

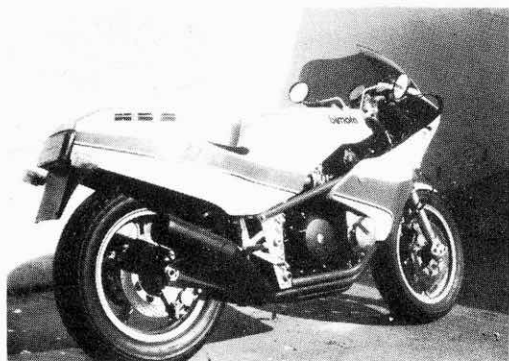
Ballhupe



**Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.**



4/82

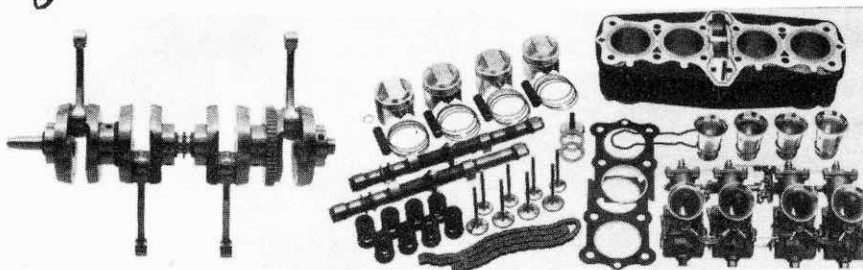
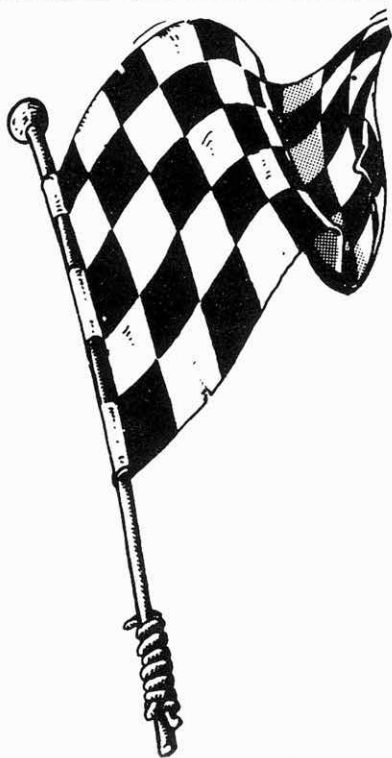


Das besondere Angebot von Motorsport Riecke...

Ihrem Tuning-Spezialisten

BIMOTA HB 2

1. Ein Motorrad, das schiere Kraft, flinke Handlichkeit und Komfort zu einem begeisternden Ganzen vereint. Diese Maschine können Sie als scharfes Sportgerät oder als bequeme Reisemaschine einsetzen. Die Spurtreue, der verwindungsfreie Rahmen bieten Sicherheit auch in Extremsituationen. Motor Honda 4 Zyl. 1100 ccm. 135 PS mit 36 PHF Dell'Orto-Vergaser. **Preis: 29.500,-** zulassungsfertig
2. Das gleiche Motorrad mit einem 4 Zyl. Honda-Motor 1200 ccm. 150 PS mit 37 PHF Dell'Orto-Vergaser Spezial. **Preis: 35.000,-** Zulassung fertig mit Brief
3. Ein Motorrad mit einem 4 Zyl. Honda-Motor 1300 ccm, 165 PS mit 37 PHF Dell'Orto-Vergaser Spezial. **Preis: 42.000,-** Zulassung fertig mit Brief



Inhalt

Protokoll JHV 82	2
Einladung zur außerordentlichen Hauptversammlung	4
An die BVDM Mitglieder in Kiel	4
Auf ein Wort	5
Alle Jahre wieder	5
Spessart-Ori.	6
Wima Treffen	7
Engländer Treffen	8
Sauerlandslalom	9
Treffen der Einzelmitglieder	9
Sport und Technik	10
In Sachen Versicherung	12
Ausschreibung Jahres Touristik-Wettbewerb	13
Elefantentreffen 1983	14
Der neue Nürburgring	15
So fing es an	16
Neues Motorrad Museum	17
Hunde Kurven und ein Grubenhund	18
Leserbrief	19
Haarig	19
Leitfaden des Gespannfahrens	19
Reisebericht – Fortsetzung	20
Langstreckenbericht Suzuki GS 550 EC	22
Vorstellung des MC-Dukes	23
Satzungsänderung	23
Termine	23
Private Kleinanzeigen	25

Titelbild:

Der Moto-Cross Sport führt im BVDM ein
stiefmütterliches Dasein. Das soll sich nun ändern.
(Siehe Protokoll der JHV 83 und Seite 6)
Foto: Norbert Kappes

Protokoll der Jahreshauptversammlung am 04.09.82 in Pfalzfeld

(TOP = Tagesordnungspunkt)

TOP 1

Um 20.00 Uhr eröffnet der 1. Vorsitzende, Horst Orlowski die Versammlung, begrüßt die Teilnehmer und gibt seinen Bericht.

Er berichtet über die Entwicklung des BVDM, die Veranstaltungen Elefantentreffen, Winterfest, Tag des Motorradfahrers, Contitreffen, IFMA, der Herausgabe der 2. erweiterten Auflage des „Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens“.

Horst Orlowski erläuterte dann den Standpunkt des BVDM zum Stufenführerschein und berichtete von der Absicht, für eine Neuregelung der Einstufung der Leichtkrafträder einzutreten.

In der anschließenden Aussprache fragte Ruth Hartmann, wie der Stufenführerschein unserer Meinung nach aussehen solle. H. Orlowski antwortete, daß die Begrenzung auf 27 PS/20 KW am sinnvollsten seien. Mit kleineren Motorrädern könne man nicht die Erfahrung sammeln, um anschließend übergroße Motorräder fahren zukönnen.

TOP 2

Bericht des Geschäftsführers, Kl. Schumacher Nach der Übernahme des Amtes vor einem Jahr wurde zunächst eine Bestandsaufnahme gemacht. Etliches mußte neu- und umorganisiert werden, es wurde rationalisiert, Formbriefe und Merkblätter entworfen und neue Lieferanten gesucht.

Dadurch konnte die Betreuung und die Information der Mitglieder weiter verbessert werden. Dazu kam der Vertrieb des „Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens“ und die Fertigstellung der ersten Teilausgabe des Orga.-Handbuches.

Dazu einige Reisen zu Clubs und die Vorbereitung des Elefantentreffens. Besonderen Dank möchte ich hier all denen sagen, die mich mit Rat und Tat unterstützt haben, allen voran meiner Frau, hier stellvertretend für alle Frauen genannt, die immer mithelfen und mitarbeiten ohne viel Aufhebens davon zu machen.

Bericht des 2. Geschäftsführers, B. Karrasch. Bernd Karrasch beklagt die fehlende Mitarbeit der Referenten, die den Vorstand zusätzlich belaste und appelliert an alle Mitglieder, den Vorstand mit Rat und Tat zu unterstützen. Er bedankt sich bei den ausgeschiedenen Werbereferenten Ruth Hartmann und Günter Gilz für ihre geleistete Arbeit und äußert die Hoffnung auf weitere gelegentliche Mitarbeit.

Anschließend stellt er die beiden Koordinatoren für Einzelmitglieder und ihre Aufgabe vor.

Bericht des 2. Vorsitzenden, Heinz Wieland. H. Wieland berichtet über seine Bemühungen, den Kontakt zu Verbänden und der Industrie und die Zusammenarbeit mit ihnen zu verbessern. Für jeden sichtbares, aber nicht einziges Ergebnis war die Contireifen-Testaktion. Es wurden ca. 200 Paar Reifen zum Testen zur Verfügung gestellt. In den Clubs wurden Reifeninformationsabende mit Fachleuten aus der Forschung und Entwicklung veranstaltet.

TOP 3

Bericht des Bundesschatzmeisters, Rud. Kuhl. Rudolf Kuhl verliest den vorläufigen Kassenbericht und erklärt, daß die Kasse nicht geprüft werden konnte, weil der entgeltliche Kassenbericht noch nicht fertiggestellt ist.

Es wird nach dem Grund der Verzögerung gefragt. R. Kuhl sagt, daß er längere Zeit durch Krankheit stark beeinträchtigt war und unvorhergesehene Mehrarbeit bei der Mitgliederverwaltung und der Abrechnung und Überweisung der Clubgelder zusätzlich viel Zeit gekostet hätten.

TOP 4

Bericht des Kassenprüfers, Günter Wuttke. Günter Wuttke berichtete, daß er zusammen mit R. Kuhl versucht habe, den Abschluß fertigzustellen. Die vorgetragene Gewinn- und Verlustrechnung stimme, die Zahlungsbereitschaft sei stets gesichert gewesen und die Kassenführung sei ordnungsgemäß, lediglich die verschiedenen Beitragskonten müßten noch abgestimmt werden. Deshalb habe die Kasse nicht geprüft werden können.

In der anschließenden Aussprache wird nach der langen Bearbeitungszeit bei Neuaufnahmen gefragt. R. Kuhl sagt, daß dieselben Grün-

de, die zur Verspätung des Abschlusses geführt haben auch die Ursache sind. In Zukunft, d.h. nach der Herstellung entsprechender Formulare, wird eine Bestätigung sofort nach Eingang der Anmeldung verschickt.

TOP 5

Bericht des Bundessportwartes, W. Lubjinski
Werner Lubjinski beklagt sich über die zu geringe Mitarbeit bei den Veranstaltungen und die geringe Beteiligung an der Sportwartesversammlung.

Er stellt die wesentlichen Änderungen der Ausschreibungen der Jahreswettbewerbe und der Deutschlandfahrt vor. (Abdruck an anderer Stelle dieser Ballhupe).

Er schlägt vor, die Deutschlandfahrt zu Pfingsten '83 auszuschreiben und als Ziel eine Clubveranstaltung zu wählen. Der Ausrichter der Zielveranstaltung soll durch die Ausschreibung in der Ballhupe gefunden werden. Eine wesentlich verbesserte Information der Öffentlichkeit über die Deutschlandfahrt soll zu größerer Beteiligung führen.

In der Ballhupe soll die Position eines Referenten für MOTO CROSS ausgeschrieben werden, dieser Referent soll die Möglichkeiten der Beteiligung an dieser Sportart erkunden und feststellen, wie groß das Interesse der BVDM-Mitglieder am MOTO CROSS ist.

Der Referent für Sonderaufgaben, Peter Ziegler, dankt den Einzelmitgliedern, einer Gruppe Motorradfahrer, die beim Aufbau des Zeltes geholfen haben, und den Gastgebern für die Hilfe bei der Vorbereitung der Jahreshauptversammlung.

Er vergibt die Preise; 100 DM für den 1. Platz, 60 DM für den 2. Platz beim Sicherheitstraining, die vom Institut für Zweiradsicherheit als Zuschuß zur Anschaffung von Sicherheitskleidung bereitgestellt wurden. Zusätzlich vergibt er noch 5 Eintrittskarten zur IFMA.

Heinz Sauerland verspricht er einen Scheck über 1000 DM für die Jubiläums-JHV im nächsten Jahr.

TOP 6

Berichte der Referenten

Der Referent für Versicherungen, Bernd Karasch, berichtet von der positiven Aufnahme des Versicherungsangebotes und betont die

Werbewirksamkeit dieses Angebotes. Immer noch versäumen viele Vereine, ihre Veranstaltungen anzumelden. Es ist aus versicherungstechnischen Gründen unbedingt erforderlich, alle Veranstaltungen, auch solche, die kostenlos versichert sind, anzumelden, da sonst kein Versicherungsschutz besteht.

Der Organisationsleiter des Contitreffens, Günter Wuttke, dankt den ca. 250 Helfern beim Contitreffen. Daß die Besucherzahl in diesem Jahr hinter der der Vorjahre zurückgeblieben ist, führt er auf das schlechte Wetter zurück. Das finanzielle Ergebnis für den BVDM fiel durch die Anschaffung der Lautsprecheranlage etwas schlechter aus. Die Anschaffung kommt uns aber langfristig zu gute.

