

Conti-Treffen 1984

Nur der Minister fehlte

Zum neunten Motorradfahrertreffen im Contidrom kamen auch 1984 fast 30 000 Besucher. Der zu einer Diskussionsrunde geladene Bundesverkehrsminister sagte allerdings ab.

Der Motor der Kawasaki 1100 heult in den höchsten Drehzahlen. Nur mit Mühe kann die feuerrote Maschine auf dem Rollenprüfstand gehalten werden. „132 PS und 249 Stundenkilometer Spitze“, attestiert der Mann am Meßgerät dem Boliden mit rotem Berliner Nummernschild. „Ausreichend, wa?“ kommentiert ein Zuschauer die Brüll-Orgie. „Grade so“, kommt's vom Fahrer betont lässig zurück.

„Muß ich jetzt gleich da überfahren und mir neue Reifen holen, oder kann ich die Dinger noch drauflassen?“ hakt er nach. „Da drüben“ gab es beim neunten Motorradfahrertreffen im Contidrom, dem Reifenversuchsgelände der Continental Gummiwerke AG, sauber gestapelt das gesamte Repertoire der Reifenfirma zu ermäßigten Preisen. Die Veranstalter, Conti und der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM), hatten gerufen, und wieder waren rund 30 000 Zweiradfans auf über 17 000 Maschinen in die Heide bei Hannover gekommen.

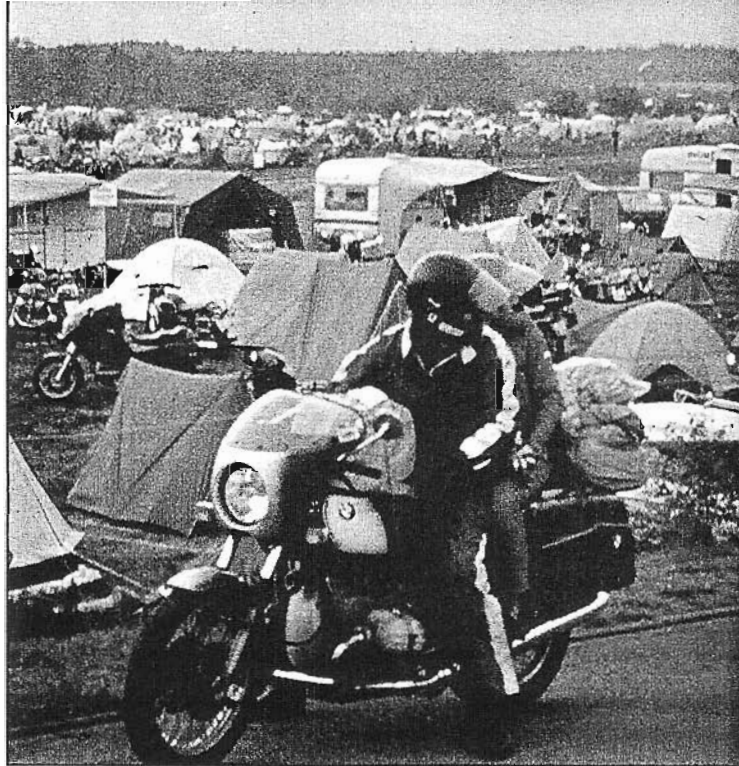
Das größte Meeting dieser Art in Europa zählte bei durchwachsenem Wetter auch heuer wieder mehr als 8000 Zelte auf dem 770 000 Quadratmeter großen Gelände, dessen Herzstück das 2,8-Kilometer-Hochgeschwindigkeitsoval mit Steilkurven an beiden Enden ist. In kleinen Gruppen durften die Biker ihre Runden drehen.

Eine kontrastreiche Umrahmung für dieses Treffen, das eigentlich unter dem Schwerpunktthema „Zweirad-Sicherheit“ stand. Kein Geringerer als Bundesverkehrsminister Werner Dollinger war mitsamt einer Riege von Staatssekretären zu einer Diskussionsveranstaltung ins Contidrom geladen worden. Der CSU-Politiker sagte jedoch kurzfristig ab.

Offizieller Grund: die tags darauf anstehende Reise in die Volksrepublik China. Wo sich der Minister mit Sicherheit sicherer fühlen konnte als auf dem Testgelände; das Reich der Mitte ist beileibe kein Reich der Motorräder. Conti-Presse Sprecher Peter Finken: „Aus der Absage von Herrn Dollinger dürfen keine Rückschlüsse auf das geplante Diskussions-thema gezogen werden.“



Nachwuchsförderung: die Knirpse auf ihren Pocketbikes



Lagerleben: Das Contidrom wurde zur Zeltstadt für 30 000 Besucher

Trotzdem: Der Zündstoff war raus, die Motorradbegeisterten blieben unter sich.

Reibungspunkte hätte es wohl genug gegeben zwischen der Bonner Riege und den Besuchern. Stufenführerschein für Motorradfahrer, Leistungslimitierungen, Antimanipulationskataloge, Tempolimits, Zweirad-Ausbildungsmängel, bleifreies Benzin und Katalysatoren für Motorräder sowie Lärmbestimmungen nach Schweizer Muster liegen als Themen in den Schubladen der Bundesverkehrsplaner.

