

G 20766 F

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



eine Interessenvertretung der Motorradfahrer?
Geselligkeit und Kameradschaft?
Erfahrungsaustausch und Information?
ng-Sport mit normalen Serienmaschinen?



HORST ORLOWSKI
Augustenstraße 2
5630 Remscheid 11



Ich beantrage die Mitgliedschaft im BVDM

LV-Nr.	Mitglieds-Nr.	Gr.	IG / OC / Einzelmitglied
--------	---------------	-----	--------------------------

Name, Vorname:

[illegible][illegible]

Straße, Postfach:

[illegible]

Land

--	--	--

PLZ

--	--	--	--

Ort

[illegible]

Geburtsdatum

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

Geburtsort

[illegible]

Ehefrau v. Mitgl.

--	--

Staatsangehörigkeit
(Kfz.-Z., z.B. D, GB)

--	--	--

Beruf

[illegible]

Bin bereits BVDM-Mitglied in:

[illegible]

Bitte Beitrag und Aufnahmegebühr erst nach Aufforderung zahlen!

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

Ort

Datum

Unterschrift

Inhalt

Bundesverbandsnachrichten

Elefantentreffen, Winterprogramm, Gegendarstellung,
BVDM-Jahreswettbewerbe, Nürburg-Treff 1981,
Amateur-Fotowettbewerb, Infos, Vorstellungen . . . 3–8

Leserbriefe

Warum eigentlich BVDM, Initiative „Englandfahrer“,
Diskriminierung, Neuer Reisen - Neuer Schlauch
Neue Markierungen 2, 8–9, 12

Termine 10–11

Die Gespannseite 13

In eigener Sache 14–15

Feuilleton

25 Jahre Neckarsulm, Notstandsvorsorge,
Funktionärswesen 16–17, 21

Technische Tips

Für Langstreckenfahrer, Motorradschlösser im Test,
Benzinhahnerlebnis 18, 20

Reise

Reisemobil — Motorrad 22

Kleinanzeigen

Verkäufe — Gesuche 23

Titelbild:

Elefantentreffen 1981 auf dem Salzburgring —
Hunderte Motorradfahrer nahmen an der traditionellen
Fackelfahrt teil.

Foto: Orlowski

Warum eigentlich BVDM?

Motorradfahren ist eine schöne Sache. Noch schöner ist es in Gemeinschaft mit anderen. Das läßt sich mit Hilfe eines Clubs ausgezeichnet verwirklichen.

Es gibt sehr viele solcher Clubs in der Bundesrepublik. Sie schießen zum Teil wie Pilze aus dem Boden und die Mitglieder haben viel Spaß. Sie sitzen zusammen bei Benzingesprächen und fahren gemeinsam zu Treffen. Herrlich!

„Aber dafür braucht man doch nicht den BVDM? Was bringt denn der schon?“

„Na gut, die Ballhupe! Clubveranstaltungen sind beim BVDM versichert, auch gut!“

„Aber deswegen gleich BVDM? Der BVDM hat mit seinen paar Mitgliedern auch noch nicht die Versicherungsmisere für Motorradfahrer verhindern können! Auf die Gesetzgebung, sprich StVO/StVZO, konnte er auch keinen großen Einfluß nehmen! Was soll's also?“

„Weg mit dem BVDM?“

„Dann gäbe es natürlich keine Elefantentreffen mehr.“

„Aber wer fährt denn schon im Winter?“

„Und das Contitreffen?“

„Das können wir auch missen! Es gibt viele Treffen!“

„Die Deutschlandfahrt war aber immer eine schöne Sache!“

„Da bin ich einmal mitgefahren. Also, diese Garserei kommt für mich nicht mehr in Frage. Da holt man sich ja Schwielen am Hintern. Ich fahre lieber zu so kleinen, gemütlichen Treffen. Hexentreffen und so!“

„Das läuft aber auch unter dem Dachverband BVDM!“

„Der BVDM tut aber nichts für das Treffen. Das könnte der Club auch so organisieren. Was meinst Du, wie viele da kommen würden, wenn das Treffen noch über ‚PS‘ und ‚Das Motorrad‘ angekündigt würden!“

„Das ist richtig. Dann kämen viel mehr, auch ungebetene Gäste, und es würde anständig Krach und Schlägereien wie auf dem Jahrmarkt geben!“

Nun, das Gespräch über den Nutzen des BVDM könnte man endlos fortführen.

Seltsamerweise tauchen diese Diskussionen immer wieder in verschiedenen Clubs des BVDM auf.

Argumente hin und her, die Kritiker sollten doch die Ablehnung des BVDM einmal bis zum Ende durchdenken.

⇒ Ohne BVDM gäbe es in der Bundesrepublik keine öffentlich autorisierte und halbwegs ernst zu nehmende Stimme für die Interessen der Motorradfahrer

⇒ Auch ein ADAC hat einmal klein angefangen und unsere Interessenvertretung BVDM kann sich nur vergrößern, wenn seine Mitglieder zweifelsfrei für ihn werben

⇒ Unter dem Druck verstärkten Umweltschutzes im positiven Sinne wie Pseudoumweltschutzes im negativen Sinne sehe ich seitens der Gesellschaft noch erhebliche Sanktionen auf den Motorradfahrer zukommen. Dafür bedarf es einer starken Organisation, die unsere Interessen sinnvoll vertritt. Ich möchte schließlich auch noch im nächsten Jahrhundert unbeschwert Motorrad fahren können.

Sicherlich gibt es noch eine Anzahl schwerwiegender Argumente, die eine Unterstützung des BVDM rechtfertigen. Es sei hiermit angeregt, Werbematerial zu entwerfen, auf dem die Notwendigkeit der Organisation dargelegt und für den Beitritt geworben wird. Auf diese Weise würde den überzeugten BVDM-Mitgliedern Argumente an die Hand gegeben und es bestände die Möglichkeit, auf anderen Motorradtreffen für den BVDM zu werben.

Manfred Ahrens

Elefantentreffen – Rückblick und Zukunft

Seit dem Elefantentreffen und dem Redaktionsschluß dieser Ballhupe sind fünf Wochen vergangen, in denen man in vielen Tageszeitungen und in allen Motorradblättern lesen konnte, wie gelungen das Elefantentreffen 1981 war. Es war schöner als das vorjährige und das war schon sehr schön. Nun wird sich der Reiz dieser Veranstaltung nicht ununterbrochen steigern lassen, und mit einem leichten Auf und Ab werden wir leben müssen. Ich möchte aber bei dieser Gelegenheit daran erinnern, daß es in unseren Vorstands- und Hauptversammlungen 1977 und 1978 nur wenige waren, die sich und uns allen zutrauten, dieses traditionsreichste Wintertreffen wieder zu dem zu machen, was es bis in die ersten siebziger Jahre war. Ich kann mich an eine Abstimmung erinnern, bei der zwei Stimmen den Ausschlag für eine Fortführung gaben . . . Bei diesen unseren Mitgliedern mit Mut, Selbstvertrauen, Einsatzbereitschaft, Organisationstalent und einem Quentchen Fingerspitzengefühl und Glück möchte ich mich im Namen aller Motorradfahrer herzlich bedanken. Sie haben uns einen der Höhepunkte im Motorradjahr erhalten.

Horst Orlowski, 1. Vorsitzender

Kind und Verkehr, Ballhupe 1/81

In diesem Bericht über eine Präsentation in Düsseldorf wurden Helfer gesucht, die sich zu Moderatoren ausbilden lassen wollen. Sie sollten sich melden bei

Dr. Bernd-Otto Kruse
Venusstraße 120
4000 Düsseldorf 12
Telefon (0211) 20 34 18

Vorstellung der MF Leinetal

Als neuer Ortsclub möchten wir uns den übrigen BVDM-Mitgliedern kurz vorstellen.

Unser Club nennt sich „Motorradfreunde Leinetal“ und zählt zur Zeit 17 Mitglieder. Das Durchschnittsalter beträgt 22 Jahre. Geboren wurde die Idee, einen eigenen Ortsclub zu gründen, Ende des vergangenen Jahres bei einem der wöchentlichen Treffen einer Gruppe von Motorradfahrern, die sich schon vor einigen Jahren zu einer losen Gruppe zwecks gemeinsamer Unternehmungen zusammengefunden hatten.

Neben gemeinsamen Ausfahrten und unseren wöchentlichen Treffs stellen wir auch sonst noch einiges auf die Beine. So ist bzw. geplant die Durchführung eines Fotowettbewerbs, eine Orientierungsfahrt, die Anfertigung eines Films über unseren Club, Auffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse usw.

Interessierte Motorradfahrer sind jeder Zeit zu unseren Clubabenden jeden Donnerstag ab 20.00 Uhr in der Gastwirtschaft „Alte Kate“ in der Kurzen Geismarstraße in Göttingen herzlich eingeladen.

Motorradfreunde Leinetal

Unfallberichte

Wir benötigen aus unserem Leserkreis Berichte über die Erste Hilfe nach einem erlittenen Unfall. Dabei interessiert es uns besonders, ob, von wem, wie und wann der Integralhelm abgenommen worden ist und ob der Helm unsere Aufkleber „Bei Unfall Helm nicht abnehmen, Visier öffnen“ trug. Er hat inzwischen eine Verbreitung von vielen zehntausend Exemplaren. Der gelegentlichen Kritik möchten wir mit aktuellen Argumenten begegnen. Deshalb bitten wir um Ihren Bericht.

Horst Orlowski

Zur Kenntnisnahme

Redaktionsschluß für die Ballhupe 3/81 ist der 10. 7. 1981. Erscheinungstermin: 10. 8. 1981.