Der Redaktionsleiter der Ballhupe, Heinz Sauerland, berichtet über die Versandprobleme, beziehungsweise die damit verbundenen hohen Kosten und die ständigen Bemühungen, diese niedrig zu halten. Er bittet alle Leser um Beiträge der verschiedensten Art, um die Zeitschrift noch abwechslungsreicher zu gestalten.

Für die ausgeschiedenen Werberefereenten berichtet Ruth Hartmann von der Informations-tätigkeit auf Großveranstaltungen und dem Entwurf für ein neues Info-Blatt.

Der Referent für Ori-Meisterschaft, Manfred Paehr, berichtet von den 4 bereits gelaufenen Veranstaltungen und kündigt 2 weitere Veranstaltungen an. Er bittet alle Vereine, weitere Veranstaltungen für den n.g.-Sport auszurichten, damit der Jahreswettbewerb interessanter wird.

Der Referent für Video, Peter Henselder, spricht über die 4 bereits fertiggestellten Videofilme, geplante Aufzeichnungen und kündigt Kurzfassungen der wichtigsten Aufzeichnungen an.

Der Koordinator für Einzelmitglieder, Jürgen Teuschel, kündigt das geplante Treffen der Einzelmitglieder an.

Der Organisationsleiter Elefantentreffen, Klaus Schumacher, nennt einige Zahlen zur Entwicklung des Elefantentreffens und bittet die Mitglieder um Mitarbeit bei dieser Veranstaltung, die wie alle BVDM-Veranstaltungen, nur möglich sind, wenn sich genügend Mitarbeiter beteiligen.

TOP 7

Wahl des Versammlungsleiters

Heinz Sauerland wird zum Versammlungsleiter gewählt (1 Gegenstimme, 5 Enthaltungen).

TOP 8

Entlastung des Vorstandes

Heinz Sauerland erklärt, daß die Entlastung des Schatzmeisters wegen der fehlenden Kassenprüfung nicht möglich ist und schlägt vor, die Entlastung des Vorstandes gemeinsam zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu beantragen.

TOP 10

Anträge

Der Antrag des Vorstandes auf Änderung des § 9.2 der Satzung wird kurz erläutert und zur Abstimmung gestellt. Er wird einstimmig angenommen.

Der Antrag auf Änderung der Beitragsaufteilung wurde zurückgenommen.

Der Antrag des MC Hilden hat sich durch die Änderung der Ausschreibung erledigt.

TOP 11

Verschiedenes

Horst Orłowski berichtet der Versammlung von einem Vermächtnis, das einem verunglückten Motorradfahrer zugute kommen soll und bittet um entsprechende Vorschläge.

Der MC Hilden beantragt eine Änderung der Mannschaftswertung. Der Antrag wird abgelehnt (25 x ja, 30 x nein, 8 Enthaltungen).

Die Referenten, die nicht an der JHV teilnehmen können, sollen ihren Bericht schriftlich vorlegen.

Die anwesenden Vereinsvorstände werden gebeten, die Organisation des „Tag des Motorradfahrers '83“ zu übernehmen. Wenn hier keine Zusage gemacht werden kann, möge man die Sache zu Hause besprechen und sich dann mit dem Vorstand in Verbindung setzen.

Heinz Sauerland bedankt sich für den versprochenen Scheck und lädt zur nächsten Jahreshauptversammlung beim LV Rhein-Ruhr ein.

Horst Orłowski dankt allen Beteiligten und schließt die Versammlung um 23.15 Uhr.

Horst Orłowski
1. Vorsitzender

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Einladung zur außerordentlichen Hauptversammlung

Der Bundesvorstand hat in seiner Sitzung am 09.10.1982 einstimmig beschlossen, für den 19.03.1983 eine außerordentliche Hauptversammlung einzuberufen.

Die Versammlung findet vor dem Winterfest um 17.00 Uhr im Schützenhaus in Sundern-Stemel statt.

Tagesordnung:

Bericht des Bundesschatzmeisters

Bericht der Kassenprüfer

Aussprache

Wahl des Versammlungsleiters

Entlastung des Vorstandes

Neuwahl von 2 Kassenprüfern

Um 14.00 Uhr findet eine Bundesbeiratssitzung im gleichen Ort statt, Einzelheiten und Tagesordnung finden Sie in der Ballhupe 1/83

Die Einladung zum Winterfest im Heft 1/83 enthält alle Einzelheiten mit Lageplan usw

Für den Vorstand

Klaus Schumacher

Aufruf an alle BVDM-Mitglieder im Raum Kiel!

Einige Mitglieder des BVDM haben vor, einen Ortsclub in Kiel zu gründen. Der Club soll den Namen „Ortsverband Kiel des BVDM“ tragen. Der Personenkreis besteht bisher aus Einzelmitgliedern.

Unter den bisher in Kiel bestehenden Clubs fanden wir keine Gemeinschaft, die uns ansprach. Was wir möchten, ist eine Gruppe von Leuten, die sich durch ihre gemeinsamen Interessen an einem festen Treffpunkt ganz zwanglos zusammenfindet.

Wir wollen diskutieren, fahren, aber auch Aktivitäten in der Öffentlichkeit zeigen.

Die Kontaktadresse lautet:

An den BVDM, Ortsverband Kiel

Postlagernd

2300 Kiel 1

D. Sicknick

Einladung zur JHV des LV Rhein-Ruhr

Zu der am 07. Januar 1983, 20.00 Uhr in Neukirchen-Vluyn/Niep, Luiters Straße, Gaststätte „Haus Egelsberg“ stattfindenden Jahreshauptversammlung lade ich hiermit alle Mitglieder des LV Rhein-Ruhr ein.

Tagesordnung:

- 1) Wahl des Versammlungsleiters
- 2) Berichte des 1. Vorsitzenden, des Geschäftsführers, des Schatzmeisters und eines Sportwartes
- 3) Bericht der Kassenprüfer
- 4) Entlastung des Vorstandes
- 5) Neuwahl des Vorstandes
- 6) Neuwahl der Kassenprüfer
- 7) Anträge
- 8) Verschiedenes

Es liegen zwei Anträge vor:

- 1) Änderung des § 13
- 2) Beitragserhöhung

Auf der JHV findet auch die Siegerehrung für die Clubmeisterschaft statt.

Heinz Sauerland
(1. Vorsitzender)

Auf ein Wort –

Es gibt nichts schöneres, als wenn auf einen Bericht eine Kritik kommt. Dann weiß man, daß sie auch gelesen wurde.

Herr Janz fühlte sich doch wohl sehr getroffen, da ihm der gezeigte Schuh zu passen schien. Da ich als „Schönwetterfahrer“, viele wissen, daß ich mit meinem Motorrad solo von Hamburg beim Elefanten-Treffen war, einen nur verschwindend kleinen Urlaub (gegenüber 43 Tage mind. von Herrn Janz) habe, kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen, daß einer innerhalb von 21 Tagen die Strecke Heimatort – Griechenland – Norwegen – Türkei – Heimatort fährt, dabei zweimal seinen Heimatort streift.

Übrigens, herzlichen Glückwunsch zum ersten Platz im Touristik-Wettbewerb. Es freut mich, daß im Touristik-Wettbewerb 1982 endlich einmal jeder eine Chance hat zu gewinnen, und nicht nur die, die 2 Monate im Jahr Urlaub machen können.

Werner Lubjinski
Bundessportwart

Alle Jahre wieder

Alle Jahre wieder, so auch bei der Jahreshauptversammlung 1982, steht auf der Tagesordnung: „Berichte der Referenten“. Und wie in den Jahren zuvor, erfüllten nur einige diese Aufgabe. Ein Blick in's Vorstandsverzeichnis zeigt aber, daß es im BVDM nicht weniger als zwölf Referenten gibt. Für viele BVDM-Mitglieder ist es sicher neu, daß es zwei Referenten für Jugend, einen Referenten für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und einen Referenten für Seminare und Vorträge gibt. Andere wissen zwar um diese Referenten, haben aber noch nie von deren Arbeit gehört. Dabei haben zumindest die oben erwähnten Referenten eine so wichtige Aufgabe, daß auch andere Mitglieder davon erfahren sollten.

Es liegt mir fern, zu unterstellen, daß ein Teil der Referenten untätig ist. (Diesen Schuh soll sich nur der anziehen, dem er wirklich paßt.) Aber die Mitglieder möchten sicher wissen, wie der BVDM im DVR vertreten wird, wie die Jugend gefördert wird oder wie es in der Chronik des BVDM aussieht, um nur einige Beispiele zu nennen.

Den Referenten, denen es an Zeit, Lust oder beidem mangelt, sollten ihr Amt für einen möglicherweise aktiveren Nachfolger bereitstellen.

Günter Gilz

Pressereferent

Der Vorstand hat Herrn Burkhard Müller in das Amt des Pressereferenten berufen. Wir wünschen ihm ein erfolgreiches Wirken zu unser Aller nutzen.

Die Anschrift:

Burkhard Müller, Tannenburgstr. 16
5900 Siegen 21, Tel. 02 71 / 8 54 27

Spessart-Ori

Hallo Motorradfahrer!

Schon mal im Spessart gewesen? Der MC Hil- den gab hierzu Gelegenheit. In einem kleinen Ort, Scheippach bei Gemünden, trafen sich die Teilnehmer an der Pension Höfling. Jeder Neu- ankömmling wurde freudig begrüßt. Wer nicht gerade direkt vom Urlaub dort hinkam, hatte zumindest eine 3-stündige Tour hinter sich.

Bevor die Sache „ernst“ wurde, kehrte ich in die der Pension angeschlossenen Gaststätte ein. Meine Bestellung war die gleiche, wie meines Tischnachbarn Albert, der schon geraume Zeit auf sein Mittagessen wartete. Albert erhob sich für einen Augenblick, um mit einem Club- kameraden etwas zu besprechen. In der Zwi- schenzeit kam sein Essen. Er kehrte zurück und sah mich freudig speisen. Siedend heiß und sehr peinlich zugleich fiel mir ein, daß ich dabei war, Alberts Mittagessen zu verputzen. Sein Kommentar war dementsprechend! Aber ich sollte mich im Laufe der Fahrt noch weiter an seine Fersen heften. Da war ein Gerücht unterwegs, ein gewisser Ori-Fahrer versuchte immer bis an's Nummernschild des Vorausfah- renden aufzuschließen. Die Wirklichkeit war ei- gentlich nur die Sorge, Albert im Geländege- wühl zu verlieren, welcher sich dann gar mut- terseelenallein verfranzte hätte. Nach einigen erklärenden Erläuterungen des Fahrtleiters „Sigg“, erhielten die Fahrer ihre Unterlagen. Wobei sofort die verwirrende Vielzahl von Kreu- zungszeichen (Chinesen-Rally) die Sehstränge belasteten. „Au Backe!“ Hoffentlich komme ich da durch, waren meine Gedanken. Waren die Zeichen schon wild durcheinander gewürfelt, so wurde es in freiem Gelände zum Problem. Es sickerte durch, daß die Mehrzahl der Ori- Fahrer die erste Etappe aufgaben und mit der nächsten begannen. Dieser Abschnitt der Strecke brachte uns ein wenig fort von Haupt- straßen und vom Verkehrsgedränge. Ich befand mich gerade mit meinem Vordermann auf einer „Highway-Schotterpiste“, als lautes Ge- hupe von hinten uns zum Rechtsheranfah- ren ermahnte. Eine schwarz gekleidete Person mit Sandalen und einer „roten Rakete“ unter dem Allerwertesten, kam an uns vorbei gedüst. Sie nahm nicht nur den Atem, sondern auch die Sicht durch Staubwolken. Diese Person (es war natürlich ein „er“) wurde später gefragt, warum

er immer bei Wind und Wetter Sandalen trage? Worauf dieser antwortete: „Damit die Strümpfe sauber bleiben!“

Unsere Fahrt neigte sich ihrem Ende zu und wir trafen mit den Gespannfahrern Brede/Kai- ser zusammen. Wir befanden uns fast am Ziel, als wir bemerkten, daß irgend etwas nicht stimmte. Die zweite geheime Zeitkontrolle feh- lte uns. Da war doch einige km zurück auf der linken Fahrbahnseite in einer alten Straßen- führung ein Motorrad zu sehen gewesen? Nichts wie hin! Diesen Zeitverlust könnte man sich sparen, wenn man nach seinen eigenen Unterlagen fährt, und nicht hinter anderen her.

