

Ballhupe



Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



4/83

Die Unfallversicherung

schützt Sie und Ihre Familie vor den wirtschaftlichen Folgen eines Unfalls, gleichgültig, ob der Unfall Ihnen während der Berufstätigkeit oder im Privatleben zustößt.

Die Unfallversicherung

bietet den auf Ihren persönlichen Bedarf abgestellten Versicherungsschutz. Das bedeutet, daß Sie die Höhe der einzelnen Leistungen selbst bestimmen können.

- **Invaliditäts-Kapital**
- **Invaliditäts-Rente**
- **Todesfall-Kapital**
- **Krankenhaus-Tagegeld**
- **Genesungsgeld**

Die Unfallversicherung

gilt auf der ganzen Welt und rund um die Uhr.

Einzelunfallversicherung

für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4
Frankfurter Straße 12
Telefon 06128 / 86191

Endlich!

Nun hat es BMW also geschafft, das neue Modell ist auf dem Markt.

Man hat keine Kosten gescheut, die K 100 unter's Volk zu bringen, zumindest auf dem Papier. Riesige Anzeigen in Zeitungen und Illustrierten, in denen die Vorzüge dieses neuen Modells hervorgehoben werden, sollen die potentiellen Käufer überzeugen. Man hat der Presse und vielen, die nur ziemlich entfernt dazu gehören, zwei tolle Tage in Südfrankreich ermöglicht und sie mit den K-Modellen fahren lassen.

Wie die neuen Modelle sich bewähren werden, ob sie Kinderkrankheiten haben, ob es Rückrufaktionen geben wird, wie die Ersatzteilversorgung sein wird und wie die Straßenlage mit halbabgefahrenen Reifen, wie mit Sozius, mit Gepäck und all diese Dinge, das läßt sich erst später sicher sagen.

Wir sollten also mit Vorschußlorbeeren sparsam sein, was hoch gelobt wird, kann bekanntlich tief fallen.

Auf jeden Fall sollen wir alle froh sein, daß eine deutsche Firma ein modernes, großvolumiges Motorrad auf den Markt bringt, um damit aus dem Keller der Zulassungsstatistik herauszuklettern.

Warten wir's ab.

Nicht mehr abzuwarten brauchen wir von der „BALLHUPEN“ Redaktion die Reaktion auf unseren Aufruf im letzten Heft, tatkräftig an der Gestaltung der „BALLHUPE“ mitzuarbeiten. Es erreichten uns zu unserer großen Überraschung und Freude so viele Beiträge, daß wir uns außerstande sehen, alle Berichte sofort zu verwenden. Dies soll aber bitte nicht dazu führen, postwendend die Mitarbeit wieder einzustellen.

Der Inhalt der „BALLHUPE“ kann bei reichlicher Auswahl wesentlich besser zusammengestellt und somit abwechslungsreicher gestaltet werden.

Also nochmals Freunde, bitte weitermachen und nicht gleich die Flinte in's Korn werfen.

Auf weitere gute Zusammenarbeit hofft

Ihr
Heinz Kaurland

Die Freiheit zu fahren

wann ich will, wohin ich will



bei warmem Wetter
wenns regnet
bei kaltem Wetter

zum Motorradtreffen
zum Rock-Konzert
ins Nobel-Hotel
in den Urlaub
zur Erbtante

und wenn die
Sachen mal
verdreckt sind,
stecke ich sie in
die Wasch-
maschine

.... und fahre wieder

FACKELMANN

Kombis, Jacken, Latzhosen, Nierengürtel

Informationen und Testberichte bei unseren
Stützpunkthändlern oder direkt vom Hersteller

FACKELMANN KG, Henrichsgraben 27

D-6110 Dieburg, Tel. 0 60 71-2 56 18

Inhalt:

Protokoll JHV 1983	4
Chronik 25 Jahre BVDM	8
Xanten – JHV – aus der Sicht einer Teilnehmerin	8
Hurra, etwas Neues aus Deutschland	10
Infos	13
Slalom Impressionen	15
Motorrad – Sicherheitstraining	16
Ori-Fahrt von Frank	18
Kanadische Motorradfahrer	18
MF – Hürth – Rallye	19
Sport-Kurzberichte	20
Grenzlandtreffen in Lüderbach	21
Tor – Tour	22
Training für Salzburg	23
Ori-Fahrt der Motorradfreunde Imme Wigge e.V.	24
XT-500-Ventilprobleme	25
Leserbrief	26
Es mußte ja so kommen	26
Motorrad Freundschaft Belgien-Deutschland	27
Termine – Verkäufe	28
Adressen für Schriftwechsel	29

Titelbild:

Schnappschuß aus der Zeltstadt in Xanten
anläßlich der JHV 1983.

Vielleicht die letzte Möglichkeit zum Zelten
in diesem Jahr?

Protokoll der JHV am 24.09.'83 in Xanten

Um 17.00 Uhr eröffnet Heinz Sauerland die Versammlung und begrüßt die Teilnehmer und Gäste. Statt der bei Jubiläen üblichen Festrede verweist er auf die „Chronik“, die für diesen Anlaß erstellt wurde. In der „Chronik“ sind die wichtigen Ereignisse in Wort und Bild, von der Gründung bis heute dargestellt. Diese „Chronik“ wird nach der Versammlung an die Teilnehmer ausgegeben.

Heinz Sauerland verliest dann die Glückwünsche der Firmen Continental Gummiwerke AG, Metzeler Kautschuk GmbH, der Messegesellschaft Köln und des LV-Saar.

Ein Tonband, von „Klacks“ Leverkus besprochen und mit Tondokumenten aus der Geschichte versehen, wird abgespielt. Klacks schildert die Situation, die zur Gründung des BVDM geführt hat, lobt unsere Arbeit bis heute, spricht seine Glückwünsche aus und ermutigt uns, auch weiter die Interessen der Motorradfahrer zu vertreten.

Horst Orlowski dankt „Klacks“ und den anderen Gründern für den Mut und die Ausdauer mit der sie ihr Ziel verfolgten und sich auch durch Rückschläge nicht entmutigen ließen, den BVDM zu einer starken Interessenvertretung aller Motorradfahrer zu machen.

Bei einem Vergleich mit anderen Clubs und der Situation damals und heute kommt er zu dem Schluß, das zwar manches etwas anders sein könnte, wir aber mit dem Erreichten durchaus zufrieden sein können.

Er geht dann zur Ehrung der Jubilare über. Es sind 19 Mitglieder, die dem BVDM seit seiner Gründung vor 25 Jahren angehören, 16 von ihnen kamen nach Xanten, um mit den jüngeren Mitgliedern gemeinsam das Jubiläum zu feiern.

Horst Orlowski überreicht den Jubilaren eine Anstecknadel, die sich von der BVDM-Anstecknadel nur dadurch unterscheidet, daß sie aus Gold gefertigt wurde; und eine Flasche „Kanonikus“, einen Xantener Spezialtrunk. Die Ehrung wird durch Episoden aus dem Leben der Jubilare und Geschichten rund um den BVDM aufgelockert.

(Die Namen der Jubilare finden Sie in der Bildunterschrift).

Nach der Ehrung beginnt Horst Orlowski mit dem Punkt 1 der Tagesordnung, dem Bericht des 1. Vorsitzenden:

Er sagt, daß der Vorstand die während der a.o. Hauptversammlung im März gegebene Zusage, energische Maßnahmen zur Verbesserung der organisatorischen Situation zu ergreifen, erfüllt hat. Am Tag nach der Hauptversammlung wurde Margot Wittke vom Vorstand einstimmig zum kommissarischen Schatzmeister berufen. Die eigene EDV-Anlage ist mit einem speziell für unsere Belange erstellten Programm in Betrieb genommen worden. Die Vorarbeiten, wie manuelles Aufarbeiten und Eingeben der Daten, sind weitgehend abgeschlossen.

Unsere Veranstaltungen sind erfolgreich gewesen, Einzelheiten werden die Referenten berichten.

Wir hatten verschiedene Gelegenheiten, verstärkt die Interessenvertretung der Motorradfahrer wahrzunehmen. Die Wechselwirkung von steigender Mitgliederzahl und Einfluß in der Öffentlichkeit wird hier deutlich. Für die Zukunft wird eine starke Zunahme der Zahl der Motorradfahrer erwartet, ebenso ein höherer Anteil motorradfahrender Frauen. Der BVDM wird den daraus entstehenden Fragen besondere Aufmerksamkeit schenken. Besondere Beachtung verdient hier die Modellpolitik der Hersteller und Importeure.

Heinz Wieland berichtet:

1979 wurde ich zunächst Koordinator für Einzelmitglieder, kurz darauf dann 2. Geschäftsführer, der damals hauptsächlich für die Mitgliederverwaltung zuständig war. 1981 wurde ich zum 2. Vorsitzenden gewählt, nach der vorstandsinternen Aufgabenverteilung war ich hauptsächlich für Industriekontakte zuständig, erstellte das Elefantentreffen-Programmheft und organisierte die Gespannfahrerlehrgänge des BVDM.

TOP 2 Bericht des Geschäftsführers:

Klaus Schumacher berichtet von den wichtigsten Punkten im Jahresablauf in Stichworten: Vorbereitung „Tag des Motorradfahrers“, des Elefantentreffens, der Teilnahme am Presse-seminar in Sindelfingen, dem Gespräch mit dem Verkehrsminister. Dazwischen einige Besuche bei alten und neuen Clubs und Mitarbeit an Veranstaltungen anderer Institutionen wie des TÜV Rheinland, der Stadt Braunschweig u.a.

TOP 3 Bericht des Schatzmeisters:

Margot Wittke berichtet:

Seit meiner Ernennung zum Schatzmeister bin ich hauptsächlich damit beschäftigt, die Mitgliederdaten manuell aufzuarbeiten und einzugeben. Der Adreßsatz für die Ballhupe mußte überarbeitet werden. Bei der Bearbeitung der Neuaufnahmen kam es teilweise zu Verzögerungen, weil aus programmtechnischen Gründen andere Arbeiten vorrangig waren. Eine Beitragsliste für die Clubs ist noch nicht fertig geworden, wird aber so bald als möglich erstellt und verschickt. Zur Zeit wird eine Mitgliederliste verschickt, mit der Bitte, diese zu überprüfen und Korrekturen mitzuteilen, an Margot Wittke, Aldekerker Str. 14 a, 4150 Krefeld

Meine dringende Bitte geht an alle, die den Beitrag noch nicht gezahlt haben, bitte überweisen Sie die rückständigen Beträge so bald wie möglich.

TOP 4 entfällt, der Bericht der Kassenprüfer wurde auf der a.o. Hauptversammlung gegeben.

TOP 5 Bericht des Sportwartes wird verlesen:

Die Deutschlandfahrt fiel wegen der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit und Schwierigkeiten bei dem Genehmigungsverfahren aus.

Das Endurogelände im Contidrom und der Endurowettbewerb während des Contitreffens waren für die Besucher eine große Attraktion. Hans Braun und Udo Nitsche mit ihren Clubkameraden vom MF Iberg sorgten für den geordneten Ablauf.

An der offenen Ori-Meisterschaft in Hamburg beteiligten sich nur 10 BVDM-Mitglieder, obwohl dies eine Wertungsfahrt zur Ori-Meisterschaft des BVDM war.

TOP 6 Berichte der Referenten

Bernd Karrasch, der nach der internen Aufgabenverteilung im bisherigen Vorstand auch für die Koordination der Referenten zuständig war, berichtet zunächst über seine Absicht, in Nordrhein-Westfalen einen Landesverband zu gründen.

Bernd Karrasch, Sander Str. 198,
5060 Berg.-Gladbach 2, Tel. 022 02/3 86 51

Danach verliest er den Bericht des Enduroreferenten Hans Braun:

Der 1. Enduro-Lehrgang fiel aus, weil sich nur 3 Teilnehmer gemeldet hatten. An dem 1. Enduro-Wettbewerb im Contidrom nahmen ca. 180 Fahrer teil. Dank der Mitarbeit der MF Iberg lief alles reibungslos; herzlichen Dank dafür an Udo Nitsche und seine Mannschaft.

Die 2. Enduro-Veranstaltung wurde vom MCC Sülfeld auf dem Truppenübungsgelände in Cremlingen durchgeführt. Armin Prinke und seine Clubkameraden wurden dabei von den MF Iberg unter Leitung von Udo Nitsche unterstützt. Es war eine rundum gelungene Veranstaltung.

Carol Fuchs stellt sich als Koordinator für die IFMA '84 vor, schildert die vorgesehenen Aktionen und bittet um Mitarbeit.