So wurde in Abwesenheit des Bundesverkehrsministers har-

te Kritik auch von besonneneren Zweiradfans laut. Klaus Schuhmacher, Geschäftsführer des BVDM, hielt bei einer „Mini-Diskussionsrunde“ mit MOTORRAD die meisten Pläne aus Bonn für überflüssig oder gar schlecht: „Die Maßnahmen gehen in die falsche Richtung.“ BVDM-Vorsitzender Horst Orłowski präzisierter: „Wir brauchen keine umfangreichen Restriktionen, sondern eine bessere Ausbildung für Motorradfahrer.“

Zu befürchten sei, daß weitere Verbote den Anreiz für bastelambitionierte Kraffradler bieten könnten, diese zu unterlaufen. „Welche TÜV-Prüfstelle merkt denn, ob eine Mühle 35 statt 27 oder 65 statt 50 PS hat?“ fragen die BVDM-Vertreter.

Abhilfe soll hier ein Antimanipulationskatalog schaffen. Der sieht vor, daß Drosselungen der Motoren im Werk auf die jeweilige Versicherungsklasse nicht mehr im „Krümmerumdrehen“ rückgängig gemacht werden können. Die Skala reicht hier von einfachen Nummerierungen der leistungsbestimmenden Teile – wie es 80er-Fahrer schon kennen –

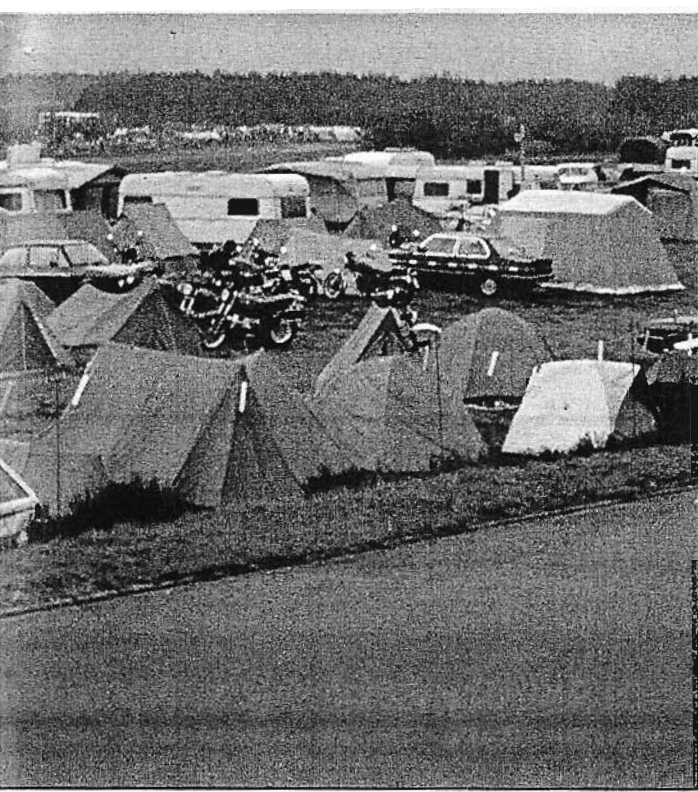
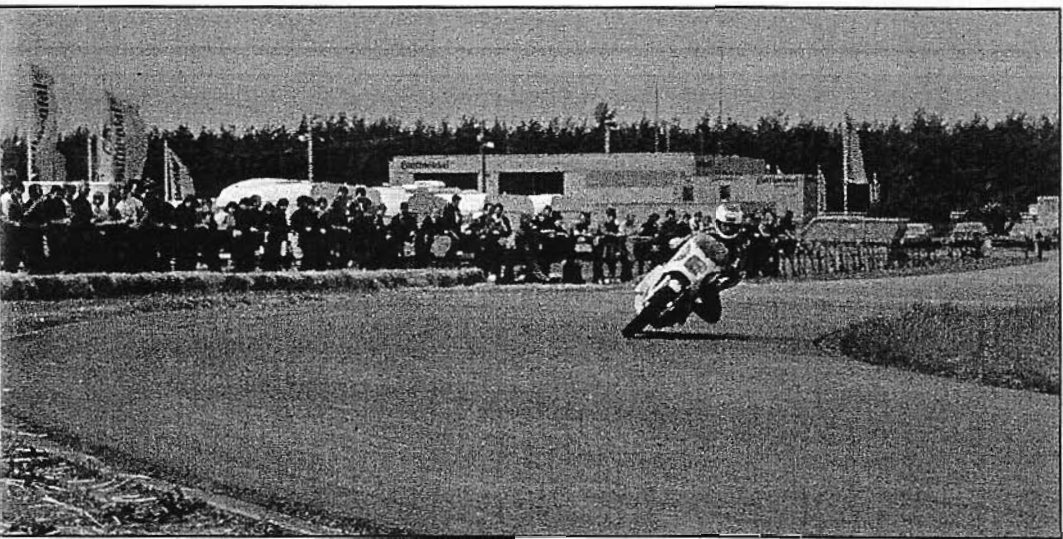


Foto: Messer



Fahrspaß: Auf dem Handlingkurs und dem Hochgeschwindigkeitsoval durfte geübt werden

Stürze gab es zwar, doch wurden keine ernsthaften Verletzungen registriert. Und das bei zum Teil akrobatischen Fahrmanövern.

