

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



4/85



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

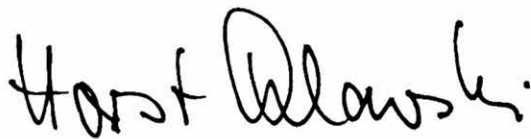
6204 Taunusstein 4
Frankfurter Straße 12
Telefon 06128 - 86191

Fortschritt

„100 Jahre Motorrad ... und wie geht es weiter?“ heißt das Thema unserer Podiumsdiskussion am Samstag, dem 9. November in Bad Camberg. Diese Frage hat viele von uns schon bewegt, als die Hundert noch nicht ganz voll waren, und die Neuzulassungen ständig in Rekorden gipfelten. Inzwischen haben sich die Zeiten gewandelt, und von Rekorden spricht niemand mehr. Deshalb wird unsere Frage immer brennender, und Vertreter der führenden Motorradhersteller wollen sich ihr stellen. Ich bin neugierig auf ihre Antworten und würde mich freuen, wenn unsere Leser es ebenso sind.

Eins ist sicher: Weiter geht es nur mit technischem Fortschritt, doch welcher Art soll er sein? Ist er Selbstzweck, oder bringt er Nutzen? Bekommen wir das Motorrad mit automatischer, geschwindigkeitsabhängiger Verstellung des Nachlaufes oder mit permanentem Allradantrieb? Nachdem sich jetzt schon das fünfte oder siebente Ventil ab der Drehzahl x zu bewegen beginnt, ist diese Entwicklung zu befürchten. Vielleicht erhält aber auch ein Modell ein sicheres Antiblockiersystem oder einen wartungsfreien Kettenantrieb, der nebenbei noch den Hinterradwechsel erleichtert.

Am Samstag, dem 9. November 1985, werden wir erfahren, wie sich die Motorradindustrie den Fortschritt vorstellt, und wir können und werden unsere Meinung dazu äußern. Ohne uns Motorradfahrer geht es ohnehin nicht weiter, denn **wir** entscheiden, ob wir ein Motorrad kaufen, und wenn ja, welches?



Horst Orlowski, 1. Vorsitzender

Das Preisausschreiben geht weiter ...

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 1986** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup

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.

Inhalt

	Seite
Protokoll Jahreshauptversammlung 1985	4
Portrait Jörg Riepenhusen	7
Sinn oder Unsinn	8
Preis Ausschreiben	10
Preisverleihung	12
Elefantentreffen und Tag des Motorradfahrers	13
Ein Tag im Batelle-Institut	15
Gespannfahrerlehrgang im Saarland	16
Erfolg in Sachen Leitplanken	17
Trendsetter K 75?	18
Darf es etwas billiger sein?	19
Gavia-Treffen	21
Ost-West-Treffen	22
IG-Gespannfahrer	23
Denn sie wissen nicht, was sie wollen	24
Einzelmitglieder	24
Rasa-Alarmanlage	25
Licht Dress - Moto Dress	26
Fragebogen	27
Termine und Kleinanzeigen	28

Titelbild: Vom schweizerischen Münstertal kommt man über den
 kehlenreichen Umbrail-Paß zum Stilfser Joch. Bereits vor 2000
 Jahren kannte man diesen Übergang.

Foto: Horst Orlowski

Protokoll zur JHV 1985

am 21. 9. in Wolfhagen-Ippinghausen

Paul Scherer begrüßte die Anwesenden. Er gibt das Wort an Horst Orlowski, der nach seiner Begrüßung die Jahreshauptversammlung mit dem Verlesen der Tagesordnung eröffnet.

Bericht des 1. Vorsitzenden

Horst Orlowski beginnt seinen Bericht mit Ausführungen zu der Entwicklung der Mitgliederzahlen im BVDM. Nach einem Rechtsanwaltmahnlauf gehören nun „Karteileichen“ der Vergangenheit an. Der BVDM verfügt über einen gesunden Mitgliederbestand.

Die Zahl der Veranstaltungen hat sich um eine verringert, da das Conti-Treffen wegfällt. Dafür soll aber eine andere Veranstaltung geschaffen werden.

Wegen persönlicher und beruflicher Gründe konnte er seiner Arbeit im Vorstand nicht so viel Zeit widmen. Er bedankte sich bei Margot Wittke, Klaus Schumacher und Edgar Müller, die im Vorstand die meiste Arbeit im Vorjahr geleistet haben.

Bericht des 1. Geschäftsführers

Klaus Schumacher gibt als erstes Ausführungen zum Elefantentreffen 1985, das wieder reibungslos verlaufen ist. Bereits jetzt beginnt er mit der Vorbereitung des Elefantentreffens 1986.

Die Pressearbeit des BVDM läuft gut. Klaus Schumacher hat zusammen mit Peter Großheimann wichtige Infos über uns und unsere Arbeit an die Öffentlichkeit gebracht. Aus vielen Anfragen wissen wir, daß die Pressearbeit gut „ankommt“.

Henning Knudsen ist unser neuer Referent für Zweiradsicherheit. Damit wird Klaus Schumacher in diesem Punkt entlastet.

Wichtigstes Ereignis in 1984 war die Teilnahme an der „Anhörung zum Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung“.

Dazu kam die Teilnahme an einigen Presse-seminaren, Fachtagungen und Konferenzen. Die Beteiligung an regionalen Ausstellungen und die „IFMA 1984“ haben uns gute Ergebnisse gebracht.

Auch in 1985 standen Presseseminare, Clubbesuche, Tagungen und Konferenzen auf dem Programm. Die bedeutendste Veranstaltung bis jetzt war: 100 Jahre Motorrad. Klaus Schumacher war in München zur Eröffnungsfeier dabei. Dort wurden interessante Aspekte zur Zukunft des Motorrads diskutiert. Nähere Informationen kann man bei Klaus Schumacher anfordern.

Der nächste wichtige Termin im Winterprogramm des BVDM ist der 9. November. In Camberg findet eine Podiumsdiskussion zum Thema „100 Jahre Motorrad - und wie geht es weiter?“ statt.

Bericht des Sportwartes

Edgar Müller gibt Informationen zum vergangenen Sportjahr. Touristikwettbewerb: Es nehmen nur 30 Mitglieder teil, sodaß die Teilnahme weiter rückläufig ist.

◆ Sportwettbewerb

Dieses Jahr wurde keine Ori-Meisterschaft durchgeführt.

◆ NRW-Pokal

Die Veranstaltung ähnelt dem Sportwettbewerb und viele haben hierhin gewechselt. Leider haben von den rund 30 NRW-Clubs nur drei aktiv mitgemacht.

◆ Elefantentreffen

Dreiviertel des Programms bestanden aus Sportwettbewerben, die alle von Edgar Müller koordiniert werden mußten. Für die nächsten Treffen bittet er um Mithilfe, damit alles reibungsloser ablaufen kann. Zwei Erlebnisse sind ihm in besonderer Erinnerung geblieben. Einmal ist das die Ehrung von Carl-Julius Holthaus † für 30 Jahre aktive Teilnahme am Elefantentreffen. Das andere Erlebnis war der Diebstahl des Tauziehseils. Die Herausgabe des Seils war nur möglich - Tausch gegen eine Flasche Schnaps.

◆ Lehrgang für Ori-Fahrer

Der LV NRW veranstaltete einen Lehrgang für Leute, die Spaß an Ori-Fahrten haben, aber nicht so recht wissen, wie das geht.

◆ Conti-Treffen '85

Es war das 10. und letzte Treffen. Wegen der kalten Witterung haben nicht viele an den

Wettbewerben teilgenommen und Edgar Müller hatte noch weniger als im Vorjahr zu tun.

◆ Deutschlandfahrt

Nachdem die Deutschlandfahrt in den Vorjahren kaum noch Teilnehmer hatte, lagen in diesem Jahr 37 Nennungen vor. 26 Starter machten tatsächlich mit. Im wesentlichen liegt das große Interesse wohl an dem neuen Konzept der Fahrt, das Edgar Müller aus der Taufe gehoben hat. Es muß nicht mehr so viel gefahren werden, da das Veranstaltungsgebiet regional begrenzt ist. Der Termin für 1986 ist voraussichtlich der 14. bis 17. Juni.

Bericht der Kassenprüfer

Die Kasse wurde von Hans Brammer und Bernd Karrasch geprüft. Es konnten keine Fehler festgestellt werden. Die Kassenführung ist in Ordnung und übersichtlich.

Bericht der Referenten und Ausschußvorsitzenden

Klaus Schumacher (Elefantentreffen '85)
Es waren bessere sanitäre Anlagen vorhanden. Er verfügte über eine gute Helferriege. Die Erhöhung des Eintrittspreises rechtfertigt sich durch drastische Kostensteigerungen für Polizei u. a. Außerdem gibt es immer höhere Fixkosten. Der vorgesehene Termin für 1986 ist vom 21. bis 23. Februar 1986.

Ingo Bläske (Tag des Motorradfahrens 1986)
Der diesjährige TdM war nicht ganz so erfolgreich wie der im Vorjahr, da sich nur 50 Clubs beteiligt haben. Der Terminplan wurde eingehalten. Es wurde leider versäumt, die Dankschreiben zu versenden.

Heinz Sauerland (Ballhupe)
Er erläutert den Anwesenden, wie das Verpacken der Ballhupe abläuft und bedankt sich bei seinen Helfern, den Mitgliedern des LV Rhein-Ruhr. Berichte und Leserzuschriften sind erwünscht, auch Bilder, die die ganze Sache auflockern würden. Gesucht werden immer Titelbilder.

Günter Wuttke (Conti-Treffen)
Dazu verlas Horst Orlowski einen Brief von Gunter Wuttke, der aus persönlichen Gründen nicht anwesend sein konnte. Er bedankt sich bei den Helfern. Continental möchte gerne

wieder eine dem Conti-Treffen ähnliche Veranstaltung ausrichten.

