

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



2/82

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 1 Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 19,- DM.

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM

Sicherheitsbrief Ausland mit Rechtsschutz 31,- 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.

BERND KARRASCH

2. Geschäftsführer

5047 WESSELING

Wilhelm-Busch-Straße 22

Telefon 02236 - 497 12

Inhalt

Auftakt	2
Einladung JHV 82	2
Elefantentreffen, Conti-Treffen	3
Werkstatt-Treffen	4
Auf ein Wort	4
JHV 82 – Info Treff	5
Vorstellung	6
Fotowettbewerb 81	6
Informationen	8
Ausstellung Ingolstadt	10
Motorradfahren – ja	11
BVDM-Nachrichten	12
Warum der Motorradpfarrer absteigt	12
Fotowettbewerb 82	13
Produkt-Info	14
Gespannfreunde	14
Freizeit auf Fehmarn	16
Motorräder von AJS bis Zündapp	16
Liebe Gespannfahrer	17
Geschichte der Kolbenfresser	18
Der Stelzer Motor	19
Keine ganz so „Schwere“	20
Lichttechnik	21
Termine	22
KFZ-Versicherung im Ausland	23

Titelbild:

Für viele alte BVDM-Mitglieder ein bißchen Nostalgie:
 Bachdurchfahrt bei einer BVDM Veranstaltung vor 20 Jahren
 in der Eifel.

Foto: Sigrid Briel

Auftakt

Unsere Saison hat gerade erst begonnen, und schon häufen sich in den Tageszeitungen die Meldungen über schwere Verkehrsunfälle mit Motorradbeteiligung. Daß unsere Zunft in den meisten Fällen nicht der Verursacher ist, nehmen die Redakteure und Leser inzwischen zwar zur Kenntnis, es tröstet uns aber nicht.

Wenn man davon ausgeht, daß kein Unfall vor-sätzlich, sondern daß sie alle mehr oder weniger fahrlässig herbeigeführt werden, kommt man zu der Erkenntnis, daß die Autofahrer mit unserem besonderen Verkehrsverhalten in vielen Momenten überfordert sind. Dieses besondere Verkehrsverhalten (große Beschleunigung, hohe Kurven- und Spitzengeschwindigkeit, geringe Breite, starke Bremsen) macht einen großen Teil des Fahrspaßes aus und ist eine der Ursachen für die Selbstüberschätzung und für die Gefährdung durch andere Verkehrsteilnehmer. Wir sollten es überlegter einsetzen!

In diesem Jahr werden wir nach meinen bisherigen Beobachtungen mit wachsenden Gefahren fertig werden müssen. Dazu zwingt uns der steigende Anteil an Diesel-PKW's und die zunehmende Benutzung der Diesel-SB-Zapfsäulen. Schauen Sie sich die Fahrbahnen in der Nähe der Tankstellen bei Trockenheit doch einmal an: die Auffahrten und die ersten Kurven und Kreuzungen zeigen deutliche Dieselspuren verschiedenen Alters. Bei Nässe sieht man sie nicht mehr; dann sind sie nur noch aalglatt.

Vom Diktat der leeren öffentlichen Kassen haben wir auch nichts Gutes zu erwarten. Die Straßenreinigungsintervalle werden länger werden, so daß wir uns auf Rollsand häufiger werden einstellen müssen. Auch an den Fahrbahnreparaturen wird bereits gespart, und mit der Geschwindigkeitsbegrenzung an der Spurrille ist die Verwaltung auf die billigste Weise aus der Verantwortung. Aber auch so unmeßbare Einwirkungen wie die Öffentlichkeitsarbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates oder der Verkehrswachten leiden unter der Finanzmisere, was zu einer Lockerung der guten Sitten auf unseren Straßen führen könnte.

Am Samstag, den 15. Mai 1982, werden in rund fünfzig Fußgängerzonen in Deutschland Motorradfahrer um ein partnerschaftliches Verkehrsverhalten werben. In erster Linie soll der Autofahrer über unsere Probleme informiert werden. Zur Partnerschaft gehören jedoch mindestens zwei, und wer sie erwartet, der sollte auch seinen Teil dazu beitragen. Also: Sicherheit durch Partnerschaft, damit wir auch den Auftakt der nächsten Saison gemeinsam gesund erleben!

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Einladung zur Jahreshauptversammlung am 04.09.82

Die Jahreshauptversammlung findet im Country Camping Schinderhannes, Hausbay/Pfalzfeld, Hunsrück, statt. Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Beschreibung des Tagungsortes in dieser Ballhupe.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden
2. Bericht der Geschäftsführer
3. Bericht des Bundesschatzmeisters
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Bericht des Bundessportwartes
6. Berichte der Referenten
7. Ernennung eines Versammlungsleiters
8. Entlastung des Vorstandes
9. Neuwahl von 2 Kassenprüfern
10. Anträge:

Der Vorstand bringt folgenden Antrag ein: Der § 9.2 muß aus rechtlichen Gründen geändert werden. Die Hauptversammlung wird gebeten, folgender Änderung zuzustimmen: Der 1. Vorsitzende allein, oder die beiden 2. Vorsitzenden gemeinsam, vertreten den Verein gerichtlich und außergerichtlich im Sinne des § 26 BGB. Im Innenverhältnis gilt die Vertretung durch die 2. Vorsitzenden nur, wenn der 1. Vorsitzende verhindert ist.

Es liegt ein Antrag aus dem Jahr '81 vor, den § 21.9 – Aufteilung des Jahresbeitrages – zu ändern.

11. Verschiedenes

Am gleichen Tag findet nachmittags eine Gesamtvorstandssitzung statt. Tagesordnung und Einzelheiten in der Ballhupe 3/82

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Anträge zur Tagesordnung müssen dem Geschäftsführer 4 Wochen vor der Versammlung vorliegen.

Elefantentreffen 82

Auch dieses Elefantentreffen ist dank Ihres Einsatzes so gut wie in den Vorjahren abgelaufen. Presse, Behörden und beteiligte Institutionen lobten den friedlichen und wohlorganisierten Ablauf. Dafür danke ich allen, die trotz höherem Arbeitsanfall, 20% mehr Besucher, gleicher Helferzahl, ihren Beitrag zum Gelingen geleistet haben.

Die Helfergruppen haben inzwischen für ihre Mithilfe die Elefantentreffen-Plakette und den Aufkleber 82 erhalten. Gleichzeitig wurden an die Helfer für das Elefantentreffen 81 die Aufnäher verschickt. Die Helferpauschale wird vom Bundesschatzmeister ausgezahlt. Ich bitte diejenigen, die keine Plakette für 82 oder keinen Aufnäher für 81 erhalten haben, um Mitteilung.

Ich hoffe, daß Sie trotz der hohen Belastung in diesem Jahr, auch in 1983 wieder dabei sind. Durch verstärkten Einsatz externer Gruppen werden die Anforderungen nicht mehr so hoch sein.

In diesem Jahr hat die Freiwillige Feuerwehr als externe Hilfsgruppe mit großem Erfolg zum Gelingen beigetragen. Dieser Beitrag wird sich in 1983 sicher erweitern lassen.

Der BVDM wird immer auf die Mitarbeit seiner Mitglieder angewiesen sein. Ohne sie werden Großveranstaltungen des BVDM nie möglich sein.

Deshalb ist Ihre Mitarbeit auch in Zukunft von entscheidender Bedeutung.

Klaus Schumacher

Helfer für Conti-Treffen

Bei Erscheinen dieser Ballhupe liegt der Organisations-Plan für das diesjährige Conti-Treffen zwar bereits fest, aber dennoch werden immer noch Helfer benötigt, um die Einsatzzeiten spürbar zu verkürzen. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns als Einzel-Helfer oder Helfer-Gruppe bei dieser Mammut-Veranstaltung unterstützen. Auch „Nicht-BVDM-Helfer“ sind willkommen. Eine Aufwandsentschädigung wird ähnlich wie in den Vorjahren gewährt.

Bitte setzen Sie sich mit uns in Verbindung. (Adresse: siehe Termine) Sie erhalten dann zu gegebener Zeit Ihre Einsatz-Information und kostenlose Teilnehmer-Ausweise.

Günter Wuttke

Der Salzburgring

Der Salzburgring ist der Austragungsort für das Elefantentreffen und eine Menge anderer Motorsportveranstaltungen.

Er steht aber auch, ähnlich wie der Nürburgring, den Motorradfahrern gegen eine geringe Gebühr für eine private Runde zur Verfügung. Im Sommer waren oft viele tausende Motorradfahrer am Salzburgring, um den Amateuren zuzuschauen und auch mal selbst eine Runde zu drehen.

Dies geht auch in '82. Allerdings nur, wenn der Fahrer Mitglied eines Vereines oder Verbandes ist, der seinerseits Mitglied der Interessengemeinschaft-Salzburgerring ist. Der BVDM ist im Februar '82 der I-G-S als außerordentliches Mitglied beigetreten, BVDM-Mitglieder können also weiterhin den Salzburgring befahren.

Beachten Sie aber bitte, daß Sie ihren Mitgliedsausweis mitnehmen und vorzeigen müssen. Wer noch nicht Mitglied im BVDM ist, kann dies am Salzburgring werden; wenn Sie Freunde mitnehmen, ist deren Nichtmitgliedschaft kein Hindernis für eine Salzburgringrunde.

Klaus Schumacher

Werk – Stadt – Treffen

Die Aufgabe, das diesjährige Winterfest des BVDM durchzuführen, hatte der Wittener MTC übernommen.