Carol Fuchs, Bülowstr. 4,
5000 Köln 60, Tel. 02 21/76 14 88

Den Bericht über den „Tag des Motorradfahrers“ gibt Klaus Schumacher:

Die Vorbereitungen begannen im Herbst letzten Jahres. Eine Gruppe Einzelmitglieder in Lüneburg übernahm die Vorbereitung und Durchführung. Weil es gelang, in der Firma Honda Deutschland GmbH einen Sponsor zu finden, konnte die Aktion in diesem Jahr auf 70 Städte ausgedehnt werden. Das Echo in der Öffentlichkeit war entsprechend groß, es gab ungezählte Presseberichte und zahlreiche Rundfunkberichte- und Interviews.

Günter Wuttke berichtete vom Contitreffen: Gute Rahmenbedingungen und genügend Helfer ermöglichten einen guten Ablauf der Veranstaltung. Das Band als Eintrittsausweis hat sich bewährt, der neue Programmpunkt „Endurowettbewerb“ fand großen Anklang. Die Helferpauschale wurde inzwischen ausgezahlt, wegen der schlechten Kassenlage fiel sie diesmal nicht so hoch aus.

Zum Dank und als Erinnerung überreichte Günter Wuttke einigen Helfern Pokale vom Contitreffen.

Manfred Paehr gibt keinen Bericht, beantwortet aber gerne Fragen aus seinem Bereich, der BVDM-Ori-Meisterschaft.

Klaus Schumacher berichtet über das Elefantentreffen, daß die Veranstaltung in der Zukunft nur weiterbestehen kann, wenn sich mehr Helfer finden. Sonst gibt es, abgesehen von den zu erwartenden Kostensteigerungen, bedingt durch Steuererhöhungen in Österreich und Verbesserungen organisatorischer Art, keine Probleme.

Es folgt die Aussprache über die Berichte.

Günter Wuttke fragt nach dem Bericht des 2. Vorsitzenden, Frank-M. Wolf berichtet über seine Kontakte zu Clubs in Norddeutschland.

Heinz Sauerland weist darauf hin, daß die Ankündigungen von Werner Lubjinski nicht vergessen wurden, sondern zu spät eingegangen sind.

Jörg Chemnitz schlägt vor, die wichtigsten Anschriften und Zuständigkeitsbeschreibungen zur Dauerrubrik in der Ballhupe zu machen. Das Material für den „Tag des Motorradfahrers“ sollte früher verschickt werden.

Holger Gringmuth fordert die Versammlung auf, mehr Aufmerksamkeit auf die Diskussion zu verwenden, er fragt weiter nach dem Grund für Verzögerungen bei der Abwicklung von Versicherungsangelegenheiten. Die Antwort, daß einige Verzögerungen dadurch entstanden, weil Bernd Karrasch während der Übergabeaktion einen Unfall erlitt und längere Zeit im Krankenhaus war, gibt Klaus Schumacher.

Peter Ziegler greift das Helferproblem beim Elefantentreffen auf und bittet, erneut zu prüfen, ob ein Bus zum Helfertransport eingesetzt werden kann.

Am Einwand von Jörg Chemnitz, daß es sich doch um eine Motorradfahrerveranstaltung handele, entzündet sich eine heftige Diskussion, die schließlich von Carol Fuchs mit der Bitte um mehr Toleranz beendet wird.

Ende der Aussprache.

TOP 7 Ernennung eines Versammlungsleiters

Günter Wuttke wird zum Versammlungsleiter ernannt, er erklärt die Bedeutung der Entlastung und bittet die Versammlung, dem Vorstand Entlastung zu erteilen.

Das Ergebnis der geheimen Abstimmung:

Stimmberechtigt sind 177, an der Abstimmung beteiligen sich 154, für die Entlastung stimmen 145, mit nein 7, ungültig ist 1 Stimme, Enthaltungen ebenfalls 1.

TOP 9 Neuwahl des Vorstandes

Günter Wuttke bittet um Vorschläge für die Wahl zum 1. Vorsitzenden, von den Vorgeschlagenen kandidiert nur Horst Orlowski. Es werden 152 Ja-, 5 Nein-, 2 ungültige Stimmen abgegeben, bei 3 Enthaltungen. Horst Orlowski nimmt die Wahl an.

Für das Amt der beiden 2. Vorsitzenden kandidieren nur Heinz Sauerland und Arnold Keuser. Heinz Sauerland stellt sich als langjähriger Vorsitzender des LV Rhein-Ruhr, als Veranstaltungsleiter des Elefantentreffens auf dem Nürburgring und der Veteranenrallye Xanten und als Koordinator des Ballhupenteams vor. Arnold Keuser ist Gründungsmitglied des BVDM und bezeichnet sich als Kanalarbeiter des BVDM.

In den Zählpausen werden die Gewinner der Rahmenwettbewerbe geehrt.

Das Wahlergebnis: Für Heinz Sauerland werden 151, für Arnold Keuser 146 Ja-Stimmen abgegeben, sowie 12 ungültige Stimmen und 22 Enthaltungen.

Für das Amt des 1. Geschäftsführers kandidiert nur Klaus Schumacher, es werden 162 Ja-, 1 Nein-, 4 ungültige Stimmen abgegeben, bei 2 Enthaltungen.

Für die Wahl zum 2. Geschäftsführer kandidieren Jutta Hölzel und Walter Fahrenholz. Jutta Hölzel ist Schriftführerin im MC Hilden und Bankkaufmann, Walter Fahrenholz ist Gründungsmitglied und war in den Anfangsjahren Schriftführer des BVDM. Für Jutta Hölzel werden 84 Ja-, für Walter Fahrenholz 81 Ja-Stimmen abgegeben, 4 Stimmen sind ungültig, 2 Enthaltungen.

Für die Wahl zum Schatzmeister kandidiert nur Margot Wittke. Margot Wittke stellt sich als

langjährige KassiererIn des LV Rhein-Ruhr und kommissarischer Schatzmeister des BVDM vor. Für sie werden 163 Ja-, 5 ungültige Stimmen abgegeben, bei 3 Enthaltungen.

Für die Wahl zum Sportwart kandidiert nur Edgar Müller. Er stellt sich als aktiver Teilnehmer zahlreicher Sportveranstaltungen vor. Für ihn werden 139 Ja-, 3 Nein-, 6 ungültige Stimmen abgegeben, bei 17 Enthaltungen.

Alle Gewählten haben erklärt, daß sie die Wahl annehmen.

Horst Orlowski dankt Günter Wuttke für die gekonnte Abwicklung der Wahlen, er bedankt sich bei den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern für die geleistete Arbeit und dankt im Namen des neugewählten Vorstandes für das Vertrauen das durch die Wahl zum Ausdruck kam.

TOP 10 Anträge

Der Versammlung liegt ein Antrag auf Änderung des § 21 der Satzung vor, der Antrag wird vorgelesen und zur Diskussion gestellt.

Günter Wuttke weist auf organisatorische- und EDV-Probleme hin. Für den Antrag wird das Argument angeführt, daß sich dadurch die Zahl der Mitglieder erhöhen würde, der Antrag wird in offener Abstimmung mit 82 Nein-, und 52 Ja-Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt.

Heinz Sauerland weist noch darauf hin, daß die Herstellungskosten der „Chronik“ von der Firma Continental Gummi-Werke AG anteilig übernommen wurden.

Horst Orlowski bittet um Vorschläge für die Austragung des Winterfestes und der nächsten JHV. Die MF Iberg wollen die nächste JHV durchführen, für das Winterfest meldet sich niemand.

Er schließt die Versammlung mit dem Dank an alle Beteiligten und dem Wunsch für einen gemütlichen Verlauf des Abends.

Der Protokollführer
Klaus Schumacher

Der neue Vorstand:

1. VORSITZENDER

Horst Orlowski, Tel. 02191/65872
Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11

2. VORSITZENDER

Heinz Sauerland, Tel. 02844/854
Dr. Guischard-Straße 7, 4134 Rheinberg 3

2. VORSITZENDER

Arnold Keuser, Tel. 0211/794725
Ostwaldstraße 15, 4000 Düsseldorf

1. GESCHÄFTSFÜHRER

Klaus Schumacher, Tel. 06128/86191
Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4

2. GESCHÄFTSFÜHRER

Jutta Hölzel, Tel. 0211/635219
Hompeschstraße 2, 4000 Düsseldorf

SCHATZMEISTER UND MITGLIEDER- VERWALTUNG

Margot Wittke, Tel. 02151/712297
Aldekerker Straße 14a, 4150 Krefeld 1

SPORTWART

Edgar Müller, Tel. 02945/5150
Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

Leserstimmen

Betr.: „weißer Rand“

Der weiße Rand sieht, gelinde ausgedrückt, „beschissen“ aus. Bei einem Foto mit hellem Hintergrund fällt der Rahmen optisch weg. Wie wäre es mit einem blauen 5 mm breiten Rand wie bei der Headline? Mehrkosten würden nicht entstehen, da für Blau sowieso ein Negativ gebraucht wird.

Michael Franken, Düsseldorf

Das neue „Titelgewand“ der Ballhupe wirkt freundlicher als das vorherige Cover!

Dr. Joachim Wildenhain, Köln.

Anmerkung:

Freunde, Ihr seht also: „Allen Recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann“.

Chronik „25 Jahre Bundesverband der Motorradfahrer“

Der BVDM brachte anlässlich der JHV in Xanten eine Chronik heraus, in der von der Geburt und der Entwicklung des BVDM berichtet wird.

Von großen Veranstaltungen des BVDM wie Elefantentreffen, Contitreffen, Veteranen-Rallye, Enzian-Rallye und Tag des Motorradfahrers berichten Klacks/Ernst Leverkus, Horst Briel, Klaus Schumacher, Günter Wuttke, Heinz Sauerland, Bernd Keggenhoff und Siebelt Uben.

Von der Gründung des BVDM schreibt Klacks, von der Weiterentwicklung Horst Briel und von der Jetztzeit Horst Orlowski. Allen, die am BVDM interessiert sind, gibt diese Chronik Antwort auf die Frage des Wie, Wann und Warum der Gründung, auf die Frage der Entstehungsgeschichte des Verbandes und der Veranstaltungen. Mit viel Engagement haben die Autoren Stellung bezogen und sich an die früheren Zeiten erinnert. Und mit viel Liebe und Sorgfalt wurde die Chronik von den Herausgebern zusammengestellt.

Die Chronik, 48 Seiten stark im DIN A 5-Format, ist zu beziehen bei der Redaktion der Ballhupe Dr. Guischarstr. 7, 4134 Rheinberg 3. Gegen Voreinsendung von DM 5,- (Schein, Scheck oder Briefmarken) und einem mit 0,70 frankierten Freiumschlag im Format DIN A 5.

Der Bundesvorstand

Verbindung zum Norden / Stellenausschreibung

Die Jahreshauptversammlung in Xanten hat einen Vorstand gewählt, dem nordeutsche Mitglieder nicht angehören. Um den Kontakt zu unseren Hamburger und schleswig-holsteinischen Vereinen zu erhalten oder zu verbessern, suchen wir jemanden, der die Verbindung zum Vorstand unterhält. Wer an dieser Tätigkeit Interesse hat, wende sich bitte an die BVDM-Geschäftsstelle.

Der Vorstand

Xanten – JHV '83

Als wir in diesem Jahr, mehr oder weniger pflichtgemäß, zur Jahreshauptversammlung nach Xanten fuhren, so taten wir es, weil man das als Mitglied seinem Verein schuldig ist. Schließlich sollte gewählt werden und man kann hinterher nicht gut meckern, wenn man seinen Einfluß vorher nicht geltend gemacht hat. Spaß und Freude, so denkt man, kann so etwas naturgemäß nicht bringen.

Jetzt, nachdem wir wieder gut heimgekommen sind, können wir im Rückblick sagen: es hat doch Spaß gemacht.

Der Ausrichter, der LV Rhein-Ruhr, hatte sich viel Mühe gegeben, der Veranstaltung zu Ehren des 25-jährigen Bestehens des BVDM einen würdigen Rahmen zu geben, ohne nicht enden wollende Ansprachen, Trara und Tamtam.

Eine Ausstellung von alten und neuen Fotos aus dem Clubleben, von Ballhupen-Kopien von 1958 bis heute und Dias von früheren Motorradreisen und Treffen erlaubten uns jüngeren Mitgliedern einen wirklich informativen Rückblick. Und für die älteren Mitglieder waren es bestimmt schöne Erinnerungen, wie oft hörte man: Mensch, guck mal. . ., weißt du noch. . ., ist das schon so lange her?

Die Ehrung der Mitglieder, die seit 25 Jahren im BVDM sind, nahm Horst Orlowski vor, er wußte von jedem was zu erzählen. Besonderen Beifall bekam K. Holthaus, der mit seinen 68 Jahren noch fast täglich Motorrad fährt und der ganz gerührt war, weil „seine Jungs“ an ihn gedacht hatten. Klacks, Ernst Leverkus, der Mitbegründer des BVDM, hatte einige Grußworte per Band geschickt. Das untergelegte Geräusch erkannten die „alten“ Mitglieder sofort als KS-Motorengeräusch. Diese Zündapp-KS war neben der BMW das meist gefahrene Gespann der BVDM-Gründerjahre. All diese Dinge weiß man auch als relativ junges Mitglied, wenn man die Chronik gelesen hat, die der BVDM anlässlich des Jubiläums herausgegeben hat und die wir, sozusagen als Dankeschön für unser Kommen, erhielten.

