler, Kreidler, Derbi).

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt
Telefon 02945 - 5150 (15.00 bis 19.00 Uhr)

Verkaufe: Moto-Guzzi V 1000 G 5, Squire ST 2 mit Anchl. für Guzzi, 15 Zoll Speichenräder Chrom und 18 Zoll Speichenräder Borani passend für Guzzi, V 7 Spezial-Teile wie Getriebe, Rahmen, Achsantrieb, Schwinge usw. Wer teilt mir seine Erfahrungen über EML mit? (Verschleiß, Verbrauch usw.)

Norbert Varnskühler, Bevergerner Straße 27
4441 Riesenbeck, Telefon 05454 - 5047345

Verkaufe: Kawasaki GPZ 1100, Erstzulassung 5/83, TÜV 5/87, 23000 km
Preis: VS

Uwe Goldammer, Holthausen Straße 162
5600 Wuppertal 21, Telefon 0202 - 465574

LESER- BRIEFE



Es ist nicht wahr!

Betrifft: Motorradcorsos des Verbandes der „Kuhle-Wampe-Motorradclubs“.

Der Verband der Motorradclubs „Kuhle Wampe“ hat in diesem wie auch in den letzten Jahren wieder Motorrad-Corsos in verschiedenen Städten der Bundesrepublik durchgeführt. Als Motorradfahrer begrüße ich solche öffentlichen Veranstaltungen, obwohl ich mit den politischen Inhalten, die die Kuhle-Wampe-Clubs auszeichnen, in wesentlichen Punkten nicht einverstanden bin. Aber es ist eine Schädigung des Ansehens aller Motorradfahrer, wenn führende Mitglieder der Kuhle Wampe entgegen besserem Wissen auch in diesem Jahr wieder falsche Informationen über Unfallstatistiken über Versicherungsprämienberechnungen verbreiten.

Es ist nicht wahr, daß die Motorradfahrer nur an einem Drittel der Motorradunfälle schuldhaft Verursacher waren. Diese Angabe gilt nur für Unfälle von Zusammenstößen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Hierzu müssen noch die Unfälle gezählt werden, die Motorradfahrer alleine betreffen, z.B. „Abkommen von der Fahrbahn“, bei denen aber Schäden (auch) für andere entstehen, z.B. Verletzung des Beifahrers, Beschädigung fremder Sachen usw., die die Versicherung des Motorradfahrers bezahlen muß. Das ergibt knapp 50%!

Es ist nicht wahr, daß in den Statistiken der Versicherungen alle Verkehrsunfälle, an denen Motorradfahrer beteiligt waren, einfach zusammengezählt werden und die Kosten auf die Versicherungsprämien der Motorradfahrer umgelegt werden. Die Statistik des HUK-Verbandes (Verband der Haftpflicht-, Unfall-, Auto- und Rechtsschutz-Versicherer, Glockengießerwall 1, 2000 Hamburg 1, Tel. 040-32 10 70) ist nach dem Schuldprinzip aufgebaut. Das heißt, als Motorradunfälle werden nur die ausgewiesenen, bei denen die Versicherung eines Motorradfahrers für den von ihm ver-

schuldeten Schaden bezahlen mußte. Nur die Kosten dieser Motorradunfälle werden zur Kalkulation der Motorrad-Versicherungsprämien herangezogen. Die Motorradfahrer bezahlen keine Schäden, die andere Verkehrsteilnehmer bei Motorradunfällen schuldhaft verursacht haben.

Wer das nicht glaubt, kann sich beim HUK-Verband selbst informieren.

Peter Schmidl

Graue Eminenzen

Wenn man sich unseren Vorstand so ansieht, wird einem Außenstehenden wohl nicht sofort klar sein, die Verantwortlichen eines Motorradverbandes vor sich zu haben. Eher könnte der Eindruck entstehen, dem Präsidium eines Schützenvereins oder einem Kirchenvorstand gegenüberzustehen. Der Altersunterschied dieser Damen und Herren liegt nämlich deutlich über dem Durchschnitt im BVDM. Nun will ich bestimmt nicht die fachlichen Qualitäten der Orlowskis und Schumachers abstreiten, auch sehe ich im Moment niemanden, der diese Aufgaben besser erfüllen könnte, aber so frage ich mich, müssen denn auch die Stellvertreter derer so graumeliert sein? Unserem Vorstand fehlt nämlich dringend ein frischer Wind, der durch die Reihen der Heizer, Rocker und Möchtegern-Freddy-Spencer fegt und diese an den BVDM heranführt.

Auf der im September anstehenden JHV besteht nun die Möglichkeit, eine Änderung herbeizuführen. Es ist sicher schwierig, geeignete Kandidaten für diese Arbeit - denn die ist in jedem Fall mit diesem Amt verbunden - zu finden, aber wenn ihr euch schon vorher in euren Klubs mal Gedanken macht wer der/die geeignete(n) Kandidat(en) wäre(n), wird sich bestimmt jemand finden, der die notwendige Voraussetzung mitbringt.

Reiner Henrich

Leserbriefe werden ungekürzt gedruckt. Sie geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Die Redaktion

TROIKA

An die Gespannfahrerei kam ich bereits 1943, als ich, damals 19-jährig, per Bataillonsbefehl auf die 750er, sv-gesteuerte, 22 PS-BMW, ich glaube, das war die R 71, gesetzt wurde. Obwohl notorischer Zivilist (geworden), muß ich gestehen, daß dies ein Befehl war, den ich nur allzugern ausgeführt habe.

Zehn Jahre später ging es mit Motorrädern weiter, die nicht mehr den Tarnanstrich besaßen und zu denen man keinen Fahrbefehl brauchte, um sie zu bewegen. Drei dieser Maschinen waren Gespanne. Und hier muß ich mich korrigieren: Die Dritte „war“ nicht, sie „ist“ - ob es die Letzte sein wird? Solide genug wäre sie schon, um einen befriedigenden Abschluß zu gewährleisten.

Grundsätzliches: Sollte ich mit einem einzigen Wort das Wesentlichste an diesem Fahrzeug erfassen, so fällt mir kein treffenderes ein, als dies: „Ausgewogenheit“.

