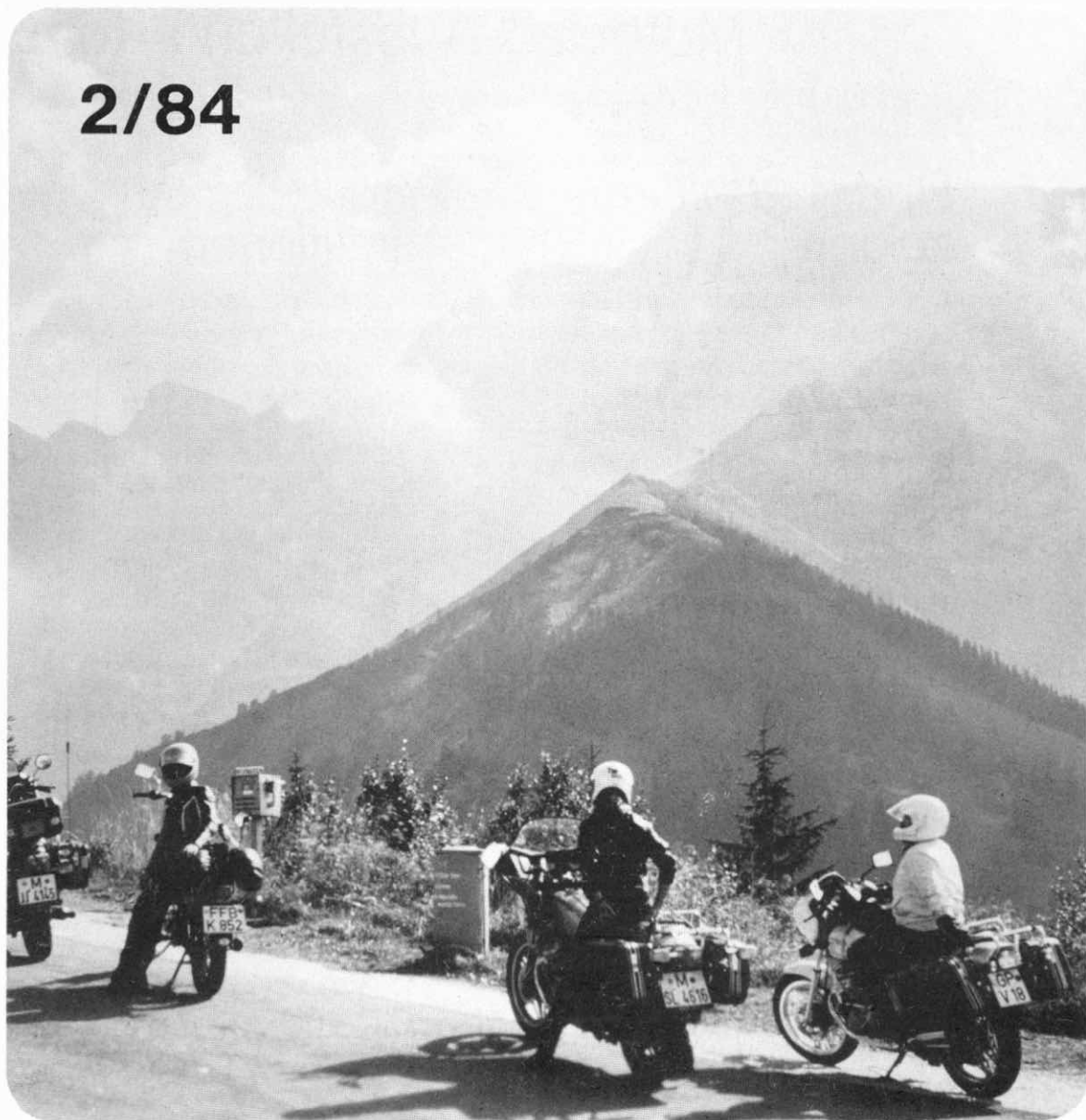


Ballhupe



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

2/84



Komm zum Zweirad komm zur **IFMA**

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln

Drei Tage lang dreht sich in Köln alles um die zwei Räder. Ein tolles Erlebnis, wenn sich Zweiradfans und Hersteller aus aller Welt treffen.

Über 1.200 Firmen zeigen

Alle neuen Modelle vom Mofa bis zum Heißen Ofen – exklusive Rennmaschinen, Motorräder für Sport, Gelände und den täglichen Gebrauch.

Die brandneuen Modellvarianten als Reaktion der Industrie auf die neuen Führerscheinbestimmungen.

Alle Fahrräder dieser Welt unter einem Dach.

Zubehör für mehr Spaß und Sicherheit.

Praktische und modische Bekleidung für den Zweiradsport.

**Samstag, 22., bis
Montag, 24. Sept.
1984**

Zutritt für jeden

Extra- Attraktionen

- Geschicklichkeitsfahrten, wertvolle Preise
- Motorrad-Simulator
- Videos
- Mofa-Führerschein
- Sehtest/Reaktionstest
- Nonstop-Kino
- Int. Motorradfahrertreff, Heiße Musik live



Weitere Informationen: KölnMesse, Postfach 210760, 5000 Köln 21

Der Bundesbeirat und der Gesamtverband des BVDM haben am 24. März 1984 beschlossen, einen Brief im Namen aller Mitglieder an die Bundestagsabgeordneten zu schreiben.

Anlaß war der Vorschlag aus dem Bundesarbeitsministerium, von den Betreibern risikoreicher Sportarten einen Zuschlag in der Krankenversicherung zu erheben.

Sehr verehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter,

sicher haben Sie die Pressemeldung auch gelesen. Wir wissen nicht, ob bei der Umfrage auch Motorradfahrer gefragt wurden. Und wenn ja, ob sich das Ergebnis dadurch verschlechtert hätte. Lesen Sie die Briefe der Bürger nur, oder nehmen Sie sie auch ernst? Wir wollen es ausprobieren.

Wir können uns nämlich nicht vorstellen, daß das, was da kürzlich aus dem Bundesarbeitsministerium über einen Risikozuschlag für Motorradfahrer zu hören war, von Ihnen gut geheißen wird. 3,5 Millionen Bürger sollen für die Versäumnisse derer büßen, die von eben diesen Bürgern dafür bezahlt werden, daß rechtzeitig etwas getan wird. Jetzt sind die Folgen des Nichtstuns nicht mehr bezahlbar und sollen den Bürgern aufgebürdet werden.

Wir Motorradfahrer haben die Leitplanken nicht errichtet, die viele von uns verstümmelt oder umgebracht haben. Wir haben die unzureichende Fahrschulausbildung nicht zu verantworten und auch nicht das Fehlen geeigneter Übungsgelände.

Sind wir schuld an den glatten großflächigen Fahrbahnmarkierungen und den Dehnfugenabdeckungen und daran, daß es keine auslaufsicheren Tankeinfüllstutzen gibt?

Wir können nichts dafür, daß die Visiere an unseren Schutzhelmen so schnell verkratzen. Uns werden Helme verkauft, die nicht den modernen Erfordernissen entsprechen. Trotzdem kaufen sich die meisten Motorradfahrer gute Helme. Das, und die hohe Helmtragquote zeigt doch, daß die Motorradfahrer verantwortungsbewußte Verkehrsteilnehmer sind - Schwarze Schafe gibt es natürlich auch bei uns.

Wir fahren seit Jahren auch am Tag mit eingeschaltetem Fahrlicht. Anfangs wurden wir dafür sogar mit Strafen verfolgt, aber wir warten eben nicht, bis man uns vorschreibt, was gut und vernünftig ist.

Viele machen ihre Motorräder mit viel Geld und Arbeit verkehrssicher. Die Anbringung des Rücklichtes ist genau vorgeschrieben, aber nicht die Ausführung der lebenswichtigen Schwingen- und Steuerkopflager.

Wir haben auch keinen Einfluß auf sensationsgierige Presseberichte, die vor allem junge Leute davon abhalten, sich richtig und sicher zu kleiden, wenn sie motorradfahren. Wer sieht schon gerne wie der „Rocker“ aus, dessen Schreckbild in der Zeitung gemalt wird. Dabei kann gute Schutzkleidung die Unfallfolgen mildern, oft sogar verhindern.

Der Bundesverband der Motorradfahrer ist die Interessenvertretung aller Motorradfahrer, wir möchten unseren Mitgliedern berichten, wie Sie zum „Risikozuschlag“ stehen und freuen uns auf Ihre Antwort.

Viele Grüße von den Motorradfahrern

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

i. V. Klaus Schumacher, 1. Geschäftsführer
Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4

ANZEIGE

Motorrad-Gebraucht-Teile-Vermittlung

UWE EISEN

Ketteldorfer Str. 1 · 8802 Großhaslach · Tel. 09872-7901

Schluß mit dem Nepp an den MRD-Fahrern

Für Suchende: **KOSTENLOS**



Für Verkäufer: unvergleichbar **BILLIG**
INFO anfordern!!!

Besuchen Sie uns beim Conti-Treffen

PS: Wir suchen Mitarbeiter zur Eröffnung von Zweigstellen in ganz BRD, A, CH, etc. (Nebenjob).

Inhalt

Schreiben an Bundestagsabgeordnete	1
Pressefreiheit	4
Elefantentreffen	6
Deutschlandfahrt	8
Gründung LV NRW	8
Clubvorstellungen	9
Einladungen	10
Holzschuhtreffen	11
Schneetreiben	11
Buchbesprechung	12
Neuartige Straßenkarte	12
Scheibenwischer für Visiere	13
Termine und Treffen	14
Ossenlock-Festival	16
Mal ein neues Gespann	18
Pockennarben-Helm	19
Ernst Henne	19
Leserbrief	20 und 21
Dauertreffs	20
Motorräder und Umweltschutz	22
Kleinanzeigen	24

Titelbild

Ob organisiert oder auf eigene Faust – Ferienfahrten mit dem Motorrad zählen immer zu den Höhepunkten des Jahres

Pressefreiheit?

Tageszeitungen interpretierten Düsseldorfer Polizeipräsidenten falsch!

Viele von uns werden sich geärgert haben, als sie im April die Meinung des Polizeipräsidenten Dr. Hans Lisken über das Motorradfahren in der Tagespresse lesen konnten. So auch unser Mitglied Ulrich Hartmann. Er schrieb im Auftrag des BVDM folgenden Brief an den Innenminister:

Sehr geehrter Herr Innenminister!

Wir wenden uns heute in der Angelegenheit an Sie, die u. E. einer Klarstellung bedarf.

Es handelt sich um eine Äußerung des Düsseldorfer Polizeipräsidenten Dr. Hans Lisken, die Anfang April 1984 in den Zeitungen „Express“ und „Rheinische Post“ veröffentlicht wurde. Dort vertritt er die Auffassung, daß, bevor ein Verwarnungsgeld für Gurtmuffel verhängt wird, vor allem das Motorradfahren verboten werden sollte; jedoch sei er dagegen, da er die Freiheit zum Selbstmord anerkenne.

Wir sind uns der Tatsache bewußt, daß aufgrund fehlender Karosserie im Kollisionsfalle ein Motorradfahrer einem höheren Verletzungsrisiko unterliegt als ein Autofahrer. Allgemein anerkannt ist jedoch, daß zum Motorradfahren auffällige Schutzkleidung gehört, und glücklicherweise hat sich das Risikobewußtsein soweit durchgesetzt, daß die Tragequote von Schutzhelmen beispielsweise erheblich höher ist als die Gurtanlagequote. Ebenso unverzichtbar ist auch die Beherrschung des Motorrades, Selbstbeherrschung und partnerschaftlicher defensiver Fahrstil.