Die Versammlung mit Wahl ging flott vonstatten, obwohl sich einige Änderungen im Vorstand ergaben. Die anschließende Musik wurde



120 Personen nahmen am gemeinsamen Frühstück teil. Gut gestärkt traten sie die Heimfahrt an.
Foto: S. Briel

nicht von allen als besonders schön empfunden, aber Geschmack ist eben verschieden und man konnte sich ja, weil, wie gesagt wurde „Xantener Wetter“ war, vor's Zelt setzen und Benzin und andere Dinge reden.

Das gemeinsame Frühstück am Sonntagmorgen und die lustige Geschicklichkeitsfahrt per Fahrrad waren der fröhliche, lockere Abschluß der diesjährigen JHV.
Es hat wirklich Spaß gemacht!

Eure Sibylle



Unser 1. Vorsitzender im gelben Trikot bei der Ehrenrunde, nachdem er die Geschicklichkeitsfahrt gewonnen hatte!!
Foto: S. Briel

Hurra, etwas Neues aus Deutschland

Hurra kann man wohl sagen, wenn es in der heutigen Zeit einem deutschen Motorradhersteller einfällt, ein neues Modell aus der Taufe zu heben. Dazu noch eins mit total neuer Technik und immerhin mit 1000 cm³.

Wir vom BVDM waren bei der Taufe dabei – und damit es der Neugeborenen und den Gästen nicht zu kalt wird, trafen wir uns mit den glücklichen Eltern, der BMW-Motorrad AG, in La Napoule in Südfrankreich bei sommerlichen Temperaturen.

Es ist Dienstag, der 20. September 1983, als man uns offiziell die neue BMW Serie K 100 vorstellt. Nicht nur Reden, Vorträge und Bilder, sondern so richtig zum Anfassen und Reingucken. Man kann sich draufsetzen, Hebel bedienen, Knieschluß prüfen, gerade sitzen, gebückte Haltung einnehmen, alles, jedoch ohne laufenden Motor, nur Trockenübungen.

Alle waren neugierig auf den nächsten Tag, an dem gefahren werden durfte. Und diese Neugier steigerte sich umso mehr, je länger wir an diesem Abend diskutierten.

Mittwoch morgen weckte mich die strahlende Sonne gegen 7.30 Uhr. Blick auf's Meer, Frühstück, Lederzeug an. Mit dem Sturzhelm unter dem Arm an der Reception vorbei zum Parkplatz, von dem es losgehen sollte.

Und da standen sie: 29 Motorräder der neuen K-100 Reihe.

„Welche möchten Sie denn?“ – wurde ich sofort gefragt, ja, nehmen's doch diese, Ihr Helm liegt ja schon drauf. So einfach war das also. Zündschlüssel rein, ein paar erklärende Worte, Druck auf den Anlasserknopf, der Vierzylinder läuft. Mit kaltem Motor dreht er schön rund vor sich hin, nicht mehr der Boxer-typische Klara mit seinem bis unter den Sturzhelm deutliche Ventilgetickere und bei leichtem Gasgeben nicht mehr der spürbare Drang, nach rechts abzukippen.

Die Ölkontrolle ist erloschen. Kupplung – 1. Gang. Man spürt, daß der Kraftfluß im Getriebe hergestellt wurde, aber wo bleibt das deutliche „Klack“ mit dem leichten Ruck nach vorn, das dem Boxer so eigen ist? Nicht mehr da! Na, denn los. Die Fahrtroute ist festgelegt. Rauf in die Berge bis La Fréjus. Der Streckenplan der auf den Tank geklebt ist, sagt aus, daß es sehr kurvenreich werden wird und irgendwo unten links auf dem Plan steht, daß jemand die Kurven sogar gezählt hat – bis La Fréjus 188 Kurven.



Von hier ging's los.
In Reih und Glied standen die neuen K-Modelle und warteten auf uns.

Foto: Sauerland



Schmal ist die Silhouette
der BMW K 100 RS.
Foto: Sauerland

Und dann fahren wir mit drei Motorrädern vom Parkplatz. Ich lasse die beiden anderen vorbeifahren, erst mal sehen, was die denn machen. Erst schön vorsichtig, ein bißchen zaghaft in den ersten Kurven, dann schon forscher und nach einigen Kilometern schon fast frech, so schnell haben wir uns an die Neue gewöhnt. Die beiden Jungs vor mir lassen ganz schön gehen auf der am frühen Morgen noch recht einsamen Straße in die Berge und ich habe genug zu tun, dran zu bleiben.

Die erste Neugierde ist befriedigt. Nun erst mal tief Luft holen und sich auf die vielen Fragen besinnen, die man beantwortet haben möchte. Also lasse ich die beiden vor mir ziehen.

In welchem Gang fahre ich eigentlich? Um es genau zu wissen, reicht ein Blick auf die digitale Ganganzeige. Aber was soll das? Brauche ich diese technische Spielerei, um zu wissen, welchen Gang ich eingelegt habe? Also runterschalten. Sportlich um die Ecken geht's im

zweiten und dritten. Etwas gemächlicher im vierten. Aber im fünften geht's auch. Immer ist genug Drehmoment da, um die leicht ansteigende Straße ohne Schwierigkeiten zu meistern. Kraftvoll kommt der Motor von unten und fleißig dreht er in oberen Drehzahlbereichen. Leichtes Kribbeln im Hinterteil und Zittern im linken Spiegel verraten jedoch, daß da unten vier Kolben ihren Dienst tun. Die Vibrationen setzen etwa bei 4000 min⁻¹ ein, werden stärker und verschwinden dann wieder bei 6500 min⁻¹. Das können auch die Gummielemente in der Fußrasten- und Lenkerbefestigung nicht verhindern.

Gewöhnt habe ich mich bereits an die leichte Art, die vielen Kurven zu nehmen. Dafür verantwortlich ist der steife Rahmen, die gut abgestimmte Federung, natürlich das geringe Gewicht von 239 Kilogramm und die günstige Gewichtsverteilung. Der flachliegende Vierzylinder bringt den Schwerpunkt natürlich gewaltig nach unten.

Nun fährt man auf einer kurzen Testfahrt auf fremden Straßen keine extremen Schräglagen, aber wissen möchte man schon, was denn nun zuerst anfängt zu kratzen. Dies festzustellen, ist mir jedoch nicht gelungen. Bodenfreiheit ist also reichlich vorhanden.

In Fréjus geht's rechts ab. Übrigens – Blinker rechts – rechten Daumen, Blinker links – linken Daumen. Gewöhnungsbedürftig, aber so verkehrt nun auch wieder nicht.

Die Straße ist leicht abschüssig und nach wenigen Kilometern taucht die Mautstelle auf. Die BMW-Leute haben daran gedacht, uns ein kleines Kärtchen mitzugeben, damit hier für schnelle Abfertigung gesorgt ist.

Dann – Schnellstraße. Geübter Blick in Sachen Radar oder ähnlichen bösen Dingen – mal sehen, wie es denn bei schnellerer Gangart aussieht. Auf Anhieb bewegt sich die Tachonadel auf die 200 km Marke zu. In langen Kurven bei leicht welligem Bodenbelag kein Pendeln, kein Wackeln, nichts. Ich fange an, die Technik zu provozieren. Im spitzen Winkel den Mittelstreifen zu überfahren, wird vom Fahrwerk überhaupt nicht wahrgenommen. Bewußtes Hin- und Herlenken quittiert die K-100 damit, daß sie entsprechende Schlangenlinien fährt.

Die BMW Friendship Yacht.
Sie bot einen Hauch vom Duft
der großen Welt.
Foto: Sauerland



Ich nehme die Geschwindigkeit herunter und passe mich dem Verkehrsfluß an. Schon bald taucht die Ausfahrt La Napoule auf. Eine Stunde Fahrzeit ist vorüber. Gemächlich folge ich der Beschilderung bis zum Parkplatz, stelle den Motor ab und bocke das Motorrad auf.

Nun kann ich bei einer kalten Cola alles nochmal in Ruhe anschauen. Zunächst fällt mir die im vorderen Bereich etwas seltsam aussehende Auspuffanlage auf. Die vier dünnen, in bunten Farben angelaufenen Rohre sind so schnörkelig verlegt, als habe hier ein Klempner die ersten Gehversuche gemacht. Jedoch tröstlich zu wissen, daß die Rohre aus VA-Material sind (deshalb die bunten Farben) und daß wegen der Bodenfreiheit alles auf engstem Raum zusammengepackt wurde. Rost wird es ja hier nicht geben, aber aussehen tut's nicht gerade schön.

Die Räder sind aus Leichtmetall Druck-Guß. Vorne mit der üblichen Steckachse, hinten jedoch mit 4 Schrauben an die Bremsscheibe angeflanscht. Die rechts liegende Einarmschwinge ermöglicht damit einen problemlosen Aus- und Einbau des Hinterrades.

Im Bereich des Steuerkopfes liegt das Geheimnis des stabilen Fahrverhaltens im Hochgeschwindigkeitsbereich. Er bildet mit dem dreidimensional ausgelegten Stahlrohr-Brückenrahmen eine so stabile Einheit, wie ich sie bis-

her an keinem anderen Motorrad gesehen habe. Als Steuerkopf-Lager werden selbstverständlich Kegelrollenlager verwendet.

Und während ich da so in Gedanken versunken hocke, reißt mich einer aus meinen Träumen. Na, wie war's? fragt man mich. Ich komme garnicht dazu, zu antworten. Ein neuer Mann möchte fahren. Schlüssel steckt, er bekommt meine Maut-Karte, kurze Einweisung und er fährt davon.

Der BMW-Mann und ich schauen ihm nach. „Vernünftiges Motorrad“ sage ich und er nimmt es dankbar zur Kenntnis.

Wir treffen uns noch zu einem Imbiss. Es geht raus mit Sportbooten zu einer gecharterten Yacht – der BMW Friendship. Hier gibt es nochmals Gelegenheit zum Gedankenaustausch, Fachsimpeln, Benzin-Gesprächen.

Angenehm die Atmosphäre: Der BMW Verkaufsdirektor, Vertriebsleiter und Chefkonstrukteur in Sandalen und kurzer Hose. So locker, wie der Tag begonnen hatte, so endet er auch.

Und alle die dabei waren, sind sich einig: Ein gelungenes Motorrad mit völlig neuer Technologie für einen Preis, der vielen Interessierten noch manch schlaflose Nacht bereiten wird.

Heinz Sauerland.

Hinweis für Besucher des Elefantentreffens

Mit der „Roten Nummer“ geht nichts mehr. Die Wenigen in den ersten Jahren wurden „übersehen“, in den letzten Jahren ist die Zahl der Leute, die mit der „Roten Nummer“ zum Elefantentreffen kommen, so gestiegen, daß man jetzt am Zoll aufpaßt. Und ins Ausland kann man entweder nur mit ordnungsgemäß zugelassener Maschine oder mit dem länglichrunden Zollkennzeichen; aber das erfordert so viel Aufwand, daß sich das nicht lohnt.

Also rechtzeitig anmelden, sonst wird man an der Grenze zurückgeschickt!

Winterzeit – Gespannzeit

Aber Gespannfahren muß man lernen, die Nachfrage nach dem Gespannfahrer-Lehrgang des Bundesverbandes der Motorradfahrer zeigt, das es viele lernen wollen. Die Möglichkeiten sind aber begrenzt. Für die, die nicht zum Lehrgang kommen können oder wollen, einen Tip: Der „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, 2. Auflage“ ist zwar kein Ersatz für einen Lehrgang, enthält aber den gesamten Lehrstoff dieser Gespann-Lehrgänge.

Wie man ihn bekommt? Ganz einfach für 8 DM Briefmarken an die BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein, schicken.

Klaus Schumacher

Vorstandsverzeichnis

Nicht jeder Verein hat einen Schriftführer, das ist auch nicht unbedingt erforderlich.

Rundschreiben, Einladungen ect. werden an den 1. Vorsitzenden und an den Schriftführer verschickt. Wenn es in Ihrem Verein keinen Schriftführer gibt, teilen Sie uns bitte mit, wer die Post bekommen soll.

Das gilt sinngemäß auch für die anderen „Ämter“, Sportwart, Kassierer ect.

Zwei Anschriften sind notwendig, weil mal einer nicht zuhause sein kann – und Sie wollen doch immer auf dem laufenden sein, oder?

