

Ballhupe



Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



1/83

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.

Auslandskrankenversicherung

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

Tag des Motorradfahrers, Jubiläum	2
Der MC-Sauerland lädt ein zum Winterfest	3
Gespannfahrer im BVDM	4
Glückwunsch – Rast in München – ORI-Meisterschaft	5
Motorradfahren als Schulfach	6
Pilotprojekt Zweiradtraining	8
Vorstellung – Erste Hilfe	9
Kritik – Alle Jahre wieder	10
Hauptsache TÜV geprüft	11
Altersheim + Hunde Kurven	12
Der Stoff, aus dem die Reifen sind	14
Buchbesprechung	15
Erfahrungen mit Moto-Guzzi 850 T3	16
Infos	17
Das Gespann	18
Um die Nürburg einmal anders	19
Die Furt	20
Touristische Bildersuchfahrt	21
Bitte mit uns rechnen	21
Termine	23
Anzeigen	24

Titelbild:

So sah es aus auf dem „Elefantentreffen“ 1982
auf dem Salzburgring. Ob es in diesem Jahre
noch weiße Flecken geben wird?

Foto: Blauer Punkt

Dritter bundesweiter Tag des Motorradfahrers 7. Mai 1983

Am 7. Mai wird zum dritten Mal bundesweit der Tag des Motorradfahrers veranstaltet.

Dieser Tag soll unter anderem zu einem besseren Verhältnis zwischen Motorradfahrern und Mitbürgern beitragen. Dieses Verhältnis ist leider noch immer voller Spannungen. Wir Motorradfahrer spüren das oft genug am eigenen Leibe, denn wir werden von unserer Umwelt noch nicht voll akzeptiert.

Deshalb haben wir, vom Motorrad-Touring-Klub Lüneburg 1981, der diesjährigen Aktion die Überschrift:

„Der Motorradfahrer als Mitbürger“

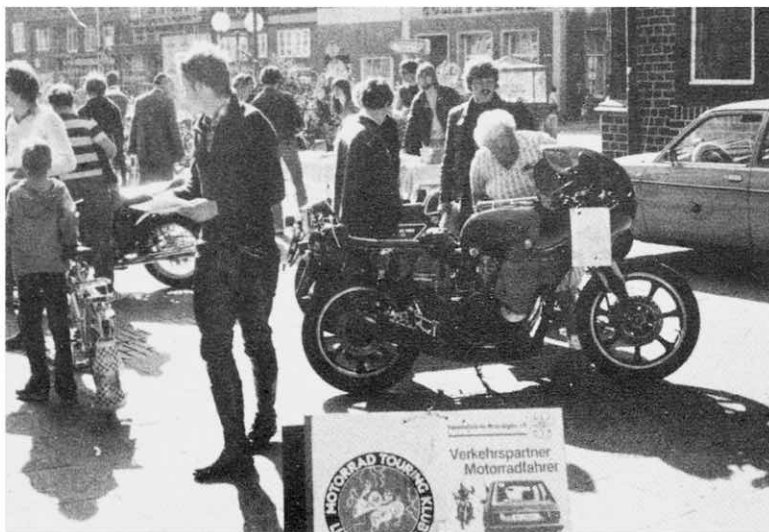
gegeben.

Mit diesem Motto wollen wir unsere Mitbürger auf der Straße zu einer Diskussion anregen. Doch dieses Ziel können wir nur mit Eurer Hilfe erreichen. Wir möchten, daß sich möglichst viele Clubs bei uns melden, denen wir Informationsmaterial schicken können, um damit am 7. Mai einen Info-Stand aufzubauen.

Die Clubs, die bereits im letzten Jahr an der Aktion teilgenommen haben, werden von uns direkt angeschrieben.

Andere Clubs, die in diesem Jahr erstmalig beim Tag des Motorradfahrers mitmachen wollen, schreiben an:

Motorrad-Touring-Klub Lüneburg
Friedrich Thieme
Mittelweg 16 (Tel. 0 41 31/6 34 91)
2121 Reppenstedt



So oder ähnlich sollte es aussehen auf einem Stand anlässlich „Des Tages des Motorradfahrers“.

Jubiläum

In diesem Jahr feiert der BVDM sein 25-jähriges Bestehen. Den Gründungsmitgliedern und den Mitgliedern, die seit 25 Jahren dabei sind, soll auf der Jubiläums-Jahreshauptversammlung am 24. und 25.09.1983 ein Erinnerungsgeschenk gemacht werden.

Das Erinnerungsgeschenk soll einmalig sein und nur für diesen Zweck hergestellt werden.

Wir bitten deshalb alle Mitglieder mit 25-jähriger Zugehörigkeit zum BVDM, sich rechtzeitig zu melden, bzw. uns bei der Suche nach den Jubilaren zu helfen.

Die Unterlagen aus der Gründungszeit sind nicht mehr vollständig, wir können daraus sicher nur einen kleinen Teil der alten Mitglieder ermitteln.

Klaus Schumacher

Der MC Sauerland lädt ein . . .

zu einem schönen Wochenende im Kreise Gleichgesinnter!

BVDM - Winterfest 1983

mit außerordentlicher

BVDM-Hauptversammlung

am Samstag, dem 19. März 1983

in Sundern-Stemel

in der Schützenhalle

(Anfahrt ist ausgeschildert)

Programm:

Bildersuchfahrt für jedermann,
getrennte Wertung für Autos und Motorräder
Start von 12.00 bis 14.00 Uhr
ab 20.00 Uhr spielt die HSK-Combo zum Tanz
Siegerehrung der BVDM-Jahreswettbewerbe
Verlosung

Pokale für Motorradfahrer:

ältester Teilnehmer, weiteste Einzel- bzw. Club-
anfahrt, älteste Maschine, Damenpokal
außerdem Pokal für größte Clubbeteiligung.

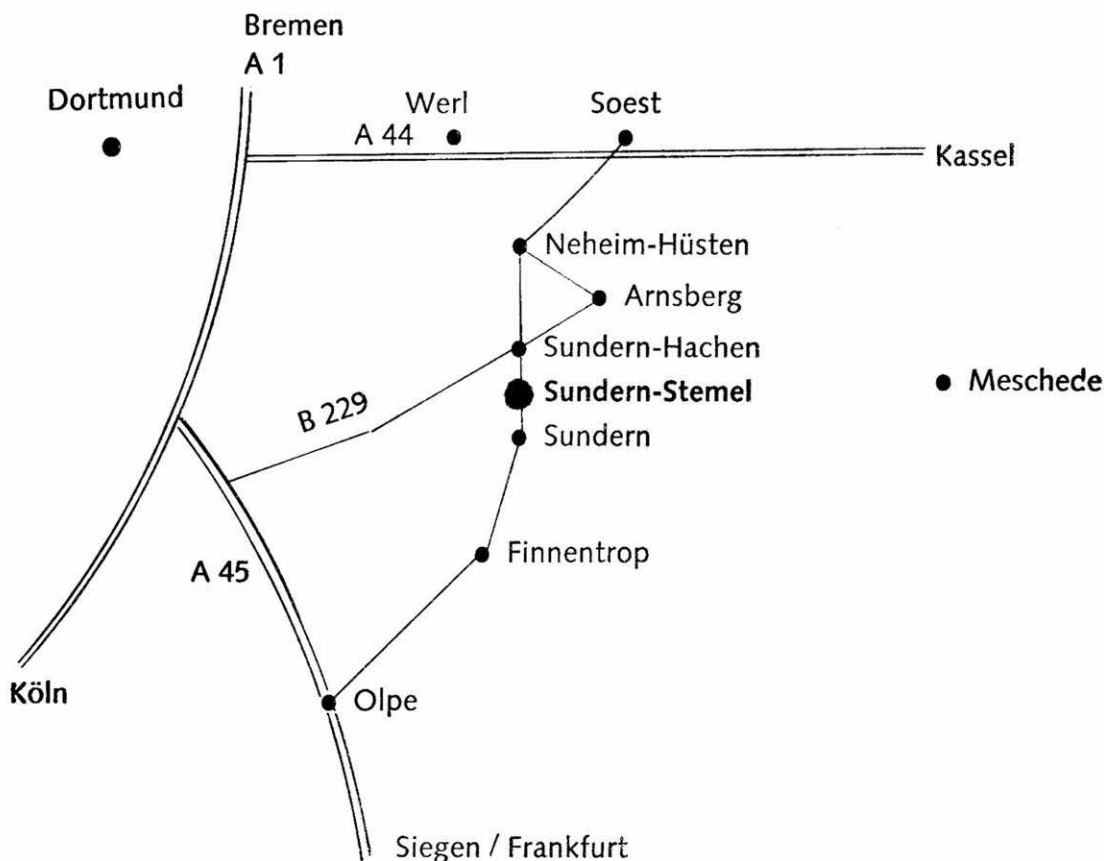
Für Speisen und Getränke zu angemessenen
Preisen ist gesorgt!

Übernachtungsmöglichkeiten:

im eigenen Zelt - in der Halle.

Zimmerwünsche: Hotel Richter, 02935/336

Für Rückfragen steht A. Strauß Tel. 02937/351
zur Verfügung.



Liebe Gespannfahrer im BVDM,

das nächste offizielle Treffen der Gemeinschaft findet statt am letzten Wochenende im März d.J. Das heißt, am 26. und 27.3.1983. Der Ort ist wie in den vergangenen Jahren Lüderbach im Ringgau. Um einen reibungslosen Ablauf zu ermöglichen, bitte ich herzlich darum, die Teilnahme bis spätestens 18.3.1983 bei mir anzumelden. Wie Ihr alle wißt, müssen wir einige Dinge besorgen und das geht nicht in letzter Minute. Auf das Wetter habe ich leider keinen Einfluß, Zeltliebhaber müssen also mit kleinen Problemchen rechnen. Selbstverständlich sind auch Gäste willkommen, welche nicht Mitglied der I.G. Gespannfahrer sind, es gilt das Gleiche auch für Solofahrer (man kann ja schliesslich nie wissen – – –).

Unser Treffen soll gleichzeitig die fällige JHV beinhalten, da sich aber seit unserer letzten Versammlung (schon wegen der Kürze der Zeit) keine supergewichtigen Dinge ereignet haben, glaube ich auf eine Tagesordnung verzichten zu können. Sollte eine andere Auffassung mehrheitlich vertreten werden, können wir das immer noch ändern.

Am ersten September-Wochenende soll dann die versprochene Veranstaltung ablaufen, zu der Genauerer dann in der nächsten Ballhupe zu lesen sein wird. Ich bitte diesen Termin vorzumerken und hoffe schon jetzt auf eine gute Teilnehmerzahl. Im Hinblick auf die unserer Kasse entstehenden Kosten bei einer solchen Sache erwarte ich mindestens so viele Fahrer wie ich Preise beschaffen kann. Es sollte jetzt bereits gesagt werden, daß nicht nur gefahren wird. Mit den „Wesersteinen“ haben wir hier am gleichen Ort im vergangenen Jahr ein Ding ganz ohne Benzinverbrauch gemacht, es war eine gelungene Sache.