Dies gilt für den äußeren Gesamteindruck, (der natürlich geschmacksbedingt ist), gilt aber ebenso für die Korrektheit und Fertigkeit, mit der es an den Kunden ausgeliefert wird, (da gibt es keine nachträglichen Korrekturen, die ins Geld laufen), dies gilt für seine problemlose Fahrbarkeit, die man ohne Übertreibung als Ästhetik des Fahrens bezeichnen darf, gilt gleichermaßen für das, woran so manches moderne Gespann krankt und, für mein Dafürhalten, als nicht empfehlenswert einzustufen ist: also, gemeint ist die Gesamtübersetzung.

Hier ist man mit einer BMW fein heraus, ist es eigentlich stets gewesen. Es stand immer eine Auswahl an HR-Antrieben, verschieden übersetzt, zur Auswahl. Die Gespannweiten bzw. Stufung der Wechselgetriebe haben ebenfalls einen erfreulichen Gespannbetrieb ermöglicht.

Wir fahren im normalen Straßenverkehr und wollen gern noch eine Nasenlänge vorn sein, uns aus dem trägen Verkehrsbrei freifahren. Dazu gehört ein tief liegender 1. Gang. Das gab es bei BMW immer.

Wenn ich mich schon im Gesamteindruck dieses Gespannes des recht anspruchsvollen

Wortes der „Ausgewogenheit“ bediene, so beziehe ich dies auch auf ein Argument, das mit Sicherheit Widerspruch herausfordern wird. Ich meine den Preis.

Bisher hat mich dieses Fahren knappe 20 000,- DM gekostet. (Mit ca. 18 000 km war sie bei Abholung bezahlt).

Kritiker, Du darfst Dir Deinen Protest ersparen, ich will nicht mitrechnen, wir Du rechnen magst. So viel Geld habe ich nicht, um die Folgen falscher Sparsamkeit zu bezahlen. Das geht so: Wenn ich in eine Sache investiere, die nun einmal nicht billig ist, so investiere ich großzügig. Ich denke auch an das, was mir nach kleinlicher Rechnung künftighin ins Haus steht. Dafür gibt es Beispiele, aber das gehört nicht unbedingt hierher. Kaufe ich eine Sache, die ihren Preis wert ist, (daher die Bezeichnung „preiswert“), so kostet das einmal Geld - beim Kauf. Ich darf erwarten, daß es damit getan ist.

Meine TROIKA ist jetzt 23 Monate bei mir, sie hat, trotz des letzten, völlig ereignislosen Winters über 26 000 km auf dem Tacho. Sie hat mich niemals verlassen. Es gab keinen unfreiwilligen Aufenthalt und keine Reparaturen. Was ich in den vergangenen zwei Jahren zusätzlich aufgewendet habe, war mein privater Spaß, niemals Notwendigkeit.

Kommen wir also zum Motor:

Ich habe den G/S 80, 50 PS, Nm 59/3500 U. Reicht das? (Man kann auf Wunsch auch mit 27 PS TROIKA fahren, oder den 650er Motor haben. Sonst unterscheiden sich diese Gespanntypen in nichts). Ich habe die 47ste. Zu Pfingsten, beim Treffen der TROIKA-Fahrer, erfuhr ich, daß bisher 102 Stück ausgeliefert seien. Damit ist dieser Typ weit jenseits dessen, was man gemeinhin als Kleinserie bezeichnet. Auch ein Grund zur Beruhigung. Ich kaufe keinen Exoten.

Was soll man eigentlich noch viel über diesen Motor erzählen? Er ist hinreichend als Bulle bekannt. Das Richtige für ein Gespann.

Steigt man von einem DOHC-gesteuerten Motor auf diesen um, so fällt einem die Behäbigkeit des OHVers natürlich sofort auf. Indessen macht das der Freude am Gespannfahren keinen Abbruch - beim Gespann verwischen sich diese Unterschiede ein wenig.

Das Getriebe erlaubt, z.B. beim Anfahren an Ampeln, eine Beschleunigung, die, ganz gleich aus welchen Gründen, von PKW-Konkurrenten in der Regel nicht gehalten werden kann. Eines Mehr bedarf es nicht; es freut allenfalls den Reifenhersteller.

Zum G/S 80 noch dies: Innerhalb Ortschaften wird man ihn schwerlich über 4000 drehen lassen. Dasselbe gilt für Paßstraßen. Das Drehmoment ist so unverschämt, die Übersetzung liegt so günstig, daß man sich höhere Drehzahlen einfach verkneifen kann. Umgekehrt ist es auf schnellen Straßen und Autobahnen. Wenn man es eilig hat, läßt man die Gute von Tankfüllung zu Tankfüllung anstandslos bei 7000 drehen. Wir kommen damit so an die 140 p. h. heran. Es muß schon Hochsommer sein und die Kiste urlaubsmäßig beladen, daß das Öl einmal an die 130° herankommt. (Es wird bei mäßig ruhigerer Fahrweise auch sofort wieder kühler). Wie gesagt, da muß man sich aber Mühe geben. (Allgemein wird ja garnicht so schnell gefahren - ist ja garnicht wahr!)

Wer den G/S 80 einbauen läßt, bekommt automatisch, also ohne Aufpreis, den Kickstarter sowie das Ölwannenschutzblech mit.

Die HR-Übersetzung beträgt hierbei übrigens 11:27 Zähne, 0,35 Liter Ölfüllung. Anfangs gaben die beiden Schnorchel vor dem Luftfilter beim Beschleunigen ein laut-schnarrendes Geräusch ab. Ich habe sie mit Greenit am zugehörigen Gehäuse fixiert, nun ist Ruhe. Die Vergaser hatten auf den ersten Kilometern ein deutlich spürbares „Loch“, das war sehr unangenehm beim Überholen. Nun ist das weg. Ob es mit der Ansaugluft zusammenhing, kann ich nicht beurteilen.

