

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



1/85



Versicherungs- Service



Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. bietet:

Vereinshaftpflichtversicherung

Kostenlos für alle BVDM-Mitglieder und BVDM-Vereine

Veranstalterhaftpflichtversicherung

Kostenlos, soweit in Vereinshaftpflicht enthalten. Darüber hinaus können auch Sonderveranstaltungen versichert werden.

Gruppenunfallversicherung

Jedes BVDM-Mitglied ist im Todesfall mit 1300,- DM versichert.

Einzelunfallversicherung

Für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.

Auslandsrankenversicherung

Gültigkeit ein Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 36,- DM.

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM.

Sicherheitsbrief Ausland 25,- DM.

1 Jahr, ohne Leistungsbegrenzung, Wechsel Motorrad - Auto möglich.

Bei Abmeldung ruht die Versicherung.

Beratung bei Versicherungsfragen

Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen?

Welche Möglichkeiten bietet eine Versicherung in Sonderfällen?

Information

über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4
Frankfurter Straße 12
Telefon 06128 - 86191

KFZ-Steuerreform

Nun ist es also heraus: Am 23. Januar 1985 gelang es der Bundesregierung nach monatelangem Ringen mit Sachverständigen, der Industrie und nicht zuletzt mit sich selbst, die neue KFZ-Steuerformel aus der Taufe zu heben. Der Katalysator hatte es nötig gemacht, daß die Steuersituation neu überdacht werden mußte. Überzeugt sind unsere Politiker selbst nicht davon, das Ei des Columbus gefunden zu haben. Jedoch war es immer schon besser, irgendwas zu tun als garnichts.

Zunächst einmal kann man davon ausgehen, daß es dem Autofahrer bei gutem Willen möglich sein wird, seine neue Steuerklasse herauszufinden - sei es drum, ob er mit oder ohne „KAT“ fährt, mit „KAT“ gerne fahren möchte aber nicht kann, mit „KAT“ nicht will oder was weiß ich sonst noch.

23,5 Millionen PKW'S müssen nun irgendwie neu eingestuft werden! Was aber geschieht mit den 3 Millionen Zweirädern, von denen allerdings wiederum **NUR** 1,35 Millionen zulassungspflichtig sind?

Hat man uns mal wieder vergessen? Eigentlich nichts Neues, denn man vergaß uns, als es um Reisen in die DDR ging, man dachte nicht an uns, als man Längsrillen in die Landstraßen und Autobahnen fräste, man errichtete Tausende Kilometer Leitplanken zum Schutze der Autofahrer und zum Schrecken der Motorradfahrer.

Seit langem weiß man, daß der Motorradmotor durch seinen hohen technischen Stand eine derart gute und damit immissionsarme Verbrennung hat, daß er auch ohne Katalysator umweltfreundlich seinen Dienst tut.

Diese Tatsache muß unseren Politikern bekannt gewesen sein, denn auf unsere telefonische Anfrage am 24. Januar wurde uns von berufener Stelle versichert, daß die steuerpflichtigen Zweiräder von der Steuerreform **NICHT** betroffen sind.

Hat man uns diesmal wirklich vergessen? Oder läßt man sich noch etwas Besonderes einfallen?

Auf jeden Fall bleibt erst einmal alles beim Alten. - Wie lange?

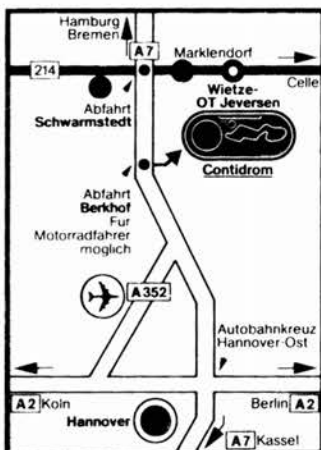
Das fragt sich

Ihr



ContiTreffen '85

Das 10. Internationale Motorradfahrer-Treffen im Contidrom



Veranstaltungen im Contidrom 1985

Versuchsgelände der Continental in Wietze OT Jeveresen (ca. 50 km nördlich von Hannover)

23. März: ADAC-Training für Straßenrennfahrer, HMC Hannover/Motorrad; **24. März:** HMC-Contidrom-Slalom (ONS-Slalom-Pokal), HMC Hannover/Wagen; **27. April:** ADAC-Training für Straßenrennfahrer, ADAC-Gau Niedersachsen, Hannover/Motorrad; **18.-19. Mai:** ADAC-Contidrom-Rallye; **19. Mai:** (Deutsche Motorrad-Rallye-Meisterschaft OMK-Rallye-Pokal), HMC Hannover/Motorrad; **15.-16. Juni:** Niedersächsischer ADAC-Slalom; **16. Juni:** (Deutsche Slalom-Meisterschaft), MSC Polizei Hannover/Wagen; **7. Juli:** MCN-Contidrom-Niedersachsen-Slalom, MCN Hannover/Wagen; **1. September:** ADAC/MSC Continental-Slalom, MSC Celle/Wagen

Änderungen vorbehalten

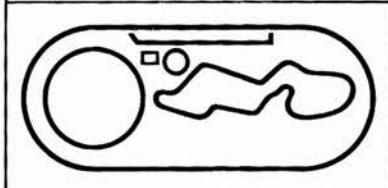
Es ist geplant

Samstag, den 27. April 1985

Sonntag, den 28. April 1985

mit dem Bundesverband der Motorradfahrer e.V. in Zusammenarbeit mit zahlreichen Verbänden, Organisationen und Unternehmen das 10. Conti-Treffen durchzuführen. Diese Veranstaltung hat sich zum größten Motorradfahrertreffen in Europa entwickelt. Eine Änderung des Veranstaltungstermines halten wir uns vor. Achten Sie deshalb zur gegebenen Zeit auf Hinweise in der Fachpresse, oder fragen Sie uns direkt.

Contidrom



Continental

Continental
Gummi-Werke AG
Öffentlichkeitsarbeit

Postfach 169
3000 Hannover 1
Telefon
(0511) 765-2510



Aktuelle Aktionen und Informationen erwarten Sie ...

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

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

Mit dem Betreten des Contidroms und der anderen Veranstaltungsbereiche gelten besondere Teilnahme- und Haftungsbedingungen als anerkannt.

Teilnahme pro Person DM 15,-.

Änderungen vorbehalten

Inhalt

	Seite
Elefantentreffen	4
Tag des Motorradfahrers	5
Organspende	5
Veranstaltungen	6 und 7
Einladung zum Winterfest	8
50 Jahre - und kein bisschen weise	9
LV Nordrhein-Westfalen im DJH	9
Buchtips	9
Leserzuschrift	10
Probieren geht über studieren	11
Bremsflüssigkeit	12
PREISAUSSCHREIBEN	13
Tips	14
Absteigen? Nein Danke	15
Ist das Motorrad nicht mehr „in“?	18
Mitglieder - warum so wenig	18
Durchblick	18
20 000 km auf einem EML-Gespann	19
Vereinsversicherung	22
Kleinanzeigen	23
Termine - Kontaktsuche	24

Titelbild:

Viel Pech und technische Pannen auf den ersten Etappen der Rallye Paris-Dakar konnten ihn nicht entmutigen. Mit viel Einsatz und Verbissenheit schaffte es der kleine Belgier Gaston Rahier auch in diesem Jahr, seine Malboro-BMW als erster nach Dakar zu bringen.

Foto: Martin Benke

AKTUELL

99 99

Mitmachen
macht Spaß!

Das Elefantentreffen richtig erleben kann man am besten als Helfer. Man ist mitten drin, erlebt alles unmittelbar und kommt mit den Teilnehmern richtig in Kontakt.

Wie man Helfer wird? Ganz einfach! Anrufen oder schreiben an:

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4, Tel. 061 28 - 86191 (auch abends)!

Was es zu tun gibt? Das fängt bei der Eingangskontrolle an und hört bei der Zeltplatzaufsicht auf. Vieles machen die Freiwillige Feuerwehr, die Gendamerie und das Rote Kreuz. Ein richtiges Elefantentreffen gibt es aber nur so lange, wie es von Motorradfahrern gemacht wird.

Und noch was wichtiges: Helfer zahlen keinen Eintritt, werden so gut es geht, mit warmem Essen und Trinken versorgt, es gibt einen Fahrtkostenzuschuß und ein kleines Zehrgeld.

Es ist keine Schande als Helfer mit dem Auto zu kommen. Auch Mitfahrgelegenheit gibt es. Wer mit dem „ROSA ELEFANTEN“ kommt, wird am Bahnhof abgeholt. Um preiswerte Zimmer kümmere ich mich jedenfalls.

(Teilnehmer kommen natürlich mit dem Auto nicht in den Ring. Es gibt am Tor ein paar Parkplätze für Troßfahrzeuge, sonst sind die Zufahrten für Autos gesperrt).

Es macht wirklich Spaß, am Elefantentreffen mitzuhelfen, ein Helfer kommt dieses Jahr zum 30. Mal.

Klaus Schumacher



Tag des Motorradfahrers

Auch für 1985 am 4. Mai ist wieder ein Tag des Motorradfahrers geplant und in Arbeit.

Ausrichter ist diesmal der Landesverband Nordrhein-Westfalen im BVDM e.V.

Das Motto für 1985 lautet: „Ein Hobby nicht wie jedes andere“.

Wir hoffen Verständnis für unsere Probleme dadurch zu erreichen, indem wir unseren Mitbürgern aufzeigen, daß sie bei der Ausübung ihres Hobbys auf vergleichbare Probleme stoßen.

Zur erfolgreichen Durchführung des „Tags des Motorradfahrers“ brauchen wir Eure Mithilfe. Deshalb möchten wir Euch um rechtzeitige Anmeldung bitten, damit das Info-Material auch pünktlich bei Euch eintrifft.

Für Motorradclubs oder Einzelpersonen die noch nicht am „Tag des Motorradfahrers“ mitgewirkt haben, hier noch einige Tips zur Gestaltung eines Informationsstandes.

1. Stand rechtzeitig beantragen;
2. einen Tapeziertisch besorgen;
3. einen Sonnenschirm besorgen;
4. eine Stelltafel besorgen;
5. ein Motorrad als Blickfang aufstellen.