Ich erhalte für die I.G. (oder für mich), seitdem meine Adresse bekannt ist, laufend Einladungen zu allen möglichen Treffen. Unsere Mitglieder bitte ich, die Termine der Rubrik in der Ballhupe zu entnehmen. Was mich persönlich betrifft, muss ich leider zugeben, dass meine Finanzen mir Grenzen setzen, die so unüberwindlich sind wie die „schöne Grenze West“ nahe

unserer Haustür. Was mir bisher an Händlerangeboten in's Haus gebracht wurde, wirft nicht einmal einen Windhund um geschweige denn einen Gespannfahrer. All diese Dinge sind in den meisten Kaufhäusern billiger bei gleicher Güte zu haben. Das Thema muss ich anders in die Hand nehmen, wobei ich mir über den Erfolg im Zweifel bin. Ich denke da z.B. an Extra-Versicherung o.Ä. Solche Schüsse in den Ofen können wir uns sparen, sie erzeugen nur Krach und Staub.

Wer nicht Mitglied der I.G. Gespannfahrer im BVDM ist und über uns oder über die Gespannfahrerei mehr wissen möchte, wende sich bitte an Klaus Schumacher, Edmund Peikert oder mich. Wir versuchen im Rahmen unserer Möglichkeiten zu raten und zu helfen.

Für unser Metier gilt der Spruch: vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt (UND DEN TÜV!)

Wer das nicht vergißt, dem kann geholfen werden. Wunder zu wirken ist allerdings einem Anderen vorbehalten.

In diesem Sinne grüsse ich Euch alle und hoffe auf ein gesundes und fröhliches Wiedersehen.

Jan Gwizdalla sen.

Helmsprechanlagen

In der vorigen Ausgabe unserer Ballhupe baten wir Sie um einen Erfahrungsbericht über Ihre Helmsprechanlage. Obwohl diese Geräte inzwischen recht weit verbreitet sind und wir zur schnellen Beantwortung einen Fragebogen abgedruckt hatten, sind nur zwei Leserbriefe eingegangen.

Wir erwarten bei diesem „elektronischen Medium“ einen erheblichen Zuwachs, und möchten zukünftigen Käufern eine Entscheidungshilfe anbieten. Deshalb bitten wir Sie, die Ballhupe Nr. 4/82 zur Hand zu nehmen, den Fragebogen auf Seite 11 auszufüllen und an die angegebene Anschrift zu senden, wenn Sie Erfahrungen mit einer Helmsprechanlage haben.

Die Redaktion

Ernst Leverkus – Klacks wurde 60!

Wer über Motorräder der letzten 30 Jahre und deren Umfeld spricht, der kommt an Klacks nicht vorbei.

Klacks, der Kühle aus dem Norden, der seit langem in der Nähe von Stuttgart lebt, der sich heiß reden kann, wenn das Thema „Motorrad“ auf's Tapet kommt, der so herrliche Geschichten über Zweiräder schreibt – wurde 60.

Klacks, das ist ein bißchen Förster aus dem Silberwald, das ist aber auch der Initiator des Elefantentreffens und der Schwarzpulver-Rallye, des „Gelben Schals“ – heute Bundesverband der Motorradfahrer und des Harro Elefantenvoys.

Klacks, das ist heute schon ein bißchen Motorradgeschichte, doch immer noch lebendige Gegenwart.

Herzlichen Glückwunsch!

Rast in München:

Einladung an alle Besucher des Elefantentreffens 1983

Einen ganz besonderen Service gibt es für die Besucher des traditionellen Elefantentreffens, des größten Motorradfahrer-Wintermeetings in Europa, vom 25.-27. Februar 1983 auf dem Salzburgring in Österreich:

Der mobile Kundendienst der BMW Motorrad GmbH, der ADAC-Sicherheitskreis Bayern e.V., die Reifenfirma Metzeler und der BMW Club Sportmotor München e.V. laden alle durchreisenden Motorradfahrer zu einer Zwischenrast in München ein.

Vor dem BMW Museum am Petuelring (gegenüber dem Olympia-Park) ist am Donnerstag, 24. Februar (von 13 bis 18 Uhr) und am Freitag, 25. Februar (von 8 bis 17 Uhr) ein Stützpunkt eingerichtet.

Während ihres Aufenthaltes können die Fahrer aller Marken kostenlos das BMW Museum besuchen, einen warmen Imbiß nehmen und bekommen im Bedarfsfall technische Hilfe.

Die vier beteiligten Firmen und Clubs werden auch im Fahrerlager auf dem Salzburgring in einem gemeinsamen Camp ihren Service anbieten. BMW Austria richtet in Salzburg einen Bereitschaftsdienst ein. Und falls es an diesem Wochenende auf den Autobahnen um München und bis zum Grenzübergang Salzburg Pannern gibt, stehen die ADAC-Straßenwachtfahrzeuge zur Hilfe bereit. Sie sind eigens für diesen Zweck von der BMW Motorrad GmbH mit Ersatzteil-Notkits ausgerüstet.

ORI-Meisterschaften

Anlässlich des Winterfestes werden die verschiedensten Siegerehrungen durchgeführt. Damit die Gewinner aus den ORI-Meisterschaften sich auch persönlich ihren Preis abholen können, hier die ersten fünf Plätze:

Klasse Experten:

1. Manfred Paehr, MC Sauerland, 87,81 Pkt.
2. Martin Brede sen., MC Sauerland, 87,78 Pkt.
3. Frank Jokisch, Einzel-Mitglied, 82,89 Pkt.
4. Carol Fuchs, MFG Köln, 74,98 Pkt.
5. Albert Strauß, MC Sauerland, 66,24 Pkt.

Klasse Anfänger:

1. Heinz-Dieter Dickel, MC Sauerland, 71,37 Pk.
2. Friedhelm Tobias, LV Rhein-Ruhr, 56,55 Pkt.
3. Hans-Peter Tiegelkamp, LV Rh.-Ruhr, 50,98
4. Manfred Burda, ETL, 45,55 Pkt.
5. Wolf-Georg Rohde, MFG Köln, 29,52 Pkt.

Die weiteren Plätze und Punkte können bei mir beim Winterfest abgefragt werden. Ansonsten auf Anforderung, bitte Rückporto nicht vergessen!

Referent ORI-Meisterschaft
Manfred Paehr

■ Redaktionsschluß Heft 2/83: 11.04.1983 ■
■ Erscheinungstermin: 09.05.1983 ■

Motorradfahren als Schulfach

An der Fachschule für Sozialpädagogik I in Hamburg werden Erzieher ausgebildet. Eines der späteren Berufsfelder der Studierenden ist die Arbeit als Jugendleiter/in in Häusern der Jugend bzw. in Jugendfreizeitstätten. Im 5. und 6. Semester dürfen und müssen sich die Studierenden in etwa der Hälfte der Unterrichtsfächer die Unterrichtsthemen selbst auswählen (Wahlpflichtfächer). Die verschiedenen Fachlehrer bieten dazu eine angemessene Auswahl an Themen an. Auch Studierende können Themen vorschlagen. Unter anderem wird im Fach Politik, Teilgebiet Jugendpolitik das Thema „Motorradfahren“ angeboten.

Die Studierenden wählten als Arbeitsmotto den Slogan: „Jugend–Freizeit–Motorradfahren“. Die Arbeitsgemeinschaft nennt sich kurz „Motorrad-AG“.

Das Unterrichtskonzept der „Motorrad-AG“ sieht wie folgt aus:

Lernziel

Schaffung einer Kenntnisgrundlage über das Motorradmilieu als Voraussetzung für den pädagogischen Umgang mit motorrad-interessierten und motorradfahrenden Jugendlichen.

These

Motorradfahren ist vorwiegend ein Phänomen jugendlicher Emanzipation, insbesondere von Jugendlichen aus der Arbeiterschaft.



Am schwarzen Brett informiert die „Motorrad AG“ auch die Nichtmotorradfahrer.
Foto: Peter Schmidl

Im Wintersemester 1982/83 haben sich 14 Studierende für eine Arbeitsgemeinschaft (AG) zu diesem Thema entschieden. Davon sind 4 Männer und 10 Frauen; 4 fahren ein eigenes Motorrad, darunter nur 1 Mann; 5 sind als Sozialam Motorradfahren direkt beteiligt und weitere 5 haben sich vorher nur indirekt mit dem Motorradfahren beschäftigt. Das Alter der Studierenden liegt mit einer Ausnahme zwischen 18 und 25 Jahren. Daß der zugehörige Lehrer auch selbst Motorrad fährt, soll ebenfalls vermerkt werden. Die Zusammensetzung dieser „AG“ ist also anders als milieutypisch. Dies kann eine vorteilhafte Voraussetzung dafür sein, daß das Thema nicht ideologisch einseitig betrachtet wird.

Lernschritte

1. Erkennen von Strukturmerkmalen des Motorradmilieus anhand von eigenen Analysen verschiedener Motorradzeitschriften.
2. Erkennen von spezifischen Verhaltensformen jugendlicher Motorradfahrer insgesamt und von besonderen Gruppen unter ihnen durch teilnehmende Beobachtung, insbesondere bei verschiedenen Motorradclubs.
3. Analyse soziologischer Hintergründe der spezifischen Verhaltensformen durch Literaturstudium.

4. Erarbeitung von Vorschlägen für jugendpädagogische und jugendpolitische Maßnahmen als Resümee von 1.-3.

Inzwischen ist nach der Hälfte des Semesters der 3. Punkt des Lernschritts in Arbeit. Das Semester läuft noch bis 31. Januar 1983.

Bei dem diesjährigen Schulfest der „FSP I“ stellte sich die „Motorrad-AG“ neben anderen Arbeitsgemeinschaften mit einem Ausstellungsstand den Schülern, Lehrern und Besuchern vor. Den Blickfang bildeten ein Transparent mit dem Slogan „Jugend-Freizeit-Motorradfahren“ und ein blinkender Harley-Chopper, der von der Firma Harley-Drugstore zur Verfügung gestellt wurde. Auf mehreren Tischen lagen 8 verschiedene Motorradzeitschriften in mehreren Exemplaren zum Lesen aus. Auf selbstgebastelten Plakaten waren Kurzcharakteristiken der Motorradzeitschriften in Form von Slogans präsentiert, die das Ergebnis des ersten Arbeitsschrittes der „Motorrad-AG“ widerspiegeln. Der Stand war gut besucht und es wurde lebhaft informiert und diskutiert über das Motto, über den Sinn und Zweck des Motorradfahrens überhaupt und über den der „Motorrad-AG“ im Besonderen.

Über den Ablauf und die Ergebnisse der „Motorrad-AG“ wird in einem späteren Artikel zu berichten sein.

Peter Schmidl, Hamburg

Das neue BVDM-Infoblatt

Wer Mitglied in einem Verein geworden ist, hat meist recht genaue Vorstellungen davon, was das bringen soll und was von ihm erwartet wird.

Wer in einen Motorradfahrerverein, der dem BVDM angeschlossen ist, eintritt, ist damit gleichzeitig Mitglied in einem Verband.

Da ist zunächst der Umstand, daß man den Beitrag nicht an den Kassierer zahlt, sondern an ein fernes Konto überweist und die „Ballhupe“ ins Haus kommt. Dann hört man am Clubabend mal irgend was von „Versicherungen“, meist

wenn eine Clubveranstaltung besprochen wird. Mehr wissen Viele nicht vom BVDM.

In dieser Ballhupe finden Sie das Infoblatt, mit dem der BVDM seit der IFMA '82 um Mitglieder wirbt. Wir wollen Sie damit anregen, mal genauer über den BVDM nachzudenken und Sie dafür gewinnen, Ihrerseits Mitglieder zu werben.

Wenn Sie vom BVDM überzeugt und über seine Ziele und Aufgaben gut informiert sind, fällt es Ihnen sicher nicht schwer, andere davon zu überzeugen, auch Mitglied zu werden.