Wer an meinem Gespann das Ölthermometer entdeckt, mag sich nicht beirren lassen; ich wollte nur wissen, wie sich das mit den Temperaturen verhält. Schließlich kann man sich ja einen Ölkühler leisten, doch bevor ich dies täte, muß ich messen. Ich habe nicht den Eindruck, daß es je eines Kühlers bedarf. Auf Urlaubsreisen ist das Fahrzeug richtig gut beladen - Leergewicht ca. 300 kg, Gesamtgewicht 600 kg - gefahren wird auf Hin- wie Rückreise ohne Schonung, Überwärmung gab es dabei nie.

Fahrwerk:

Das Rahmenrückgratrohr wurde herausgetrennt, dafür ein Vierkant 20 x 40 x 4, hochkant, eingeschweißt. Aus der Einarmschwinge wurde ein Doppelarm. Ab Steuerkopf wurde abgeräumt, dafür die Hartmannschwinge verwendet. Die 15"-Räder ebenfalls EML. (Seitenrad 12").

Das Aussehen der Schweißnähte darf man als vorbildlich bezeichnen, dasselbe gilt für die Stöße am SW-Fahrwerk.

Zum Ein- und Ausbau der vorderen Achse möchte ich mal meinen persönlichen Senf dazu geben: Aufbocken unter der Ölwanne sowieso. Dann zieht man die Steckachse heraus. Und dann fallen einem links wie rechts je 1 Abdeckscheibchen sowie ein Distanzring, 5 mm dick, herunter. Man überlegt, wie man diese vier Dingerchen möglichst rentabel (und ohne sich bei einem evtl. Reifenwechsel zu blamieren), wieder in das schwere, zum Kanten neigende, Vorderrad hineinfummelt. Weil ich zu Hause gebaut hatte, also einige Möglichkeiten besaß, auf die ich unterwegs verzichten müßte, habe ich erst garnicht gefummelt, sondern mir eine BMW-Uraltachse von sonstwoher (nie etwas wegschmeißen!) mit dem Winkelschleifer „auf Maß“ zurechtgeschruppt. Habe keine Drehbank im Keller. Wenn man nun diese Hilfsachse von der Gegenseite einsteckt, bricht man sich nicht mehr die Finger beim Rad-Geradehalten. Es genügt ja auch ein beliebiger Montagedorn, Besenstiel, oder ähnliches.

Weil mir das aber immer noch zuviel Fummel war, habe ich mir diese beiden Teile (im Handbuch Teil 3 und 4) nachsenden lassen. Die wurden dann jeweils zu einem Teil zusammengelötet. (Sorgfältig zusammenspannen, damit kein Lot dazwischenläuft, Weichlot, zwei Heftstellen genügen, den dicken Ring vorwärmen, dann bindet es). Zusätzlich erhielt der dicke Ring noch eine radiale Bohrung, drei mm, so kann man das Teil mit einer Elektrode o.Ä. schön aufspießen und an die vorgesehene Stelle zaubern.

Federbeine:

KONI, da gibt es nichts zu meckern. Drei Federhärten möglich. Wenn man die HR-Federn jeweils um eine Stufe härter stellt, als die des

SR, schwächt man wirksam die Querbewegungen, die das Fahrzeug evtl. auf ordinären Straßen machen kann.

Die beiden Hakenschlüssel für die Verstellung erinnern an das Werkzeug, das Fichtel & Sachs seiner Kundschaft zumutete. Man mache sich so ein Ding schleunigst selber. Vier-Millimeter-Blech. Das geht zwar nicht mit der Nagelschere - ich habe KONI aber in Verdacht, die Schlüssel so herzustellen.

Reifen:

Auf den Latschen fährt auch die „Ente“, serienmäßig „Uniroyal“ 125 SR 15. Wir brauchen uns somit über die Reifenpreise nicht unterhalten. Wer auf solchen Reifen gefahren ist, weiß auch vom Aquaplaning. Ich habe mir (nach 17 000 km) für das HR einen „Michelin“ 125 R 15 geleistet. Immerhin hat der innerhalb seiner Aufstandsellipse zwei parallel laufende, durchgehende Nuten.

Im vergangenen September erlebten wir vielleicht die Regenfahrt seit über 30 Jahren. Meine Frau im Boot bekam das Wasser beim Überholen eimerweise ins Gesicht geklatscht - wir waren ohne Scheibe - und nach 150 km hielt nicht einmal mehr der BELSTAFF stand. D.h., der schon, aber das Frotéetuch um den Hals war vollgesogen und spielte Docht. Also: Bei jeder Tankpause das Handtuch wechseln, dann geht's. Kommt ca. alle 30 Jahre einmal vor. Und im Boot war kein Wasser - **keins!**

Bremsen:

BREMBO-Festsattelbremsen. Was schrieb ich bereits oben? Einmal teuer - und wie! Aber eben nur einmal.

Außerdem handelt es sich hierbei immerhin um die Bremsen. Diskussion? Wenn ich mit den Bilgeristiefeln fahre, paßt das Fahrwerk, so scheint's, nicht mehr zu meiner Schuhgröße. Immer wieder erwischte ich mich mit dem rechten Latsch auf der Bremse. Ersatzklötze wären ja um 36,- DM zu haben, es geht aber noch billiger. Zwischenstück aus der Kiste für Diverse. Bei den altmodischen Motorrädern, die heutzutage - ha, ha, - längst überholt sind, gab's verstellbare Fußrasten. Weil das Distanzstück aber auch nur manchmal half, habe ich mir ein Kontroll-Lämpchen, vom Bremslicht ausgehend, am Lenker montiert.

Seitenwagen:

Allein des SW wegen sollte man vor evtl. Kauf eine Reise nach Schorndorf machen. (Und auch die Bestellung dort aufgeben). Und man sollte auch seine Gefährtin, die im SW sitzen soll, mitnehmen. Die hat jetzt das große Wort. - Meine Frau, z.B. hat einen ganz soliden Wirbelsäulenschaden, fühlt sich also noch lange nicht auf jeden Sitz wohl und hat den serienmäßigen prompt reklamiert. Schalensitze mag sie nicht, außerdem Sitzfläche zu eng, hindert beim Ein- und Aussteigen. Also wurde ein Asconasitz probiert, da war sie zufrieden. Seitlich ist im Boot sogar noch etwas ausgefräst worden, also breiter geht es nicht! Außerdem ist die Lehne klappbar. Dinge, die man unterwegs brauchen könnte, staut man so, daß ein geringes Vorbeugen genügt, um an die Klamotten zu kommen.