Als alle Teilnehmer zurück waren und die Letz- ten auf der nahe gelegenen Dorfweide ihre Zel- te aufgeschlagen hatten, traf man sich im Lokal zur Siegerehrung. Die Zeit wurde mit Essen und Trinken, sowie mit Benzingesprächen über- brückt. Man sollte es auch einmal sagen! Auch ich war unter den glücklichen Gewinnern. Lei- der kam bei dieser Veranstaltung die gern ge- sehene „Lagerfeuerromantik“ zu kurz. Das Lo- kal leerte sich mit der Zeit und man legte sich mit der nötigen „Bettschwere“ zur Ruh'.

Das gute Frühstück am anderen Morgen weck- te die Lebensgeister auf's Neue. Nach Gepäck- verstau und Warmlaufen der Maschine ging es in Richtung Heimat. Mit der Spessart-Ori habe ich wieder ein kleines Stück Deutschland ken- nen gelernt. Und das ist ja wohl was, oder?

Edgar M.

Moto Cross im BVDM

Wer hat Lust innerhalb des BVDM Moto Cross- Veranstaltungen zu koordinieren und auch selbst durchzuführen?

Diese Veranstaltungen sollen als Jahres-Wett- bewerb durchgeführt werden. Es handelt sich um n.g.-Wettbewerbe, die als solche außerdem noch gewertet werden.

Wer zu dieser Arbeit Lust und Interesse hat, wende sich bitte an mich.

Werner Lubjinski
Vielowisch 1, 2000 Hamburg 61

WIMA 1982 in Fort William

Es ist kaum zu glauben, aber Schottland präsentierte sich im strahlendsten Sommerwetter. „It's a miracle“, sagte eine Schottin.

Am Montag, 26.07. fing die WIMA-Woche an, doch schon am Sonntag füllte sich die vorge-sehene Zeltfläche auf einem öffentlichen Cam-pingplatz (fand nicht jederfraus-jedermanns Beifall). Viele hatten Wohnwagen gebucht, da mit regnerischem Wetter gerechnet wurde.

Einige trafen auch erst im Laufe der Woche ein, was immer wieder Freude hervorrief. Das Programm war reichhaltig und sorgte für viel Spaß.

Montagnachmittag war ein großer Empfang im Highland-Hotel. Nach den offiziellen Begrüßungsreden erfreute uns ein schottischer Sän-ger mit gälischen und schottischen Volksliedern.

Dienstagfrüh fand im Glen Nevis (Nevis-Tal) die Gymkhana statt, auch körperlicher Einsatz wurde dabei verlangt (Sprung durch einen Rei-fen etc.).

Mittwoch war ein freier Tag, aber die meisten besuchten die Highland-Games in Arisaig. Nach drei Stunden schmerzten uns die Ohren vom Gepiepe der Dudler. Es standen nämlich an al-len vier Ecken des Spielfeldes Richterhäus-chen, die die Ausdrucksweise (Melodie und Schritt) des jeweiligen Spielers benoteten – und einige übten noch dazwischen. Schön wa-ren die von Kindern vorgeführten schottischen Volkstänze.

Am Donnerstag (die Sonne schien immer noch) war Start für das road trial. Es führte durch wildromantische, einsame Gegenden, vorwie-gend auf single track roads with passing places. Die dicken, weißen Steine, die überall herumla-gen, entpuppten sich als Hochland-Schafe, die sich wenig vom Motorenlärm gestört fühlten. Es sollte möglichst kein Kontrollpunkt ausge-lassen und die Fragen dort richtig beantwor-tet werden, z.B. wie heißt die Hauptstadt von Schottland? Es tat richtig gut zu hören, daß auch Engländer es nicht wußten.

Wer aufmerksam gefahren war, konnte abends die von Tim Stevens angefertigten Dias den jeweiligen Streckenabschnitten zuordnen. Das gab zusätzliche Punkte. Um die Wartezeit zwi-schen Ende der Rallye und Abendessen zu ver-kürzen, gab es ein Buchstabenquadrat, aus dem so viele Motorradmarken wie möglich ge-funden werden mußten – waagrecht und senk-recht, vorwärts und rückwärts, nur nicht diag-onal.

Dann endlich der Freitag: ein Trial mit Mopeds der britischen Post. Die einzelnen Sektionen waren sehr tückisch direkt hintereinander an-gelegt, so mit 90 Grad Wendungen und das alles mit Handschaltung! Du liebe Güte! (mir hat es einen blauen Po und acht Strafpunkte eingebracht).

Abends war große Abschiedsgala im Milton-Hotel; ein hervorragendes kaltes Büffet sorgte für Wohlbefinden und gute Stimmung für die anschließende Preisverteilung.

Spannendster Moment: Wer ist die WIMA-Frau des Jahres? – Jutta Hieronymus aus Hamburg. Ich hoffe nicht, daß ihr der verliehene Ehren-preis – ein reichlich-endiges Hirschgeweih – neben dem Verpackungsproblem auch noch Ärger mit dem britischen Zoll bereitet hat.

Aber auch die weiteren Preise konnten sich sehen lassen. Es gab Pokale, Helme, Jacken, Taschen, T-Shirts, Handschuhe, Hüte und viel, viel Öl, für jeden der ca. 80 Teilnehmerinnen aus 9 Ländern etwas.

Alles in allem eine runde (aber auch teure) Sa-che. Und wer nicht weiß, was WIMA ist: Womens International Motorcycle Association, 1983 voraussichtlich in Holland.

Bis dann

Elke Löhnerz-Weiß

»Wanted«

Welcher Verein (Vereine) hat (haben) Lust, die Zielveranstaltung der Deutschland-Rallye durchzuführen?

Die Veranstaltung sollte zentral im Bundesge-biet liegen. Auf eine rege Beteiligung hofft

Werner Lubjinski, Vielohwisch 1
2000 Hamburg 61, Tel. 0 40/5 50 73 55

Drittes Engländer-Treffen im Großherzogtum

Der luxemburgische BSA Club veranstaltete am 17.-18. Juli 1982 die „3rd British Motorcycle Rally“.

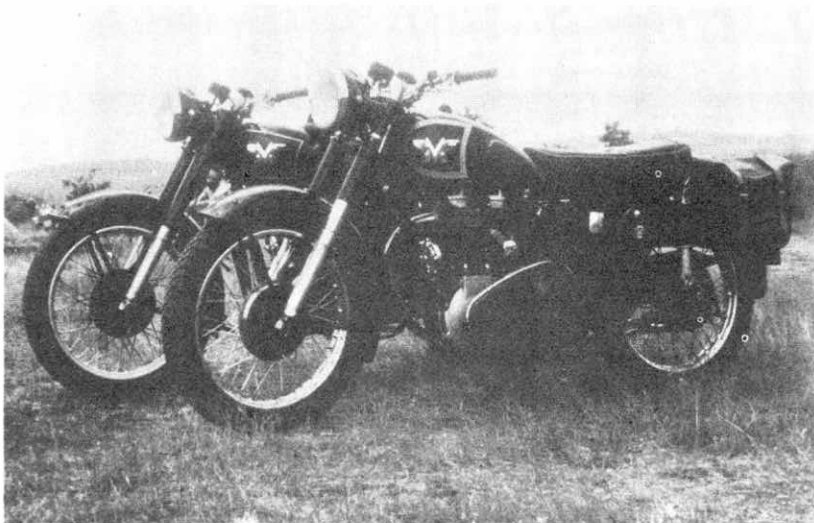
Zeit hatte ich zwar wie immer keine, aber da das Ländchen nur einen Sprung weit von Trier entfernt ist, riskierte ich einen Sonntag mit der Rocket 3.

Freund Günter, als Sammler zweirädriger Altertümer, entschloß sich, mit seinem fernöstlichen Dreizylinder den Ausritt mitzuwagen, und so fuhren wir bei dem schönsten Juliwetter über Wasserbilligerbrück, entlang der Sauer gen Norden, um bei Bollendorf die Grenze zu überschreiten.

Vor dem Ortseingang Ettelbrück drohte ein Weltkriegs II-Sherman-Panzer mit seinem Rohren Osten – ein Überbleibsel aus sturmvoller Zeit.

Der angegebene Ort Wiltz, im äußersten Nordwesten des Großherzogtums gelegen, ward bald gefunden, doch auf keinem der beiden Campingplätze waren mehr als drei Motorräder zu sehen. Der freundliche Verwalter des Platzes klärte uns auf, daß es einen Ort ähnlich klingenden Namens (Winseler) ganz in der Nähe gäbe, dort hätte er von einem Motorrad „rennen“ (er meinte wohl – „treffen“) gehört.

Ein gleichzeitig auf der Suche befindlicher Triumph-Fahrer aus dem Ruhrgebiet schloß sich uns an, und tatsächlich sahen wir nach kurzer Fahrt entlang der Wiltz nördlich des Ortes Lamesmühle den Union-Jack von einem Hügel



An diesen wunderschönen Matchless Motorrädern konnte man einfach nicht vorbeigehen – ohne sie zu fotografieren.
Foto: Tenzer

Auf den luxemburgischen Straßen ist das Motorradfahren eine schöne Angelegenheit. Griffiger Asphalt, durch leicht hügeliges Gelände schwingen sich die Sträßchen durch die verträumten Dörfer, und die Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nicht ganz so streng überwacht wie daheim.

Da der Kraftstoffpreis in der Regel 10 bis 15 Pfennige unter dem bundesdeutschen Preisniveau liegt, macht das Fahren um so mehr Freude, und wenn man sich dann noch mit zollfreien Waren wie: Kaffee, Zigaretten und Spirituosen entsprechend eindeckt, kommen die Fahrtkosten fast wieder herein.

wehen. Ein wunderschönes Fleckchen Erde hatten sich die luxemburgischen Freunde für ihren Treff ausgesucht. Herrlicher Weitblick über das umliegende Land und auch soweit abseits gelegen, daß sich niemand über Geräuschbelästigungen Triumph-Chopper zur Kirchzeit probefahrender Mädchen beschwert fühlen brauchte.

Bekannte Gesichter wie bei jedem Treffen, an interessanten Motorrädern: Ein BMW R75 Wehrmachtsgespann, sehr schön restauriert, Triumph, Nortons, zwei liebevoll aufgebaute Matchless und natürlich BSA Typen aller Jahrgänge. Für Freunde englischer Motorräder ein empfehlenswertes Treffen. Dieter Tenzer

Sauerlandslalom

Erstmalig führte der MC Sauerland in diesem Jahr einen Slalom für Motorräder durch. Der Ort des Geschehens war der Kundenparkplatz eines Großmarktes in Sundern. Der in Sundern und Umgebung bekannte Motorsport-Club (MSC Sundern) stellte Parcours und Lichtschranke zur Verfügung. Trotz der guten Bedingungen, Wetter sowie Platz, lockte der Vormittag nur drei Fahrer an den Start. Nach dem absolvierten Trainingslauf folgten zwei Wertungsläufe, die zusammen genommen das Endergebnis, in fünf eingerichteten Klassen, stellte.

Am Nachmittag tauchten dann auch einige Motorradfahrer auf, unter dem Motto: „Sie kamen – sahen – und siegten“; das sich auch schließlich bewahrheitete. Die Klasse bis 500 ccm hatte der Fahrer Theo Köhle im Griff. Er war auch der Tagesschnellste und nahm den gestifteten Preis einer Versicherungsvertretung in Empfang. Ottmar Bange (MSC) distanzierte die Konkurrenz eindeutig und wurde Klassensieger über 500 ccm. Als besondere Einlage wurde die Fahrt der Gespannfahrer beobachtet. Es war schon eine Wonne, zuzuschauen, mit welchem Können solch ein Gerät, die Tore durchfahrend, vor Pylonen herumschleudernd, noch im Griff behalten wurde. In's Schleudern kam auch der Streckensprecher, da die Gespannfahrer fliegenden Wechsel veranstalteten und der Sprecher nicht wußte, wer eigentlich am Lenker saß. Die 80 ccm Klasse hatte auch rege Teilnahme, jedoch nur die ersten drei hatten ein Erfolgserlebnis zu verzeichnen. Der erfahrene Allround-Künstler Werner Sprave befand sich unter den Zuschauern. Er wollte trotz mehrmaliger Aufforderung nicht in den Kampf eingreifen. Ein nicht geeignetes Motorrad, war seine Begründung.