Wenn Sie weitere Infoblätter und Beitrittserklärungen brauchen, schreiben Sie mir oder rufen Sie einfach an (06128/86891 – auch nach 18.00 Uhr), wenn Sie sich selber erst mal besser informieren wollen, gilt das Gleiche.

(Die Gestaltung und die Finanzierung des teuren Mehrfarbendruckes verdanken wir einem Mitglied, an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank dafür).

Klaus Schumacher

Abmelden für längere Zeit

Wenn einmal, aus welchen Gründen auch immer, ein Kraftfahrzeug länger als ein Jahr abgemeldet werden soll, beantragt man bei der Abmeldung; oder spätestens vor Ablauf des Jahres, eine Fristverlängerung gemäß § 27 Abs. 6 STVZO. Diese Frist kann längstens 6 Monate betragen.

Man erspart sich damit das Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis und die Notwendigkeit, bei der Wiederezulassung einen neuen Brief ausstellen lassen zu müssen.

Wenn man vor der Abmeldung zum TÜV fährt, oder der TÜV-Stempel noch länger als die geplante Abmeldezeit gilt, erspart man sich außerdem den Ärger und die Kosten, die mit der Zuteilung eines „Roten Kennzeichens“ verbunden sind.

Klaus Schumacher

Pilotprojekt Zweiradtraining

Mit einer beispielhaften Initiative versuchen der DVR und die Berufsgenossenschaften in Zusammenarbeit mit großen Firmen, die Unfallzahlen besonders unter den motorisierten Zweiradfahrern zu senken. Denn während die Zahl der Arbeitsunfälle sinkt, steigt die Zahl der Wegeunfälle d. h. Verkehrsunfälle und der damit verbundenen Ausfallzeiten noch an. Anders als in den Vorjahren gelten aber nicht mehr die Mofafahrer als Zielgruppe, sondern die Leichtkraftradfahrer.

Nachdem das Projekt bereits im Juni bei der BASF in Ludwigshafen gestartet war, folgten im Oktober und November vier zweitägige Kurse bei Siemens in der Düsseldorfer Zweigniederlassung. Je fünfzehn Jugendliche im Alter zwischen 16 und 18 Jahren bekamen die Möglichkeit, zwei volle (Ausbildungs-!) Tage lang auf dem Parkplatz der Ausbildungswerkstatt in Neuss sicheres Zweiradfahren zu trainieren. Nur diejenigen, die kein motorisiertes Zweirad fuhren und auch nicht fahren wollten, hatten das Angebot nicht angenommen. Zu den eigenen Maschinen – in Neuss waren es ausschließlich Leichtkrafträder – wurden noch zwei Leichtkrafträder gestellt, um auch den Nicht-Fahrern die Teilnahme am Kurs zu ermöglichen. Die Schulung wurde von zwei Fahrlehrern geleitet, die neben der fachlichen Qualifikation Erfahrungen in der Jugendarbeit aufwiesen.

Das Programm umfaßte die Bereiche Fahrbahn, Bremsen, Ausweichen und die Fahrphysik, die Thema für je etwa einen halben Tag sind. Die Behandlung der einzelnen Themen geschieht aus der jeweiligen Situation der Fahrübung heraus. Der Parcours für „Fahrbahn“, den wir uns ansahen, umfaßte beispielsweise eine Spurgasse, einen Zirkel, einen Slalom und Fahren über Leitersporen. Fahrübungen wechseln ab mit Diskussionen. Zur Sprache kommen auch bestimmte Verkehrssituationen, die an Hand von Photos erörtert werden, so z.B. der Traktor, der aus einem Feldweg kommt oder das Vorbeifahren an parkenden Autos. Das sind Bilder, wie sie jeder aus seiner Fahrschulzeit kennt, nur mit dem Unterschied, daß die Jugendlichen meist bereits Verkehrserfahrung haben und diese eigenen Erfahrungen in der

Gruppe weitergeben können. Unterstützt wird das ganze durch audiovisuelle Medien, mit denen den Teilnehmern z.B. die physikalischen Grundlagen des Zweiradfahrens nahegebracht werden.

Dabei verkennen die Veranstalter des Projektes nicht die Gefahr, daß solche Schulungen aus dem subjektiven Gefühl heraus, besser zu fahren, zu Selbstüberschätzung und erhöhter Risikobereitschaft führen können. Daher wird das Schwergewicht neben besserer Fahrzeugbeherrschung vor allem darauf gelegt, die Teilnehmer nachdenklich zu machen, daß sie das eigene Verkehrsverhalten überprüfen und den Blick für andere Verkehrsteilnehmer schärfen.

Bliebe noch zu erwähnen, daß die Teilnahme für die Auszubildenden bei Siemens kostenlos war, die Kosten trugen die Veranstalter.

Hoffen wir, daß viele Firmen dem Beispiel von Siemens und der BASF folgen. Dies wäre nicht nur im Interesse der motorisierten Zweiradfahrer, sondern im Interesse aller Verkehrsteilnehmer, denn bessere Leichtkraftrad- (Mofa-, Mokick-, Moped-) fahrer sind später auch bessere Motorrad- und Autofahrer.

Ruth Hartmann

Mofa schon ab 14!

Seit dem 1. Januar 1983 besteht im Bundesland Hessen die Möglichkeit, die Mofaprüfung bereits mit 14 Jahren abzulegen.

Im Vorgriff auf einen angestrebten Stufenführerschein soll Jugendlichen die Möglichkeit gegeben werden, eine solide Verkehrsausbildung zu erhalten.

Zuzüglich zu der, auch für 15-jährige obligaten Mofaprüfbescheinigung müssen, so fordert es eine Sonderregelung für die nächsten 2 Jahre, mindestens 6 Stunden praktische und theoretische Ausbildung bei Fahrschulen, Automobilclubs oder Straßenverkehrswacht nachgewiesen werden.

Vorstellung

des MC Biking Blockheads e.V. Sinzheim

Im Frühjahr 1979 beschlossen fünf Motorradfahrer, sich zu einem Club zusammenzuschließen. Inzwischen ist diese Gemeinschaft auf 14 Mitglieder angewachsen.

1982 beschloß die Mitgliederversammlung des Vereins sich in's Vereinsregister eintragen zu lassen.

Wir nennen uns „Motorradclub Biking Blockheads e.V.“ und kommen aus Sinzheim bei Baden-Baden. Unsere Ziele decken sich hauptsächlich mit denen des BVDM. Darum haben wir uns im Spätjahr 1982 entschlossen, in den BVDM einzutreten.

Wir tragen Clubjacken, Colours, Kutten; sind jedoch keine Rocker, obwohl man uns sehr oft als solche bezeichnet. Dieses Vorurteil, dem auch andere gegenüber stehen, versuchen wir durch Veranstaltungen immer wieder abzubauen.

Wir hoffen, daß sich durch unseren Beitritt in den BVDM viele Anregungen und Freundschaften ergeben.

MC „Biking Blockheads e.V.“

Karlheinz Stuter

Am Tiefen Weg 17

7573 Sinzheim

Erste Hilfe Kursus

Am 20. und 27.11.1982 trafen sich 15 Mitglieder des LV Rhein-Ruhr in Düsseldorf beim Malteser-Hilfsdienst zu einem Ersthelfer-Kurs. Unser Freund Engelbert Tubes hatte, als Mitglied des MHD's, bei einem Clubabend angeregt, unsere Kenntnisse, die wir vor Jahren bei der Führerscheinprüfung erworben hatten, zu erweitern.

Der Unterricht wurde sehr locker, aber umfangreich gehalten und von den Teilnehmern – der jüngste gerade 11 Wochen alt – gut aufgenommen. Parallel zum theoretischen Teil kamen auch die praktischen Übungen nicht zu kurz, wie z. B. Pflaster und Verbände anlegen, Seitenlagerung, Blutungen stillen, sowie das Bergen



verletzte, Verletzte, Verletzte

Foto: Bachhuber

von Personen aus Kraftfahrzeugen. Interessant war auch die Besichtigung von Rettungsfahrzeugen. Außerdem gab es 2 Filme zu sehen, der eine befaßte sich mit Sofortmaßnahmen am Unfallort, der andere zeigte Einsätze mit einem Rettungshubschrauber. Zu guter Letzt hatte Engelbert Tubes auch für die Verpflegung, wie Getränke und Suppen aus der Gulaschkanone gesorgt.

Alles in allem war dieser Kursus sehr umfangreich, lehrreich und ist sehr empfehlenswert.

Herbert Bachhuber

Dieser Ausgabe liegt die Beitragsrechnung für 1983 bei!
Und – wer sofort bezahlt,
vergißt es nicht!

Die Redaktion

KRITIK

**Sendung „Der weiße Fleck“
vom 17.11.'82, 23.05 Uhr, ARD**

Die Reportage, wie hier gezeigt, erweckt zwangsläufig eine Meinung in der Öffentlichkeit, die von der Realität in großen Teilen abweicht.

In der Form, wie dieser Film gezeigt wurde, werden alle Motorradfahrer, speziell solche die Clubjacken tragen, über einen Kamm geschoren.

Der im Film dargestellte Club ist wohl, Gott sei Dank, eine Minderheit unter dem motorradfahrenden Volk und die Aussagen einiger interviewten Gesprächspartner zeugen nicht im Geringsten von der Reife, die ein Zweiradfahrer haben sollte um im Straßenverkehr vollwertig anerkannt zu werden. Auf grund so halbstarker Phrasen wie „Geschwindigkeitsrausch“ und „Straßenverkehrsordnung ist mir egal“, die dann auch noch über meinungsbildende Medien wie den Bildschirm an die Öffentlichkeit getragen werden, kann sich der Ruf der Motorradfahrer ja nicht rehabilitieren. Statt dem Bürger ein objektives Bild der Motorradfahrergemeinschaft zu übermitteln wird hier von unverantwortlichen, scheinbar negativ eingestellten Journalisten und Reportern eine subjektive Reportage geführt, die, wie eingangs erwähnt, nur eine subjektive, sachlich negative Meinung in der Öffentlichkeit hinterläßt.

Der Film ist in so hohem Maße übersättigt von unqualifizierten Aussagen, indirekter Suggestion und filmtechnischer Abschreckung, daß er jeglicher objektiven, tatsächlichen und soliden Grundlage völlig entbehrt.

Der Zweiradfahrer wird hier als eine Art „Süchtiger“ hingestellt, dessen Enthusiasmus „Motorrad“ soweit geht, daß Selbstzerstörung und Gefahr für die Umwelt von ihm außer Acht gelassen werden.

Ganz von selbst ergibt sich in diesem Film der Tenor, daß der Motorradfahrer ein potentieller Selbstmörder ist und ein Gefahrenfaktor für Andere darstellt.

Abschließend sei gesagt, daß Motorradfahren wirklich eine außergewöhnliche Art der Teilnahme am Straßenverkehr ist. Es bereitet sehr viel Freude und ist vielleicht tatsächlich eine gewisse Sucht oder Enthusiasmus.

Natürlich gibt es Solche und Solche und, Gott sei Dank, ergeben die die Mehrheit, die es verstehen ihren Verstand und Motorrad miteinander zu kombinieren.

Auf Grund der kleineren Minderheit, die in diesem Film aufgebauscht wird, haben dann alle die Anderen mit Vorurteilen der Umwelt zu kämpfen.