Als Standort bieten sich Plätze im Ortskern an, die aber nicht zu nahe an Kaufhauseingängen o. ä. liegen sollten, da die Leute dort schlecht ansprechbar sind.

Vergeßt bitte auch nicht die Lokalpresse zu informieren und um den Besuch eines Reporters zu bitten.

Das erforderliche Material wird Euch kostenlos zugesandt.

Info Ingo Bläske, Obersteiner Weg 43
4000 Düsseldorf, Telefon 0211 - 787940

Der BVDM im Arbeitskreis Organspende

Die Mitarbeit des BVDM im Arbeitskreis Organspende begrüße ich sehr. Seit Jahren habe ich einen Organspendeausweis stets bei mir.

Organspende ist ein lebenswichtiges Thema. Als Organspender kommen meist Unfallopfer in Frage, die einer irreparablen Hirnschädigung erlegen sind, deren Kreislauf jedoch so stabil gehalten werden kann, daß die Funktion der zu transplantierenden Organe erhalten werden. Wir Zweiradfahrer sind davon besonders betroffen.

Andererseits gibt es eine erhebliche Zahl von Zweiradfahrern, deren Leben nur durch eine Organtransplantation gerettet werden kann.

Hautübertragungen können bei großen Verbrennungen und Hautabschürfungen die Schwerverletzten retten.

Ander Menschen, die nicht sehen können, könnten durch eine Hornhautübertragung ihr Augenlicht wieder zurückerhalten.

An den künstlichen Nieren warten einige tausend Patienten auf eine Nierentransplantation.

Die Möglichkeiten in der Medizin und das Können der Ärzte ist faszinierend. Es fehlen jedoch die Organspender. Die Angst, das Leben des Organspenders könnte verkürzt werden um die Organe zu transplantieren, ist unbegründet.

Für evtl. Rückfragen zu diesem Thema stehe ich gerne zur Verfügung.

Karin Salchow, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath

Treffpunkte

Sennebachtal

von Heidelberg über Eberbach in Richtung Sensberg.

Zotzenbach-Rennstrecke

Café Stallenkandel Schriesheim - Heiligkreuz/Steinach - Zotzenbach.

Ausstellung in Sindelfingen

am 23. und 24. März '85 mit BVDM-Infostand

Wir informieren über:

Reiseinformation; richtiges Beladen, geeignete Ausrüstung.

Vereinsinformation; Sinn und Zweck eines Dachverbandes, Kosten - Nutzen.

Wie kann ich mein Motorrad und andere Dinge vor Diebstahl schützen und wie kann ich mein Eigentumsrecht sichern?

Wie reinige ich mein Visier schonend und gründlich?

Wo erhält der Motorradfahrer Hilfe, wenn er Ärger mit Werkstätten und Händlern hat?

Wie kann der Motorradfahrer feststellen, ob sein Motorrad nach einem Sturz noch verkehrssicher ist?

Wie stellt er fest, ob ein Gebrauchtfahrzeug intakt ist?

Wer sich über den „Tag des Motorradfahrers“ informieren möchte, kann dies am BVDM-Infostand in der Messehalle Sindelfingen, oder - während der Messetage abends - nach Vereinbarung.

Vereinbarungen bitte unter Tel. 06128 - 86191, Ihr Gesprächspartner ist:

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer des BVDM

IG-Treffen

Das Treffen der IG-Gespannfahrer findet wie angekündigt, vom 10. bis 12. Mai 1985 in Lüderbach am bekannten Platz statt. Es sind wie schon bisher **alle** Motorradfahrer eingeladen, egal auf wieviel Rädern sie fahren.

Aus Gründen, welche ich bei dem Treffen vortragen werde und die mir für manche Freunde gewichtig genug erscheinen, beschränken wir uns dieses eine Mal auf etwas „Zerstreuung“ hier am Ort. Anders; es gibt keine Zielfahrt oder Ähnliches. Allerdings haben wir einige „Töpfe“ für besondere „Leistungen“ zu vergeben.

Aus gegebenem Anlaß muß ich darauf hinweisen, daß von hier aus und während des Treffens keine wie immer geartete Demonstration durchgeführt oder geduldet wird.

Wer also für oder gegen etwas ist und dazu des Vehikels Motorrad bedarf, möge seine Ambitionen auf früher oder später verlegen. Keinesfalls aber auf den Termin unseres Treffens - nur weil sich zufällig in der Nähe ein Nato-Lager befindet.

Der Ärger, den ich nach einem von hier aus versuchten Friedens Sit-in hatte, reicht mir für die nächsten drei Generationen.

Zumal ich niemand gebeten hatte zu demonstrieren und, soweit es um diese Dinge geht, eine „erkonservative“ aber wohlbegründete ganz persönliche Meinung habe.

Zur Erinnerung; wer kommen will, möge sich bitte rechtzeitig anmelden. Eine Anreise mit dem Pkw ist wegen mangelnden Parkplätzen leider in Zukunft nicht mehr möglich. Jedenfalls nicht zu offiziellen Treffen der Gespannfahrer.

Zur Zeit sind wir eingefroren, eingeschneit, zugeweht usw. Zu meiner Schande muß ich gestehen, daß ich mein Gespann mit einem Trecker aus dem Schnee im Garten ziehen mußte, 70 cm sind ja auch schon eine ganze Menge von dem weißen Zeugs, oder?! Also; horridoh und auf nach Salzburg (oder nach Lüderbach).

PS habe jede Menge erstklassigen Schnee kostenlos abzugeben!

Jan

Jahreswettbewerb 1985

des LV Rhein-Ruhr

Der LV Rhein-Ruhr schreibt für seine Mitglieder einen touristischen Jahreswettbewerb aus. Es geht darum, möglichst viele Museen mit Spezialgebieten im Bundesgebiet anzufahren. Ausschreibung und Wertungsheft sind gegen Einsendung von 6,- DM in Briefmarken zu erhalten beim Sportwart:

A. Scheuten, Schornstraße 17, 4300 Essen 1

Anfänger-Seminar - Orientierungssport

In den letzten Jahren erfreuen sich die verschiedenen Arten von Orientierungsfahrten im Motorsport gerade unter den Motorradfahrern immer größerer Beliebtheit. Um Anfängern eine Einstiegsmöglichkeit in diese Sportart zu vermitteln, bietet der Landesverband Nordrhein-Westfalen (Bundesverband der Motorradfahrer e.V.) ein Ori-Anfänger-Seminar an. Dieser ist als Wochenendlehrgang in der Zeit vom 13. bis 14. April 1985 gedacht.

Freitag der 12. April ist Anreisetag, samstags wechseln sich Theorie und Praxis ab und am Sonntag findet zum Abschluß des Seminars ein Orientierungswettbewerb statt. Veranstaltungsort ist Wermelskirchen (zwischen Köln und Wuppertal) im Bergischen Land.

Interessenten sollten sich bis zum 10. März 1985 unter Telefon 02206 - 81063 anmelden. Der Unkostenbeitrag für Seminar, Übernachtung und Verpflegung beträgt 75,- DM; BVDM-Mitglieder zahlen einen ermäßigten Betrag.

Informationen erteilt:

Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten

Eine Woche Taizé für Motorradfahrer

Taizé ist ein kleines Dorf in Burgund, etwa auf halbem Weg zwischen Dijon und Lyon.

Dort lebt eine oekumenische Mönchsgemeinschaft. Seit vielen Jahren kommen Tausende von Jugendlichen und Erwachsenen nach Taizé, um für eine Woche mit den Brüdern zu leben, an ihren Gebeten teilzunehmen und in Meditation und Gespräch nach den Quellen des Glaubens zu suchen.

In der einzigartigen Atmosphäre dieses Ortes, die von einer Mischung aus beschaulicher Stille und Offenheit für die Probleme der Menschen der Gegenwart geprägt ist, haben schon viele, die auf ihrem Lebenskurs ins

Schleudern geraten waren, wieder die richtige Linie gefunden.

Der Landesverband NRW lädt in der Woche nach dem Elefantentreffen Motorradfahrer zu einem sechstägigen Aufenthalt nach Taizé ein.

Wir wollen am Sonntag, dem 24. Februar, nach Abschluß des Treffens am Salzburgring quer durch die winterliche Alpenlandschaft und den Jura nach Taizé fahren und dort bis zum 3. März bleiben. Der Aufenthalt in Taizé kostet pro Tag zwischen 10,- DM und 25,- DM, je nachdem ob man in Gemeinschaftsschlafräumen oder 2-Bett-Zimmern übernachtet.

Auf der Fahrt von Salzburg nach Taizé werden wir einmal in einer Jugendherberge übernachten.

Anmeldungen erbitten wir bis zum 14. Februar 1985 unter Telefon 02206 - 81063.

Info Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten

Jahreshauptversammlung '85

Für die Jahreshauptversammlung ist der 21. September vorgesehen. Bitte beachten Sie diesen Hinweis bei Ihrer Terminplanung um Überschneidungen möglichst zu vermeiden.

Klaus Schumacher

Wichtig!

Bitte Anträge zur JHV bis zum Redaktionsschluß der Ballhupe II/85 am 9. April 1985 einschicken! - **An die Geschäftsstelle!**

Damit können die Anträge in der Einladung veröffentlicht werden. Später eingehende Anträge müßten jedem Mitglied einzeln zugeschickt werden. Kosten allein für Porto ca. 1500,- DM.

(Der Vorstand wird für 1986 eine Änderung der Satzung beantragen, die die Antragsfrist entsprechend vorverlegt).

Klaus Schumacher

Einladung zum BVDM-Winterfest

Zum alljährlichen Winterfest des BVDM lädt Euch in diesem Jahr zum 30. März der MC Ossenlock Riesenbeck ein.

Der Ort des Geschehens ist das Clubhaus des MCO in 4441 Riesenbeck, Riesenbecker Postweg 95. Es handelt sich hierbei um einen alten Bauernhof, auf dessen geheizter Tenne die große Party, samt Preisverleihung für die Jahresfahrten etc., ab 19.00 Uhr steigen soll. Für die gesetzteren Gemüter stehen weitere gemütliche Räumlichkeiten zur Verfügung. - Wer also in Frack und Fummel erscheinen möchte, kann dies ohne Angst um seinen Zwirn tun, wobei diese Kleidung jedoch für das Sitzen an unserem Lagerfeuer nicht so geeignet erscheint.