Daß schon Mitte März zahlreiche Motorräder angemeldet sind, erfuhr ich an einem Sammel-punkt, wo sich einige BVDM Mitglieder trafen. Am frühen Nachmittag kamen wir am Ziel an. Nachdem das Haar gerichtet, die Zigarette angesteckt und der Helm verstaut waren, traten wir durch eine Eisentür in eine große Halle. Verwundert schauten sich die Leute um, zu ihrer Überraschung entdeckten sie einige Häuschen im Bungalowstil, die man in der ehemaligen Fabrikhalle aufgebaut hatte. „Was riecht denn hier so gut nach Eßbarem“, war ein erster Kommentar, wobei der Betreffende gleich erforschte, wo der Ausgangspunkt lag. Soll einer sagen, Motorradfahren mache nicht hungrig! Da die Witterung sich nicht gerade von der besten Seite gezeigt hatte, neigten einige doch mehr zum Kaffeetrinken in der kleinen Gaststätte. In dem angeschlossenen Saal der Gastsätte konnte man die diskutierende Obrigkeit des BVDM und eine dort aufgebaute Tombola durch die Glastür beobachten.

Gegen Abend kamen immer mehr Aktive und Disco-Runde und Tanz wurden eröffnet, wem die Discoplatten nicht recht gefielen, der konnte zur Musik der aufspielenden Band das Tanzbein schwingen. Es wurde im Laufe des Abends reger Gebrauch davon gemacht.

Als die Tombola eröffnet wurde, mußten sich die Losverkäufer einem Ansturm erwehren, man hatte sehr viele und gute Preise zusammengebracht und für manchen lohnte sich schon der Kauf eines einzigen Loses. Nachdem auch dies überstanden war, kam es nach einer Pause zur offiziellen Siegerehrung des abgeschlossenen Sportjahres 1981. Der 1. Vorsitzende, Horst Orlowski, verlas die erfolgreichen Sportler und der Sportwart überreichte die Pokale.

Anschließend saßen wir noch in gemütlicher Runde zusammen, tauschten Termine aus und sprachen über – na, worüber schon? über Motorräder!

Meiner Meinung nach war es ein gelungener Abend, für Veranstalter und Teilnehmer.

Edgar M.

– Auf ein Wort –

Von Januar bis März hatte ich das erste Mal das „Vergnügen“, die Wertungshefte für den Touristik-Wettbewerb auszuarbeiten. Graue Haare habe ich davon bekommen, denn was mir alles aufgetischt worden war, hätte einem Münchhausen Ehre gemacht. Da ist ein Sportkamerad innerhalb von 2 (zwei) Tagen von Köln nach Mailand nach Köln nach Florenz gefahren. Ein anderer ist innerhalb von vierzehn Tagen von seinem Heimatort in die Türkei, nach Schweden, nach Griechenland und nach Norwegen gefahren; aber genau in dieser Reihenfolge. Andere wieder hatten eine Autobahntankstelle (ohne Datum, Kilometerstand, Fahrzeug-Typ) als Einzelziel genommen. Es wurde Protest eingelegt, weil ich ein Einzelziel, welches gleichzeitig auch ein Rundreiseziel war, nicht anerkannt hatte.

Aus diesem Grunde werden die Wertungshefte für den Touristik-Wettbewerb '82 genau nach Ausschreibung ausgewertet. D.h.: Nicht vollständig ausgefüllte Seiten, nachträgliche Änderungen, falsche Angaben, zu kleine Ortschaften ohne Nennung der nächstgrößeren Stadt oder Einzelziele, die auch gleichzeitig Ziele einer Rundreise waren, werden nicht mehr anerkannt.

Außerdem kann eine Maschine, bei der der Verdacht besteht, daß sie einer höheren Klasse zugehört, kontrolliert werden.

Die Begründung für diese Maßnahme ist folgende: Neue BVDM-Mitglieder, die sich an die Ausschreibung gehalten hatten, besaßen keine Chance gegenüber sogenannten „alten Hasen“, die sich mit viel Erfolg nach vorn mo-gelten. Denkt bitte daran:

Ehrlichkeit währt am längsten und bringt im Endeffekt mehr Spaß!

Werner Lubjinski
Bundessportwart

Jahreshauptversammlung '82

Die Einladung zur JHV am 4. September 1982 ergeht in diesem Jahr etwas früher als in den vergangenen Jahren. Der Grund hierfür liegt darin, daß die JHV '82 vom Oktober auf den September vorverlegt worden ist. Ein weiterer Grund hierfür ist, den Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig auf dieselbige vorzubereiten.

Wie Sie aus der Ballhupe wissen werden, wird die JHV in diesem Jahr von den Einzelmitgliedern im BVDM veranstaltet.

Wie schon in den vergangenen Jahren soll auch die nun folgende JHV dazu beitragen, daß die Mitglieder außer zu aktuellen Fragen im und um den BVDM auch zum persönlichen Gespräch und zum Kennenlernen zusammen kommen.

Um hierfür den richtigen Rahmen bzw. die richtige Atmosphäre zu schaffen, wurde von den Einzelmitgliedern eine Stätte ausgesucht, welche hoffentlich Ihre Zustimmung finden wird. Der Austragungsort ist eine kleine Gemeinde zwischen St. Goarshausen und Koblenz mit dem Namen Hausbay-Pfalzfeld.

Der Austragungsort ist ein Camping-Platz mit dem Namen Country-Camping Schinderhannes.

Diese Gemeinde ist von allen Seiten her mit dem Motorrad gut zu erreichen. Die Wege führen durch eine landschaftlich reizvolle Gegend (Rhein-Mosel).

Nachdem in den vergangenen Jahren immer mehr JHV in die Städte verlegt worden sind, so wird die diesjährige Veranstaltung hoffentlich eine Ausnahme sein.

Als Veranstaltungsort wurde ein Camping-Platz ausgesucht, der allein durch den Gastgeber, nämlich die Familie Hilde und Peter Rettau schon eine Ausnahme darstellt.

Die Sitzungen werden natürlich in keinem Zelt abgehalten werden, wie es wahrscheinlich manchem Leser jetzt in den Sinn kommen sollte, sondern in einem modernen Saal mit ca.

300 Sitzplätzen. Die angenehmste Überraschung sind allerdings die Preise für Getränke, Essen und Übernachtungen.

Zu den Übernachtungen sei allerdings noch etwas zu sagen. Motorradfahrer wurden in den letzten Jahren immer mehr in Hotelbetten verfrachtet, welche zum Teil sehr teuer waren. Deshalb werden auf dieser JHV keine Hotelbetten in der Nähe zur Verfügung stehen. Zelten ist wieder Trumpf. Die Jahreszeit verpflichtet auch zu solchem.

Der Veranstalter, die Einzelmitglieder, würden sich freuen, wenn die Arbeit welche hinter dieser JHV steht, durch einen regen Besuch seiner BVDM-Mitglieder gewürdigt würde.

Einzelmitglieder für verschiedenen Aufgabenbereiche, die noch zu vergeben sind, möchten sich doch bitte an

Peter Ziegler, Weißerstr. 23, 6277 Bad Camberg, Tel. 0 64 34/ 14 38, wenden.

Zweirad – Info – Treff

Am Sonntag, den 4. April 1982, veranstaltete das Institut für Zweiradsicherheit e.V. in der und um die Ruhrländhalle in Bochum den Zweirad – Info – Treff. An dem umfangreichen Programm, das den Besuchern eigene Betätigung, Information und Unterhaltung bot, war der BVDM mit seiner Interessengemeinschaft Gespann beteiligt. In vier halbstündigen theoretischen Einführungen und anschließendem Fahren auf einem BMW R 65 – Troika – Gespann, das die Firma Heidenwag & Krautter, Schorndorf, zur Verfügung stellte, konnten sich ca. siebzig Teilnehmer von dem besonderen Fahrverhalten und -spaß eines Gespannes überzeugen. Mit dieser Kurzeinführung sollte den zweitägigen Gespannfahrer-Lehrgängen keine Konkurrenz gemacht werden, sondern es sollte Interesse geweckt und auf die Gefahren hingewiesen werden. Ich glaube, das ist gelungen.

Außerdem betrieb der BVDM einen Informationsstand, in dem Aufgaben, Ziele, Arbeitsweise usw. Auskunft gegeben wurde.

Horst Orlowski

Vorstellung des MC Ossenlock e.V.

Liebe Freunde und Kameraden im BVDM

Wir, der MC Ossenlock sind eine Gemeinschaft von 36 aktiven und inaktiven Motorradfahrerinnen und Fahrern. Das Gros unserer Mitglieder zählt nicht zum sprichwörtlichen „harten Kern“ unter den Motorradfahrern, der nur für's Motorrad lebt. Die Maxime, die da lautet: „Ride to live, live to ride“ dürfte nicht nur für die meisten unserer Clubmitglieder unreal und überspannt sein. Wenn wir ein anderes Ziel, nämlich das der Freundschaft und Gemeinschaft innerhalb und auch außerhalb unseres Clubs verwirklicht haben, haben wir eigentlich den Sinn und die Aufgabe, die sich ein Verein stellen sollte, weitgehend erfüllt. Dieser Wunsch bzw. dieses Ziel hat denn auch dazu geführt, daß unser Beitritt zum BVDM nur nach harten Diskussionen und trotz einiger Gegenstimmen etwas zögernd erfolgte. Das „Völkchen“ der Motorradfahrer behauptet oft von sich, es bestünde aus Individualisten. Besteht nicht aber die Gefahr, daß wir uns mit einer immer komplexer werdenden Organisation vermarkten?! Wir sind zwar ein relativ junger Club aber wir sind jetzt schon an dem Punkt wo wir uns fragen, ob wir mit all diesen Bestimmungen und Satzungspunkten unsere eigentlichen Ziele vergessen.

Unsere Erwartungen, die wir an den BVDM und an seine angeschlossenen Mitglieder und Clubs stellen, zielt somit darauf ab, Leute kennenzulernen, die in etwa auf unserer Wellenlänge liegen. – Leute, die trotz vieler PS und Kubikzentimeter nicht vergessen haben, daß sie noch Menschen sind.