Wir bitten deshalb darum, dies ist eine spezielle Bitte an Reporter und Journalisten, die genannten Fakten bei ähnlichen Reportagen zu beachten bzw., dies gilt den Fernsehanstalten, solche einseitigen Filme überhaupt nicht mehr zu zeigen, da sie schlichtweg unrealistisch aufgebaut sind und nur einen verschwindend geringen Anteil der motorradfahrenden Bevölkerung darstellen.

Motorradclub Dukes MC Bitburg
Harald Platz

Alle Jahre wieder Entgegnung

Im BVDM bin ich zuständig für die Zusammenarbeit mit dem deutschen Verkehrssicherheitsrat (DRV).

Zur Kritik von Günter Gilz in Heft 4/82 kann ich nur sagen „der Mann hat recht“.

Zwar habe ich bereits

–in zwei Ballhupen-Artikeln den DVR vorgestellt und konkrete Möglichkeiten der Zusammenarbeit aufgezeigt, doch die Resonanz seitens unserer Mitglieder war NULL.

–mich seit 1979 mehr oder weniger erfolgreich um Beitragsbefreiung des BVDM bemüht.

–vom DVR eine Vielzahl von Broschüren kostenlos erhalten, zur Unterstützung des „Motorradfahrertages“ (Mofa und Moped – eine Freude zu fahren“ 2000 mal/ „Motorrad-Fahrer-Brief“ 2000 mal/ „fünfzig kubik“ 2000 mal/ „Kind und Verkehr“ 5000 mal/ etc.)

–die Dia-Serie „Mit Mofa und Moped sicher unterwegs“ vom DVR kostenlos für den BVDM geschenkt bekommen.

–an Veranstaltungen / Pressekonferenzen / Präsentationen des DVR teilgenommen und dort im Gespräch und Diskussionen Interessen der Motorradfahrer vertreten.

Bis auf eine kleine finanzielle Unterstützung des BVDM im Jahre 1979 wurden alle Reisekosten, Telefonate, Portogebühren, etc. von mir selbst getragen.

Bedingt durch fünfmaligen Wohnortwechsel innerhalb von 12 Monaten erhielt ich die Einladung zur Jahreshauptversammlung 1982 des BVDM nach Abschluß derselben.

Dennoch habe ich stets ein **schlechtes Gewissen**, wenn ich an meine DVR-Aktivitäten denke. Im Jahre 1983 werde ich mehr tun als bisher. Hier noch einige Veröffentlichungen des DVR, die bei mir jederzeit abgerufen werden können:

1. Argumentationshilfen zum Thema Helm und Unfall.
2. Mofa und Moped – eine Freude zu fahren.
3. Motorrad-Fahrer-Brief
4. Kind und Verkehr (neutrale Auflage für Mofa-fahrer).
5. Ausbildung zum Moderator „Kind u. Verkehr“.
6. „Hitparade in Mofa-Vision“ (16 mm Tonfilm)
7. „Kette-Kardan-Köpfchen“ 16 mm Film, Zusammenschnitt von 8 Folgen aus dem Bayerischen Fernsehen.

Zum Abschluß noch zwei Bemerkungen:

–Das Mitgliederspektrum im DVR reicht vom ADAC bis zur VW-Aktiengesellschaft und vom Verkleidungshersteller Gläser bis zur Deutschen Verkehrswacht und vom Bundesminister für Verkehr bis zur Gewerkschaft der Polizei.
–Im Kreise dieser finanzstarken Mitglieder (der Beitrag des Verkehrsministeriums beträgt DM 4-6 Mio.) ist es nicht immer einfach, unsere Interessen zu vertreten.

Abschließend sei noch einmal festgestellt, daß der DVR kein Geld für Vorhaben seiner Mitglieder zur Verfügung stellt. Er benötigt dieses Geld für seine eigenen Vorhaben, die er zusammen mit seinen Mitgliedern verwirklicht.

Hauptsache TÜV-geprüft

Vor einigen Wochen fiel mir eine Anzeige der Firma ESJOT auf, in der ein TÜV-geprüfter Seitenständer vorgestellt wurde, gedacht zum nachträglichen Anbau an Achtziger. Da für meine Enduro (125 ccm) der TÜV-Termin anstand und sie den hier auch für ältere Modelle geforderten selbst einklappenden Seitenständer nicht vorweisen konnte, griff ich zu und erwarb für knapp 20 DM eins der angepriesenen Exemplare. Was an eine Achtziger paßt, dachte ich mir so, paßt auch an meine Enduro, Rahmen und Gewicht sind wohl ähnlich.

Zum Ständer selbst: die Befestigung geschieht mittels einer Schelle, ein Verdrehen auf dem Rahmenrohr soll mit einer Madenschraube verhindert werden, die sich beim Festziehen in das Rohr preßt. (Vielleicht sollte sich der Hersteller doch um eine etwas elegantere Lösung bemühen). Der Anbau ist entweder am Rahmenunterzug oder an der Schwinge vorgesehen.

Für die (125er) Schwinge ist zwar der Schellendurchmesser passend, der Ständer aber zu kurz. Bleibt also der Unterzug. Der ist aber – wie wohl bei Achtzigern auch – ein ganzes Stück dünner. Kurz: so, wie der Ständer geliefert wird, und auch nicht mit zwischengelegtem Distanzstück, war er so fest anschraubbar, daß er sich bei Belastung nicht auf dem Rahmenrohr weggedreht hätte. Wobei er im Rahmen eine häßliche Kerbe hinterließ. Nachdem dieses Problem mit viel List und Tücke, sprich zusätzlicher Strebe, gelöst war, konnte zur Generalprobe geschritten werden: das Motorrad wurde langsam auf den Seitenständer gestellt, und siehe da, da klappte er weg. Nein, nicht nach hinten, zur Seite! Denn die Verbindung zwischen Schelle und Ständerarm ist simples Flacheisen, ohne jedes Profil. Und das soll eine Achtziger halten, womöglich noch mit Gepäck?
Das hätte ich gern mal gesehen.

Daß eine Menge Ausschuß verkauft wird, ist ja hinlänglich bekannt, aber daß der TÜV noch seinen Segen dazu gibt, läßt mich mal wieder an seinem Sachverstand zweifeln.

Aus dem Altersheim auf's Motorrad

Der 77-jährige Frederick Horton lebt scheinbar so, wie es sich viele seiner deutschen Altersgenossen nur erträumen: Er fährt noch Motorrad. Mit seinem uralten Gespann aus dem Jahre 1941, bereiste er schon 15 mal deutsche Lande. Den Winter verbringt der pensionierte Busfahrer in einem Altersheim bei Leach in England. Doch jedes Frühjahr packt es ihn auf's Neue, und er sagt dem Heim samt „seiner zwölf Ladies“ ade.



Die Reiseroute hängt davon ab, „wohin der Wind“ ihn weht. Damit entspricht der rüstige Brite genau den Träumen einer nicht kleinen Gruppe bundesdeutscher Senioren. Das Emnid-Institut, Bielefeld, hat jetzt in einer repräsentativen Untersuchung das sportliche Freizeitverhalten der 56 bis 66 Jährigen hierzulande näher beleuchtet. Die Wissenschaftler kommen zu dem Ergebnis, daß fast zehn Prozent der älteren Mitbürger Motorradfahren würden, wären sie heute noch einmal 40 Jahre alt. So gar drei Prozent der Seniorinnen zählen das

Motorradfahren zu den „versäumten“ Sportwünschen. Leitende Angestellte und Facharbeiter sehen sich im übrigen in ihren „sportlichen Jugendträumen“ dreimal sooft auf einem Motorrad als andere Erwerbstätige.

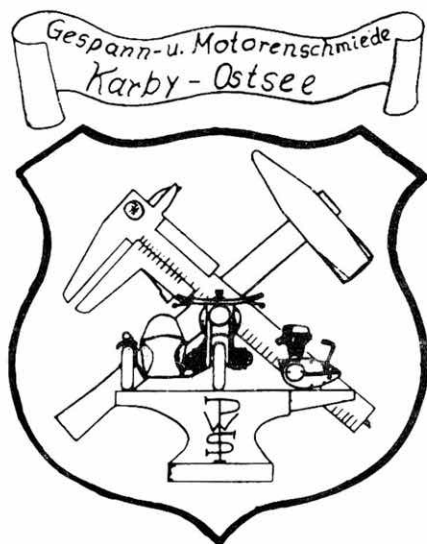
Solange die körperlichen und geistigen Funktionen es noch zulassen, spricht nach Ansicht von Dr. Hubert Koch, dem Leiter des Bochumer Instituts für Zweiradsicherheit, „nichts für eine Altersbeschränkung der Motorradfahrer nach oben“. Auffällig sei sogar, daß die Unfallhäufigkeit mit steigendem Lebensalter rapide abnehme. Den Engländer Frederick Horton freute diese klare Aussage, und er zeigte stolz seinen anlässlich einer Oldtimer-Ralley in den Niederlanden gewonnenen Pokal. –

Betr.: „Hunde-Kurven“ aus „Ballhupe 4/82“

Zu den Hunde-Kurven hätte ich ja auch noch etwas zu sagen, schon deshalb, weil ich unterwegs von meiner Arbeit jeden Tag durch eine hindurch muß. S. Briel liefert eine sprachwissenschaftliche Erklärung für den Begriff. Da sie aber, wie sie schreibt, einen Dackel hat, müßte sie das auch ganz praktisch erklären. Leute, die heute noch mit ihren Hunden spielen, werden wissen, daß besonders Dackel bei einer Verfolgungsjagd immer wieder kleine oder größere Haken schlagen, um ihrem Feind zu entkommen. Wenn das nicht mehr geht, versuchen sie eine totale Wende, und gerade das ist eine Hundekurve: sie fängt groß an und wird immer kleiner und enger, bis der Hund letztendlich purzelt. Wie manche Motorradfahrer. Das ist eine Erklärung.

Eine psychologische Erklärung des Begriffs „Hundekurve“ liegt in der ganz einfachen Tatsache, daß so mancher Motorradfahrer, der in einer Hundekurve sich hinlegen mußte, dieses mit dem plötzlichen Auftauchen eines Hundes in der Kurve zu entschuldigen versucht. Das leuchtet doch ein, oder?

Henning Knudsen



Gespann- und Motorenschmiede

BMW-Motoreninstandsetzung

MZ und Garelli Vertretung

Gespann-Umbauten

Günstige Gespanne u. Seitenwagen zu reellen Preisen:

MZ, Jupiter, Ural, BMW, Dnepr, MT 10 und MT 12

BMW-Motoren- (ab /5) und Getriebeinstandsetzung zu **Winterpreisen**,
Tauschmotore und überholte Motorenteile, Tauschgetriebe, Gebrauchtteile,
Felgen, Reifen (fast) aller Art und Größen (Gespannreifen auch für Exoten),
BMW-Radlagersitzreparatur, Auspuffgewindereparatur, täglich Ersatzteilversand,
MZ-Vertragshändler.

GESPANN- UND MOTORENSCHMIEDE

PETER SAUER

2343 KARBY — Eckernförder Straße 1a — Tel. 0 46 44 / 893

Der Stoff, aus dem die Reifen sind

Erst die Chemie hat die modernen Hochleistungsreifen möglich gemacht.

Reifen sind schwarz und bestehen aus Gummi – soviel weiß jedes Kind. Da aber Gummi nicht gleich Gummi und keineswegs von Hause aus schwarz ist, der Pneu zudem am Fahrzeug die unterschiedlichsten, teilweise gegensätzlichsten Aufgaben erfüllen muß, ist die Sache keineswegs so einfach, wie sie auf den ersten Blick aussieht.