Zusatz zum E.-T.-Helferaufruf:

Bitte schreiben Sie mir, oder rufen Sie einfach an, wenn Sie mitmachen wollen. Für die Planung brauche ich Angaben über die Zeit, in der Sie helfen können, die gewünschte Aufgabe, und ob ich für Sie einen Schlafplatz – mit Luftmatratze und Schlafsack in einem alten Bauernhaus – reservieren soll.

Motorshow Essen, Show der Superlativen

Wer hat – oder kennt jemand, der es hat – die Superlative für den BVDM-Infostand?

Es soll einzigartig, motorradbezogen, und nicht aus kommerziellen Gründen ausgestellt werden, informativ und interessant sein. Vielleicht eine Diplomarbeit, ein wirklich „Toller Vogel“, ein Prototyp????

Auch interessante Fotos, schwarz-weiß, vergrößerungsfähig auf Postergröße werden gebraucht.

ZUR ERINNERUNG!

Wer im März dieses Jahres unsere außerordentliche Hauptversammlung erlebt hat, der weiß, in welchem desolaten Zustand sich unsere Kassenverwaltung damals befand. Die unermüdliche und konsequente Arbeit von Margot Wittke und Klaus Schumacher hat uns bereits Grund unter den Füßen verschafft und wird unsere Kasse in absehbarer Zeit wieder in den Zustand versetzen, in dem sie Günter Wuttke einmal abgegeben hat.

In den nächsten Tagen ist es soweit, daß die Mahnungen an unsere säumigen Beitragszahler versandt werden können. Ich bitte Sie, der Aufforderung gleich nachzukommen, falls Sie eine erhalten. Der Bundesverband und Ihr Verein sind auch auf Ihren Beitrag dringend angewiesen, um Verpflichtungen erfüllen und Leistungen erbringen zu können. Bitte schieben Sie es nicht auf die lange Bank!

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Einladung zur Sportwart-sitzung

Wie dem Protokoll der JHV in Xanten zu entnehmen ist, hat mich die Versammlung zum neuen Bundessportwart gewählt. Allen Teilnehmern sage ich auf diesem Weg noch einmal recht herzlichen Dank für die vielen Glückwünsche.

Unter dem Motto: „Wer rastet der rostet“, möchte ich alle Sportwarte n.g. Sport- und Touristikfahrer, sowie Motorradfahrer, die an sportlichen Aktivitäten im BVDM interessiert sind, einladen zur Sportwartsitzung.

Die Sitzung findet statt am Samstag, dem 10. Dezember 1983, um 17.00 Uhr, in Holzen bei Neheim-Hüsten, Gasthof „Linde“ (Clublokal MC Sauerland).

Tagungspunkte:

1. n.g. Sportwettbewerb
2. Ori-Meisterschaft
3. Touristikwettbewerb
4. BVDM Deutschlandrallye
5. Terminkoordinierung
6. Sonstiges

Auf zahlreiches Erscheinen freut sich

Euer Bundessportwart Edgar

Professor Danner 25 Jahre bei der Allianz

In Heft 3/81 stellten wir die Allianz-Motorradrahmen-Prüf- und Meßlehre vor. Mit dieser Lehre läßt sich eine Vermessung ohne nennenswerte Demontage des Fahrzeuges schnell und preiswert durchführen.

Der Konstrukteur dieser Rahmenlehre, Herr Professor Dr. ing. Max Danner feierte am 20. Oktober sein 25-jähriges Dienstjubiläum bei der Allianz-Versicherungs-AG.

Mit seinen Arbeiten auf dem Gebiet der Unfallursachen- und Reparaturforschung, sowie der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit hat sich das von ihm geleitete Institut internationale Anerkennung erworben.

Die Redaktion

JHV – LV Rhein-Ruhr

Der LV Rhein-Ruhr lädt seine Mitglieder zum 06.01.1984, 20.00 Uhr zur Jahreshauptversammlung ohne Neuwahl ein.

Tagungsort ist das Clublokal Haus Egelsberg in Neukirchen-Vluyn/Luit, Luitersstraße.

Tagesordnung:

Bericht des 1. Vorsitzenden, des Schriftführers, des Schatzmeisters, eines Sportwartes und der Kassenprüfer. Anträge und Verschiedenes. Der Vorstand stellt folgenden Antrag:

Änderung der Regelung zur Förderung des Motorsports im LV Rhein-Ruhr (Rundschreiben vom 28.01.1978 der damaligen Sportwarte). Anträge der Mitglieder zur JHV müssen dem Schriftführer 14 Tage vor dem Versammlungstermin vorliegen.

Wir bitten um rege Teilnahme.

Der Vorstand
i. A. H. Sauerland

Vorstellung des „MC Falke“

Der Motorradclub „MC Falke“ wurde 1979 gegründet. Der Verein umfaßte bis 1981 ca. 30 Mitglieder mit Motorrädern ab 50 ccm.

Schrumpfte sich jedoch Ende 1981 gesund. Seitdem sind wir 9 Motorradfahrer, die ganzjährig fahren.

Wir fahren Motorradtreffen, große, aber auch kleine an und versuchen so, immer wieder neue Menschen kennenzulernen und Erfahrungen auszutauschen. Wir tragen Clubjacken, die sich aber keineswegs negativ auf uns auswirken, auch wenn andere Bürger dies als Provokation ansehen – wir versuchen deshalb, ein gutes Bild eines Motorradfahrers abzugeben.

Wir freuen uns auf jede neue Bekanntschaft!

MC Falke, Winfried Witting
Granthaler Str. 5, 5176 Inden-Pier

Siegfried Stundmann, Schillerstr. 19
5162 Niederzier, Tel. 0 24 28/2 70 00

Redaktionsschluß Heft 1/84: 17.01.'84
Erscheinungstermin: 06.02.'84

Slalom-Impressionen

Anläßlich einer Einladung zum 2. Sauerlandslalom, setzte ich mich mit meiner Highway-Rennmaschine nach Sundern in Bewegung. Nur mal eben schauen, was dort wohl los ist. Im schönen Arnsberger Wald konnte ich mich bei Berg- und Talfahren, sowie einer Kurve nach der anderen, warm fahren und bei bester Laune piff ich das Lied: Und ich düse, düse, düse im Sauseschritt. . . .

Bei Ankunft traute ich meinen Augen nicht! Wie war ich doch überrascht, so viele Motorräder anzutreffen. Ein Blick auf die Tafel der Klasseneinteilung sagte mir, daß zu diesem Zeitpunkt schon ein Dutzend Fahrer, darunter 3 Damen, in meiner Klasse gestartet waren. Der Weg zum Start war leicht gefunden, und kritisches Lampenfieber machte sich breit. Der Start ist frei und ich zwingen mich zur Ruhe.

Dann: 4-3-2-1 und los! Aufheulend schießt die Maschine mit mir auf die erste scharfe Rechtskurve zu. Leichtes Wegschmieren des Hinterrades zeigt die Grenzen der Schräglage an und erhöht den Pulsschlag. Mehrere Rechts-Links-Kombinationen, dann langgezogene Linkskurven. Das linke Bein angehoben und kantig auf dem Fahrersitz rumturnend, mit hochklappenden Fußraste bei extremer Schräglage, sowie den Gedanken, „Bloß nicht runterfallen“, kommt die letzte schwierige Kurve. Am Kurvenausgang den Gashahn voll aufgerissen, preschte das Motorrad mit mir auf den letzten wenigen Metern durch die Zeitlichtschranke. Reichlich nach Luft schnappend bekomme ich das Fahrzeug im Anhaltebereich zum Stehen. Dann nach einigen Minuten der zweite Durchgang. Dasselbe hin und her, links, rechts, links, rechts. . . . und schon bin ich im Ziel. Schön gestreßt fragt man sich: „Wird die Zeit wohl reichen?“ Sie reichte zum 4. Platz in dem 17 Teilnehmerstarken Feld, das sagte der Veranstalter mir bei der Siegerehrung und übergab mir einen Pokal. Froh gelaunt brachte mich mein Slalomrenner nach Hause und eine Melodie begleitete mich: und ich düse, düse, düse im Sauseschritt. . .

Edgar Müller

Immer wieder Eifel

Zum 10. Male fand die Rallye um die Nürburg einmal anders statt. Ausrichter wie immer: MC Sauerland.

Wir hatten schon viel „garschröckliches“ von ihr vernommen. Nun wollten wir's wissen. Also starteten wir um 9.00 Uhr. 1. Futtsack direkt um die Ecke. Bei meiner MZ stellte sich ein Elektrodefekt ein. Das ließ Schlimmes ahnen.

Ich fuhr heimwärts, um meinen Schaden zu beheben. MZ Pitt mußte weiter, da das Gespann mit dem Südwest-Wind kämpfen mußte. 1½ Stunden später setzte ich mich in Richtung Ahrtal in Bewegung. Da es schon reichlich spät war, brachte ich den Gasschieber in die übliche Stellung. Um Punkt 12.00 Uhr nahm ich den Helm zur Fahrerbesprechung ab. Friedhelm, der Dritte im MZ-Team, hatte vor dem Start noch einen gerissenen Bremszug zu wechseln.

Dann arbeiteten wir 3 die vielversprechenden Kartenkopien durch, um zu wissen, wo es lang geht. Als ich die Kopie auf meinem Tankrucksack befestigte, stellte ich noch den Verlust eines Seitendeckels fest. Start: MZ Pitt hatte den Besten. 5 km hinter demselben durchbohrte ein 4 Zoll Nagel das Hinterrad des Gespannes. Platten! Flicken! Dies gelang nur durch die freundliche Leihgabe eines Viersener Motorradfahrers. Er lieh ihm seine Luftpumpe und das Dreirad war nach 40 Minuten wieder fahrbereit. Er erreichte ZK1 kurz vor Torschluß, nachdem er selbstlos ein Guzzi Gespann aus dem Straßengraben zog. Ansonsten lief bei ihm alles glatt.

Wir Solofahrer hatten andere Schwierigkeiten, denn wer die Eifel kennt, kennt auch ihre Feldwege. Also war das Auftauchen und Verschwinden von ratlosen Motorradfahrern in Feld-, Wald- und Wiesenwegen für den Betrachter, ein amüsantes Schauspiel. So kamen nach und nach alle Fahrer wieder zum Startort zurück. Es gab viel zu erzählen. Ein Dankeschön für die gelungene Veranstaltung, die allen Teilnehmern Spaß machte.

Bis dann, MZ-Willi

Motorrad-Sicherheitstraining des ADAC – Mit 60 Mark dabei

Vielleicht hat der eine oder andere noch die Vorderseite der ADAC-Motorwelt vom vergangenen Herbst in Erinnerung, wo eine vollbesetzte BMW R 65 über eine 40 cm breite, 4 m lange und 30 cm hohe Wippe balanciert: Aufforderung zur Teilnahme am ADAC-Sicherheitstraining für Motorradfahrer. Das mit der Wippe zu probieren und eine Vorstellung davon, etwas für die eigene Sicherheit tun zu müssen, waren mir 60 Mark Teilnahmegebühr wert, und so meldete ich mich für einen Lehrgang im April '83, der auf dem Verkehrsübungs Gelände in Olpe (Sauerland) stattfand. Von den 15 Teilnehmern waren 10 Motorrad-Führerschein-Neulinge, zwei Herren über 60 hatten sich nach mehr als 20 Jahren wieder aufs Motorrad gesetzt, und es waren 3 Polizisten, privat, dabei. Allgemeine Tendenz: Unsicherheit in Bezug auf die Einschätzung des eigenen Fahrverhaltens und z.T. Unwissenheit über die Eigenarten der eigenen Maschine; zwei Teilnehmer hatten schon durch Unfälle schlechte Erfahrungen gemacht durch Fehler, die sie selber nach dem Kurs für vermeidbar hielten. Unnötig darauf hinzuweisen, daß alle mit verkehrssicheren Maschinen und in vorschriftsmäßiger Kleidung erschienen. Bedingung: so zu erscheinen wie man täglich fährt: d. h. mit/ohne beladenen Koffern, mit/ohne sozios/sozia.

Der Lehrgang gliederte sich in drei Hauptteile:
1. Beherrschung des Motorrads unter verschiedenen Bedingungen;

2. Straßenzustand 'lesen', und Verhalten im Verkehr.

3. Bremsverhalten.

Die allgemeine Beherrschung des Motorrades war schon für viele Kursteilnehmer eine erste, schwere Herausforderung. Gefordert wurde vor allem Gleichgewichtsübungen: langsame und schnelle Slalom-Fahrt, Fahren zwischen zwei parallel liegenden oder enger zulaufenden langen Latten; Fahren in der Schräglage mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und größerer Neigung, sowie Schaukeln und Pendeln in der Schräglage. Die wohl schwierigste Aufgabe war die Wippe: Man stellt sich das vielleicht ganz einfach vor, aber, mein Wort dafür, es war verdammt schwer, besonders den Punkt zu finden, ohne das Gleichgewicht zu verlieren, wo die Wippe das Gleichgewicht hält, und langsam anfängt, nach vorne zu neigen. Die Kunst liegt darin, langsam, sehr langsam, drüber zu fahren. Es darf gesagt werden: Einige fielen auch von der Wippe (hauptsächlich am Anfang) aber zur Sicherheit waren immer mehrere Helfer auf jeder Seite als 'Polster' postiert. Daß die Wippe wirklich eine Herausforderung war zeigte sich am Ende des Tages, als nochmals die Möglichkeit geboten wurde, verschiedene Teile des Übungsprogramms zu wiederholen: da wurde noch bis in den späten Nachmittag auf der Wippe gefahren. Zuletzt wurde



Eine der schwierigsten Aufgaben: Die Wippe. Sogar die Helfer tragen zur Sicherheit einen Helm!!!