Neuerdings gibt es das Boot auch mit einer Heckklappe und geändertem, sehr bequemem Sitz. Mein SW, so, wie er ist, ist mir persönlich lieber. Bei der Bauart ist hinter dem Sitz ein Rahmen eingeklebt, eine Aussteifung, die sich sehen lassen kann. Stabilität, die zudem kaum nennenwert wiegt, ist ja auch etwas! Wer's kann, darf probefahren und Sonderwünsche dartun. Ich habe schon ein Boot mit aufklapbarem Bug gesehen.

Die SW-Scheibe, oft wegen ihrer Instabilität reklamiert, ist jetzt geändert. Für wasserscheue Fahrer gibt's auch so ein, übrigens solide aussehendes, Gewächshaus vor die verwöhnte Nase.

Weil ich vor TROIKA-Kollegen meine Meinung äußerte, Autofahren sei ja nun auch keine Schande, habe ich mir prompt Minuspunkte eingehandelt. Ich werde es überstehen.

Kleinigkeiten,

die das Gespann aufwerten: Da ist einmal darauf hinzuweisen, daß die TROIKA vom BMW-Werk anerkannt ist. Sichtbar an den blau-weißen Emblemen, die es als solches ausweisen. Sämtliche BMW-Werkstätten wissen davon. (Garantieleistungen, oder man braucht die doch einmal unterwegs). Dann ist aber auch das persönliche Verhältnis, daß sich mit der Zeit zum Erbauer dieses schönen Gespannes aufbaut, das Kennenlernen des Betriebes, in dem diese Fuhre entsteht. Das ist

eine garnicht einmal kleine BMW-Niederlasung im Raume Stuttgart. Nämlich: Wenn ich schon so mit den Tausendmarkscheinen um mich schmeiße, dann will ich ganz genau wissen, wohin die fliegen.

Hat man irgendwelche Fragen, so ist Herr Heidenwag - auch über's Telefon - jederzeit für seine TROIKA-Kundschaft da.

Man wird ihn indessen selten brauchen. Was es zu wissen gibt, steht im Informationsheft, das man zusätzlich zum BMW-Handbuch mitgeliefert bekommt. Sogar die Schrauben-Anzugsmomente finden sich hier.

Und weil wir gerade bei des Motorradfahrers liebster Beschäftigung, nämlich dem Schrauben, sind: Hier werden selbsthemmende Schrauben verwendet. In einem Punkt allerdings kann ein potentieller TROIKA-Fahrer in allergrößte Schwierigkeiten kommen, nämlich, wenn er versucht, sich eine Gebrauchte zuzulegen. Wer die einmal hat, der hat sie, wie mir scheint, keine schlechte Reklame!

Zum Ende kommt die Delikatesse:

Die Seitenradbremse ist da! Die Diskussion darüber, ob die nun nötig sei oder nicht, endet in dem Augenblick, wo sie einer dran hat. Und ich habe seit kurzem eine.

Florian Camathias bzw. sein GILERA-Gespann läßt grüßen!

Nämlich: Nachdem Herr Heidenwag sämtliche Möglichkeiten, die Bremse wirksam werden zu lassen, erprobt hatte, koppelte er sie - als letztes Experiment - mit den Vorderradbremsten. Das Hinterrad wird allein für sich gebremst.

Die Verzögerung ist, wenn's sein muß, schlechtweg brutal. Der Geradeauslauf bleibt **unbedingt** erhalten. Man kann in Falle eines Falles äußerst nachdrücklich zufassen.

Zumindest bei trockener Fahrbahn kann man eigentlich nichts falsch machen. Bei nasser Fahrbahn ebenfalls nicht, doch bei ganz schwerem Regenwetter, so analog September 1984, habe ich es noch nicht probieren können. Früher sprach man vom „PS-Vernichter“. Das ist einer!

So bleiben noch einige abschließende Erwägungen:

Gewiß könnte man zuweilen noch ein paar PS mehr gebrauchen, wenn man aber gelernt hat, mit den 50 Pferden sachgemäß umzugehen, so sieht man ein, daß auch nur geringes Mehr unverschämt viel teurer käme. Dazu kommen noch die schnelleren Reifen, denn dann liefe das Gespann über 150 p.h. (Meine schafft - klar, das ist von einigen Umständen abhängig - mehr als 140, erreicht indessen in der Ebene die 145 nicht mehr und überdreht im Gefälle).

Ich mache für die beachtliche Ersparnis an der Versicherung lieber eine schöne Reise mehr. Oder ich kaufe mir eine Bremse. Was die auf kurvenreichen Straßen schneller macht: Nix mit brutalen PS, mit Feinheiten geht's auch! Wie schnell fährt man denn eigentlich Gespann?

Ich bin schon hinter dickeren Dampfem hergefahren, als meiner ist und dachte: Mein Gott, Amigo, so laß doch endlich knacken! Es knackte aber garnicht nennenswert.

Verständlich: Das geht nämlich ordentlich an den Spritverbrauch. Und ich schaue den Leuten beim Hinterherfahren auf den linken Fuß. Ich kannte mal einen, der hat ihn sich beim Schalten erfroren. - Mag nun einer tun, was ihm Spaß macht, aber ich meine, daß die Ansprüche der meisten Fahrer mit 50 PS zu erfüllen sind - aber nur, wenn richtig übersetzt wird! Vielleicht ist das nicht hinreichend bekannt. Ich ahnte eigentlich auch nicht, was da zu holen ist. Und Herr Heidenwag bestätigte mir kürzlich: Es ist erstaunlich, wie eine TROIKA gehen kann, wenn man sie fleißig schaltet. Und das war nicht nur das Argument eines tüchtigen Verkäufers.