Schon die wichtigste Eigenschaft des Materials, seine Elastizität, kann bei der Aufbereitung nicht gebraucht werden. Daher wird es vorher durch Erhitzen und Kneten in einen Zustand gebracht, in dem es sich „plastisch“ verhält, das heißt, dauerhaft geformt werden kann.

Da der Reifen, wie schon erwähnt, mit den unterschiedlichsten Aufgaben fertig werden muß, kommt der Hersteller auch nicht mit einer einzigen Gummimischung aus. „Rund zwölf verschiedene Qualitäten kommen bei einem PKW-Reifen zum Einsatz“, informiert Dr. Helmut Eschwey, Chefchemiker der VEITH PIRELLI AG. Diese werden wiederum aus 12 bis 15 verschiedenen Stoffen zusammengemischt.

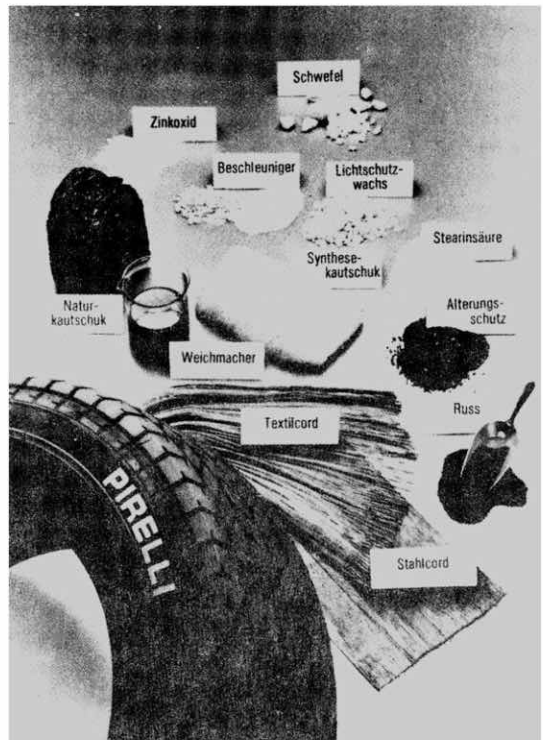
Der älteste und bekannteste Rohstoff zur Gummi-Herstellung ist der Naturkautschuk, der aus den tropischen Gummibäumen gewonnen wird. Er hat aber einen gravierenden Nachteil: Elastisch ist er eigentlich nur bei Zimmertemperatur; darüber wird er zu weich, darunter spröde, bei sehr tiefen Temperaturen gefriert er sogar.

Kunstkautschuk, wie er seit 1930 hergestellt wird, kann dagegen auf sehr breite und ganz unterschiedliche Temperaturbereiche eingestellt werden. Vermischt mit Naturkautschuk ermöglicht das wahlweise „Winter“-Gummis, die auch bei tiefen Temperaturen elastisch bleiben oder solche für Rennreifen, die hohe Geschwindigkeiten auf heißem Asphalt noch vertragen, ohne sich aufzulösen.

Auch das nächste Gummi-Problem konnten die Chemiker mittlerweile lösen: Von Natur aus verträgt das Material weder Sauerstoff noch Sonnenlicht, eine Anzahl Zutaten sorgen aber heute für eine hinreichende Alterungs- und Lichtbeständigkeit. Da ein Satz Reifen bei durchschnittlicher Fahrleistung und Beanspruchung durchaus mehrere Jahre durchhält, kommt diesem Punkt große Bedeutung zu.

Der Grund, warum Reifen heute so alt werden können, liegt in ihrer hohen Abriebfestigkeit und die ist zu einem guten Teil dem Ruß zu verdanken. Er wird technisch hergestellt und besteht aus winzigsten Kohlenstoffpartikeln. Dieser Ruß eignet sich bestens, die Kautschukmoleküle miteinander zu „verklammern“ und so für ihren Zusammenhalt zu sorgen.

Alle diese Stoffe werden im Laufe des Herstellungsprozesses zu speziellen Mischungen kombiniert: Eine luftdichte für die Innenbeschichtung bei schlauchlosen Reifen, eine besonders feste für den Wulst, eine zugleich haftfähige und abriebfeste für die Lauffläche, eine elastische für die Seitenwand und so weiter.



Dann haben die Techniker das Wort. Sie konstruieren die Karkasse (Gewebe aus gummibeschichteten Textil- oder Stahlfäden), die für die Tragfähigkeit entscheidend ist und sorgen dafür, daß jede der besagten 12 Gummisorten richtig an Ort und Stelle kommt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist das Material immer noch plastisch. Erst im letzten Arbeitsgang, bei dem wieder die Chemiker zum Zuge kommen, geschieht die Vulkanisation.

Dazu werden drei Dinge gebraucht: Wärme, Schwefel und chemische Zusätze zur Beschleunigung des Vorgangs. Die letzten beiden wurden bereits bei der Zubereitung des Rohmaterials beigemischt. Am Schluß, wenn der Rohling in eine Heizpresse kommt, entfalten sie ihre Wirkung.

Der Schwefel ist dabei die Hauptsache. Seine Atome verbinden sich bei Erwärmung mit den Kautschuk-Molekülen. Auf diese Weise entsteht ein räumliches Flechtwerk, das hochelastisch ist. Früher dauerte dieser Vorgang – die Vulkanisation – Stunden.

Die Beschleunigungs-Mittel, die hier eingesetzt werden, haben dem abgeholfen. Dr. Helmut Eschwey: „Im Extremfall geht es heute innerhalb weniger Minuten“.

Nach einer aufwendigen Qualitätskontrolle kann jetzt der Reifen – ein leider oft wenig beachtetes Bauteil, aber komplizierter als manches andere, das nur „technischer“ aussieht – an's Fahrzeug.

Presse-Info

Buchbesprechung

Der Motorradreiseführer v. Reiner H. Nitschke
Untertitel: Erlebnishandbuch für Touren und Abenteuer.

191 Seiten, viele großformatige Farbfotos und einige Landkarten.

Reiner H. Nitschke und drei Mitautoren beschreiben Fahrten mit dem Motorrad durch die Alpen, Italien, Skandinavien, Amerika u. Afrika.

Der Stil ist durchweg flüssig, durchsetzt mit kleinen Anekdoten, mit vielen Hinweisen auf versteckt liegende Naturschönheiten und Kulturdenkmale.

Im Anhang werden Tips für die richtige Ausrüstung und für Fahrtechnik auf Asphalt, Schotter und Sand gegeben.

Eine Tabelle mit Fähren, (die stimmt im Jahre '83 schon nicht mehr, und kann nur als Anhalt genommen werden). Adressen von Reiseunternehmen, Ausrüstern und Fremdenverkehrsbüros und Literaturhinweise vervollständigen den Umfang.

Die eine oder andere hier beschriebene Strecken wird so mancher schon in ähnlicher Form gefahren sein. Ich selber kann sagen, daß die Alpentouren und ein Teil der Norwegenroute gut ausgesucht sind. Auch die Tips für Ausrüstung, Papiere und Versicherungen sind durchaus zu verwerten.

Man kann auch Reisen ohne dieses Buch machen, aber gerade der Reiseneuling wird sicher einige Fehler vermeiden können – und auch der erfahrene Reisende findet brauchbare Hinweise – denn zu Lernen gibt es selbst für Globetrotter immer noch etwas.

Heinz Wieland

Organisationsmittel f. Vereine

An alle Vereine ist ein Orga.-Handbuch verschickt worden, es ist zwar noch nicht vollständig, kann aber schon jetzt eine Menge Informationen liefern.

Dieser Hinweis soll vor allem diejenigen aufmerksam machen, die das Buch nicht erhalten haben. Es kann pro Verein nur ein Exemplar verschickt werden, nutzen soll es aber allen Vorstandsmitgliedern, fragt also danach und informiert euch über den Inhalt. Es kann die Vereinsarbeit sicher erleichtern und Zeitverluste ersparen.

K. Sch.

Erfahrungen mit der MOTO GUZZI 850 T3 – solo und im Gespann

Ein italienisches Motorrad kauft man nicht emotionslos wie einen Schubkarren – dennoch gaben Sachargumente den Ausschlag für den Kauf der Maschine im März 1981. Zum einen sollte es wegen der Haltbarkeit, der ruhigen Fahrweise und des Komforts für die Sozia keine leichte 500er sein, zum anderen können weder japanische noch bayrische Fabrikate Einfachheit, Individualität und seitenwagentauglichen Rahmen vereinen.

Von Beginn an fanden wir das, was wir suchten: Das Motorrad strahlt die Gelassenheit aus, die zügiges Fahren sicher und angenehm macht. Der Motor entledigt sich seiner Pflicht meist bei 3000-4000 1/min; bei Bedarf legt er willig zu – nötig ist das selten.

Das Fahrwerk bleibt stets souverän. Die Guzzi läßt sich spielend leicht durch Kurven schwingen und fährt wie auf Schienen, wo andere Maschinen reges Eigenleben nicht mehr unterdrücken mögen. Beim unbedachten Schalten im oberen Drehzahlbereich bringt sich die grose Schwungmasse des Kurbeltriebs in Erinnerung – wer's weiß, nutzt das Durchzugsvermögen und schaltet früher.

Meine Frau fand als Beifahrerin mit ihrer Größe von 1,64 m weit mehr als nur den üblichen italienischen Komfort, sowohl was Sitzposition wie auch Hinterradfederung angeht. Ein 1,85 m großer Beifahrer klagte allerdings über zu stark angewinkelte Beine.

Große Fahrer sitzen recht gut, nur der Fußbremshebel liegt ungünstig: stelle ich ihn passend zum Fuß ein, findet er am Rahmenunterzug vorzeitig seine Grenzen. Hier wird wohl nur ein Umbau helfen. Fairerweise sei gesagt, daß ich mit 1,89 m Länge wohl kaum als Norm-Italiener zur Anpassung einer Universal-Sitzposition durchgehen kann.

Die Kombibremse hat mich in ihrer Wirkung überzeugt, doch wünsche ich mir noch weniger Pedaldruck und -weg. Die breitere Sitzbank der T4 und serienmäßiges H4-Licht könnten die Ausstattung weiter aufwerten.

Auf längeren Autobahnfahrten kommt Sehnsucht nach einer Lenkerverkleidung und leiserem Ventiltrieb auf – bei der Fahrt auf Bundes- und Landstraßen verschwendet man daran keinen Gedanken.

Mit den Armaturen und Instrumenten komme ich gut zurecht. Daß andere Schalter soviel mehr können als Blinker, Hupe und Fernlicht einschalten, muß erst noch bewiesen werden.

Trotz der schlanken, kompakten Bauweise sind Elektrik, Vergaser und Zylinderköpfe problemlos zu erreichen – das Schauloch für die Markierungen auf der Schwungscheibe allerdings nur ohne Seitenwagen, will man nicht kopfüber zwischen Boot und Motor kriechen.

Als sich unser Nachwuchs anmeldete, zeigte sich ein weiterer Pluspunkt der Guzzi: Der Rahmen ist ohne Änderung seitenwagentauglich. Im Vergleich zur Umrüstung einer Hängebusen-Guzzi spart das leicht ein paar Tausender. Die Gußräder mußten EML-Rohrspeichenrädern weichen, die Schwinge kam dazu. Dieser Aufwand lohnt sich m. E. wegen der leichteren und exakteren Lenkung, wenn man den Seitenwagen nicht nur gelegentlich benutzt. Allerdings vermisse ich Details, wie solidere Vorder-Schwingenlager und Klemmung der Vorderachse.