Noch einmal spannend wurde die „Offene Klasse“. Hier konnte jeder gegen jeden fahren, die schnellsten Zeiten wurden dort gefahren.

Die Siegerehrung nahm der 1. Vorsitzende des MSC, Rainer Kaiser vor. Er bedankte sich bei den Teilnehmern und den Helfern des MSC Sundern für den guten und erfolgreichen Slalom, und überreichte den Siegern des Tages ihre Preise.

Das gegenseitige Interesse an motorsportlichen Veranstaltungen wird beide grundverschiedene Vereine zur Freude der Teilnehmer, mit Sicherheit auch in den folgenden Monaten, zusammenführen.

Edgar M.

Einzelmitglieder trafen sich

2. Zelttreffen der Einzelmitglieder am Waldgasthaus Geisterholz in Oelde/Westf. am 2./3. Oktober.

Im letzten Jahr waren ca. 35 Leute zum 1. Treffen nach Machtemesmühle gekommen. Allgemein wurde dort die Idee eines Einzelmitgliedertreffens gutgeheißen.

Unser Koordinator Nord, Werner Virnich als „Veranstalter '82“, hatte bisher den Eindruck, die Termine in der Ballhupe würden gelesen und auch zur Teilnahme animieren. Auch ohne große Artikel in der Ballhupe oder gar eine Pokalverleihung sollten die Einzelmitglieder, die laut Touristik-Wettbewerb sehr aktiv sind, nach Oelde gelockt werden. Der September war diesmal mit Terminen echt zu vollgestopft. Aber Anfang Oktober werden doch von ca. 900 Einzelmitgliedern noch einige Motorradfahren?

So warteten wir zu dritt auf den Ansturm der Interessenten an einem wie ich meine, optimalen Treffpunkt: Abgelegenes Gasthaus mit Gartenwirtschaft und Zeltmöglichkeit. Der Wirt dieses Waldgasthauses Geisterholz, Wolfgang Sasse, ist unter Motorradfahrern kein unbekannter. Er freut sich über jeden Motorradfahrer der vorbei schaut, besonders Gespannfahrer.

Am Samstagnachmittag fanden sechs Mitglieder den Weg nach Oelde um „Benzin zu reden“. Neben diesen „Tagesgästen“ kamen fünf Fahrer mit Zelt und Penntüte angereist, sodaß wir den Abend nicht acht Personen in geselliger Runde verbrachten. Einige Stunden war auch G. Wuttke gern gesehener Gast. Den Ausspruch: „Ja, wo waren sie denn?“, hielten wir für sehr passend. Ob überhaupt Interesse an solch einer Veranstaltung besteht, war auch die einzige ungeklärte Frage des fröhlichen Abends.

Jürgen Teuschel
Koordinator Einzelmitglieder Süd

In Sachen Sport

Aufgrund meiner Erfahrung bei der letzten Auswertung der n.g.- und Touristik-Wertungshefte, bitte ich, diese mir **rechtzeitig zuzusenden**. Wer nicht auf dem Winterfest 1983 erscheinen kann, lege bitte einen ausreichend frankierten Umschlag bei, um die Bundeskasse nicht unnötig zu strapazieren.

Für Euer Verständnis danke ich herzlich
Werner Lubjinski

Nochmals: „Reifen“

Bei einem Fachgespräch auf der IFMA, welches über den WDR lief, wurde u.a. bemängelt, daß bei den Motorrädern kein entsprechendes Werkzeug sei, um sich bei Reifenpannen helfen zu können.

Nach unseren Erfahrungen sind nur wenige Motorradfahrer in der Lage, einen Reifen selbst zu wechseln, bei schlauchlosen Reifen ist dies, vor allem am Rand der Straße – unterwegs also, sowieso schier unmöglich.

Beim Abdrücken des schlauchlosen Reifens von der Sicherheitsfelge nämlich darf keinesfalls die Felge beschädigt werden, außerdem braucht der schlauchlose Reifen bei der Montage einen so hohen Luftdruck, der nur mit Preßluft zu erreichen ist.

Muß mit der Handpumpe aufgepumpt werden, so ist dies nur bei eingelegtem Schlauch möglich. Und dann gibt es wieder Probleme! Das Ventil darf mit der Felge nicht luftdicht verschraubt werden, weil die zwischen Decke und Schlauch eingeschlossene Luft am Ventilloch entweichen können muß.

Außerdem hat eine Felge für schlauchlose Reifen oft ein größeres Ventilloch, sodaß der Schlauch sich hier verquetschen kann. Diese manchmal lebenswichtigen Einzelheiten sind in einem neu überarbeiteten, sehr lehrreichen Reifen-Ratgeber der Firma Metzeler aufgeführt.

Wer sich dafür interessiert, schreibt an die neue Metzeler-Anschrift: Metzeler Kautschuk GmbH Gneisenaustraße 15, 8000 München 15

Si. Briel

Der Tag des Motorradfahrers

In der letzten Ballhupe war ein ausführlicher Bericht über den Tag des Motorradfahrers. Der Ortsclub Ostfriesland hat unter der Leitung von Siebelt Übben diesen Tag des Motorradfahrers jetzt zum 2. mal vorbereitet und möchte es nicht ein drittesmal machen.

Wir suchen also einen Nachfolger für den bisherigen Ausrichter, Siebelt Übben hat zugesagt, seinen Nachfolgern mit seiner Erfahrung und seinem Rat zu helfen. Für den Tag des Motorradfahrers ist der **07. Mai 1983** vorgesehen. Wer glaubt, diese Aufgabe übernehmen zu können schreibe mir bitte, oder rufe mich an, Einzelheiten können dann besprochen werden. Auch wenn Sie vor Ihrer Entscheidung weitere Einzelheiten wissen möchten, stehe ich für Auskünfte zur Verfügung.

Es wäre schade, wenn diese sehr wirkungsvolle und wichtige Veranstaltung an mangelnder Bereitschaft eingehen würde. Haben Sie nicht auch in Ihrer Satzung stehen, daß es eine Aufgabe des Vereins ist, das Ansehen der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu heben?

K. Schumacher

Helmsprechanlagen – schwer auf Draht?

Sprechanlagen für Integralhelme können eine feine Sache sein, wenn man die richtige erwischt. Da der Markt ein buntgewürfeltes Sortiment bietet, scheint es wichtig, die Spreu vom Weizen zu trennen – damit diese erhebliche Investition nicht zum Reinfall wird.

Wir bitten deshalb alle „kommunikationserfahrenen“ BVDM-Mitglieder um Mitteilung ihrer Erfahrungen. Je mehr Einsendungen wir auswerten können, umso aussagekräftiger wird das Ergebnis. Dies nützt nicht nur direkt den Interessenten, sondern könnte auch die Anbieter veranlassen, praxismgerechte Anlagen zu liefern.

Bitte das Formblatt auf der folgenden Seite ausfüllen und zurücksenden an:

Bernd Luchtenberg, Emminghausen 70
5632 Wermelskirchen 2

Bernd Luchtenberg

Umfrage „Helmsprechanlagen“

Marke		Typ	
Anbieter		Kaufdatum	
		Preis	
TECHNISCHE MERKMALE		QUALITÄTSURTEIL (Noten 1 – 6)	
Übertragung	– elektronisch	Verständigung	– bei 80 km/h
	– anders		– 130 km/h u. mehr
Zahl der Komponenten:	– Hörkapseln		– bei offen. Visier
	– Mikrofone	Unterdrückung von Nebengeräuschen	
	– Steuergeräte	Regelbarkeit der Lautstärke	
	– weitere	Handhabung – beim Aufsetzen	
Sitz der Mikrofone	– im Helm	– beim Tragen (Einst., Sitz, Kabel, etc.)	
	– am Kehlkopf	Einbau des Bausatzes	
Sitz des Steuergerätes	– im Helm	Betriebsanleitung	
	– außen am Helm	Haltbarkeit	– der Bauteile
	– an der Kleidung		– der Kabel
Stromversorgung durch Batterie	– im Helm	Welche Art von Ausfällen gab es?	
	– im Steuergerät		
– anderswo			
Einstellung der Lautstärke – je Helm	durch Kabel vom Motorrad		
	– gemeinsam	Garantieleistungen	
	– automatisch	Preiswürdigkeit	
	– manuell	Gesamturteil	
Anschlußmöglich- keit für	– Radio	Bemerkungen	
	– CB-Funk		
	– Sonstiges		
Welche Änderungen am Helm erfordert der Einbau?			
Sonstige Merkmale			

In Sachen Versicherung

Der HUK-Verband hat am 19.08.1982 beim Bundesminister für Wirtschaft beantragt, Leichtkrafträder sowohl in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung als auch in der Fahrzeugteilversicherung unter einer besonderen Wagnis-Kennziffer zu erfassen, damit hierfür ein gesonderter Beitrag entsprechend dem Schadenverlauf dieser Fahrzeugart kalkuliert werden kann. Er begründet seinen Antrag mit den statistischen Ergebnissen über den Schadenverlauf im Jahre 1981:

Haftpflichtversicherung

Art	Anzahl
Leichtkrafträder	42.000
Motorräder bis 7 kW	83.000
	125.000

Fahrzeugteilversicherung

Leichtkrafträder	37.000
Motorräder bis 7 kW	49.000
	86.000

Der Bundesminister für Wirtschaft, dem das Versicherungsaufsichtsamt unterstellt ist, hat den BVDM zu einer Stellungnahme aufgefordert. Darin hat der Vorstand folgenden Standpunkt vertreten:

Es war falsch, die Leichtkrafträder mit den Motorrädern der Klasse bis 7 kW in einen Topf zu werfen. Die Beschaffenheit des Risikos ist völlig anders. Genauso falsch wäre es aber, die mit Hilfe einer anderen Wagnis-Kennziffer ermittelten kostengerechten Prämien auch tatsächlich zu verlangen.

Das Leichtkraftrad ist das erste Fahrzeug, mit dem ein junger Mensch am zügigen motorisierten Straßenverkehr teilnehmen darf. Mit diesem Leichtkraftrad sammelt er seine ersten Erfahrungen, bügelt er Mängel in der Fahrschulung aus, ermittelt er die Grenzen seiner eigenen Leistungsfähigkeit und die des technischen Gerätes. Es liegt auf der Hand, daß dabei mehr Schadensfälle eintreten als bei den erfahreneren Benutzern der Motorräder bis 7 kW. Dazu kommt noch, daß sich die Leichtkraftradfahrer in einer Lebensphase befinden, die sie naturgemäß risikobereiter sein läßt.

Wenn die Leichtkraftradfahrer das 18. Lebensjahr vollendet haben, werden sie in der Regel ein Auto oder Motorrad fahren. Jetzt sind sie den Gleichaltrigen ohne diese wichtige Erfahrung erheblich überlegen, was sich in einer wesentlich geringeren Unfallbeteiligung niederschlägt. Somit kann man davon ausgehen, daß letztlich alle Automobil- und Motorrad-Versicherungsklassen davon profitieren, wenn ein 16jähriger zwei Jahre lang ein Leichtkraftrad fährt. Kostendeckende Versicherungsbeiträge würden bewirken, daß die Leichtkrafträder für die Jugendlichen unerschwinglich werden.

Schadenbedarf

Schadenbedarf

DM 681, —
DM 145, —
Ø DM 326, —

DM 227,60
DM 89,60
Ø DM 149, —

Dann fällt die zweijährige Lernzeit mit einem gedrosselten Fahrzeug aus und die Erfahrungen müssen zwei Jahre später in höheren Leistungsklassen gesammelt werden.

In der Fahrzeugteilversicherung könnte der Beitrag bei etwas mehr Sorgfalt aller Leichtkraftradfahrer und bei einer höheren Ermittlungsquote der schwarzen Schafe deutlich niedriger sein. Um zur Sorgfalt zu ermuntern, sollte ein Rabattsystem bei schadensfreiem Verlauf eingeführt werden.

Aus den angeführten Gründen gebe ich folgende Empfehlung des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. zu diesem Thema ab:

1) Leichtkrafträder sind in der KFZ-Haftpflichtversicherung und in der Fahrzeugteilversicherung unter einer besonderen Wagnis-Kennziffer zu erfassen.