Wir sind der Überzeugung, daß das Risiko eines routinierten Motorradfahrers nicht auffällig höher liegt als das anderer vergleichbarer Verkehrsteilnehmer.

Wir wehren uns dagegen, in den Zusammenhang mit Alkohol und Nikotin gebracht zu werden, da deren Genuß wissenschaftlich nachgewiesen zu Langzeitschäden führt, das Motorradfahren jedoch nicht.

Der Vergleich mit dem Selbstmord ist absolut unzutreffend.

Nach unserer Meinung ist von Beamten, die im öffentlichen Rampenlicht stehen und deren Auffassungen in den Medien verbreitet werden, mehr Zurückhaltung bei solchen persönlichen Äußerungen im Interesse der Neutralität des Amtes zu erwarten. Wir sehen die Gefahr, daß das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu den Polizeibeamten dadurch getrübt wird, daß der Polizeipräsident als Dienstvorgesetzter aller Düsseldorfer Beamten solche negativen Äußerungen über Motorradfahrer in der Zeitung verbreiten läßt und befürchten, daß die Behandlung von Motorradfahrern durch Beamte in täglichen Einsatz darunter leiden wird, da die Beamten durch die Haltung ihres Dienstvorgesetzten zu einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen natürlich beeinflusst werden.

Wir fragen uns, wie es der Polizeipräsident mit seinem Gewissen vereinbaren kann, Dienstvorgesetzter von Beamten zu sein, die auf polizeieigenen Motorrädern täglich Streife fahren. Für diese Beamten wird seine Äußerung wohl kein großer Ansporn für den Dienst sein.

Wir bitten Sie, sehr verehrter Herr Minister, um eine Stellungnahme und um Beantwortung der beiden folgenden Fragen:

- Welche Meinung haben Sie über das Motorradfahren?
- Wie stehen Sie zu der Äußerung des Polizeipräsidenten?

Wir sehen Ihrer Antwort mit Interesse entgegen und danken Ihnen für Ihre Erläuterungen.

In der Hoffnung, daß uns das Motorradfahren noch lange erhalten bleibt, verbleiben wir mit freundlichem Gruß

BVDM
i. A. Ulrich Hartmann

Das Innenministerium und Dr. Hans Liskén persönlich antworteten umgehend:

Sehr geehrter Herr Hartmann!

Motorisierte Zweiradfahrer und ihre Mitfahrer sind durchweg besonders gefährdet.

1970 verunglückten in der Bundesrepublik Deutschland fast 48 500 Personen auf Mofas, Mopeds, Krafträdern und -rollern. Das waren 9 Prozent aller im Straßenverkehr Verunglückten. Entgegen der allgemeinen Tendenz im Unfallgeschehen verunglückten mit über 100 000 motorisierten Zweiradfahrern 1982 etwa doppelt soviel wie 1970. Das waren 21 Prozent aller Verunglückten, womit sich ihr Anteil mehr als verdoppelt hat.

Benutzer von motorisierten Zweirädern sind erheblich gefährdeter als Pkw-Insassen. Auf jeweils 1000 zugelassene Fahrzeuge verunglückten 1982 als Pkw-Insassen etwa 10 Personen, als Kraftradbenutzer aber 60. Wird die höhere Fahrleistung der Pkw's und ihre größere Besetzung berücksichtigt, liegt das Risiko für Motorradfahrer weit über sechsmal höher als für einen Pkw-Insassen.

Das relativ instabile, dem Fahrer keinen Schutz gewährende, schwierig zu beherrschende und für alle Verkehrsteilnehmer schwer erkenn- und berechenbare Verkehrsmittel Motorrad stellt besonders hohe Anforderungen an das physische und psychische Leistungsvermögen der Fahranfänger. Zudem sind die Nutzer dieses Verkehrsmittels überwiegend junge Menschen, die sich oft noch in einem entwicklungsbedingten Reifungsprozeß befinden und deren Neigung zum Erprobungsverhalten erst mit der sich langsam entwickelnden emotionalen Stabilität der Persönlichkeit abgebaut wird.

Unter diesen Umständen ist es berechtigt, auch auf die Gefährlichkeit des Motorradfahrens hinzuweisen. Das ändert jedoch nichts daran, daß auch das Anlegen von Sicherheitsgurten zu einer beträchtlichen Verringerung der Toten und Schwerverletzten auf unseren Straßen beitragen würde. Ich empfehle Ihnen, sich wegen der Äußerungen des Herrn Polizei-

präsidenten Dr. Liskén mit diesem selbst in Verbindung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
BRAUN

Sehr geehrter Herr Hartmann,

der Innenminister hat mir Ihren Brief vom 13. April und seine Antwort vom 19. April zur Kenntnisnahme zugeleitet. Ich muß sagen, Sie haben meine Worte gründlich mißverstanden. Ich habe keineswegs einem Verbot des Motorradfahrens das Wort geredet. Ich fahre selbst Motorrad. Ich habe nur der Pönalisierung des Nichtangurtens im Auto widersprochen, weil ich meine, daß der Staat niemanden mit Hilfe des Strafrechts zu seinem Glück zwingen darf. Das ist ein verfassungsrechtlicher Aspekt, der in der „Freiheit zum Selbstmord“ seinen extremen Ausdruck findet. Um das zu verdeutlichen, war es sinnvoll, auf Sachverhalte hinzuweisen, die weit gefährlicher sind als das Nichtangurten im Auto. Und dazu gehören - ganz objektiv gesehen - Motorradfahren genauso wie Rauchen und Trinken. Bei anderer Gelegenheit habe ich auch das übermäßige Arbeiten als Beispiel angeführt.

Nach all dem müßten Sie mir eigentlich zustimmen, weil der strafbewehrte Zwang zum Angurten konsequenterweise eines Tages zum Verbot des Motorradfahrens führen könnte. Die Versicherungen haben nämlich verlauten lassen, daß von der Strafbarkeit die Prämienhöhe abhängig sei. Genau das ist irreführend, weil es längst die Rechtspflicht zum Angurten - wenn es auch ohne Strafbewehrung - gibt. Das war der neuerliche Ansatz für meine öffentliche Äußerung.

Sie schelten also einen „Verbündeten“. Aber das ist ihr gutes Recht. Dasselbe Recht auf Meinungsäußerungsfreiheit nehme ich für mich in Anspruch. Mit freundlichen Grüßen
Dr. Liskén

Sehr geehrter Herr Dr. Liskén,

im April mußten wir noch annehmen, daß Sie ein Gegner des Motorradfahrens sind. So zumindestens stellte es die Presse dar. In Ihrem Brief haben Sie uns vom Gegenteil überzeugt.

Danke, Ihr BVDM

Elefantentreffen '84

Jetzt haben wir schon das 6. Elefantentreffen auf dem Salzburgring hinter uns. Jedesmal muß vor, während und nach dem Treffen auch etwas darüber geschrieben werden und da fällt einem nicht jedesmal was Originelles ein.

Zunächst möchte ich mich bei allen bedanken, die zum erfolgreichen Ablauf beigetragen haben, unseren Helfern und Ordnern, der Freiwilligen Feuerwehr, den Sanitätern, den beiden Ärzten, der Gendarmerie, den Firmen Metzeler, Breinlinger und Gert, die für den Pannendienst sorgten, den Dolmetscherinnen und allen anderen, die schon lange bevor der erste Besucher gekommen ist, tätig waren und deren Mitarbeit noch lange nicht endet, wenn der letzte Besucher gefahren ist.

Es waren etwa 9300 Besucher im Ring, das reicht auch und warum sollen wir hochstapeln? Wir hatten mit 8000 Besuchern gerechnet und uns mit den Warenmengen darauf eingestellt. So waren die Programme, Aufkleber, Plaketten und Anhänger bereits am Samstag alle. Aber wir können nicht riskieren auf Waren für einige tausend Mark „sitzenzubleiben“ und das kann schnell passieren, wenn sich das Wetter plötzlich verschlechtert und man zu optimistisch kalkuliert hat.

Wir hatten mehr Besucher, aber auch erheblich höhere Kosten. Es wurden zusätzliche Toiletten aufgestellt, es wurde mehr Holz gebraucht, es waren mehr Feuerwehrleute und Sanitäter und ein 2. Arzt tätig und es wurden noch größere Flächen von Schnee geräumt.

Es waren auch mehr Helfer da, sogar mehr, als sich angesagt hatten, trotzdem kam es wieder



Der Elefant – Symbol des größten Motorradfahrer-Wintertreffens.

Fotos: Orlowski

Einen Namen möchte ich hier aber doch nennen. Ohne die Mithilfe des Direktors der IGM Salzburgring, Herrn Ing. Ernst Kussin, ist die Vorbereitung und Durchführung des Elefantentreffens schwer vorstellbar. Und wahrscheinlich ist es seinem geschickten, unermüdlichem Wirken zu verdanken, daß es den Ring überhaupt noch gibt.

Ich möchte mich auf einige Anmerkungen beschränken, die gleichzeitig die umfangreiche positive Berichterstattung der Motorradpresse ergänzen sollen.

zu Engpässen und die Standhaftigkeit einiger wurde auf eine harte Probe gestellt. Der Versuch, den Helfern in einem alten Bauernhaus Schlafplätze anzubieten, ist zumindestens teilweise gelungen. Wenn geeignete Heizkörper – am besten Katalytöfen – mitgebracht werden, läßt sich im nächsten Jahr sicher noch mehr daraus machen.

Das Elefantentreffen hat inzwischen einen festen Platz im Jahresablauf der Gemeinden um den Salzburgring. Wir sind gern gesehene Gäste, und man unterstützt uns in jeder Weise.



Wenn wir es schaffen, immer genug Helfer zu mobilisieren, können wir noch viele schöne Treffen dort erleben.

Eine gute Nachricht zum Schluß, ich habe Plaketten nachbestellt und jeder Helfer erhält seine Elefantentreffen-Plakette. Und noch eine gute Nachricht. Unserer Dolmetscherin aus Italien hat es so gut gefallen, daß sie im nächsten Jahr mit Clubfreunden wiederkommen will um ein italienisches Info-Center einzurichten.

Klaus Schumacher

Gedanken zum Elefantentreffen 1984

Alle große Veranstaltungen haben ihre guten und schlechten Seiten.

Nachdem das Elefantentreffen nicht mehr am Nürburgring stattfindet, soll es ruhiger gewor-

den sein, Schlägertrupps, die mit Bussen anreisen, braucht man, so die allgemeine Aussage, nicht mehr zu befürchten. Überraschend war, wie die wildestausschenden Gesellen ihre gelben Plastikarmbänder kontrollieren ließen.

Kontrollieren läßt am Eingang jeder, doch wäre es interessant zu wissen, was manche mitbringen. Man kann natürlich nicht sichergehen, daß nur Alkohol auf solche Veranstaltungen mitgebracht wird, auch kann man keinem ansehen, ob er Drogen oder ähnliches konsumiert und ob er dieser Gewohnheit auch auf Veranstaltungen nachgeht.

Anders liegt es aber mit dem Abschluß der Kasse: aus eigenen Gesprächen habe ich herausgehört, daß das Elefantentreffen fast ein Reinfall war. Haben wir denn im ganzen BVDM keinen erfahrenen Kaufmann, der das Elefantentreffen zu einem wirtschaftlich fruchtbaren Ergebnis führen kann???

Dann ergibt sich noch ein Ansatzpunkt: es gab Helfer, die ihren Fahrkostenzuschuß und die Helferpauschale beanspruchen und zum Abschluß behaupten, daß sie zwei Motorräder angeschoben hätten. Einer hat versucht, mich nach dieser anstrengenden Arbeit noch Bier holen zu schicken. Er hatte sich an den beiden Fahrzeugen augenscheinlich überarbeitet.