Rudolf Kästner

Wichtiger Hinweis

Der Fahrleiter des NRW-Pokals, Jürgen Schweinberger, bittet alle Teilnehmer, ihr Wertungsheft bis zum 1. Oktober 1985 einzusen-den. Dies gilt auch, wenn keine acht Veranstaltungen eingetragen sind. Zum kleineren Erfolg besteht immer eine Chance!

Edgar Müller

SPORT



NRW-Pokalnotizen

Wermelskirchen - Dabringhausen

Der in der Jugendherberge zu Dabringhausen-Lindscheidt erstmalig durchgeführte Ori-Lehrgang für Anfänger sah für die Teilnehmer Theorie und Praxis vor. Die zunächst erworbenen Kenntnisse in Sachen Theorie wurden am Sonntagmorgen in Form einer kleinen Ori in der näheren Umgebung praxisnah getestet. Die Fahrtunterlagen beinhalteten Chinesen-Rallye und Pfeilskizzenkarten und so mußten die Prüflinge bei ihrer Feuertaufe so manch kleines Abenteuer bestehen. Die als Lauf zum NRW-Pokal ausgeschriebene Veranstaltung wurde klar von dem Lippestädter Heido Was mud gewonnen. Ihm, wie auch allen anderen Gewinnern, wurden bei der anschließenden Siegerehrung kleine Präsente überreicht.

Wadersloh

Weniger Teilnehmer als im vergangenen Jahr fanden sich bei der 3. Touristik-Fahrt des MC Geist ein. Die Mehrheit der Starter kannte sich jedoch mit dem System der Veranstaltung aus. Obwohl der Fahrleiter Edgar Müller alle erdenklichen Tricks in der Ausschreibung anwandte, blickten die erfahrenen Leute gleich durch. Renate Linnemann aus Ahlen konnte der männlichen Konkurrenz zeigen, wie sie mit ihrem Gespann umgehen kann und erreichte Platz 10. Allerdings landete so manch einer, der sonst unter den Ersten zu finden ist, überraschend auf einem der letzten Plätze. Bei herrlichem Wetter fand die Siegerehrung draußen statt.

Lüdenscheid

Richtig überrascht war man beim MTC Lüdenscheid. Zur ausgeschriebenen zweiten Nachtbildersuchfahrt waren 28 Starter erschienen. Wer rechtzeitig gegen 19.00 Uhr losfuhr, hatte die gute Chance, nur die letzten drei Kontrollen im Dunkeln anfahren zu müssen. Als letzter startete kurz vor Nennungsschluß der Sportfahrer Klaus Sube. Obwohl er die gesamte Strecke im Dunkeln fuhr, erreichte er einen beachtlichen 13. Platz. Von

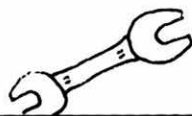
den Motorradfahrern verständlicherweise kritisiert wurde die große Zahl der teilnehmenden Autos. Die lange Wartezeit bis in den frühen Morgenstunden bis zur Siegerehrung hat bei allen Teilnehmern wenig Verständnis gefunden.

Hilden

Bei sengender Frühsommerhitze führte der MC Hilden auf einem Parkplatz am Rande der Stadt sein diesjähriges Geschicklichkeitsturnier durch. Durch den wohlüberlegten Aufbau des Parcours wurden von vornherein Hochgeschwindigkeiten unterbunden. In den drei Klassen gaben sich alle Fahrer redlich Mühe, ganz vorne zu sein. Als Nennungsschluß angekündigt wurde, wollten es alle noch einmal wissen: Alle 30 Fahrer nannten nochmal nach - manche sogar zwei und dreimal. Das war der Grund, daß der Sportwart mit seinen Helfern zwei Stunden zu tun hatten, die Sieger zu ermitteln.

Edgar Müller

TECHNIK



Etwas über die Physik beim Bremsen

Beim Bremsvorgang soll die kinetische Energie der bewegten Masse möglichst schnell in eine andere Energieform, nämlich Wärme, umgewandelt werden. Welche Zeit dafür notwendig ist und welche Strecke bis zum Stillstand noch zurückgelegt wird, hängt neben dem Zustand der Bremsanlage, der Reifen und der Fahrbahnbeschaffenheit von der Fahrgeschwindigkeit ab. Die Fahrgeschwindigkeit bestimmt neben der bewegten Masse (Gewicht von Motorrad und Fahrer) die kinetische Energie. Die Gleichung für die kinetische Energie lautet

$$W_k = \frac{1}{2} \cdot m \cdot v^2$$

Da die Geschwindigkeit quadratisch eingeht, hat eine Verdoppelung der Geschwindigkeit die vierfache kinetische Energie zur Folge.

Folge davon ist, daß auch der Bremsweg quadratisch mit der Geschwindigkeit zunimmt. Ist die Verzögerung während der Bremsdauer

konstant, so läßt sich der Bremsweg s nach der Formel

$$s = V^2 / 2a$$

berechnen.

Die Verzögerung a gibt die Geschwindigkeitsänderung je Zeiteinheit an. Die Einheit der Verzögerung ist m/s^2 .

Der Wert $a = 5 \frac{m}{s^2}$ besagt also, daß die Geschwindigkeit pro Sekunde um $5 m/s$ abnimmt.

Zur Beurteilung der Bremswirkung findet man auch oft den Begriff Abbremsung z . Die Abbremsung z wird angegeben in % und gibt das Verhältnis von erreichter Verzögerung zur Erdbeschleunigung an.

$$z = (a/g) \times 100\%$$

Muß der Fahrer vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis anhalten, so addiert sich zum Bremsweg die Strecke, die während der Reaktionszeit unverzögert zurückgelegt wird.

Das Diagramm zeigt den Verlauf der Geschwindigkeit auf dem Anhalteweg. Zugrunde gelegt sind eine Reaktionszeit von 1 Sekunde und eine mittlere Verzögerung von $8 m/s^2$. Das Erkennen der Gefahr liegt am Punkt $s = 0 m$.