Neben Zeltplätzen in genügender Anzahl stehen Euch ebenso ca. 40 Schlafplätze in den Räumen des Hauses zur Verfügung.

Schlafsäcke und Luftmatratzen sind jedoch mitzubringen. Um Voranmeldung zwecks Übernachtung im Haus wird unter unten angegebener Telefon-Nr. gebeten.

Für Euer leibliches Wohl sorgt das Team hinter'm Tresen mit diverser flüssiger Nahrung - wobei die club-eigene Küche für die Aufrechterhaltung Eurer körperlichen Kondition sowie für deren Wiederherstellung am nächsten Morgen sorgt.

Zur Erweiterung des Programms bieten wir Euch alle obengenannten Vorzüge schon ab Freitag, dem 29. März, sodaß am Samstagmorgen eine Rundfahrt stattfinden kann.

Die gemeinsame Sitzung des Gesamtvorstandes und des Bundesbeirates findet ab 14.00 Uhr im Clubhaus statt. Der Tagungsort ist in fünf Minuten Fußmarsch vom Clubhaus aus zu erreichen.

Ihr findet unser Clubhaus nach angegebener Zeichnung. Ab Ortseingang Riesenbeck ist der Weg aus allen Richtungen beschildert. Übernachtungsmöglichkeiten in Hotels oder Pensionen sind zu erfragen unter:

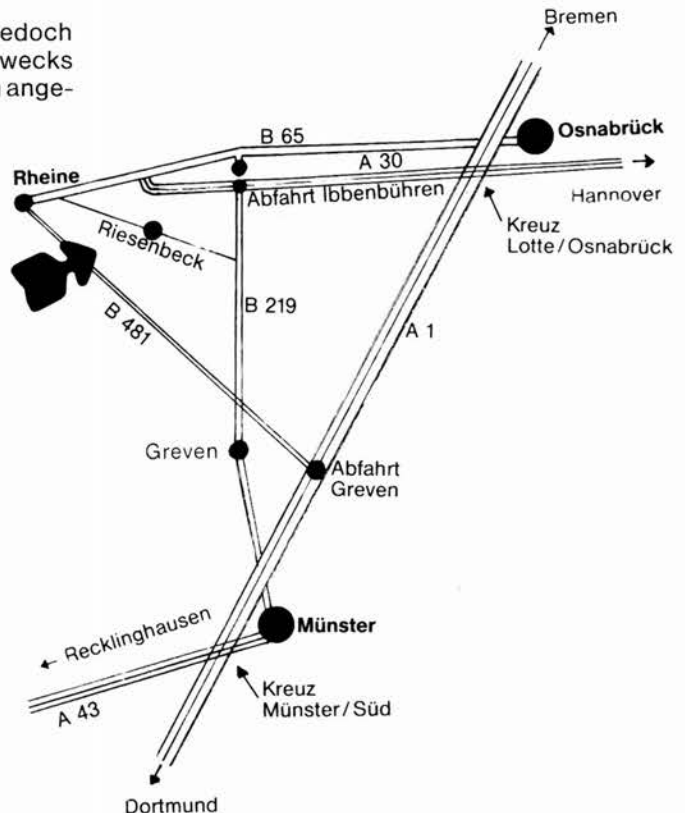
Pension Grüter, Telefon 05454 - 1280
(5 Minuten Fußweg) oder:

Stadtverwaltung, Telefon 05454 - 890
(Ordnungsamt).

Rückfragen und Voranmeldung für Übernachtung im Clubhaus bitte unter Telefon 05454 - 7345 mittwochs und donnerstags von 15.00 bis 22.00 Uhr.

Wir hoffen auf Euer zahlreiches Erscheinen schon am Freitag und wünschen eine pannen- und unfallfreie Anfahrt.

Motorradclub Ossenlock e.V.



50 Jahre - und kein bißchen weise?

„Der Klacks hat wieder eine KS!“ - Diese Nachricht flatterte mir auf den Tisch, und das brachte mich auf die Idee, einmal herauszufinden, wer denn von den „Alten“, die vom Anfang des BVDM an dabei waren, heute noch Motorrad fährt. Und da kam dann etwas ganz Erstaunliches heraus: Alle, die wir auch bei der Feier anlässlich des 25-jährigen Bestehens in Xanten begrüßen durften und auch die, die dorthin nicht kommen konnten, fahren heute noch in alter Frische Motorrad:

Klacks - Ernst Leverkus hat u. a. eine Zündapp 601 als Gespann;
Horst Briel eine BMW R 45;
Klaus Ahrens eine Kawasaki 305;
Walter Fahrenholz eine Moko;
Klaus Gnoth eine Zündapp KS 750;
Hans Hölcher eine BMW GS 80;
Karl Julius Holthaus eine Honda CBX 550;
Rudolf Kästner ein Troika-Gespann;
Arnold Keuser eine BMW R 90 S;
Hasso Kramer eine BMW K 100;
Helmut Langhanki u. a. eine BMW R 51/3 als Gespann;
Rainer Menkhoff eine BMW R 90 S;
Karl Vossen eine BMW K 100 RS;
Peter Wittke eine BMW R 80 ST.

Die meisten der Genannten sind seit 1958 Mitglied im BVDM, das sind 26 Jahre Vereinsleben, mit Höhen und Tiefen, mit Freude und Ärger, mit zig-, zig-tausend-Motorradkilometern in Sonne und Regen, bei kaltem und warmen Wetter, vor allem mit der Freude am Motorrad!

Sigrid Briel

LV Nordrhein-Westfalen Mitglied im DJH

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1984 ist der Landesverband Nordrhein-Westfalen Mitglied im Landesverband Rheinland des Deutschen Jugendherbergswerkes. Für unseren Landesverband und die NRW-Vereine ist somit die Möglichkeit gegeben, bei Gruppenfahrten in

allen deutschen und europäischen Jugendherbergen zu übernachten. Bei Bedarf werden die entsprechenden Ausweise vom Landesverbandsvorstand ausgefüllt. Interessant ist dieses Angebot auch deshalb, weil sich in Jugendherbergen auch Seminare oder ähnliche Veranstaltungen durchführen lassen, da dort die entsprechenden Übernachtungsmöglichkeiten und Seminarräume zur Verfügung stehen.

Bei Interesse sollte man sich rechtzeitig melden, da in den Jugendherbergen eine recht langfristige Belegungsplanung durchgeführt wird.

Info bei Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten

BUCHTIP



„NSU-Max, richtig angefaßt“ ist als Reprint neu aufgelegt worden.

Ernst Leverkus/Klacks hat dieses Buch bereits 1959 geschrieben. Max-Fahrer, Freunde, Veteranenfreunde und Sammler werden die Neuauflage sehr begrüßen.

Zu erhalten ist es im Motorbuch-Verlag,
Postfach 1370,

7000 Stuttgart 1.



Finger weg, Markierungsfleck!

Die erforderlichen Geräte und die dazu gehörenden Aufkleber können Sie auch in Ihrem Club und auf Ihren Veranstaltungen einsetzen. Fordern Sie sie bitte bei der Geschäftsstelle an.

Es ist ganz einfach, das Graviergerät wird wie ein Kugelschreiber langsam über das Material geführt. Die Tiefe der Gravur läßt sich einstellen. Auch Kunststoffe lassen sich gravieren.

Als Kennzeichen wählen Sie am besten eine unverwechselbare, personen- oder fahrzeugbezogene Zeichenfolge. Die Fahrgestellnummer oder z. B. Namenskürzel und Geburtsdatum sind gut geeignet.

Wenn es möglich ist, das heißt, wenn es sich um Teile handelt, die genügend Festigkeit haben, wird die Kennzeichnung mit den kleinen Schlagzahlen vorgenommen. Überall da, wo Lackoberflächen beschädigt werden, muß natürlich nachlackiert werden.

BVDM-Geschäftsstelle
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191



Ersatz bei Totalschaden

Der Bundesgerichtshof hat entschieden, daß die bisherige Praxis der Schadensregulierung in der Kaskoversicherung nicht rechtmäßig war. Die Versicherungen müssen bei Totalschaden den Wiederbeschaffungswert ersetzen. Nicht wie bisher üblich, den Wert, den der Versicherungsnehmer bei einem Verkauf erzielt hätte.

Künftig wird die Versicherungsleistung bei Totalschaden nach dem Wiederbeschaf-

fungswert, in den ersten beiden Jahren unter Umständen nach der Erstzulassung, nach dem Neupreis, berechnet.

Berechnet wird der Wiederbeschaffungswert aus den örtlichen Verkaufspreisen für ein gleichwertiges Fahrzeug.

Nachforderung!

Der höhere Wiederbeschaffungswert kann auch für bereits abgewickelte Schadensfälle gelten, die nach dem alten Zeitwert berechnet wurden.

Die Verjährungsfrist beträgt zwei Jahre, gerechnet vom Ende des Jahres, in dem der Schaden eingetreten ist.

Es ist natürlich damit zu rechnen, daß die Versicherungen „mauern“ werden. Daß die Versicherungen es aber auf einen Prozeß ankommen lassen, wenn der Kunde hartnäckig ist, ist unwahrscheinlich.

(Urteil vom 22. 2. 1984; Az. IV a zR 145/82).

Klaus Schumacher



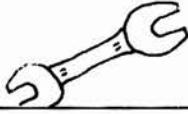
Betr.: Beheiztes Visier Ballhupe 4/84

Die Bauanleitung für das beheizte Visier fand ich so interessant, daß ich mich gleich an die Ausführung machte. Gestehen möchte ich allerdings, daß ich ein Röllchen Kostantandraht für 2,- DM gekauft habe. Der Bau selbst erforderte einige Fummelei, die Wirkung aber ist genial.