Mein Tip: nur Helfer annehmen, die auch wirklich arbeitswillig sind.

Mein Kommentar: irgendwann habe ich aufgehört, aufgerichtete und angeschobene Motorräder zu zählen, da es für mich eine Freude war, mich nützlich zu machen.

Und wenn dann diese arbeitswilligen Helfer und Ordner noch ein angemessenes Quartier erhalten und nicht in einer alten Kate untergebracht werden, wo nur ein Raum bewohnbar ist, weil die anderen Räume kalt, feucht und zugig sind, kann man von einem wirklich schönen Elefantentreffen sprechen.

Aber man sollte nicht nur Kritik üben. Ich war das erstmal beim Elefantentreffen dabei und muß sagen, daß es mich tief beeindruckt hat. Ich freue mich bereits auf das Elefantentreffen 1985!

Michael Wehner

Deutschlandfahrt

Nachdem jetzt die Vorbereitungen zur Deutschlandfahrt angelaufen sind, sollten auch die Neuzugänge unseres Bundesverbandes, über diese Langstreckenfahrt näher informiert werden. Um etwas Licht in diese Angelegenheit zu bringen, sei an dieser Stelle grob geschildert, was einem möglichen Teilnehmer erwartet! Der Teilnehmer kennt die Ausschreibung und sendet die Nennung ein. Die Rücksendung erfolgt 14 Tage vor Veranstaltungsbeginn in Form einer Nennbestätigung und eines Kontrollfahrtenbuches. An Hand der im Fahrtenbuch angegebenen Kontrollstellen, über ganz Deutschland verteilt, arbeitet sich der Teilnehmer eine für ihn günstige Route aus und versucht diese in die Tat umzusetzen. Berücksichtigt werden muß, daß die Kontrollposten mit verschiedenen Punktzahlen versehen sind, welche sich aus der Ortslage ergeben. Ebenso die bis zu 10 stündige Ruhepause, sodaß sich eine reine Fahrzeit von Freitag von 8.00 bis 22.00 Uhr und Samstag von 8.00 bis 14.00 Uhr ermitteln läßt.

Da die Fahrzeuge in verschiedene Klassen eingeteilt sind, ist die Aufgabe des Teilnehmers, möglichst viele Kontrollpunkte in der angegebenen Zeit anzufahren und samstags bis 14.00 Uhr an der Zielkontrolle einzutreffen. Ansonsten hagelt es Punktabzüge. Sieger ist derjenige mit den meisten Punkten. Die gefahrenen Kilometer werden hierbei nicht berücksichtigt. Die Aufgabe der Kontroll-Posten ist, den Kilometerstand, die Uhrzeit sowie Kontrollstempel in das Fahrtenbuch einzutragen.

Damit unsere Teilnehmer viele Kontrollpunkte zur Auswahl haben, möchte ich nochmals die Bitte an unsere Ortsclubs und Einzelmitglieder vortragen, einen 24 stündigen besetzten Kontrollpunkt zu erstellen. Plant eure Entscheidung zum Kontrollposten in den nächsten Tagen, da spätestens am 31. Juli 1984 Einsendeschluß für das Formblatt „Angaben zum Kontrollpunkt“ ist. Solltet ihr noch kein Blatt erhalten haben, so könnt ihr es bei der unten angegebenen Adresse anfordern.

Die Ausschreibung für die Deutschlandfahrt ist Anfang Juni (vielleicht beim Contitreffen) erhältlich.

Edgar Müller

Gründung des LV Nordrhein-Westfalen

Von den 25 zur Gründungsversammlung eingeladenen nordrhein-westfälischen BVDM Ortsclubs trafen sich am 15. März 1984 die Vorstandsmitglieder von 7 Clubs, um in Riesenbeck den LV NRW zu gründen.

Der Initiator und Einlader, Bernd Karrasch vom MC Mammut, Bergisch-Gladbach, wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Ihm zur Seite stehen als 2. Vorsitzenden Jürgen Schweinberger vom Hagener MC e.V. und als Geschäftsführer sowie Kassierer Ingo Bläske vom MC Hilden 74 e.V.

Der LV NRW wird gegründet, um eine Verbindung zwischen den Ortsclubs in NRW und dem Bundesvorstand des BVDM herzustellen, damit eventuelle Probleme wie z. B. Beitragsforderungen, Versicherungsfragen usw. schneller als bisher bearbeitet werden können. Der LV NRW hat sich zum Ziel gesetzt, die Ortsclubs intensiv zu betreuen, um dort einem Informationsdefizit vorzubeugen. Auch will der LV NRW selbst Veranstaltungen organisieren (IFMA, regionale Ausstellungen usw.) sowie die Ortsclubs bei eigenen Aktivitäten unterstützen. Ferner soll auf Landesebene die Öffentlichkeitsarbeit verstärkt werden.

Da der LV NRW vom Bundesverband finanziell nicht unterstützt wird, ist es das Bestreben des LV NRW, durch seine Arbeit die Ortsclubs davon zu überzeugen, daß es sich lohnt, dem LV NRW nicht nur durch Mitarbeit, sondern auch in sehr kleinem Umfang finanziell zu helfen.

Wir vom Vorstand des LV NRW hoffen, daß wir gemeinsam mit Euch die gesteckten Ziele erreichen.

Ingo Bläske

Nachruf

Wir verloren durch einen tragischen Verkehrsunfall unseren

1. Vorsitzenden, Kumpel und Freund

Ullrich Freitag

geb. 23.4.1956 gest. 11.4.1984

MC Geist-Wadersloh

Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V.

Clubvorstellung

Der Verein wurde im Jahre 1977 von 10 Leuten als Horexclub gegründet. Inzwischen sind wir 28 Mitglieder, von denen viele eine Horex auch als Gespann fahren.

1983 wurde der Club als Horex- und Gespannfreunde Mainkling im Vereinsregister eingetragen.

Wir führen gemeinsame Fahrten zu anderen Veteranentreffen durch und veranstalten Vereinsabende.

Auch auf dem Elefantentreffen sind wir und unsere Maschinen vertreten. Dort kochen wir für die Helfer des BVDM und die Besucher.

Unser größter Einsatz gilt unserem alljährlichen Treffen im Juli. Dann strömen hunderte Solomaschinen und Gespanne aus ganz Deutschland in unser Dorf, dessen 100 Einwohner dem Motorradfahrern freundlich gesonnen sind und unsere Arbeit tatkräftig unterstützen.

Mainkling ist ein kleines, abgeschiedenes Dorf auf dem Lande, ca. 500 Meter hoch auf Höhenrücken gelegen, also der richtige Fleck, um dort ein zünftiges Motorradtreffen zu veranstalten.

Der Verein trifft sich am 1. Samstag im Monat zum Frühschoppen im Gasthaus „Zur Eiche“ in Mainkling. Interessierte Motorradfahrer aus unserer Gegend sind herzlich eingeladen.

Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V.
7189 Mainkling

Clubvorstellung der Motorradfreunde Iberg

Schon vor 1979 traf sich immer ein kleines Grüppchen von Motorradfahrern an jedem Freitag in Hornburg in der Iberg-Gaststätte. Es wurde gefachsimpelt und am Wochenende gemeinsame Ausfahrten veranstaltet. Einer dieser Motorradfreaks kam nun auf die glorreiche Idee, uns nun einen Namen zu geben

und somit einen Club zu gründen. Ein Club sollte es sein, mit wenig Mitgliedern, ganz klein und intim. Es wurde sich in dem Winterhalbjahr 1979/80 hingesetzt und eine Satzung niedergeschrieben, die uns den Namen „Motorradfreunde Iberg“ gab. Unser Club war geboren. Rasch sind wir auf nahezu 30 aktive Mitglieder angewachsen, die sehr unternehmungslustig sind. Um bei Motorradtreffen und auch anderen Veranstaltungen, wie Orientierungsfahrten usw. Versicherungsschutz zu erhalten und auch sonst Beratung und Rückhalt zu haben, schlossen wir uns nach zweimaligem Anlauf in unserer Jahreshauptversammlung im Januar 1982 dem Bundesverband der Motorradfahrer an.

Seit dieser Zeit sind wir aktiver Ortsclub im Bundesverband der Motorradfahrer. Es wird nun Zeit, daß wir uns in der Ballhupe vorstellen.

Im ersten Jahr nahmen wir Kontakt in der Form mit dem Bundesverband auf, indem wir die Jahreshauptversammlung und das Winterfest besuchten. Hier erhielten einige wenige Mitglieder von uns Einblick in den Bundesverband und in deren Arbeitsweise. Wir waren von der Idee, den Tag des Motorradfahrers zu gestalten, so begeistert, daß wir uns an dieser bundesweiten Veranstaltung beteiligten. Weiterhin fanden wir es notwendig, an dem großen Motorradtreffen im Contidrom aktiv mitzuwirken. So meldeten wir uns, für 1983 mit unseren Mitgliedern den Enduroparcours im Contidrom aufzubauen, zu gestalten und mit dem Enduro-Referenten Hans Braun zu leiten. Alle daran beteiligten Mitglieder waren von dieser Arbeit begeistert.

Wir organisierten auch ein eigenes Motorradtreffen, was wir jedoch nur jedes 2. Jahr durchführen. Wir wollen durch diese langen Intervalle erreichen, daß es kein bekanntes Riesentreffen mit viel Trubel und wenig Gemütlichkeit wird. Alle Teilnehmer hierfür werden auch nur persönlich von uns eingeladen. In der Regel handelt es sich um Motorradfreunde von Clubs, die wir in den vergangenen Jahren persönlich kennengelernt haben.

In den dazwischenliegenden Jahren, wo kein Treffen stattfindet, wird von uns eine Orientierungsfahrt organisiert, zu der auch alle unsere Freunde eingeladen werden.

Für das Jahr 1984 haben wir uns für die Ausrichtung der BVDM-Jahreshauptversammlung beworben. Diese Versammlung findet im September bei uns in Hornburg auf dem Iberg statt. Wir würden uns sehr geehrt fühlen, wenn hierzu viele Mitglieder des BVDM bei uns erscheinen würden.

Aber auch sonst würden wir uns über jeden Besuch an den Clubabenden freuen. Unser Clubabend findet jeden Freitag ab 20.00 Uhr in Hornburg in oder vor der Iberg-Gaststätte auf dem Iberg statt. Hornburg liegt im Nordharzer Vorland und ist ein kleines, idyllisches Städtchen.

Wir hoffen für die Zukunft, daß viele Freundschaften geschlossen werden und sich viele neue Anregungen ergeben. Durch die Mitgliedschaft im BVDM erhoffen wir uns auch Bekanntschaften mit mehreren anderen Clubs und Einzelmitgliedern.

Diese Vorstellung soll geschloosen werden mit einem 3-fachen „gib Gas, gib Gas, gib Gas“.

Eure
Motorradfreunde Iberg

Kontaktadresse: Udo Nitzsche
Wiesenstraße 12
3340 Wolfenbüttel

Einladung

zur gemeinsamen Sitzung des Bundesbeirates und des Gesamtvorstandes am 29. September 1984 vor der Jahreshauptversammlung um 14.00 Uhr in Hornburg-Iberg.

Eingeladen sind alle Referenten, die Vorstände der Vereine, Clubs und Interessengemeinschaften, die Landesvorstände und Koordinatoren. (Die Vereinsvorstände können sich auch durch ein Vereinsmitglied vertreten lassen).