Wir hoffen, daß sich aus unserem Beitritt zum BVDM viele neue Anregungen und Freundschaften ergeben und daß auch wir einiges für die Leute im BVDM leisten können.

MC Ossenlock
Norbert Varnskühler
Bevergerner Str. 27
4441 Riesenbeck

Fotowettbewerb 1981

Da unser Ortsclub auch in diesem Jahr wieder einen Amateurfotowettbewerb durchführen will (Ausschreibung in diesem Heft), nehmen wir an dieser Stelle auch gleich einmal die Gelegenheit war, um über den letztjährigen Fotowettbewerb zu berichten.

Insgesamt sind zu den drei von uns vorgeschlagenen Themen 17 Fotos eingegangen. An dieser Stelle wollen wir uns noch einmal bei allen Teilnehmern herzlich bedanken. Jeder hat von uns eine Urkunde bekommen, außerdem wurden die besten Aufnahmen von uns mit Sachpreisen prämiert.

Zum Thema „Motorrad-Urlaub“ bekamen einen Preis:

1. F. Jehle, Herrengasse 119
4335 Laufenburg/Schweiz
2. Axel Scheuten, Leipzigerstr. 51
4300 Essen 1
3. Birgitta Friesdorf, Löwenburgstr. 4
5000 Köln 41
4. Yamaha Mo-Club
6407 Schlitz

Zum Thema „Motorrad in der Öffentlichkeit“ ging ein Preis an:

F. Jehle, Herrengasse 119
4335 Laufenburg/Schweiz

und zum Thema „Motorräder bis 1960“ gingen Preise an:

1. Andrea Blumenstein, Leipzigerstr. 51
4300 Essen 1
2. Axel Scheuten, Leipzigerstr. 51
4300 Essen 1

Wenn wir uns auch über die insgesamt 17 eingegangenen Fotos sehr gefreut haben, so waren wir über die doch ziemlich geringe Anzahl etwas enttäuscht. Wir hoffen aber, daß bei der Neuauflage in diesem Jahr wesentlich mehr Motorradfahrer und -innen am Fotowettbewerb teilnehmen werden. Also schickt uns Eure schönsten Fotos zu den beiden angegebene Themen!

Wir wünschen Euch bei der Suche nach reizvollen Motiven „Gut Klick“!

MF Leinetal

Contidrom '82

Das Internationale Motorradfahrer-Treffen

Fr. 11. Juni 1982 11-21 Uhr
Sa. 12. Juni 1982 9-23 Uhr
So. 13. Juni 1982 9-15 Uhr



Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. und die Continental Gummi-Werke AG laden in Zusammenarbeit mit zahlreichen Verbänden, Organisationen und Unternehmen zum größten Motorradfahrertreffen in Europa ein.

Camping ist in begrenztem Umfang im Contidrom möglich. Speisen und Getränke werden zu „Freundschaftspreisen“ angeboten.

Mit dem Betreten des Contidroms sind besondere Teilnahme- und Haftungsbedingungen anzuerkennen.

Teilnahme pro Person DM 15,-.

Contidrom



Continental

Aktuelle Aktionen und Informationen erwarten Sie ...

- Zielfahrt
- Fahrten auf dem Handlingkurs mit eigenem Motorrad
- Geschicklichkeitsturnier mit eigenem Motorrad
- Vorführung
- Reifenversuche
- Reifentechnische Beratung
- Produkt- und Informationsschau
- Basar
- Seh- und Reaktionstest
- Training für Straßenrennfahrer
- Gleichmäßigkeitsprüfungen historischer Motorräder
- Sicherheitstraining
- Fahrwettbewerb „Miss Contidrom“
- Drive in Gottesdienst
- Malwettbewerb
- Lagerfeuer
- Happy Music

und vieles mehr

Geschäftsstellen-Info

Den Vereinen, Interessengemeinschaften und Referenten stehen kostenlos Briefpapier, Umschläge, Kurzbriefe, Blankovisitenkarten und ein Stempel mit dem BVDM-Emblem zur Verfügung.

Für Ihre Veranstaltungen können Sie Fahnen und Spannbänder anfordern. — Es kann vorkommen, das Fahnen und Spannbänder sofort nach Eingang weiterverschickt werden müssen und nicht mehr gewaschen werden können. Waschen Sie dann bitte die Fahnen und Spannbänder in einem milden Waschmittel lauwarm und hängen Sie sie naß auf. Naß verschicken geht natürlich nicht. —

Unseren Gaskocher können Sie ausleihen, wenn Sie Frachtkosten übernehmen. Der Kocher wird mit 11 kg Propanflasche betrieben.

Der BVDM hat einen Wohnwagen, nach Absprache mit dem Vorstand können Sie ihn als Organisationsbüro o.ä. verwenden.

Der „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ wird an Wiederverkäufer ab 10 Stück für 4, — DM abgegeben. Einzelpreis: 6, — DM.

Aufkleber, Aufnäher, Urkunden, Plakate:

BVDM-Aufkleber:

Grund	blau, Drucksilber, Ø 6 cm	1, — DM
	blau weiß	1, — DM
	weiß blau	1, — DM
	weiß blau, reflekt.	2, — DM
	weiß blau, Ø 18 cm	3, — DM

BVDM-Aufnäher:

	blau weiß, Ø 6 cm	3, — DM
Urkunde, A 4		1, — DM
Plakat, A 2		0,50 DM

Es sind noch einige Elefantentreffen-Plaketten, Jahresanhänger, Aufkleber und Aufnäher, auch aus früheren Jahren vorhanden, ebenso einige BVDM-Anstecknadeln.

Nürburgring-Plakette, mit Jahresanhänger für Sammler 8, — DM.

Plakette	10, — DM
Anhänger	1, — DM
Aufnäher	6, — DM
Aufkleber	1, — DM
Anstecknadel	2, — DM

Einzelbestellung bitte mit einem frankierten und adressierten Umschlag, Betrag in Briefmarken, größere Mengen gegen Rechnung.

Klaus Schumacher

VIDEO-Filme des BVDM

Ab sofort stehen den einzelnen Clubs folgende VHS-Videofilme des BVDM zur Verfügung:

- 1) Jumbofahrt Kassel 1980
- 2) Elefantentreffen Salzburgring 1981
- 3) Veteranenrallye Xanten 1981
- 4) Contitreffen 1981

Folgende Ausleihbedingungen sind zu berücksichtigen:

Wie bei Bestellungen für 16-mm-Filme bitte die VHS-Kassetten mindestens 4 Wochen im voraus bestellen, da nur 1 Exemplar pro Thema vorhanden ist.

Nach Möglichkeit nicht alle 4 Kassetten gleichzeitig anfordern. Die Spieldauer beträgt pro Film ca. 1 Stunde.

Der Rückversand hat „frei“ zu erfolgen. Er sollte pünktlich zum angegebenen Termin geschehen, damit nachfolgende Entleiher nicht in Schwierigkeiten geraten. Ein Postweg von ca. 3 Tagen muß einkalkuliert werden.

Beschädigungen des VHS-Videobandes gehen zu Lasten des Entleihers, d.h. er muß die Kosten für eine neue Erstellung des Filmes tragen. Ein Merkblatt über die Behandlung der Kassetten liegt jeder Sendung bei.

Es wird gesondert darauf hingewiesen, daß ein Kopieren der Kassetten strengstens untersagt ist; dies gilt auch für rein private Zwecke. Jede Zuwiderhandlung wird gerichtlich verfolgt.

Filmliste und Ausleihanträge können angefordert werden bei:

Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein-Wehen



Mitgliederwettbewerb (HVG)

Wie wär's mit einem Gebäude im Design der BVDM-Aufkleber? Interessant wäre es möglicherweise auch, die Spitzen der Windrose fest, den Innenring – das Rad also – drehbar gelagert zu installieren. Vorteil: bei unliebsamen Besuchern (z.B. Finanzbeamten etc.) verschwinden die Eingangstüren elegant hinter den Dreiecksbasen der Windrose. (Pat. angemeldet).

Norbert H. Stephan

*Wir freuen uns über Zuschriften,
Beiträge und Reaktionen unserer
Leser, ganz besonders gut fanden
wir diesen Vorschlag von
N. H. Stephan als Reaktion auf
unseren April-Scherz aus Heft 1/82.*

Die Redaktion

als Süddeutschland für den BVDM ein „Entwicklungsgebiet“ ist. Manche der interessierten Motorradfahrer kannten wohl das Elefantentreffen, wußten jedoch nicht, daß der BVDM der Veranstalter ist.

Es bleibt zu hoffen, daß das Engagement des BVDM in Ingolstadt bald Früchte trägt, und wir bald weitere Einzelmitglieder oder gar Clubs in unseren Reihen begrüßen dürfen.

Alles in Allem war es für die Abordnung des BVDM ein rechter Streß, der zwar gerne und mit Eifer ausgeführt wurde, es erhob sich aber dennoch die Frage, ob die Betreuung von solchen Veranstaltungen in Zukunft nicht besser von Ortsansässigen durchgeführt werden sollte. Darum der Aufruf: Helft mit! Bietet Euch für solche Veranstaltungen an! Termine werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Es bleibt festzustellen, daß die Information über die Arbeit des BVDM und das Werben neuer Mitglieder unsere dringlichste Aufgabe ist.

Peter Henselder
Burkhard Müller

Mitteilung:

Beim Bundessportwart Werner Lubjinski können die Sportwarte der BVDM-LV's und Clubs Embleme des BVDM bekommen, die auf Pokale geklebt werden. Diese Embleme gibt es in den Größen 20 mm Ø und 35 mm Ø.