Da ich nun doch noch einen Meter Draht übrig hatte und oft über kalte Füße klage, benutze ich selbigen für eine beheizte Stiefeleinlage. Wie? Ganz einfach: Dünnes Sperrholz in ovaler Form (vordere Fußhälfte) mit dünnem Lederreststück beklebt, dazwischen Heizdrähte in ca. 1 cm Abstand. Gehalten werden diese durch seitliche Einschnitte der Holzplatte.

Norbert Wanke, Borsigstraße 11
2900 Oldenburg, Telefon 04 40 - 6 29 52

TECHNIK



Probieren geht über studieren

Kritische Stellungnahme zu den Ausführungen von Martin Feldhoff auf den Seiten 9 und 10 der „Ballhupe 4/84“.

Wenn Martin nach eigenem Versuch an der eigenen Maschine zu dem Ergebnis gekommen wäre, daß die angebotene Einrichtung nicht taugt, hätte ich das mit Interesse zur Kenntnis genommen. Nach der hier jedoch auf rein theoretischer Grundlage aufgebauten Kritik muß ich sagen, daß Martin Feldhoff in seinen theoretischen Betrachtungen nicht weit genug in die Materie eingedrungen ist: Bei Motorradkupplungen unterscheidet man „Einscheibenkupplungen“ und „Mehrscheibenkupplungen“, die auch als „Lamellenkupplungen“ bezeichnet werden. Bei letzteren gibt es die Ausführungen „Trockenkupplung“ und „im Ölbad laufende Kupplung“. Je nach Bauart der Kupplung braucht man zur Betätigung derselben unterschiedlich große Betätigungswege an der Kupplungsdruckstange, durch die sich unterschiedlich große „Lüftspiele“ ergeben.

Dabei kann man davon ausgehen, daß eine Einscheiben-Trockenkupplung mit sehr kleinem Lüftspiel auskommt. Da genügt schon ein zehntel Millimeter, um die Mitnehmerscheibe vollkommen frei drehen zu lassen. Bei Mehrscheiben-Trockenkupplungen muß das Lüftspiel naturgemäß der Anzahl der Scheiben entsprechend vervielfacht werden. Eine im Ölbad laufende Lamellenkupplung erfordert wegen des Ölfilms zwischen den Lamellen ein noch weiter gespanntes Lüftspiel.

Speziell zu den Verhältnissen, wie sie an den BMW-Kupplungen (Einscheiben-Trockenkupplung) bis Baujahr 1980 anstanden, hat sich unser Sportfreund Willi Bäcker aus Düsseldorf schon vor sechs bis sieben Jahren Gedanken gemacht. Diese führten ihn zu einem meiner Meinung nach sensationellen Ergebnis: Er baute für sich und einige seiner

Freunde eine Einrichtung, die nicht nur zur Auswirkung hatte, daß die auf zu wendende Handkraft halbiert wurde, sondern darüber hinaus der Schaltvorgang in der Weise günstig beeinflußt wurde, daß ein geräuschloses und damit verschleißfreies Schalten bei geringem Zeitaufwand auch von solchen Fahrern ausgeführt werden konnte, die mit BMW-Motorrädern damaliger Bauart noch nicht gut genug vertraut waren.

Willi Bäcker benutzte zur Verringerung der Handkraft nicht den „Hebel“, sondern die „lose Rolle“. Die damit verbundene Verkleinerung des Lüftspiels wirkte bei geschickter Einstellung der Kupplung und unter Einsatz einer Zusatzeinrichtung am Handhebel so, daß sich das Getriebe wie ein Getriebe „altenglischer Art“ schalten ließ.

Weil ich mich nicht mit „fremden Federn“ schmücken will, will ich über die näheren Zusammenhänge dieser einfachen Zusatzeinrichtung am Handhebel (Pfennigartikel) nicht berichten. Wer Näheres wissen will, soll sich mit Willi Bäcker direkt in Verbindung setzen. Immerhin ist es seine Erfindung, im wahrsten Sinne des Wortes. Ich selbst hatte Gelegenheit, die Wirksamkeit seiner Zusatzeinrichtung auf einer Fahrstrecke von etwa 30 km (Stadtverkehr und Landstraße) auszuprobieren. Wenn ich danach darauf verzichtete, die Anlage an meinem Motorrad zu installieren, lag das daran, daß ich als langjähriger BMW-Fahrer das Schaltgetriebe problemlos betätigen konnte. Die tatsächlich vorhandene Schwergängigkeit der Kupplungsbetätigung wurde dadurch gemindert, daß der Bowdenzug immer gut geschmiert wurde und die Handkraft durch häufiges Fahren und damit verbundenes Training dem Bedarf angepaßt wurde. Das bedeutete jedoch damals, daß nach der Winterpause in der Regel Schmerzen an der Handwurzel in Kauf genommen werden mußten.

Eduard Max Schmidt

Und wer mit Willi Bäcker Kontakt aufnehmen möchte, hier seine Telefon-Nr. 02 11 - 44 69 02.

D. Red.

**SICHER-
HEIT**



Bremsflüssigkeit

Eine wirklich informative Pressenachricht der Industrie ist es wert, veröffentlicht zu werden.

Serienmotorräder unserer Zeit erzielen zum großen Teil äußerst extreme Beschleunigungswerte. Diese Energien müssen aber in manchen Situationen ziemlich abrupt abgebaut werden können. Damit dies zuverlässig geschehen kann, sind eine den Anforderungen entsprechende Bremsanlage und eine ebensolche Bremsflüssigkeit erforderlich.

Bremsflüssigkeit unterscheidet man nach DOT:

1972 erließ das amerikanische Verkehrsministerium (Department of Transportation) eine Vorschrift, die die Eigenschaften von Bremsflüssigkeiten, deren Anforderungen und Normen festlegte. Diese Norm, deren Grundlage die SAE-Norm ist, läuft unter der Bezeichnung: FMVSS = Federal Motor Vehicle Safety Standard.

Je nach Erfüllungsgrad der einzelnen Prüfkriterien unterscheidet man in DOT 3, DOT 4 und DOT 5.

Ein sehr wichtiges Prüfkriterium ist der Nachsiedepunkt. Man muß jedoch unterscheiden zwischen dem Ausgangssiedepunkt einer

neuen Bremsflüssigkeit und dem Naßsiedepunkt, nämlich wenn sich die glykolätherische Bremsflüssigkeit mit Kondenswasser (Feuchtigkeit aus der Atmosphäre) vermischt hat.

Für den Rennsport und stark beschleunigende Serienmotorräder bietet BEL-RAY die Bremsflüssigkeit MC-25 DOT 5 an, deren Grundstoffe Silikone sind, welche die Eigenschaft besitzen, kein Wasser aufzunehmen. Somit entspricht, wie aus der Tabelle zu ersehen, deren Naßsiedepunkt dem Ausgangssiedepunkt, d. h. Sicherheit in extremen Bereichen.

Aufgrund dieser Tatsachen empfiehlt der für seine Präzisionsarbeit bekannte Bremsenhersteller Wiwo speziell diese BEL-RAY-Bremsflüssigkeit und verwendet diese auch für die von ihm hergestellten Bremsanlagen.

Zu beachten ist: Synthetische Bremsflüssigkeiten sind **nicht** mischbar mit denen auf Glykoläther-Basis.

Die Bremsflüssigkeit MC-27 DOT 4 wurde für hydraulische Scheiben- und Trommelbremsen an Motorrädern entwickelt. Sie ist mischbar mit allen herkömmlichen Produkten der gleichen Spezifikation nach DOT 3 und DOT 4.

Safety first! Nach diesem Motto sollte der jährliche Wechsel der Bremsflüssigkeit genauso selbstverständlich sein wie der Wechsel von Bremsbelägen oder Reifen, wenn diese abgenutzt sind.

Um die Sicherheit zu erhöhen, sollten Industrie, Presse und Werkstätten intensive Aufklärungsarbeit bezüglich der meist stiefmütterlich behandelten Bremsflüssigkeit leisten.

Ihr BEL-RAY PR-Partner

Klassifikation	DOT 3	DOT 4	BEL-RAY MC-27 (DOT 4)	DOT 5	BEL-RAY MC-25 (DOT 5)
Siedepunkt	mind. + 205 °C	mind. 230 °C	+ 260 °C	mind. + 220 °C	+ 257 °C
Naßsiedepunkt	mind. + 140 °C	mind. + 155 °C	+ 170 °C	mind. + 180 °C	+ 257 °C

PREISAUSSCHREIBEN

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
(BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt.

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- ◆ Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- ◆ Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- ◆ Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden? Sind Baustellen ausreichend gesichert?)
- ◆ Fahrverbote für Motorräder?
- ◆ Kuchenblech-Nummernschilder?
- ◆ Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum 31. August 1985 an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Dachsleite 44, 4400 Münster

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

DER TIP



Optische Brillen mit Kunststoff-Gläsern

Eine neue Brille kostet oft viel Geld, vor allem, wenn sie modisch und schick sein soll.

So bezahlte ich, weil es obendrein recht komplizierte Gläser sind und die aus Kunststoff, ohne Rahmen, leicht getönt und hübsch geschliffen, locker vier blaue Scheine dafür.

Ich ging sehr behutsam mit dem guten Stück um, legte es nicht auf die Gläser, nahm zum Reinigen ein Spülmittel, warmes Wasser und ein schon oft gewaschenes Baumwolltuch - genau so, wie der Optiker es mir geraten hatte.

Es ging auch alles gut, bis wir jetzt von einem Motorradurlaub zurückkamen. Denn - oh Schreck - das linke Glas wies eine kleine blinde Stelle auf, genau dort, wo ich durchschauen muß. Nach langem Überlegen kam ich darauf - warum. Das Visier vom Helm hatte unmerklich an dieser Stelle Kontakt mit dem Glas und der Fahrtwind, na ja, jeder kann sich denken, wie es passierte.

Den Gang zum Optiker hätte ich mir sparen können, die Gläser lassen sich nicht polieren.

Facit: Wer unterm Helm eine Brille tragen muß, sollte entweder beim Neukauf den Helm mitnehmen oder eine robuste Zweitbrille sein Eigen nennen.