Slalom-Fahrt:

Für Ungeübte eine echte Aufgabe, elegant durchzukommen und dabei noch gut auszu-
sehen.

Foto: Henning Knudsen



noch das Fahren auf unbefestigter Straße geübt: Fahren im Gelände: aufstehen, Körpergewicht nach vorne auf das Vorderrad und Fahren auf Schotter (Kosename: Kiesgrube); aufstehen, Körpergewicht nach hinten. Vorderrad hochziehen, was z.B. im Bereich von Baustellen durchaus vorkommen kann.

Der zweite Hauptpunkt des Tages war mehr theoretischer Art, da es um die Beobachtung von Straße und Verkehr ging. Daß der Motorradfahrer mit dem Zustand der Straße fährt und fällt, wissen wir alle. Ist die Straße naß oder trocken? Liegt Sand in der Kurve, vielleicht eine Ölspur hinter der Tankstelle? Lehm auf der Fahrbahn an einer Baustelle? Nasse Blätter im Herbst!!!!??? Straßenbahnschienen in der Stadt, Fugen zwischen verschiedenen Fahrbahnbelägen? Usw., usw. Das Thema ist schier unerschöpflich, weil es so viele, von Ort zu Ort unterschiedliche Fahrbahnbedingungen gibt, auf die der Motorradfahrer achten muß. So auch in Bezug auf Verkehrsbeobachtungen: Natürlich muß der Motorradfahrer genau wie die übrigen Verkehrsteilnehmer sorgfältig den Verkehr im Auge behalten. Aber gerade weil der Motorradfahrer nur zwei Räder hat und weil jedes Bremsen, jedes Ausweichmanöver einen Sturz bedeuten kann, muß er, mehr als die Autofahrer, mitdenken und sich in die Lage der übrigen Verkehrsteilnehmer versetzen können: Stichwort 7. Sinn! Kinderfüße, die unter geparkten

Autos hervorgucken; hält das Auto aus der Seitenstraße nun an oder nicht? Biegt der Vordermann womöglich nach links ohne zu blinken? Will die Oma nun über die Straße oder nicht? und vieles, vieles mehr. Einmal gehupt – Blickkontakt – freie Bahn.

Rechtlich gesehen kann mancher verunglückte Motorradfahrer auf das Fehlverhalten der anderen hinweisen, aber was nützt ihm das, wenn **er** durch die Luft fliegt?!

Die Wichtigkeit des richtigen Bremsverhaltens braucht (hoffentlich!) hier nicht ausführlich dargestellt zu werden. Was das Sicherheitstraining bot, war die Möglichkeit, unter Aufsicht und Anleitung, verschiedene Bremssituationen auszuprobieren: Länge des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, konkret und greifbar nahe demonstriert; Weißt **Du** auf der Straße den Unterschied zwischen 10 m und 40 m? Was auf 30 m nicht alles passieren kann!! Bremsen in Schräglage; Bremsen, ausweichen, bremsen; Vollbremsung mit blockierten Rädern (hier mußte sich einer hinlegen; der Schaden an Lenkerverkleidung und Blinker war durch die Teilnahmegebühr versichert); Bremsen und Flucht ins Gelände (siehe oben!).

Fazit: Was der Kurs insgesamt bot, war die Möglichkeit, einige Grenzsituationen des Motorradfahrens direkt auszuprobieren, und zwar so lange, bis sie reflexmäßig saßen. Es sollte das

probiert werden, was man in einer Unfallgefahr erst erfährt, nämlich wie das **Motorrad** reagiert, aber so, daß man jetzt selber erfolgreiche und vor allem richtige Gegenmaßnahmen ergreifen kann. Es fiel auf, daß viele Fahrer, die am Anfang sehr vorsichtig fuhren, am Ende ganz anders mit ihren Maschinen hantierten. Sicherlich ist ein Kurs allein nicht genug, und die Frage sei auch erlaubt, ob 60 Mark der richtige Preis ist. Aber viele der Übungen aus dem Kurs können auch auf stillen Parkplätzen in aller Ruhe allein geübt werden. Man muß nur einmal die Scheu davor überwunden haben, das zu tun, wovor man Angst hat, weil man es nicht kennt. Das wichtigste, was eine Teilnahme an dem Sicherheitstraining rechtfertigt, und das ist eine ganz persönliche Auffassung, die ich jederzeit vertreten möchte, ist die Tatsache, daß eine der aller wichtigsten Vorbedingungen für das Motorradfahren überhaupt, das Bewußtsein um die **eigene** Verwundbarkeit im Straßenverkehr sein sollte. Eine der **Hauptgefahren** für den Motorradfahrer ist **er selber**, wenn er sich nicht des **eigenen Sicherheitsbedürfnisses** bewußt ist. Dieses Bedürfnis zu **wecken** oder zu **schärfen** ist die wichtigste Aufgabe des Sicherheitstrainings.

Termine und Orte an jeder ADAC-Geschäftsstelle.

Henning Knudsen

Ori-Fahrt von Frank

Zu allererst muß ich mal dem Frank Jokisch meine Anerkennung für seine Aktivitäten zwecks Mobilisierung der ewig gelangweilten Clubmitglieder aussprechen. Schade, daß diese Ori-Fahrt noch, wegen mangelnder Teilnehmer für Dich eine frustrierende Sache war. Mein Tip für Dich wäre, daß Du den Termin für Deine nächste Ori-Fahrt möglichst schon in der Ballhupe 1/84 bekannt gibst. Ich kann mir vorstellen, daß viele Motorradfahrer, so wie ich, am Anfang des Jahres ihre Termine, die sie im Laufe des Jahres wahrnehmen wollen und können, notieren. Du kannst jeden Falls sicher sein, bei Deiner hoffentlich nächsten Fahrt mindestens zwei weitere Teilnehmer zu haben.

Holger Gringmuth

Kanadische Motorradfahrer

Bei einem 6-wöchigen Kanada-Aufenthalt mit Wohnmobil, Zug und Kanu haben wir natürlich besonders auf Motorradfahrer geachtet. Hier ein kurzer Bericht über diese „disziplinierten“ Fahrer:

Gefahren werden zum größten Teil dicke Tourer, von der Harley bis zur Gold-Wing, alle ausgestattet mit Topcase, Koffern und dem typischen Tourer-Schnickschnack.

Schöne Rennverkleidungen, zurechtgemachte Schönheiten, laute Auspuffanlagen, Sonderlackierungen, alles was nicht serienmäßig ist, ist in Kanada entweder noch gar nicht „in“ oder schon wieder „out“. Es gibt sie einfach nicht. Alle Maschinen werden serienmäßig gefahren.

Gepflegt sind nur die Harleys, alle anderen Motorräder dienen wahrscheinlich nur der ganz normalen Fortbewegung.

Apropos Fortbewegung: Glaubt bloß nicht, daß in die Kurven richtig reingefetzt wird. Nicht die Spur von Gasaufreißen, keine Hochstarts an den Ampeln, kein aggressives Verhalten gegenüber Autofahrern. Im Gegenteil, bevor man eine Kurve anfährt, wird erstmal gemütlich in den 5. geschaltet. Nee, ehrlich! Dazu eine kleine Geschichte:

Also, wir fuhren so mit unserem Motorhome gemütlich vor uns hin, als wir von hinten einen Motorradfahrer kommen sahen. Die Strecke war einfach Perle, jedes deutsche Motorradfahrerherz hätte vor Freude einen Aussetzer gehabt. Kurven, Kurven, Kurven, eine Landschaft, wie's sie nur in Kanada gibt, schneebedeckte Berge, felsige Wände direkt anschließend an die Straße, bergauf, bergunter, tiefe Schluchten, gut asphaltiert, trocken und überhaupt kein Verkehr, ein paar Wohnmobile, ein paar Trucks, ein paar Autos. Und da kommt dieses Motorrad daher. Wir fahren gleich rechts ran, um ihn vorbeizulassen. Als er nach 5 Minuten immer noch nicht überholt hat, fahren wir normal weiter. Irgendwann, so etwa nach einer halben Stunde, als die Straße zweiseitig wurde, mußten wir notgedrungen auf die rechte Spur rüber, weil ein schnelleres Fahrzeug hinter uns herkam und rechts wohl nicht überholen wollte (das ist in Kanada nicht direkt erlaubt, aber jeder macht's). Da fuhr, wir trauten unseren Augen kaum, der Motorradfahrer an uns vorbei –

wie in Zeitlupe –. Gleich nach dem „hitzigen“ Überholmanöver fuhr er ganz brav wieder rechts rüber, quängelte sich noch an ein paar anderen Autos vorbei und reihte sich in die Autoschlange ein. Nun fuhren wir wieder auf die linke Spur zum Überholen, weil alle nur 80 fuhren. Mein Gott, solche Schleicher! Wir fuhren eine ganze Weile auf der linken Spur, es war alles frei, aber der Motorradfahrer, den wir nun bald eingeholt hatten, machte überhaupt keine Anzeichen des Stoffgebens. Im Vorbeifahren habe ich ihn fotografiert. Er freute sich mächtig, winkte und blieb schön hinter uns. An einer Abzweigung, die wir nehmen mußten, hat er uns dann wieder eingekriegt, hupte und winkte noch mal.

Tja, so sind die kanadischen Motorradfahrer. Kaum zu glauben, wenn man an dieses riesige, weite Land mit den irren Straßen denkt.

Die überall aufgestellten Geschwindigkeitsschilder werden echt eingehalten. Aber das muß man auch. Denn die Kontrolle, wie schnell ein Auto oder Motorrad fährt, wird nicht wie bei uns, durch einen Blitzler kontrolliert, sondern von der Luft aus. Man nennt das drüben „Air-Control“. Man kriegt also gar nicht mit, wenn, wann und wo man kontrolliert wird. Wird man erwischt, kann das sehr teuer werden, teurer als bei uns!

Also kein Land zum Motorradfahren. Eine Geländemaschine lohnt sich hier schon eher, aber auch nur, wenn man fast ausschließlich durch's Gelände fährt. Die Straßen sind lang, daß es – sofern keine Kurven drin sind – auf mich einschläfernd wirken würde.

Und die Kleidung zum Motorradfahren ist einfach katastrophal. Lederkombis scheinen die nicht zu kennen. Auch keine Regenkleidung. Die Helme sind schlichtweg Eierfeilen, meistens Jethelme aus Großvaters Rumpelkammer, Turnschuhe, Jeans, T-Shirt oder Pulli, Handschuhe vielleicht noch, aber damit hat sich's auch.

Als Motorradfahrer in Deutschland haben wir's da echt besser. Sieht man die Unfallzahlen in Kanada, sind die mindestens genau so hoch wie bei uns. Im übrigen soll der Asphalt bei Regen wie Schmierseife werden. Und deshalb passieren viele Unfälle.

Aber von der Disziplin gegenüber den Autofahrern haben wir etwas gelernt.

Susanne Haels u. Thomas Bartels
Motorradfreunde Iberg, Hornburg

MF Hürth Rallye

Kurz nach Erscheinen der Ballhupe 1/83 und dem Lesen der Termine schrieb ich die MF-Hürth zwecks Zusendung der Unterlagen zu ihrer Rallye an. Als dann bis zum 17.04.1983 keine Antwort kam, rief ich den Werner Goetz an, der mir dann mitteilte, daß die Veranstaltung verschoben werden mußte wegen eines Unglücks im Verein.

So notierte ich mir den 16.06.1983 als neuen Termin, nicht beachtend, daß dieser Tag mitten in der Woche lag. Ende Mai ging mir vom Club dann eine Ausschreibung für den 26.06.1983 zu.

Start sollte sein um 8.00 Uhr, das heißt, ab diesem Zeitpunkt sollten die Fahrtunterlagen ausgehändigt werden.

Um ca. 9.00 Uhr waren meine Frau Klaudia und ich, jeweils mit eigener Maschine dort und nahmen die Unterlagen in Empfang.

Angegeben war in der Ausschreibung eine Strecke von 250 km, die sich dann aber nach den Fahrtunterlagen als sehr viel länger erwies. Die Strecke war bis auf ein ca. 120 km langes Stück frei wählbar, d.h. die einzelnen Punkte konnten nach Belieben angefahren werden, die General Karten 10 und 12 sollten zur Orientierung dienen.