Bei folgenden, dem BVDM angeschlossenen Clubs hat sich die Zusammensetzung des Vorstandes geändert:

M.F.G. Köln

1. Vors. Ludwig Wittek, Alte Römerstr. 151
5000 Köln 71

Geschäftsführer:

Ingo Schröder, Herm.-Löns-Str. 43
5000 Köln 71

Ortsgruppe Hamburg-Neuengamme

1. Vors. R.v.d. Heide, Am Gehölz 5
2057 Wentorf

Schriftführer:

Wolfg. Klopp, Kiebitzdeich 264
2050 Hamburg 80

Danke!

Der Motorrad-Touring-Club Witten möchte sich bei folgenden Händlern für die vielen Spenden für die Tombola beim BVDM-Winterfest bedanken.

Fa. Jürgen Hofrichter, Motorradbekleidung u. Zubehör in Hagen
Suzuki-Zentrum Batram in Hagen
Suzuki-Service N. Jeschke in Hagen
Fa. Hein Gericke in Dortmund
Fa. Kutschowitz (KTM) in Witten
Fa. Bernhard Ernst (BMW) in Witten
Zweirad-Technik Herbede in Witten
Motorsport Czerkaski (Suzuki) in Witten
Fa. Atze Essnig (Sachs) in Bochum
Cupor's Motorradladen (Yamaha) in Bochum
Fa. Asbeck Motor-Center (Honda u. Yamaha) in Witten
Fa. Wedel (BMW) in Bochum
Fa. Brandt (Yamaha) in Hattingen
Fa. Josef Joy Motorradbekleid. in Holzwickede
Fa. Manfred Ernst (Honda u. Yamaha) in Witten
Gaststätte „Hufeisen“, Inh. M.Keuser in Witten
Kreissparkasse Aachen
Fa. B.ten Brink Zweiräder in Witten

MTC Witten

Motorradfahren – ja, aber überleben!

Die beiden Hamburger Polizeibeamten Werner Marthiens und Gerd Liebert haben in den Jahren 1980 und 1981 einhundertzweiundzwanzig schwere Motorradunfälle analysiert und ihre Erkenntnisse in einer Broschüre mit dem Titel „Motorradfahren – ja, aber überleben“ niedergeschrieben. Dabei ist ein sehr empfehlenswertes Heft entstanden, das jedem Motorradfahrer gute Ratschläge für unfallfreies Fahren bietet. Auch für Diskussionen in einer Gruppe oder im Club ist es geeignet. Für DM 5, — Vorkasse können Sie die Broschüre bestellen bei:

Herrn Werner Marthiens, Postfach 71 02 01,
2000 Hamburg 71

Horst Orlowski

Das stimmt nicht. Zwar ist mir die Gefahr mit meiner Maschine einen Unfall zu verursachen, von Jahr zu Jahr stärker bewußt geworden, aber immerhin habe ich in mehr als 20 Jahren mit 9 Motorrädern ca. eine Viertelmillion Km ohne ernsthaften Unfall zurückgelegt und dabei gelernt, das Risiko auf ein Mindestmaß zu begrenzen, und es ist mir klar, daß ich auch mit dem Fahrrad oder als Fußgänger dieses Risiko nicht ausschalten kann (wenn es auch vielleicht, was die Gefährdung anderer betrifft, etwas kleiner ist).

Der Hauptgrund für mein „Absteigen“ ist ein anderer. Ich bemühe mich in letzter Zeit intensiv darum, das was wir Christen „Nachfolge Jesu“ nennen, in der Praxis meines alltäglichen Lebens möglichst konsequent zu verwirklichen. Dazu gehört u.a., daß ich versuche, meinen Lebensstil überall da, wo das ohne zu große Belastung für andere, z.B. meine Familie, möglich ist, zu vereinfachen. Ich bin dabei, alle Lebensbereiche „durchzuforsten“, und frage mich bei allem, was ich tue: Ist der Aufwand, den ich dabei verursache, nötig? Kann ich ihn einschränken?

Dabei kam irgendwann auch das Motorradfahren dran. Schon lange war mir klar: Das Benzin, die anderen Rohstoffe und die Arbeitszeit, die dafür aufgewendet werden, könnten anders eingesetzt, einigen Menschen in der 3. Welt das Leben retten. Jetzt erkannte ich: Wenn ich will, kann ich darauf verzichten. Das habe ich jetzt getan. Ich möchte betonen, daß das eine Entscheidung ist, die ich ganz persönlich für mich getroffen habe. Ich verlange von niemandem, daß er es genauso macht wie ich. Ich würde mich freuen, wenn meine Freunde, die weiter Motorrad fahren, meine Entscheidung verstehen würden.

Den „Motorradpfarrer“ Manfred Dörr gibt es also nicht mehr. Den Pfarrer Manfred Dörr gibt es vorläufig weiter und ich möchte den Freunden aus meiner „Motorradzeit“ sehr gern weiter zur Verfügung stehen, z.B. im Rahmen der Aktion Blauer Punkt, für Gottesdienste, persönliche Gespräche etc.; was mich betrifft, braucht sich in dieser Hinsicht nicht viel zu ändern. Vielleicht werden die Kontakte mit der Zeit abnehmen, weil neue, junge Motorradfahrer nicht mehr verstehen werden, warum ein

Pfarrer, der „nur“ Fahrrad fährt, ausgerechnet Veranstaltungen für Motorradfahrer macht. Aber vielleicht findet sich irgendwann ein Nachfolger.

Ich hoffe, daß dieser Brief meine Entscheidung etwas verständlicher gemacht hat.

Ich wünsche Dir, lieber Werner Götz, und allen die weiter Motorrad fahren, genauso viele (oder noch mehr) unfallfreie Kilometer, wie ich sie fahren durfte, und daß etwas von dem, was ich Euch in den Gottesdiensten sagen wollte und weiter sagen will, bei Euch Wurzel schlägt und Früchte trägt!

Manfred Dörr

Fotowettbewerb 1982

Wir, die MF Leinetal e.V. im BVDM, veranstalten auch in diesem Jahr wieder einen Amateurfotowettbewerb.

Themen:

1. Motorradurlaub
2. Motorräder bis 1960

Schickt bitte Euer schönstes Foto zu jedem Thema an:

MF Leinetal e.V. im BVDM

z.Hd. Helmut Klages

Lenglerstr. 27, 3400 Göttingen 28

Bitte nur 1 Foto pro Thema einsenden!

Höchstmaße: 10 x 10 cm oder 10 x 15 cm

Schreibt das Thema und auch Eure Adresse bitte auf die Rückseite jedes Fotos.

Falls Rücksendung erwünscht, legt einen frankierten und adressierten Umschlag bei.

Einsendeschluß: 18.09.1982

Die schönsten Fotos werden auch in diesem Jahr wieder prämiert und sollen an einer Ausstellung teilnehmen.

Die Preise (Bücher, Werkzeug etc.) wurden von Clubmitgliedern gespendet. Die Gewinner werden benachrichtigt.

MF Leinetal e.V. im BVDM

Produkt-Info

Gesichtsschutz für Motorradfahrer, ob praktisch oder nicht, gibt es in vielfältiger Form.

Eine neue Art, „The Masque“ aus Amerika wird neuerdings in Deutschland angeboten.

„The Masque“ ist aus beidseitig beschichtetem Neopren gefertigt und bedeckt, sich der Gesichtsform anpassend Nase, Wangen und Kinnpartie.

Obwohl dieser Gesichtsschutz direkt und straff auf der Haut aufliegt, ist er über Stunden ohne unangenehmes Jucken oder Schwitzen zu tragen und hält die Unbillen des Wetters und Insekten ab.

Bei Brillenträgern mit schmalen Nasenrücken kann es zu Problemen kommen, weil geringe Atemluftmengen an den Nasenflügeln vorbei direkt auf die Brille geleitet werden und diese im Winter beschlagen lassen.



Wichtigster Vorteil von „The Masque“ z.B. gegenüber dem altbekannten Ledergesichtsschutz ist die Waschbarkeit; Schmutz und Hustenbazillen sind schnell ausgewaschen, und das Trocknen dauert auch nicht lange.

„The Masque“ ist eine der wenigen Neuheiten, die auch praktisch zu verwenden sind – bei einem Preis von DM 29, – muß man das aber auch verlangen können.

Vertrieb durch: NOVA
Vertrieb und Marketing
Friedhofstraße 7
8100 Garmisch Partenkirchen

Hein Wieland

Hilfe – Hilfe!

Bei mir kommen viele Anfragen nach techn. und zulassungsrechtlichen Unterlagen über Gespanne an. Ich kann nur wenigen helfen, weil ich zu wenig Unterlagen habe. Jeder, der schon mal ein Gespann zugelassen hat, kennt die Schwierigkeiten beim TÜV, die einige Arbeitstage kosten können.

Manchmal hilft es schon, wenn man dem TÜV eine Kopie geben kann, aus der hervorgeht, daß dieser Seitenwagen mit der Maschine schon mal irgendwo zugelassen, bzw. ein Zubehörteil eingetragen wurde. Wenn Sie ein Gespann zugelassen, ein Teil eingetragen bekamen, schicken Sie mir bitte eine Kopie des Kfz Briefes oder der Zulassung, aus der es zu ersehen ist. Sie helfen allen Gespannfahrern damit. Dann kann man auch dem TÜV beweisen, wie unterschiedlich geurteilt wird.

Ich suche einen Mitarbeiter, der mir dabei hilft. Es kommen immer wieder Anfragen von Fahrlehrerverbänden und Fahrschulen, die wissen wollen, wie man den Fahrschülern am schnellsten Gespannfahren beibringt. Es wäre eine Aufgabe für einen engagierten Fahrlehrer, dafür ein Programm auszuarbeiten wer hat Lust?