Sigrid Briel

Die Wunderkerze

Der Wunsch nach Beobachtung der Verbrennungsflamme im Motor ist nicht neu. Es müßte also ein Fenster vorhanden sein. Genau dies besitzt das „Colortune 500“.

Von der Firma „Gunson's Colorplugs Ltd“ entwickelt, besteht das Colortune aus einem Metallgehäuse, das einer Zündkerze ähnelt. Im Inneren sitzt das hitzebeständige Sichtfen-

ster, durch dessen Mitte eine Keramikhülse verläuft, welche die Mittelelektrode trägt. Für die verschiedenen Arten von Zündkerzenge- windegrößen sind Adapter erhältlich. Standard ist M 14 x 1,25, Adapter gibt es für M 18 x 1,5, M 12 x 1,25 und M 10 x 1.

Das Colortune läßt sich an fast jedem Motor- radmotor einsetzen, ihm liegt ein Sichtrohr, ein kleiner Spiegel und ein Zündkabelan- schluß bei.

Mit dem Colortune läßt sich auch bei total ver- stellten Motoren ein einwandfreier Leerlauf einstellen, vorausgesetzt Ventilspiel und Zün- dung stimmen.

Die Zündkerze wird durch das Colortune ersetzt, natürlich nur für die Einstellarbeiten, bei laufendem Motor ist es nun möglich, die Flamme zu beobachten, wenn im Zylinder das Gemisch entzündet wird.

Dem Colortune 500 ist eine ausgezeichnete Gebrauchsanleitung beigelegt, in der auch eine Diagnose-Tabelle enthalten ist, woraus hervorgeht, wie verschiedene Anomalien der Flammenfarbe ihre Ursache in Verschleiß oder falscher Einstellung der verschiedenen Bau- teile haben kann.

Das Colortune erhebt nicht den Anspruch, einen kompletten Prüfstand ersetzen zu wol- len, ist aber gut geeignet für Einstellarbeiten in der „Privatfabrik“ und für kleine Werkstätten.

A. Keuser

Steib-Seitenwagen

Im Dezember 1984 hat Motorrad Stemler in Remscheid die Restlagerung der Seiten- wagen-Produktion der Firma STEIB, Nürnberg im Umfang von über 15 Tonnen übernommen.

Zusammen mit den noch vorhandenen Ori- ginalteilen und den allgemein neu gefertigten Teilen ist Stemler in der Lage, komplette neue Seitenwagen der Typen STEIB LS 200, STEIB Roller LS 200, STEIB TR 500 und in Zukunft auch den STEIB S 350 in annähernd origina- lem Zustand anzubieten.

Wer sich dafür interessiert, hier die Anschrift:

Stemler, Garschager Heide 29
5630 Remscheid-Lüttringhausen

Absteigen? Nein Danke

Mal ehrlich: Wer hat die Situation noch nicht erlebt? Lenkerflattern bei hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn ist so mit das Gemeinste, was einem passieren kann. Dann fängt natürlich die große Suche nach der Ursache an. Sind es die Stoßdämpfer? Liegt es vielleicht an der falschen Bereifung? Ist das Lenkkopflager schuld oder die Schwingenlagerung? Viele Motorradfahrer halten sich an die Theorie der kleinen Schritte: eine mögliche Fehlerquelle nach der anderen wird ausgeschaltet - unter teilweise enormem Kostenaufwand. Ich will diese Methode nicht schlechtmachen - in vielen Fällen führt sie zu dem gewünschten Erfolg. Es kommt aber oft genug vor, daß die ganze Schrauberei keine Verbesserung - oder nur eine kurzfristige - bringt. Bei der nächsten Urlaubsfahrt, die dann so mühsam und kostenträchtig vorbereitet wurde, wackelt die Mühle schon wieder.

Ich meine: Sehr oft liegt's an falsch verteilter Zuladung. Bei der Vorbereitung für den BVDM-Messestand auf der IFMA 81 haben wir (Freunde aus der MFG Köln und ich) Untersuchungen darüber angestellt, wie sich unterschiedliche Beladung von Motorrädern auf die Verteilung der Radlast - und damit auf das Fahrverhalten - auswirkt. Wir konnten das natürlich nicht an jedem Motorradtyp messen.

Als Beispiel haben wir gewählt:

- BMW R 100 S als schwere Reisemaschine
- Yamaha XT 550 als Enduro
- MZ TS 250/1 als Gespann

Die einzelnen Ergebnisse sind aus den nachfolgend abgedruckten Tabellen ersichtlich. Die Gesamtaussage ist folgende:

- BMW R 100 S:
Die Vorderradlast schwankt im Verhältnis zum Gesamtgewicht ca. 40% und 27% im Extremfall. Dabei war schon der Tankrucksack mit 27 kg belastet (Werkzeug, Ersatzteile usw.).
- Yamaha XT 550:
Auch hier ändert sich die prozentuale Belastung des Vorderrades - und damit der Gesamtschwerpunkt - so, daß die beladene Fuhre vorn „leicht“ wird - Lenkerpendeln ist nur eine der zu erwartenden negativen



Folgen. Auch das Bremsverhalten wird deutlich beeinflusst. Am meisten hat uns überrascht, daß das Gewicht des Tankrucksackes voll zu Lasten des Hinterrades geht.

Als Resümee steht für die Solomaschinen fest:

- die richtige Verteilung der Zuladung ist von entscheidender Bedeutung des Fahrverhalten.
- die Motorradhersteller sind aufgerufen, über die Schwerpunktage bei unbelasteter Maschine nachzudenken. Sicher läßt sich für Reisemotorräder hier ein Kompromiß finden, der nicht nur das mit einem Fahrer belastete Solomotorrad berücksichtigt.
- Vielleicht feiern als Zwischenlösungen die Tanktaschen seligen Andenkens fröhliche Urstände. Denkt mal darüber nach!

Als Ergebnis der Messungen am **Gespann** haben sich folgende Überlegungen gefestigt:

- jedes Gespann ist anders
- allgemeingültige Aussagen lassen sich allenfalls für Unterschiede zwischen Gespannen mit und ohne Seitenwagenbremse treffen.

Im übrigen ist für diesen Fall der Untersuchungen Edmund Peikert der Experte. Er hat sich im einzelnen mit den Meßergebnissen beschäftigt.

Carol Fuchs



Zum Beispiel: BMW R 100 RS

Beladung		Gewichts- verteilung	kg			%	
			vorne	hinten	Gesamt	vorne	hinten
1.	Leer		100	125	225	44,4	55,6
2.	Fahrer 80 kg		120	185	305	39,4	60,6
3.	wie 2. mit Tankrucksack 27 kg		135	198	332	40,7	59,3
4.	wie 3. mit Packtaschen 2 x 15 kg und 12 kg Gepäck (Soziussitz)		130	244	374	34,8	65,2
4.	wie 2. mit 12 kg Gepäck (Gepäckträger)		115	202	317	36,3	63,7
6.	wie 3. mit 12 kg Gepäck (Gepäckträger)		125	219	344	36,3	63,7
7.	wie 2. mit Beifahrer 80 kg		125	260	385	32,5	67,5
8.	wie 3. mit Beifahrer 80 kg		135	277	412	32,8	67,2
9.	wie 8. mit 12 kg Gepäck (Gepäckträger)		125	299	424	29,5	70,5
10.	wie 9. mit Packtaschen 2 x 15 kg		125	329	454	27,3	72,7

Die Belastung des Vorderrades schwankt zwischen 27% und 40%. Kein Wunder, wenn die Maschine vorne „leicht“ wird.

Zum Beispiel: Yamaha XT 550

Beladung		Gewichts- verteilung	kg			%	
			vorne	hinten	Gesamt	vorne	hinten
1.	Leer		60	80	140	42,8	57,2
2.	Fahrer mit 73 kg		85	128	213	39,9	60,1
3.	wie 2. mit Tankrucksack 4 kg		85	132	217	39,1	60,9
4.	wie 2. mit Tankrucksack 16 kg		90	139	229	39,3	60,7
5.	wie 2. mit 27 kg Gepäck auf Soziussitz		90	150	240	37,5	62,5
6.	wie 2. mit 27 kg Gepäck auf Soziussitz u. 4 kg Tankrucksack		90	154	244	36,8	63,2
7.	wie 2. mit Tankrucksack 4 kg und Rucksack 12 kg		85	144	229	37,1	62,9
8.	wie 2. nur mit Rucksack 12 kg		85	140	225	37,7	62,3

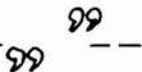
Hier sind die Schwankungen der Radlast des Vorderrades nicht so stark.

Zum Beispiel: MZ TS 250/1 Gespann

Beladung		Gewichts- verteilung	kg				%		
			vorne	hinten	Sw.	Gesamt	vorn	hinten	Sw.
1.	Leer		95	105	65	265	35,9	39,6	24,5
2.	Mit Fahrer 80 kg		120	160	65	345	34,8	46,4	18,8
3.	wie 2 mit Beifahrer 55 kg (Sw)		130	170	100	400	32,5	42,5	25,0
4.	wie 3. mit Beifahrer 80 kg (Sozius)		140	245	95	480	29,1	51,1	19,8
5.	wie 2. mit Beifahrer 80 kg (Sozius)		130	230	65	425	30,6	54,1	15,3
6.	wie 3. mit 25 kg Gepäck (Sw)		130	180	115	425	30,6	42,4	27,0
7.	wie 3. mit 25 kg Gepäck (Gepäckträger)		130	200	95	425	30,6	47,1	22,3
8.	wie 6. zuzüglich 25 kg Gepäck (Gepäckträger)		130	210	110	450	28,9	46,7	24,4

Über die Auswirkung dieser Zahlen und ihre Aussagekraft hinsichtlich der Schwerpunktlage und des Fahrverhaltens gibt der Gespannexperte Edmund Peikert gerne Auskunft.

AKTUELL



Ist das Motorrad nicht mehr „in“?