So ging es um ca. 10.00 Uhr los von Hürth über Liblar nach Nörvenich, von dort über Zül-pich nach Heimbach und von dort noch nach Dreiborn bei Schleiden. An jedem der genannten Orte waren bestimmte Gegebenheiten zu notieren oder zu berechnen. Anschließend ging es nun nach Belgien ins Hohe Venn und zur Ruine Reinhardstein, wo wir einen Teil der Organisatoren wiedertrafen. Der entscheidende Unterschied bei diesem Treffen war jedoch, daß 'wir' keine Zeit für einen gemütlichen Kaffee mit Plausch hatten, sondern weiterhetzen mußten, um Punkte zu sammeln.

So fuhren wir weiter nach Reuland, um von hier nun wieder nach Deutschland zu fahren. Zwanzig Kilometer hinter der Belgischen Grenze begann der vorgeschriebene Teil der Fahrtstrecke, der uns über Gemünd nach Luxemburg führte, wobei wir aber um die Fahrtstrecke weisungsgemäß einhalten zu können, bei Gemünd verbotswidrig einen Schlagbaum nach Luxemburg umgehen mußten. Glücklicherweise war gerade kein Zöllner in der Nähe.

Nun fuhren wir also an der Our entlang nach Vianden, wo wir wieder die Grenze nach Deutschland passierten. Dies sollte nun der Umkehrpunkt bei unserer Fahrt werden. So fuhren wir den Rest der vorgeschriebenen Strecke ab, wobei wir aber immer knapper in der Zeit wurden. Um 18.00 Uhr sollten die Unterlagen in Hürth abgegeben werden, wobei unter Strafpunkten eine Karenszeit bis 18.30 Uhr gegeben war. Es war bei uns 17.45 Uhr und noch mindestens 120 km zu fahren. Ab Prüm kam dann noch der Dauerregen dazu, sodaß wir unter Auslassung mehrerer restlicher Orte und Aufgaben außerhalb der Wertung um ca. 19.00 Uhr in Hürth mit einem Tachostand von 424 km ankamen. Mein Resümee aus dieser Fahrt, das sich durch Gespräche mit anderen Teilnehmern, denen es ähnlich widerfuhr und der Organisatoren bestärkte, ist folgendes:

1. Ein Abfahren der Gesamtstrecke ist für die Organisatoren notwendig, da sie nur auf diese Weise feststellen können, was sie ihren Teilnehmern zumuten.

2. Die Größe der Strecke und die Menge der Aufgaben müssen so begrenzt werden, daß eine Bewältigung unter Einhaltung der StVO und anderer gesetzlicher Bestimmungen (z.B. der Zollbestimmungen) möglich ist.

Das Argument seitens der Organisation, dadurch würden sich besser die Sieger herausfinden lassen, finde ich gerade zu gefährlich. Soweit ich durch Gespräche nach der Fahrt feststellen konnte, hatten zwar einige die gesamte Strecke mit allen Aufgaben geschafft, nur stellte sich dabei dann bei mir die Frage, wie tief diese dann geflogen sein müssen.

3. Eine schlecht organisierte Rallye sollte lieber abgesagt werden, als in dieser, meines Erachtens nach gefährlichen Art und Weise durchgeführt zu werden.

Ich hoffe, dies war nur ein Ausrutscher der MF-Hürth, auch muß ich zur Ehrenrettung des Vereins betonen, daß ich gerade mit den Hürthern schon schöne und gutgeplante und organisierte Rallyes erlebt habe.

Deshalb hatte ich gerade diese letzte als besonders schlimm erlebt.

Ich hoffe, daß dieser Artikel auch für andere als Beispiel und Ansporn nützt. Zur nächsten Hürther Rallye bin ich aber trotzdem wieder da, dafür macht mir diese Art der Fahrerei doch zu viel Spaß.

Holger Gringmuth

Sport-Kurzberichte

Mosbach: Rege Teilnahme konnten die Motorrad-Freunde Neckar-Odenwald bei ihrer von den Behörden genehmigten, ersten Holzwurm-rallye verzeichnen. Die Mischung Touristiktour – Ori-Fahrt ging nicht immer auf, da die Zeit knapp bemessen war. In dem zur Verfügung gestellten Sporthelm fand man nicht nur hervorragende sanitäre Anlagen, sondern auch freundliche Bewirtung des Gastgebers. Fazit: Für Tourenfahrer empfehlenswert!

Gemünden/Spessart: Durch dreimaliges Verschieben des Termins mußte der Erfolg der zweiten Spessart-Ori ausbleiben. Die mühevoll ausgearbeitete Fahrt von Fahrleiter „Siggi“ Skarke, befuhr nur eine kleine Abordnung des MC Sauerland, da am selben Termin Parallelveranstaltungen stattfanden.

Xanten: Anläßlich der JHV in Xanten, schrieb der Gastgeber LV Rhein-Ruhr, zur Anfahrt eine Zielfahrt aus. Zur Überraschung der Initiatoren nahmen ca. an die 40 Motorradfahrer teil. Der Gewinner Reinhold Deiters, fuhr mit seiner „Kawe“ 1000 allein ca. 1400 km innerhalb von 24 Stunden, vom Wohnort Wadersloh (Westf.) nach Sigmaringen/Bodensee und zurück.

Edgar M.

Grenzlandtreffen in Lüderbach

In zwei Ausgaben der Ballhupe haben wir auf unsere Veranstaltung aufmerksam gemacht und außerdem rechtzeitig vor dem Treffen jedes Mitglied der I.G. durch persönliches Schreiben hierher eingeladen. Die Portokosten waren ein gewichtiger Posten, mein Eindruck ist allerdings, daß wir das Geld wohl besser für ein Spanferkel hätten verwenden sollen. Die Teilnahme von Seiten unserer Mitglieder ließ nicht nur viele Wünsche offen, sie war blamabel. Es war nur gut, daß ich nicht meine ursprünglichen Pläne durchführte, einen sog. Schirmherren herzubitten. Das hätte uns allerdings einiges an schönen Dingen gebracht, die uns nun leider aus der Nase gingen. Das war alles in der Zeit, in der ich den Vorsitz habe, an Vorstellungen und Plänen an mich herangetragen wurde, ist mit unseren Mitteln nicht zu verwirklichen. Auch zeitlich muß jemand völlig unabhängig sein, wenn er die Aufgaben erledigen will, die etliche Mitglieder für den Vorsitzenden in petto haben.

Die Unterhaltung eines Informationsbüros, die Anlegung einer Gespannbücherei, das Sammeln und Weitergeben von Tricks und Daten und was es da sonst noch geben mag, es kostet Geld, VIEL GELD! und ebenso viel Zeit. Ob die Dinge dann genutzt werden, steht auf einem anderen Blatt. Alle diese Dinge sollten und könnten eben auf unseren Treffen an den Mann und die Frau gebracht werden, die Gespannfahren oder einmal fahren möchten. Was Ihr, liebe Freunde auf und mit drei Rädern, von einem Vereinsvorsitzenden eigentlich erwartet und was man einem Anderen auch guten Gewissens zumuten kann, solltet Ihr doch einmal ganz deutlich artikulieren. Daß die räumliche Entfernung ein immenses Hindernis für alle Aktivitäten ist, weiß ich so gut wie Ihr – ABER – wenn Heinz und ich schon einmal etwas eingerührt haben, hätten ruhig ein paar Männlein mehr an der Suppe mitkochen können. Eine Bemerkung kann ich mir zum Abschluß dieser

Epistel nicht verkneifen; Kritik ist jedermann unbenommen, nur, wer selber nicht einmal durch Husten verrät, daß er noch lebt, sollte selber erst einmal ein ganz klein wenig in der I.G. aktiv werden. Dann darf er auch aus Herzenslust vom Leder ziehen!

Nun zu der Veranstaltung selber.

Heinz hat mit viel Mühe und Fleiß den sportlichen Teil organisiert, so daß in dieser Beziehung keine Wünsche offen blieben. Insgesamt waren 87 Personen auf der Anwesenheitsliste, leider konnten oder wollten nicht alle an den Fahrten teilnehmen. Rundherum aber können wir feststellen, es hat geklappt und die Mühen waren nicht vergebens. Ich höre in diesen Tagen, in denen wie eh und je über die Motorradfahrer gemeckert wird, aus unserem Raum über die Teilnehmer der hier durchgeführten Veranstaltungen nur Gutes. Die Teilnehmer unseres Treffens werden anderes und Nachteiliges nicht vernommen haben. Ich danke allen denen, die hier waren für ihre Disziplin und ihre Hilfsbereitschaft. Der gute Verlauf und die bewiesene Kameradschaft sind für Gitta und mich der Grund, warum wir auch in Zukunft allen, die es wünschen, unsere Tür offen halten.

Da wir nur über einen „Mini-Etat“ verfügen, werden wir in Zukunft alles, was wir durchführen möchten, nur noch in der Ballhupe veröffentlichen. Wie viel das sein wird und was wir machen können, liegt nicht zum geringsten Teil an Euch, liebe Freunde.

Im nächsten Jahr stehen Neuwahlen an (wenn Ihr dann noch Lust habt dabei zu sein). Immerhin wäre es denkbar, daß ein Genie unter den Mitgliedern eine tolle, ganz außerordentliche Idee hat, was alles viel besser und interessanter zu gestalten ist.

Über eines bitte ich Euch, liebe Gespannfreunde, nachzudenken; wie kann sich wohl ein Indianerhäuptling fühlen, dessen Stammesbrüder sich im Wigwam versteckt haben statt am Kriegstanz teilzunehmen??

Nun schmeißt meinewegen mit den dicksten Steinen, die Ihr finden könnt, bis Lüderbach schafft es (fast) keiner, was ja bewiesen ist.

Mit herzlichen Grüßen aus dem nun kalt werdenden Osten

Euer Jan

Tor – Tour

Einer nicht alltäglichen Einladung folgte der MC-Geist-Wadersloh zum Nachbarverein MSC Westenholz. Man vertauschte Lederjacke, Stiefel und Motorrad mit T-Shirt, Sporthose und Fußballschuhe, um in Form eines Fußballspieles die Kräfte zu messen.

Daß der Gegner erheblich unterschätzt wurde, zeigte sich schon nach dem Anstoß, als es im Gehäuse des MC-Geist rattle. Von dem Schock erholte sich unsere „Sturm��pitze Toni“ wohl als Erster. Er angelte sich in der 7. Minute das Leder und schob es an dem verdutzten Westenholzer Torwart vorbei ins Netz. Unser Linksaußen „Paule“ ist bekannt dafür, daß er einen schönen Hals besitzt, daß er diesen auch einmal lang machen kann, bewies er damit, daß er eine von dem Mittelstürmer gegebene Vorlage mit dem Kopf zum 2:1 Halbzeitstand im Westenholzer Tor unterbrachte.

In der Halbzeit beschloß die Gastgebermannschaft, eine andere Taktik einzuschlagen. Nach Wiederanpiff nutzte ein wieselflinker, in Gymnastikhose getarnter Westenholzer Spieler eine Panik in der Abwehrreihe des MC-Geist zu einem Torerfolg aus. Jetzt entbrannte ein wahres Feuerwerk auf das Geister Tor, wobei der

Torsteher „Apollo“ mit einer Parade nach der anderen über sich hinaus wuchs. Angesteckt vom Ehrgeiz des Tüchtigen, nutzte der konditionell starke „Toni“ einen geschickt angelegten Konter, zum erneuten Führungstreffer für Geist aus. In sportlicher und eifriger Manier wurde um den Ball gerungen, sodaß den ersten Kämpfern langsam die Puste ausging. Man schrieb die 80. Minute, als der Torwartschreck „Toni“ zum drittenmal ins Schwarze traf. Leider war die Freude nicht von langer Dauer, denn mit dem Gegenzug stellten die Westenholzer Fußballakteure den Ausgleich wieder her. Nicht ganz im Bilde waren MSC-W-Torwart „Fritti“ und seine Vordermänner, als der technisch versierte „Geister-Paul“ vor dem Gehäuse auftauchte und zur erneuten Führung des MC-Geist einschloß. Der ehrenamtliche Schiedsrichter hatte schon die Pfeife zum Abpiff angesetzt, als der kämpferisch starken Mannschaft des MSC-Westenholz der Führungstreffer zum Endstand von 5:4 für die Gäste aus Wadersloh gelang. Zum Abschluß sei noch gesagt, daß der gesunkene Wasserhaushalt der Kontrahenten nach dem Spiel in gemütlicher Runde aufgefrischt wurde und der Gedanke laut wurde, daß es im BVDM vielleicht einen „Mannsbild“-starken Motorradclub gibt, der der bisher ungeschlagenen Mannschaft des MC-Geist Paroli bieten kann.