Verblüfft wurde die Riege der Continental-Testfahrer von einem „Nachwuchs-Kenny Roberts“ auf der Geraden vor der Haupttribüne: Nachdem er die 300-Meter-Beschleunigungsstrecke in 9,25 Sekunden bewältigt hatte, wendete er in Richtung Tribüne, verharrete dort, bis er sah, daß ihm die Aufmerksamkeit der Zuschauer sicher war. Ein kurzes Aufheulen des Motors, eine Wende auf der Stelle mit qualmenden Reifen und anschließendes Beschleunigen quer durch die kreisrunde Gummispur hinterließen eine geometrisch

Auch nicht gerade motorradtypisch jener Mittfünziger, der sich mit der Bitte um einen Durchfahrtschein für sein Wohnmobil verzweifelt an die Veranstalter wandte. Dabei ging es dem armen Mann nur um einen nicht so weit entfernten Parkplatz, wollte er doch mit seiner am Wohnmobil befestigten BMW ins Geschehen eingreifen.

Für die Conti-Leute schien der Fall problemlos: „Wohnmobil im nächsten Dorf parken und mit der Maschine hierher.“ Was den Besucher in arge Nöte brachte: „Eigentlich klar. Nur kriege ich meine Frau nicht auf das Motorrad.“

Gesetzte Herren in schicker Lederkombi und abenteuerlich aufgemachte Biker, die mit Hilfe von Utensilien wie Ketten, Büffelhörnern, Nieten und dunklen Brillen für Eindruck sorgten, saßen mehr oder minder einträchtig beieinander. Dieter von Herz, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit bei Continental, kommentierte dies so: „Krawallmacher haben hier keine Chance.“

Über 500 Helfer – einige in Zivil – hielten denn auch überall die Augen offen. Selbst für zart besätete Gemüter war's ein Wochenende mit Genuß ohne Reue, wenn man davon absieht, daß bei so einem Treffen alles vermarktet wird, was sich vermarkten läßt.

bis zu so hinterhältigen Maßnahmen wie Anbohren von Teilen. Der Effekt: Ein „Aufbohren“ des Auslaßkrümmer-Querschnitts endet im völligen K.o. des Teils.

Was den Verkaufschef der bei Continental neugeschaffenen Abteilung Motorradreifen, Hermann Holzfuß, 37, der bei weitem schneller auf den Beinen und dem Zweirad ist, als es sein Name vermuten läßt, zu verständnislosem Kopfschütteln veranlaßt: „Was für ein Aufwand...“

Ohnehin hält Holzfuß die für 1985 vorgesehene Stufenre-

gelung für überflüssig: „Davon werden nur zwei Prozent der Motorradanfänger betroffen. Nur wenige 18jährige haben das nötige Kleingeld für eine schwere Maschine.“ Dem halten Bonner Befürworter des Stufenführerscheins entgegen, daß diese zwei Prozent immerhin in acht Prozent aller Motorradunfälle verwickelt seien.

Von dieser Thematik unbelastet, tobten sich im Contidrom die Biker auf einem Kurvenkurs, verschiedenen Geschicklichkeitsparcours, der Beschleunigungsmeßstrecke und dem großen Festplatz mit Live-Musik und Lagerfeier aus.

saubere Abriebsfigur auf dem Asphalt und ein staunendes Publikum.

Welten lagen im Contidrom zwischen solchen Akrobaten, denen man unbesehen hohe Unfallquoten und Risikobereitschaft abnimmt, und jenen gesitteten Herren und Damen, die weitaus gemächlicher den Weg in die Heide fanden. So wie jener Teilnehmer aus Toulon in Südfrankreich, der mit 1090 Kilometern die weiteste Motorradanfahrt aufzuweisen hatte, oder der 74jährige Paul Hafe, der mit seinem wesentlich jüngeren BMW R 50-Gespänn auf Fahrt gegangen war.

Eine neue Erkenntnis konnte dennoch gewonnen werden. Trotz oder gerade wegen vieler drohender Restriktionen und Schrecknisse für Motorradfahrer festigt sich wieder eine Art Gemeinschaftsgefühl bei den Zweiradfans. Nur kleine Wermutstropfen bildeten da Mängel, wie zum Teil uniformierte Ordner oder eine Anfahrtstrecke, die als Sonderprüfung für einen Enduro-Wettbewerb geeignet gewesen wäre.

Aber wenn sich selbst hochglanzpolierte Harley durch den Schlamm kämpfen, wird wohl was dran sein am Conti-Treffen. . .
Wolfgang Messer