Quatsch, werden die meisten hierzu bemerken und damit wäre für sie der Fall erledigt. Ich meine mit der provozierenden Frage jedoch nicht dessen reale Existenz, denn trotz leicht geschrumpfter Verkaufszahlen im vergangenen Jahr, erfreut sich unser Sport- und Freizeit-Gerät ungebrochener Beliebtheit. Doch in sogenannten Fachzeitschriften - und zwar nicht nur in dem Blättchen, dessen Titel schon ausgedrückt was „Ungeistes Kind“ es ist - liest man fast nur noch von „Bikes“ und „Superbikes“, deren „Rider“ oder „Biker“ von „Power-Output“ und „Handling“ ganz happy sind.

Nichts gegen Fachausdrücke in Englisch, Französisch, meinethalben auch Chinesisch, wo sie als eindeutige Bezeichnungen für bestimmte Eigenschaften oder Vorgänge stehen. Auch liegt mir jede Art von Deutschümelei fern. Die amtliche Wort-Mißgeburt „Kraftrad“ ist in meinen Augen ebenso albern wie die modernistische Beikerei. Jedenfalls halte ich mich nach wie vor für einen Fahrer, nicht für einen Reider. Und ich fahre weiterhin kein Beik, sondern ein Motorrad. Der BVDM heißt ja auch noch nicht „Riders Federation“.

Zum Schluß doch ein Lichtblick: Finde ich soeben in einem der Biker-Blätter, gegen Ende eines Tests, in dem vorher noch von „High-Tech“ geredet wird, tatsächlich das altdeutsche Wort **Motorrad**!

Man soll eben die Hoffnung nie aufgeben. So hoffe ich auch, daß dieser Schrieb denjenigen Artikelschreibern unter die Augen kommt, die darin gemeint sind.

Bill Longstroke

Mitglieder: Warum so wenig?

Oft wird die geringe Stärke des BVDM bejammert, die zur Zeit bei etwa 3600 Mitgliedern liegt. Warum? Wieso? Weshalb? Das habe ich

mich auch gefragt - und mich deshalb mal umgehört, zum Beispiel auf der IFMA.

Das ist dabei herausgekommen:

- ◆ Viele Leute haben vom Verband noch nie etwas gehört oder
- ◆ sie wissen nicht, was sie davon halten sollen (Informationsmangel).
- ◆ Einige schrecken auch vor einer angeblichen Vereinsmeierei zurück. Sprüche wie „Ich will frei bleiben“ und „Ich hab' was gegen Vereine“ oder „Was geht mich das an?“ kamen den IFMA-Besuchern öfter über die Lippen.

Um diesem Vorurteil entgegenzuwirken und insbesondere den Führerscheinanfängern Informationen über den Verband an die Hand zu geben, besuche ich seit einiger Zeit die Fahrschulen und spreche mit den angehenden Motorrad- und Achtzigerfahrern über die Arbeit des BVDM und darüber, was er bewirken will.

Fragen, die sich daraus ergeben, beantworte ich mündlich bzw. gebe entsprechende Informationen heraus. Gleichzeitig halte ich Aufnahmeanträge für Interessenten bereit.

Und nun ein Appell an alle Mitglieder, ob sie nun als Einzel- oder Vereinsmitglied dem Verband angehören: „Kümmert Euch um die Anfänger und um neue Mitglieder“. Denn je stärker wir sind, desto mehr können wir für Motorradfahrer(innen) erreichen - auch für diejenigen, die nicht dem Verband angehören. Und das sind ja (leider) noch die meisten.

Burkhard Gudd

Durchblick

Wer hat es nicht schon erlebt, es regnet, neblig ist es und das Visier wird immer undurchsichtiger, es beschlägt.

Wer hat schon mitten in der Landschaft Wasser und Spülmittel dabei?

Zu unserem „Bordwerkzeug“ gehört seit Jahren eine Dose „Feuchties“. Dies sind mit einer Waschsubstanz getränkte, kleine Papiertüchlein, abgepackt zu 30 Stück in einer luftdicht verschlossenen Plastikdose. Das Ganze ist etwas größer als eine Seifendose und kostet rund 4,- DM, erhältlich in Kaufhäusern oder Drogerien.

Keuser

20000 km auf einem EML-R-100/RS-Gespann

Eigentlich war es ein gebrauchtes ETZ-Gespann, welches in mir wieder alte Gespannfahrerträume erweckte. So kam es, daß ich verschiedene Adressen anscrieb.

Außer einem aus dem hohen Norden antworteten alle anderen.

Auch die Hersteller der Troika-Gespanne gaben sich Mühe, aber ihr Vertreter aus Hämmern, BMW-Schmitz, spielte nicht mit. Auf seinen Anruf warte ich heute noch. Der aus dem hohen Norden teilte mir mit, er habe meine Postkarte nicht erhalten. Ich hatte ihn angeschrieben und gefragt, warum er eigentlich Werbung für Gespanne betrieb, wenn er interessierten Leuten nicht einmal antwortete.

Nun ja, ist ja auch ein weiter Weg von Wuppertal bis Rantrum.

Den besten Eindruck hinterließen die Hartmann-Brüder. Sie machten ein gutes Angebot für meine R 100//CS, schrieben nett, legten Prospekt und Preisliste bei.

So kam es, daß ich mit ihnen einig wurde mit der Voraussetzung, meine CS entsprach ihren Vorstellungen.

Also fuhr ich am 5. Januar nach Ingelheim.

Als ich dort ankam, war von der CS nicht mehr viel zu erkennen - schließlich war Winter und entsprechend Salz auf den Straßen.

Doch ich hatte Glück, denn gerade kam einer der Hartmann-Brüder mit dem K-100-Testgespann vorgefahren und setzte sofort den Dampfstrahler in Aktion. Und so wurde ganz nebenbei und selbstverständlich meine CS auch abgespritzt. Danach machte sie wieder einen guten Eindruck.

Es wurde verhandelt. Der Preis verbesserte sich noch etwas, ich kaufte eine Tube Lederfett, putzte meine Stiefel und unterschrieb den Vertrag. Fertig!!!

Herr Hartmann war ganz erstaunt, als ich ihm sagte, man möge doch bitte das Nummern-

schild abschrauben, damit ich in Wuppertal das Motorrad abmelden könne. „Das übernehmen wir für Sie“ und damit war der Fall erledigt. Man brachte mich zum Bahnhof, der Zug fuhr bis Bingerbrück, umsteigen und dann durch bis Wuppertal-Oberbarmen. Das alles für 39,- DM; besser konnte es garnicht gehen.

Es vergingen Tage. Zwischendurch ein Anruf aus Ingelheim, daß die ausgesuchte Lackierung als Sonderlackierung gelte und Aufpreis bedeute. Ich lehnte ab, denn irgendwo sind ja auch Grenzen gesetzt. Wir einigten uns auf den BMW-Aufpreis für Sonderlackierung und auch das war aus der Welt.

Am 3. Februar 1984 fuhr ich mit zwei alten Motorradfreunden im VW-Bus nach Ingelheim. Dort stand mein Gespann, wie aus dem Prospekt. Perlweiß mit leichtem Goldschimmer.

Das Nummernschild wurde angeschraubt, mit kostenloser Unterlage, der Tank war fast voll Sprit - kostenlos - 15 große braune Scheine wechselten den Besitzer, das Gespann gehörte mir!

Schnell noch ein paar Happen zur Stärkung, dann ging es los. Erstens mit dem Gespann, zweitens mit dem Regen. Vorsichtig ließ ich es angehen. Erst mal wieder an das Gespannfahren gewöhnen.

Sofort fiel mir auf, jede Bodenwelle, jede Längsrille, alles wird zur Kenntnis genommen. Der Durchzug, einmalig. Die Lenkung leichtgängig. Dann die Autobahn. Bis hoch in den 5. Gang. Klaglos zog das Gespann ab. Bei 110 km/h machte ich zu. Es goß wie aus Kübeln. Die erste Enttäuschung. Die Verkleidung der RS wurde mit dem Wasser nicht fertig. Die Handschuhe weichten durch, langsam auch der Regenanzug. Was hatten die beiden Oldies Helmut und Hasso im VW-Bus es da gut. Aber was solls - Gas. Ohne Pause zogen wir durch bis St. Augustin, dann mußte ich auf Reserve. Durch die Tankpause verlor ich natürlich meine beiden Freunde samt VW-Bus. Weiter. Irgendwann war ich dann auch vor meiner Garage. Geschafft. Ich war froh, diese Unterwasserfahrt hinter mir zu haben.

Dann kam der Bus. Hasso schimpfte, aber als er hörte, daß ich keinen Sprit mehr hatte,

hellte sich seine Miene etwas auf. Natürlich waren beide zurückgefahren und hatten mich gesucht.

Am nächsten Tag bemerkte ich, daß die Spritzdecke von innen total durchnäßt war. Auch war Wasser im Boot. Es war durch die Löcher der Befestigungsschrauben Schelle - Boot gedrungen.

Ansonsten hatte das Gespann die Höllenfahrt gut überstanden. Später stellte ich fest, daß es an verschiedenen Stellen herrlich klapperte. Die Verkleidung kam an den Zylinder und an den vorderen Anschluß. Beide Abdeckungen der Batterie klapperten am Rahmen und die ersten Nieten wanderten aus, die eigentlich die Scheibe an der Verkleidung halten sollten.

Aber sonst paßte das Gespann. Auch der schmale Lenker machte nichts aus. Die Sitzposition für mich als Zweimetermann auch einmalig. Inzwischen hat sich ja herumgesprochen, daß die gebeugte Haltung ja die bessere ist. Ich war damals schon der Zeit voraus, denn ich hielt immer schon viel von einem gekrümmten Rücken. Da man ja schließlich im Mutterleib ebenfalls 9 Monate gekrümmt liegt - womit ich nicht behauptete, demnächst mit dem Kopf nach unten zu fahren!

Nun, die ersten 1000 km waren schnell abgepult und die erste Inspektion war fällig. 400,- DM waren fällig.

Natürlich ist man in einer BMW-Werkstatt auf ein Gespann nicht eingestellt. Um an die Ventile und an den Ölfilter zu kommen, wurde das Gespann auseinander geklappt.

Es war übrigens die **einzige** Inspektion, die ich durchführen ließ, da man bei einem Gespann nur ein halbes Jahr Garantie erhält. Und das auch noch nicht offiziell.