Zu diesem Thema erhielten wir mehrere Zuschriften. Da diese Briefe sinngemäß völlig gleich sind, bitten wir um Verständnis, wenn wir nur einen Brief abdrucken.

D. Red.

Gegendarstellung

Im Dezember vergangenen Jahres unterrichtete mich Herr Wuttke telefonisch von der Terminüberschreitung Contitreffen/Jumbofahrt. Er machte den Vorschlag, die Jumbofahrt in das Contidrom zu verlegen. Zu erwähnen ist, daß der Termin der Jumbofahrt schon seit 14 Jahren der gleiche ist, nämlich der Samstag nach Himmelfahrt und der Ablauf der 15. Jumbofahrt 1981 zu diesem Zeitpunkt schon fertig geplant war. Ich meldete Bedenken an, wollte aber gemeinsam mit unserem Vorstand und den Mitgliedern, die die Jumbofahrt organisieren, die Entscheidung treffen. Dazu muß man sagen, daß wir uns diese nicht leicht gemacht haben, geschweige denn, wie in dem Artikel behauptet wird, den Vorschlag einfach gekillt hätten, was ich in diesem Fall für einen beleidigenden Ausdruck halte. Die Hauptkriterien für unsere Entscheidung möchte ich kurz aufzählen.

Der Wunsch der behinderten Kinder ist das Motorradfahren sowie der Kontakt zu ihren Fahrern. Andere Dinge spielen hierbei eine untergeordnete Rolle.

Gedanken zur verfügbaren Zeit:

Die Kinder sind ca. 11 Stunden von der Klinik abkömmlich. Fahrstrecke Klinik Hess. Lichtenau – Contidrom ca. 240 km, davon 40 km Landstraße.

Fahrzeit mit Bussen incl. Pausen, in denen die Versorgung der Kinder gewährleistet sein muß, ca. 4 Std. Ergibt hin und zurück ca. 8 Std.! (Zu bemerken ist: Die behinderten Kinder dürfen nur in Spezialbussen fahren.)

Hinzu kommt das Ein-, Aus- bzw. Umsteigen mit jeweils ca. 30 min. Insgesamt 6mal, ergibt ca. 3 Std.

Alles in allem ca. 11 Std.

Wann sollen die Kinder essen? An der Veranstaltung teilhaben? Sind sich die Befürworter der „Jumbofahrt zum Contidrom“ überhaupt der physischen und psychischen Grenzen der behinderten Kinder bewußt? (Übrigens steht die Klinikleitung dem Vorschlag auch ablehnend gegenüber.)

Hinzu kommen die unübersichtlichen Menschenmengen im ohnehin schon überfüllten Contidrom, wodurch die Betreuung der Kinder, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, erheblich erschwert wird. Dabei verweisen wir auch auf den Bericht in der Ballhupe 3/80 Seite 3 und 5.

Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Jumbofahrt ist gut, doch es ist zu befürchten, daß eine derart überregionale Werbung die Jumbofahrt aufgrund expandierender Teilnehmerzahlen, insbesondere Solofahrer, in ihrem jetzigen Rahmen nicht mehr durchzuführen wäre. Eine Massenveranstaltung ähnlich dem Contitreffen ist im Interesse der Kinder und Teilnehmer nicht wünschenswert.

Wir hoffen, man wird unsere Gründe verstehen und unsere Entscheidung akzeptieren, oder verfolgt der BVDM-Vorstand etwa andere Ziele?

Abschließend bleibt noch zu sagen, daß ich Briefe von Ballhupenlesern erhalten habe, die unsere Entscheidung für richtig hielten und denen ich hiermit für ihr Engagement herzlich danke.

Kasseler Motorradfreunde
Volker Grimm

Die Argumente der oben abgedruckten Stellungnahme der Kasseler MFR sind größtenteils einleuchtend. Warum wurden uns diese nicht vom 1. Vorsitzenden der Kasseler MFR genannt, als die Absage telefonisch mitgeteilt wurde? Es wäre sicherlich nicht zu dem Artikel in der Ballhupe gekommen.

BVDM-Vorstand

Winterprogramm

Im Laufe des Herbstes und Winters stellte sich heraus, daß unser Winterprogramm mangels Bereitschaft der großen Firmen, Referenten zu entsenden, einzugehen drohte.

Ich habe mir gedacht, wenn die Importeure und Hersteller schon nicht wollen, vielleicht will ein Zulieferer. Dann habe ich in meiner Nachbarschaft einen Batteriehersteller angesprochen und prompt Erfolg gehabt. Die Erfahrung mit Champion, Schubert und Mahle haben erwarten lassen, daß man auch über andere Zubehörteile Interessantes berichten kann. Der Vortrag am 7. Februar 1981 beim UTMG im Hettenhainer Bürgerhaus vor ca. 35 Gästen und Mitgliedern über Motorradbatterien war eine gelungene Sache.

Dr. Ing. Uwe Werner Peters, Techn. Direktor der Fa. Mareg Accumulatoren, hat es verstanden, aus seinem umfangreichen Wissen das für die Praxis Wichtige klar und für jeden verständlich zu erklären. Ihm und seinem Assistenten, Meister Baum, sei hier nochmals herzlich gedankt.

Die anschließende Diskussion brachte unsere Probleme mit Batterien und ihre Ursachen zur Sprache. Zu kleine Batterien, zu kurze Lebensdauer, Startprobleme standen an erster Stelle. Es wurde aufgezeigt, daß oft versteckte Ursachen die eigentlichen Probleme sind. Ungünstiger Platz bringt Wärmebelastung, Vibrationen zerstören die aktive Masse, Lichtmaschinen, deren Läufer mit Kurbelwellendrehzahl laufen, nutzen die mögliche Lima-Leistung nicht aus, die Batterie wird noch nicht genug geladen. Hier kann in den meisten Fällen nur der Motorradhersteller Abhilfe schaffen. Durch gute Behandlung und richtiges Laden kann der Motorradfahrer aber die Lebensdauer erhöhen. Es sind Ladegeräte mit Spannungsregelung auf dem Markt, sie laden kleine und große Batterien gleichermaßen gut und können nicht überladen.

Neben der altbekannten Art der Batteriebeurteilung durch Säuremessung wurde die Ruhespannungsmessung erklärt. Voltmeter mit genauer 1/10-Anzeige sind heute durchaus erschwinglich, damit läßt sich der Batteriezustand wesentlich exakter bestimmen.

Es wäre zu wünschen, daß sich im nächsten Herbst und Winter wieder kompetente Referenten finden lassen. Jeder sollte im Lauf des Jahres in Frage kommende Leute ansprechen, das Winterprogramm ist zu wichtig, um einfach einzugehen.

Auch kleinere Sachen sind dankbare Themen, ich stoße immer wieder auf Fragen der einfachsten Art, z. B. Werkzeuge, Grundwissen über einfache Wartungsarbeiten etc. Im Kreis unserer Mitglieder muß es doch auch Leute geben, die über bestimmte Fragen referieren können, die von allgemeinem Interesse sind.

Klaus Schumacher

Amateur-Fotowettbewerb

An alle Motorradfreunde

Wir, die Motorradfreunde Leinetal e.V. im BVDM, veranstalten einen Amateur-Fotowettbewerb.

Themen:

1. Das Motorrad in der Öffentlichkeit
2. Motorrad-Urlaub
3. Motorräder bis 1960

Schickt bitte Eure schönsten Fotos an:

MF Leinetal e.V. im BVDM
z. Hd. Hartmuth Wittkowski
Hospitalstraße 1
3400 Göttingen

Bitte nur **ein** Foto pro Thema einsenden.

Höchstmaße: 10 x 10 cm bzw. 10 x 15 cm.

Schreibt bitte Eure Adresse und das Thema auf die Rückseite der Fotos. Falls Rücksendung erwünscht, frankierten und adressierten Umschlag beilegen.

Einsendeschluß: **12. September 1981.**

Die schönsten Fotos werden prämiert und sollen an einer Ausstellung teilnehmen. Die Preise (Bücher, Werkzeug etc.) wurden von Clubmitgliedern gespendet. Die Gewinner werden benachrichtigt.

MF Leinetal

BVDM- Jahreswettbewerbe 1980

Anläßlich des Winterfestes am 21. März 1981 in Köln wurden die Ergebnisse aller BVDM-Jahreswettbewerbe bekanntgegeben und die Sieger geehrt. Ich möchte aus den einzelnen Wettbewerben hier nochmals die ersten 5 Plätze bekanntgeben. Wer an den vollständigen Listen interessiert ist, der sollte diese bei mir anfordern.

BVDM-Touristik-Meisterschaft

1. Schweinberger, Jürgen
Einzelmitglied BMW R 75/7 1953,0 P.
2. Janz, Werner
Einzelmitglied Honda 750 K 1735,0 P.
3. Fischer, Hans-Friedrich
Einzelmitglied BMW R 60 SW 1620,0 P.
4. Kalweit, Siegfried
MC Hilden MZ TS 250 1254,0 P.
5. Peters, Wolfgang
Einzelmitglied Moto-Guzzi 850 1225,2 P.