Jörg Riepenhusen (Preis Ausschreiben)
Das Preis Ausschreiben hatte das Thema „Die motorrad(un)freundliche Stadt“. Das gesteckte Ziel ist nicht ganz erreicht worden, da nur 25 Antworten eingingen, die hauptsächlich Negatives enthielten. Trotzdem war es möglich, die motorradfreundlichen Städte zu finden: Münster, Wuppertal und Kreis Viersen-Schwalmtal-Mönchengladbach. Unter den Einsendern wurden Metzeler-Reifen verlost.

Susanne Haels (Werbung)
Klaus Schumacher verlas den Brief von Susanne Haels, die ebenfalls nicht erscheinen konnte. Ihre Hauptaufgabe ist, das Erscheinungsbild des BVDM „in Schwung“ zu bringen und neue Entwürfe dafür zu gestalten.

Klaus Schumacher (Pressearbeit)
Dieses Referat wird von ihm zusammen mit Peter Großheimann geführt. Er bittet um Zusendung von Zeitungsberichten, in denen der BVDM erwähnt ist.

Zum Versammlungsleiter wird Bernhard Schulze vorgeschlagen und von der Jahreshauptversammlung akzeptiert.

Entlastung des Vorstandes

Es sind 99 Stimmberechtigte inklusive sieben Vorständler anwesend. Bei der Entlastung ist der Bundes-Vorstand nicht stimmberechtigt.

Die Entlastung erfolgt mit 86 Ja-Stimmen, zwei Nein-Stimmen und einer Enthaltung.

Neuwahlen

1. Vorsitzender

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Horst Orlowski	ja	88
Peter Ziegler	ja	6

ungültig: eine

2. Vorsitzender

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Jörg Riepenhusen	ja	44
Bernd Karrasch	nein	—
Heinz Sauerland	ja	75
Arnold Keuser	ja	42
Peter Ziegler	ja	17

Enthaltung: sieben; ungültig: fünf

1. Geschäftsführer

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Klaus Schumacher	ja	89
Peter Ziegler	ja	5

Enthaltung: eine; ungültig: eine

2. Geschäftsführer

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Peter Ziegler	ja	0
Jutta Hölzel	ja	80
Arnold Keuser	nein	—

Enthaltung: eine; ungültig: vier

Schatzmeister

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Margot Wittke	ja	90

Enthaltung: eine; ungültig: zwei

Sportwart

Vorschläge	Kandidatur	Stimmen
Edgar Müller	ja	89
Hans-Peter Tiegelkamp	nein	—
Peter Ziegler	nein	—

Enthaltung: eine; ungültig: drei

Alle nahmen die Wahl an. Bernhard Schulze gibt die Versammlungsleitung an den 1. Vorsitzenden ab. Horst Orlowski bedankt sich auf der JHV bei ihm und begrüßt den - bis auf ein neues Mitglied - gleichgebliebenen Vorstand.

Anträge

Antrag 1, die Beiträge für Schwerbehinderte auf 50% zu senken oder diese ganz zu befreien, wurde mehrheitlich abgelehnt.

Die Satzung gibt die Möglichkeit, Bedürftige vom Beitrag zu befreien. Die Behinderung an sich ist kein Nachweis für Bedürftigkeit. Die Entscheidung für die Beitragsbefreiung behält sich der Vorstand im Einzelfall vor.

Anträge 2 und 4 (Satzungsänderungen) wurden mehrheitlich angenommen.

§ 8 Satz 13 lautet jetzt:

Anträge an die Jahreshauptversammlung müssen vor Redaktionsschluß der Ballhupe, in der auch die Einladung erfolgt, bei der Geschäftsstelle vorliegen. Auf den Redaktionsschluß ist in der Ballhupe besonders hinzuweisen.

§ 13 Satz 1 lautet jetzt:

Der Landesbeirat besteht aus dem Landesverbandsvorstand und **je zwei Vorstands-Mitgliedern** der BVDM-Vereine des Landes. Jeder Stimmberechtigte hat nur eine Stimme, Stimmenübertragung und Zusammenfassung ist nicht möglich.

Neue Fassung bitte ausschneiden und in die Satzung einlegen.



Der neue Vorstand:

(v. l. n. r.)

Heinz Sauerland
Margot Wittke
Klaus Schumacher
Horst Orlowski
Jörg Riepenhusen
Jutta Hölzel

Foto: Henning Knudsen

Antrag 3 auf Beitragserhöhung wurde in der vorangegangenen Gesamtvorstands-Bundesbeiratssitzung präzisiert:

Der Beitrag soll auf 38,- DM bei gleichbleibender Höhe der Clubrückerstattung (50%), erhöht werden. Nach einer regen und heftigen Diskussion über Pro und Contra wird die Erhöhung des Beitrags mit 51 Stimmen bei 18 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen beschlossen.

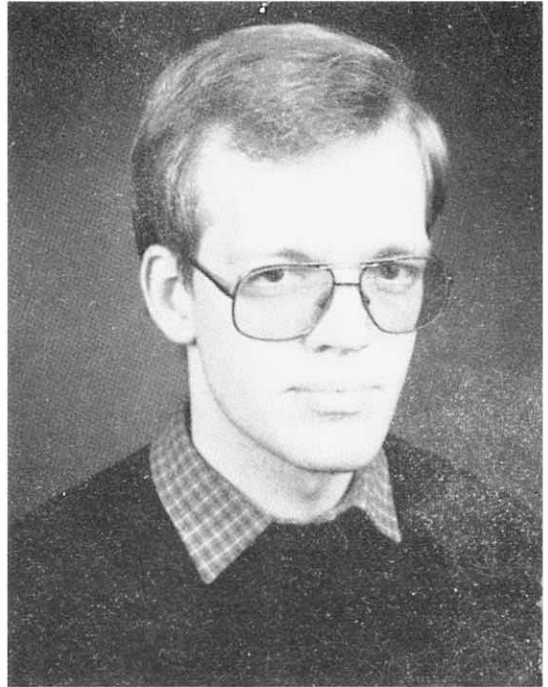
Verschiedenes

Der Vorstand bittet die Clubs, ihm Bewerbungen für die Ausrichtung des Winterfestes '86 und die Jahreshauptversammlung '86 zuzuschicken.

Ein Mitglied bittet darum, in der „Ballhupe“ auf die Aktivitäten des BVDM hinzuweisen.

Um 23.45 Uhr schließt Horst Orlowski die Sitzung. Er bedankt sich bei dem Veranstalter und der Hauptversammlung.

Die Protokollführerin:
Jutta Hölzel



Kurzportrait

Der BVDM hat einen neuen 2. Vorsitzenden. Als Nachfolger des auf eigenen Wunsch ausgeschiedenen Arnold Keuser wurde bei der Vorstandswahl auf der Jahreshauptversammlung in Ippinghausen Jörg Riepenhusen gewählt.

Wer ist Jörg Riepenhusen?

Altersmäßig geht er schwer auf das Vierteljahrhundert zu. Wenn das erreicht ist, kann er auf neun Jahre Praxis auf den Fahrzeugen mit dem Motor zwischen 2 Rädern zurückblicken.

Angefangen hat es mit einer 50er einer mittlerweile pleite gegangenen deutschen Firma. Nachdem ein Autofahrer ihn aus dem Sattel gehoben und die 50er gebrauchsuntauglich gemacht hat, folgte eine gebrauchte 250er RD. Die Reihe wurde dann viertaktend mit 500, 1100 und 750 Kubik fortgesetzt. Schwerpunkt lag dabei auf Tourentauglichkeit.

Da das Leben (leider) nicht nur aus Motorradfahren besteht, mußte auch noch etwas für das spätere Berufsleben getan werden.

Nach dem Abitur ging es erst einmal zu den Brüdern in der olivgrünen Kluft, die wiederum von den harten Bänken in den Vorlesungssälen der münsterschen Fachhochschule abgelöst wurden. Derzeit wühlt er sich an einer anderen ähnlichen Anstalt zu seinem Verwaltungswirt Diplom durch. Ermöglicht wird dieses durch seinen Brötchengeber, die Stadtverwaltung in Münster.

Bei all den Widerwärtigkeiten des täglichen Lebens steht ihm seine Frau Gudrun mit Rat und Tat zur Seite. Selbst begeisterte Motorradfahrerin wird sie ihn bei seinen neuen Aufgaben unterstützen.

Das Vereins- und Verwaltungsleben lernte er als Vorstandsmitglied in einem münsterischen Motorradclub kennen. Kontakt zum BVDM kam bei der Suche nach Unterstützung gegen die Sperrung eines Motorradtreffs. Seitdem drang er als Referent und Kontaktperson beim Preisausschreiben immer tiefer in die Verbandsarbeit des BVDM ein.

BVDM - Vorstand

Sinn oder Unsinn

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung in Ippinghausen wurde von den Anwesenden BVDM-Mitgliedern mit demokratischer Mehrheit beschlossen, den Jahres-Mitgliederbeitrag um 2,— DM zu erhöhen. Vor diesem Beschluß hatte der Gesamtvorstand mit 3/4 Mehrheit ebenfalls beschlossen, der JHV zu empfehlen, einer Erhöhung zuzustimmen. Auf der JHV kam es dann zu einer z. T. sehr erregten und leider wenig sachlichen Auseinandersetzung über Sinn oder Unsinn dieser Erhöhung.

In Gesprächen nach der JHV konnte ich jedenfalls feststellen, daß eigentlich mehr Leute mit einer Erhöhung einverstanden gewesen wären, hätte es dafür eine sachlichere Begründung gegeben. Auch von einigen Vorstandsmitgliedern wurde die Notwendigkeit einer Erhöhung zum jetzigen Zeitpunkt nicht direkt bejaht, und damit auch nicht begründet, aber ich weiß von diesen Vorständlern, daß sie nicht grundsätzlich dagegen sind, daß mehr Geld in die BVDM-Kasse fließt. Und das ist das, worum es geht.