2) Der Beitrag für die KFZ-Haftpflichtversicherung für Leichtkrafträder muß von allen Auto- und Motorradversicherungsklassen subventioniert werden. Er soll etwa in der Höhe von 150% der Klasse bis 7 kW liegen.

3) Der Beitrag in der Fahrzeugteilversicherung muß kostendeckend erhoben werden. Bei schadensfreiem Verlauf ist ein Bonus zu gewähren.

Zum Schluß möchte ich darauf hinweisen, daß nach mir vorliegenden Informationen die Schadenshäufigkeit rückläufig ist.

Soweit unsere Stellungnahme. Jetzt hoffen wir, daß so oder wenigstens so ähnlich verfahren wird.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Ausschreibung zum Jahres Touristik-Wettbewerb des BVDM

(Bundesverband der Motorradfahrer)

Ziel dieses Wettbewerbes ist es, diejenigen unter unseren Mitgliedern zu ermitteln, die im Sinne des Tourismus mit ihren Motorrädern die weitesten Strecken zurückgelegt haben. Die besten Fahrer werden in der Ballhupe vorgestellt und erhalten anlässlich des dem Sportjahr folgenden Winterfestes der Kassenlage entsprechende Preise. Im Allgemeinen werden für die besten 30% der Teilnehmer Preise ausgeben.

Teilnahmebedingungen

- 1a. Teilnehmen können alle BVDM Mitglieder mit zugelassenen Motorrädern ab 49 ccm. Beifahrer werden nicht gewertet.
- b. Clubwertung: Eine Mannschaft besteht aus mehreren Fahrern. Die besten 5 werden gewertet. Die Wertungsunterlagen sind gesondert einzureichen.
2. Klasseneinteilung:
 - Klasse A: Bis 10 PS (7.4 kW) 1.2 Punkte
 - Klasse B: Bis 25 PS (18.4 kW) 1.1 Punkte
 - Klasse C: Über 25 PS (18.4 kW) 1.0 Punkte
 Um nur eine Gesamtklasse zu erhalten, wird eine Einteilung vorgenommen, bei der die einzelnen PS (kW) Klassen mit verschiedenen Wertungsfaktoren belegt werden. Auch bei Maschinenwechsel fährt der Teilnehmer immer in der Gesamtklasse.
3. Wertung
 - a. Normalfahrten. Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort (Zulassungsort der Maschine, aus dem Kennzeichen ersichtlich) zum Zielort.

Die erreichten Punkte (pro gefahrene Kilometer 0.1 Punkt) werden mit dem jeweiligen Faktor der Leistungsklasse multipliziert. Bei BVDM-Veranstaltungen erhält der Teilnehmer einen prozentualen Zuschlag.

- b. Rundreisen. Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort (siehe 3a) zum Ziel 1. Vom Ziel 1 zum Ziel 2 zum Ziel 3. Ziel 3 kann ggf. auch wieder der Standort sein. Die erreichten Punkte werden mit dem entsprechenden Faktor multipliziert. Während der Rundreise wird kein Einzelziel gewertet. Der Zeitpunkt für die Rundreise kann beliebig gewählt werden. Pro Tag darf nur ein Ziel angefahren werden.

Wichtig: Pro Woche, d.h. von Mittwoch bis Dienstag darf nur ein Einzelziel angefahren werden

- c. Die Rückkehr ist durch Stempel und Datum zu bescheinigen.
4. Zielorte
 - a. Motorradveranstaltungen des BVDM (50% Zuschlag bei Normalfahrt)
 - b. Clubabende unserer Landesverbände (wenn die Anfahrt über 150 km Luftkilometer beträgt 25% Zuschlag bei Normalfahrten).
 - c. Motorradfahrertreffen in Europa, die von Clubs ausgeschrieben, oder in der Fachpresse angekündigt werden.
 - d. Motorradsportveranstaltungen in Europa
 - e. Motorradausstellungen in Europa
 - f. Motorradmuseen in Europa
 - g. Paßstraßen über 2500 Meter Höhe
 - h. Europäische Hauptstädte
 - i. Randorte Europas: Nordkap-Norwegen, Thursa-Nord-Schottland, Brest-West-Frankreich, Gibraltar-Spanien, Cappa de Rocca-Portugal, Bova Marina-Italien, Kalamata-Griechenland.
 - j. Alle anderen selbstgewählten Zielorte, sofern sie dem Bundessportwart vor Antritt der Reise per Karte mitgeteilt wird. Die Mindestentfernung beträgt 150 km Luftlinie.
 - k. Veranstaltungen sind als solche zu kennzeichnen.
5. Die Auswertung erfolgt nach folgendem Kartenmaterial:
 - a. Deutschlandkarte im Maßstab 1:1 000 000
 - b. Europakarte im Maßstab 1:4 500 000

6. Anzahl der zu wertenden Fahrten
Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 10 Einzelfahrten und 2 Rundreisen vor, von denen wiederum nur die 10 besten Fahrten zum Endergebnis addiert werden. Hierdurch soll erreicht werden, daß jeder Teilnehmer am Wettbewerb eine sorgfältige Planung am Wettbewerb durchführt und seinem Plan gemäß handelt.

7. Wertungsunterlagen
Auf der Wertungskarte soll das Ziel handschriftlich eingetragen werden und durch den Veranstalter oder Behördenstempel, notfalls auch Hotel, Tankstelle o.ä. bestätigt werden. Auch müssen alle sonstigen Rubriken der Wertungskarte gewissenhaft ausgefüllt sein. Ist das Reiseziel ein kleiner Ort, so ist die nächste Großstadt evtl. das Land mit anzugeben. Mangelhaft ausgefüllte Wertungsunterlagen bleiben unberücksichtigt.

8. Wertungszeitraum
Das Sportjahr, welches der Wertung zu Grunde liegt, beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember.
Einsendeschluß der Wertungsunterlagen an den Bundessportwart ist der 31. Januar des darauffolgenden Jahres (Datum des Poststempels). Den Landesverbänden steht es frei, vorher eine Landesverbandswertung durchzuführen.

9. Nenngeld
Das Nenngeld beträgt DM 5, —
Mannschaftswertung DM 5, —

10. Haftung, Wertungsausschluß, Proteste
Alle an dem Touristik-Wettbewerb teilnehmenden Mitglieder verpflichten sich, die Ausschreibung anzuerkennen und verzichten ausdrücklich darauf, den BVDM für Schäden, die den Teilnehmern evtl. auf ihren Fahrten entstehen, haftbar zu machen. Sie verpflichten sich des weiteren, auf ihren Fahrten die Gesetze der StVO und der StVZO zu beachten.

Wichtig: Das Wertungsheft ist als Dokument zu betrachten. Kopien oder „fliegende Blätter“ werden nicht gewertet. Jegliche Fälschung der Wertungsunterlagen und Verstöße gegen die Ausschreibung führen zum Wertungsausschluß.

Die Entscheidung der Jury, die sich aus dem Bundessportwart und zwei weiteren Sportwarten aus verschiedenen Landesverbänden zusammensetzt, ist nicht anfechtbar.

11. Die eingeschickten Unterlagen werden den Teilnehmern nach erfolgter Auswertung zurückgegeben.
12. Bei Anforderung eines Wertungsheftes ist ein Paßbild beizulegen. Ohne Foto ist eine Ausgabe des Wertungsheftes nicht möglich.

Der Vorstand des BVDM wünscht allen Teilnehmern am Touristik-Wettbewerb viel Erfolg und „gute Fahrt“.

Elefantentreffen '83

Das Elefantentreffen findet vom 25. bis 27. Februar 1983 auf dem Salzburgring statt. Der Ablauf und die Bedingungen werden weitgehend dem bewährten Muster entsprechen. BVDM-Mitglieder zahlen halben Eintrittspreis. Zimmer vermittelt das Fremdenverkehrsbüro der Gemeinde Koppl in A-5020 Koppl.

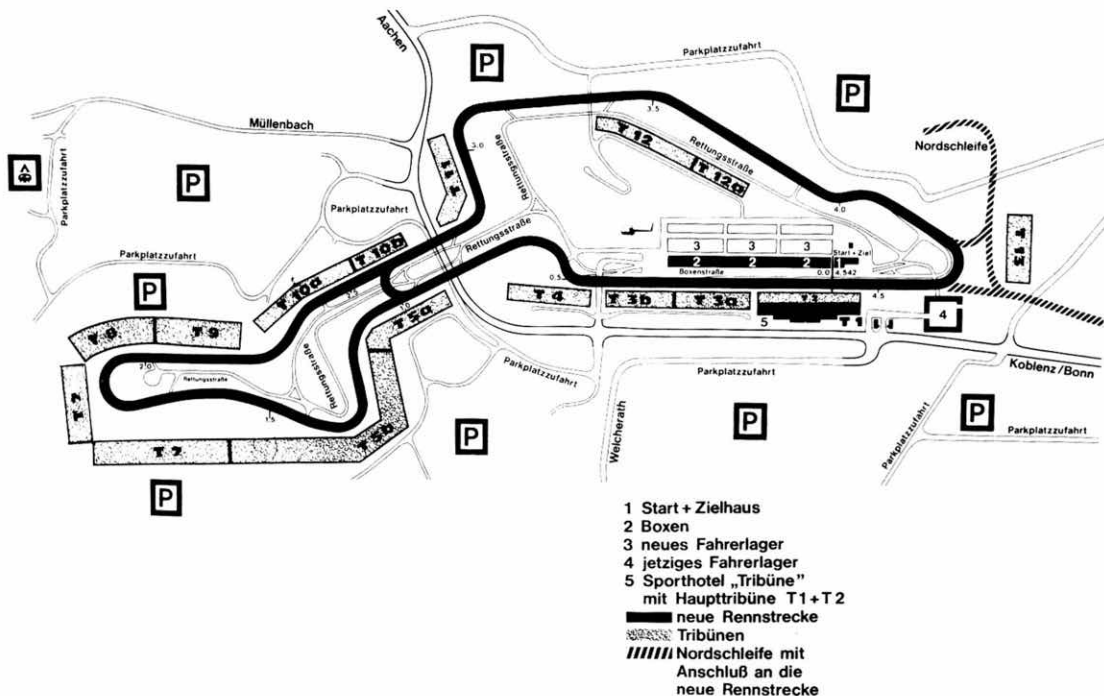
Ich appelliere an alle Mitglieder, sich schon jetzt zur Mitarbeit bereit zu erklären. Ohne Ihre Mitarbeit gibt es kein Elefantentreffen, verstärkter Einsatz externer Helfergruppen kann zwar die Belastung der BVDM-Helfer vermindern, sie aber nie ersetzen.

Ich werde mich wieder um preisgünstige Gruppenunterkünfte bemühen, den Gruppen am Tor und für den Holzverkauf stehen Wohnwagen zur Verfügung. Die Versorgung der Helfer wird wieder so sein wie vor '82. Die Art der Helferversorgung in '82 war ein Versuch, der gründlich daneben gegangen ist.

Für Vorschläge zu einer besseren Vorbereitung und Durchführung ist jetzt noch Zeit, bitte schreiben Sie mir, oder rufen Sie mich an, wenn Sie Ideen haben.

K. Schumacher

Der neue **NÜRBURGRING**



Der neue Nürburgring

In diesen Tagen wird nun endgültig die letzte Runde auf dem alten Ring gefahren werden. Die Bulldozer stehen bereit, um den Bau des neuen Abschnittes im Bereich der Südschleife zu vervollständigen.

Die alte „Nordschleife“ wird bestehen bleiben und weiterhin für Motorsport-Veranstaltungen zur Verfügung stehen. Wenn alles so klappt, wie es geplant ist, wird der neue Kurs 1984 fertiggestellt sein.

Hinzu kommen sollen folgende Projekte: ein neues zusätzliches Nürburgring-Hotel, ein Rennsportmuseum und ein Freizeitpark. Die neue Strecke wird 4,5 km lang sein – Start- und Zielschleife eingeschlossen –, mit 6 Links- und 8 Rechtskurven, mit 11 Geraden, die längste ca. 750 m lang, mit Leitplanken auf den

Geraden und einem Fangzaunsystem in den Kurven und ausreichendem Freiraum. Es wurde ausgerechnet, daß Rundenzeiten von 1.35 min = 170,1 km/h Durchschnitt möglich sein werden.