Aus dem Diagramm läßt sich entnehmen, wie schnell ein aus hoher Geschwindigkeit bremsendes Fahrzeug noch ist, wenn das Fahrzeug mit einer niedrigen Anfangsgeschwindigkeit schon steht. Z.B. steht das Fahrzeug mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von $60 km/h$ nach 34 Meter. An der gleichen Stelle beträgt die Geschwindigkeit des Fahrzeuges mit der Ausgangsgeschwindigkeit $90 km/h$ noch $79 km/h$.

Es ist zu beachten, daß die Verzögerung während der Bremsdauer als konstant angenommen wurde, was nicht ganz den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Weiter müssen mittlere Verzögerungen von $8 m/s^2$ als enorm gute Werte angesehen werden. Nur routinierte Fahrer werden auf trockener Straße diese Werte erreichen.

Der vom Gesetzgeber geforderte Mindestwert beträgt nach ECE-Regel 13 und EG-Richtlinie 71/230 für Motorräder mit einem Hubraum von $50 ccm$ bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von $60 km/h$ $a = 5 m/s^2$. Danach muß der Bremsweg aus $60 km/h$ kleiner als $27 m$ sein.

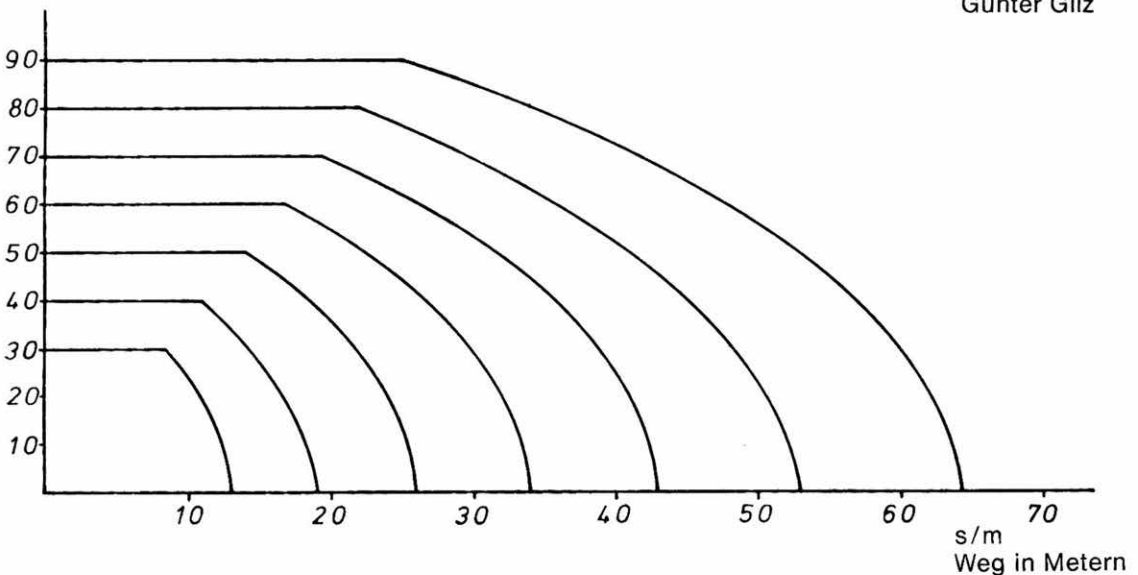
Zum Schluß noch eine Zahl, die deutlich machen soll, welche Leistung zum Bremsen erforderlich ist.

Um ein Motorrad mit der Masse von $300 kg$ aus $100 km/h$ mit $8 m/s^2$ zu verzögern, braucht man eine Leistung von

$$P = m \cdot a \cdot v / 3600 = 66 kW = 91 PS.$$

Günter Gilz

$v[km/h]$



Bleifreie Zeiten

Während in unserem Land die Zahl der bleifreien Zapfsäulen stetig wächst, wird der Kraft- und insbesondere der Motorradfahrer nicht in gleichem Maße über das Warum und Wofür aufgeklärt. Vielfach ist man der Ansicht, daß nur Fahrzeuge mit einem Abgaskatalysator den bleifreien Kraftstoff vertragen würden. Dies ist jedoch nicht so. Wenn der Motor konstruktiv entsprechend ausgelegt ist, verdaut er auch den umweltfreundlichen Treibstoff. Aber woher die Information nehmen ob das eigene Modell „ohne“ auskommt? Eine Anfrage bei den Herstellern bzw. Importeuren brachte folgendes Ergebnis:

- BMW:** Modelle ab Baujahr 1985, die mit Normalbenzin auskommen. Genaue Auskunft gibt die Fahrgestellnummer. Bei älteren Modellen empfiehlt BMW jede 3. Tankfüllung verbleit zu tanken.
- Honda:** Alle Normalbenzinmotoren ab Baujahr 1977 (gebaut ab Herbst 1976) dürfen mit bleifreiem Normalbenzingefahren werden. Die für Superbenzin ausgelegten Motoren benötigen einen Superkraftstoff (verbleit oder unverbleit) von mindestens 96 ROZ.
- Kawasaki:** Durchweg alle Modelle sind für bleifreien Kraftstoff konzipiert.
- Suzuki:** Alle Modelle können mit bleifreiem Kraftstoff gefahren werden.
- Yamaha:** Alle Viertakt-Modelle ab Baujahr '78 vertragen bleifreien Kraftstoff.

Bei Verwendung von bleifreiem Superkraftstoff, ist zu beachten, daß dieser nicht die gleiche Oktanzahl wie verbleites Superbenzin hat. Im Einzelfall kann es daher ratsam sein im Fahrerhandbuch nachzuschlagen oder seinen Händler nach der erforderlichen Oktanzahl zu fragen. Bei bleifreiem Normalbenzin ist das nicht nötig, da nach DIN 51607 die Mindestoktanzahl hier 91 ROZ beträgt.

Günter Gilz

Deutschlandfahrt

Ein Tag im Leben eines Kontrollpostens

Es ist Samstag. Wir schreiben den 15. Juni 1985. Dieser Tag wird als der Starttag der 8. Deutschlandfahrt in die BVDM-Geschichte eingehen.