Wir haben, Dank sorgfältigerem Umgang mit unserem Geld und Dank strenger Sparwirtschaft, für das Geschäftsjahr 1984 eine passable Rücklage von rund 13000,— DM erwirtschaften können. Jetzt hören sich 13000,— DM sehr vielversprechend an und sprechen mit dieser Summe eigentlich direkt gegen eine Beitragserhöhung; und wer sonst nicht gewohnt ist, mit viel Geld umzugehen, könnte meinen, 13000,— DM seien verdammt viel Geld. Für einen Verband wie unserem, mit den Aufgaben, die wir jetzt bewältigen müssen, und, die ich hoffe, in nächster Zeit vermehrt auf uns zukommen werden, ist das verdammt wenig Sicherheit.

Ich möchte hier nur an ein Beispiel erinnern: es gab Zeiten, noch nicht lange her, da war nicht einmal so viel Geld in unserer Kasse, daß die BALLHUPE, die pro Ausgabe mit 4000,— DM zu Buche schlägt, gedruckt werden konnte. Ohne jeden Vorwurf oder gar Unterstellung, jemand hätte die Verbandsgelder veruntreut, frage ich mich, was das für ein Verband ist, der

kaum das Geld für sein nur vierteljährlich erscheinendes Verbandsorgan aufbringen kann.

Obwohl wir heute glücklicherweise nicht in einer solchen „Krise“ stecken, müssen wir z. B. auch heute damit rechnen, daß jederzeit Porto- und Druckkosten steigen können. Eine Erhöhung um nur 5% verschlingt Unsummen; fort ist unser schönes Geld. Wenn wir dann weiter bestehen wollen, müssen wir Rücklagen haben, und zwar ordentliche. Nicht erst dann müssen wir dem Geld hinterherlaufen.

BALLHUPE, Verwaltung, Porto, Reisekosten schlucken den Großteil der Mitgliederbeiträge. Großveranstaltungen sollten sich selber tragen, d. h. kostendeckend sein, oder zumindest Überschüsse abwerfen; Defizite, die hier entstehen, könnte die Verbandsskasse eh nicht bezahlen, wir wären dann pleite. Wie Ihr alle wissen solltet, entstehen dem BVDM keine Lohnkosten! Diejenigen, die dem BVDM ihre Arbeit zur Verfügung stellen, erhalten nur die entstehenden Sachkosten erstattet. Es will und kann sich keiner auf Kosten des BVDM bereichern!!! Im Gegenteil: Ohne die unzähligen freiwilligen Feierabendstunden allerer, (oder genauer: der wenigen selben), die die Verbandsarbeit tragen, gäbe es keinen BVDM, kein Conti, kein Elefantentreffen usw.

Andere, größere Verbände lassen sich diese Arbeit von Festangestellten machen, deren Arbeitslohn natürlich durch ihre Mitglieder, über entsprechend höhere Beiträge, versteht sich, bezahlt wird. Nur eine sehr hohe Mitgliederzahl ist im Stande, Beiträge niedrig zu halten, weil in vielen Bereichen der Verwaltungsarbeit dann kostengünstiger gearbeitet werden kann. Da wir aber nur ein sehr kleiner Verband sind (2500 Mitglieder), müssen die Mitgliedsbeiträge leider entsprechend höher liegen. Wir können nur hoffen, daß es mal anders wird; dann werden wir vielleicht sogar in der Lage sein, die Beiträge senken zu können, oder das Leistungsangebot zu erweitern.

Wenn wir aber das erreichen wollen, muß der BVDM an Profil gewinnen. Wir stehen heute immer noch vor dem Problem, daß wir bei allen wichtigen Sachentscheidungen immer erst die Kasse befragen müssen. Ich frage mich, was das für eine Verbandsarbeit sein soll, die bei jeder offensichtlich wichtigen Aufgabe

erst fragen muß, ab sie sich dies überhaupt leisten kann. Natürlich müssen wir immer überlegen, ob dies oder jenes Engagement für unseren Verband sinnvoll ist oder nicht. Aber solche Fragestellungen sollten dann von der Sache her entscheidend sein, und nicht von den Finanzen. Vernünftige Verbandsarbeit ist nur möglich, wenn nicht unmittelbar leere Kassen drohen. Was nützt es uns, wenn wir uns heute für eine uns wichtige Arbeit engagieren und im nächsten Jahr dafür kein Geld mehr haben.

Als der BVDM vor 27 Jahren gegründet wurde, war Motorradfahren etwas ganz anderes als heute. Die Probleme waren andere, aber die Verbandsarbeit war auf die damaligen Verhältnisse ausgerichtet. Heute sieht die Motorradszene ganz anders aus; mit ihr haben sich die Probleme gewandelt und damit auch die Anforderungen an unseren Verband. Die heutigen Probleme zu bewältigen ist aber auch heute Aufgabe des BVDM.

Ich möchte hierfür nur ein Beispiel nennen: aus meiner Sicht, und nicht nur aus meiner!, ist es unerlässlich, daß sich der BVDM an der Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheits-Rates (DVR) beteiligt. Der DVR ist heute **das** Forum, wo relevante verkehrspolitische Problemstellungen gewälzt werden und in erheblichem Maße in die Gesetzgebungsarbeit der jeweiligen Bundesregierung einfließt. Wollen wir an dieser Gesetzgebung teilhaben, ist heute der beste Weg dazu der DVR. Eine Mitgliedschaft im DVR kostet aber natürlich auch Geld, und zwar genau 3000,- DM. Nach Gesprächen mit dem DVR besteht begründete Hoffnung, daß man uns, wegen unserer geringen Finanzmittel, für die Hälfte aufnimmt, also für 1500,- DM. Diesen Jahresbeitrag wollen wir aber auch, mit Sicherheit und ohne den Pleitegeier im Nacken, im nächsten und die nächsten vielen Jahre bezahlen können. Natürlich entstehen auch hier einige Verwaltungskosten, aber sie sind unumgänglich und gehören dazu.

Wenn wir die Arbeit des BVDM als Interessenvertretung der Motorradfahrer, und zwar aller Motorradfahrer, nicht nur der BMW- und Guzzifahrer!!!, betrachten, wenn wir von den Motorradfahrern als IHRE Interessenvertretung akzeptiert und verstanden werden wollen, wenn wir aber vor allem von den Politikern

und der Wirtschaft als DIE Motorradvertretung wirklich ernst genommen werden wollen, dann müssen wir uns immer stärker für die aktuellen Belange der Motorradfahrer einsetzen, und zwar so, wie sie uns die Entwicklung vorgibt. Mehr Engagement kostet zwangsläufig mehr Geld, mehr Leute, die aktiv mitarbeiten, mehr Mitglieder.

Wenn wir all dies nicht wollen, dann sollten wir uns sehr genau überlegen, ob wir dem Anspruch gerecht werden, eine bundesweite Vertretung von Motorradfahrerinteressen zu sein, und ob wir überhaupt noch das Recht auf unseren Verbandsnamen haben, denn dann sind wir in meinen Augen nichts weiter als ein zu groß gewordener Motorradclub, den niemand, außer wir selber, zur Kenntnis nehmen muß.

Und noch eins: Die JHV ist DIE STELLE, wo über Beitragserhöhungen entschieden wird; das entscheidet weder der Vorstand noch sonst jemand allein, sondern nur IHR. Wer also NICHT in Ippinghausen war, sollte mit seiner Kritik an der Beitragserhöhung oder gar mit Rücktrittsdrohungen nicht allzu vorlaut sein: Er/Sie hätten ja dabei sein können; die Einladung stand unmißverständlich in BALLHUPE 3/85 (oder wird sie nicht gelesen?). Wer sich freiwillig der Stimme enthält, muß sich gefallen lassen, daß andere Entscheidungen treffen, die auch ihn berühren.

Henning Knudsen

Terminkalender

Mit der Ausgabe 1/86 der Ballhupe soll ein BVDM-Jahresterminkalender erscheinen, darin werden alle bekannten BVDM-Veranstaltungen aufgeführt sein.

Damit jeder Club und jedes Mitglied seine Veranstaltung(en) auch im Kalender wiederfindet, ist bis spätestens zum Redaktionsschluß der genannten Ausgabe eine Nennung der Veranstaltungen bei mir möglich. Spätere Ergänzungen kann jeder anhand der Veranstaltungshinweise in den verschiedenen Ballhupe-Ausgaben vornehmen.

Schreibt reichlich.

Jörg Riepenhusen

Preisausschreiben

Der Kalender beweist es. Der 31. August 1985 ist gelaufen. Besagter 31. war der Stichtag für die Einsendung zum BVDM-Preisausschreiben „Die motorrad(un)freundliche Stadt“.

Also will ich mal einen Strich (keinen Schlußstrich) unter diese Aktion ziehen, und Euch berichten, wie's war.

Die Einsendungen waren von ihrer Menge her durchaus zu bewältigen. Ein paar mehr hätten nicht geschadet.

Dennoch Kopf hoch. Die eingesandten Beiträge glichen die Quantität teilweise durch Qualität wieder aus. So erhielten wir zu 26 Städten eine Fülle an Informationen. Dieses Informationsmaterial wird dem BVDM nun als Basis für weitere Aktivitäten dienen.

Damit Ihr seht, daß die Unterlagen nicht in irgendeiner finsternen Ecke verstauben, zähle ich Euch auf, was in naher Zukunft geschehen wird:

- ◆ Es wird ein umfassender Pressebericht erstellt. Diesen und reichlich Zahlenmaterial erhalten Presse, Rundfunk und Fernsehen.
- ◆ Jede genannte Stadt erhält eine Auswertung des Preisausschreibens. Gleichzeitig werden wir auf die zu diesen Städten geschriebenen Informationen eingehen und Verbesserungsvorschläge machen. Die Städte werden aufgefordert, diese Angaben zu überprüfen und uns mitzuteilen, was sie dagegen zu tun gedenken, bzw. getan haben.
- ◆ In besonders krassen Negativfällen werden, soweit machbar, Ortsbesichtigungen vorgenommen. Dazu werden Vertreter der Gemeindeverwaltungen, der Ortspresse und der Motorradfahrer (z.B. Clubvorstände) eingeladen.
- ◆ Natürlich gibt es Preisverleihungen und Siegerehrungen. Vertreter der motorradfreundlichen Städte werden von Vertretern des BVDM in einer öffentlichen Veranstaltung geehrt. Die Sieger unter den Teilnehmern werden zu diesen Ehrungen eingeladen. Eine große Motorradzeitung hat schon Interesse an diesen Veranstaltungen

gen bekundet und will den BVDM dabei unterstützen.