Es wird außerdem ein neues Fahrerlager (mit hoffentlich ausreichenden sanitären Anlagen), ca. 120.000 Sitz- und Stehplätze, ein neues Start- und Zielhaus und vier verschiedene Streckenvarianten geben. Dies alles wird im Bereich der ehemaligen Südschleife und des Start- und Zielgeländes plazierte werden.

Sollte das Geld für die ganzen Projekte tatsächlich zusammenkommen, wird die Eifel noch attraktiver werden, für Motorsportfreunde, für Touristen und Feriengäste und damit auch für uns.

Si. Briel

So fing es an . . .

Die Entwicklung der Motorräder

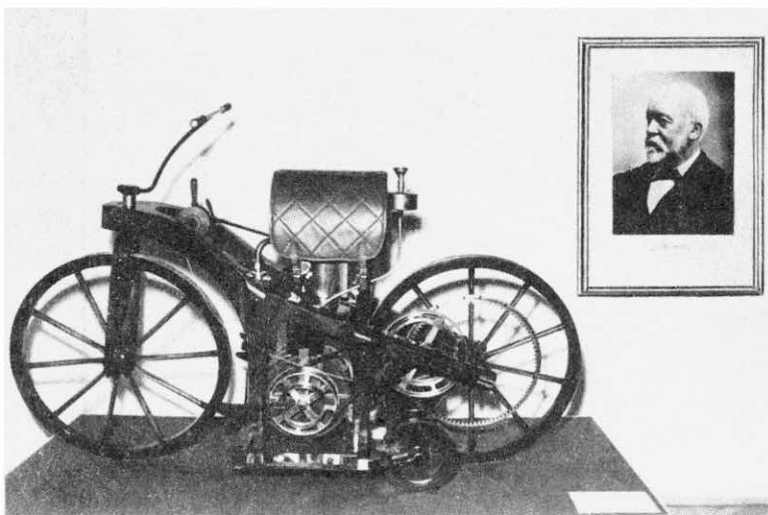
Die ersten Versuche, ein Zweirad maschinell anzutreiben, wurden im Jahre 1868/69 von dem Franzosen Perreaux durchgeführt. Er baute in ein eisenbereiftes Fahrrad eine Dampfmaschine ein. Diese Möglichkeit des Antriebs erwies sich aber als sehr unpraktisch, ja sogar unbrauchbar.

30 Jahre später kam man der Lösung des Problems mit der Erfindung des Verbrennungsmotors näher. Den ersten brauchbaren Benzinmotor schuf Gottlieb Daimler im Jahre 1883. Dieser Motor arbeitete nach dem Ottoschen Viertaktverfahren. Das Benzin-Luftgemisch wurde in einem Oberflächenvergaser gebildet und über ein selbsttätiges Einlaßventil in den Zylinder gesaugt. Dieses Gemisch wurde von einem von außen vorgeheizten Glührohr entzündet. Das Auslaßventil wurde durch eine Kurvenscheibe betätigt. Der Motor machte 900 U/min und hatte eine Leistung von 40 kg/PS.

Der zweite Meilenstein wurde von „Hildebrand und Wolfmüller“ im Jahre 1894 in München gesetzt mit den ersten in Serie gebauten Motorrädern. Der Motor war wassergekühlt, hatte 1500 ccm in zwei Zylindern und eine Leistung von ca. 2 bis 2,5 PS. Der Antrieb des Hinterrades erfolgte bei der ersten Konstruktion direkt auf die als Kurbelwelle ausgebildete Hinterradnabe. Bei einem späteren Modell wurde das Hinterrad mit einer Welle angetrieben.

In den nächsten Jahren verlagerte sich die Motorradentwicklung nach Frankreich, wo die Gebrüder Werner einen erfolgreichen Serienbau mit einem an der Lenkstange eines Fahrrades aufgehängtem Motor aufnahmen. Der Antrieb erfolgte mit einem Riemen auf das Vorderrad.

Um die Jahrtausendwende wurden dann bei vielen Firmen in England und Deutschland Motorräder in größerem Umfang gebaut. Die Konstruktionen ähnelten sich alle sehr, da fast alle Firmen ihre Motoren in Fahrradrahmen einbauten.



Und wer das erste Motorrad von Daimler in Natura sehen möchte – es ist im Deutschen Museum in München ausgestellt.

Die Red. Foto: Scheuten

Mit diesem Motor war der Grundstein zum Fahrzeugbau gelegt. Um den Motor zu testen baute Gottlieb Daimler ein kleineres Modell mit ca. 0,5 PS Leistung in ein Zweirad-Fahrgestell mit Stützrädern ein. Das erste Motorrad war entstanden.

Erst im Laufe der Jahre bildeten sich immer mehr Konstruktionsformen. Es wurde viel an Motor, Fahrwerk, Bereifung, Vergaser usw. verbessert und weiterentwickelt.

1906 stieg die Leistung der Fahrzeuge auf ca. 70 km/h bei ca. 5 PS. Zu den interessantesten

Motorrädern aus der Anfangszeit des Motorrades gehört die vierzylindrige FN mit 3,5 PS bei 2500 U/min. Der Motor stand längs zur Fahrtrichtung und hatte eine Bosch-Magnetzündung. Es fehlten zwar Kupplung und Getriebe, aber das Hinterrad wurde schon mit einer Kardanwelle angetrieben. 1903 wurden die ersten Zwei-Gang-Getriebe zwischen Motor und Hinterrad geschaltet. Man verwendete meist Planetengetriebe mit Reibungskupplung.

Entscheidende Fortschritte wie Drei-Gang-Getriebe, Kickstarter und Hinterradfederung kamen erst kurz vor dem ersten Weltkrieg auf.

Im Jahre 1914 gab es in Deutschland einen Bestand von ca. 20.000 Krafträdern, im Vergleich zu anderen sporttreibenden Ländern war das recht wenig. Der Grund lag damals schon in behördlichen Bestimmungen und steuerlichen Belastungen.

Der deutsche Motorradmarkt wurde damals in der Hauptsache durch NSU und Wanderer beherrscht. Bis in die zwanziger Jahre wurden Motorräder weniger als Gebrauchs-, sondern als Sportgeräte angesehen. Bereits 1912 wurden von den in allen Erdteilen bekannten NSU Zweizylinder-Maschinen Geschwindigkeiten von über 140 km/h erreicht.

Mitte der zwanziger Jahre stieg der Bedarf an billigen und sparsamen Schnellverkehrsmitteln gewaltig an. Es wurden hauptsächlich Kleinkrafträder und Einbau- oder Hilfsmotoren für Fahrräder gebaut. Für Sportzwecke, Sozium- und Gespannbetrieb wurden mittelstarke bis schwere Motorräder entwickelt.

Im Jahre 1927 waren in Deutschland etwa 400.000 Krafträder im Verkehr, deren Zahl im Laufe der folgenden Jahre auf über 1.000.000 anstieg.

Axel Scheuten

Neues Motorrad-Museum

Wie wir aus Österreich erfahren, wurde die bekannte Rennmaschinen-Sammlung des Autohändlers Walter Brandstetter aus St. Pölten verkauft. Rund 75 Rennmotorräder und etwa 50 zum Teil nur noch als Einzelstücke erhaltene Motoren wechselten für 4,5 Millionen Schillinge, das sind rund 650.000 Mark, den Besitzer.

Käufer – und das ist die eigentliche Sensation – ist die Hockenheimring GmbH, die mit der Brandstetter-Sammlung den Grundstock für ein Rennsport-Museum erworben hat. Dafür wird direkt am Hockenheimring ein eigenes Gebäude errichtet. Wenn nichts dazwischen kommt, können sich dort ab Herbst 1983 die sicher zahlreichen Interessenten einen umfassenden Überblick über mindestens sechs Jahrzehnte Motorrad-Renngeschichte verschaffen.

Natürlich sind die Österreicher nicht sehr glücklich darüber, daß diese einmalige Sammlung nun nach Deutschland geht, doch ist dieser Transfer keineswegs das Ergebnis von Geheimverhandlungen, leider aber fand sich im eigenen Lande weder ein Privatmann, noch eine Gruppe, die den gewiß angemessenen Preis aufzubringen bereit war. Schwacher Trost: Bis zum Sommer des nächsten Jahres sind die Schätze noch in St. Pölten zu besichtigen. Eine Gelegenheit, die sich unsere österreichischen Freunde nicht entgehen lassen werden.

Da wir nun einmal bei Motorrad-Museen sind, soll auf die sehenswerte Sammlung des vielen deutschen Rennsportfreunden bekannten Gespann-Rennfahrers Heinz Luthringhauser in Otterbach, nur wenige Kilometer nördlich von Kaiserslautern an der B 270, hingewiesen werden. Dort sind u.a. so seltene Stücke wie die BSA „Fury“, die Capriolo mit 150 ccm-Boxermotor und die 250er Honda-Rennmaschine von 1960 zu sehen. Das Museum in Otterbach ist an Sonn- und Feiertagen von 9.00 bis 12.00 und von 14.00 bis 18.00 Uhr geöffnet. Gruppen, auch kleinere, können nach vorheriger Anmeldung (Tel. 0 63 01 / 23 67) auch an anderen Tagen kommen.

W. R.

Redaktionsschluß Heft 1/83: 12.01.1983
Erscheinungstermin: 08.02.1983

Hunde-Kurven

Manchmal gehen einem Kleinigkeiten nicht aus dem Sinn: so ging es mir mit dem Begriff „Hunde-Kurve“. Was eine Hundekurve ist, weiß jeder Motorradfahrer: eine Kurve, die sich zuzieht, wenn man denkt, man seischondurch.

Wieso aber Hundekurve?

Was hat eine solche Kurve z.B. mit meinem kleinen Dackel gemeinsam?

Wir hatten zwar mal einen Airedalterrier, der ließ jeden in die Wohnung, aber keinen mehr raus. Das kam der Sache schon näher, man weiß wie man in solch eine Kurve hineinfährt, aber nicht, wie man herauskommt. Zufriedenstellend war diese Erklärung aber nicht, zumal unser Hund gewiß nicht symptomatisch für alle Hunde war.

Auf einer langen Autobahntour als Sozia fiel mir – man hat so viel Zeit zum Denken, weil man sich nicht unterhalten kann – nun folgendes dazu ein:



Der Begriff Hundekurve ist sicher schon alt, so alt wie Motorfahrzeuge sind. Im alten Sprachgebrauch gab es als Schimpfwort einen „Hundsott“, hundsöttisch nannte man heimtückische Menschen. Und das wird es sein! Ganz gemein hundsöttisch/heimtückisch ist nämlich eine Hundekurve schon, wenn sie noch relativ übersichtlich ist, wie der Ahrbogen, wenn man vom Ring kommt, aber wie heimtückisch erst, wenn sie unübersichtlich ist! Wer kam da noch nicht zum Zaubern?

Das war die Erklärung. Jetzt weiß ich aber immer noch nicht, wieso man früher den Hund mit der Heimtücke in Verbindung brachte. Darüber kann ich auf der nächsten Tour nachdenken.

Si. Briel

Licht am Tag, ja – aber bitte kein Fernlicht!

Fernlicht wird auch am Tage von anderen Verkehrsteilnehmern sehr störend empfunden. Also – Verkehrspartner Motorradfahrer – am Tag nur Abblendlicht!

Grubenhund

Wie in der Ballhupe Nr. 3/82 auf Seite 9 zu lesen war, kann „bei ständiger Fahrt im Hochgeschwindigkeitsbereich“ infolge der auf das Ventil einwirkenden Fliehkraft aus den Reifen Luft entweichen. Damit's jeder glaubt, ist als Quelle dieser sensationellen Entdeckung das IfZ (Institut für Zweiradsicherheit) in Bochum angegeben.

Nun plagt mich die Frage, warum die Rennfahrer auf schnellen Kursen nicht schon nach halber Distanz mit platten Reifen ausfallen? Wahrscheinlich schrauben ihnen ihre Monteure vor dem Start Käppchen auf die Reifenventile, wie es jeder normale Motorradfahrer auch tut.

Wo ist der edle Spender, der dem IfZ ein paar Ventilkäppchen schickt, damit ihm bei rasantem Tempo auf dem Ruhrschleichweg nicht die Luft ausgeht.