Edmund Peikert
56 Wuppertal 11, Sonn-
Buchenhofen 105

Ballhupe

Heyco-expert-racing



Werkzeugelite fürs Motorrad

Die Werkstatt in der Box,
mit der zusätzlichen Service-Tasche
für unterwegs.

empfohlen
von der



HEYCO-Werk
Heynen GmbH & Co, KG Abt.
Postfach 15 01 39
D-5630 Remscheid 1
W.-Germany
Telefon (0 21 91) 205-1
Telex 08 513 704

Motorradfahrerfreizeit auf Fehmarn

In Frankfurt gibt es jetzt auch eine Arbeitsgemeinschaft Christlicher Motorradfahrer (ACM). Sie tagt in den selben Räumen, wie die BVDM-Ortsgruppe von Frankfurt am Main, nämlich im Hause des Evangelischen Stadtjugendpfarramtes.

Stadtjugendpfarrer ist hier seit einem Jahr das BVDM-Mitglied Bernd-Jürgen Hamann, der vorher in Berlin und auf den Evangelischen Kirchentagen durch größere Motorradfahrer-Gottesdienste bekannt geworden ist.

Die Arbeitsgemeinschaft Christlicher Motorradfahrer lädt in diesem Sommer ein zu einer Freizeit für Motorradfahrer und ihre Mitfahrer auf der Ferieninsel Fehmarn in der Zeit vom 19. Juni bis zum 03. Juli 1982. Unterkunft und Verpflegung in dem Jugendgästehaus in Dänischendorf kosten für die zwei Wochen DM 430,-. Unterbringung erfolgt in 4-6 Bettzimmern mit Waschbecken. Der Gruppe steht ein eigener Gemeinschaftsraum zur Verfügung.

Das Motto der Freizeit lautet: „Mit Bibel, Ball und Badehose“. Es sollen Einübung in christliches Leben und Ferienerholung miteinander verbunden sein, deshalb werden Andacht, Stille Zeit, Bibelarbeit und Gesprächsrunden ebenso im Programm enthalten sein, wie Motorradtouren an der schönen Ostsee, schwimmen, Spiel und Geselligkeit. Nähere Information sowie Anmeldeformulare erhält man beim Evangelischen Stadtjugendpfarramt, Stadtjugendpfarrer Bernd-Jürgen Hamann, Stalburgstraße 38, 6000 Frankfurt am Main, Telefon: 06 11/55 55 70.

Achtung! LV Rhein-Ruhr

Ab 4. Juni 1982, dem 1. Freitag im Monat Juni, Clubabend in der Gaststätte „Haus am Egelsberg“, 4133 Neukirchen-Vluyn, Luitersstr. 45, Tel.: 028 45/274 23
BAB-Ausfahrt: Moers-Kapellen, Autobahn A57

Motorräder – Berühmte Marken von AJS bis Zündapp

von Helmut Krackowizer – erschienen beim Verlag Welsermühl-Wels/München
304 Seiten – DM 70,-

Dkfm. Dr. Helmut Krackowizer, vielen unseren Lesern als Motorfachjournalist bekannt, hat sich keine leichte Aufgabe gestellt, die Geschichte bekannter Motorradmarken in einem Buch zusammenzufassen.

Dieses erste Buch in einer Reihe von drei geplanten Bänden über die Geschichte berühmter Motorradhersteller hat eine besonders gute Illustration. Bei den 25 angesprochenen Marken handelt es sich um einen repräsentativen Querschnitt der Zweiradgeschichte.

In diesem Buch wird der Wunsch vieler junger und älterer Motorradliebhaber wahr, die Firmengeschichte und die interessanten, technischen Entwicklungsphasen besser kennenzulernen. Vor allem die Liebhaber historischer Sport- und Rennmaschinen kommen voll auf ihre Kosten. Es ist nur schade, daß dadurch Motorräder des Durchschnittsbürgers – wer konnte sich schon eine AJS 7 R, BMW R 54, Norton Manx, Moto Guzzi usw. sein eigen nennen – etwas in den Hintergrund gedrückt werden. Schade ist auch, daß so bekannte Marken wie z.B. Adler, Ariel, DKW, Horex, NSU, Sarolea nicht zu finden sind.

Aber erstens wird man durch die erstklassigen Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos getröstet und zweitens kann man bei einem solch „befahrenen“ Motorjournalisten wie Helmut Krackowizer in den nächsten Bänden mit Sicherheit auf sie hoffen.

Immo Quenzel

Bestellungen bitte an Horst Orlowski richten, da uns bei Sammelbestellungen ein Sonderpreis eingeräumt wird.

Die Redaktion

Liebe Gespannfahrer

Prolog; was wir nicht sein wollen und nicht sein werden, eine Elite der Motorradfahrer. Aus mancherlei Gründen fahren wir mit einem dritten Rad – das ist auch schon alles, ist jemand vielleicht anderer Meinung?

Freunde und Leidgenossen in der Interessengemeinschaft der Gespannfahrer im BVDM.

An anderer Stelle in dieser Ausgabe ist zu lesen, daß ich bis zum Tage X Geschäfte führe. Dabei benötige ich mindestens die moralische Unterstützung der Gespannfahrer im BVDM. Darüber hinaus bitte ich alle die, welche anzusprechen sind, mir kurz in einem Brief mitzuteilen, wie man sich eine effektivere Arbeit als in der Vergangenheit vorstellt. Ich werde jeden Vorschlag und jede Meinung auf die Möglichkeit einer Realisierung gewissenhaft prüfen, im Papierkorb landet nichts!

Sollte aus dieser Richtung nicht wenigstens eine leichte Briese wehen, vor der man auch segeln kann, muß ich die „Geschäfte“ leider so führen, wie ich mir das denke.

Das heißt; ich werde einen Termin zu einer außerordentlichen Versammlung bekanntgeben, in der eine qualifizierte Mehrheit der anwesenden Fahrer den zukünftigen Kurs der IG so oder so festzulegen hat. Meinerseits schon jetzt Pläne und Vorstellungen über unsere Zukunft zu fixieren halte ich für nicht zweckmäßig. Vieles ist schon bei unserem Treffen in Lüderbach gesagt worden und wartet auf die belebende Spritze. Im Augenblick sind wir ein bißchen „scheintot“. Edmund hat seine Vorstellungen konkret zu Papier gebracht, so daß von seiner Seite wenigstens das „was + wie + weshalb“ sehr brauchbar vorliegt.

Das ist aber auch alles, außer meinen eigenen Plänen, was ich zur Zeit in der Hand habe. Damit es mehr wird, erbitte ich Eure Hilfe. Schreibt! Ich möchte als „bestellter“ Geschäftsführer nicht in den Geruch eines Firmenbestatters oder Konkursverwalters kommen. Was aber auch immer kommt oder nicht, im gegebenen Augenblick werde ich eine Versammlung einberufen, in welcher ganz demokratisch unser künftiges Geschick entschieden wird.

Bis dahin bin ich (leider) Alleinherrscher in diesem Zwergenreich und muß auch allein entscheiden, was zu tun bleibt. Das muß sich ändern, es kostet Euch zunächst nur Nachdenken, fünf Minuten Schreiben und eine Briefmarke.

Für eine noch nicht ausgegorene Idee wüßte ich gerne weshalb Ihr Gespann fährt. In Neudeutsch: woher kommt Euch die Motivation? Ist es die große Familie, das nicht überwundene Meldefahrertrauma, die Angst, mit zwei Rädern umzufallen weil die Füße nicht bis zum Boden reichen, oder was sonst???

Teilt es mir bitte mit, vielleicht kann ich etwas daraus machen. Ich bin mir jetzt schon klar darüber, daß ich hier und dort anecken werde, haltet es meinem Alter und meiner Jahrzehnte währenden Gespannfahrerei zugute.

Mein Gespann müßte 140 kmh gehen, die Motorcharakteristik eines Dampfhammers haben, große Bodenfreiheit sollte für das Gelände unerlässlich sein. – Kurz; ich wünschte mir eine Kreuzung zwischen Brabanter Ackergaul und Trakehner Rennpferd, ein bißchen Panjeperd dürfte schon dabei sein, die werden nämlich so gut wie niemals krank!

Nun warte ich auf die erste Kritik.
Meine Anschrift: Jan Gwuidalla sen.,
In der Fitz 5, 3448 Ringgau-Lüderbach,
Tel. 0 56 59/2 09

Ps. Wer sich zufällig nach hier verirrt, wird sicher einmal wiederkommen.

Jan

In eigener Sache:

Die Redaktion bittet nochmals eindringlich darum, Zuschriften nicht als „Einschreiben“ aufzugeben. Normale Briefe kommen genau so schnell und **sicher** an.

Redaktionsschluß für Heft III/82: 12.07.1982
Erscheinungstermin: 09.08.1982

Die Geschichte der Kolbenfresser

Als Herr Otto seinen Motor erfand, hatte der natürlich noch nicht sehr viel mit dem Verbrennungsmotor von heute zu tun. Herr Otto kämpfte mit vielen technischen Schwierigkeiten.

Zum Beispiel hatte er viel Ärger mit Zylinder und Kolben. Denn zuerst versumpfte der Zylinder dauernd mit irgendwelchen Ablagerungen, gegen die Herr Otto lange Zeit kein Mittel fand. Da aber der Kolben im versumpften Zylinder nicht richtig laufen konnte, sah Herr Otto seine Erfindung, die Eintragung im Lexikon und die schönen Unterrichtsstunden in Physik gefährdet und war darob sehr traurig.

Er mußte dringend Abhilfe schaffen.