BVDM-Orientierungsmeisterschaft

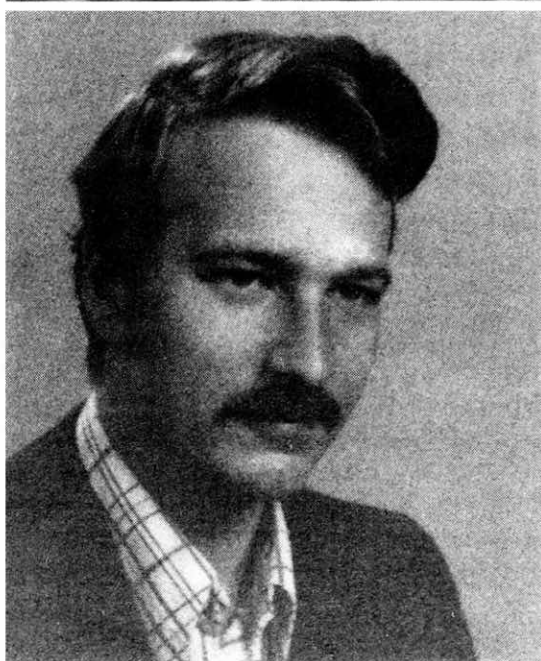
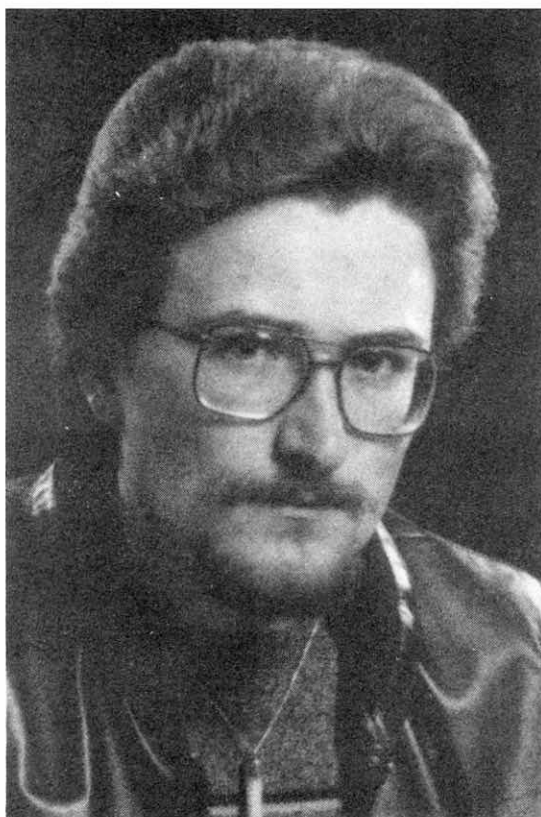
1. Fuchs, Carol 75,58 P.
2. Brede, Martin 70,82 P.
3. Sprave, Werner 53,59 P.
4. Paehr, Werner 52,98 P.
5. Strauß, Albert 48,79 P.

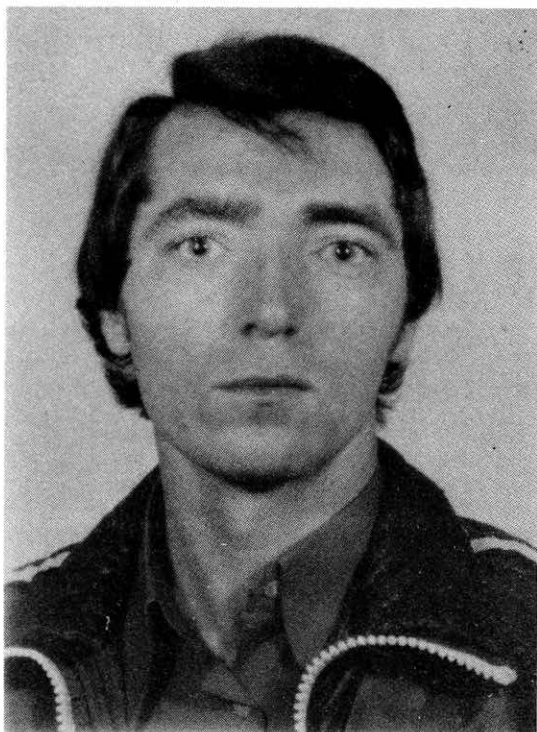
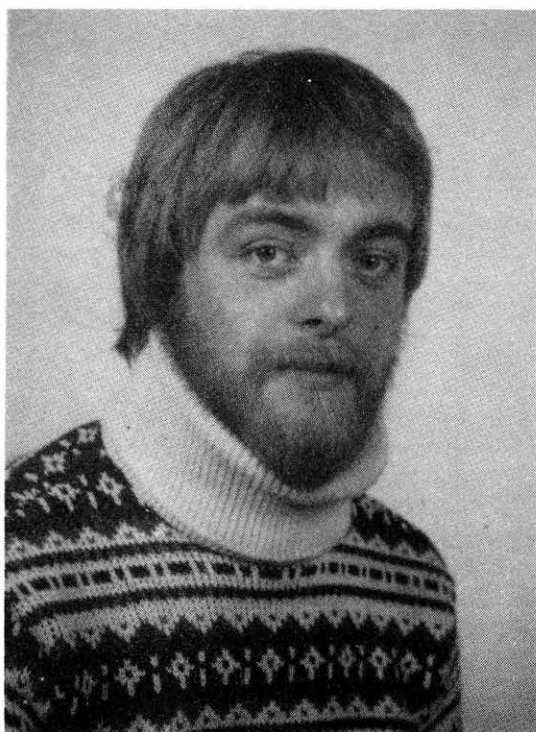
BVDM-Orientierungsmeisterschaft (Anfänger)

1. Adolf, K. 25,68 P.
2. Thoren, Kl. 24,33 P.
3. Keiluweit 21,89 P.
4. Senger, W. 19,60 P.
5. Bosse, M. 18,89 P.

BVDM-n.g. Sport-Wettbewerb

1. Paehr, Manfred
MC Sauerland Yamaha XT 500 169,77 P.
2. Brede, Martin
MC Sauerland, BMW EML 165,36 P.
3. Kaiser, Reinhard
MC Sauerland, Kawasaki Z. 1000 160,09 P.
4. Höfer, Herrman
MC Sauerland BMW R 50 160,09
5. Teuschel, Jürgen
Einzelmitglied Yamaha DT 175 153,48 P.





Die Sieger der BVDM-Touristik-Meisterschaft:

1. Jürgen Schweinberger (linke Seite oben)
2. Werner Janz (linke Seite unten)
3. Hans-Friedr. Fischer (rechte S. links oben)
4. Siegfried Kalweit (rechte Seite links unten)
5. Wolfgang Pe ters (rechte Seite oben)

Nürburg-Treff 1981

zum VI. internationalen 8-Stunden-Rennen
des ADAC-Gau Nordrhein
am 13. und 14. Juni 1981

Wie schon in den vergangenen Jahren wird auch 1981 die Deutschlandfahrt anlässlich des 8-Stunden-Rennens mit dem Ziel Nürburgring ausgetragen.

Der BVDM wurde vom ADAC angesprochen, zu diesem Termin zusätzlich eine Rahmenveranstaltung durchzuführen. Wir haben uns entschlossen, dieses Angebot anzunehmen.

Die Veranstaltung der „Nürburg-Treff 1981“ wird wie folgt ablaufen:

Auf dem Parkplatz Nr. 12 und dem angrenzenden Gelände mit TÜV-Turm am Ende der Gengeraden werden wir eine Fülle von Beteiligungsmöglichkeiten für Besucher bieten, wie etwa Geschicklichkeitsturnier, Tauziehen, Wahl der Miß Nürburgring, Prämierung des schönsten Eigenbaus und vieles mehr.

Besondere Programmpunkte sind das Lagerfeuer mit Musik, wahrscheinlich Jazz, und die abendliche Disco im TÜV-Turm. Ganz besonders zu empfehlen ist die Teilnahme an der Deutschland-Zielfahrt, einer Sternfahrt zum Nürburg-Ring, wobei einige schöne Preise winken und in der am Zielort zu entrichtenden Nenngebühr eine Plakette und eine Eintrittskarte zum Rennen enthalten sind.

Zur Durchführung dieser Veranstaltung brauchen wir noch einzelne Helfer und Helfergruppen und bitten Sie, sich zu beteiligen und möglichst umgehend bei

Heinz Wieland
Schmidt-Blegge-Straße 25b
5060 Berg. Gladbach 2
Telefon (0 22 02) 5 53 65

zu melden.

Bedenken Sie, daß der Zeitaufwand für den einzelnen bei reger Beteiligung gering gehalten werden kann.

Heinz Wieland

Das Ergebnis der Initiative „Engländerfahrer“ (Bezug: Ballhupe 4/80)

Meine Initiative, die Fahrer englischer Motorräder im BVDM zweckmäßigerweise zu einer Interessengruppe „Englische Motorräder“ zusammenzubringen, fand keine große Resonanz.

Leider bekam ich nur vier Zuschriften. Ob es daran liegt, daß bei den Angesprochenen kein Interesse vorhanden ist oder ob es tatsächlich zu wenige „Englandfahrer“ im BVDM gibt, mag dahingestellt bleiben. Ich möchte meine Initiative damit beenden, daß ich die Namen der Interessenten mit Angabe der von ihnen bewegten Maschinen bekannt gebe.

Klaus Lonnendonker, Adam-Opel-Straße 8,
6085 Nauheim, AJS/Matchless

Frank Wertig, Weise Straße 53, 1000 Berlin 44,
Velocette Venum Thruxton

Wolfgang Junge, Wasserstraße 22, 4630 Bochum 1, Norton Commando 850 MK III

Klaus Samrowski, Am Mergelsberg 66,
4000 Düsseldorf 12, Norton Commando 750
Combat

Manfred Ahrens, Zur Fierwand 32, 3253 Hess.
Oldendorf 17, Norton Commando

Manfred Ahrens

Wer hat alte Motorradkleinteile übrig?