- ◆ Und nun das Wichtigste:

Das Preisausschreiben geht weiter!!

Der Erfolg des ersten Preisausschreibens hat den Vorstand des BVDM ermutigt, auch in den folgenden Monaten wieder alle Motorradfahrer aufzurufen, ihre Meinung zu äußern, welche Stadt als nächste den Titel „Die motorradfreundliche Stadt“ bekommen soll.

Also Leute, Papier ist nicht teuer, setzt Euch hin und schreibt, es gibt wieder was zu gewinnen.

Eine Anregung von mir dazu. Die Mehrzahl der Briefe wies eine unzufriedene Stimmung auf. Will sagen, daß mehr die negativen Seiten der Städte hervorgehoben wurden.

Es mag sein, daß dort tatsächlich nicht Erwähnenswertes pro Motorradfahrer zu finden war. Möglicherweise geht aber auch das Positive unter, weil es allzuleicht als etwas Alltägliches angesehen wird. Darum: Schaut Euch mal kritisch um und schreibt mir sowohl Positives wie Negatives zu Euren Städten. Nur so ist gewährleistet, daß wir wirklich eine objektive Feststellung treffen können, welche Stadt in unserem Sinne freundlich oder unfreundlich ist.

Das Konzept des Preisausschreibens wird in Zukunft etwas abgewandelt.

Bislang zählte für die Entscheidungsfindung nur das, was wir aus den Beiträgen der Teilnehmer ersehen konnten. Künftig fließen aber noch andere Informationen in die Wertung ein. Dazu gehören z.B. Presseberichte, Rückmeldungen von Gemeindeverwaltungen zu unseren Verbesserungsvorschlägen und eigene Beobachtungen.

Über die Erfolge unserer Bemühungen bei den Gemeinden werden wir die Presse informieren. Dadurch erhoffen wir eine anregende Wirkung auf andere Gemeinden.

Wie auch in diesem Jahr, werden wir auch in Zukunft besonders informative Berichte prämiieren.

Damit habe ich den Bogen zu den Gewinnern geschlagen. Ja, ja, ich weiß. Ihr brennt darauf zu erfahren, welche Stadt motorradfreundlich

ist, und wer einen der beachtlichen Preise erhalten hat.

Seinen besonderen Dank für ihre herausragend informativen und vielseitigen Berichte möchte der Vorstand des BVDM jetzt

Frank J. Dittrich, Coburg;
Simon J. Crozier, Leimen und
dem Mot-Treff Kotten e.V., Münster

aussprechen. Diese Gewinner erhalten je einen Gutschein über einen Satz Reifen ihrer Wahl. Die Preise hat der BVDM mit freundlicher Unterstützung der Fa. Metzeler gestellt.

Unter den übrigen Einsendern wurden auf der Jahreshauptversammlung in Ippinghausen weitere sechs Reifen nach Wahl verlost. Die Gewinner sind:

Günter Zimmermann, Lampertheim;
Michael Bomeit, Billigheim-Sulzbach;
MC Mammut Bergisch-Gladbach;
Dietmar Krause-Wegner, Wuppertal;
Jörg Chemnitz, Kiel;
Hansmichael Hähle, Enduroclub
Mönchengladbach.

Den Gewinnern einen herzlichen Glückwunsch. Den Einsendern, die leider nicht unter den Gewinnern sind, sei an dieser Stelle noch einmal ganz besonders herzlich gedankt. Ohne ihre lobenswerte Tätigkeit wäre das Preisausschreiben nicht so erfolgreich verlaufen.

Jaa, und jetzt kommen wir der Sache langsam näher. Die motorradfreundliche Stadt.

Es war sehr schwer, um nicht zu sagen fast unmöglich, **die** motorradfreundliche Stadt zu küren.

Daher faßte der Vorstand den Entschluß, einige Sonderpreise für herausragende Leistungen zu vergeben.

Ganz oben auf dieser Liste steht die Stadt Calw. Diese Stadt hat auf eigene Kosten eine große Anzahl Schutzplankenprotektoren gekauft und montiert. Wir sind der Meinung, das ist ... Spitze! Man kann nur jede Gemeinde aufrufen, es dieser Stadt im Nordschwarzwald gleichzutun. Calw bravo, weiter so.

Die nächsten Städte, die durch besondere Aktionen auf sich aufmerksam machten, sind die Stadt Mönchengladbach und die Gemeinde

Schwalmtal, bzw. der Kreis Viersen. Die herausragende Leistung besteht in diesem Falle darin, daß auf dem Gebiet der Gemeinde Schwalmtal/Kreis Viersen eine ehemalige Mülldeponie der Stadt Mönchengladbach liegt. Dieses Gelände wurde dem Enduroclub Mönchengladbach trotz der verwickelten Verwaltungskompetenzen für den Trial- und Endurosport zur Verfügung gestellt.

Einige weitere Städte möchte ich noch ansprechen. Leider gibt es für sie keine Preise, doch sollen ihre Leistungen nicht unerwähnt bleiben. Wegen ihrer vorbildhaften Unterstützung für Motorradclubs seien an dieser Stelle die Städte Münster und Bergisch-Gladbach genannt. Wiesbaden gebührt ebenfalls Anerkennung wegen der besonders geglückten Einrichtung von Motorradparkplätzen.

Aber das Preisausschreiben trägt ja den Titel, daß die motorradfreundliche Stadt gesucht werde.

Nach langer Diskussion fiel im Bundesvorstand die Wahl auf eine Stadt, die vielleicht keine spektakulären Leistungen vorweisen kann, aber wegen der Gesamtheit der Einrichtungen pro Motorradfahrer in diesem Jahr den Titel verdient. Gemeint ist: „Wuppertal“.

Jetzt ist es raus. Sollte jetzt der eine oder andere meinen, seine Stadt wäre ja noch viel, viel besser, so kann ich ihm nur wärmstens empfehlen: Schreib uns dieses auf, dann hat Deine Stadt im nächsten Jahr die Chance, eventuell den Titel zu bekommen.

Leider gab es auch eine Menge motorradunfreundlicher Städte. Von ihnen seien nur wenige genannt, doch hoffe ich, daß sich dort so manches ändert, wenn die Verbesserungsvorschläge des BVDM dort eingehen. Also verzeuelt diese Städte nicht, helf mit, daß sie auf die Mißstände aufmerksam gemacht werden. Fahrt trotz allem mal nach Coburg, Kiel oder Heidelberg.

Genug der vielen Worte. Ich will Euch nicht länger aufhalten. Sicher kribbelt es Euch schon in den Fingern, mir Eure Erfahrungen mitzuteilen. Nichts wie ran.

Einsendeschluß ist der 31. August 1986.

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup, Telefon 02501 - 13322

Preisverleihung

Bei einer Verkehrssicherheitstagung in Köln am 8. 10. 1985 wurden vom Bundesminister für Verkehr, Dr. Werner Dollinger, die Verkehrssicherheitspreise für 1985 verliehen.

Für ihre Leistungen im Bereich der Motorradsicherheit, im Besonderen für die Erforschung von Zweirad-Unfällen und Unfallfolgen beim Fahren mit und ohne Helm, wurden Prof. Dr. Rainer Mattern, Dipl.-Ing. Florian Schüler und Michael Helbling vom Rechtsmedizinischen Institut der Universität Heidelberg, Bereich Unfallforschung, mit dem Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet.

Der BVDM, vertreten durch Henning Knudsen, Referent für Zweiradsicherheit, gratulierte an Ort und Stelle.

Mit voller Anerkennung der bisherigen und der zukünftigen Leistung dieses Instituts und seiner Mitarbeiter von hier aus nochmals die herzlichsten Glückwünsche, verbunden mit der aufmunternden Aufforderung: Weiter so!

Henning Knudsen

Wie wär's?

2. Teil

Wie in der letzten Ballhupe versprochen, werde ich Euch kurz erzählen, wie es sich in Fahrschulen vorträgt.

Die jungen, angehenden Motorradfahrerinnen und -fahrer waren durchweg sehr interessiert an Themen wie: Licht an am Motorrad, Funktion des Leders, Rund um den Helm, Fahrverhalten etc. Durch die Vorführung von Anschauungsobjekten, z. B. alte, verkratzte Visiere, eine Unfalljacke, verschiedenen Helmen, Schutzplankenträgern und Protektoren wurde die Theorie etwas aufgelockert. Garniert wurde das Ganze mit kleinen Geschichten aus dem Motorradfahreralltag.

Eine Erfahrung mußte ich jedoch machen. Die Zeit geht verflucht schnell um und es gibt immer noch so viel zu erzählen. Bei guter Einteilung lassen sich aber viele wichtige und interessante Themen unterbringen. Gerade aus dem Mund eines Motorradfahrers klingen viele Tips und Ratschläge weniger nach erhobenem Zeigefinger, als von einer Autoritätsperson, wie z. B. einem Fahrlehrer.

Wer sich dafür interessiert, und es selbst mal ausprobieren will, kann von mir gerne mein Konzept mit Themenideen erhalten.

Je mehr mitmachen, desto besser für die Fahrenfänger und für den BVDM. Aber Ihr werdet selbst sehen, daß Ihr davon profitiert. Also seht zu.

Jörg Riepenhusen



Ganz rechts Minister Dollinger, daneben in der vorderen Reihe die Preisträger: Angenendt, Helbling, Mattern, Schüler.

TERMINE/ TREFFEN



Elefantentreffen '86

auf dem Salzburgring

Der Termin für das nächste Elefantentreffen ist wieder das letzte Wochenende im Februar, also vom 21. bis 23. Februar 1986.

Das Elefantentreffen ist **das** Ereignis, es ist Beginn und für die Meisten zugleich Höhepunkt des Jahres.

Am meisten erlebt man als Helfer! Da ist man immer mitten drin und lernt viele Leute kennen.

Als Helfer zahlt man keinen Eintritt, wird mit Essen und Trinken versorgt, erhält einen Fahrkostenzuschuß und eine Helferpauschale. Für preiswerte Zimmer Sorge ich auch.