Ich fahre mit der kürzeren der beiden Nachlauf-einstellungen; sie erfordert weniger Lenkkräfte, aber mehr Konzentration auf gewölbter Straße. Der Geradeauslauf leidet nicht darunter.

Die Bremsscheibe des Seitenwagens wurde nach Absprache mit dem TÜV an die Kombibremse angeschlossen, ansonsten änderte sich an der Brembo-Anlage nichts – auch das spart Geld. Ein Teil davon geht allerdings wieder drauf für ein Paar stärkere Federbeine, da die originalen der vor allem mit Gepäck erheblich höheren Belastung nicht ganz Herr werden. Die Getriebeabstufung wird im Gespann zwar nicht als optimal empfunden, vor allem der lange 1. Gang fällt auf; der Motor überspielt dieses Manko aber gut.

Weiterem Nachwuchs gerecht zu werden verspricht das EML-GT-Boot mit 72 cm Sitzbreite, der wirklich guten Scheibe und dem riesigen Kofferraum.

Der Benzinverbrauch beträgt 6,5-7 l/100 km, solo 5-6,5 l/100 km, in der Regel mit 3 bzw. 2 Personen besetzt.

Fazit:

Die Guzzi ist solo ein vernünftiges und doch begeisterndes Motorrad.

Daß ein Gespann weniger in Temperament und Komfort als in den Kosten einem Mittelklassewagen nahekommmt, sollte man vor dem Kauf berücksichtigen. Was wiegen aber die Abstriche gegenüber der Genugtuung, Familie und Hobby unter einem (Krach-) Hut zu haben?

Bernd Luchtenberg

Haftpflichtversicherung der Leichtkrafträder

Ab 1. Januar 1983 ist die Prämie für die Haftpflichtversicherung der Leichtkrafträder um rund 100% erhöht worden, und eine weitere Steigerung um 50% zum 1.1.1984 ist im Gespräch. Mit dem ersten Schritt ist die Empfehlung des BVDM, sie um 50% anzuheben, bereits überschritten worden. Damit decken die Einnahmen zwar noch nicht die Kosten, aber der wirkliche Schaden ist anderswo und größer zu erwarten.

„Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ sagt der Volksmund. So ist es auch im Umgang mit motorisierten Zweirädern, und wer je ein Jugendtrial gesehen hat, wird die Maschinenbeherrschung der Kinder in Erinnerung behalten. Mit Mofas und Mopeds kann man die korrekte und gleichberechtigte Teilnahme am Straßenverkehr nicht erlernen, weil sie einfach zu langsam sind. Erst das Leichtkraftrad bietet dazu die Möglichkeit. Wenn seiner Verbreitung wegen zu hoher Unterhaltskosten enge Grenzen gesetzt werden, wird die Erfahrung zwei Jahre später mit schnelleren Fahrzeugen gesammelt werden müssen und einen höheren Zoll an Blech und Blut fordern. Deshalb kritisiert der BVDM die Entscheidung des Versicherungsaufsichtsamtes und fordert, zumindest die vorgesehene Erhöhung zum nächsten Jahreswechsel zu verhindern.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Wahl des Fahrstreifens innerorts

Die grundlegende Vorschrift über das Fahren auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften findet sich in § 7 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung. Danach darf der Fahrstreifen innerorts frei gewählt werden; rechts darf schneller als links gefahren werden. Diese Regelung gilt jedoch nur

- wenn mindestens zwei markierte Fahrstreifen für eine Richtung vorhanden sind
- wenn es sich nicht um eine innerörtliche Autobahn handelt
- für Pkw sowie Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t.

Ausgeschlossen sind also Krafträder und schwere Lkw. Mehrspurige Fahrzeuge – also auch Lkw über 2,8 t – dürfen jedoch „gestaffelt“ fahren, wenn die vorgenannten Bedingungen dafür gegeben sind.

Kompliziert und praxisfern

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat sich dafür ausgesprochen, die freie Fahrstreifenwahl innerorts künftig allen Kraftfahrzeugen zu erlauben. Auch das „gestaffelte Fahren“ möchte der DVR für alle Kraftfahrzeuge zugelassen haben. Der DVR ist der Auffassung, daß es keinen ernsthaften Grund gibt, Krafträder weiterhin davon auszuschließen. Damit befindet sich der DVR in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Arbeitskreises II des Deutschen Verkehrsgerichtstages 1982.

Nach Auffassung des DVR ist die jetzt geltende Regelung kompliziert und praxisfern. Die vorgeschlagene Änderung soll vor allem zur Vereinfachung beitragen. Eine negative Auswirkung auf die Verkehrssicherheit wird nicht befürchtet. Aufgrund von mehr Klarheit könnte eine Änderung der Regelung sich eher positiv auswirken.

aus „PARTNER-REPORT“
Herausgeber: DVR

Ersatzluftfilter

Zur Zeit werden auf dem deutschen Markt drei verschiedene Ersatzluftfilter angeboten. Alle drei Luftfilter sind für mehr Leistung und weniger Verbrauch gedacht.

K&N Filter stammen aus USA und bestehen aus einem Gitternetz und Baumwolle. Diese muß mit einem Öl getränkt werden, damit Staub nicht mit angesaugt wird. Der Filter läßt sich leicht auswaschen und wieder einölen. Er ist also eine einmalige Anschaffung.

DELO aus Japan hat statt der Baumwolle Schaumgummi. Fälschlicher Weise steht auf der Verpackung, daß dieser Filter nicht eingeölt werden muß. Dieser Fehler könnte für manchen Motor verhängnisvoll werden, dann nämlich, wenn Schmutz die Kolbenringe zerstört hat. Ein Auswaschen ist ebenfalls möglich, bedarf aber sehr viel Geduld.

S&B Filter aus USA bestehen aus Papier, sind also nicht permanent zu gebrauchen. Kein Einölen aber auch kein Auswaschen.

Beim Vergleich auf einem Unterdrucktester wurden die Unterschiede noch klarer.

Bei 100% Luftdurchlaß der DELO-Filter, kam der S&B Filter auf ca. 80% und der K&N Filter auf 120%.

Ob Mehrleistung dieser Filter zu erwarten ist, hängt einzig und allein von der Einstellung zwischen Zündkerze und Hauptdüse ab.

Werner Lubjinski

Anmerkung der Redaktion:
Und wie ist es mit der ABE?

Das Gespann

war vor garnicht so langer Zeit mindestens achtbeinig und hatte genau zwei PS. Machte es ab und an einmal „Muh“, gab es ausserdem noch Milch, so wusste ein jeder, kam ihm ein solches „Gespann“ vor die Augen, dass er in einer kargen Landschaft unterwegs war. Natürlich waren die Gespanne bei weitem nicht so

teuer wie heute und rostanfällig waren sie auch nicht. Nur manchmal etwas störrisch aber das haben sie mit den heutigen gemein. Als diese Art von Kraftmaschinen aus der Mode kam, verstand man unter dem Begriff Gespann eine Fahrzeugart, die rundherum unmöglich war. Und das ist bis heute so geblieben. Von Perfektion, technischem „gewusst wie“, Symmetrie und was sonst noch alles dazugehört, sind wir bis jetzt noch ebenso weit entfernt wie an dem Tage, als der erste neugierige Bastler versuchte, mit drei statt mit vier Rädern auszukommen.

Bis zu diesem Tage ist jedes Gespann ein Kompromiss und das in JEDER Beziehung. Habt Ihr schon einmal einen Bollerwagen mit DREI Rädern gesehen? Ihr würdet jeden, der damit seine Kartoffeln klaut, in die Klapsmühle bringen. Und doch tragt Ihr Euch mit dem Gedanken etwas Ähnliches zu tun?!

Dann müsst Ihr folgendes wissen: die Preise für ein Gespann sind sehr hoch, oft sogar unverschämt. Als Gegenwert für Euer sauer verdientes Geld erhaltet Ihr ein technisches Novum, das viel von Eurer freien Zeit genüßlich verspeist. Das heißt mit anderen Worten; wer nicht bereit und in der Lage ist sich fortwährend als „SCHRAUBER“ zu betätigen, als Erfinder und Sponsor der eigenen Wünsche gleichermassen, der wird sehr schnell die Lust verlieren.

Wir, die Gespannfahrer im BVDM, können pauschal auch keinen vernünftigen Grund angeben für unsere Narretei. Da jeder einzelne sich seine sog. Motivation selber zusammenreimen muss, sind die zu erfahrenden Gründe der unterschiedlichsten Art. Wem ist schon damit gedient, wenn ich behaupte: mindestens bei schlechten Strassenverhältnissen ist das Gespann das sicherste Fahrzeug der Welt. Wer jemals das Glück hatte, vom Bock zwei temperamentvolle Trakehner zu dirigieren oder wer mit zwei (oder mehr) Brabantern eine schwere Fuhre aus dem Dreck ziehen konnte, wird vielleicht verstehen, weswegen ich zum Beispiel auf so einem Gespann sitze.

Dieses Ding, macht genau wie in grauer Vorzeit das Wiehernde, ab und zu was es will und nicht das, was der Lenker sich so gedacht hat. Deshalb ist es unerlässlich, sich mit den Besonderheiten in Theorie und Praxis bestens vertraut zu

machen. Das ist der Gesundheit dienlich und ebenso dem Geldbeutel. An dieser Stelle sollen meine Zeilen keinesfalls das Lehrbuch und die Übung ersetzen (das bieten wir vom BVDM jedem Interessierten ohnehin an). Ich will nur ein wenig die Neugier erwecken für eine Sache, die etliche unter uns tagtäglich auf's Neue reizt. Das „Erfahren“ der eigenen Grenzen, das Wissen um technische, physikalische und körperliche Besonderheiten produzieren immer wieder einen Reiz, der nur unvollkommen zu erklären ist. Weshalb kraxelt jemand im Himalaya herum, wieso segelt einer mit einer Bananenschale über die Ozeane oder kriecht in die tiefsten Höhlen der Erde? Wenn Ihr darauf eine halbwegs befriedigende Erklärung findet, dann seid Ihr dem Grund für das Gespannfahren ziemlich nahegerückt. Was es alles zu bedenken und zu beachten gilt, erfahrt Ihr im Gespräch und beim „Selbermachen“. Das Letztere kann keine Betriebsanleitung ersetzen.

Wer von Euch, vom technischen Hochmutsteufel besessen nun glaubt, dass er nach der ersten Fahrstunde voll aufdrehen kann, dem müssen wir baldigst einen Kranz mit Schleife spendieren. Das Gespann ist vielmehr noch als eine Solomaschine, in bestimmten Situationen ein Biest mit einem eigenen Willen und der Fahrer setzt nur dann SEINEN Kopf durch, wenn er nicht mehr überlegen muss, was ist zu tun!!! Dazu gehört Training, Training und noch einmal das gleiche. Ausserdem ein gerütteltes Maß an Selbstbeherrschung und die genaue Kenntnis der eigenen Kunst.

Beachtet Ihr das, heißen wir Euch willkommen, willkommen im Kreis derer, die noch Mann's (oder Frau) genug sind mit Kräften oder (und) Problemen fertig zu werden, wie sie nur einem Gespann zu eigen sind.

Das Gespann ist eine Herausforderung, in JEDER Beziehung!!!

Etwas für Kenner und Könner.