Bill Longstroke

Leserbrief

Die geringe Beteiligung an der JHV trotz schönen Wetters und relativ zentralem Austragungsort ist bestimmt auch eine Folge der Einladung, in der ja ausdrücklich erklärt wurde, das nur Leute mit Zelt willkommen seien.

Hamburg, mit seinen teuren Hotelzimmern war ein Extrem, ein reines Zelttreffen zur JHV halte ich für ebenso extrem. Zumal in der Umgebung des Zeltplatzes nach Auskunft der Campingplatzverwaltung ausreichend preiswerte Zimmer zu haben gewesen wären.

Ich packe nur sehr ungern für eine Nacht den ganzen Zeltkram auf's Motorrad, und ich kann es sehr gut verstehen, wenn alle, die nicht wie ich kommen „mußten“, zuhause geblieben sind.

Der BVDM ist ein Verband für **alle** Motorradfahrer, dem muß bei Veranstaltungen Rechnung getragen werden! Zeltmöglichkeit, Gruppenunterkunft, Wirtshaus oder Pension und Hotel sind Voraussetzungen dafür, daß auch alle kommen, wenn es darum geht, für alle Entscheidungen zu treffen und gemeinsam die Zukunft des BVDM zu bestimmen.

K. Sch.

Haarig!

Frauen und anderen langhaarigen Zeitgenossen schreiben die Berufsgenossenschaften vor, sich durch zweckentsprechende Kopfbedeckung davor zu schützen, daß ihr Haar von Maschinenteilen – zum Beispiel Bohrspindeln – erfaßt werden kann. Denn dann ist nicht nur die Frisur zum Teufel, sondern meist der ganze Skalp.

In einer Verlautbarung stellte Mitte Oktober das IfZ (Institut für Zweiradsicherheit) fest, daß auch viele Motorradfahrer lange Haare tragen. Zwar sind die Mähnen selten so üppig, daß sie sich in den Speichen des Hinterrades verfangen und ihre Träger hinterrücks aus dem Sattel reißen. Laut IfZ ist es schon schlimm genug, wenn sich die unter dem Helm heraushängenden Haare während der Fahrt verfilzen. Man soll aber den Kopfschmuck nicht in den Helm hineinstopfen, weil dessen Innenausstattung

sich dadurch vertormen wurde und eines Tages (nach dem Haarschnitt?) sitzt der Helm nicht mehr richtig, was bei einem Unfall schlimme Folgen haben kann.

Das IfZ will nun die Leute mit den langen Haaren nicht etwa zum Friseur schicken, vielmehr wird empfohlen, die Haarpracht vor Antritt der Fahrt zu einem Zopf zu flechten. Der kann dann hinten heraushängen, wie bei Mozart auf der Reise nach Prag.

Die rührige Zubehörbranche wird sicher bald ein breites Sortiment an Haarschleifen in Clubfarben oder mit Markenzeichen anbieten. Das IfZ sollte sich schnellstens ein prägnantes Emblem zeichnen lassen, um beim zu erwartenden Zopfschleifenboom dabei zu sein. Der dazu passende Spruch:

„Der kluge Kopf – trägt IfZ-Sicherheitszopf“.

W. R.

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

2. erweiterte Auflage

Unser Leitfaden, das einzigartige Fachbuch über alles, was mit dem Gespann zusammenhängt, ist in wesentlich erweiterter, zweiter Auflage erschienen.

Es enthält neben den bisherigen Teilen: Theorie des Gespannfahrens, Fahrpraxis, Gespanntechnik, TÜV-Fragen, Anschließen des Seitenwagens, die Kapitel „Fahrwerke“ und „Das Kraftrad mit Beiwagen“.

Alles ist in anschaulicher Form mit Bildern und Zeichnungen dargestellt, eine Übersicht über alle in Deutschland angebotenen Seitenwagen vervollständigt das Ganze.

Zu haben ist es bei der Geschäftsstelle für 8, — DM in Briefmarken. Clubs können es ab 10 Stck für 6, — DM beziehen, auf BVDM-Veranstaltungen erhält es jedes Mitglied für 6, — DM.

Klaus Schumacher
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

Reisebericht einer Fahrt nach Ägypten

Fortsetzung aus Ballhupe 3/82

Um zum legendären Tal der Könige zu kommen, müssen wir den Nil überqueren. Da keine Brücke existiert, sind wir auf eine kleine Personenfähre angewiesen. Das weiß auch der Fährmann, der uns nach langem Handeln um einen akzeptablen Preis endlich mit den Motorrädern aufnimmt. Das Gebiet ist sehr weitläufig, so daß wir froh sind, unsere Maschinen dabei zu haben. Wir sind begeistert von dem Tempel- und Grabanlagen, die hier seit 3000 Jahren erhalten sind. Doch wie lange noch? Die Touristenmeuten fallen aus den klimatisierten Bussen in die muffigen und schwülwarmen Gräbern tief unter der Erde ein. Dort schlagen sich die Schweißausbrüche an den Wänden nieder und zerstören Jahrtausende alte Schriften und Gemälde. Die Regierung hat einen Anfang gemacht und das schönste Grab für die Öffentlichkeit geschlossen. Weitere werden sicher folgen. Es ist die einzige Möglichkeit, die deutlichen Schäden nicht noch größer werden zu lassen.

Drei Kilometer nördlich von Luxor liegen die Tempelanlagen von Karnak. Der Tempelbezirk ist wohl der größte und berühmteste dieser Art in Ägypten. Hier wüteten keine Kriege, Erdbeben und Unwetter, so daß immer noch sehr gut erhalten ist, was vor 3500 Jahren begonnen wurde. Der große Säulensaal mit seinen über 100 Säulen, viele über 3 Meter dick, wurde schon im Altertum als Weltwunder gerühmt. Überall sind die Pharaonen und Götter in der typisch ägyptischen Darstellungsweise eingemeißelt, an vielen Stellen die Farben noch deutlich zu erkennen. Gegen Abend haben sich die Reisegruppen entfernt, das Gelände leert sich, die Schatten werden länger und die untergehende Sonne läßt den gelben Sandstein rötlich schimmern.

Über Edfu erreichen wir Assuan, den südlichsten Punkt unserer Reise.

Assuan, das ist ein großer Kurort für reiche Ägypter und Tausende von Touristen. Hier beginnt der riesige Nasser-Stausee, der sich bis in den Sudan zieht. Wir fahren über den alten und den neuen Staudamm und erhalten als



Memnon Kolosse vor dem Tal der Könige.
Foto: Vestweber/Langer

Kontrast zum bisher Gesehenen einen Eindruck von den technischen Leistungen der Neuzeit. Auf dem Campingplatz treffen wir ein französisches Paar auf einer BMW R 65. Sie sind vor einem halben Jahr nach Marokko aufgebrochen und über Algerien, Tunesien, Italien und Griechenland nach Ägypten gelangt. Am nächsten Tag geht es mit dem Schiff in den Sudan, und dann weiter nach Kenia. In einem halben Jahr wollen sie wieder zu Hause sein. – Wir wären gerne mit ihnen gefahren, doch unsere Zeit ist begrenzt, und so müssen wir leider umkehren.

In Quena trennen wir uns vom Nil, um durch die arabische Wüste das Rote Meer zu erreichen. Welch ein Gegensatz zwischen dieser Einöde und dem fruchtbaren Flußtal; außer viel Sand, Geröll und Felsen sehen wir über 100te von Kilometern nur einen einzigen Baum.

Immer an der Küste entlang fahren wir in Richtung Suez. Alle 100 Kilometer liegt ein kleiner Ort im Sand. Es sind Siedlungen der Ölarbeiter, die hier das schwarze Gold fördern. Wir suchen eine Campingmöglichkeit oder ein Hotel, doch so etwas kennt man hier nicht. Überrascht sind wir, als uns nach kurzem Erkundigen sofort ein Einheimischer auffordert, mit zu ihm nach Hause zu kommen. Von unserem Gastgeber, der wie sich herausstellt, der Vertreter der ansässigen Ölgesellschaft in Kairo ist, wird uns ein Essen serviert, das die ganze Reise lang unübertroffen bleibt. Von ihm bekommen wir vier zum Übernachten auch das Gästehaus seiner Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Am nächsten Tag wird die Straße nach Suez immer schlechter, überall stößt man jetzt auf die Spuren des Krieges zwischen Ägypten und Israel. Suez selbst befindet sich immer noch in schrecklichem Zustand.

Da keine Brücke über den Suezkanal existiert, müssen wir bis 10 Uhr nachts in El Kantara darauf warten, daß, nachdem der Schiffsverkehr eingestellt ist, eine Pontonbrücke gebaut wird. Über diese rollt dann der gesamte KFZ-Verkehr. So bleibt uns an diesem Abend genug Zeit, uns von unseren französischen Freunden zu verabschieden, die leider nicht mehr mit nach Israel fahren können. Beeindruckt beobachten wir die Schiffe, die majestätisch durch den Wüstensand ziehen. Mit Einbruch der Dunkelheit wird es sehr kalt, und so sind wir froh,

um Mitternacht endlich das östl. Ufer zu erreichen, wo uns vom Polizeiposten in El Kantara ein Schlafplatz im Rathaus überlassen wird.

Am nächsten Morgen, es ist der 1. April und ein Tag den wir nie vergessen werden, brechen wir schon um 7 Uhr auf. Wir wollen bis nach Elat, und die Grenzformalitäten brauchen ja, wie wir wissen, auch ihre Zeit. Die Fahrt geht erst über eine total zerstörte Straße vorbei an ausgebrannten Panzern durch die Sandwüste des Sinai. Für die letzten 100 Kilometer bis zur Grenze wird die Straße plötzlich zur deutschen BAB. Es ist ein „Geschenk“ der Israelis, die hier ihren Nachschubweg angelegt hatten. An der Grenze in El Arish gibt es dann die Enttäuschung der Reise, über die wir bis heute noch nicht ganz hinweggekommen sind. Die Grenze ist entgegen den Informationen der ägyptischen Botschaft in Bonn für Motorräder geschlossen. Es hilft kein Betteln und Schimpfen, man läßt uns mit Motorrad aus Ägypten nicht heraus. Nach 4 Stunden heißer Diskussion mit allen 3-Sterne-Generalen des Ortes geben wir auf und machen uns auf den beschwerlichen Rückweg. Die hohen Sanddünen an beiden Seiten der Straße lassen uns für kurze Zeit den Ärger vergessen. Wie die Kinder toben wir in dem riesigen „Sandkasten“ mit den feinen, sauberen Körnern, bis uns der Stand der Sonne zur Weiterfahrt mahnt.

Am Abend stehen wir wieder am Suezkanal und warten auf den Bau der Brücke. Doch nichts passiert. Wir werden von freundlichen LKW-Fahrern in ihr Fahrerhaus eingeladen. Nachdem sich bis 24 Uhr am Ufer immer noch nichts regt, sind wir dankbar für die Schlafkabine und die Decken, die sie uns überlassen, obwohl sie sie selbst gut gebrauchen könnten. Nach schlafloser Nacht überqueren wir den Kanal endlich um 7 Uhr morgens mit einer kleinen Fähre bei Ismailia.

Noch am selben Tag fahren wir bis Alexandria und verlassen, leider von dort aus, dieses herrliche Land mit seinen so freundlichen und hilfsbereiten Menschen in Richtung Piräus, mit der Überzeugung, daß wir wiederkommen werden.

Isolde Vestweber
Martin Langer

Langstreckenbericht: Suzuki GS 550 EC über 57.000 km

Das Motorrad wurde am 12.03.1979 erstmals zugelassen. An Zubehör wurden montiert: Krauser Koffer, Becker Fettkasten, H-4 Licht, Motor Schutzbügel, Lenkungsämpfer, Beru-Kerzenstecker, Honda-Lenker, Uhr, Voltmeter und Ölthermometer.

Der Benzinverbrauch lag je nach Fahrweise zwischen 5,5 l und 8,1 l/100 km. Im Durchschnitt kann man mit ca. 7 l rechnen.

Ölverbrauch: bis 35.000 km ca. 0,3 l/1000 km ab km-Stand 50.000 ca. 1 l/1000 km.