Die Elefantentreiber Lippe im BVDM benötigen alte Kolben, Kolbenringe, Zylinderkopfdeckel, Ventile, Nockenwellenkettenspanner, vielleicht auch zerbrochene Nockenwellenkettenspannschienen der Honda CX 500. Die „Elefantentreiber“ wollen aus diesen Klamotten originelle Trophäen für die Preisverleihung bei Treffen oder Rallyes machen.

Wer fündig wird, bitte Meldung an:

Volker Bruns
Chemnitzer Straße 3
4920 Lemgo 1
Telefon: 052 61/103 64

Leserzuschrift

Diejenigen, die sich über die ständige Diskriminierung der Motorradfahrer in den Medien ärgern, sollten als neuestes Beispiel einen Artikel in dem Springerblatt HÖR ZU (9/81, Seite 142) lesen: Entsetzte Eltern schreiben an Frau Irene: „Hilfe, unsere Tochter ist Motorradbraut!“

Na, was war da wohl passiert? Das Teenager-töchterlein hat einen Freund mit Motorrad. Und es kommt noch dicker: Beide schließen sich einem Motorradclub an. Dort tragen natürlich alle Nietenwesten mit Orden und Totenköpfen und so. Da alle Qualitätsmerkmale einer Rokerbande beieinander sind, fragen sich die geplagten Eltern nun, wie das mit den Gewalttätigkeiten ist. Nebestehend äußert sich dann die „Motorradbraut“ zu ihrem „ganz duften Haufen“. „Bißchen laut manchmal“, sagt sie, „aber dafür machen sie keine Kloppe.“ Und: „Ein altes Mütterchen haben sie auch noch nicht überfallen.“ Wie vorbildlich!

Ein bestimmt gern und viel gelesener Artikel, weil er genau dem entspricht, was der Leser sowieso schon längst wußte: Da haben wir es mal wieder!

Ralph Sutthoff

Auszug aus Leserbrief

Neuer Reifen – Neuer Schlauch

Es ist selbstverständlich, daß ein verletzter, geknickter oder poröser Schlauch im Mülleimer landet. Daß aber bei jedem neuen Reifen ein neuer Schlauch montiert werden soll, ist nicht einzusehen, denn ein natürliches Wachstum ist gegeben, indem er aufgepumpt wird, denn sonst würden wir ja auch dann noch mit einem Plattfuß fahren. Da bekanntlich der Schlauch aus Gummi besteht, ist auch gewährleistet, daß der Schlauch sich wieder zusammenzieht, wenn die Luft heraus ist. Somit ist er wieder kleiner als das Reifeninnere, welches den Schlauch ja bekanntlich aufnehmen muß. Sollte das Wachstum allerdings so groß sein, daß der Schlauch nur noch in Falten in das Reifeninnere paßt, so dürfte es ja wohl nicht nur den Schlauch, sondern auch den Reifen zerrissen haben.

Daß Verformungen im Fahrbetrieb auftreten, durch Unwucht oder durch Überfahren von Steinen, Bordsteinkanten usw. ist auch bekannt. Wenn diese Verformungen so stark sind, daß dieser Schlauch nur noch in Falten oder Blasen in den Reifen paßt, so ist auch der Reifen nur noch Schrott. incl. Felge.

Man sollte das Wechseln oder Flickern des Schlauches mit anschließender Montage halt auch richtig lernen!

Paul Brügger



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

Czupor

MOTORRÄDER

4630 BOCHUM-LAER — Laerfeldstr. 29 — Tel. 0234/550616

Termine Ballhupe 2/81

6. 5. 1981 BVDM-Mittwochtreff, Ev. Jugendpfarramt Karthäuser Wall 25b, 5000 Köln 1
 Veranstalter: Aktion Blauer Punkt, MFG Köln, MF Hürth, MC Mammuth Bergisch Gladbach, Rheindorfer Motorradclub Leverkusen.

16. 5. 1981

Bildersuchfahrt

Veranstalter und Ausschreibungen:
 Motorradclub Bietigheim e.V. im BVDM, Bernd Kowalewski, Murgtalstraße 23, 7552 Durmesheim

17. 5. 1981

Juxrallye des L. V. Rhein Ruhr e.V. im BVDM
 Veranstalter:
 L. V. Rhein Ruhr e.V., B. Schulze, Holsterhauser Straße 120, 4300 Essen 1

22.-24. 5. 1981

1. Internationales Motorradtreffen

Veranstalter:
 MC Davert im BVDM, Münster (Rinkerode), Info-Adresse: Josef Fuchs, Saturnweg 2, 4400 Münster, Telefon (0 25 01) 54 20 (Vor Anmeldung erbeten)

23.-24. 5. 1981

3. Mofa- und Mokick-Geschicklichkeitsturnier, Marktplatz, Lippstadt, Altstadtfest 81

Veranstalter:
 Motorrad-Verein Lippstadt e.V., Postfach 1126, 4780 Lippstadt

28.-31. 5. 1981

Conti-Treffen

Veranstalter:
 BVDM, Übernachtungsmöglichkeiten durch Verkehrsverein Wietze, Telefon (0 51 46) 3 66, oder Camping im Contidrom

30.-31. 5. 1981

Jumbo-Fahrt Kassel

29.-31. 5. 1981

1. Internationales Geest-Treffen

Veranstalter:
 MC Geist im BVDM, Info-Adresse: MC Geist, Bisterweg 1, 4724 Wadersloh

Ausschreibungen bitte anfordern, da nur begrenzte Teilnehmerzahl

30.-31. 5. 1981

Veteranentreffen des MSC Holzlar

Veranstalter:

MSC Holzlar, Wolfgang Taxacher, Telefon (02 28) 48 12 20, Ort: Gaststätte Müller, Alte Bonner Straße 21, 5300 Bonn-Holzlar
 Zu der Veranstaltung sind natürlich auch Sportsfreunde mit modernen Motorrädern herzlichst willkommen. Ein Festzelt und Zeltmöglichkeiten sind vorhanden.

5. 6.-6. 9. 1981

Zweirad-Chic,

Fachmesse und Kongreß, Essen



6.-8. 6. 1981

10. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye, Xanten

Veranstalter: L. V. Rhein-Ruhr e.V. im BVDM

12.-13. 6. 1981

Deutschlandfahrt

Veranstalter:

BVDM, Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4, 5176 Inden-Lucherberg, Telefon (0 22 02) 5 53 65

13.-14. 6. 1981

Acht-Stunden-Rennen (Nürburgring)

17.-19. 6. 1981

Enzian-Rallye

Veranstalter:

MC Sauerland, Bernd Keggenhoff, Eichendorffstraße 30, 6836 Oftersheim

21. 6. 1981**2. Geschicklichkeitsturnier**

Veranstalter:

MC Davert im BVDM, Münster, Info-Adresse: Josef Fuchs, Saturnweg 2, 4400 Münster, Telefon (0 25 01) 54 20.

Teilnehmer: Alle Solomotorräder, Mopeds und Mofas, die für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind.

27. 6. 1981**Fuchsjagd**

Veranstalter und Ausschreibungen:

Motorradclub Bietigheim e.V. im BVDM, Bernd Kowalewski, Murgtalstraße 23, 7552 Durmersheim

4. 7. 1981 Hans-Richter-Rallye, Lauf um das Hochsauerlandschild für Clubmannschaften.

Veranstalter:

MC Sauerland, Ottmar Bange, Hauptstraße 149, 3768 Sundern-Hachen

10.-12. 7. 1981**Gleichenberg-Treffen**

Anfahrt über 7842 Kandern-Malsburg, ab Malsburg ausgeschildert.

Veranstalter:

MC Südbaden-Dreiländereck e.V., Hans-Jörg Koplin, Wöhlerstraße 62, 7888 Rheinfelden

11. 7. 1981**Jux-Rallye**

Veranstalter:

MMC Sauerland, Reinhard Kaiser, Grimmstraße 6, 5768 Sundern 1

18. 7. 1981**Hexenrallye**

Veranstalter:

Elefantentreiber Lippe, Volker Bruns, Chemnitzer Straße 3, 4920 Lemgo 1

25.-26. 7. 1981**Heidjer-Fahrt**

Veranstalter:

MC Lüneburger Heide, Frank Michael Wolf, Helgoländer Straße 2, 2212 Brunsbüttel

5.-20. 9. 1981

Freizeit für Motorrad- und Nichtmotorradfahrer auf der Insel Elba/Italien

Veranstalter:

Aktion blauer Punkt „Frieden stiften“, Jugendpfarramt, Kartäuserwall 124b, 5000 Köln 1, Telefon 31 53 85

11.-13. 9. 1981

2. Internationales Lipperosen-Treffen, im Programm: Orientierungsfahrt, Besuch eines Motorrad-Museums

Veranstalter:

Motorrad-Verein Lippstadt e.V., Postfach 1126, 4780 Lippstadt

11.-13. 9. 1981

Tändsticks-Treffen 81, Schweden

Ausschreibungen: M. Wittke, Aldekerker Straße 14a, 4150 Krefeld

20. 9. 1981

ng-Trial Holzen in 7842 Kandern-Holzen (6. Lauf zum Schwarzwald-Bodensee-Pokal 1981)

Veranstalter:

MC Südbaden-Dreiländereck e.V., H. Koplin, Wöhlerstraße 62, 7888 Rheinfelden

3.-4. 10. 1981**Hexentreffen**

Veranstalter:

Elefantentreiber-Lippe, Volker Bruns, Chemnitzer Straße 3, 4920 Lemgo 1

17. 10. 1981

Jahreshauptversammlung des BVDM

24. 10. 1981

Um die Nürburg einmal anders

Veranstalter:

MC Sauerland, Dieter Bail, Am Besenberg 9, 5760 Arnsberg 1

20. 12. 1981**Schlammrutscher-Rallye '81**

3. Enduro-Gelände-Orientierungsfahrt

Veranstalter:

Motorrad-Verein Lippstadt e.V., Norbert Köhler, Postfach 1126, 4780 Lippstadt

Ohne Termine

Camp VMCK Schweden

Ausschreibungen:

M. Wittke, Aldekerker Straße 14a, 4150 Krefeld

Die neue Führerschein-Regelung:

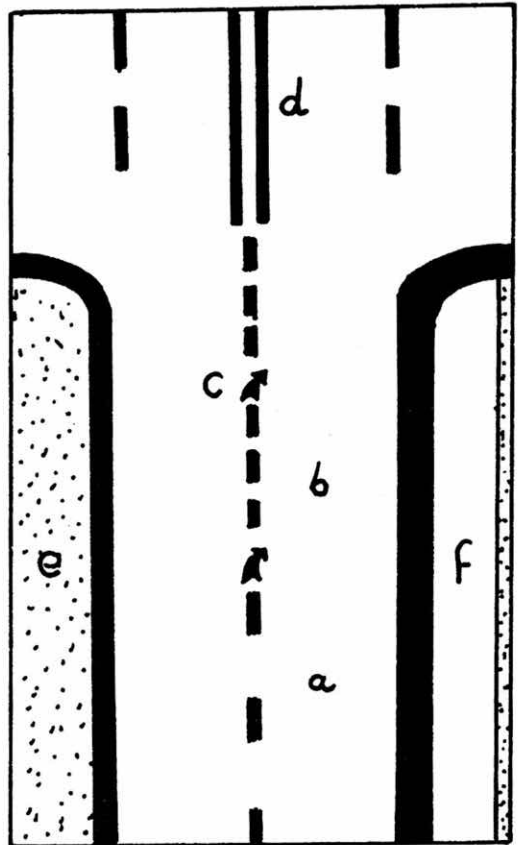
Die neuen 80er Leichtkrafträder darf man mit fünf unterschiedlichen Führerscheinen fahren!

- 1. Führerschein Klasse 1**
für alle Motorräder
- 2. Führerschein Klasse 1B**
für Leichtkrafträder, Kleinkrafträder und Mokicks.
- 3. Führerschein Klasse 2***
für LKW und PKW.
- 4. Führerschein Klasse 3***
für PKW.
- 5. Führerschein Klasse 4***
für Kleinkrafträder, Mokicks.

*Diese Führerscheine müssen vor dem 1. 4. 1980 ausgestellt sein.

Die Fahrbahnbegrenzungslinien werden künftig mit reflektierender Farbe aufgemalt.

Axel Scheuten



Neue Markierungen auf den Straßen

Künftig werden alle Straßenmarkierungen nach und nach durch neue Markierungen ersetzt.

Es wird in Zukunft sechs neue Arten von Markierungslinien geben:

- a) die Leitlinie, bei der die Striche nur halb so lang sind wie die Lücken,
- b) die Warnlinie, bei der die Striche doppelt so lang sind wie die Lücken. Die Warnlinie soll auf bevorstehende Kreuzungen, Kurven, Kuppen oder Engstellen hinweisen.
- c) Pfeile, die in die Warnlinie integriert sein können und auf ein bevorstehendes Überholverbot hinweisen sollen,
- d) die ununterbrochene Doppellinie, die bei mehrspurigen Straßen die Richtungsfahrbahnen voneinander trennen soll,
- e) die schmale Fahrbahnbegrenzungslinie bei Straßen ohne Standspur,
- f) die breite Fahrbahnbegrenzungslinie bei Straßen mit Standspur.

Übersetzer gesucht

Wer kann Dänisch und Schwedisch und ist bereit, gelegentlich Übersetzungen in die deutsche Sprache zu fertigen? Bitte melden beim 1. Vorsitzenden, Horst Orłowski, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11.

Gespannexperten!

In dem vom BVDM herausgegebenen „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ habe ich geschrieben, was zur Zeit über Seitenwagen und Gespanne bekannt ist. Ich habe das Heft nicht nur geschrieben, um zu zeigen, daß ich alles weiß. Es sollte auch andere, die darüber etwas wissen, zur Kritik und zum Gedankenaustausch anregen. Seit der IFMA sind einige Hundert Hefte verkauft worden, bis jetzt ist nicht eine Kritik eingegangen. Also nochmal: Habe ich immer Recht?

Beim Anschließen von Seitenwagen, im Gespräch mit den Fahrern, auf Grund schriftlicher Anfragen und beim Betrachten gebrochener Uraltteile hat es sich herausgestellt: Der „Leitfaden ...“ braucht eine Ergänzung unter den Titeln:

1. Seitenwagenfahrwerke und ihre Belastung.
2. Käuflische Seitenwagen und Gespanne.

Diese Ergänzung wird bis zum nächsten „Gespannfahrerlehrgang des BVDM“ am 10./11. 10. 1981 in der Gegend von Wermelskirchen fertig sein. Das Gelände für praktische Übungen ist vorhanden. Gesucht werden noch Gespannfahrer, die sich als Instruktor zur Verfügung stellen.

Edmund Peikert
Buchenhofen 105
5600 Wuppertal 11
Telefon (02 02) 74 09 83

Guzzi: Nur noch Gußräder

Nachdem der Felgenreissteller Borani seine Tore geschlossen hat, werden bei Moto Guzzi nur noch Motorräder mit Gußrädern ausgeliefert. Wer jedoch mit seinem Stier aus Mandello auch Gespann fahren möchte, der sollte sich sofort um die letzten Drahtspeichenräder bemühen. Bisher wurden Gußräder für den Seitenwagenbetrieb nicht zugelassen.

Horst Orlowski

Gespannfahrtreffen

Im Ringgau, bei Brigitta und Jan, trafen sich die Gespannfahrer. Das Treffen lockt auch einige Solofahrer und Gespannfahrer an, die nicht der I.G.-Gespannfahrer angehören. Brigitta und Jan gaben sich alle Mühe, die Zusammenkunft harmonisch zu gestalten. Die beiden sind trotz des Trubels und der Arbeit froh, wenn die Motorradfahrer bei ihnen „einfallen“. In der Gegend ist sonst nämlich gar nichts los, außer daß es gelegentlich an einer bestimmten Stelle spukt, aber das haben die gewöhnlich gut informierten Kreise schon immer gesagt. Da es ein Gespannfahrtreffen war, war das Gespann natürlich Hauptgesprächsgegenstand. Höhepunkt war ein Vortrag von Edmund Peikert über Seitenwagenrahmen. Anschließend wurde noch lange diskutiert, ein Teil der Besucher frönten der Musikleidenschaft, an dem Abend war Rocknacht, immer diese Terminüberschneidungen. Am Sonntag, viel zu früh, allgemeiner Aufbruch mit der festen Absicht, mal wieder zu kommen. Brigitta und Jan freuen sich auch, wenn mal einfach so jemand vorbeikommt.

Hans Schäfer

Bestand an Gespannen

Vom Kraftfahrtbundesamt erfuhren wir folgende statistische Zahlen über Motorradgespanne:

Gesamtbestand:		Neuzulassungen:	
1. 7. 1978	3240	1975	16
1. 7. 1979	3453	1976	19
1. 1. 1980	3592	1977	64
1. 7. 1980	3838	1978	188
1. 1. 1981	4049	1979	233
		1980	367

Wir haben es ja immer schon gesagt: die Tendenz ist steigend. Daß die Gesamtzahl aber so niedrig ist und daß sie so langsam steigt, läßt nur einen Schluß zu: Die Zahl der nicht eingetragenen Seitenwagen ist ungeheuer hoch!

Horst Orlowski

Verband der
Haftpflchtversicher,
Unfallversicherer,
Autoversicherer und
Rechtsschutzversicherer e.V.

HUK-Verband
Büro Bonn

Redaktion "Ballhupe"

z.Hd. Herrn
Heinz Sauerland

Friedenstraße 4

4133 Neukirchen-Vluyn

In eigener Sache

Wir brachten in der Ballhupe 1/81 eine Notiz des HUK-Verbandes betr. Nutzungsausfallentschädigung für Motorradfahrer. Gleichzeitig brachte das „Motorrad“ einen Beitrag hierzu, der in seinen Zahlen erheblich von unseren abwich. Wir setzten uns mit dem HUK-Verband mit der Bitte um Klärung in Verbindung und erhielten folgendes Schreiben:

Welckerstraße 20
5300 Bonn
Telefon (0 22 21) 21 20 69
Telegramm HUKVERBAND, Bonn
Telex 08 869 495

24. März 1981

Betr.: Nutzungsausfallentschädigung für Motorradfahrer

Sehr geehrter Herr Sauerland,

Herr Schumacher vom Bundesverband der Motorradfahrer e.V., Taunusstein, bat mit seinem Schreiben vom 17.3.81 um Stellungnahme zu einem Artikel "Nutzungsausfallentschädigung für Motorradfahrer".

Ich habe den Beitrag in "Motorrad", den er mir mitgeschickt hat, überprüft und muß leider dazu sagen, daß einige Passagen des Artikels nicht den Tatsachen entsprechen.

Die von ihm abgedruckte Pressenotiz unseres Verbandes ist absolut korrekt.

Mit freundlichen Grüßen

- Pressestelle -


(Peter Gauly)

25 Jahre Zweirad-Museum Neckarsulm

Das ist das Schicksal vieler Burgen und Schlösser, soweit sie der Zahn der Zeit nicht bis auf ein paar Mauerreste abgenagt hat: sie werden zu Museen umgewandelt. Der Besucher trifft fast überall auf die gleiche Einrichtung: ein paar alte Möbel, mal eine blankgeputzte Ritterrüstung, etwas historischen Hausrat und Geschichtliches aus der engeren Umgebung.