Eines Abends saß er mit seinem Freund beim Bier in seiner Stammkneipe und klagte ihm sein Leid. Dieser war Biologe. Als er also von Herrn Ottos Schwierigkeiten erfuhr, kam er auf eine glorreiche Idee: Er entschloß sich, „Kolbensauberfresser“ zu züchten. Die Zucht dieser possierlichen Tierchen gelang. Sie waren klein und sehr hungrig und ernährten sich von dem Unrat, der Herrn Ottos Zylinder versumpfen ließ. Versuchsweise wurden sie nun zur Arbeit in den Zylindern eingesetzt.

Der Erfolg war durchschlagend. Die Kolben konnten nun, sauber aber noch genug geschmiert, glatt in den Zylindern laufen.

Das Leben der Kolbensauberfresser – kurz Kolbenfresser genannt – war beschwerlich. Zwar hinderte sie nichts und niemand, sich nach Lust und Laune zu vermehren, aber die Todesrate war ungeheuer hoch. Zwischen Kolben und Zylinder zerrieben oder vom Kolben erschlagen oder schlicht an den Folgen der Übervölkerung verhungert, landeten viele im Massengrab Ölwanne. So wundert es wenig, daß sich Auswanderungswünsche in der Bevölkerung breitmachten. Es kam zu einer Völkerwanderung in andere Teile des Motors. Die Wanderung ging zunächst in das Kurbelgehäuse. Hier fraßen sie sich erst einmal voll Öl. HD 15 W 40 war ihnen in dieser Qualität bisher nicht geboten worden. Durch die erstklassige Ernährung bekamen sie eisenharte Muskeln.

Sie tanzten auf den Pleuellagern um die Wette, lachten und fraßen und waren glücklich. Leider wurden durch ihre Aktivitäten die Kurbelwellenlager angekratzt, sie machten nun ohrenbetäubenden Lärm, der die Kolbenfresser vertrieb. Sie liefen weiter über die Kurbelwelle. Sie machte ihnen sehr viel Spaß, weil sie durch ihre Drehung so schön unterm Bauch kitzelte. Am Ende der Kurbelwelle gab es ein Zahnrad. Es eignete sich hervorragend für die Austragung von Olympischen Spielen. Ihre liebste Sportart war das Springen von Zahn zu Zahn.

Mutig und übermütig geworden, einigten sich die Kolbenfresser, nun den Motor noch weiter zu erforschen. Sie kamen zur Schwungscheibe. Hier wurde, die Gelegenheit nutzend, eine Kirmes abgehalten. Gewonnen hatte, wer am längsten auf der Schwungscheibe sitzen bleiben konnte. (Eintritt: 1 Tropfen bestes Motoröl). Leider hatte dieses Vergnügen auch eine Schattenseite. Sobald eingekuppelt wurde, gerieten sie in Gefahr zerquetscht zu werden. Also hüpfen sie auf die Kupplung und zogen mit Kind und Kegel weiter ins Getriebe. Hier schwelgten sie erst einmal wieder in neuem Öl. Sie setzten sich zwischen die Zähne, daß es krachte und der Bock bockte.

Hier wurde es Herrn Otto zuviel. Alle seine Anstrengungen wurden durch diese Viecher zu nichts gemacht! Sie trieben sich überall in Motor und Getriebe herum, bloß der Zylinder stand verlassen da. Der versumpfte wieder und der Erfindung drohte der Tod.

Aber der Mensch, besonders einer wie Herr Otto, ist erfinderisch. Einmal so weit gekommen, würde er nicht aufgeben. Er kam auch auf die Lösung des Problems und sie lautete: Kolbenabstreifringe! Die Kolbenfresser wurden wieder eingefangen und nun durch die Kolbenabstreifringe an der Flucht gehindert. Aber die Ringe hatten noch eine andere Wirkung. Sie übernahmen die Arbeit der Kolbenfresser, denn sie hielten Zylinder und Kolben im nötigen Maße sauber. Für die Kolbenfresser begann eine Hungerzeit. Aus der Not eine Tugend machend, stellten sie sich in ihrer Ernährung auf Aluminiumkost um. Jetzt fraßen sie Kolben- und Zylinderwände an. Außerdem entdeckten sie, daß sie durch den Auspuff ins Freie katapultiert wurden, wenn sie sich zum

richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort aufstellen. Einmal ins Freie gelangt, fanden sie natürlich jede Menge Nahrung. Man findet ihre Spuren an Alufenstern und -türen, sie vernaschen gelegentlich einen Ölfleck auf der Straße und lieben auch Alufelgen sehr.

Nun taucht natürlich noch die Frage auf, warum wir die Kolbenfresser nie zu sehen kriegen. Zum einen gehen sie stiftend, wenn sie uns durch Riefen den Motor gekillt haben, zum anderen sind sie ja sehr klein und können sich gut verstecken.

Leider ist der Name des aufgeweckten Biologen im Ruhm und Glanz des Namens Otto verloren gegangen. Wir wissen also nicht, wer er ist. Er könnte heute mit der Zucht von Kolbenfressern eine Menge Moos machen.

Gudrun

Der Stelzer-Motor

Der Besucher der Hannovermesse (21.-28.04.82) hatte die seltene Gelegenheit, die Zukunft des Verbrennungsmotors bahnbrechend mitzugestalten. Er konnte nicht nur den Stelzer-Motor in Aktion erleben, sondern auch durch Abschluß eines Lizenzvertrages Fertigungsrechte erwerben und dem Erfinder die Weiterentwicklung des „Milliardendings“ finanzieren.

Frank Stelzer, 47, in Ostdeutschland geboren, von Beruf „Erfinder und Konstrukteur“, hat bisher viel Zeit und Geld in seine Arbeit gesteckt. Die Verbreitung des Motors will er nicht durch eigene Serienfertigung, sondern durch Lizenzvergabe erreichen.

Wenn alle Versprechungen wahr sind, sollte das nicht schwerfallen:

- Mindestens 30% Kraftstoffersparnis
- unproblematische Anwendung verschiedener Flüssig- u. Gasbrennstoffe
- Vibrationsarmut
- günstiges Leistungsgewicht u. -volumen
- geringe Geräuschentwicklung

Worin liegt nun das Besondere der Erfindung? Es handelt sich um einen Freikolbenmotor, der lediglich ein bewegtes Teil enthält: den Stufenkolben.

Betrachten wir einen Arbeitszyklus des linken Zylinders:

1. Der Kolben fliegt von links nach rechts. Durch Vergrößerung des linken Vorverdichtungsraumes wird Frischgas vom Hilfskolben angesaugt. Die Verbindung zur Verbrennungskammer ist durch den Steuerkolben geschlossen.

2. Beim Zurückfliegen des Kolbens von rechts nach links verdichtet der Hilfskolben das Frischgas vor, bis der Steuerkolben den Weg zum Verbrennungsraum freigibt. Das dort vorhandene Altgas wird von Frischgas in die Auslaßkanäle gedrückt.

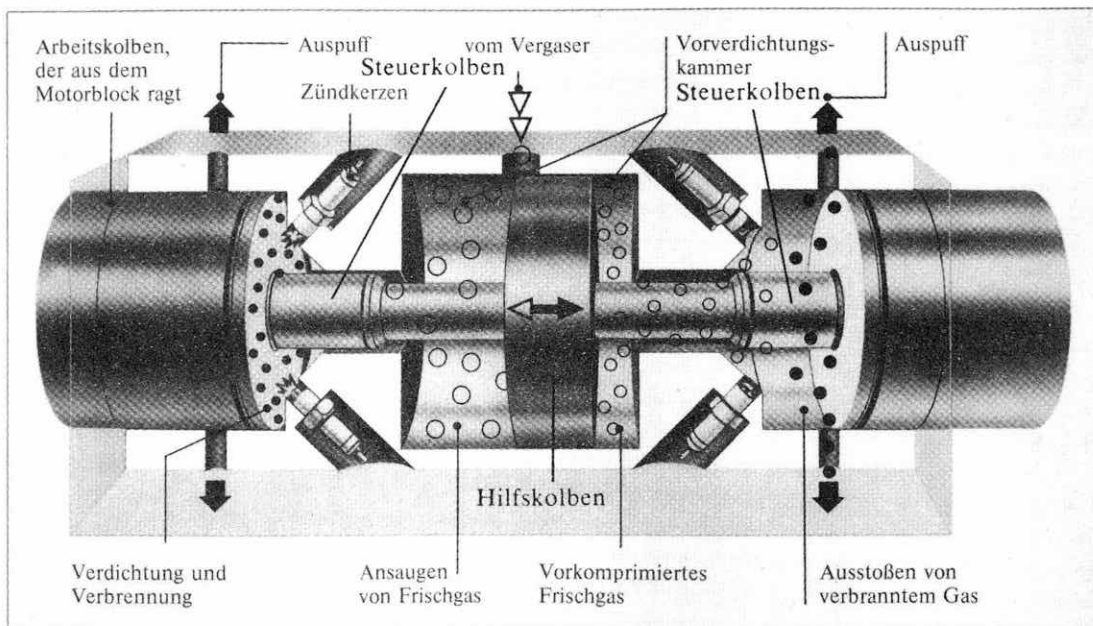
3. Bei neuerlicher Richtungsumkehr nach rechts wird das Frischgas komprimiert und nahe dem Umkehrpunkt gezündet, während in die Vorverdichtungskammer schon wieder Frischgas einströmt. Die gleichen Vorgänge spielen sich im rechten Teil des Motors genauso ab, lediglich um einen halben Zyklus zeitlich versetzt.

Da das Arbeitsverfahren dem des Zweitakt-Ottomotors entspricht, taucht schon die erste Frage auf:

Warum soll ausgerechnet dieser Motor besonders sparsam sein, wo doch der Zweitakter für hohen Verbrauch durch Spülverluste bekannt ist? Und dann noch hohe Arbeitsgeschwindigkeiten bis über 20.000 Zyklen/min, wie sie angestrebt werden?