5.30 Uhr: Wieso bin ich eigentlich schon wach? Wir, das sind meine angetraute Gudrun, Horst Orłowski, Edgar Müller und ich, wollten doch erst um 6.00 Uhr aufstehen. Na egal, raus aus dem Schlafsack und rin inne Klamotten, Zelt auf und ... Teufel, ist das schattig hier draußen in Goslar!

6.00 Uhr: Gnadenlos werden die übrigen Schläfer aus den Schlafsackfedern geworfen. Ein Tässchen Tee im Stehen geschlürft und dann verteilen wir uns in alle Winde zu unseren Kontrollposten.

7.45 Uhr: Der Wind hat mein Eheweib and me ins schlapp 70 Kilometer entfernte Seeburg (zwischen Göttingen und Duderstadt) geweht. Irgendwo soll hier ein See sein. Jau, da isser. Dort sollen wir Posten beziehen?? Die einzige Abstellmöglichkeit weit und breit ist ein großer Busparkplatz made of Schotter. Steine von unten und die Aussicht auf 14 Stunden Regen von oben, das alles ohne Unterstellmöglichkeit, lassen uns auf der im Kontrollbuch angegebenen Straße zurückfahren. Gibt's keinen besseren Platz?

7.50 Uhr: Tofte! Kurz hinterm Ortseingang. Die Raiffeisenbank. Klein, aber fein, genau das, was wir suchen. Ein weit vorstehendes Dach und eine etwa einen Meter hohe Laderampe laden zum Verbleiben ein. Hier gefällt's, hier bleiben wir.

7.55 Uhr: Die selbstgestrickten Hinweisschilder auf den Kontrollposten werden im ganzen Ort angebracht. Die Butterbrote und das Lesematerial werden ausgepackt. Nur die Heizung haben wir vergessen.

Die einzigen Kleidungsstücke, die wir ablegen, sind die Knitterfreien, alles andere bleibt zur Aufrechterhaltung der Körpertemperatur am Mann respektive Frau.

8.00 Uhr: Die Deutschlandfahrt hat begonnen, der Stempel liegt bereit. die Massen können kommen.

9.00 Uhr: Nix Massen. Damit die Vergaser nicht bei der nächsten Fahrt an Staublunge wegen großer Dürre im Tank leiden, fahre ich nach Duderstadt Sprit fassen, derweil Frauen die Stellung hält.

10.00 Uhr: Wie 9.00 Uhr, nur mit umgekehrten Vorzeichen.

10.47 Uhr: BMW-Töne. Ein Gespann. So forsch, wie Peter Laudanski vor dem Posten abbremst, muß ihm an einem Stempel im Kontrollbuch gelegen sein. Soll er kriegen.

10.50 Uhr: Die BMW verschwindet hinter dem nächsten Hügel. Weiterwarten. Wenn's bloß nicht so affig kalt sein würde.

11.15 Uhr: CX-Töne. Die Holde kommt wieder. Ahh, welch ein Lichtblick. Das ganze Topcase voll leckerer Sachen zum Beißen. Es darf gepraßt werden.

12.00 Uhr: High noon. Der Verdauungsvorgang hat eingesetzt. Ebenso ein kurzer Schauer, der bis ungefähr 18.00 Uhr dauern wird, von kleinen unwesentlichen Unterbrechungen einmal abgesehen. Wir ziehen um. Von oben auf der Holzrampe unter selbige, weils da weniger regnet. Noch zwei-, dreimal die Birne an den Stützbalken getitscht, dann haben wir die Höhe drin. Hätten wir die Helme doch aufgelassen sollen?

12.10 Uhr: Der Steinboden ist ja noch kälter als die Holzbretter, die jetzt über uns sind. Trotz

Regen- und Lederkombi, sowie diverser anderer Produkte der Textilindustrie wird der Achterstegen beachtlich kalt.

13.00 Uhr: Warten.

14.00 Uhr: Warten.

15.00 Uhr: Warten. (Bitte langsam lesen, damit der dramaturgische Effekt der langen Stunden besser herauskommt!)

15.53 Uhr: Warten. Wir schreiben unseren internen Wettkampf aus: Wer hat die kältesten Füße?

15.54 Uhr: Der Blick geht in die Ferne, soweit es die Regenwolken zulassen. Er folgt der B 446, bis ihn eine Kuppe abrupt bremst. Doch Halt, ein roter Fleck ist auf der Kuppe. Kommt rasch näher. Ein Mopedfahrer. BVDM oder nicht, das ist hier die Frage.

15.55 Uhr: Ja, es gibt Arbeit. Endlich, Günstig. Hurra. Meine Damen und Herren, wir begrüßen Horst Hackemann mit seiner roten Laverda. Ein Lichtblick in unserem trüben Alltag. Ein Fahrer mit etwas Zeit. Plauschen, ein Tässchen Tee schlürfen (war er auch heiß genug, Horst?), da vergeht die Zeit. Bald ist er wieder weg, und wir sind allein mit unseren kalten Füßen.

17.00 Uhr: Wo bleiben sie denn? Sind denn keine Deutschlandfahrer in unserer Nähe?

18.00 Uhr: Es wird Abend. Es ist nicht mehr schattig, es ist KALT. Sch...regen. Teekochen? Kein Wasser mehr! (paradox, kommt doch genug von oben).

18.33 Uhr: BMW-Töne. Arbeit??

18.34 Uhr: Albrecht Klinge, welcome, stellt seine R 80 bei unseren Hobeln ab. Stempel ins Heft, Aufgabenzettel ...

Was sagst Du?
Du machst Feierabend für heute. Hast Du es gut!



19.00 Uhr: Lesen macht keinen Spaß mehr. Ewig flattern die Seiten im Wind. Rumlaufen wird auch langweilig. Kennen schon so gut wie jeden Stein in Sichtweite des Kontrollpostens. Überlegen wir uns was Neues. Machen wir Wolkengucken. Am Horizont ein kleines blaues Loch im grauen Allerlei. Wird es größer oder verschwindet es? Es wird nämlich größer. Ist die Regenzeit endlich vorbei?

19.30 Uhr: Eine halbe Stunde beobachten wir den Kampf zwischen dem Grauen und dem Blauen. Blau wird größer und größer. Noch nicht über uns. Der eh schon kalte Wind frischt auf.