Tagesordnung:

Bericht über den „Tag des Motorradfahrers“
Bericht über das Conti-Treffen
Bericht über die Beteiligung an der IFMA
Bericht über die Sportveranstaltungen
Vorbereitung weiterer Veranstaltungen
Aussprache über die Anträge zur JHV
Wünsche und Anregungen.

Die genaue Beschreibung des Tagungsortes entnehmen Sie bitte der Einladung des Gastgebers, der Motorradfreunde Iberg in der nächsten Ausgabe.

Der Vorstand

Einladung

zur Jahreshauptversammlung am 29. September 1984 in Hornburg-Iberg, Beginn 19.00 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwartes.
2. Bericht der Kassenprüfer.
3. Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden.
4. Ernennung des Versammlungsleiters und Aussprache über die Berichte.
5. Entlastung des Vorstandes.
6. Neuwahl von 2 Kassenprüfern.
7. Anträge.

Der Vorstand bittet die Versammlung um Zustimmung zu folgenden Änderungen und Ergänzungen der Satzung:

§ 8 Hauptversammlung, 5. Absatz, Punkt c) „Wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den Geschäftsführer geschickt werden, der sie dann verliest“.

§ 19 Beendigung der Mitgliedschaft, Punkt b) soll den Wortlaut: „Austritt. Dieser kann **nur** unter Einhaltung ...“ und Punkt d) soll statt „Die Vorsitzenden“, „Alle Mitglieder“ lauten.

§ 23 Satzungsänderungen

Zusatz: d) Satzungsänderungen werden durch Veröffentlichung in der Ballhupe bekannt gemacht.

Begründung mündlich.

8. Verschiedenes.

Die Beschreibung des Tagungsortes finden Sie in der Einladung des Ausrichters, der Motorradfreunde Iberg, in der nächsten Ausgabe.

Für den Vorstand
Klaus Schumacher

2. Holzschuhtreffen MC Ossenlock

Nachdem wir trotz kaltem Ostwind mit unserem zweitaktenden Erdferkeln wieder zu Hause angekommen sind, möchten wir, mit noch klammen Fingern, doch ein paar Zeilen darüber schreiben.

Wider Erwarten hatten unsere Riesenbecker Freunde ein Einsehen und überraschten uns erstmalig mit gutem Wetter (Schnee, Kälte und Sonne). Nach, wie immer, herzlicher Begrüßung, mit Glühwein und Umarmungen, zeigte man uns erstmal das alte, zum Clubheim hergerichtete Bauernhaus. Wir freuen uns schon jetzt, in diesem gemütlichen Gebäude das BVDM-Winterfest feiern zu dürfen! (Die Krawatte kann sicher zu Hause bleiben!)

Anschließend dann Wiedersehensfreude mit den vielen Gesichtern vom letzten Jahr. (Heinz, Spider und Hund „Kohle“ mit Chafteuren).

Ein guter, geschützter Zeltplatz war auch bald gefunden. Erst im Dunkeln bemerkten wir den Halogen-Strahler direkt über'm Zelt, der den ganzen Platz und unsere kleine Hütte in taghelles Licht tauchte. Gegen 1.00 Uhr hatte dann wohl jemand Mitleid und schaltete das Ding aus.

Daß es am Abend im Clubhaus nicht so gemütlich wurde, ist sicher nicht den Ossenlockern anzulasten. Ungefähr 20 benietete und bekettete Typen hatten wohl durch eine dunkle Quelle vom ansonsten recht geheimen Treffen erfahren. Sie verhielten sich zwar ruhig und vernünftig, die entspannte, gemütliche Atmosphäre im Haus war jedoch weg. (Im nächsten Jahr noch mehr PSSST!!!).

Dafür machten wir es uns am Lagerfeuer im Apfelgarten mit einigen Leuten, texanischen Feuerbohnen, Tee, Glühwein und Strohrum umso gemütlicher.

Im Endeffekt war es aber wieder ein schönes Wintertreffen, mit vielleicht 20 Leuten zuviel! Dem MC Ossenlock nochmals Danke für die Mühe und gute Bewirtung. Wir kommen wieder.

Susi und Tom
(Motorradfreunde Iberg)

Schneetreiben

Ich, als langjähriger Solofahrer, nahm mir die Freiheit einen Blick hinter die Kulissen zu werfen, wie es auf einer speziellen Gespannfahrer-Veranstaltung zugeht. In dem kleinen Örtchen Heedfeld bei Lüdenscheid entdeckte ich Anfang des Jahres einen Teil dieses eigenartigen Völkchens, bei widrigen Wetterbedingungen. Insgesamt 33 Teilnehmerteams hatten sich nicht im warmen Wigwam verkrochen, um einmal das Gedankengut eines Häuptlings aufzugreifen, sondern trauten sich auf ihren manchmal schwierig zu beherrschenden Gespann, bis über 200 km Anfahrtswege zu. Kein Wunder, daß sich das Fahrervolk auf den etwas zurückgelegenen Hof mit aufgewärmter Werkstatt, auf dort ausgegebene, köstlich schmeckende Erbsensuppe mit Fleischeinlage stürzte. Nach vollzogener Mahlzeit wendete sich das Interesse dem Leiter der Fahrt, Lothar Reinehr mit Familie zu. Es bildeten sich Menschentrauben vor den von ihm ausgehängten Streckenkarten. Beim genauen Hinsehen entdeckte man einen durchgezogenen Strich, welcher sich auf der Karte wie eine Spaghetti in der Gegend um Heedfeld wand. Mit allerlei „Gerätschaften“ erkundeten die „Franser“ (Beifahrer) den am naheliegenden, öffentlich befahrbaren Weg immer an der Linie entlang, welche nur von einer Kreuzungszeichen-Etappe unterbrochen wurde.

Bei der emsigen Startvorbereitung fielen mir zwei mit einer Gegensprechanlage ausgerüstete Fahrer in den Blickwinkel, diese sollten später noch Verwirrung stiften.

Nachdem auch der letzte Fahrer auf Kurs gegangen war, wurde die Küche vom Wohnhaus zu einem Instruktionsbüro umfunktioniert. Als die abgekämpften Schneekutscher am Ende der 2. Etappe - zur 30 Minuten-Zwangspause - wieder an der Werkstatt eintrafen, fanden sie einen 50-Liter-Kübel Tee mit Rum und reichlich Gebäck zum Knabbern vor. In der Zwischenzeit setzte mich ein Einsatzleiter als Kontrollposten auf der letzten Route ein. Es wurde stockfinster am Himmel, sodaß auch die Gespannfahrer nur schwer die zur Verfügung stehende Jugendherberge, als Zielpunkt, finden konnten. Die schon voraus

gefahrenen und unermüdlich arbeitenden Frauen sorgten dort für ein deftiges Abendmahl, schließlich soll niemand an Leib und Seele Schaden nehmen. Ehe es mir gelang, die in einem Hinterzimmer versteckte Auswertungskommission aufzuspüren, hatte diese schon die verdienten Sieger ermittelt.

Zurückgekehrt in die gemütliche Teilnehmerrunde, erhärtete sich der Verdacht auf eine vielleicht unbewußte Unsportlichkeit. Stein des Anstoßes war ein mehrfach auffällig postiertes, vermutlich mit CB-Funk ausgerüstetes Fahrzeug an der Strecke, welches seine nachfolgenden Leute, so die Meinung der protestgebenden Teilnehmer, in die zu befahrende Richtung einwies.

Fahrtleiter Lothar Reinehr machte mit der Vorstellung, Wintergespannfahrt per Hubschrauberüberwachung mit den Worten Schluß: „Zu einem Team gehören der Fahrer, der Beifahrer und die Maschine und dessen heraus gefahrene Leistung, nur dieses zählt“!

Als der stürmisch einsetzende Applaus nachließ, konnte es zum Höhepunkt des Abends kommen, der Siegerehrung. Hierbei verlas der Fahrtleiter die erfolgreichen Teams und bedankte sich bei allen, die zur Veranstaltung beigetragen hatten auf's Herzlichste und schloß mit den Worten: „In so einem kleinen Ort wie Heedfeld ist im Jahr nur dreimal was los, nämlich Ostern, Weihnachten und die Wintergespannfahrt“!

Edgar Müller

Buchbesprechung

„Heiß geliebt und gut erhalten - Motorräder von gestern“ lautet der Titel eines kleinen Büchleins über Veteranenmotorräder. Neben einer kurzen Zusammenfassung der Geschichte des Motorrads und der Veteranenliebhaberei werden gut ein Dutzend Motorräder aus den zwanziger Jahren bis zur Nachkriegszeit in Wort und Bild vorgestellt. Die Aufmachung ist sehr ansprechend: weiße Schrift auf schwarzem Grund, formatfüllende Photos und die kurzgehaltenen Textabschnitte geben einen großzügigen Eindruck.

Einzig die Photos selbst bilden einen Kritikpunkt, der das sonst so ausgewogene Gesamtbild beim genauen Hinsehen stört:

schlechte Beleuchtung, ungünstige Standortwahl von Motorrad und Photograph, zu kleine Gesamtdarstellungen oder Ausschnitte und eine allgemeine Unschärfe verärgern den Betrachter, der Details genauer erkennen möchte.

Bleibt zu wünschen, daß in einer weiteren Auflage die Abbildungen durch bessere ersetzt werden, damit dieses Büchlein wird, was es sein sollte: ein nettes Geschenk für Motorradinteressierte oder auch für sich selbst.

Herausgeber: Verlag Walter Podszun
5790 Brilon, Bahnhofstraße 9

Ruth Hartmann

Neuartige Straßenkarte

Als Alternative zu seitenstarken Atlanten und Straßenkartensätzen bietet die Firma Gebr. Happich, Hilden, eine Straßenkarte mit Rollmechanik in einer transparenten Kunststoffkassette. Die neuartige Straßenkarte umfaßt das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und Teilgebiete der angrenzenden Nachbarstaaten im Maßstab 1:750 000.

Die Kassetten-Straßenkarte hat die Abmessungen 27 x 19 cm. Der Vertrieb erfolgt über den Zubehör-Fachhandel zum Preis von 27,- DM (unverbindliche Preisempfehlung).

Diese Kartenkassette habe ich nun für den Einsatz auf dem Motorrad unter die Lupe genommen. In der Hand liegt sie recht gut und auch die Bedienung des Drehmechanismus ist problemlos. Die Drehhebel lassen sich abnehmen und sowohl rechts als auch links an der Kassette befestigen.

Die Deutschlandkarte ist in 4 Bahnen geteilt, wobei die zwei östlichen unter den beiden westlichen angebracht sind. Jeweils eine Bahn befindet sich auf der Vorder- bzw. auf der Rückseite der Rolle. Für die Bedienung der Karte werden allerdings beide Hände gebraucht, sodaß der Fahrer zum Weiterdrehen anhalten muß oder das Kartenlesen dem Beifahrer, soweit vorhanden, überläßt. Die Karte ist in Nord-Süd-Richtung aufgerollt. Die einzelnen Bahnen überlappen um eine Strecke von ca. 50 km, was einen reibungslosen Übergang in Ost-West-Richtung gewährleistet.



Die Kassette läßt sich nicht mal eben in die Jackentasche stecken; sie muß nach Gebrauch immer wieder wegen ihrer Größe vernünftig verstaut werden. Obwohl die Kassette verschlossen ist, dringt bei Regenwetter Feuchtigkeit ein. Ein Vorteil bei dieser Technik ist, daß die Karte statt gefaltet, gerollt ist, sodaß ihr auch bei häuslichem Gebrauch eine lange Lebensdauer vorauszusagen ist. Leider kann die Kassette allerdings nicht geöffnet werden um die Kartenrolle zu wechseln; beim heutigen Straßenbau sind die Karten ja recht schnell überholt.