Der Erfinder führt in erster Linie den fehlenden Kurbelbetrieb an. Beim Ottomotor verursachen die durchs Pleuel auf den Kolben übertragenen Seitenkräfte sowie verschiedene Lager erhebliche Reibungsverluste. Andererseits bewirkt der Kurbeltrieb gerade das, was dem Stelzer-Motor abgeht: das Umsetzen der Längs- in eine rotierende Bewegung und damit problemlose Einbaumöglichkeit in Fahrzeuge.

Dieses Problem will Stelzer durch einen hybrid-elektrischen Antrieb lösen: die Arbeitskolben erzeugen elektrischen Strom durch Induktion,



Am Anfang keine ganz so Schwere!

Immer mehr junge Leute entdecken den Reiz des Motorradfahrens. Die steigende Anzahl der Motorradfahrerschüler in den Fahrschulen und die weiter anwachsenden Zulassungszahlen bei Motorrädern stellen unter Beweis, daß das Interesse am Motorrad ungebrochen ist.

Bei der Anschaffung des ersten Motorrads wird jedoch oft genug keine optimale Kaufentscheidung getroffen. Wer in diesem Frühjahr/Sommer mit dem frisch erworbenen Führerschein zum ersten Mal auf zwei Rädern in den Verkehr kommt, sollte auf die Anschaffung einer viel Prestige verheißenden „schweren“ Maschine zunächst verzichten, auch wenn die Finanzen es vielleicht erlauben würden.

Zumindest der erste Sommer fährt sich besser und sicherer, zudem auch bedeutend billiger auf einem kleinen und leichten Motorrad, zum Beispiel in der stark gefragten 27PS-Klasse. Im nächsten Sommer, wenn die ersten Motorradfahrer vorliegen, kann dann immer noch der Umstieg auf eine „dickere Maschine“ erfolgen, rät das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) in Bochum.

der Antrieb der Räder erfolgt durch Elektromotoren. Doch auch hier gibt es Probleme bei der Energiespeicherung (schlechter Wirkungsgrad) und der Auswahl der Antriebsmotoren (Anfahren unter Last).

Anders sieht es im industriellen Bereich aus. Bei Pumpen und Kompressoren läßt sich der Arbeitskolben direkt als Druckkolben verwenden, da der Verbrennungsraum zur Motormitte hin liegt. Hier kann der Motor unter Dauerlast im Bereich seines besten Wirkungsgrades arbeiten, statt seine Teillasttauglichkeit unter Beweis stellen zu müssen.

Für den industriellen Sektor könnte dieser Motor also eine Umwälzung bringen, wenn er die versprochenen Leistungsgewichte und Verbrauchswerte in der Praxis beweisen kann. Für Kraftfahrzeuge, speziell für Motorräder wird er aber in naher Zukunft kaum in Frage kommen. Dies zum einen wegen der erwähnten technischen Probleme, zum anderen vielleicht auch wegen des Erscheinungsbildes:

ein kleiner geräuscharmer Metallklotz im Rahmen und in die Radnaben integrierte surrende Elektromotoren statt Doppelnockenwellenmotor und sonorem Viertakt sound.

Bernd Luchtenberg

Vorschriften über lichttechnische Einrichtungen an Motorrädern

1) Kombierter Fern- und Abblendscheinwerfer:

Anbringung höchstens 1000 mm über der Fahrbahn. Standlicht ist für Solomotorräder erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

2) „Zusätzlicher“ Fernscheinwerfer:

ist zusätzlich zum kombinierten Fern- und Abblendscheinwerfer erlaubt.

Anbringung höchstens 1000 mm über der Fahrbahn. Bei gleichzeitiger Verwendung von Fern- und Abblendlicht muß der zusätzliche Scheinwerfer so nahe wie möglich zum serienmäßigen Scheinwerfer angebracht sein, damit in größerer Entfernung nur eine Lichtquelle erscheint.

3) Nebelscheinwerfer:

Für Motorräder ist nur ein Nebelscheinwerfer erlaubt. Sind die Voraussetzungen zur Benutzung gegeben, kann der Nebelscheinwerfer allein benutzt werden. Wird jedoch gleichzeitig Abblendlicht eingeschaltet, muß der Nebelscheinwerfer eng am Abblendscheinwerfer angebracht sein, um das Signalbild eines einspurigen Fahrzeuges zu erhalten.

Er darf nicht höher als der Abblendscheinwerfer angebracht werden.

4) Blinkleuchten:

Bei paarweise an der Vorder- und Rückseite angebrachten Blinkleuchten muß der Abstand des inneren Randes der Lichtaustrittsfläche von der durch die Längsachse des Krades verlaufenden Senkrechten an der Vorderseite mindestens 170 mm und an der Rückseite mindestens 120 mm betragen.

Anbringung mindestens 350 mm über der Fahrbahn. Abstand zwischen Blinker und Scheinwerfer muß mindestens 100 mm betragen.

Blinkleuchten sind nicht vorgeschrieben für Kräder, die vor dem 01.01.1962 erstmals in den Verkehr gebracht wurden. Statt der Anbringung von insgesamt 4 Blinkern sind auch 2 Blinkleuchten an den Längsseiten zugelassen, z.B. an den Lenkerenden. Anbringung mindestens 280 mm von der Längsachse und 350 mm über der Fahrbahn.

5) Schlußleuchte:

Anbringung mindestens 250 mm und höchstens 1550 mm über der Fahrbahn.

Der äußere Rand der Lichtaustrittsfläche darf nicht weiter als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugs entfernt sein.

Am Seitenwagen ist eine zweite Schlußleuchte vorgeschrieben. Am Solomotorrad sind zwei Schlußleuchten zugelassen.

6) Bremsleuchte:

Für Kräder nicht vorgeschrieben. Wenn vorhanden, muß sie den Vorschriften entsprechen.

Anbringung höchstens 300 mm oberhalb der Schlußleuchten und höchstens 1550 mm über der Fahrbahn.

7) Rückstrahler:

Anbringung höchstens 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugs entfernt und nicht höher als 700 mm über der Fahrbahn.

8) Nebelschlußleuchte:

An Krädern ist eine Nebelschlußleuchte zugelassen. Anbringung mindestens 250 mm und höchstens 1000 mm über der Fahrbahn. Abstand zur Bremsleuchte mindestens 100 mm.

Axel Scheuten

Neu von Metzeler

Zwei Vorder- und ein Hinterradreifen

Die Angebotspalette der Metzeler Kautschuk GmbH für Motorradreifen ist erneut um drei Ausführungen vergrößert worden. Es handelt sich um die Dimension 3.50 S 18 schlauchlos ME 77 Front, die als Vorderradreifen für die Honda CM 400 T Chopper bestimmt ist, und die Dimension 3.50 V 18 Sport ME 77 Front als Alternative zum normalen Lieferprogramm. Sie hat eine besonders haftfähige Laufflächenmischung, die vor allem für den sportlich ausgerichteten Fahrer gedacht ist. Die dritte neue Dimension – 3.50-16 reinf. Block C – ist als Hinterradreifen für folgende Maschinen geeignet: Suzuki GT 80 L Chopper, Yamaha RX 80 SE Chopper, Honda CM 185 T Chopper, Honda 200 T Chopper und MZ TS 250 und TS 250/1.

Metzeler
Presse-Info

Termine
Treffen

Termine
Treffen

Termine:

15.5.82

Tag des Motorrades

Inf.-Adresse: Siebelt Ubben, Essener Str. 38
2960 Aurich 1

„Der Tag des Motorrades“

durchgeführt vom MC Lüneburger Heide in Zusammenarbeit mit der Firma Holert-Reifen-Service, findet auf dem Betriebsgelände der Fa. Holert Reifen-Service, An der Roten Bleiche 7, in Lüneburg statt.

Es wurde ein großes Programm mit vielen Überraschungen ausgearbeitet.

15.5.82

3. Jux-Orientierungsfahrt

MSC Großenheidorn e.V. im BVDM

Ausschreib.: Siegfried W. Heyer, Am Wetzschacht 29, 3051 Hagenburg

Nennungsschluß: 08.05.82

16.5.82

Bergische Orientierungsfahrt

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

Bernhard Schulze, Holsterhauser Str. 120

4300 Essen 1

19.-23.5.82

Bibelfreizeit für Motorradfahrer

in Ranstadt/Hessen

Adresse f. Rückfragen: Bernd-Jürgen Hamann,

Stadtjugendpfarrer, Stalburgerstr. 38

6000 Frankfurt 1 Tel. 0611/555570

15.-16.5.82

4. Mofa- u. Mockick-Geschicklichkeitsturnier

Marktplatz Lippstadt, Altstadtfest 82

Veranstalter: Motorrad-Verein Lippstadt e.V.

Postfach 11 26, 4780 Lippstadt

15.5.82

Bildersuchfahrt

Veranstalter: Motorradclub Bietigheim e.V.
im BVDM

Michael Kriebel, Im Eck 23, 7552 Durmersheim

21.-23.5.82

2. Int. Motorradtreffen

Veranstalter: MC Davert im BVDM Münster

Josef Fuchs, Saturnweg 2

4400 Münster, Tel. 02501/5420 (Voranmeld.)

5.6.82

Besuch der Karl-May-Festspiele in Elspe

Veranstalter: Motorrad-Enthusiasten d. Polizei
Mülheim Ruhr e.V.

6.6.82

Jux-Rallye

Veranstalter: L.V. Rhein-Ruhr

Günter Gilz, Vellbrügenerstr. 43

4040 Neuss 21

11.-13.6.82

Contidrom 82

Das int. Motorradfahrer-Treffen

Eintritt für BVDM-Mitglieder: 50% Ermäßigung

Eintritt f. Helfer: kostenlos (Anreise ab 10.6.)