19.45 Uhr: Ein Stückchen blauer Himmel auch über uns. Juchhu, Hurra, Hall... Regentropfen.

19.50 Uhr: Über uns das Dach, um wenigstens die Regenkombis trocken zuhalten.

20.00 Uhr: Werden noch welche kommen?

21.00 Uhr: Naa??

22.00 Uhr: Nee!! Einpacken.

Den Zündschlüssel umdrehen und aufs Knöpfchen drücken. Ab nach Goslar in'n Schlafsack.

23.00 Uhr: Noch ein Pläuschchen im Campingrestaurant mit Jutta, Edgar und Horst über den Erfolg des Tages. Wir hatten übrigens 300% mehr Fahrer an unserem Kontrollpunkt als Horst in Salzgitter.

24.00 Uhr: Der Schlafsack wird langsam warm. Draußen windet es. Laßt uns schlafen. Morgen um halb sechs ist die Welt wieder nicht mehr so in Ordnung.

Heute, ein paar Tage danach, geht es uns allen wieder gut. Im Rückblick sind wir uns darüber einig, daß das Wochenende einen Mordsspaß gemacht hat. Nächstes Jahr wieder.

Jörg Riepenhusen



speed

**Der erste
Integral-Helm
mit Struktur-
Oberfläche**



**Schuberth
Helme**

BRAUNSCHWEIG

Ergebnisliste der 8. Internationalen Deutschlandfahrt 1985

1.	Peter Laudanski	Dortmund	EML-BMW	3611,25 Punkte
2.	Norbert Wanke	Oldenburg	MZ	3024,00 Punkte
3.	Karin Salchow	Overath	MBW	2800,25 Punkte
4.	Uwe Mügge	Langenhagen	Yamaha	2689,50 Punkte
5.	Ralph Stenzhorn	Neuwied	Honda	2682,75 Punkte
6.	Peter Braune	Leverkusen	BMW	2677,50 Punkte
7.	Bernd Karrasch	Kürten	BMW	2665,00 Punkte
8.	Dirk Raupach	Langenhagen	Yamaha	2567,25 Punkte
9.	Michael Mügge	Langenhagen	Yamaha	2567,25 Punkte
10.	Eckhardt Doliwa	Schieder	Moto Guzzi	2545,00 Punkte
11.	Ralf Müller	Steinheim	Moto Guzzi	2520,00 Punkte
12.	Reinhard Tuttas	Blomberg	Moto Guzzi	2520,00 Punkte
13.	Horst Hackemann	Brühl	Laverda	2500,00 Punkte
14.	Wolfgang Kalmus	Pforzheim	Honda	2232,00 Punkte
15.	Walter Krause	Brunsbüttel	Honda	2220,75 Punkte
16.	Uwe Ostermann	Itzehoe	AME-Honda	2220,75 Punkte
17.	Herbert Schirmer	Brilon	BMW	2210,00 Punkte
18.	Peter Skiba	Schwerte	Kawasaki	2058,00 Punkte
19.	Ralf Vogel	Hagen	Matin-Honda	1960,00 Punkte
20.	Martin Schumann	Duisburg	Honda	1874,50 Punkte
21.	Gudrun Bucker	Düsseldorf	BMW	1869,50 Punkte
22.	W. Schachtschneid.	Wesel	BMW	1792,25 Punkte
23.	Jutta Schaub	Düsseldorf	Yamaha	1720,00 Punkte
24.	Reiner Riedel	Garbsen	Yamaha	1500,00 Punkte
25.	Ingo Bläske	Düsseldorf	BMW	1491,00 Punkte
26.	Albrecht Klinge	Göttingen	BMW	1044,75 Punkte

11 weitere Fahrer
kamen ins Ziel,
waren jedoch aus der
Wertung.



Bild:
Ehrung der Sieger

Foto: Riepenhusen

Die nächste Ballhupe erscheint am 11. November 1985.
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist am 14. Oktober 1985.

*Zuständig-
keitsbereiche
und
Adressen für
Schriftwechsel*

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen an:

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a, 4150 Krefeld
Telefon 02151 - 712297
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

„Ballhupe“ Berichte, Beiträge, Termine,
Annoncen, Verkäufe, Artikel, Fotos und
Kritiken an:

Heinz Sauerland

Dr. Guischarde-Straße 7, 4134 Rheinberg 3
Telefon 02844 - 854

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Filme –
Stempel und Versicherungsfragen
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

Heinz Sauerland
Dr. Guischarde-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 3/85

Ruth Gilz
Horst Orłowski
Michael Tubes
Jörg Riepenhusen
Klaus Schumacher
Günter Gilz
Sigrid Briel
Irmgard End-Sassenhagen
Bernd Karrasch
Rudolf Kästner
Edgar Müller

**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**

Große **PS** Die Motorrad-Zeitung Motorrad-Sternfahrt in die Eifel



Suzuki GSX-R 750 zu gewinnen!

Aufgerufen sind alle rennsportbegeisterten Motorradfahrer, die am 7. September zum 8-Stunden-Rennen auf den Nürburgring fahren. PS Die Motorrad-Zeitung führt eine große Sternfahrt in die Eifel durch, bei der es als ersten Preis eine blitzsaubere Suzuki GSX-R 750 zu gewinnen gibt.

Teilnahmebedingungen* und alles Weitere lesen Sie in der neuen Ausgabe von PS Die Motorrad-Zeitung.

Nr. 8/August 1985 DM 3,90 € 3495 1

Dauertest
BMW K 100 RS
50000 km
ohne Probleme?

Vergleichstest
Suzuki RG 500
Honda NS 400 R
Yamaha RD 500

PS-Sternfahrt zum Nürburgring
Gewinnen Sie eine Suzuki GSX-R 750
Lesen Sie den Teilnahmebedingungen

PS Die Motorrad-Zeitung 8/85
Jetzt am Kiosk.

*Die Teilnahmebedingungen können auch direkt bei der PS-Redaktion angefordert werden: PS-Redaktion, Leuschnerstraße 1, 7000 Stuttgart 1