Wer macht mit? Bitte bald schreiben oder anrufen:

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

Es ist keine Schande, als Helfer mit dem Auto zu kommen. Wichtig ist nur, daß man **da** ist und das möglichst munter und ohne den Zwang, das Moped für die Heimfahrt fit zu machen.

Wer kann, sollte für den Montag noch Urlaub nehmen. Dann können wir am Sonntagabend das Elefantentreffen bei einem Faß Freibier ausklingen lassen.

Auf Wiedersehen am Salzburgring,

Klaus Schumacher

PS. Wer „nur so“ zum Elefantentreffen kommt, zahlt als BVDM-Mitglied die Hälfte, also 10,— DM Nenngeld. (Ausweis mitbringen).

Tag des Motorradfahrers '86

Der nächste „Tag des Motorradfahrers“ ist der 3. Mai 1986.

Wie jedes Jahr, haben wieder alle BVDM-Ver-eine zwei Möglichkeiten:

1. Sich daran zu beteiligen, ein Motto zu finden, die Aktion vorzubereiten und durchzuführen.
2. Selbst einen Infostand am 3. Mai einzurichten und im Gespräch mit den Mitbürgern um Verständnis für unsere Probleme zu werben.

Das Eine schließt das Andere nicht aus!

Wer die erste Aufgabe übernimmt, erhält alle technischen und organisatorischen Hilfen, die gebraucht werden. Das bestehende und bewährte Konzept kann unverändert übernommen werden. Wichtige Aufgabe ist die Konzeption des Mottos und der Entwurf des Faltblattes.

Wer einen Infostand einrichten will, braucht ein paar engagierte Leute, die sich trauen, Mitmenschen anzusprechen. Was zu sagen ist und welche Antworten auf welche Fragen zu geben sind, wird in den Faltblättern und in Argumentationshilfen mitgeliefert.

Die Presse wird vor dem „Tag des Motorradfahrers“ informiert. Ihr erhaltet Presstexte, die Ihr - mit den eigenen Angaben über den Ort Eurer Aktion vervollständigt - an „Euren Mann“ bei der örtlichen Zeitung geben könnt.

Noch Fragen? 06128 - 86191 anrufen, oder an die:

BVDM-Geschäftsstelle
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

schreiben. Ob der „Tag des Motorradfahrers“ was bringt? Alle Leute beneiden uns um diese tolle Idee!!!

Einer der Aktiven von '85: „Unser Club macht seit zehn Jahren alle möglichen Veranstaltungen, um die Öffentlichkeit auf sich und die Belange der Motorradfahrer aufmerksam zu machen ... wir hatten noch nie einen so großen Erfolg, wie beim „Tag des Motorradfahrers“.

Ein wichtiges Thema des nächsten „Tag des Motorradfahrers“ sind die Lei(d)tplanken und mögliche Verbesserungen. Wir müssen unseren Mitmenschen klarmachen, daß Lei(d)tplanken nur für die Leute aufgestellt werden, die sich und ihr Auto überfordern und dadurch in Gefahr geraten.

Wir Motorradfahrer haben keinen Nutzen von den Lei(d)tplanken, nur Schaden. Deshalb ist unsere Forderung berechtigt, diese „Schutzeinrichtung“ so umzurüsten, daß sie nicht zu Todesfällen für uns werden, wenn wir durch unachtsame Autofahrer, die nicht abblenden, zu weit in der Mitte fahren, die Kurve schneiden oder Dieselöl und Benzin auf die Straßen schütten, zum „Absteigen“ gezwungen werden.

Es gibt geeignete Mittel, die „Verantwortlichen“ sind auch bereit, sie einzusetzen, es kommt nur darauf an, bei unseren Mitbürgern Verständnis für die Notwendigkeit zu wecken. Anschauungsmaterial dazu ist uns schon zugesagt worden.

Klaus Schumacher

Grill-Fest in Wietze

Am 19. und 20. Juli 1985 veranstalteten die Zweiradfreunde Wietze ihr 2. internationales Grillfest.

Der Club aus Wietze besteht aus 16 Mitgliedern und ist noch sehr jung, das tat aber seinem 2. internationalen Treffen keinen Abbruch.

Am 3. Juni 1985 bekam ich von den Zweiradfreunden Wietze eine Einladung. Mit noch drei Motorradkumpels fuhren wir am 18. Juli 1985 von Düsseldorf nach Wietze. Mit einem großen Hallo und einen Schnaps aus Niedersachsen wurden wir empfangen - den konnten wir auch gebrauchen - denn das Wetter war nicht nur mit Sonnenschein gesegnet. Nach dem Zeltaufbau wurde am Lagerfeuer mit Gitarrenmusik über Motorräder, Elefanten-Treffen und über das letzte Conti-Treffen im Contidrom diskutiert.

Am 19. Juli 1985 begann das offizielle Fest. Aus Braunschweig, Wolfsburg, Celle, Dänemark und aus anderen Gegenden kamen morgens

mehrere Clubs auf das herrliche Club-Gelände angereist.

Nach dem Mittagessen (sehr gute Erbsensuppe-Terrine) besuchten wir das Erdölmuseum. Danach begann der Spaß mit den lustigen Spielen, wie Eierwerfen und Gummistiefel werfen. Es war für uns ein großes Gaudi, zwischendurch mit Regen, Sonne und wieder Regen. Am Abend die große Pokalverleihung.

Von den 10 Pokalen bekamen wir vier aus Düsseldorf zwei Pokale mit auf die Heimreise, die wir am Sonntag antraten.

Ich möchte mich auch im Namen meiner Kumpels nochmals herzlich bei den Zweiradfreunden „Wietze“ bedanken.

Das habt Ihr toll gemacht! „Macht nur weiter so“!

BMW Willi

In eigener Sache

Wie fast alle Mitarbeiter im BVDM sind auch wir von der Ballhupe neben unserem Beruf in dieser Sache tätig. Das heißt, daß wir zur normalen Öffnungszeiten der Post nicht abkömmlich sind. Und da wir auch noch dazu selbständig sind, arbeiten wir fast jeden Wochentag 10-12 Stunden.

Wenn nun völlig unnötigerweise Berichte an die Ballhupe per Einschreiben oder gar per Wertbrief geschickt werden, muß sich einer von uns frei nehmen, 25 km zur Post fahren, den Brief abholen und wieder 25 km zum Betrieb zurückfahren.

Dazu sind wir nicht bereit. Also, Briefe, die zukünftig per Einschreiben kommen, werden nicht mehr bei der Post abgeholt.

Die Red.

Druckfehlerteufel

Physik beim Bremsen

In den Artikel hatten sich leider einige Setzfehler eingeschlichen. So ist mehrfach die Einheit der Verzögerung a falsch angegeben. Sie lautet selbstverständlich m/s^2 . Die ECE-Regel 13 bzw. EG-Richtlinie 71/230 gilt für Motorräder über 50 ccm.

Die Red.

SICHER- HEIT

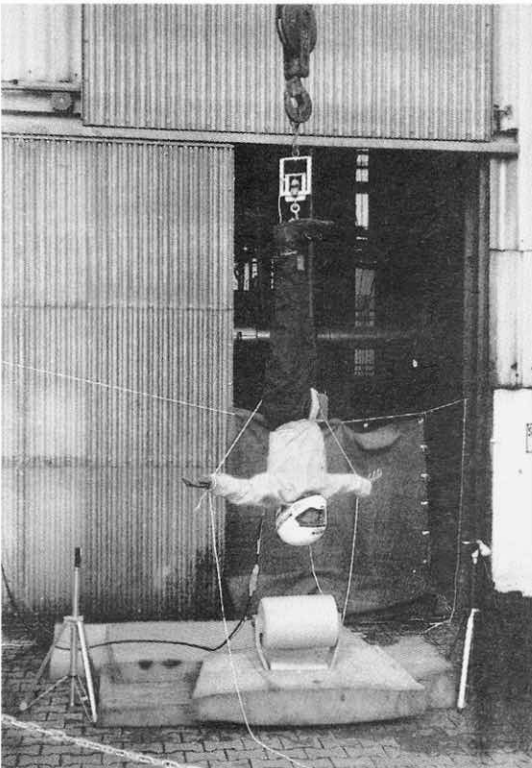


Noch ein Tag im Battelle-Institut

Die erste Versuchsreihe mit Münch-Anpralldämpfern (beschrieben in der „Ballhupe“ 3/85), hatte gezeigt, daß weitere Versuche erforderlich sind um die Leistungsfähigkeit der APD zu ermitteln. Der Anprall des Armes hatte den APD nur sehr wenig belastet. Als die Auswertungen vorlagen, wurde über weitere Versuchsanordnungen diskutiert. Es wurden Versuchsbedingungen gesucht, die eine möglichst hohe Belastung des APD unter realistischen Bedingungen darstellt.

Versuchsaufbau: Anprallversuch Kopf/ Schulter

Foto: Klaus Schumacher



Dabei kam folgendes heraus: Der Dummy sollte mit Kopf **und** Schulter auf den ummantelten IPE-100-Lei(D)t plankenpfosten prallen. Die Geschwindigkeit beim Anprall sollte 32 km/h betragen. Das ist realistisch, denn vor dem Anprall rutschen Motorradfahrer ein mehr oder weniger langes Stück über die Straße und werden dabei sehr stark abgebremst.

Dabei mußte sich zeigen, ob die Anprallenergie aus 75 kg Körpergewicht und 32 km/h so abgebaut wird, daß keine - oder im Vergleich zum ungeschützten Pfosten - nur geringe Verletzungen entstehen. Und ob der APD in der Lage ist, mehr als einen Aufprall aufzufangen.

Um Vergleichswerte zu erhalten, sollte der Dummy auch auf den ungeschützten Pfosten fallen. Allerdings nur mit 22 km/h, denn schon bei der ersten Versuchsreihe hatte sich gezeigt, daß der Dummy bei dieser geringeren Geschwindigkeit schwer beschädigt werden würde.