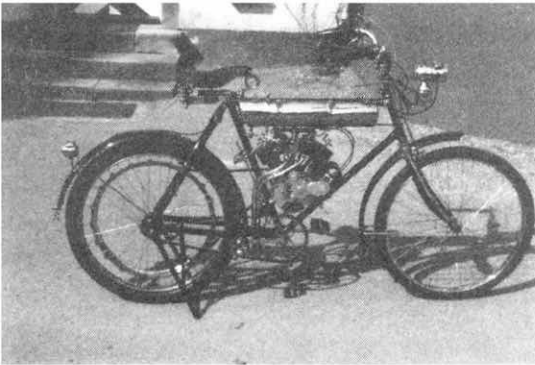
Dieses langweilige Los blieb dem Schloß des Deutschen Ritterordens zu Neckarsulm erspart. Im August 1955 beschloß der Gemeinderat auf Vorschlag des damaligen Oberbürgermeisters Dr. Hoffmann, in dem erhaltenen Gemäuer zwischen Sulm und Neckar ein Zweirad-Museum einzurichten.

Der Gedanke lag nahe, denn nur wenige hundert Meter weiter standen die NSU-Werke, damals größte Motorradfabrik der Welt. Prompt argwöhnten einige andere Zweiradhersteller, daß dieses Museum wohl in erster Linie der Glorifizierung der NSU-Historie dienen sollte. Sie irrten sich gründlich, denn damit hätten sich die Initiatoren selbst einen schlechten Dienst erwiesen.

Die Eröffnung war vor nunmehr genau 25 Jahren, zu Pfingsten 1956. Seither hat sich das Neckarsulmer Museum aus einem zuerst bescheidenen, aber soliden Grundstock zu der wohl umfassendsten, gewiß aber zu der am schönsten untergebrachten Sammlung von Zweiradfahrzeugen des Kontinents entwickelt. Vom Laufrad des Freiherrn von Drais bis zur Weltrekordmaschine findet der Besucher einen wirklich repräsentativen Querschnitt aus rund 165 Jahren Zweirad-Geschichte.

Pünktlich zum Jubiläum konnte die Ausstellungsfläche um einen weiteren Gewölbekeller erweitert werden. Hier erwarten den Motorradfreund einige ausgesuchte Leckerbissen: in einer Sonderschau zeigt der Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. fünfundvierzig von seinen Mitgliedern vorbildlich restaurierte Motorräder aus den Jahren 1901 bis 1965. Darunter befinden sich solche Seltenheiten wie die 1922 in Magdeburg gebaute K.C. mit 257-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor in Boxer-Bauart. Eine Orania, mit 250-ccm-ohv-Kühne-Motor, 1927 von der Firma Dressendörfer und Engelbert in Dillenburg gebaut, dürfte das einzige noch vorhandene Exemplar dieser Marke sein. Einmalig auch eine 1000-ccm-Horex-Rennmaschine von 1933. Basismotor war der 800er ohc Columbus-Twin; der Tausender mit Kompressor leistet 65 PS bei heute bescheiden anmutenden 5500 U/min. Die Maschine wurde in den dreißiger Jahren mit Erfolg in Gespannrennen eingesetzt.

Aber auch der „normale“ Bestand des Museums konnte um weitere interessante Maschinen bereichert werden. Alles in allem Gründe genug, auf dem Weg in den Süden



einen Abstecher nach Neckarsulm einzuplanen: von der Abfahrt Heilbronn/Neckarsulm an der A 6 (Mannheim—Nürnberg) sind es bis zum Museum keine drei Kilometer. Die Öffnungszeiten sind täglich von 9 bis 12 und von 13.30 bis 17 Uhr, der Eintritt kostet unverändert 2,50 Mark pro erwachsene Person. W. R.

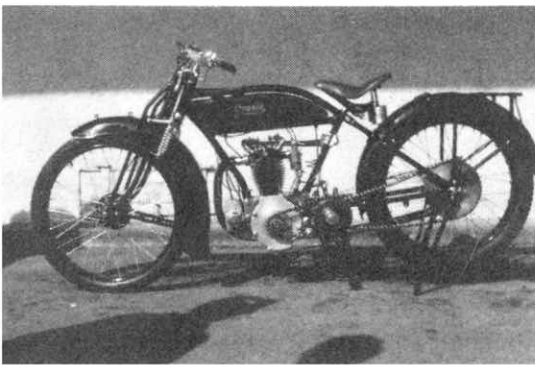


Bild oben :

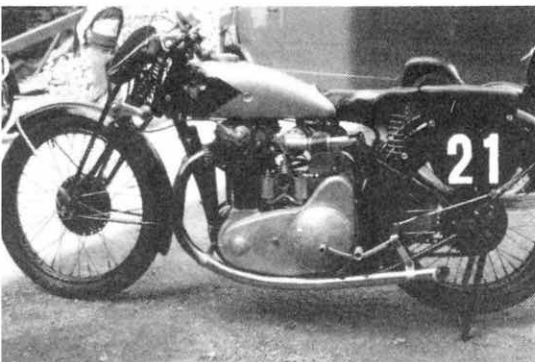
Mofa 1907: Moto Reve, 280 ccm Viertakter in V-Form, Leistung 1 PS bei 2000 U/min.

Bild mitte :

Die im Text erwähnte ORANIA mit 250 ccm Kühne-Motor, vermutlich die einzige ihrer Art, oder weiß jemand noch eine ?

Bild unten :

Ein bildschöner Motor: die 1000er Horex mit Kompressor; anstatt des kraftzehrenden Roots-Gebläses würde man heute einen Abgas-Turbolader nehmen und damit erheblich an Leistung gewinnen.



An alle Vorstände:

Ich erinnere nochmals dringend daran, mir die Kontrollpunkte für die am 12. und 13. Juni stattfindende Deutschlandfahrt mitzuteilen!

Sportwart H. B. Scheuer

Für Langstreckenfahrer

Eine Ferienfahrt mit Zeltgepäck für zwei Personen auf einer Solomaschine ist insofern etwas problematisch, als daß man manchmal nicht weiß wohin mit der einen oder anderen Kleinigkeit. Dinge, die schnell und einfach zur Hand sein sollten, wenn man sie braucht, findet man erst nach langem Graben und Suchen und so verzichtet man unter Umständen einfach darauf, sie mitzunehmen.

So ließ ich meinen Fotoapparat im letztjährigen Urlaub zu Hause, was mir dann später sehr leid tat. Um dieses Problem ein für allemal in den Griff zu bekommen, nutzte ich den langen Winter dazu, die in den Bildern gezeigten „Tank-Seitentaschen“ zu entwerfen und zu bauen. Diese bieten jetzt rund 6 Liter zusätzlichen Stauraum für alle Kleinigkeiten, die schnell erreichbar sein müssen: Fotoausrüstung, Verbandzeug, Grenzübergangsdokumente usw.

Die Taschen sind aus stabilem Segeltuch (Lkw-Plane) genäht und an einer über den Tank zu legenden Schürze aus gleichem Material befestigt. Die Schürze hat die für den Einfüllstutzen notwendige Öffnung und wird unter dem Tank hindurch mit zwei Riemen gespannt.

Probefahrten zeigten, daß die Taschen weder den Lenkeinschlag noch das sonstige Fahrverhalten des Fahrzeugs nachteilig beeinflussen.

Leute, die ich unterwegs traf, zeigten sich teilweise recht begeistert von der Idee. Einer glaubte, auf diese Art das Problem des Mitführens eines Radios lösen zu können. So kam dann immer die Frage: „Wo kann man diese Taschen kaufen?“

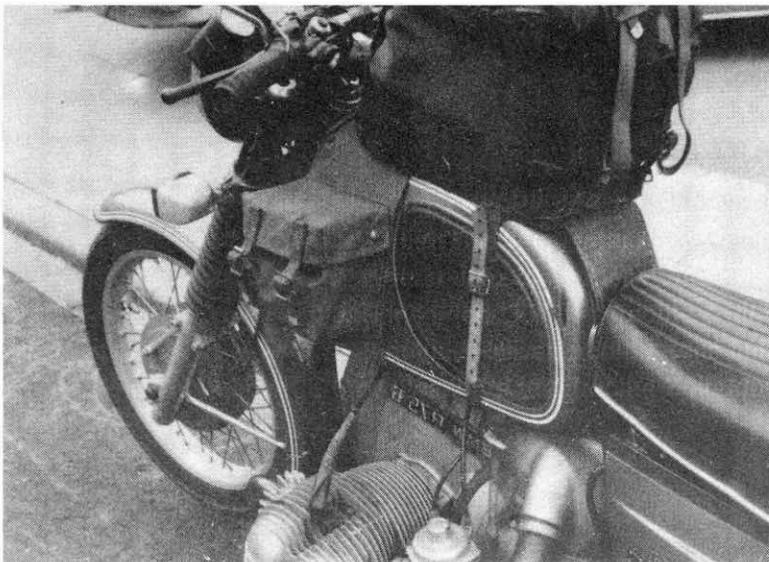
In Einzelanfertigung werden sie naturgemäß viel zu teuer. Anfragen bei einem Fabrikanten, der auf die Herstellung solcher Sachen eingestellt ist, ergaben, daß bei einer Kleinserie von 30 Stück ein Endpreis von DM 80,— kalkuliert werden müßte.

Wenn mir 20 feste Aufträge vorliegen würden, würde ich den Auftrag erteilen, mit der Lieferung könnte dann vielleicht noch vor den Sommerferien gerechnet werden.