Fazit: Der Gebrauch einer solch teuren Kartenkassette mag für Autofahrer wohl praktisch sein, für Motorradfahrer ist sie jedoch weniger geeignet. Im übrigen wäre eine bessere Karte als die hier verwendete des RV Reise- und Verkehrsverlags wünschenswert.

Karin Salchow

Scheibenwischer für Visiere

Die Firma Metzeler hat einen Scheibenwischer für Motorradfahrer auf den Markt gebracht. Der Visierwischer ist ein schlauchähnlicher Gummiring, der über einen Finger gezogen werden kann. Er paßt wohl auf alle Handschuhe; sogar bei Fäustlingen oder Überziehhandschuhen ist er noch zu verwenden. An der Vorderseite befindet sich eine ca. 72 mm lange Gummilippe, das eigentliche Wischblatt. Die Gummilippe ist tatsächlich mit einem Scheibenwischer zu vergleichen. Sie paßt sich gut der Wölbung des Visiers an und erfüllt ihren Zweck, indem sie für klare Sicht sorgt.

Durch die Länge der Lippe wird das Wasser sauber abgestreift, sodaß das Wasser auf den Unterarm der Regenkombi läuft und nicht in den Ärmel. Durch die weiche Gummimischung und die geringe Auflagefläche werden Wasser und Schmutzpartikel sauber abgestreift ohne das Visier zu verkratzen, was ja bisher durch das Wischen mit dem Handschuh schnell passierte. Beim Tragen des Visierwischers auf dem Daumen über den Regenhandschuhen war es allerdings recht unangenehm, daß diese Körperteile schnell kalt wurde. Wahrscheinlich ist das auf eine geringe Durchblutung aufgrund des straffen Sitzes des Wischers zurückzuführen.

Bei Fahrten mit einer Motorradbrille hat sich der Wischer allerdings nicht bewährt. Beim Wischen von rechts nach links ist die Gummilippe so lang, daß sie oben und unten auf dem Brillenrand sitzt und nur in der Mitte das Glas berührt. Beim Wischen von oben nach unten ist die zu starke Wölbung des Glases ein Handicap, was der Visierwischer nicht zu lösen vermag.

Alles in allem ist dieser Scheibenwischer für Motorradfahrer mit Vollvisierhelmen ein sinnvolles Zubehör.

Karin Salchow

Termine und Treffen

12. 5. 1984

Eröffnung des Nürburgrings.

12. 5. 1984, 16.00 Uhr

Motorradgottesdienst München

in der St. Matthäus-Kirche
am Sendlinger-Tor-Platz (Stadtmitte)
Info: Thomas Noak, Schwanenstraße 3
8000 München 90

12. 5. 1984

HH-Stadtmeisterschaft-Ori

Info: Reifen Holert, Eiffelstraße 452
2000 Hamburg 26

18. – 20. 5. 1984

Davert-Treffen

Info: Norbert Tepe, Schneidemühler Straße 69
4400 Münster

19. 5. 1984

10. Haus-Richter-Rallye

MC Sauerland (2. BVDM-OMS-Lauf).
Info: Ottmar Bange, Auf dem Valstadt 3
5768 Sundern 15

19. – 20. 5. 1984

Großer Preis von Österreich

Motorradweltmeisterschaft auf dem
Salzburgring

26. 5. 1984

„Holert-Motorrad-Treffen“

mit großem Programm und Geschicklichkeits-
Turnier

Holzminden-Bülte, MC „Just for Fun“
Telefon 05271-32791

26. 5. 1984

Grenzland-Ori des MC Vorst

(3. BVDM-OMS-Lauf)
Leiter: Werner Doetsche, Meisenweg 2
4254 Tönisvorst 2

27. 5. 1984

Motorrad-Gottesdienst (mit Pfarrer Dörr)

Landhaus Fuchs in Linde, Berg-Land.
Beginn: 11.00 Uhr

1. – 3. 6. 1984

Contitreffen 1984 im Contidrom

Es werden noch Helfer gebraucht.
Info: G. Wuttke, C. Severing-Straße 148D
4800 Bielefeld 14

8. – 11. 6. 1984 (Pfingsten)

4. Sommertreffen, MC Ossenlock

Info: W. Ostkamp, Ringstraße 11
4446 Hörstel-Riesenbeck

9. 6. 1984

Frühlingsfest LV-Rhein-Ruhr

Info: H. P. Tiegelkamp, Speemannsweg 21
4133 Neukirchen-Vluyn

9. – 11. 6. 1984

**BSA-Treffen Angerhütte bei
Hundsdorf/Trubachtal**

Info: BVDM LV Franken
Holger Bolland, Peyerstraße 22
8500 Nürnberg 80

16. 6. 1984, Start 13.00-15.00 Uhr

2. Bildersuch- und Orientierungsfahrt

des Hagener Motorrad-Club e.V.
Info: Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331-72430

17. 6. 1984

Geschicklichkeitsturnier

Info: Norbert Tepe, Schneidemühler Straße 69
4400 Münster

17. 6. 1984

Sitzung des Landesbeirates NW

10.30 Uhr in der Gaststätte Mäckingerbach
Selbecker Straße 200, 5800 Hagen
Info: Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331-72430

21. – 24. 6. 1984

Enzian-Rallye des MC Sauerland

(4. BVDM-OMS-Lauf)
Info: Bernd Keggenhoff, Stemeler Straße 74
5768 Sundern

22. – 24. 6. 1984

Sandkuhlentreffen der MF Leintal e.V.

in 3418 Uslar-Bollensen
Info: Helmut Klages, Am Sportplatz 14
3403 Friedland 5, Telefon 05509-2095

29. 6. – 1. 7. 1984

Internationales Motorradtreffen München

Info/ BMW-Club, Postfach 450122
8000 München 45

14. 7. 1984

2. Siebenschläfer-Rallye des

MC Geist-Wadersloh (5. BVDM-OMS-Lauf)

Leiter: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15

26. – 28. 7. 1984

FIM-Rallye

Jönköping - Schweden E 4
Großes Programm, Anmeldung über OMK

28. 7. – 11. 8. 1984

Christliche Motorradfreizeit im Bayr. Wald

Vorbereitung 19. und 20. 5. '84
Ev. Jugendpfarramt Köln, Telefon 0221 - 315385

4. 8. 1984

Jux-Rallye MC Sauerland

Info: Helmut Ullrich, Von der Egge 2
5768 Sundern 17

5. – 12. 8. 1984

Slalom Elefantentreiber Lippe (ETL)

Info: Frank Ölmüller, Gartenstraße 19
4924 Bartrup

17. – 19. 8. 1984

**5. Internationales Lipperosetreffen und
1. Martin-Treffen in Deutschland**

Veranstalter : MV-Lippstadt e.V. im BVDM
Postfach 1126, 4780 Lippstadt

18. 8. 1984

Niederrhein-Rallye LV-Rhein-Ruhr

(6. BVDM-OMS-Lauf)
Info: H. P. Tiegelkamp, Speemannsweg 21
4133 Neukirchen-Vluyn

25. 8. 1984

2. Holzwurm-Rallye der MF Neckar-Odenwald

Info: Ernst Westphal, Industriestraße 5
6950 Mosbach

25. 8. 1984

3. Schwalm-Nette-Fahrt des MC Sauerland

Orientierungsfahrt
zur BVDM-ORI-Meisterschaft
Info: Frank Jokisch, In der Dasladen 3
5090 Leverkusen 3, Telefon 02171 - 82244

7. – 8. 9. 1984

7. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt '84

Die Langstreckenfahrt für Jedermann.
Veranstalter: Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
Fahrtleitung: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

8. 9. 1984

Spätsommer-Ori-Fahrt

Info: Werner Virnich, Deermannstraße 5
4400 Münster

21. – 23. 9. 1984

Sandlochtreffen (zur IFMA)

Näheres MC Mammut e.V. Bergisch Gladbach
Horst Sassenhagen, Sandbüchel 31
5060 Bergisch Gladbach 3

29. – 30. 9. 1984

Jahreshauptversammlung des BVDM

in 3342 Hornburg-Iberg

28. – 30. 9. 1984

Frankenwaldtreffen bei Wildenstein

„Am alten Platz“, Ausschreibung anfordern

13. 10. 1984

Bildersuchf. durch die Fränkische Schweiz

Ausschreibung anfordern
Info: BVDM-LV-Franken, Holger Bolland
Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80
Telefon 0911 - 329564

Vorankündigung:

Der U.T. M. C. wird voraussichtlich Mitte
Oktober wieder eine Ausstellung älterer und
neuer Motorräder
und sein Oktoberfest veranstalten.
Wo? im Bürgerhaus in Bad Schwalbach-
Hettenhain, wann steht in der nächsten Ballhupe

6. 10. 1984

Gedenkfahrt nach Altenberg

13.00 Uhr Treffen an dem Messeplatz
in Köln-Deutz (Roland-Versicherung)
Gottesdienst in Altenberg 14.30 bis 15.30 Uhr

BVDM-Sporttermine 1984

7. – 8. 9. 1984

Deutschlandfahrt des BVDM

Zielort: 6920 Sinsheim
Leiter: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt

8. 9. 1984

Spätsommer-Ori-Fahrt Münster-Amelsbüren

Info: Werner Virnich, Deermannstraße 5
4400 Münster

15. 9. 1984

Weserstein-Ori der MF Weserstein

(8. BVDM-OMS-Lauf)
Info: Volker Lefevre, Eschweiger Straße 2a
3446 Meinhard 1

20. 10. 1984

Um die Nürburg einmal anders

(9. BVDM-OMS-Lauf)
Leiter: Dieter Bail, Zum Besenberg 9
5760 Arnsberg 1

Ossenlock-Festival

Ja richtig, es war wieder einmal soweit. Das Datum auf dem Kalender zeigte den 24. März und seit einigen Stunden Frühlingsanfang. Die kommende Saison für uns Motorradfahrer sollte in diesem Jahr in Riesenbeck - in der Nähe von Rheine - durch das alljährlich stattfindende BVDM-Winterfest eingeläutet werden. Das noch frisch angemeldete Krad wurde in Startposition gebracht und ab ging die Post nach Riesenbeck zum MC Ossenlock e.V.

Mein Kommen schien schon von weitem gesehen worden sein, denn beim Überqueren des Dortmund-Ems-Kanals und Sichtkontakt mit dem dahinter liegenden Bauerngehöft, waren am Tor Leute damit beschäftigt, die BVDM-Fahnen zu hissen. Ein regliches Völkchen (ca. 10% unserer BVDM-Gesamtmitglieder) befand sich im Innenhof, sodaß auch die in der Nähe wohnenden Motorrad-Fans ihre sauber restaurierten Oldis mit Stolz vorzeigen konnten. Den später aufbrechenden Käsefahrt-Fahrern (Käsefabrikbesichtigung) konnte ich mich nicht anschließen, denn bei mir ging es mit dem Aktenkoffer bewaffnet, zum geschäftlichen Teil des Tages über.

Nach Beendigung der Besprechung der BVDM-Führungsleute hatte ich kurz Gelegenheit, nachgekommene eigene Clubmitglieder zu begrüßen um sofort in Richtung Ortsmitte

zur der in einem Saal stattfindenden Vorstands- und Bundesbeiratssitzung anwesend zu sein. Auf dieser Versammlung trug ich die Sorgen und Nöte aus dem Bereich des Sportes vor.