Reifen: Ich habe für die 57.000 km 5 Vorder- und 7 Hinterradreifen gebraucht (alle Metzeler). Das Motorrad wurde im Winter für ca. 3-4 Monate abgemeldet und überholt.

Die Inspektion und Reparaturen wurden, bis auf das Einstellen der Ventile, von mir selbst ausgeführt.

Folgende Schäden traten während der Fahrzeit auf:

1.285: Gabeldichtring rechts undicht (Garantie)

15.200 Totalausfall der Elektrik (Grund?)
Regler, Gleichrichter gewechselt, neue Batterie (Garantie)

17.200 Bremsbeläge hinten gewechselt, Gummi der Kerzenstecker porös (gewechselt), Wasser im Tachometer (funktioniert trotzdem weiter).

20.600 Koni Stoßdämpfer und Federn, wesentlich besser – bei 2 Pers.-Betrieb mit Gepäck kein Durchschlagen mehr.

26.700 Fußdichtung undicht, wurde erneuert

27.400 als bei durch von mir falsch eingestellter Zündung (zu früh) ein Loch im 4. Kolben festgestellt und behoben werden mußte.

28.100 Drehzahlmesserwelle defekt.

33.700 Wellendichtring der Kupplungsdruckstange undicht. Auswechseln war ohne Demontage möglich.

40.400 Kupplung rutscht, Beläge gewechselt.

42.100 Bremsbeläge hinten gewechselt.

45.000 Generator defekt, erneuert.

47.000 Auspuffanlage durchgerostet, gebrauchte montiert, Fußdichtung undicht.

53.100 Batterie wird nicht mehr geladen, Kabel unter dem Tank am Rahmen durchgescheuert.

57.750 16.11.1981 abgemeldet und im Frühjahr verkauft. Kompression der 4 Zylinder zwischen 7,2 ./. 8,9 bar. Höchstgeschwindigkeit ca. 165 km/h mit Packtaschen.

Kommentar:

Das Motorrad hat mich nie plötzlich irgendwo stehen gelassen. Es war mit 2 Personen und viel Gepäck in Griechenland, Marokko, Ägypten und auf der Isle of Man immer ein zuverlässiges Reisegerät. Einige Punkte geben jedoch Anlaß zur Kritik.

Dazu zählt besonders die schlechte Verarbeitung. Der Rahmen rostete wegen schlechter Lackierung und mieser Schweißnähte bereits nach kurzer Zeit. Die gesamte Auspuffanlage war nach 2 Jahren total durchgerostet. Für den Fettkasten wurde die O-Ring Kette gegen eine normale Kette ausgetauscht. Bis jetzt hat der Kasten nicht weniger als 2 DID Ketten und 6 Profilschläuche, wegen ungenauer Fertigung der Gußteile zerstört. Ein Spannen der Kette war allerdings nur bei den Reifenwechseln notwendig. Trotzdem steht für mich nach dieser und den Erfahrungen vieler Bekannter fest:

Nie wieder Becker Fettkasten.

Die feinen Vibrationen haben 1 H-4 Birne und 12 ! Rücklichtbirnen zerstört. Es ist mir vollkommen unverständlich, daß bei Suzuki kein Ingenieur in der Lage ist, ein Rücklicht vibrationsfrei zu lagern.

Martin Langer

Anmerkung der Redaktion:

Die mit Namen unterzeichneten Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Das bisher Unmögliche ist jetzt möglich: Kunstleder wieder wie neu! Sofort — ohne Flickwerk!

Fast jeder hat etwas aus Kunstleder (Vinyl) — vom Stuhl bis zum Autohimmel.

Auf beschädigte Kunstledersitze oder andere Gegenstände aus Vinyl mußte man bisher unansehnliche Flicker kleben. Oder eine Neuanschaffung war fällig. Das ist mit dem neuen „Sofortreparatur-Set P 7/0 oder K 7/M“ endgültig vorbei: Mit niedrigen Kosten reparieren Sie Löcher und Risse ganz einfach selbst!

Woran viele nicht denken: Selbst noch so kleine Kunstleder-Schadensstellen haben durch rasche Vergrößerung einen enormen Wertverlust zur Folge. Deshalb sollte jeder Motorradfahrer (und Autofahrer!) vorbeugen, indem er jederzeit ein Reparatur-Set griffbereit hat. Ein Set, das fast so wichtig wie ein Verbandskasten ist.

Die Verarbeitung kurz geschildert: Kunstleder vorbereiten, Spezial-Reparaturmasse in die Schadensstelle hineingeben — das ist alles. Über Nacht hat sich das neue, flüssige Vinyl fest verschweißt. Die Einsatzmöglichkeiten sind nahezu unbegrenzt: Zum Beispiel können Sie die tiefliegende Struktur Ihres Sitzes mit einer selbst angefertigten Strukturkopie originalgetreu nachahmen. Genauso einfach und schnell lassen sich Weichvinyle reparieren:

Die Preise sind äußerst günstig:
Sofortreparatur-Set K 7/0: DM 29,80
Sofortreparatur-Set K 7/M
incl. Strukturmasse: DM 37,50

Preise incl. MWSt. und Verpackung, zuzüglich Nachnahme oder Verr.-Scheck und Porto.

Mit allen Sets ist eine sehr sparsame Anwendung möglich.

Unterlagen
anfordern von:

Rainer Lock, Postfach 1142, 2112 Jesteburg, Tel. 0 41 83 / 42 19
oder über Vertriebsagentur Günter Koppe, Tel. 0 41 91 / 62 50
Außer den Geschäftszeiten: Anrufbeantworter Tel. 0 41 91 / 62 50

Bitte bei schriftlicher Anforderung Freiumschlag beifügen, mit DM 1,30 frankiert und Ihrer Anschrift zurück.

PVC-Schlauchboote, PVC-Schwimmbadfolien, PVC-Türen, PVC-Zeltböden, PVC-Fußböden (z. B. Brandlöcher und Nähte wasserdicht schließen!) usw. Sogar Farben können verblüffend echt nachgeahmt werden.

Damit Ihr Kunstleder länger hält, gibt's als Vorbeugung das „Sofortreinigungs-Pflege-Set K 2“ — für alle Kunstleder-Empfindlichkeiten. Jedes Kunstleder wird damit wieder geschmeidig, hygienisch und repräsentativ. Dazu kommt die enorme Kostenersparnis.

Mit dem „Sofortumfärbungs-Set K 3“ können Motorradsitze blitzschnell farblich neu umgesprüht werden, völlig einfach: Gewünschtes Color Coat anmischen, in Sprayerglas einfüllen, Sprayerpatrone drauf — fertig. Die Patrone reicht aus für ca. 4 qm, Set K 3 für ca. 1,5 qm Farbfläche. Sie können die Patrone also auch für andere Zwecke benutzen.

Die Mattierung wird in matt oder glanz mit dem Pinsel aufgetragen.

Zusätzlich ist es möglich, Seitenstreifen anzubringen z. B. in schwarz, rot, gelb oder sogar silber und gold! Effektiv ist auch die Verlängerung der farbigen Seitenstreifen vom Tank aus gerade nach hinten. Überhaupt sind der eigenen Fantasie keine Grenzen gesetzt; jede Farbkombi ist machbar. Und der Clou: Ihr Sitz läßt sich jederzeit wieder neu umfärben!

Sofortreinig.-Pflege-Set K 2: DM 21,60
Sofortumfärbungs-Set K 3: DM 49,50

Vorstellung des MC-Dukes

Der BVDM ist wieder um ein paar Mitglieder größer geworden.

Wir, der MC Dukes aus Bitburg/Eifel, sind seit 01. Juli 1982 beigetreten. Zur Zeit besteht unser Club aus 12 Leuten, die Spaß am Motorradfahren haben und gerne Kontakte zu anderen Gleichgesinnten knüpfen möchten.

Wie wir von einem Vorstandsmitglied des BVDM erfahren haben, sind wir, trotz unseres Interesses am Motorrad, eine Minderheit im Bundesverband.

Wir tragen Clubjacken, Kутten, Colours oder wie man diese, sooft mit Mißtrauen betrachteten Jacken sonst noch nennt. Daß wir uns damit viele (Vor-) Urteile einhandeln, ist uns bisher nicht entgangen. Trotzdem nehmen wir das in Kauf und versuchen, seit 4 Jahren erfolgreich, mit viel Öffentlichkeitsarbeit zu beweisen, daß die Motorradfahrer mit Clubjacken nicht auch Rocker und Rowdys sein müssen.

Und genau das möchten wir auch allen „anderen“ Motorradfahrern gerne verdeutlichen. Unser Beitritt in den BVDM soll dazu beitragen!

Wir hoffen auch hier Verständnis zu finden und als Motorradfahrer wie alle übrigen akzeptiert zu werden.

Auf eine gute Zusammenarbeit und viele neue Bekanntschaften freuen wir uns.

MC Dukes Bitburg
Harald Platz, Nansenstr. 72
5520 Bitburg

Satzungsänderung

Die Hauptversammlung hat beschlossen, den § 9 unserer Satzung zu ändern, er hat jetzt folgende Fassung:

§ 9.2
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.

Bitte vermerken Sie diese Änderung in Ihrem Exemplar der Satzung, eine Neuauflage ist aus Kostengründen nicht möglich.

Termine:

20.11.1982

Schlammrutscher-Rally 82

4 Enduro-Gelände-Orientierungsfahrt

Lauf für den n.g. Sportwettbewerb

Veranstalter: Motorrad-Verein Lippstadt e.V.

Postfach 1126, 4780 Lippstadt

8.1.1983

4. Odenwald-Winterfahrt

Ausschreibung bei: Thomas Kühne

Alte Bergsteige 24, 6950 Mosbach

29.1.1983

9. Winter-Gespann-Fahrt des MC Sauerland im BVDM e.V.

Ausschreibungen bei: Hans-Lothar Reineker
Dorfstr. 23, 5860 Iserlohn, Tel. 023 04/52 74

3.-6.2.1983

Kristallrallye-Norwegen

25.-27.2.1983

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

19.3.1983

Außerordentliche Hauptversammlung

und Winterfest des BVDM in Sundern-Stemel im Schützenhaus

10.4.1983

2. Info-Treff

des Institutes für Zweiradsicherheit in Bochum

7.5.1983

Tag des Motorradfahrers

21.-22.5.1983

Deutschland-Rallye

Gelegenheiten Verkäufe Gesucht

Verkaufe: BMW R 26/1 solide überholt, div. Kleinteile für DM 2.500, —
Michael Bosse, Egerstorffstr. 5
3000 Hannover 91, Tel. 05 11/45 35 09

Suche: MZ ES 250 oder TS 250 bis DM 500, —
Peter Stengl, Am alten Hof 6
4053 Jüchen 1, Tel. 0 21 82/44 75

Private Kleinanzeigen:

Verkaufe: „Das Motorrad“ Jahrgang 1965 bis 1974 kpl. in Ordnern zum Festpreis von DM 150, —
U. Ziegler, Gerolsteinerstr. 109
5000 Köln 41-Sülz, Tel. 02 21/44 53 05

Suche: Heinrich-Lenkerverkleidung, 32er Bing-Vergaser für MZ, BMW-Stoßdämpfer für 5/ bzw. /6-Mod.
K.H. Schmidt, An der Kröne 58
4618 Methler, Tel. 0 23 07/3 11 15

Verkaufe: Yamaha SR 500, Bj. 5/78, 42.000 km unfallfrei, Motor überholt, Becker-Fettkasten, Lenkerverkleidung, gepflegt für DM 2.200, —
Andrea Scheuten, Leipzigerstr. 51
4300 Essen, Tel. 02 01/73 68 70

Verkaufe: Unfall-XT 250 Bj. 1981, Restwert: DM 700, —. Motor einwandfrei.
i.A. S. Briel, Dr. Guischardstr. 7
4134 Rheinberg, Tel. 02 08/5 75 06

Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion:
Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischard-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)
Termine: Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld
Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 4/82:

Martin Langer
Isolde Vestweber
Klaus Schumacher
Willy Reuter
Sigrid Briel
Axel Scheuten
Horst Orlowski
Werner Lubjinski
Bernd Luchtenberg
Jürgen Teuschel
Edgar Müller
Dieter Tenzer
Elke Löhnerz-Weiß
D. Sicknick

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

Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld

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



THALES MATR

DAIICHI MFG
Zündkontakte

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