Bei der Tausender-Inspektion stellte man auch fest, daß das rechte untere Verkleidungsteil abgebrochen war. Hier hatte man soviel Material weggenommen, um an den Zylinder zu kommen, daß ein Bruch vorprogrammiert war.

Dabei beginnen dann natürlich die Schwierigkeiten. Was ist zu tun? Nach Ingelheim fahren? Reparieren lassen? Übernachtung? Heimfahrt mit dem Zug? Alles offene Fragen.

Ich löste das Problem mit der Säge. Nun fehlt ein Teil der Verkleidung, aber dafür erhielt ich

ein paar Handschuhe und eine Brille als Wertausgleich.

Dann kam das Elefantentreffen 1984. Mein Mitfahrer war mit der aufklappbaren Scheibe nicht einverstanden. Gleitet sie einem aus der Hand, knallt sie auf das Boot und ist kaputt. Er löst das Problem mit einer Kordel, die er hinten am Überrollbügel und vorne an der Scheibe festband. Es wurde oft belächelt, bewährte sich aber. Später bohrte ich 2 Löcher ins Boot, brachte ein paar Lederriemen an und konnte nun die Scheibe vernünftig besfestigen.

Die Fahrt zum Elefantentreffen und zurück verlief ohne Probleme. Auch die Roßfeldstraße war kein Hindernis. Ich ließ den Motor zwischen 4000 und 5000 Touren drehen und brauchte nicht einmal in den 4. Gang. Mein Gewicht: Gut 135 kg, das meines Kumpels ca. 100 kg. Dazu das Gepäck. Verbrauch etwa 7 Liter Benzin, Öl gleich Null.

Der erste Rost trat auf und mußte bekämpft werden. Schrauben verbogen sich oder rissen ab. Sie wurden erneuert, hier und da durch Stärkere. Die rostenden Unterlegscheiben wurden durch verzinkte ersetzt.

Ein Simmering am Hinterrad hatte sich gelöst und wurde mit Pattex wieder eingeklebt, die Kunststoffnieten der RS-Verkleidung zur Frontscheibe durch Schrauben ersetzt. Die Stellen am Rahmen mit Gummi abgeklebt, an denen die Batterieverkleidungen klapperten. Diese Kunststoffverkleidungen haben 2 Haken, deren Öffnungen nach unten zeigen. Dadurch ergibt sich bei der Montage der Spannfedern eine ziemliche Fummelei.

Zwischen Verkleidung und SW-Anschluß vorne wurde ein Gummi geklebt. Es scheuert durch und muß regelmäßig ersetzt werden.

Die Auflagefläche der Scheibe wurde mit Gummi abgeklebt, zwischen Schelle und Boot eine Gummidichtung montiert und verklebt. Seitdem dringt kein Wasser mehr ein.

Wie oben schon gesagt, muß man zum Einstellen der Ventile das Boot lösen. Um nicht immer ewig lang herum zu fummeln habe ich mir etwas einfallen lassen: Auf zwei VA-Bleche wurden Schrauben aufgeschweißt. Diese werden nun ganz einfach von innen durch das Boot gesteckt, Muttern drauf und fertig. Da

dreht sich nichts mehr, das paßt. Eine einfache Sache. Die Bremsschläuche sicherte ich mit Kantenschutz und Gummi ab. Nach gut 10000 km war der Hinterreifen fällig. Ich fuhr zum Reifenhändler und wollte mal eben das Hinterrad ausbauen, aber soooo einfach war das nun auch wieder nicht. Leider hat man bei einem Gespann kein Handbuch für solche Fälle. Ich finde, das müßte im Preis eigentlich enthalten sein.

Dennoch, mit Haken und Ösen bekam ich das Rad raus und auch wieder rein. Das Problem liegt darin, daß man mit einem normalen Inbusschlüssel nicht zwischen Schalldämpfer und Schraube kommt.

Abhilfe: Imbusschlüssel kürzen und für diesen Fall immer mit sich führen. 75,- DM kostete der Reifen mit Montage!

Es folgten viele große und kleine Touren. Ich war am Zeinisjoch, am Kaunertal-Gletscher, befuhr das Hahntennjoch, den Reschenpaß, Umbrail, Stifiser-Joch, Foscagno, den Bernina, Albula, Julier, Maloja, Splügen, St. Bernardino, Lukmanier, den Oberalppaß. Ich fuhr im Schnee, bei strömenden Regen von Andermatt über Autobahn und Landstraßen bis Koblenz/Waldshut, durch den Schwarzwald und von dort bis Wuppertal. Es passierte nichts. Außer, daß mir in der Eifel die ganze Fuhr abhob. Aquaplaning! Da bekam ich einen Riesenschreck, denn bis dahin hatte ich immer 130 fliegen lassen. Ich drückte das Tempo und kam unbeschadet nach einer Nonstop-Fahrt Schweiz - Schwarzwald in Wuppertal an.

Inzwischen habe ich gut 20000 km mit dem Gespann abgespult. Es war noch nichts kaputt. Keine Birne - nichts.

Der zweite Reifen hat noch gutes Profil. Er müßte sogar noch das Elefantentreffen '85 überleben. Warten wirs ab.

Bei 20000 km hätte ich Solo übrigens vier Hinterradreifen und einen Vorderradreifen verblasen. Das wären 800,- DM gewesen. Ich zahlte 75,- DM. Ersparnis: 725,- DM auf 20000 km. Das sind Steuer und Versicherung und es bleibt noch etwas übrig. Das entschädigt für den hohen Anschaffungspreis.

Fassen wir zusammen:
Anschaffungspreis - Wahnsinn. Aber dafür

bekommt man gute Arbeit, bis auf kleine Ausreutscher. Viele Kleinigkeiten könnten besser sein. So müßte man Edelstahlschrauben, Muttern und Scheiben verwenden. Alles, was zum Klappern neigt, müßte abgesichert sein. Die Spritzdecke dürfte nicht von innen naß werden, das Boot kein Wasser ziehen. Schlecht auch die Fummelei beim Wechseln des Ölfilters. Um an die Ventile heranzukommen, ist mehr Arbeit, als die Einstellarbeiten selbst.

Fahreigenschaften:

Guter Anzug auch von unten heraus, keine Probleme bei Paßfahrten, auch nicht voll beladen. Die endgeschwindigkeit von 160 km/h ist jederzeit erreichbar. Gutes Lenkverhalten. Auf glatter Straße die große Freude, auf schlechten Wegen das Gegenteil. Die Dämpfung eine Spur weicher wäre besser. Die Bremsen sind gut, aber hier muß man umdenken - zuerst hinten, dann vorne. Und mit Gefühl bitte.

Verbrauch:

Bei 100 bis 120 km/h etwa 7 Liter. Beim Bumeln fließen nur 6 Liter durch, bei scharfer Fahrt 8 Liter. Ölverbrauch nicht meßbar.

Ein Objekt, das ich noch einmal kaufen würde. Ob eine Verkleidung nötig ist? Ich glaube nicht. Vielleicht eine Lenkerverkleidung, alles andere neigt zum Klappern und verdeckt Teile, an die man sonst gut heran käme. Auf jeden Fall sollte ein Handbuch für die allernötigsten Arbeiten zum Fahrzeug gehören.

Wer mehr wissen möchte, der möge mir schreiben. Meine Adresse lautet:

Hans Dahlhaus, Muggenburg 42
5600 Wuppertal 2

Was Sie bezahlt haben, sollen Sie auch bekommen ...

Die Ballhupe und alle Informationen vom BVDM können Sie nur dann immer pünktlich erhalten, wenn Sie uns Anschriftenänderungen sofort mitteilen.

BVDM-Mitgliederverwaltung
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld

RECHT



Vereinsversicherung

Was ist das: es kostet viel Geld und keiner kennt sich damit aus?

Ja, richtig, Versicherungen!

Besonders gering ist der Durchblick bei der Vereinsversicherung, ob das daran liegt, daß die besonders teuer ist?

Am Beispiel „Motorrad“ will ich versuchen, etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Bei der Motorradversicherung ist der Unterschied zwischen Kasko- und Haftpflichtversicherung noch einigermaßen klar. Die Kaskoversicherung zahlt die Schäden oder den Verlust des **eigenen** Fahrzeuges. Die Haftpflichtversicherung zahlt Schäden die ein **Anderer** durch das Motorrad erleidet.

Der Unterschied zur Vereinsversicherung ist eigentlich nur, daß es keine Versicherungspflicht gibt. Außer bei Veranstaltungen nach § 29 StVO. Der Verein haftet, genau wie Privatpersonen oder Fahrzeughalter, für Schäden, die durch seine Organe **Anderen** zugefügt werden. Genau wie Privatpersonen auch, in unbegrenzter Höhe.

Der BVDM hat für seine Vereine eine Vereins- und Veranstalterhaftpflicht-Versicherung abgeschlossen, keine Sach-(Kasko)-Versicherung, weil das Haftpflichtrisiko sehr viel höher ist, als das Risiko, daß Sachen des Vereins beschädigt werden oder verschwinden.

Und wie bei der Motorradversicherung, ist die Haftpflichtprämie im Vergleich zur Kaskoprämie relativ gering. Man muß hierbei auch den möglichen Schaden berücksichtigen, hier ein relativ geringer Betrag für den Kasko- oder Sachschaden, dort Deckungssumme von 1 Mio DM.

Für den einzelnen Verein ist es fast unmöglich, eine eigene Versicherung abzuschließen, falls doch, zahlt man das Vielfache an Prämie, pro Mitglied. (Vereinshaftpflicht-Versicherungen werden so berechnet).

Auch einzelne Veranstaltungen können nur zu einer unverhältnismäßig hohen Prämie - wenn

überhaupt - versichert werden. Ich kenne Fälle, wo für ein kleines Motorradtreffen mehr Prämie gezahlt wurde, als wir für das Elefantentreffen zahlen.

Die Vereinshaftpflicht-Versicherung ist eine wichtige Leistung des BVDM für die angeschlossenen Vereine, sie nimmt den Vorständen eine erhebliche Last von den Schultern. Diese Last ist vorhanden, auch wenn man sie mangels Kenntnis der Zusammenhänge nicht wahrnimmt.