Nach zwei Kännchen Kaffee und Versammlungsschluß, um 19.00 Uhr, war auch der für Sonntag, den 25. März gemeldete Regen schon da. Wieder zum Gehöft zurückgekehrt, blieb auch nicht viel Zeit, die Sportwarte und Fahrer in einem Hinterzimmer zusammen zu bekommen. Hauptthemen waren die OMS, Deutschlandfahrt und die Terminkoordination. Als auch dieses überstanden war, überfiel ich die Küche und den Getränkestand, der hervorragend von den Freunden des MC Ossenlock in ständigem Betrieb gehalten wurde, und das fast zum Selbstkostenpreis. Kaum, daß die spendierte Zigarette den Rauch abgab, drängelten mich Teilnehmer nun endlich die Siegerehrung durchzuführen. Auf der geräumigen Deel des Bauerhauses, versehen mit Biertheke und Musikanlage, nahmen die erfolgreichen Sieger der BVDM-Jahreswettbewerbe unter Beifall ihre Preise entgegen.

Eines wurde allen klar, auch die motorrad-fahrenden Frauen konnten ihre Position festigen. Die kleine Zeltstadt und das Lagerfeuer gaben auf dem Anwesen eine gemütlich Atmosphäre, welches sich auf die Festbesucher auswirkte.



Siegerehrung der
BVDM-Wettbewerbe

Foto: Pedersen

Der Arbeit nun endlich entronnen kam es jetzt zu einigen intensiven, aufschlußreichen Einzelgesprächen. Der Musikmacher hatte wohl die Stimmung erraten, denn mit seinen schwungvollen Rythmen brachte er die Massen, bis weit nach Mitternacht, zum Brodeln.

Auch alles hat einmal ein Ende, so auch dieses Festival. Der besondere Dank gilt Norbert Vornskühler, seinen Mannen und den fleißigen Frauen in der Küche für den gelungenen Auftakt.

Edgar Müller

BVDM Touristik-Wettbewerb 1983 (die fünf Besten):

1. Werner Virnich	Einzel.	Yamaha XJ 650	1129,0
2. Bent Pedersen	Einzel.	Yamaha XS 1100	1108,9
3. Albert Strauß	MC Sauerland	Kawasaki GT 750	1062,6
4. Gisela Friedrich	Einzel.	Honda CX 500	958,6
5. Burkhard Weiß	MC Sauerland	Suzuki GS 550	931,7

BVDM n.-g. Sportwettbewerb 1983 (die ersten drei):

1. Manfred Paehr	MC Sauerland	Kawasaki GPZ	162,25
2. Albert Strauß	MC Sauerland	Honda EML 1000	155,09
3. Helmut Ullrich	MC Sauerland	Honda XL 500 R	153,93

Clubwertung:

1. MC Sauerland	8 Teilnehmer
2. MC Hilden	6 Teilnehmer
3. MC Mammut	6 Teilnehmer

Beste Dame	Gisela Friedrich	Einzel.	958,6
-------------------	------------------	---------	-------

Beitragszahlung

Das soll keine Drohung sein, aber unsere Mitgliederverwaltung arbeitet jetzt wieder so zuverlässig, daß wir den säumigen Zahlern wieder mit der in der Satzung vorgeschriebenen Rechtsanwaltsmahnung auf den Pelz rücken werden.

Wer die erste Mahnung unbeachtet läßt, wird ab sofort wieder kostenpflichtig gemahnt. Wenn die Mahnung ungerechtfertigt sein sollte, bitte sofort melden. Diese Angelegenheit erledigt sich **nicht** - wie so vieles - durch „liegenlassen“.

Mitgliederverwaltung
- Margot Wittke -

Hallo, Schwedenfahrer

Der schwed. SMC-Veranstaltungs-Kalender für 1984 ist erschienen.

Wer daran interessiert ist, schreibt an:

Sveriges Motorcyklister
Centralorganisation
Box 318
S 79201 Mora / Schweden

Besuchsadresse: Brudtallsvägen 14

Mal ein neues Gespann

Mein MZ-Gespann hatte im Sommer 1981 100 000 km gelaufen und die Familie meinte: Wenn du dir nicht bald ein neues kaufst, wirst du auf der MZ noch Rentner.

Es kam die Qual der Wahl, viele seitenwagentaugliche Motorräder gibt es nicht. PS hatte im Sommer das Suzuki (Kardan)/TR Nachbau Gespann von der Firma Carell getestet. Willy Reuter, damals noch bei PS, sagte mir, daß das Gespann sehr zufriedenstellend gewesen sei.

Deshalb kam mir das Angebot der Firma Carell sehr gelegen: Ich könne mit dem Suzuki-Gespann eine Urlaubsfahrt in die Berge machen um festzustellen, wie es sich dabei benimmt. Ich bin zwar ein Feind japanischer Modellpolitik, aber wer kann da „nein“ sagen!

Meine Frau und ich fuhren mit dem Auto zur Firma Carell, machten Höchstgeschwindigkeitsmessungen und eichten den Tacho nach der Uhr, er ging 12% zu freundlich. Dann wurde das Gepäck umgeladen, wir hatten eine Zuladung von 270 kg.

Wenn man jahrelang 19 PS gefahren hat, sind 79 PS beeindruckend und der Muskelsinn braucht einige Zeit, bis die Arme mit dem kurzen Nachlauf fertig werden; das alte Spiel, wenn man sehr lange ein Fahrzeug gefahren hat und dann umsteigt. Der Vierzylinder lief seidenweich, Benzinverbrauch um die 8 Liter pro 100 km. Das große Gespann ist schwerer zu rangieren als eine MZ, die 15" Gürtelreifen nicht so spurgenaue wie ein 16 - 3,50 Zöller. Die alte Weisheit: Man kann mit **einem** Gespann nicht alles haben! Dafür kommt man sehr viel schneller voran, der Beifahrer hat viel Platz im SW und die nicht mehr ganz neue Wirbelsäule beschwert sich nicht - ein Lob auf die Seitenwagenschwinge.

Nach dem Urlaub habe ich meine Angst vor der japanischen Ersatzteilversorgung verdrängt und das Gespann gekauft. Es war das erste einer kleinen Serie, es sollte erst mal festgestellt werden, ob mit der Suzuki ein befriedigender SW-Betrieb möglich sei. Deshalb war es beim Umbau nicht so hergerichtet worden wie man es auf Grund langjähriger Erfahrung beim eigenen Gespann tut, was man aber für Geld sowieso nicht machen kann.

Bis Ende 82 hatte das Gespann 38 700 km gelaufen, ich war der Meinung: Man kann es länger behalten, es soll „fertig“ werden. Auf dem Plan stand: Lackierung, Änderung an der Elektrik (Abblendrelais, wasserfestes Zündschloß, Ladekontrolle). Anschließen der SW-Bremse und Verschleißkontrolle.

Die Verschleißkontrolle ergab: Ventile und Sitze nachschleifbedürftig, Führungen nicht mehr neu aber mindestens nochmal 30 000 km. Zylinder, Kolben, Lager, Kupplung im Neumaßtoleranzbereich, Alu-Kupplungskörper mußte geglättet werden. Nockenwellenlager und Nocken wie neu, Axialspiel der Nockenwelle 0,15 mm, was bei manchen Wärmezuständen zu Klappergeräuschen führt. - Suzuki meint, es ginge nicht besser und schadet nicht. Lichtmaschine, Anlasser wie neu, Getriebe, soweit man es bei abgenommener Ölwanne sehen kann, ebenfalls. Beide Winkeltriebe ohne Pittings, Kardangelenke spielfrei, Kegelrollenlager der Schwinge und Steuerkopf leichte Gebrauchsspuren, sie bekamen Schmiernippel. Die Suzuki-Gespanne sind mit dem Segen des TÜV's gebaut, im Laufe der Zeit hat sich an einem Anschluß eine Änderung ergeben, die wurde an meinem Gespann mitgemacht. Das war dann alles - für einen Prototyp nicht mal schlecht.

Nach einem weiteren Jahr hat sie jetzt 59 000 km, am Motor wurde nichts gemacht, die Kompression hat sich nicht verschlechtert.

Da Suzuki die 850er wieder im Programm hat und ich öfter mal gefragt werde: Wie teuer ist das Ding, kann man ja nach dieser Laufzeit Kosten und Wartungsarbeit sehr gut übersehen.

Allerdings unter **meinem** Betriebsbedingungen, die Betriebsbedingungen spielen bei jedem techn. Gerät eine sehr große Rolle!

Das Gespann läuft jeden Tag Stadtverkehr und viel Autobahn, Benzinverbrauch nie über 9 Liter pro 100 km, d. h. ich mach bei 125 km/h zu.

Darüber wird es teuer und weil man oft tanken muß, sinken die Reiseleistungen anstatt zu steigen, die Tankaufenthalte dauern länger, als die Zeit, die man durch Schnellfahren gewinnt.

Ölwechsel 6000 km, Ventilspielkontrolle 15000 km, Zündung 10000 km, Unterbrecherwechsel 20000 km.

Reifenverbrauch mit SW-Bremse: Hinten alle 18000 km, vorn 55000 km, SW ca. 70000 km. Bremsbeläge hinten 7000 km, vorn 15000 km, SW (Trommelbremse) ca. 50000 km.

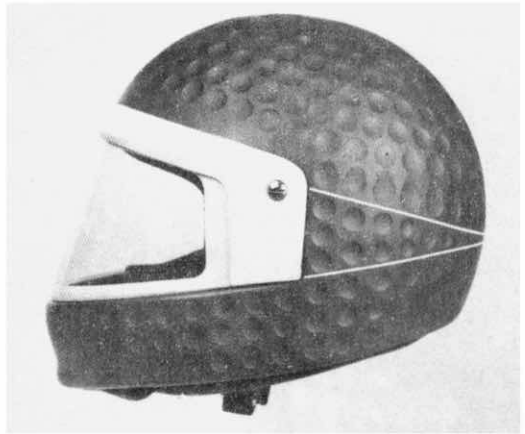
Edmund Peikert

Der Helm mit den Pockennarben

Seit einigen Wochen ist die Firma Schubert mit ihrem Helm „Speed“ auf dem Markt, der sich schon äußerlich durch die unebene Oberfläche von allen anderen Integralhelmen unterscheidet. Die Vertiefungen - wie sie ein Tischtennisball in Knetmasse hinterlassen würde - bewirken, daß der Fahrtwind spürbar geringer drückt und daß die Fahrgeräusche gut gedämpft werden. Das entlastet die Halsmuskeln und Ohren des Fahrers erheblich, was sicher seiner Konzentration zugute kommt.

Die Außenschale ist aus einem modifizierten Polyamid gespritzt und beständig gegen Öl, Benzin, Lack und Aufkleber. Der Gurt läßt sich auf beiden Seiten verstellen, wodurch man das Drucktastenschloß an die günstigste Stelle verlegen kann. Auswechselbare Innenpolster und Windabweiser sind serienmäßig, Sonderpolster für besonders schmale und dicke Köpfe gibt es als Zubehör. Das Visier ist genau wie am Schubert Super-Visor oben und an beiden Seiten von einem Rahmen gehalten und mit einer Hand zu bedienen. Die Rastung für den kleinsten Luftspalt ist allerdings nicht in Rahmenmitte sondern auf die beiden Außenseiten verlegt worden. Leider arretiert sie nicht besonders exakt. Die Sichtfeldgröße ist vorbildlich, die Kratzfestigkeit der Scheibe läßt zu wünschen übrig.

Das Notlicht durch zwei zarte Linien aus reflektierendem Material ist an den Seiten zu sparsam ausgefallen. Gerade die Flanken des Querverkehrs sind dadurch schlecht erkennbar.