Das Schnittmuster ist für den Tank der BMW/5 und /6 ausgelegt. Bei entsprechender Nachfrage würden auch für andere Maschinen passende Schnittmuster entworfen.

Wer also am Erwerb eines solchen Taschenpaares interessiert ist, schreibe mir baldmöglichst.

Eduard Max Schmidt
Andreasstraße 24
5632 Wermelskirchen
Telefon (0 21 96) 8 38 38



Schneller Zugriff zu
allerlei Kleinkram.
Gute Gewichtsverteilung.
Problemlose Anbringung,
alles in allem eine gute Idee.
D. Red.

Foto: Schmidt

NEU

Vision

Eine andere Motorradzeitung



**ALTERNATIV GEHT NICHT
IMMER SCHIEF**

Endlich ist sie da!

Vision

6 FRANKFURT

Eine andere Motorradzeitung

Gr. Eschenheimer Str.13a



0611-285869

Motorradschlösser im Test

Motorräder werden häufig gestohlen. Wegen des damit verbundenen Ärgers und in den meisten Fällen auch finanziellen Verlustes ist es angeraten, etwas mehr für die Diebstahlsicherung zu tun. Die Ballhupen-Redaktion hat drei dafür hergestellte Schlösser von unserem Werkzeugmachermeister Ulrich Lipowski prüfen lassen. Um es gleich vorwegzunehmen: Keines hat seinen Bemühungen widerstanden, und trotzdem gibt es erhebliche Unterschiede. Wie die Schlösser geöffnet wurden, wird natürlich nicht bekanntgegeben. Aber urteilen Sie selbst:

1. Das Motorradbügelschloß Kryptonite K4 ist ein amerikanisches Produkt und wird von der Firma Schuh GmbH, St. Wendel, importiert. Es kostet, je nach Größe, zwischen 95,- und 120,- Mark. Obwohl Bügel und Brücke aus gehärtetem Stahl gefertigt sind, war es meist mit einem Heimwerkerwerkzeug möglich, das Schloß in drei Minuten zu öffnen. Es ist auch wegen des hohen Preises nur zur Abschreckung zu empfehlen.
2. Das Abus-Motorradbügelschloß 52 HB/110 bis 300 ist recht weit verbreitet und kostet ca. DM 30,-. Der Bügel besteht aus gehärtetem Sechskantstahl, und die Brücke ist aus 18 Stahlblechplatten sehr präzise vernietet. Dieses Schloß hat den Öffnungsversuchen energisch widerstanden. Es dauerte immerhin 12 Minuten, bis es geknackt war. Das Schloß ist als Abschreckung und Schutz für kurze Abstellzeiten bzw. mittelbare Bewachung geeignet.
3. Das Abus Motorradschloß Diskus 24 ST/K kostet DM 45,- und besteht aus einer ca. 65 cm langen gehärteten Stahlkette und einem scheibenförmigen Vorhangschloß mit gehärtetem Riegel. Auch dieses Schloß widerstand dem Aufbruchversuch ca. 12 Minuten. Es waren aber zwei Personen nötig, weil das runde Schloß in Verbindung mit einer Kette schlecht zu halten oder festzuklemmen ist, um ein Werkzeug anzusetzen. Diese Diebstahlsicherung erhält die gleiche Beurteilung wie das Schloß Nr. 2.

Von Vorteil gegenüber den Bügelschlössern ist die leichtere Unterbringung.

Informationen über dieses Thema werden wir im nächsten Heft fortsetzen.

Horst Orlowski

Benzinhahnerlebnis

Vor einer Zeitschriftenredaktion übernahm ich als Testobjekt eine CX 500 von Honda. Bei der Übergabe sagte ein Redaktionsmitglied: „Ach ja, der Benzinhahn steht ja noch auf Reserve, das wollen wir mal gleich richtig stellen“, und schwupp zeigte der Benzinhahnknebel auf „on“. Auf der Autobahnfahrt nach Hause wollte ich zunächst warten, bis der Motor Benzindurst anmeldet und dann auf Reserve schalten und dann erst eine Tankstelle anfahren. Ich nahm dann aber doch schon eine Autobahntankstelle nach ca. 180 km, da nach der Anzeigetafel die dann folgende für den Reservevorrat zu weit gewesen wäre.

Später wollte ich von zu Hause aus ein kürzere Fahrt antreten. Unser Sohn hatte zwischen durch die Maschine bewegt und sagte, daß ich besser auf Reserve fahren solle. Gesagt, getan. Aber nach 300 m Fahrt ging das Stottern los und das große Rätselraten. Am Benzinhahn im Dunkeln herumgefigert und eine Stellung gefunden, bei der es gelang, mit Anlasserhilfe wieder Benzin durch die Vergaser zu schlürfen. Um der Sache gleich auf den Grund zu gehen, fuhr ich gleich wieder nach Hause, um in der heimischen Garage mit einer guten Taschenlampe nachzuforschen. Des Rätsels Lösung war dann dies: Auf dem Benzinhahnhebel sitzt ein kleines Minipfeilchen, das die Richtung angibt, wohin man stellen muß. Bei deutschen Benzinhähnen gilt von alters her der lange Knebel zum manuellen Verstellen als der Richtungspfeil für „Auf“, „Res“, und „Zu“. Nach der Erkenntnis, daß es bei dieser Japanerin anders herum geht, wurde mir nachträglich ein wenig schlecht. Wie hätte ich wohl auf nächtlicher Autobahn ausgesehen, wenn ich das Motorstottern aus Benzinmangel abgewartet hätte, in dem Glauben, dann erst auf Reserve stellen zu können.

Wilhelm Hopmann

Notstands-Vorsorge

Daß der Kraftstoff in den letzten Monaten empfindlich teuer wurde, ist uns allen bekannt.

Aber was da alles auf uns zukommen kann, wenn das Öl auch noch rar wird, das sagt uns das Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs vom 8. 10. 1968. Dieses Gesetz bildet die Grundlage für spezielle Vorschriften zur Sicherstellung lebenswichtiger Verkehrsleistungen insbesondere zur Versorgung der Streitkräfte und der Zivilbevölkerung.

Wie es ein Gesetz so an sich hat, ist auch dieses ellenlang, mit Verordnungen und Vorschriften für Eisenbahn, See-, Luft- und Straßenverkehr.

Die Verordnungen für den Straßenverkehr sind es, die uns besonders betreffen. Da drohen uns Fahrverbot, Fahreinschränkungen, Geschwindigkeitsbegrenzung und Verbot von Motorsportveranstaltungen. Seit dem Herbst vergangenen Jahres liegt beim Verkehrsminister ein Entwurf einer Verordnung auf dem Tisch, die es den zuständigen Behörden ermöglichen soll, Motorsportveranstaltungen zu Lande, zu Wasser und in der Luft zu verbieten. Ebenfalls im Herbst 1980 wurden Verordnungsentwürfe in Bonn erstellt, die eine Geschwindigkeit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf anderen Straßen vorsehen. Man hofft, damit 5 % Vergaserkraftstoff einzusparen. Diese Verordnung soll auch für nichtöffentliche Straßen gelten, daraus folgt, daß ggf. auch auf geschlossenen Rennstrecken nicht schneller als 80 oder 100 km/h gefahren werden darf.

Für die Fahreinschränkungen bzw. Verbote gibt es zwei verschiedene Entwürfe: Verordnung I bestimmt, daß Kraftfahrzeuge an bestimmten Tagen und zu bestimmten Zeiten nicht benutzt werden dürfen. Verordnung II sieht vor, daß Kraftfahrzeuge mit geraden oder ungeraden Zahlen auf dem polizeilichen Kennzeichen an verschiedenen Tagen fahren dürfen. Mit einem Sonntagsfahrverbot erhofft man sich eine Kraftstoffersparnis von 7 %. Es ist uns allen klar, daß eine Notstandsvorsorge für den Staat unumgänglich ist, es ist nur so erschreckend, daß wir uns so wenig Gedanken darum machen.

Wir sollten unser Fahrverhalten wirklich auf Benzin-Ersparnis einrichten, nicht nur wegen der hohen Kosten, denn – siehe oben!

Sigrid Briel

Funktionärswesen

Zur Saisonvorbereitung startete der ADAC Niedersachsen auf dem Contidrom ein Straßenrennfahrertraining am 28. März dieses Jahres. Die Ausschreibung enthielt keine besonderen Auflagen und Einschränkungen und aus ihr ging einwandfrei hervor, daß die Motorradrennsportler dort mit ihren nicht für den Straßenverkehr zugelassenen Rennmaschinen an den Start gehen können.

Nun brachte ein Teilnehmer keine Yamaha TZ 250 mit, sondern eine ganz normale serienmäßige RD 250 aus dem Hause Yamaha, die für den Straßenverkehr gedacht ist, am besagten 28. März nur noch nicht zugelassen war und sozusagen noch Winterpause hatte. Vor dem Fahren auf der Piste haben die Rennsportgötter den Funktionär und die technische Abnahme gesetzt. Bei den reinrassigen Rennmaschinen, für die es keinen TÜV gibt, und deshalb keine Gutachten und Stempel von Straßenverkehrsamtern, konnten den Funktionär keine noch so abenteuerlichen Zutaten an der Maschine beunruhigen. Bei dieser Straßenmaschine wollte er aber den KFZ-Brief sehen mit den Eintragungen für Einmannhöcker und zurückversetzte Fußrasteranlage. Erst nach einem langen Palaver, unter mehrmaligem Vorzeigen der Ausschreibung, mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf, daß die Ausschreibung nicht die Sonderbestimmungen wie bei einer Zuverlässigkeitsfahrt enthält und bei den Rennmaschinen auch nichts vorgelegt werden kann, kam es dazu, daß der Herr Funktionär widerstrebend und brummelnd seinen O.K.-Stempel auf den Rand des Startnummernschildes drückte.