Wenn geringfügige Sachschäden auftreten, höre ich den Vorwurf: 'Warum brauchen wir eine Versicherung, die nicht zahlt. Die Antwort lautet: Jede Versicherung tritt nur für Schäden ein, für die sie abgeschlossen wurde. Die Kaskoversicherung des Motorrades für den Diebstahl - die Haftpflichtversicherung des Motorrades für den Schaden des Anderen. Mit der Vereinshaftpflicht ist es genau so.

Und jetzt wünsche ich allen, daß sie sich nie mit einem Versicherungsfall herumschlagen müssen.

(Eine Bitte an die Fachleute, schreibt keine Leserbriefe, ich weiß auch, daß ich stark vereinfacht habe, manchmal muß man das aber).

Klaus Schumacher

Sonderreisen zur TT

Motorradfahrer und - Fans aus aller Welt haben die TT, Manx Tourist Trophy Races, in ihrem Terminkalender.

50000 Motorradfahrer werden auch im kommenden Jahr wieder erwartet. Der Reiseveranstalter und Manx-Spezialist GMT hat sich rechtzeitig ausreichend Bettenkontingente gesichert. German Manx Tourism Ltd. in Douglas auf der Isle of Man bietet Sonderreisen in der Zeit vom 27. Mai bis 7. Juni 1985 an.

Unterbringung in Mittelklassehotels und Pensionen. Vermittelt werden auch die Fahrreservierungen bei individueller Anreise. Bekanntlich finden in der ersten Woche die Trainingsläufe statt, in der zweiten Woche die eigentlichen Rennen.

Weitere Informationen über den deutschen Generalagenten der GMT, Apollo-Reisen GmbH, Straßburger Straße 42 in 2000 Hamburg 70, Tel. 040 - 683252-3, Telex 2173876.

Werner Triebe

KLEIN- ANZEIGEN



Mein Hund möchte mich auf meinen Touren begleiten.

Tausche: aus diesem Grund meine BMW R 100 RS (26000 km) gegen geeignetes Gespann im gleichen Wert (ca. 8000,- DM) BMW oder Guzzi bevorzugt.

Uwe Müller, Europaring 28, 6660 Zweibrücken
Telefon 06332 - 16681

Tausche: 26-Liter-BMW-Tank gegen Schorch-Meier- oder Heinrich-Tank, 24 oder 26 Liter für BMW R 51/2, 51/3, 67 oder 68.

Verkaufe: 2 Doppelsitzbänke preisgünstig. Alles in sehr gutem Zustand.

Udo Ziegler, Gerolsteiner Straße, 5000 Köln 41
Telefon 0221 - 445305

Suche: Richterkabine für TR 500.

Verkaufe: Norton Manx Fahrwerk mit Brief
MZ TS 250/1 Rahmen mit Brief
MZ TS 250 Rahmen mit Brief

Werner Jährig, von-Trotha-Straße 31
4200 Oberhausen, Telefon 0208 - 62291

Verkaufe: Kawa Z 750 GT (Kardan) Erstzulassung Mai 1984, goldmetallic, 11000 km, Lampenverkleidung, Kofferhalter, 1a-Zustand (neuwertig), Preis: 6000,- DM.

Erwin Bosler, Ulmer Straße 7, 5400 Koblenz
Telefon 0261 - 82808

Verkaufe: alle Teile von SR 500 Baujahr 1979, guter Zustand, Rahmen mit Brief, Motor leicht defekt, Tank etc.

Gerhard Naß, Telefon 0221 - 743899

Verkaufe: Yamaha XJ 650 N (50 PS) 21000 km Erstzulassung März 1983, Pichler VV blaumetallic, mit Orig.-Lenker eingetragen, Preis 4900,- DM.

Krause-Wegner, Telefon 0202 - 421228

Verkaufe: Viele Max-Einzelteile, div. Motoren (reparaturbedürftig) usw. und 2 MZ-TS 150 zusammen 800,- DM.

Telefon 02191 - 665283

Verkaufe: Benelli 650 S Tornado, Liebhaberstück, 15000 km, 1. Hand, Baujahr 1974, 45 PS-Motor/KW überholt (Hoeckle), Spez.-Gepäckträger mit 2 Koffern, neu bereift, Kette/K. Rad und Ritzel neu, H4-Licht, Rechtsschaltung. VB 2700,- DM.

Falkenberg, Telefon 05041 - 8681

Verkaufe: Dnepr MT10 EZ 6/83, R 50/5 Motor, SW-Antrieb, Seitenwagenscheibe, Beinschilder. VB 6300,- DM.

Brinkjans, Telefon 05454 - 436

Verkaufe: Adler 250 Bauj. 1954, mit Schwinge, seitenwagentauglich, 1200,- DM.

N. Hunschok, Im Johannistal 11
5600 Wuppertal, Telefon 0202 - 425245

Verkaufe Gespannteile für EML-BMW-R-100
EML-Rahmen, komplett mit Schwingen vorn und hinten, Motor 1000 ccm, Getriebe mit Kickstarter, Hinterachsgetriebe, KONI-Federbeine (neu), Ölkühlersatz (neu), EML-Räder vorn und hinten (neu), Bremsscheiben vorn und hinten (neu), Brembo-Bremssattel (neu) Tank, Sitzbank, Schutzbleche, Elektrik, Lenkerarmaturen, Kleinteile und Vergaser.
nur komplett für 5500,- DM

BMW-RT-Verkleidung (neu) komplett mit Elektronik und Instrumenten **1500,- DM.**
Heinz Wieland, Schmidt-Blegge-Straße 2
5050 Berg-Gladbach 2, Tel. 02202 - 55365

Suche: Royal Enfield, Zustand egal, Teile für 350/500 Bullet, 500/700 Twin, 750 Interceptor.

A. Werner, Telefon 05271 - 33747

TERMINE/ TREFFEN



23. bis 24. Februar 1985

Elefanten-Treffen auf dem Salzburgring

Info: BVDM-Geschäftsstelle
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein

24. Februar bis 3. März 1985

Motorradfahrerfreizeit Taizé, Frankreich

(siehe Innenteil)

9. bis 11. März 1985

Rabenkopf-Treffen

UTMC N. Guske, Am Reuterweg 17
6209 Hohenstein, Tel. 06120-5427

30. März 1985

BVDM-Winterfest

MC Ossenlock W. Ostkamp
Ringstraße 11, 4441 Riesenbeck

13. bis 14. April 1985

Orientierungsfahrt-Anfänger-Lehrgang

Info: B. Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten, Tel. 02206-81063

19. bis 21. April 1985

Gespannfahrer-Lehrgang

Meldeschuß: 1. März 1985

Landesverband Saar
Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12
Telefon 06898-40207

21. April 1985

2. Führung durch romanische Kirchen Kölns

Voranmeldung:

B. Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten, Tel. 02206-81063

27. bis 28. April 1985

Conti-Treffen (voraussichtlich)

4. Mai 1985

Tag des Motorradfahrers

19. Mai 1985

Motorradweihe in Königsbrunn

Info: Motorradfreunde Königsbrunn e.V.
Enzianstr. 20, 8901 Königsbrunn

21. bis 23. Juni 1985

Zelttreffen an der Kuchenmühle

Mit Sonnenwendfeier.

Info: Holger Bolland, Tel. 0911-329564
Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80

27. bis 30. Juli 1985

Vier-Tage-Fahrt nach Saalbach

Info: Holger Bolland, Tel. 0911-329564
Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80

August 1985

Gavia-Paß-Treffen?

Wer würde mitmachen?

Info: Red. Ballhupe

21. September 1985

Jahreshauptversammlung des BVDM

(Näheres nächste Ballhupe)

27. bis 29. September 1985

Wildensteintreffen

am alten Platz im Frankenwald

Info: Holger Bolland, Tel. 0911-329564
Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80

12. Oktober 1985

Bildersuchfahrt

Info: Holger Bolland, Tel. 0911-329564
Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80

Kontaktsuche

Im Raum Heidelberg werden Motorradfahrer gesucht, die Lust haben, sich zu einer Interessengemeinschaft zusammenzuschließen.

Info: Thomas Lipper, Boxbergring 15
6900 Heidelberg

Jörg Riepenhusen sucht: Motorradfahrer aus dem Raum Münster, die mit ihm in Münster einen Stand zum Tag des Motorradfahrers aufbauen. Bitte melden bei:

Jörg Riepenhusen, Dachslente 44
4400 Münster, Telefon 0251-24382

4030 Ratingen und Umgebung:

Einzelmitglieder zwecks gemeinsamer Fahrten und monatlicher Treffen gesucht. Wünschenswert wäre die Gründung eines Ortsclubs oder eines Regionalvereins.

Kontaktadresse:

U. Meysenburg, Am Teckenberg 4
4030 Ratingen, Telefon 02102-67891

Die nächste Ballhupe erscheint am 6. Mai 1985.
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist am 9. April 1985.

*Zuständig-
keitsbereiche
und
Adressen für
Schriftwechsel*

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a, 4150 Krefeld
Telefon 02151-712297
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

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

Heinz Sauerland

Dr. Guischarde-Straße 7, 4134 Rheinberg 3
Telefon 02844 - 854

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Filme –
Stempel und Versicherungsfragen
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

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

Mitarbeiter im Heft 1/85:

Werner Triebe
Hans Dahlhaus
Arno Keuser
Inge Keuser
Sigrid Briel
Burkhard Gudd
Bill Longstroke
Carol Fuchs
Ed. Max Schmidt
Klaus Schumacher
Norbert Wanke
Bernd Karrasch
Ingo Bläske
Axel Scheuten
Jan Gwizdalla
Karin Salchow
Jörg Riepenhusen

**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**

Ob der Boxer-Gespann-Cup in diesem Jahr ausgetragen wird? Mindestens 20 Fahrzeuge müssen teilnehmen. Als Sponsoren stehen fest:

KONI-Deutschland, HELD-Handschuhe, Werner & Co. Feuerschutz.

Es werden noch Teilnehmer gesucht!

Wer Interesse hat schreibt an: Firma Hartmann - Postfach 14 65 - 6507 Ingelheim.