Edgar Müller



Alle Aktiven auf einem Bild. Mal was anderes, die Lederkombi mit dem Fußballdress zu vertauschen.

Foto: Edgar Müller

„Training für Salzburg“

Um für die Fahrt zum Salzburgring gerüstet zu sein, hatten wir uns vorgenommen, eine Trainingsfahrt zu starten.

Da wir vom Heimatort Bischofsheim bei Mainz bis zum Salzburgring und zurück etwa 1600 km zu fahren haben, wollten wir erst einmal probieren, ob wir wenigstens die Hälfte der Strecke mit Mann und Maschine verkraften könnten (Kälte nicht mitgerechnet).

Wir fuhren also mit 2 ETZ-MZ-Gespannen, einer BMW und einer Yamaha XT am 8.10.1983 um 8.00 Uhr morgens in Richtung Limburg los. (Die Autobahnen haben wir außer Acht gelassen). Durch den Westerwald ging es weiter über Dillenburg, Biedenkopf, Frankenberg und durchs Edertal zum Edersee.

Die 1. Etappe war sehr gut zu fahren, da wir kaum Urlaubsverkehr und Ausflügler antrafen. Angenehm überrascht waren wir darüber, daß entgegenkommende Motorradfahrer ohne Ausnahme uns freundlich zwinkten. Nach einer kurzen Rast an der Staumauer fuhren wir weiter in Richtung Korbach, Paderborn. Ab hier tauchte eine schwarze Wolke auf die uns kurze Zeit begleitete, bevor sie sich vollkommen über uns ergoß. Dies zwang uns zur kurzen Rast unter einer Brücke. Die Regenkombis wurden angelegt und es konnte weiter gehen.

In Höhe Bielefeld an einer Ampelanlage streikte meine MZ und ließ sich nicht mehr antreten. Die üblichen Versuche, wie Kerze raus und Kerze rein, Stecker ab und Stecker drauf, scheiterten. Nach jedem 5. Kick knallte es fürchterlich am Ende des Auspuffstückes. Harald tippte nun auf einen Defekt am Kerzenstecker. Wir wechselten den Kerzenstecker aus und siehe da, nach einem Kick lief sie wieder als wäre nichts gewesen. Nun hatte auch der Regen etwas nachgelassen und wir machten uns auf den Weg in Richtung Osnabrück.

Die bisher zurückgelegten Bundes- und Landstraßen waren wunderbar zu fahren und wir hatten alle einen Riesen-Spaß. Auch wurde die Kurventechnik von jedem Gespannfahrer unterschiedlich gestaltet. Dies konnte man aus den Gesichtern der entgegen kommenden Pkw-Fahrer entnehmen. Wir kamen nun unserem gesetzten Ziel, dem Vorort „Wester-Kappeln“ bei Osnabrück immer näher. Hier hatten Harald, Josef und Hubert einen Onkel, bei dem wir freundlicherweise übernachten konnten. Somit hatten wir auf Landstraßen 420 km zurückgelegt und waren fast 10 Stunden unterwegs gewesen.

Nach guter Stärkung und abendlicher Fachsimpelei konnten wir uns zur verdienten Ruhe begeben. Am nächsten Morgen waren wir alle um 8.00 Uhr zum Frühstück erschienen und jeder hatte doch von kleinen Wehwehchen zu berichten. Gegen 9.00 Uhr brachen wir in Richtung Heimat auf.

Kurze Rast im Westerwald.
Hier ist es nicht schwer, einen geeigneten Parkplatz zu finden.
Foto: Horst Treber



Wir fuhren über Warendorf, Aalen, Soest zum Möhne-Stausee. Nach einer kleinen Rast am See ging es weiter durchs Sauerland in Richtung Olpe. Nächste Rast war der Bigge-Stausee bei Olpe. Das Wetter hatte uns bis jetzt nicht im Stich gelassen und wir hatten großen Spaß am Fahren und an der wunderbaren, abwechslungsreichen Strecke. Bedingt durch die Geschwindigkeit, die eine MZ mit Seitenwagen auf Landstraßen fahren kann, hatten wir ausreichend Gelegenheit, uns die umliegende Landschaft bequem anzusehen.

Von Olpe aus fuhren wir weiter durch das Schiefergebirge in Richtung Siegen. Von weitem sahen wir die Ausläufer des Westerwaldes und schon bald näherten wir uns Rennerod und Herborn. Über Limburg ging es weiter über die Hühnerstraße und durch Wiesbaden zurück in die Heimat Bischofsheim.

Wir waren am 2. Tag um 9.00 Uhr losgefahren und kamen um 17.00 Uhr zu Hause an. Die zurückgelegte Strecke in zwei Tagen betrug genau 835 Landstraßen-km. An Reparaturen hatten wir nur den besagten Kerzenstecker zu beklagen. Unser Ziel war somit erreicht, wir hatten viel gesehen und erlebt und waren wieder gesund und ohne Komplikationen zu Hause angekommen.

Nach dieser Fahrt freuen wir uns alle auf die doppelte km-Zahl in Richtung Salzburg zum Elefantentreffen.

Wir können es alle kaum erwarten!

Horst Treber

1. Orientierungsfahrt der Motorfreunde Imme Wigge eV

Für unsere erste Orientierungsfahrt hatten wir uns nicht gerade schönes Wetter ausgesucht. Strömender Regen zu Beginn des Tages, Sonnenschein beim Beginn der Fahrt, Regen, Nebel und z.T. aalglatte Herbststraßen während der Fahrt, gemischtes Wetter zum Ende der Veranstaltung.

Trotz dieser widrigen Umstände fanden sich 27 Teams (darunter 2 Gespanne) am Start ein.

Die längste Anfahrt hatten 3 Fahrer der Motorradfreunde Neckar-Odenwald, die zum Veranstaltungsort 250 km zurückgelegt hatten.

Punkt 9 Uhr erfolgte die Ausgabe der Unterlagen. Danach wurde die Strecke ausgearbeitet. Zu Beginn stand eine Chinesenrallye, dann eine Fahrt nach Koordinaten und Skizze. Auf der rund 240 km langen Strecke durch die Räume Heimerzheim, Rheinbach, Nürburgring, Mayen, Bad Münstereifel und Vorgebirge waren eine Vielzahl Fragen zu beantworten und zwei Durchfahrtskontrollen und eine geheime Kontrolle zu passieren. Sonderpunkte gab es u.a. für das Mitbringen von einem Pilz und die Zuordnung von Tierspuren bzw. Vogelarten.

Wegen des schlechten Wetters und der teilweise schwierigen Aufgabenstellung gab rund ein Viertel der gestarteten Teilnehmer unterwegs auf, u.a. auch eine komplette vierköpfige Mannschaft.

Stolz waren natürlich die Teilnehmer, die es trotzdem schafften. Am Ziel erwarteten sie nicht nur Köstlichkeiten für das leibliche Wohl (die Freiwillige Feuerwehr Bornheim veranstaltete am gleichen Ort ihren Tag der offenen Tür), sondern auch eine Vielzahl von Preisen. Die Palette reichte von Pokalen über Werkzeug, Schmiermitteln, Pflegemitteln und Benzinkastern bis zu Fotokalendern.

Den 1. Platz belegte Peter Pützfeld aus Bornheim-Waldorf, vor Thomas Kühne aus Mosbach und Frank Jokisch aus Leverkusen.

Der Mannschaftspreis blieb „im eigenen Haus“. Den 1. Platz belegte das Team der Motorradfreunde Imme Wigge e.V. in der Besetzung Bernd Wasserschaff, H. Hermann Welter/Wilfried Wache und Detlef Fuchs, vor den Motorradfreunden Neckar-Odenwald und den Thunderbirds Wesseling.

Zum Schluß der Veranstaltung konnte man manches erschöpfte Gesicht, manchen durchnäßen Lederkombi und die überwiegende Meinung – wir kommen im nächsten Jahr wieder – feststellen.

Auch die Organisatoren waren für manches Lob und manche Anregung dankbar.

Fazit: Wir machen weiter.

Hartwig Kaczmarek

XT-500-Ventilprobleme

Im vergangenen Herbst legte ich mir eine XT-500 zu, meine dritte Yamaha.

Die Maschine hat sich in dem einen Jahr Laufzeit als alltagstaugliches Allroundtalent bewiesen. Positive Merkmale sind meiner Meinung nach die hervorragende Handlichkeit, die recht guten Fahrleistungen bei minimalem Benzinverbrauch (4,5-5,0 l / 100 km), die für japanische Verhältnisse gute Verarbeitung, sowie der billige Einzylinder. Die XT legte in diesem Jahr bis jetzt 10.000 km zurück, davon 3.000 km mit Sozia und reichlich Gepäck während einer Schottlandrundfahrt, auf denen sie absolute Zuverlässigkeit und Robustheit unter Beweis stellte.

Dennoch will ich ein Problem nicht verschweigen, daß die XT seit km-Stand 5000 begleitet. Zu dieser Zeit erneuerte meine Werkstatt die Fußdichtung, mußte aber gleichzeitig dabei Ventile, Nockenwelle und Kipphebel auf Garantie auswechseln, da sie unnormale Abnutzungserscheinungen aufwiesen.

Nach der Sommertour durchs herrliche Schottland waren 8000 km erreicht und die Ventile rasselten wie die englischen Schloßgespenster zur Mitternacht.

Die Werkstatt korrigierte das Spiel, aber schon nach ca. 200 km traten die Ventile erneut unüberhörbar in Erscheinung. Die ratlose Vertragswerkstatt reagierte konsequent und tauschte wieder einmal die besagten Teile aus und zudem noch die Ölpumpe.

Mein Mechaniker stellte die Theorie auf, daß während der Kaltlaufphase zu wenig Öl im Zylinderkopf ankommt. Dieses Problem sei untypisch für die XT, da es sich nicht um einen Konstruktionsfehler des Herstellers handelt. Bleibt mir nur die Hoffnung, daß es diesmal klappt, denn Ende September läuft die Werks-garantie aus.

Vielleicht ist dieses Schmierungsproblem auch anderen XT-Fahrern bekannt, so daß sie mir ihre Erfahrungen mitteilen können. Ich würde mich über Tips und Hinweise sehr freuen.

Michael Behre

Anmerkung der Redaktion:

Wir haben die Erfahrung gemacht, daß die Yamaha SR und XT 500 ein Öl mit großem Mehrbereich nicht verträgt und mit defektem Ventiltrieb reagiert. Empfehlenswert ist ein Öl mit geringem Mehrbereich wie z.B. 20 W 40. Ein Einbereichsöl, im Winter 20, im Sommer 30 oder 40, tut's auch. Außerdem sollte der Motor der SR bzw. XT entgegen der allgemeinen Meinung kurze Zeit warmlaufen, damit das Öl warm, sprich dünn wird und an die empfindlichen Stellen gepumpt werden kann. Der Defekt an Ihrem Motor sieht nach einem Öl 15 W 50 aus!?

Helmaufkleber des BVDM

Dieser Artikel liegt mir schon lange auf dem Herzen, seit ich die BVDM-Aufkleber kenne.

Dieses „Bei Unfall Helm nicht abnehmen, Visier öffnen“ stört mich schon seit langem.

Aufgrund meiner hauptamtlichen Tätigkeit im Rettungsdienst und meiner Tätigkeit als Ausbilder der Ersten-Hilfe möchte ich meine Bedenken gegen die Verwendung dieses Aufklebers hiermit einmal kund tun.

Ich bin der Überzeugung, daß die Überlebenschance eines verunglückten Motorradfahrers, der in die Hände eines mehr oder minder unsicheren Ersthelfers gerät, ohne Helm besser sind als mit Helm und offenem Visier.

1. Eine Beatmung eines bewußtlosen helmtragenden Motorradfahrers ist bei den heute gebräuchlichen Helmen, bis auf zwei mir bekannte Ausnahmen, nicht möglich.

2. Eine ordentliche stabile Seitenlagerung ist bei einem helmtragenden Motorradfahrer nicht möglich, oder zumindest nur unter großen Schwierigkeiten und eventuellen starken Beeinträchtigungen der Halswirbelsäule. (Probiert es ruhig mal selber aus).

3. Eine eventuelle Kopfverletzung festzustellen, sei es eine Platzwunde oder ein Schädelbasisbruch, ist meist ohne Abnahme des Helmes nicht möglich.

4. Meist macht eine Verletzung des Betroffenen im Bereich der Nase und des Mundes es unablässig, den Helm abzunehmen, um Atembehinderung durch Blutungen zu vermeiden.

Ich gebe Ihnen recht, wenn Sie kritisieren, daß die meisten Menschen nicht in der Lage sind, einen Helm fachgerecht einem Verunglückten abzunehmen. Jedoch liegt dies meines Erachtens nach nur an der mangelnden Ausbildung. Das Abnehmen eines Helmes gehört nach wie vor nicht zum Lehrplan der EH-Ausbildung. Sollte jemand dies jedoch in einem Kurs einmal durchgeführt haben, so ist dies nur auf Grund des persönlichen Engagements des Ausbilders möglich gewesen.