Lieferbar ist der Helm in den Farben weiß, rot und schwarz. Letzteres hätte uns der Hersteller ersparen sollen, denn übersehen werden die Motorradfahrer oft genug, und ein farbiger Helm ist eben nicht nur ein passiver sondern auch ein aktiver Unfallschutz.

Der Testhelm, Größe 58/59, wiegt laut Küchenwaage nur 1140 Gramm. Dieser hervorragende Wert ist einer der Ursachen für die angenehmen Trageigenschaften und schont den Halswirbel bei einem Unfall.

Wenn man die Kinnpolsterung herausknöpft, erkennt man auf der Innenseite des Kinnbügels Zahlenreihen, bei denen ein Pfeil auf 2 und 91 zeigt. Der Autor entnimmt daraus, daß er den Helm auf der Fahrt zum Elefantentreffen 1991 wegen nachlassender Elastizität (des Helmes) zum letzten Mal tragen darf.

Horst Orlowski

Ernst Henne 80 Jahre

Über Ernst Henne viele Worte zu verlieren, hieße BMWs nach München tragen. Wer kennt ihn nicht, den mehrfachen Weltrekordler der 30er Jahre, der 14 Jahre lang den Zweirad-Geschwindigkeits-Weltrekord von 279,5 km/h auf seiner 500er BMW hielt (von 1937 - 1951), der bei dem berühmt-berüchtigten Langstreckenrennen Targa Florio in Sizilien siegte, der aber auch bei Automobilrennen Erfolg hatte und - das allerdings werden viele nicht wissen - ein begeisterter Sportflieger war. Ernst Henne wurde am 22. Februar 1984 80 Jahre alt.

Leserbrief

Erstaunt und erfreut habe ich in der letzten „Ballhupe“ entnommen, daß der gelbe Schal wieder auferstehen soll. Um einiges vorwegzunehmen, ich bin uneingeschränkt für diesen Versuch, aber ich möchte die Erwartungen an diese Aktion etwas dämpfen.

Der an den Lenker geknotete gelbe Schal ist zweifellos ein sinnvolles und nützliches Utensil, um auf eine Panne am Motorrad hinzuweisen. Die Grundidee hierzu stammt aber aus einer Zeit, in der gegenseitige Hilfe und Rücksichtnahme noch höher im Kurs standen als heute, dies gilt nicht nur für das Motorradfahren, sondern für das gesamte tägliche Leben. Leider hat sich die Bereitschaft, anderen Menschen zu helfen, offenbar mit steigendem Wohlstand mehr und mehr verflüchtigt.

Schon oft hatte ich in den letzten Jahren Gelegenheit, zu beobachten, daß dutzende von Motorradfahrern achtlos, z. T. sogar fröhlich winkend an einem offenbar liegengeliebenen „Kollegen“ vorbeifuhren, obwohl oftmals nur ein spezielles Werkzeug oder ein „gewußt wie“ nötig ist, um dem Anderen die Weiterfahrt zu ermöglichen. Diese mangelnde Kameradschaft, die sich jetzt auch unter den Motorradfahrern ausbreitet, ist wohl eine allgemeine Zeiterscheinung, die sich durch die Wiedergeburt des gelben Schals nicht beheben lassen wird. Diejenigen, die bisher liegengeliebenen „Kollegen“ Pannenhilfe geleistet haben, werden dies auch künftig tun, mit und ohne Schal; diejenigen aber, die dies bisher nicht nötig hatten, werden sich auch kaum durch einen gelben Schal dazu verleiten lassen, anderen zu helfen.

Dennoch sollten wir uns mit diesem Zustand nicht abfinden, sondern versuchen, unter den Motorradfahrern wieder ein Stück Kameradschaft auszugraben, die einmal typisch für uns war. Aus diesem Grund werde ich die Aktion auch nach Leibeskräften unterstützen, denn einen Versuch ist die Wiederbelebung des gelben Schals allemal wert.

Peter Baumgart

Leider —

Es wird ihn wohl nicht geben, den „Gelben Schal“, die Resonanz auf die Umfrage in der Ballhupe war sehr gering. Zwar haben sich anfänglich viele Leute gemeldet, ein Fahrer aus Holland hat in seinem Brief überlegt, wie er am besten an den Schal kommt, einer schickte per Einschreiben Geld, das er mittlerweile wiederbekommen hat.

Aber, liebe Leute, bei der derzeit „guten Finanzlage“ läßt sich so etwas mit ca. 190 Interessenten leider nicht durchführen. Bei diesen aber bedanke ich mich recht herzlich und bedaure sehr, daß ich sie enttäuschen muß.

Auf der anderen Seite mußte ich mich belehren lassen, daß die Pannenhäufigkeit doch sehr gering ist, wie ja das Echo zeigt. Die heutigen Motorräder sind also doch besser - oder die Fahrerinnen oder Fahrer sind es und werden erfreulicherweise alleine damit fertig, ohne fremde Hilfe versteht sich. Für die Hilfswilligen besteht also kein Grund ein schlechtes Gewissen zu bekommen, wenn sie durchfahren. Allzeit gute Fahrt!

Arno Keuser

Dauertreffs für Motorradfahrer

Villa Löwenherz

Norbert Pivone

Würgassener Straße 5
3471 Lauenförde

Jeden Freitag ab 19.00 Uhr bei der „Rasenden Rosi“ in und vor der „Iberggaststätte“
Iberg 1
3343 Hornburg
(Clubtreff Motorradfreunde Iberg)

Für alle Motorradfahrer/innen, jeden Dienstag von 19.00 bis 22.00 Uhr im Jugendraum der St.-Matthäus-Kirche
am Sendlinger-Tor-Platz, München

Motorrad-Campingplatz in Dänemark:

Farsø im Norden bei Alborg

Info: Farsø MC Klub
Fredbjergvej 48
9640 Farsø

Ernst Harr †

„Viele ärgern sich seit Jahren mit Recht über den Mumpitz, den die Lederindustrie den Motorradfahrern als Lederbekleidung anzubieten wagt.

Einem ist der Kragen geplatzt“.

So stand es vor 25 Jahren in „Das Motorrad“ Heft 24/1959.

Der, der das geschrieben hat, war Klacks und der, dem der Kragen geplatzt war, war der Orgelwerner, Werner Renkewitz, Orgelbauer von Beruf und natürlich: Motorradfahrer.

Er machte sich auf, um jemanden zu finden, der eine gute, praktische und schöne Lederkombi für Motorradfahrer zu bauen bereit war.

Und er fand ihn: in einem kleinen Ort im Schwarzwald, in Rohrdorf machte sich der Gerbermeister Ernst Harr daran, die Ideen vom Orgelwerner zu verwirklichen. Es entstand die erste in der Taille teilbare Harro-Kombi. Ihr folgten viele weitere, Ernst Harr machte bequeme, sportliche, effektvolle und zweckmäßige Kombis, alle waren sie gut und er fand viele Nachahmer.

Am 30. März d.J. ist Ernst Harr gestorben.

Seine Kombis wird es wohl auch in den nächsten 25 Jahren noch geben, einfach weil sie gut sind.

Sigrid Briel

Leserbrief

Motorradreisen in die DDR!

In der Debatte des Bundestages über den Bericht „Zur Lage der Nation im gespaltenen Deutschland“ am 15. März 1984 forderte SPD-Oppositionsführer Dr. Vogel uns Bundesbürger auf, in Zukunft vermehrt „in den anderen Teils Deutschlands zu reisen“ da wir heute fast alle europäischen Länder - sozusagen wie unsere Westentasche kennen - jedoch vielfach über die reizvollen Städte und Landstriche in der DDR sehr wenig wissen.

Rügen, Mecklenburger Land, Brandenburg, Thüringer Wald...

Ja, für einen Moment sah ich mich und andere Spezies namens Motorradfahrer durch diese sicherlich reizvollen Gegenden fahren, abends auf Zeltplätzen mit DDR-Motorrad-

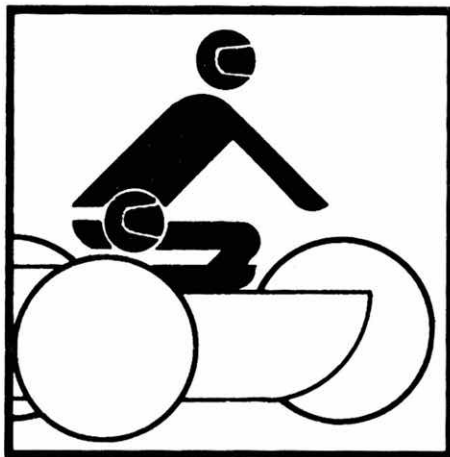
freaks „Benzin palavern“ und dabei über die nächste Tagesetappe Gedanken machen...

Doch leider liegt dies - wie Ihr alle wißt - in einiger Ferne (?!!), denn wir dürfen mit unseren Krädern nicht (außer Transitwege) in die DDR reisen. Warum es nicht möglich ist, weiß niemand so genau, oder?

Ich bin der Meinung, da sich seit kurzem im Verhältnis DDR/BRD eine vielleicht auch in ganz kleinen Schritten sich vollziehende „positive Wende“ bemerkbar macht, sollte es nun Aufgabe des BVDM sein, Kontakte zu unseren Volksvertretern (Anmerkung: Vielleicht ist dies früher schon mal geschehen, entzieht sich meiner Kenntnis) aufzufrischen oder neu zu knüpfen um auch in diesem, uns Motorradfahrern betreffenden Punkten auf eine positive Wende kontinuierlich hinzuarbeiten.

Vielleicht kennen wir dann in einigen Jahren Leipzig, Dresden und den Thüringer Wald wie unsere Westentasche.

Dietmar Krause-Wegner



Zu dem vom BVDM herausgegebenen „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ liegt nun eine Ergänzung vor. Diese kann gegen Einsendung von 0,80 DM in Briefmarken bei der BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein, bezogen werden.

Den kompletten Leitfaden können Interessenten nach wie vor gegen Einsendung von 8,00 DM in Briefmarken - ebenfalls bei der Geschäftsstelle - anfordern.

Na also

Seit Jahren hört man von Schwierigkeiten bei der Ersatzteilversorgung japanischer Motorräder. Vieles lag im argen, denn Ersatzteile, selbst Verschleiß- und Sturzteile waren erst nach langen Bestellzeiten oder überhaupt nicht lieferbar. Dann versprachen Händler und Importeure Besserung.

Die Kritik fiel tatsächlich auf fruchtbaren Boden. Im letzten halben Jahr erlebten wir, wie eine gute Ersatzteilversorgung aussieht: Für unsere neue alte Honda CB 500/4, die in unserem Keller mit Neu- und Gebrauchtteilen zu neuem Leben erweckt wurde, bekamen wir bis auf wenige Ausnahmen alle Teile, angefangen von Anbauteilen für eine zweite Scheibenbremse über Motor- und Getriebeteile bis zu Dichtungen und anderen Kleinteilen, über den Ladentisch oder innerhalb von drei Tagen (Fa. Mundt, Grevembroich-Hemmerden).

Wenn die Ersatzteilversorgung bei anderen Modellen und Marken auch so gut funktioniert, können wir ja zufrieden sein.

Ruth Hartmann
Günter Gilz

Satire

Helmselbstbedienung

Wer sich in nächster Zeit einen neuen Helm zulegen will, sollte damit noch etwas warten.

Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die Helme demnächst äußerst billig angeboten werden, direkt von der Stange (Pfosten).

Ordnungsliebende Menschen werden die „vergessenen“ Helme bestimmt einsammeln. Ich sehe schon die Motorradfahrer in Weltbestzeit hinter ihren Helmen herspurten, 300 Meter bis zum Helm ist doch keine Strecke. Anschließend wird dann zur Aufmunterung die Karre geschoben, fahren ohne Helm ist ja schließlich verboten. Man kann das Motorrad auch stehen lassen, damit spart man das Abholen.