Das bestätigte sich dann auch: Das Schultergelenk wurde zerschmettert, der Arm ausgerissen! (Dummys halten ungefähr so viel aus, wie Menschen).

Die Aufzeichnung der Beschleunigung und der Kraft - aufgenommen durch Sonden im Kopf, in der Brust und unter dem Halter des Pfostens - zeigt, daß die Anpralldämpfer diesen Belastungen gewachsen sind und ihren Zweck erfüllen.

Der Dummy „fuhr“ natürlich mit Helm. Damit die unterschiedliche Dämpfung neuer und bereits durch einen Sturz belasteter Helme das Meßergebnis nicht beeinflusst, jedesmal einen Neuen. Die Firma Bühler hat Nolan-Helme zur Verfügung gestellt und damit beigetragen, die Versuche überhaupt zu ermöglichen.

In einer weiteren Versuchsreihe prallte der helmgeschützte Kopf des Dummys - in Anlehnung an die ECE-Prüfung für Schutzhelme - im geführten Fall auf den Pfosten mit und ohne APD. Ergebnis: Die Belastung des Kopfes wird durch den APD halbiert!!!

Klaus Schumacher

SICHER- HEIT



Gespannfahrerlehrgang des LSDM

Faszination auf drei Rädern

Aller Anfang ist schwer, sagt ein Sprichwort. Es muß nicht gleich ein Rolls-Royce auf drei Rädern sein, ein MZ-Gespann für den Anfang tut es auch. Spaß machen sie alle, wenn man mit ihnen umgehen kann. Und diese Kunst wollten wir 18 Leute, die sich für den Gespannfahrerlehrgang in Völklingen-Ludweiler gemeldet hatten, lernen.

Was das Gespann so sehr vom Solo-Motorrad unterscheidet ist die schmale Spur, der kurze Radstand und auch der hochliegende, nicht in der Fahrzeugmitte befindliche Schwerpunkt, der sich je nach Belastung verschiebt. Das Gefährt hat dadurch ein ganz anderes Fahrverhalten, als man es bislang von der Solo-Maschine gewöhnt war - beim Anfahren schiebt das Gespann nach rechts, anstatt geradeaus zu fahren, und beim Kurvenfahren entfällt das bekannte Gegenlenken, um den Fall in die Kurve einzuleiten. Selbst wenn man um diese Fakten weiß, ist es keine Frage der Intelligenz, ein Gespann von Anfang an zu beherrschen. Vielmehr müssen die erfahrenen Solo- in die Gespann-Reflexe umgelernt werden.

Eine Überlegung, die noch dazu kommt, ist folgende - in der Anschaffung als auch im Unterhalt sind Gespanne viel teurer als Solo-Maschinen; das Material wird ungleich höher belastet, weswegen der Verschleiß an Teilen so hoch ist, und auch der Sprit- und Reifenverbrauch machen sich im Geldbeutel deutlich bemerkbar.

Gründe also genug, um sich vor dem Kauf eines 10000,- DM und mehr teuren Gefährtes erst einmal unverbindlich zu informieren, ob dieser Traum von drei Rädern nicht zu einem Alptraum wird.

Die zweitägige Veranstaltung des LSDM hatte 18 Teilnehmer aus ganz Deutschland ange- lockt, die teilweise auch schon mit eigenen

Gespannen vorfuhren. Übernachtet wurde im Naturfreundehaus, und dort wurden erste Kontakte geknüpft, Erfahrungen und Wünsche ausgetauscht oder sich einfach nur beschnüffelt. Nachdem man sich dergestalt näher gekommen war, fiel es nicht schwer, am nächsten Morgen, dem eigentlichen Lehr- gangsbeginn, auch „dumme“ Fragen zu stellen.

Begonnen wurde mit der Theorie des Gespannfahrens; mit Fahrdynamik und Gespanntechnik. Unter Leitung des Ingenieurs und Fahrlehrers Arpert wurden uns anspruchsvolle technische Kenntnisse in allgemeinverständlicher Form vermittelt. Wir lernten, mit Begriffen wie Vorspur, Vorlauf oder Sturz etwas anzufangen, verdeutlicht an Hand von Grafiken und dem „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“, den jeder von uns geschenkt bekam.

Die erworbenen theoretischen Kenntnisse wurden nach dem gemeinsamen Mittagessen in die Tat umgesetzt. Auf einem abgesperrten

Foto: Bengart



Parkplatz wurden wir in Gruppen zu viert auf die zwei clubeigenen Asbach-Uralt-MZs und die zwei neueren, von Hein Gericke zur Verfügung gestellten Gespanne verteilt. Jeweils mit von der Partie war ein Fahrlehrer, der im Seitenwagen Platz nahm und, wenn nötig, auch helfend einschritt. Aber soweit war es noch lange nicht; erst mußten wir Trockenübungen machen, das Gespann rechts und links herum schieben, um zu sehen, wie das Seitenwagenrad auf der Straße radiert, wenn man mit aller Kraft eine Rechtskehre fährt. Den ersten Gehversuchen folgten vorsichtige Fahrübungen, Bremsübungen, das Durchfahren von Büchsengassen, Wippenüberquerungen und weitere Späße mehr. Erst als alle sicher den Parcours durchfahren hatten und erste Streßerscheinungen mit Hilfe von vorzüglichem Zwetschkuchen gelindert waren, wurden wir Neulinge auf die Straße gelassen. Bis auf einen abgebrochenen Seitenwagen blinker durch erhöhte Geschwindigkeit in einer Rechtskurve verlief dieser Tag gut.

Bei strahlendem Wetter machten wir uns am anderen Tag auf eine Grenzlandfahrt, die in jedem von uns die Erkenntnis reifen ließ, daß die nächste Anschaffung in einem Gespann bestehen muß.

Noch eine Bemerkung zum Schluß - wir alle haben durch die Teilnahme an diesem Lehrgang selbst erlebt, wie sinnvoll eine derartige Einrichtung ist. Es wäre wünschenswert, daß Gespannfahrer-Kurse auch für Fortgeschrittene angeboten werden. Die Saarländer waren von dieser Idee ebenso begeistert, so daß für nächstes Frühjahr ein solcher Kurs mit eigenem Fahrzeug in Aussicht steht. Wer sich dafür interessiert, kann sich beim LSDM, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12, näher informieren.

Dorothee Bengart

Mehr Sicherheit für Motorradfahrer

Mit dem Anstieg des Zweiradverkehrs nahm auch die Zahl der Zweiradunfälle zu.

Unfälle von Motorradfahrern im Bereich von Schutzplanken haben häufig schwere Verletzungen zur Folge, insbesondere beim Anprall

des Fahrers gegen die Pfosten der Schutz-einrichtung.

Die Straßen im Bereich des Nürburgringes sind wegen des stärkeren und schnelleren Motorradverkehrs sowie wegen ihrer kurvenreichen Linienführung für Zweiradfahrer besonders kritisch. Diese Gegebenheiten haben die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz veranlaßt, für die wichtigsten Zufahrtstraßen zum Nürburgring eine Unfalluntersuchung für den Zeitraum von 1977 bis 1983 durchzuführen.

Das Ergebnis zeigt eine Häufung von Zweiradunfällen in einigen Bereichen. An den Stellen dieser Häufungspunkte, an denen sich Schutzplanken befinden, besteht eine erhöhte Verletzungsgefahr für Motorradfahrer, wenn diese mit den Schutzplanken kollidieren.

Nach örtlichen Überprüfungen wurden folgende vorbeugende Verbesserungsmaßnahmen beschlossen:

- ◆ Umrüstung und Unterhängen eines zweiten Schutzplankenholmes (insbesondere dort, wo ein Anprall unter spitzem Winkel und mit hoher Geschwindigkeit möglich ist).
- ◆ Umhüllung der Schutzplankenpfosten mit Anpralldämpfern aus Kunststoff (die Wirksamkeit dieser Einrichtung wurde inzwischen wissenschaftlich belegt).

Dieses Pilotprojekt in Rheinland-Pfalz erstreckt sich zunächst auf die Bundesstraßen 257, 258 und 412 im Bereich des Nürburgringes.

Mit der Montage der Anpralldämpfer und der Umrüstung wurde inzwischen begonnen. Das weitere Unfallgeschehen wird genau verfolgt und überprüft. Diese Maßnahmen werden zwar die Zahl der Unfälle nicht reduzieren können, es ist jedoch sicher, daß sie dazu beitragen werden, die Verletzungsgefahr und damit die Unfallschwere wesentlich zu verringern.

Landesstraßenbauamt Koblenz
Dipl.-Ing. Schönborn

Wie man sieht, zeigt unsere Leitplankenaktion Erfolg.

Die Red.

AKTUELL

99 99

Trendsetter - K 75?!

Als vor zwei Jahren die K 100 vorgestellt wurde, erntete sie wohlwollende Beachtung aber auch Nasenrümpfen, Stirnerunzeln und Spott. Spitznamen wie Kloo oder Kohlenkasten waren schnell gefunden. Die Spötter hatten Hochsaison.

Doch - inzwischen - ist es ruhig geworden, die Spottreden sind verklungen und so mancher Big-Biker hat in eine viereckige Auspufftüte schauen müssen.

Und noch etwas ganz Entscheidendes und für viele Überraschendes passierte: die Zulassungszahlen gingen weltweit um 14% zurück, BMW jedoch konnte seine Zulassungszahl gegenüber dem Vorjahr um 17% steigern - nicht zuletzt wegen der K-Modelle.

Und genau in diesem Moment, ja man könnte sagen in diesen Trend hinein erweiterten die Bayerischen Motoren-Werke ihr K-Programm um die dreizylindrige Schwester, die K 75. Dieses neue Modell stellten sie Anfang September in Prien am Chiemsee der Öffentlichkeit vor.