Es taugt nicht als Statussymbol, denn es stellt Anforderungen, eben

DARUM!

Jan Gwizdalla

Trotz heftigem Geschimpfe und entsprechenden Kommentare „bei dieser berüchtigten Ori-Fahrt nie mehr mit machen zu wollen“, waren die, die am lautesten protestiert hatten, wieder dabei. Die Fahrt scheint einen gewissen Reiz zu besitzen, um die 30 Starter wieder einmal zu faszinieren. Reizvoll war auch das Wetter: er goß in Strömen, – über den ganzen Verlauf der Veranstaltung. Da es an diesem Nachmittag um den letzten Lauf der 6 durchgeführten BVDM-Ori-Meisterschaft-Veranstaltung ging, hieß es „Alles oder nichts“. Würde es noch einige Veränderungen in der Platzierung geben? Gleich bei Beginn der Fahrt fiel mir ein Möbeltransporter auf, aus welchem zwei lange Holzbohlen vom Laderaum auf die Anhöhung einer Brücke führten. Die werden doch wohl nicht ein Gespann auf diese Art und Weise hier angekarrt haben? Bequemer geht's wohl doch nicht! An der ersten Steigung der Strecke, fuhr mir der Schreck in die Glieder, als plötzlich die grellrote Ölkontrolllampe aufleuchtete. Gott sei Dank sah niemand mein schweißbedecktes und blasses Gesicht unter dem Helm. So rächt sich ein Versäumnis!

Einer der letzten Teilnehmer, die mich bei kriechender Fahrweise überholten, faßte sich ein Herz und nahm auf mich Rücksicht. Im Tal bei der Gemeinde Schuld, fanden wir einen Starter, dessen Maschine ausgefallen war. Da auch wir ihm nicht helfen konnten, setzten wir die Fahrt fort. Der Gedanke an „Öl auffüllen“ ließ mir keine Ruhe, so daß ich mich von meinem Begleiter trennte, um eine Tankstelle anzufahren. Die Gefundene entpuppte sich als Gesellschaftsraum für eine Fete, denn mehrere „Einheimische“ hoben im Kassenraum fleißig das Bierglas. Beim Bezahlen wurde mir eine kleine Flasche Sekt überreicht. Der Besitzer der Tankstelle muß wohl Geburtstag oder Jubiläum gehabt haben. Meinem wiedergefundenen Eifer folgend, nahm ich den Leitfaden auf und fuhr munter drauf los, bis ein Waldgelände mit schwieriger Streckenführung mich bremste. Die Orientierung völlig verloren, steuerte ich eine Ortschaft an, um festzustellen, daß mich

mein Schlachtschiff um einige km ausser Kurs gebracht hatte. Vom Rallyefieber gepackt, ließ ich mir, Gedanke verloren, an der gefundenen Zeitkontrolle (ZK) die gegebene Uhrzeit eintragen, was später Folgen hatte.

Weiter ging die Fahrt, nahe an der alten Südschleife des Nürburgringes in den Ort Müllersbach. Dort begegneten mir einige Teilnehmer, unter anderen auch Paul-Robert. Er bestaunte meine Maschine wegen ihrer relativen Sauberkeit, was man von seinem Motorrad in diesem Moment nicht sagen konnte. Mit mordlüsterndem Blick, machte er sich Luft über einen widerspenstigen Schlammweg, der ihm den letzten Nerv gekostet hatte. Vorgewarnt ging ich diese Sache an. Ein Gespannfahrer und mein früherer Begleiter kämpften sich durch die Schmierseifenpiste. Verwirrung gab's noch in einem Ort, wo sich der rechte Weg ungenau finden ließ. Nach einigen schönen Asphaltstrassen war der Wendepunkt der Ori erreicht und nach ein paar Haken und Ösen, gelangten wir zur zweiten „ZK“. Bei Weiterfahrt zu Füßen der Nürburg, hatte die Witterung ihren schlechtesten Stand erreicht. Beschlagene Visiere, dicker Nebel mit Regen durchsetzt, führte zum gefährvollen „Blindflug“. In einem weiteren Ausfall der Fahrstrecke von einer Hauptstraße bekam ich Schwierigkeiten mit der Maschine. Auf einer glitschigen Steigung drohte das Krad, den neben dem Weg gelegenen Abhang herunter zu rutschen. Mit viel Mühe und Not erstürmte ich mit Hilfe des „Mopeds“ den Gipfel, um zu bemerken, daß die Abfahrt in engen, schlammigen, wasserdurchlaufenden Serpentinien herunterführte. Mein verkrampfter Körper lockerte sich erst, als der Zielort Insul in Sichtweite lag.

Nach zwei Schleifen und einem mit einer Kontrolle besetzten Schlammweg, waren wir endlich am Ziel. Nach dieser 4-Std-Dusche, hatte man, auf gut deutsch gesagt: „Die Schnauze voll!“ Die eintreffenden Teilnehmer setzten sich zur geselligen Runde zusammen und erzählten ihre Erlebnisse, bei einer Tasse warmen Kaffee oder sonstigen Aufwärmemitteln. Die neugierigen Blicke von Frank bei der Auswertung, brachten mir nichts Gutes. Er berichtete mir, daß ich wegen 8 Min. Karenzzeitüberschreitung, bei der 1. „ZK“, aus der Wertung sei. Den offenstehenden Mund mit Schockwirkung, sah auch mein Lehrmeister, welcher

meinte: „Läßt man dich einmal aus den Augen, schon machst du wieder Blödsinn!“ Danke für die Blumen. Blumen bekamen zwar die Erstplatzierten nicht, aber dafür schöne Holzpokale aus eigener Fertigung des Veranstalters MC Sauerland. Die großzügig spendierte 0,100-Liter-Runde für alle Teilnehmer, fand reichlich Anklang. Zwar habe ich bei dieser Ori-Fahrt Lehrgeld bezahlt, jedoch werden viele andere und ich versuchen, im nächsten Jahr, bei der Fahrt „Um die Nürburg einmal anders“, wieder dabei zu sein, wenn der Fahrleiter Dieter Bail aufruft: „Ein neues Spiel, ein neues Glück!“

Edgar M.

Die Furt

In einer Clubzeitschrift fand ich einen Artikel von einem Akteur, den ich bis dahin nur frisch geduscht und gestriegelt kannte. Die völlig unbemerkte kleine Geschichte möchte ich gekürzt auch den Ballhupelesern nicht vorenthalten. Sie trug sich am Rande der letzten Veranstaltung „Um die Nürburg einmal anders“ zu.

Hauptakteur war „Hermännle“. Nachdem er als einer der ersten Fahrer, völlig aufgeweicht aus dem guten Eifeler Landregen aufgetaucht war und die Zeitnahme geregelt hatte, schien sein Bedarf an Aktivitäten noch nicht ausreichend gedeckt. Er schwang sich nur halbwegs auf die KTM zwecks Überquerung der Ahr, an einer „seichten Stelle“. Daß ein solches Unternehmen ohne kundigen Lotsen seine Tücken haben kann, bemerkte er, als ihm das Wasser bis an den Schniedelwulz reichte und von der Maschine nur noch die Lenkerenden zu sehen waren. Zu allem Überfluß zog ihm beim Absteigen auch noch eine beleidigte Forelle das Standbein weg. Er tauchte samt Motorrad unter. Bevor wir Zeit hatten, unseren ertrunkenen Freund zu beweinen, tauchte er auch schon wieder auf, spie einige Kubikmeter trübes Lehmwasser aus und sagte einige sehr unanständige Sachen. Als er dann, frustriert und mit

gesträubtem Schnurrbart, das Motorrad rückwärts aus der Ahr schob, waren einige der Zuschauer sogar noch so unverschämt, über den armen Kerl zu lachen. Das muß man sich mal vorstellen!

Nun, das Motorrad war dann raus, die abgesprungene Kette aufgelegt, das Kugelgehäuse entwässert und es folgten die ersten Startversuche. War aber nichts! Also wurde die Maschine an's Gespann gebunden und gezogen. War aber auch nichts! Sie grunzte nur so ähnlich vor sich hin, wie ein halbtotes Schwein. Jetzt fing „Hermännle“ an zu denken, sonst besorgt das für ihn gegen geringes Entgelt ein Professor und siehe da, es ging, der rettende Einfall kam: „Die Schwimmerkammer ist abge-soffen“. Also, Schwimmerkammer ab! Man sollte meinen, man glaubt es kaum, kein Wasser, aber auch kein Benzin drin. Es lief auch nichts, der Tank war leer. Die Maschine war anscheinend in der Ahr nicht ertrunken, sondern verdurstet. Alles weitere war nur noch Routine. Benzin rein, wieder geschleppt und schon hörte ich hinter mir das giftige „Rang-tang-tang“.

Hubi

Touristische Bildersuchfahrt

Touristikfahrt, was ist denn das? Diese Frage wird oft gestellt! Hierbei handelt es sich um eine von vielen Disziplinen des n.g. Sportes. Bekommt die fragende Person, „das ist eine Bildersuchfahrt“ zur Antwort, ahnt sie, (die Person), worum es geht. Das System läuft wie folgt ab:

Der Teilnehmer erhält eine Streckenkarte, wo Standorte eingetragen sind. An diesen Stellen befinden sich die gesuchten Bilder, z.B. Denkmäler, Schilder, Häuser usw., die in einem Kopien-Katalog zusammengestellt sind. Alles ist durchnummeriert. Am Standort gilt es, die Bilder zu finden und richtig einzuordnen, ohne daß andere Teilnehmer auf das Gefundene aufmerksam werden. Erschwert wird die Fahrt durch 10 Zusatzfragen, wo besonders auf Rechtschreibung zu achten ist (?), z.B. Inschriften, Namenszüge usw. Das ganze wird sauber und ordentlich auf den Antwortbogen eingetragen, denn jegliches herummalen gibt Strafpunkte. Bei der Auswertung werden fehlende

Bilder mit einem Strafpunkt belegt; die falsche Schreibweise der Zusatzfragen wird mit 0,1 Punkten bewertet.

Zur Anfertigung der Unterlagen wird viel Zeit benötigt, außerdem: ein Photoapparat mit Schwarz-Weiß-Film oder eine Sofortbildkamera, ein kopierter Kartenausschnitt einer topographischen Landkarte 1:50.000. Die fertigen Bilder (ca 30-50 Stück), auf DIN A4 Seiten zurecht geschnitten und aufgeklebt. Das Ganze dann abkopieren und zusammenheften. Viel Spaß beim Anfertigen!

Edgar M.

Bitte mit uns rechnen

In der Urlaubszeit begegnen sie sich besonders häufig: Autos und Motorräder. Während aber die meisten Fahrer schneller Zweiräder auch Praxis mit Personenwagen haben, weiß nur eine verschwindende Minderheit der Autofahrer mit Motorrädern Bescheid. Das merkt man unterwegs, und daraus entstehen viele gefährliche Situationen oder gar Unfälle. Im Interesse der beiderseitigen Sicherheit richten die Motorradfahrer deshalb ein paar Bitten an ihre Verkehrspartner im Wagen.

– Die Fahrleistung von Motorrädern sollten Autofahrer nicht unterschätzen. Besonders die hubraumstarken Maschinen können viel schneller beschleunigen, als ein an normale Personenwagen Gewöhnter sich vorstellen kann. Schon gegen ein 27-PS-Motorrad haben z.B. beim Losfahren aus dem Stand die meisten Autos keine Chance. Die Bitte daher: Auf riskante Beschleunigungs-Duelle an der Ampel verzichten, auch wenn der Reiz groß ist.