Einen neuen Helm, vielleicht auch den eigenen, wird man bestimmt irgendwo billig erwerben können.

Inge Arnold

Motorräder und Umweltschutz

Kaum ein Tag vergeht, ohne daß in den Medien nicht über das Auto als Umweltverschmutzer Nr. 1 berichtet wird. Und immer ist in diesem Zusammenhang von den Plänen unseres Bundesinnenministers Herrn Zimmermann zu hören, nach dessen Vorstellungen alle 1986 neu zugelassenen Fahrzeuge (Autos) mit einem Abgaskatalysator ausgerüstet sein sollen. In all diesen mehr oder weniger sachlich geführten Diskussionen ist aber nie von Motorrädern die Rede. Heißt das, daß Motorräder weniger Schadstoffe produzieren, fallen sie als Minderheit nicht ins Gewicht, oder sind sie bisher nur vergessen worden?

Ich wandte mich mit der Frage nach Abgasemissionen direkt an die Hersteller bzw. Importeure (BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki und Moto Guzzi). Das Ergebnis dieser Umfrage war insgesamt recht mager. Keiner konnte (oder wollte) Angaben über die Höhe der emittierten Schadstoffe machen. Die Firma BMW teilte lediglich mit, daß der Motor der K 100 in der Teillast auf $\lambda = 1$ und in der Vollast auf $\lambda < 0.9$ abgestimmt ist. Beim Boxer lauten die Daten: Teillast $\lambda = 0.95$, Vollast $\lambda < 0.9$. (siehe auch Erklärungen). Das sind Werte, die nicht unbedingt auf eine abgasfreundliche Abstimmung hindeuten. Ansonsten lautet die Information in etwa so: Da es in der Bundesrepublik Deutschland keine Auflagen bzw. Grenzwerte für die Abgasemission von Motorrädern gibt, liegen auch keine Daten vor.

In anderen Ländern, z. B. in der Schweiz, in den USA und in naher Zukunft auch in den Niederlanden, sind die Abgasemissionen auch für Motorräder festgelegt. In der Schweiz findet die ECE-Regelung Nr. 40 Anwendung. Diese läßt sich zum Teil mit der bei uns gültigen Vorschrift für Autos vergleichen, so daß hier interessante Rückschlüsse möglich sind. In den USA werden andere Fahrzyklen als in Europa gefahren. Ein Vergleich ist hier nur schwer möglich. Die Abgasgesetze in den USA scheinen die Hersteller schon vor größere Probleme zu stellen. BMW teilte hierzu mit, daß bei einer weiteren Verschärfung der Grenzwerte, besonders in Kalifornien, bei einigen Motorvarianten bereits die Verwendung von Katalysatoren notwendig wird.

Das braucht den Motorradfahrer in Europa noch nicht zu interessieren. Ein Blick auf die Grenzwerte der ECE-Regelung Nr. 40 zeigt im Vergleich zu den bei uns gültigen Grenzwerten für Autos, daß dem Motorrad kaum Bedeutung als Luftverschmutzer beigemessen wird, denn sie sieht folgende Grenzwerte für die „Emission luftverunreinigender Gase“ vor (für Motorräder mit Viertaktmotoren):

Wegen der Urlaubszeit

ist der Redaktionsschluß für Heft 3/84
der 8. August 1984.

Erscheinungstermin: 10 September '84

Fahrzeuggewicht	CO (Kohlenmonoxid)	CH (Kohlenwasserstoffe)	
< 100 kg	25	7	g/km
100 kg – 300 kg	$25 + 25 \frac{m - 100}{200}$	$7 + 3 \frac{m - 100}{200}$	g/km
> 300 kg	50	10	g/km

m = Maße des Fahrzeugs

Die Stickoxide (NO_x) bleiben unberücksichtigt.

Zum Vergleich die bei uns gültigen Werte eines PKW's, z. B. VW Golf, 1.5 l, 70 PS:

NO_x (Stickoxide)	CO (Kohlenmonoxid)	CH (Kohlenwasserstoffe)	
8.5	71	6.0	g/Test (4.052 km)
das entspricht			
2.1	17.5	1.5	g/km

Weiterhin muß beachtet werden, daß der Testlauf den Pkw gegenüber dem Motorrad benachteiligt.

Sollten die Abgasemissionen moderner Motorräder tatsächlich so hoch liegen, wie die Schweizer Grenzwerte erlauben, wäre es tatsächlich an der Zeit, daß die Hersteller sich Gedanken um Abhilfe machten.

Damit könnte man dem Gesetzgeber zuvorkommen, denn es ist sicher falsch, weiter auf Schonzeit für Motorräder zu hoffen (man denke nur an die Lärmbestimmungen in der Schweiz). Auch der Motorradfahrer muß und kann seinen Teil zum Umweltschutz leisten. Ingenieure, die bislang größte Leistung aus kleinstem Hubraum zauberten, sollten jetzt die Reduzierung der giftigen Abgasbestandteile an die erste Stelle setzen, bevor der Gesetzgeber mit übertriebenen Forderungen reagiert.

Verwendete Abkürzungen und Erklärungen

CO	Kohlenmonoxid, entsteht bei unvollständiger Verbrennung
CH	Kohlenwasserstoffe, Sammelbegriff für verschiedene unverbrannte Benzinbestandteile
NO_x	Sammelbegriff für Stickoxide, entstehen bei hohen Verbrennungstemperaturen durch Reaktion von Luftstickstoff und -sauerstoff (Lambda) tatsächlich zugeführte Luftmenge,
λ	= theoretisch benötigte Luftmenge für vollständige Verbrennung
$\lambda < 1$	(Lambda kleiner als 1) Luftmangel, fettes Gemisch
$\lambda > 1$	(Lambda größer als 1) Luftüberschuß, mageres Gemisch
ECE	(Economic Commission for Europe) von diesen Gremien werden die Grenzwerte und die Testverfahren festgelegt.

Private Kleinanzeigen

Suche dringend: Intakten Motor für Honda XL 250, Bj. 1975, 20 oder 17 PS, Auspuff links zu fairem Preis.

Ullly Naß, Holbeinstraße 24, 5000 Köln 60
Telefon 0221-725969 oder 743899

Verkaufe: Moto Guzzi V 1000 G 5 opt. w. Cal., EZ 3/82, 39000 km, § 86, viel Zubehör 6990,- DM.

Peter Kozlik, Telefon 0521-761312

Verkaufe: Lenkerverkleidung, Speed 7 Typ S 3000, einwandfreier Zustand, mit TÜV-Gutachten und Halterung, paßt fast überall dran. Preis VB.

Arnold Hoyer, Vogeleastraße 38
3032 Fallingb., Tel. 05162 - 1801 ab 18 Uhr

Verkaufe: Honda CB 100, Motor überholt, 1 Hinterad Hercules-Military - neu von Honda CB 250 K unt. Gabelbrücke - neu Motorrad-Hefte von 1973 - 1983. Preis VB. B. Knapp, Telefon 06150 - 83470

Verkaufe: Hauszelt mit Apsis, 1 mal gebraucht, Länge 265 cm, Breite 160 cm, Höhe 150 cm, Neupreis 150,- DM, für 75,- DM.

Telefon 06144 - 8428

Verkaufe: Kawasaki KDX 175 Erstzul. 12/83, kein Gelände, 10/24 PS, 1500 km, 1a Zustand mit Garantie und Geländekit, VB 2800,- DM.

Th. Bartels, Grünstraße 12

3300 Braunschweig

Telefon 9.00 bis 18.00 Uhr 0531-702407

Ab 17.00 Uhr 0531-794334

Verkaufe: Honda XL 185 Teile und Rahmen mit Brief, Zustand nicht besonders, aber billig!

Th. Bartels, Grünstraße 12

3300 Braunschweig

Telefon 9.00 bis 18.00 Uhr 0531-702407

Ab 17.00 Uhr 0531-794334

Verkaufe: Rickmann-Kawa Einmann-Höcker und Tank, zusammen 400,- DM, Yamaha XS 650 Original-Sitzbank 100,- DM. Lederkombi-Jacke, rot-schwarz, Größe 48 mit Reißverschluß für 100,- DM.

Th. Bartels, Grünstraße 12

3300 Braunschweig

Telefon 9.00 bis 18.00 Uhr 0531-702407

Ab 17.00 Uhr 0531-794334

Suche: Billiges Gespann (MZ, Yamaha usw.) nicht viel über 3000,- DM, gebrauchtes Squire Boot und Anschlüsse für XS 650 Yamaha.

Kontakt zu Leuten, die ein kleines gemütliches Treffen machen.

Kontakt zu Leuten, die die Möglichkeit haben ein Kettenrad nach Vorlage mit einem Zahn weniger nachzubauen.

Th. Bartels, Grünstraße 12

3300 Braunschweig

Telefon 9.00 bis 18.00 Uhr 0531-702407

Ab 17.00 Uhr 0531-794334

Verkaufe: MV Agusta 125 Sport mit Vollverkleidung, Bj. 1979, neuwertig.

Günther Busse, Königsberger Straße 3
2057 Reinbeck-Neuschönningstedt

Zu verkaufen: DKW-RT 175, Bj. 1954; MZ-EST 250, Bj. 1971; BMW-R 26, Bj. 1957, alle Maschinen sind leicht zu reparieren. Anruf lohnt sich.

Alexander Waldenfels, Moosdorfer Weg 2
8441 Aiterhofen, Telefon 09421-33618

25 Jahre BVDM

Die Chronik des Bundesverbandes ist weiterhin lieferbar.

Gegen Voreinsendung von sechs Briefmarken à 0,80 DM oder 5,- DM in bar oder Scheck u. einem mit einer 0,70 DM-Briefmarke freigemachten DIN-A-5-Umschlag erhalten Sie die Chronik von der

Redaktion Ballhupe, Dr.-Guischard-Str. 7
4134 Rheinberg 3

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. Guischarostr. 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. Guischard-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Druck: trost-druck, Xanten

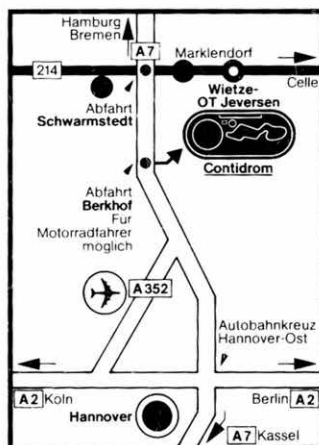
**Nachdruck nur gegen Belegexemplar
und Quellenangabe.**

Mitarbeiter in Heft 2/84

Ulrich Hartmann
Michael Wehner
Edgar Müller
Ingo Bläske
Susi und Tom
Ruth Hartmann
Karin Salchow
Edmund Peikert
Horst Orlowski
Klaus Schumacher
Peter Baumgart
Arno Keuser
Sigrid Briel
Dietmar Krause-Wegner
Günter Gilz
Inge Arnold

ContiTreffen '84

Das Internationale Motorradfahrer-Treffen im Contidrom



Fr. 1. Juni 1984 11–21 Uhr
Sa. 2. Juni 1984 9–23 Uhr
So. 3. Juni 1984 9–15 Uhr

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



Camping ist in begrenztem Umfang im Contidrom möglich. Speisen und Getränke werden angeboten.

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

Teilnahme pro Person DM 15,-.

Contidrom



Continental

Aktuelle Aktionen und Informationen erwarten Sie ...

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

Änderungen vorbehalten