Ist das nun ein Rennfahrertraining oder ein Vorbereitungskursus für Behördengerangel?

Wilhelm Hopmann

Reisemobil-Motorrad

In Amerika ist es unter Reisemobil-Eignern üblich, das Motorrad hinten anzuhängen, auf einem Halter, auf Hängern oder als Nachläufer. Mir erschien ein Halter die bessere Lösung zu sein, ein Hänger läuft im Schlagschatten hinterher und hat den Nachteil, daß man ihn nicht sieht und er beim Rangieren und Zurücksetzen stört.

Da auch in Deutschland die Reisemobile immer häufiger zu sehen sind, machte ich mich daran, herauszufinden, wer hier einen vom TÜV abgesegneten Halter baut und schrieb viele Reisemobil-, Caravan- und Anhängerfirmen an. TE/Mülheim machte mich auf die Firma Bauer & Flach aufmerksam und genau bei denen war ich richtig! Diese Firma hat Gebrauchsmusterschutz auf einen geradezu idealen Motorradhalter für Reisemobile, egal, ob es sich um Eigenbauten oder teure Fertigmobile handelt. Der Halter wird nach der Montage bei Bauer & Flach vom TÜV abgenommen und in die Kfz-Papiere eingetragen. Bis es so weit ist, hat man folgendes zu tun:

Das Reisemobil muß gewogen werden (es ist besser, als sich nach den Fahrzeugpapieren

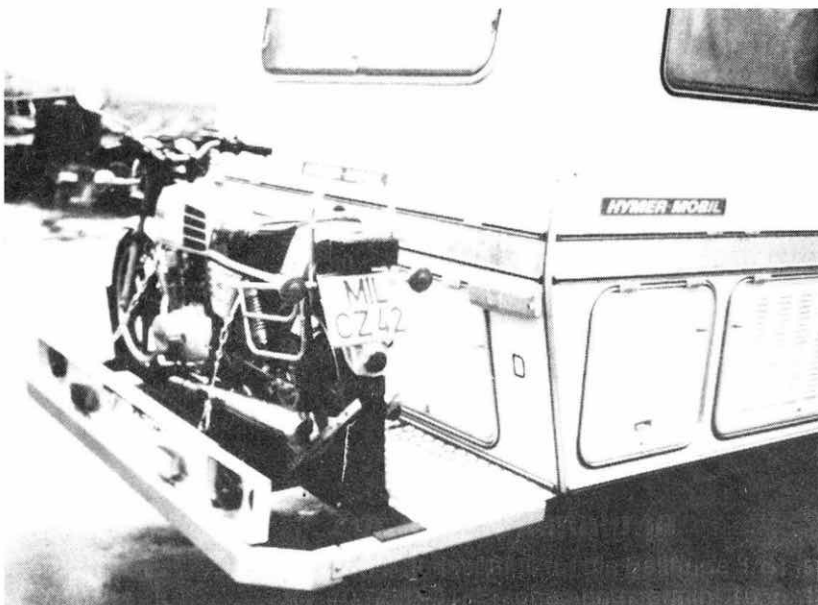
zu richten), und zwar Leergewicht und Hinterachsgewicht. Nun kann man errechnen, wieviel Nutzlast und wieviel freies Gewicht das Fahrzeug auf der Hinterachse hat. Dabei sind die zugelassenen Personen mit je 75 kg zu berücksichtigen. Bei Nichtbedarf der vollen Personenzahl kann man z. B. von 6 auf 4 Personen abwerten und damit 150 kg Nutzlast gewinnen. Der anzubauende Halter wiegt 75 kg und nun kann man errechnen, wieviel das mitzunehmende Motorrad wiegen darf.

Außerdem ist zu beachten, daß das Zweirad nicht länger als das Reisemobil breit sein darf.

Die vorhandenen Rücklichter des Reisemobils werden abgeklemmt und demontiert oder abgedeckt und am Ende des Anbaurahmens durch eine Lichtleiste ersetzt. Der komplette Halter ist demontierbar, alle Teile sind geschraubt, jedoch ist es nicht möglich, den Halter nur bei Bedarf zu montieren, da dies der Eintragung in den Kfz-Brief widersprechen würde.

Wer also Reisemobil-Besitzer ist und sein Motorrad im Urlaub nicht daheim lassen will, sollte an uns schreiben, wir teilen ihm gerne weitere Einzelheiten und die volle Anschrift der Firma Bauer & Flach mit.

Sigrid Briel



Und so sieht es aus, wenn das Motorrad nicht zu Hause bleiben soll.

Foto: Bauer + Flach

Kleinanzeigen

Gelegenheiten

Verkäufe

Gesuche

Verkäufe von Suzuki GS 500/550:

Auspuffanlage, Heckbügel, Stoßdämpfer, Blinkervorn, Spiegel und Scheinwerfereinsatz.
Rainer Berger, Dortmund, Telefon (02 31) 61 52 96

Verkäufe Suzuki GT 380, 27 PS, eingetragen, 21000 km, TÜV 9/82, Bj. 1975, VB DM 1500,-.
Angelika Bahr, Alte Straße 58, 5810 Witten, Telefon (0 23 02) 3 27 89

Verkäufe Krauser Topcase 40 l, neuwertig, 150,- DM, Telefon (0 23 02) 5 54 81

Verkäufe LDR-Rücklichtkontrolle, 12 V, einfache Montage, 19,90 DM NN
N. Wanke, Postenweg 14, 2900 Oldenburg

Verkäufe Victoria Bergmeister Gespann (S 250) zerlegt und bereits teilrestauriert, gegen Gebot.
Georg Pellenz, Essen, Telefon (02 01) 69 09 29

Vom Hersteller: Alle Seitenwagenanschlußteile, auch Sonderanfertigungen, Hilfsrahmen für R 26/27, NSU-Max, Telegabelverstärkungsbügel für MZ TS 1.

Edmund Peikert, Buchenhofen 105, 5600 Wuppertal 11, Telefon (02 02) 74 09 83

Suche: Sanglas 500 Gespann oder Sanglas Solo, MZ- oder Squire T2 – Seitenwagen.

Hartmut Walter, Rummelsberg 52, 8501 Schwarzenbruck, Telefon (0 91 28) 72 22 94 von 12.00–13.00 Uhr

Verkäufe oder tausche BMW R 90 S, Bj. 74, ca. 47 000 km, mit Zubehör (Doppelhöcker, Knie-schilder, beheizte Handgriffe, Sturzbügel, große Ölwanne, Originalteile vorhanden), für DM 4000,-. Tausche gegen Triumph Bonneville oder Tiger oder BSA.

Axel Scheuten, 4300 Essen 1, Leipziger Straße 51, Telefon (02 01) 73 68 70 ab 16.00 Uhr.

Suche folgende Teile für Honda CB 500 four: Motor komplett, auch mit Gehäuse- oder Getriebeschaden. Zylinder – Kolben und Zylinderkopf original 500 ccm, Auspuffanlage original oder 4 in 1 mit TÜV. Honda CB 550 F oder K, Motor komplett.

W. Gropp, Eckardtstraße 37, 5810 Witten-Annen, Telefon (0 23 02) 6 81 12

Verkäufe: Krauser-Koffer, 35 l, für 220,- DM.

Heinz Sauerland, Friedenstraße 4, 4133 Neukirchen-Vluyn, Telefon (0 28 45) 5 80 31.

Verk. BMW-Gespann, neu aufgebaut, Zul. März '81, 750 ccm, 50 PS, 5 Gang, Kickstarter, 15"-Räder, EML-Scheibenbr., Verkleidung Carell-Seitenwagen, gr. Kunststoffboot, VB 9200,-.
02 03/76 57 93 Kahnert, 4100 DU 29, Franziskusstr. 1.

Ballhupe

Hallo, Freunde!

Da seit längerem bemängelt wird, daß kein lustiges Werbematerial zur Verfügung steht, hat sich ein Gespannfahrer daran gemacht und diese links abgedruckten Bögen entworfen. Diese Schnippelbögen gibt es für folgende Marken: BMW, Ducati, Hercules, Honda, Kreidler, Yamaha, Zündapp, Kawasaki, Laverda, Moto Guzzi, Puch Suzuki und Triumph auf wetterfester Folie in den Originalfarben. Die Buchstaben gibt es in den Farben schwarz, weiß und rot. Die Pictogramme haben das Format 9 x 9 cm, die mit Beschriftung 10,5 x 9 cm.

Wer Genaueres wissen will, sollte sich an
Pit Sorgenfrei, Mildestieg 28, 2000 Hamburg 60 wenden.
Rückporto nicht vergessen.

Impressum

Ballhupe —Nachrichtenblatt des BVDM

Copyright by BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer e. V. Augustenstraße 2, 563 Remscheid

Redaktion:

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

Jugendarbeit: Rüdiger Dehnhardt,
alte Straße 58, 5810 Witten

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

**Touristik u.
Reise:**

Sigrid Briel, Friedenstraße 4
4133 Neukirchen-Vluyn

**Bericht-
erstattung:**

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, Holsterhau-
serstraße 120, 4300 Essen

Druck:

trost-druck, Xanten

Bezugspreis der „BALLHUPE“
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Einzelpreis: 2,— DM

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe gestattet.



Foto:
Horst Orlowski

Auf der Motorradausstellung in Saarbrücken vom 13. bis 15. März 1981 hatte der BVD einen Informationsstand. Die Video- und Dia-Vorführungen zogen viele Besucher an, und es kam zu unzähligen Gesprächen mit Motorradfahrern.