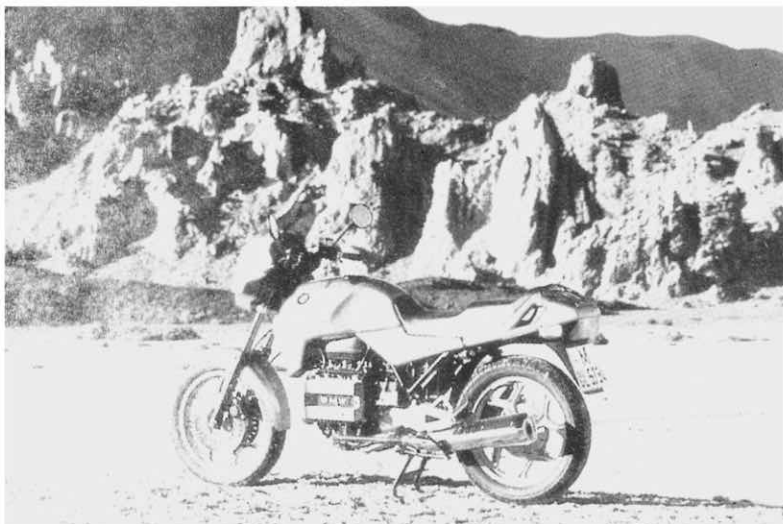
Die Ballhupe war dabei, hier der Bericht von Heinz Sauerland:

Morgens um 8.30 Uhr übernehme ich auf dem Hof des Hotels in Prien eine K 75 C zur Probefahrt. Es ist kühl und diesig, der Regen, der seit Tagen niederging, hat aufgehört. Für alle Fälle verstraue ich mein Regenzeug und sitze auf. Wie die K 100 vor zwei Jahren, geht es mir durch den Kopf, alles ist auf den ersten Blick gleich. Daß ein Dreizylindermotor seine Kraft auf das Hinterrad überträgt, weiß man. Ich bin gespannt, was passiert nach dem Druck auf den Knopf „Run“. Der erste, etwas zögernde Versuch war schon erfolgreich, der Dreizylinder singt vor sich hin und wartet darauf, seine Kraft zu entfalten. Los geht's.

Die Straße ist naß und kurvig, die ersten Kilometer dienen zum Angewöhnen. Die Ausfallstraße ist wenig befahren und läßt erste Brems- und Beschleunigungsmanöver zu. Weich setzt der Motor ein und zieht aus niedrigsten Drehzahlen ruckfrei hoch. Ich fahre in Richtung Reith im Winkel und komme auf die Deutsche Alpenstraße. Wir zwei sind jetzt eine knappe Stunde unterwegs und haben uns gut aneinander gewöhnt. Überholen macht Spaß, dabei ist es fast nebensächlich, ob im zweiten oder vierten Gang beschleunigt wird, bei 2500 U/min. stehen über 80% des Drehmoments zur Verfügung. Willig und mit sonorem Ton zieht die K 75 hoch und ohne viel Schaltarbeit kann man eine zügige Fahrweise an den Tag legen.

K 75 C mit kleiner Cockpit-Verkleidung, die K 75 S wird ab Frühjahr 1986 lieferbar sein.

Foto: BMW-Archiv



Verblüffend ist die Handlichkeit dieses Motorrades. Die 25 kg Gewichtsparsnis gegenüber der K 100 RS macht sich ganz schön bemerkbar. Dazu kommt die bessere Gewichtsverteilung. Durch den „fehlenden“ Zylinder wiegt die K 75 gut 10 kg weniger. Und da diese Kilos entscheidend das Vorderrad entlasten, ist ein besonders gutes Fahrverhalten festzustellen. Dazu trägt auch der neue Gabelstabilisator bei.

Die kurvenreiche Alpenstraße führt mich nach Inzell, es wird flacher und die Straße erlaubt eine schnellere Gangart. Recht wohl fühle ich mich hinter der kleinen Cockpitverkleidung, der Winddruck auf den Kopf ist erträglich. Irgendwo im Bereich um 6000 U/min spürt man leichte Vibrationen, die sich doch recht deutlich über die sportlich straffe Sitzbank auf den Allerwertesten übertragen. Ab 6500 U/min verschwinden sie wieder.

Ich erreiche die Autobahnauffahrt Traunstein zusammen mit einer anderen K 75, Beschleunigungsspur - hochschalten - 5. Gang - 180 km/h sind sofort erreicht. Wir nehmen beide eine geduckte Haltung an und nähern uns der 200-km/h-Marke auf dem Tacho. Wir fliegen an den PKW's vorbei und erreichen den Chiemsee. Ca. 90 km bin ich jetzt gefahren und bedaure eigentlich ein wenig, daß ich die „neue“ BMW gleich wieder abgeben muß.

Engine „stop“, da steht sie, so richtig neu sieht sie aus und riecht auch noch so. Fast 13 000,— DM, Entschuldigung 12 890,— DM soll sie kosten. Viel Geld! Ob die Verkaufszahlen die Vorstellung der BMW-Marktstrategen wohl erreichen werden?

Zum Schluß noch folgenden Dreisatz:

Die BMW K 100 Vierzylinder hat einen vier-eckigen Schalldämpfer,
die BMW K 75 Dreizylinder hat einen drei-eckigen Schalldämpfer.

Dann bekommt die BMW K 50 Zweizylinder einen zwei-eckigen Schalldämpfer?

Ob es die wohl jemals geben wird? Wenn ja, haben die Ingenieure mit dem Schalldämpfer aber eine ganz schöne Nuß zu knacken!

Heinz Sauerland

DER TIP



Darf es etwas billiger sein?

Vor sieben Jahren, genau 1978, wurde ich vom Gespannbazillus befallen, als ich Gelegenheit hatte, in einem R 27/Steib 200 Gespann mitzufahren. Nach mehr oder weniger zufriedenstellenden Erfahrungen mit einem eigenen MZ-Gespann war es 1985 soweit: Ich war das Einsteigermodell leid und der Wunsch, mir etwas Neues zuzulegen, wurde immer stärker.

Hat man sich dann zu einem großen Gespann entschlossen, gibt es viele Kombinationen. Diese hier alle aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Sie haben aber alle etwas gemeinsam: sie sind teuer! Meist liegt der Preis über 10 000,— DM, in vielen Fällen sogar über 20 000,— DM. So machte ich mich daran, aus dieser Vielfalt **mein** Gespann zu suchen. Doch eines Tages schien das Suchen ein Ende zu haben, denn in einer Fachzeitschrift wurde ein EML-K-100-Gespann vorgestellt. Das war es, was ich suchte. Mein Entschluß bereitete mir allerdings einiges Kopfzerbrechen im Hinblick auf die finanzielle Situation.

Eine Anzeige „Selbstimport aus Holland“ veranlaßte mich, sofort dort anzurufen und Prospekte zu bestellen. Nach drei Tagen hatte ich Post. Die ausgewiesenen Preise waren so interessant, daß ich mich am 1. Mai auf den Weg machte, um mir die Dinge vor Ort mal anzusehen. Ich fand die angegebene Adresse in einem kleinen Ort. Erster Eindruck: Typische Hinterhofwerkstatt. Nach dem Passieren des Hoftores gelangte ich in eine große Halle. Dort standen in Reih und Glied ca. 30 Gebrauchtmaschinen, unter anderem eine K 100 mit Seitenwagen. Mein Herz schlug schneller. Meinen ersten Eindruck mußte ich korrigieren: Die Halle war sauber aufgeräumt, nichts lag herum, kein Schrott, kein Müll, kein wild verstreutes Werkzeug. Nach einigen Minuten kam der Chef und fragte mich nach meinen Wünschen. Ich trug ihm meine Wünsche vor, er unterbrach mich und fragte, ob ich schon einmal Gespann gefahren sei. Nachdem ich

das bejaht hatte, bot er mir sofort die K 100 zur Probefahrt an. Das war besser als jedes Verkaufsgeschwafel.

Herausschieben - Warm laufen lassen - Helm auf und ab gings. Wer bis dato MZ-Gespann gefahren hat, ist im 7. Himmel. dieses Drehmoment war einfach überzeugend, selbst meine R 100 S konnte daran nicht tippen.

Wieder zurück, führte der Chef mich in die Werkstatt. Hier wurden gerade zwei Boxer-Gespanne zusammengebaut. Auch hier sah alles sehr ordentlich aus.

Es folgte das Verkaufsgespräch. Ich mußte feststellen, daß meine R 100 S mit 85000 km auf dem Tacho als Antriebsaggregat nicht mehr in Frage kam. So kalkulierte ich den Neukauf von Motor, Getriebe und Endantrieb ein. Da die K 100 dann nur noch 1000,- DM teurer kam, fiel die Entscheidung schnell. Ich bat um eine Woche Bedenkzeit, fuhr nach Hause und zahlte eine Woche später mein neues Motorrad an.

Im Kaufpreis waren enthalten: BMW K 100 Modell 85, Seitenwagen EML ST, sowie alle Anschlußteile, Räder, Lackierung, Montage, Tachoangleichung, TÜV-Abnahme, Zollgebühren und diverse Kleinigkeiten. Lieferzeit: Fünf Wochen.

In mehreren Anrufen erkundigte ich mich nach dem Fortschreiten der Arbeiten. Dabei erfuhr ich, daß es bei der TÜV-Abnahme Schwierigkeiten geben würde. Hatte ich doch einen Bock geschossen? Der Auslieferungstermin rückte näher - in Sachen TÜV nichts Neues. Nach fünf Wochen wurde die Maschine trotzdem mit roter Nummer an der Grenze übernommen.

Am nächsten Tag fuhr ich zum Straßenverkehrsamt, um einen Blankobrief zu bekommen. Die Zollpapiere waren in Ordnung, aber das Straßenverkehrsamt verlangte eine Bescheinigung vom Kraftfahrtbundesamt. Ich schickte einen Brief an die zuständige Behörde und rief zwei Tage später vor lauter Ungeduld dort auch noch an. Der freundliche Herr am Telefon teilte mir mit, daß ich mit der Bearbeitung meines Antrages 4 - 6 Wochen warten müsse. Bei einer Schnellanfrage in Verbindung mit einer Gebühr von 75,- DM ging es dann in drei Tagen. Wieder zum Straßenver-

kehrsamt. Nun klappte es mit dem Blankobrief reibungslos - rote Nummer - dann zum TÜV. Aber ohne Gutachten keinen Segen. Mir wurde heiß und kalt. Was nun?