Veranstalter: Fa. Continental-BVDM

Organisation: Günter Wuttke, 0521/103816

Dornberger Str. 225, 4800 Bielefeld 1

Ausschreib.: Werner Lubjinski, 040/5507355

Vielohwisch 1, 2000 Hamburg 61

19.6.-3.7.82**Mit Bibel, Ball und Badehose**

Christliche Freizeit für Motorradfahrer
Ostsee-Insel Fehmarn, Dänschendorf
Übernachtung und Verpflegung: DM 430. —
Leitung: „Motorradpfarrer“ B.-Jürgen Hamann
Weitere Information, Anmeldung:
Ev. Stadtjugendpfarramt, Stalburgstr. 38
6000 Frankfurt/Main 1, Tel. 0611/555570

20.6.82**3. Geschicklichkeitsturnier**

Veranstalter: MC Davert im BVDM Münster
Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster 51, Tel. 02501/5420

3.7.82**Lipperosen-Rally**

Orientierungsfahrt mit Wertung für die BVDM-
Meisterschaft
Veranstalter: MV Lippstadt, Edgar Müller
Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

18.7.82**1. Motorrad Slalom**

des MC Sauerland in Sundern (Fa. Magnet)
Ausschreib.: Reinhard Kaiser, Grimmstr. 6
5768 Sundern

24.-25.7.82**12. Heidjer-Treffen des MC Lüneb. Heide**

Ausschreib.: Gabi Strobel, Harburger Str. 19
2093 Stelle (Teilnahme nur mit Einladung mög-
lich. Das Treffen findet an einem anderen Ort
statt).

1.8.82**Bildersuchfahrt**

Veranstalter: LV Rhein-Ruhr
Bernhard Schulze, Holsterhauser Str. 120
4300 Essen 1

13.8.-15.8.82**2. Pferdestalltreffen der MFG Selsingen**

Info.-Adr.: Wilhelm Steffens jun.
Ehebrock 3, 2733 Breddorf

28.-29.8.82**Jux-Rallye**

Veranstalter: Motorrad-Enthusiasten der Po-
lizei Mülheim/Ruhr e.V.

4.9.82**BVDM-Jahreshauptversammlung****10.9.-12.9.82****Sprottentreffen 82**

Motorradtreffen befreundeter Motorradfahrer
Veranstalter: Motorradclub Kiel-Hasse e.V.
Holger Kaack, Metzstr. 54
2300 Kiel, Tel. 0431/16746

10.-12.9.82**2. Int. Lipperosen-Treffen**

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

13.9.82**Orientierungsfahrt „Rund um Adenau“**

Veranstalter: LV-Rhein-Ruhr
G. Gilz, Vellbrüggenstr. 43, 4040 Neuss 21

16.9.-20.9.82**Ifma Köln****17.-19.9.82****Sandlochtreffen**

MC Mammut Berg, Gladbach (zur Ifma Köln)
Näheres: Manfred Brill, Eschenbroicherstr. 9
5060 Bergisch Gladbach 2

25.-26.9.82**Orientierungsfahrt**

der Motorrad-Enthusiasten der Polizei Mül-
heim Ruhr e.V.

20.11.82**Schlammrutscher-Rallye 82**

4. Enduro-Gelände-Orientierungsfahrt
Lauf für den n.g. Sportwettbewerb
Veranstalter: Motorrad-Verein Lippstadt e.V.
Postfach 1126, 4780 Lippstadt

Die ev. Motorradfreunde, Pfarramt St. Matt-
häus, Nussbaumstr. 1 in München haben seit
1980 einen Kontaktschuppen für friedlieben-
de Motorradfahrer. Jeden 2. + 4. Donnerstag
eines Monats von 19.00 bis 22.00 Uhr, Treffen
in der St. Matthäuskirche am Sendlinger-Tor-
Platz. BVDM-Mitglieder sind besonders herz-
lich eingeladen.

Finnland, Schweden-Termine
sind eingetroffen!

Anfordern bei: Margot Nittke
Aldekerker Str. 14a, 4150 Krefeld

Kraftfahrzeugversicherung im Ausland

Land	Ver- sicherungs- pflicht	Grüne Karte	Gesetzliche Mindestdeckungssummen		Besonderheiten beim Unfall
			pro Person in DM	Sachschaden in DM	
Österreich	ja	empfehlens- wert	pauschal 1.128.000		Polizei nimmt nur schwere Schäden auf. Kein Nutzungsausfall.
Italien	ja	empfehlens- wert	40 000 pro Unfall insgesamt 99 000	10 000	Die auf der Plakette an der Windschutz- scheibe des Unfallgegners angegebene Vers.-Nr. und Vers.-Ges. notieren. Unbeteiligte Zeugen ermitteln! Mietwagenkosten oder Nutzungsausfall nur für die Dauer der Reparatur, nicht für Wartezeiten.
Schweiz	ja	empfehlens- wert	pauschal 1,1 Mill.		Polizei nimmt alle Unfälle auf. Schaden bei Versicherung des Unfallgegners feststellen lassen. Kein Nutzungsausfall.
Frankreich	ja	empfehlens- wert	850 000	425 000	Bei größeren Schäden Gutachten eines Sach- verständigen anfertigen lassen: Kosten hierfür werden nicht erstattet. Ebenso nicht außer- gerichtliche Anwaltskosten. Nutzungsausfall für Dauer der Reparatur.
Niederlande	ja	empfehlens- wert	pauschal 900 000		Außergerichtliche Anwaltskosten werden nicht erstattet. Ansprüche gegen Unfallgegner können zuweilen im Strafverfahren geltend gemacht werden.
Spanien	nur für Personen- schaden	erforderlich	maximal 49 000	keine	Alle erforderlichen Daten des Unfallgegners sorgfältig notieren, da Vers.-Ges. usw. durch Kfz-Kennzeichen nicht festzustellen ist. Gutachten durch Versicherung des Unfall- gegners. Reparatur möglichst in Spanien, da deutsche Rechnung auf Niveau der spani- schen Preise gekürzt wird. Keine Erstattung von Nutzungsausfall und Anwaltsgebühren
Jugoslawien	ja	erforderlich	pauschal 140 000		Jeden Unfall der Polizei melden. Gutachten des nächstgelegenen Büros der staatlichen Versicherung, da sonst Reparatur- rechnung beanstandet werden kann.
Dänemark	ja	empfehlens- wert	3,2 Mill.	320 000	Unfallaufnahme durch Polizei verlangen. Gutachten durch Versicherung des Unfall- gegners. Weder Nutzungsausfall noch Ersatz außergerichtlicher Anwaltskosten.
England	nur für Personen- schaden	empfehlens- wert	unbegrenzt	keine	Kfz-Kennzeichen, Vers.-Ges. und Vers.-Nr. des Unfallgegners notieren; Zulassungs- stellen geben hierüber keine Auskunft. Bei größeren Schäden Gutachten durch Versiche- rung des Unfallgegners. Ansprüche nur beim Schädiger geltend machen. Kein Nutzungs- ausfall.
Griechenland	ja	erforderlich	14 000	7000	Jeden Unfall der Polizei melden. Erstattung der Reparaturkosten meist nach griechischen Preisverhältnissen. Weder Nutzungsausfall noch Erstattung außergerichtlicher Anwaltsgebühren.
Portugal	ja	erforderlich	pauschal 26 000		Gutachten durch Versicherung des Unfall- gegners. Reparatur möglichst in Portugal, da deutsche Rechnungen auf portugiesische Preise gekürzt werden. Kein Ersatz für Nutzungsausfall und Anwaltskosten.

Anzeigen

Verkaufe Laverda 1000 3C, Bj. 76, 1a Zustand
Preis: Vhs.
Robert Ruschmeyer, 2093 Stelle
Tel.: 04174/4331

Für BMW/5-/6 Modelle, Ersatzteile und Zubehör zu Freundschaftspreisen bietet an:
Jörn Heintel, Hochkamerstr. 99
4133 Neukirchen-Vluyn

XL 500 S 10 Ltr.-Tank = 400, — DM
Diverse Ersatzteile, CB 400 N Motor
W. Klobedantz, Tel. 0221/605127

Verkaufe Suzuki GS 450, 27 PS, Erstzulassung März 81, 1500 km, leichter Sturzschaden (Kratzspuren) VB: 3200, — DM
H.-J. Dehnhardt, Tel. 02302/175485

Verkaufe neue Standrohre und Gußräder von Moto Guzzi 850 T 4
Preis: 1400, — DM
Tel. 02204/69359 (abends)

Transistorzündanlage für BMW 50/5-R 100 RS bis 8/79, Fab. Heinzmann (Test s. PS 2/81 S. 88) laden neu wegen Maschinenwechsel für 170, — DM abzugeben.
Werner Karn, Bonner Str. 11
8700 Würzburg, Tel.: 0931/69793



Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion:

Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischard-Str. 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Termine: Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld

Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 2/82:	Edmund Peikert	Manfred Dörr
	Immo Quemzel	Jan Gwizdalla
	Axel Scheuten	B.J. Hamann
	Klaus Schumacher	Peter Henselder
	Norbert Stephan	Bernd Luchtenberg
	Gudrun Jamm	Werner Lubjinski
	Günter Wuttke	Edgar Müller
Peter Ziegler	Horst Orłowski	

Copyright by BVDM

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.



MATTHIES
Motorradteile



**Zubehör, Ersatzteile und Bekleidung
für Mofa, Moped, Motorrad.**

**Ersatzteil-Stützpunkt für Honda,
Kreidler, Mobylette, Vespa, Zündapp.**



Japan Batterien



TRADE MARK

DAIICHI MFG
Zündkontakte

Johannes J. Matthies GmbH & Co
Hammerbrookstraße 78 · 2000 Hamburg 1
Telefon 0 40 - 28 91 - 312