– Motorräder sind nicht nur schnell, sie gehören im Verkehr auch zu den kleinsten Fahrzeugen. Allzu leicht werden sie von Autofahrern übersehen. Die Bitte daher: In der Stadt ebenso wie auf Landstraße und Autobahn oft in die Rückspiegel schauen. Da kann plötzlich ein Motorradfahrer drin sein, der beim Blick davor noch gar nicht wahrzunehmen war. Beim Spurewechsel auch an den toten Winkel denken.

Wer zudem an Kreuzungen nicht nur einmal, sondern sicherheitshalber zweimal jede Richtung überprüft, ob nicht doch etwas kommt, kann einem Motorradfahrer vielleicht das Leben retten.

– Vom Wetter und vom Fahrbahnzustand sind Zweiradfahrer viel stärker abhängig als Autobenutzer. Ein vernünftiges Miteinander im Verkehr muß das berücksichtigen und darf die fahrtechnischen Möglichkeiten des labileren Fahrzeugs nicht überschätzen. Die Bitte daher: Bei Regen z.B. den Motorradfahrer nicht zu plötzlichem Bremsen zwingen oder durch zu knappes Überholen mit Spritzwasser überschütten. Auf Ausweichmanöver vor Rollsplitt,

Öl oder Straßenbahnschienen stets gefaßt sein.

Motorradfahrer haben (und nehmen sich) kleine Vorrechte, die nicht in der Straßenverkehrsordnung stehen. Dazu gehört das Einschalten des Abblendlichts auch bei Tag und die Möglichkeit, sich im Stau oder an geschlossenen Bahnschranken nach vorn „durchzumogeln“. Die Bitte daher: Den Zweiradfahrern nicht diese Vorteile neiden. Im Auto das Abblendlicht nur leuchten lassen, wenn das Gesetz es befiehlt, den Motorrädern also nicht die größere Auffälligkeit streitig machen. Tolerant sein, wenn ihre Fahrer die Wendigkeit ihrer Maschinen nutzen, und immer damit rechnen. Danke!

BATTERIEN-Tiefstpreise ! !

zum Beispiel:

12N14–3A,	12 V 14 Ah	DM 69,50
12N12A–4A	12 V 12 Ah	DM 59,80
12N9–4B,	12 V 9 Ah	DM 49,80
6N4–2A–4,	6 V 4 Ah	DM 19,80

D.I.D.-Ketten Erstausrüster-Qualität vom größten Motorradketten-Hersteller der Welt!

DID-Kette 520 TR	5/8x1/4	Rennkette	DM 85,- / 100 Gl.
DID-Kette 50 DS	5/8x3/8	besonders starke Ausführung	DM 65,- / 100 Gl.
DID-Kette 50 HDS	5/8x3/8	absolutes Spitzenprodukt	DM 89,- / 100 Gl.
DID-Kette 50 HDL	5/8x3/8	Spitzenprodukt mit O-Ringen	DM 135,- / 100 Gl.
DID-Kette 630 V	3/4x3/8	Spezial-O-Ringkette	DM 149,- / 92 Gl.

Verschiedenste Längen auf Lager. Verwendungsliste gegen DM 0,80 in Briefmarken.

Kettensätze (Kette mit Kettenrädern) auf Anfrage!

Reiner-Racing-Kettenspray Kettenspray-Testsieger **DM 12,50**

5 Spraydosen 12,-/Stück, 10 Spraydosen 11,-/Stück, 20 Spraydosen 10,-/Stück.

Scheibel 4-in-1 mit ABE – kein TÜV-Eintrag erforderlich!! **DM 569,-**

Marzocchi- Gasdruckdämpfer **DM 282,-**

mit TÜV-Zertifikat und 6 Monate Garantie

Neu: Marzocchi-Zentralfederbeine. Preis auf Anfrage.

HONDA-Gebrauchteile

Rahmen mit Brief, Motoren usw. für fast alle Honda-Viertakter.

WERNER GOETZ

Motorradersatzteile – Motorradzubehör

5030 Hürth-Fischenich – Am Druvendriesch 33 – Tel. 0 22 33 / 4 14 66

Termine:

25.-27.2.1983

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

19.3.1983

Außerordentliche Hauptversammlung und Winterfest des BVDM in Sundern-Stemel im Schützenhaus.

Sportleiter Treff vor dem Winterfest zwecks Koordinierung von Terminen.
Bitte kommt zahlreich!

19.3.1983

MC Sauerland Bildersuchfahrt über 30 km für alle mit 2-3-4 Räder freie Streckenwahl, keine Zeitwertung.

Ausschreibungen: Manfred Paehr, Mittelstr. 18
4750 Unna-Massen

27.3.-2.10.1983

2. Kiepenkerlfahrt 1983

Zielfahrt für Motorräder
Ausschreibungen: W. Virnich, Deermannstr. 5
4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 5 85 15

9.4.1983

Frühjahrs-Orientierungsfahrt

Info: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 54 20

10.4.1983

2. Info-Treff des Institutes für Zweiradsicherheit in Bochum

16.4.1983

1. Touristikfahrt des MC Geist

Veranstalter: MC Geist Wadersloh im BVDM
Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15

23.4.1983

10. Hans Richter Rallye

Lauf ums Hochsauerlandschild für Clubmannschaften.

Lauf für die BVDM Ori-Meisterschaft 83
Ausschreibungen: M. Paehr, Mittelstr. 18
4750 Unna-Massen

24.4.1983

MF-Hürth-Rallye

Info: Werner Goetz, Ortshofstr.79
5030 Hürth-Kendenich

Im Mai

3. Internationales Geesttreffen

Veranstalter: MC Geist e.V.
Ausschreibungen: Ulrich Freitag
Grüner Weg 36, 4780 Lippstadt 4

7.5.1983

Tag des Motorradfahrers

Veranstalter: Touringclub Lüneburg

7.5.1983

Hamburger Orientierungsmeisterschaft

in Hamburg, Wertung für die BVDM Ori-Meisterschaft.

Info: Werner Lubjinski, Vielohwisch 1
2000 Hamburg 61

21.5.-22.5.1983

1. BVDM-Deutschland-Rallye

n.g. Wettbewerb für jedermann
Info: Werner Lubjinski, (Adresse siehe oben)

27.5.-29.5.1983

Motorradtreffen (ehem. Davert-Treffen)

Info: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 54 20

3.6.-5.6.1983

Conti-Treffen

11.6.1983

BVDM-ORI-Lauf des MC Mammut

Ausschreibungen: H. Klobedantz
von-Ketteler-Str. 20, 5000 Köln 80

19.6.1983

Geschicklichkeits-Turnier

Info: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 54 20

10.9.1983

Spätsommer-Ori-Fahrt

Info: Norbert Tepe, Schneidemühlstr. 69
4400 Münster

24.9.-25.9.1983

Die Jahreshauptversammlung des BVDM

mit Neuwahlen und Bekanntgabe der Gewinner aus den verschiedenen n.g. Sportwettbewerben findet im **Schützenhaus in Xanten** auf dem Fürstenberg statt.
Veranstalter: LV-Rhein-Ruhr e.V.

Gelegenheiten Verkäufe Gesucht

Verkaufe:

Honda CM 400 T Chopper 27 PS
Erstzulassung 5/82, 2000 km
VB DM 3.500,—
Peter Bucker, 4050 Mönchen-Gladbach
Tel. 0 21 66/3 33 74

Verkaufe:

Honda XL 250 S, 2700 km, 1. Hand,
wegen BW zugel. von April bis August 1981
absolut neuwertig, VB DM 2.700,—
Heiner Ollig, Moselstr. 67
5210 Troisdorf

Suche:

Zugkugelumkupplung oder Kreuzgelenkkupplung
für Motorrad, um einen ein- oder zweirädrigen
Anhänger ziehen zu können.
Dieter Buchholtz, Woltmershauserstr. 279
2800 Bremen 1

Verkaufe:

Richter-Kabine für TR-Seitenwagen,
rostfrei, aber reparaturbedürftig gegen Gebot.
Heinz Wieland, Schmidt-Blegge-Str. 2
5060 Berg. Gladbach, Tel. 0 22 02/5 53 65

Tausche:

DKW RT 250 H Bj. 1951 mit Brief,
guter Zustand, TÜV 10/82 abgelaufen
und Miele 98, Bj. 1951 mit Brief, fahrbereit
gegen MZ-Gespann
G. Gambel, Heppstädterweg 4
8551 Hemhofen, Tel. 0 91 95/18 18

Verkaufe:

25 Jahre „Das Motorrad“ und
alle „Ballhupen“ ab Osterrath
1 TS 250/1 MZ Gespann und
1 TS 250 mit def. Motor
Adolf Biel, Ravensburgerstr. 126
Tel. 02 02/436 802

Verkaufe:

1 Motor 60/5, 1 Motor 60/7, 1 4-Gang Getriebe
1 Rahmen 60/5, 1 Rahmen 60/5 Unfall,
1 Rahmen R 50, 1 Schwinggabel vorne,
Schutzbleche f. /5, Sitzbänke, Tanks, Räder /5
Schwingen hinten, Stoßdämpfer R 50 mit Ge-
spannfedern, Auspuffanlagen f. BMW-Motoren
ab /5 in Schwingrahmen, neu, Lampen f. /5
Kleinteile, Heinrich-Lenker-Verkleidung mit
Beinschützer f. BMW, Motor CJ 250 T in Teilen,
sowie Rahmen und Räder von CJ 250 T
Honda CB 250 RS, Bj. 81, 35.000 km, 2 J. TÜV
Suzuki GT 250, Bj. 78, 23.000 km, guter Zustand

Suche ständig defekte Motorräder, Seitenwa-
gen, außerdem Literatur bis 1970.
Werner Virnich, Deermannstr. 5
4400 Münster, Tel. 0 25 01/5 85 15 ab 22 Uhr

Suche:

Adler-MB-Rahmen, komplett mit Hinterrad-
federung, oder Adler-Sprinter o. Favorit-Rah-
men, außerdem Kotflügel.
U. Biskupski, Salierstr. 57
7050 Waiblingen, Tel. 0 71 51/2 11 25

Abzugeben:

Umdrucker, Interessenten bitte an den Ge-
schäftsführer, Tel. 0 61 28/8 68 91 wenden.

Suche:

Postbuch gesucht. Die Post hat jahrelang ein
schlaues Buch über alle möglichen Postfragen
herausgegeben. Diesen Service hat sie jetzt
eingestellt und ich habe von der letzten Auf-
lage keins abbekommen. Für die Geschäfts-
stelle ist so ein Buch aber sehr wichtig, des-
halb bitte ich darum, mal nachzuschauen, ob
irgendwo vielleicht eins übrig ist, bzw. nicht so
dringend gebraucht wird.
Klaus Schumacher

Passende
Drucksachen
für Vereine
und
Veranstaltungen

**trost
druck**

DRUCK + WERBUNG · VERLAG
4232 XANTEN · ORKSTRASSE 13

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

Mitarbeiter in Heft 1/83:

Friedrich Thieme
Klaus Schumacher
Jan Gwizdalla sen.
Manfred Paehr
Peter Schmidl
Ruth Hartmann
K.H. Stuter
Herbert Bachhuber
Harald Platz
Dr. O.B. Kruse
Henning Knudsen
Heinz Wieland
Bernd Luchtenberg
Horst Orłowski
Werner Lubjinski
Hubi und Edgar Müller

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