Meine Argumentation bezieht sich hauptsächlich auf eine bewußtlose Person, denn jemand mit ungetrübtem Bewußtsein wird zumeist schon in der Lage sein, dem Helfer mitzuteilen, ob er den Helm abnehmen möchte.

Aus den oben genannten Gründen werde ich auch in Zukunft dafür eintreten, daß der Helm abgenommen werden sollte, bis mich jemand mit wirklich überzeugenden Argumenten eines Besseren belehrt.

Holger Gringmuth

Leserbrief

Liebe Doris Breuer,

da ich den Urlaub dieses Jahr auf meiner Baustelle verbracht habe und den vorigen in Norwegen, fehlte mir etwas – das war ganz sicher, ich wußte nur nicht was.

Jetzt, nach der Lektüre der „Ballhupe 3/83“ ist es mir klar: zu lange war ich nicht in Italien gewesen, mir fehlte einfach der Charme der Menschen und der Reiz der Landschaft. Deine beiden Reiseberichte haben mir aufgezeigt, woran ich Mangel litt, aber sie sind so herzerfrischend geschrieben, daß ich mich von diesem Leiden nicht unterkriegen lassen werde sondern voller Vorfreude die nächste Saison erwarte.

Übrigens, warnen muß ich vor zu reichlichem und häufigem Genuß von Vino tinto, sonst färbt sich die Nase ferrarirot.

Horst Orlowski

Es mußte ja so kommen!

Vorbehaltlich der Genehmigung durch das Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen ändert sich zum 1.1.1984 der Versicherungsschutz für die Teilkasko-Versicherung aller in der Bundesrepublik abgeschlossenen Fahrzeug-Versicherungen.

Es wird eine generelle Selbstbeteiligung von DM 300, – pro Schadenfall eingeführt. Bei jedem Schaden wird also nur der über DM 300, – hinausgehende Betrag ersetzt.

Man kann allerdings ab 1.1.1984 eine Teilkasko-Versicherung ohne Selbstbeteiligung abschließen, diese wird aber erheblich teurer sein als die bisherige Teilkasko-Versicherung. Man spricht von einer Erhöhung um 35-45%.

Alle bestehenden Teilkasko-Versicherungen werden ab 1.1.1984 automatisch auf Selbstbeteiligung umgestellt. Wünscht man eine Teilkasko-Versicherung ohne Selbstbeteiligung, muß man sich mit seiner Versicherung in Verbindung setzen.

Die Teilkasko-Versicherung für Leichtkraftäder erhöht sich drastisch: ab 1.1.'84 müssen die Versicherten bei DM 300, – Selbstbeteiligung mit einer Erhöhung von 45% rechnen, bei einer Teilkasko-Versicherung ohne Selbstbeteiligung sogar um 85%!

Das blieb bei dem schlechten Schadenverlauf und der, das muß leider gesagt werden, schlechten Moral der Versicherten hinsichtlich der Abwicklung von Sturz- und Verschleißschäden als Diebstahlschäden, nicht aus.

Jedem Versicherungs-Nehmer steht nach § 9 a AKB das Kündigungsrecht zu, wovon er Gebrauch machen kann, wenn er das Fahren aufgeben will. Im anderen Fall nützt ihm eine Kündigung nichts, denn alle Gesellschaften erhöhen die Prämien für TK ab 1.1.'84.

Sigrid Briel

Motorradfahrer aus Belgien und Deutschland festigen Freundschaft

Rheinfelden/Baden (rä). „Ein Meilenstein in der Entwicklung der Beziehungen der beiden Partnerstädte Mouscron/Belgien und Rheinfelden/BRD“ nannte Bürgermeister Dieter Rottmann (Rheinfelden) bei einem offiziellen Empfang, den die Stadt zu Ehren der belgischen Gäste gab, die Tatsache, daß 28 Motorradfahrer aus Belgien ihren offiziellen Gegenbesuch bei den Motorradfreunden Dinkelberg abstatteten. Vom 12. bis 15. August weilten die belgischen Motorradfreunde in der südbadischen Industriestadt am Hochrhein. Gastgeber und Gäste erneuerten in Anlehnung an den Besuch der Rheinfelder Motorradfahrer im Gründungsjahr '82 in Belgien die bestehenden Freundschaften. Viele neue wurden geschlossen.

Die Rheinfelder Motorradfreunde haben das Unterkunftsproblem, das eigentlich gar keines war, ideal gelöst. Unterbringung in Gastfamilien war des Rätsels Lösung, dem die Mitglieder entsprachen. Sprachbarrieren waren schnell gebrochen und ein reichhaltiges Programm, auf rein freundschaftlicher Basis aufgebaut, tat ein übriges, die Kontakte rasch zu knüpfen und zu vertiefen. Höhepunkt des Besuches war zweifellos eine Tagesfahrt in den Schwarzwald. Die Besichtigung der größten Tropfsteinhöhle Deutschlands in Hasel/Südschwarzwald und die Fahrt zum größten Stausee Deutschlands, dem Schluchsee und dem benachbarten Titisee hinterließen ein einmaliges Erlebnis für die belgischen Flachländer. Bundesgeschäftsführer Klaus Schumacher ließ es sich nicht nehmen, aus Taunusstein anzureisen und an der Tagesfahrt teilzunehmen. Es war schon beeindruckend, als etwa 60 schwere Maschinen durch die Schwarzwaldtäler und die kleinen, idyllischen Schwarzwalddörfer fuhren und mitunter Skepsis aber auch Begeisterung auslösten.

Die Freundschaft der beiden Motorradclubs besiegelten der Vorsitzende der MOTORRADFREUNDE DINKELBERG, Helmut Rieger und der Vorsitzende des AUTO-MOTO-CLUB FRONTALIER Mouscron, Jean-Pierre Mullie. Ein Pokal aus Granit, den Clubmitglied Jürgen Debatin sehr kunstvoll gestaltete, wurde als

Gastgeschenk überreicht und wird künftig im Clubheim der Belgier einen festen Platz innehaben.

In Verbindung mit dem Freundschaftsbesuch veranstalteten die MOTORRADFREUNDE DINKELBERG ein internationales Motorradtreffen, an dem Motorradfahrer aus vier europäischen Ländern teilnahmen (wir berichteten darüber). Diese erste Großveranstaltung im jungen Verein war zweifelsohne in zweierlei Hinsicht ein Erfolg. Zum einen hat sie dazu beigetragen, daß im Sinne der europäischen Verständigung über die Grenzen des eigenen Landes hinweg, gute freundschaftliche Kontakte geknüpft und gemeinsame Schritte, hin zu einem vereinten Europa, wenn auch nur im kleinsten Rahmen, getan wurden. Aber gerade von der Basis her sollte Demokratie und auch ein vereintes Europa wachsen. Zweiter und vermutlich wichtigster Aspekt, den man als Fazit aus dem mehrtägigen Besuch ziehen kann, ist der unerwartete Erfolg im Bereich der Imagepflege. Gerade wir Motorradfahrer wissen davon ein Lied zu singen. Die Presse berichtete ausführlich über die Veranstaltungen. Die Polizei konstatierte am Abschluß des mehrtägigen Freundschaftsbesuches „Keine besonderen Vorkommnisse, beim Motorradtreffen und während des Besuches der Belgier“. Die Lokalpresse lobte: „Kein Zwischenfall trübte diese Zusammenkunft, der mancher Bürger in anbetracht der schweren Maschinen und behelmten Menschen in Lederbekleidung immer noch skeptisch gegenüber steht. Doch jener, der sich zu den Zweiradfans gesellte, wurde sicherlich eines besseren belehrt. Obendrein schlossen Deutsche und Belgier eine dicke Freundschaft, die sicherlich den Beziehungen zwischen Rheinfelden und Mouscron zugute kommen wird“.

MFD Rheinfelden
Jürgen Räuber
—Pressesprecher—

Neue Anschrift:

Koordinator für Einzelmitglieder

Jürgen Teuschel
Wieblinger Straße 19
6831 Plankstadt
Telefon: (0 62 02) 2 18 19

Termine:

19.11.1983

5. Enduro-Gelände-Ori-Fahrt
(Schlammrutscher-Rallye 1983)
MC Geist-Wadersloh e. V.
Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15

03.12.1983

17.00 Uhr Nikolausfeier für die Kleinen
des LV Rhein-Ruhr im Haus Egelsberg, Neu-
kirchen-Vluyn-Luit, Luitersstraße, anschließend
Clubabend (**Samstag anstatt Freitag!**)
Kontakt-Adresse für Anmeldungen:
Renate Wassermann, Friedbergstr. 20
4300 Essen 1, Tel.: 02 01 / 78 46 38

10.12.1983

BVDM Sportwart-Sitzung
Tagungsstätte: Holzen bei Neheim-Hüsten
Gasthof „Linde“
Veranstalter: Edgar Müller, Bundessportwart
Gastgeber: MC Sauerland

21.-22.01.1984

2. Gespannfahrer-Treffen
der Gespannfreunde Kassel-Korbach im BVDM
Näheres bei: (bitte frank. Rückumschlag)
Gerhard Dippel
Friedrich-Engels-Straße 31
3501 Fuldatal-Rothwesen

24.-26.2.1984

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

Suchmeldung!!

**Nach der JHV habe ich meinen Premier-
Sturzhelm an ein Mitglied aus dem Raume
Hannover verliehen und bis jetzt nicht zurück-
bekommen. Da ich den Helm selbst dringend
benötige, hier meine Anschrift:**

**Günther Meissner
Am Mühlbach 8 - 6107 Rheinheim 5**

Verkäufe

Gesuche

Verkaufe:

BSA-A65L Bj. 1973
Günther Busse
Königsbergerstr. 3
2057 Reinbek-Neuschönningstedt

Suche

Werkstattbuch für Gilera 150.
Bin auch für Tips und Hinweise dankbar.
Siegfried Keck
Am Steller Damm 4
4993 Rahden, Tel.: 0 57 71 / 45 19

Suche

Handbuch für Bella R 203, evtl. zum Kopieren
Dieter Seyfert
Darmstädterstr. 22
6101 Reichelsheim, Tel.: 0 61 64 / 18 77

Verkaufe:

Moto Guzzi V 7 Spezial mit Holandria-Beiwagen
Bj. 1971 für DM 7.200,- (VB)
Fahrzeug war bis 1975 zugelassen, Gespann-
und Soloübersetzung, 20.000 km Langstrecke
gelaufen.
Uschi Briesse
Sebastianstr. 208
5000 Köln 60, Tel.: 02 21 / 7 12 11 35

Verpachte

Wochenendhütte (9 qm) in Bad Neuenahr,
sehr einsam gelegen, ohne Wasser und Strom,
gegen Instandhaltung, Pflege und Übernahme
des Versicherungsbetrages.
Uschi Briesse, Sebastianstr. 208
5000 Köln 60 Tel.: 02 21 / 7 12 11 35

Verkaufe:

BMW Unteranzug, weiß/blau, zweiteilig, neu,
Größe 52 für DM 100,-.
BMW Unteranzug, blau, einteilig, Seide, neu,
Größe 46 für DM 60,-.
S. Briel, Dr. Guisardstr. 7
4134 Rheinberg 3

Verkaufe:

Yamaha TR 1, neu VB DM 5.990,-
V. Briel, Hittfeldstr. 20
4330 Mülheim

Zuständigkeits- bereiche und Adressen für Schriftwechsel:

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen an:

Margot Wittke

Aldekerkerstraße 14 a, 4150 Krefeld
Telefon: 0 21 51/71 22 97

„Ballhupe“ Berichte, Beiträge, Termine,
Annoncen, Verkäufe, Artikel, Fotos und
Kritiken an:

Heinz Sauerland

Dr. Guischardestr. 7, 4134 Rheinberg 3
Telefon: 0 28 44/8 54

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier-
Plaketten-Spannbänder-Filme-Stempel etc.
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurterstr. 12, 6204 Taunusstein 4
Telefon: 0 61 28/8 61 91

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

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

Druck: trost-druck, Xanten

**Nachdruck nur gegen Belegexemplar
und Quellenangabe.**

Mitarbeiter in Heft 4/83:

Klaus Schumacher
Sibylle
Heinz Sauerland
Horst Orłowski
Winfried Witting
Edgar Müller
MZ-Willi
Henning Knudsen
Holger Gringmuth
Susanne u. Thomas Bartels
Jan Gwizdalla
Horst Treber
Hartwig Kaczmarek
Michael Behre
Sigrid Briel
Jürgen Räuber

Foto 4. Umschlagseite:

Ein neues interessantes Gespann
aus Frankreich. Wer näheres wissen möchte,
der schreibe an: jeweil side-car
Route de Rumilly, 73410 Albens (Frankreich)