Am Abend rief mein holländischer Händler an und teilte mir mit, daß es in Süddeutschland einen Händler gibt, der die ganze Sache mit TÜV-Segen versieht. Da der Händler mir aus anderen Zusammenhängen bekannt war und als zuverlässig galt, rief ich dort an und wir wurden uns über den Termin einig. Langsam bekam ich wieder Farbe im Gesicht. Und tatsächlich - zwei Wochen später war die BMW mit dem Segen der Allheiligkeit versehen und bekam eine schwarze Nummer.

Nach dem Zusammenrechnen aller Kosten stellte ich erfreut fest, daß sich die Mühe gelohnt hatte, ich hatte einige tausend Mark gespart! Über genaue Preise zu sprechen ist sinnlos, da ein Gespann eine Einzelanfertigung ist und je nach Ausführung der Preis variiert.

Die Tourentauglichkeit meines neuen Gespannes wurde auf dem Weg zum Gavia-Paß-Treffen getestet. Dabei bemerkte ich einige Vor- und Nachteile.

Als Vorteil muß die Motorcharakteristik gelten, die auf freier Straße ein schaltfaules und beschauliches Fahren ermöglicht. Auch in den Bergen ist ein zügiges, ja fast sportliches Fahren möglich, wenn man die richtige Gangstufe wählt. Der Spritverbrauch ist sehr von der Fahrweise abhängig und pendelt zwischen 6-10 Liter auf 100 km. Es ergibt sich daraus eine Reichweite von 200 km. Fünf Liter Tankvolumen mehr wären gut, jedoch zur Beruhigung der Nerven tut es auch ein Kanister. Der gute Wetterschutz durch die Seitenwagenscheibe erweist sich in den Bergen eher als Abschirmung des Beifahrers vom Fahrerlebnis. Die Bremsen sind auch in den Bergen immer Herr der Lage, obwohl auf dem Hinweg die Seitenwagenbremse zu einem zweistündigen Aufenthalt führte. Die Kupferleitung war im Hauptbremszylinder abgerissen. Der Radausbau sollte in einer stillen Stunde zu Hause einmal getestet werden, um überflüssige Handgriffe zu vermeiden. Als sehr hilfreich erwies sich ein R-4-Scherenwagenheber, mit dem man das Motorrad oder den Beiwagen hoch genug heben kann.

Der Gavia-Paß besteht zum größten Teil aus Schotterstraße. Hier werden die Grenzen eines solchen Gespannes aufgezeigt. Es ist für die mitteleuropäische Landstraße oder Autobahn gebaut und nicht für derartige Holperwege. Bei Tempo 10-20 km/h erlebt der Beifahrer einen richtigen Rütteltest. Trotzdem macht so eine Alpentour auch mit solch einem Fahrzeug richtig Spaß und man gehört trotz der zweiten Spur nicht zu den Schnecken auf der Straße.

(früher) MZ Pitt

Gavia 1985

Es gibt Empfindungen, die man kaum weitergeben kann. Es gibt eine stille Freude, die man am liebsten für sich behält.

Und es gibt Dinge, über die man eigentlich gar nicht sprechen sollte.

Und doch soll ich übers Gavia-Treffen berichten. Am liebsten würde ich sagen: Ja, es hat stattgefunden und es wird wieder stattfinden, alles andere müßt Ihr selbst rausfinden!

Ihr müßt rausfinden, ob Euch eine relativ teure Hüttenunterkunft genügt, die vom Regen und

Schnee ausgewaschenen Wege am steilen Fels nichts ausmachen, der Temperatursturz in der Nacht keine Gänsehaut hervorruft und Euch die verwegenen Messner-Typen mit den wettergegerbten Gesichtern gefallen.

Und Ihr müßt damit rechnen, daß ein murrendes Raunen durch die Gruppe geht, wenn einer offizielle Worte macht - man ist gekommen, man ist da, mehr will man nicht.

Und wehe, nächstes Jahr kommen mehr als diesmal, ca. 80 waren es - dann kommen diese Typen nicht mehr. Typen wie Daniel aus der Schweiz, der mit seiner Husqui schon auf dem Chaberton war oder Sigi aus Ludwigshafen, der mit seiner BMW lieber Einzelmitglied im BVDM ist und auch keine großen Treffen mag.

Aber sie haben versprochen wiederzukommen und vielleicht haben wir dann auch solch ein Glück mit dem Wetter wie dieses Jahr, tags einen wolkenlosen, strahlend blauen Himmel und nachts Sterne fast zum Anfassen und eine Milchstraße von Horizont zu Horizont.

Sie werden wieder berichten von Fahrten auf den Pasubio, den Monte Verena, von den Bergen in Marokko und den Pyrenäen, beim Abschied kurz die Hand heben und starten zu neuen Abenteuern.

Sigrid Briel

Jenseits des Tales
standen ihre Zelte ...

Foto: Sigrid Briel



Ost-West-Treffen

Folgende Anzeige las ich: Polnischer Motorsportclub sucht Kontakt zu einem westlichen Club. Dazu war eine Telefonnummer aus der BRD angegeben. Nicht lange überlegt und angerufen. Dabei kam heraus, daß es sich um einen Motorradclub in Wroclaw (früher Breslau) handelt. Rücksprache im eigenen Club und Terminmachen war eins: Am 12. September sollte es losgehen. Nachdem Visa und alle nötigen Papiere besorgt waren, fuhren wir, eine BMW R 69 S mit Beifahrer und ich mit meinem Gespann von Riesenbeck nach Berlin zu unserem Freund Otto. Nachdem wir uns in Berlin ein wenig umgesehen hatten, fuhren wir drei, Otto hatte sich mit seiner K 100 RS angeschlossen, über den Kontrollpunkt Dreilinden (1 Stunde Wartezeit!) in die DDR in Richtung polnische Grenze. Unterwegs tankten wir nochmal billigen DDR-Sprit und nach vielen Formalitäten an der Grenze DDR/Polen konnten wir uns auf die polnische Autobahn in Richtung Breslau begeben. Von der DDR-Autobahn hatten wir ja schon in Berlin die Schnauze voll, aber gegen die in Polen war das noch eine Superpiste! Alles andere sagen Dir deine Nieren, wenn Du Polen kennst! Also, in Breslau zu der angegebenen Adresse gefahren und dann ging die Unterhaltung mit Händen und Füßen los. Wir wurden unheimlich freundlich aufgenommen und bekamen das Zimmer von Ireneuz, wo wir uns erst einmal unserer Ledersachen entledigten um dann mit Handtuch und Seife im Badezimmer zu verschwinden. Anschließend ging es mit allen zusammen ins beste Hotel am Platz um zu essen. Danach, wieder mit Ireneuz nach Hause zu seinen Eltern und dann haben wir erst einmal Cola und Whisky ausgepackt und uns gemütlich einen zur Brust genommen, wobei die Verständigung immer besser klappte.

In Ostrow, ca. 100 km von Breslau entfernt, fand am anderen Tag ein Motorradtreffen statt, wir waren dort die Stars (natürlich meine ich unsere Motorräder). In einem Stadion, in dem Sandbahnrennen veranstaltet werden, hatten

unsere polnischen Freunde einige Wettbewerbe gestartet. 50 Meter langsam und 50 Meter schnell auf Sandboden. Unsere Motorräder konnten wir nur noch hinter Menschentrauben vermuten. Anschließend fuhren wir mit der ganzen Meute auf abgesperrten Straßen zu einem Treffpunkt. Wir kamen aus dem Staunen nicht heraus, daß diese Motorräder, die bei uns nur noch in Museen zu finden sind, überhaupt noch fahren. Und das noch nicht mal langsam! Wir bezahlten unser Nenngeld und bekamen dafür 2 Plaketten und Bons fürs Essen und Trinken. Am Morgen hatte ein Gespann ca. 60 km hinter Breslau einen Defekt gehabt, der Seitenwagen wurde abgeschraubt, die 60 km zurück nach Breslau gedüst, ein neuer Kolben und Zylinder montiert, wieder zum abgestellten Seitenwagen gefahren, wo zwei Mann geblieben waren, den Seitenwagen wieder angeschraubt und weiter zum Treffen gefahren! In Deutschland wäre sicherlich der ADAC gerufen worde, der sowieso nicht helfen kann und das Wochenende wäre gelaufen gewesen.

Abends gings dann wieder zum gemütlichen Teil über bei Cola und Wizki (Bourbon-west) und Selbstgebrannten (Ost). Wir wurden in den Motorradclub Breslau aufgenommen und wir gaben unser Gastgeschenk ab.

Am nächsten Morgen fuhren wir gemeinsam zurück nach Breslau. Vorher jedoch erlebten wir noch einen Motorradbrand, mit viel Sand und einem kaum funktionierenden Feuerlöscher wurde dem Brand zu Leibe gerückt, dann etwas geschraubt und kurze Zeit später lief das Ding wieder.

Nach einem guten Frühstück brachte uns Ireneuz am Montagmorgen zur Autobahn, nach einem dreistündigen Grenzaufenthalt durften wir durch die DDR wieder nach Berlin fahren.

Zu Hause wurden die Erfahrungen und Eindrücke gesammelt, geordnet und versucht, sie zu verdauen.

Es hat uns in Polen gut gefallen, abgesehen von den Straßenverhältnissen, im nächsten Jahr fahren wir wieder hin.

Vany, der Ossenlocker
und V 1000 G 5 Squire

IG-Gespannfahrer im BVDM

Leider mußte das geplante Treffen im August dieses Jahres aus gewichtigen Gründen ausfallen. Das nächste soll vom 29. Mai bis zum 1. Juni 1986 in Lüderbach stattfinden. Dazu wollen wir wieder eine Zielfahrt durchführen mit deren Aufgabenstellung ich mich im Augenblick abmühe.

Weil wir uns auch wieder einmal über die IG unterhalten müssen, soll während der oben erwähnten Tage die JHV der IG laufen, das wird sicherlich nicht allzuviel Zeit in Anspruch nehmen.

Die Tagesordnung sieht dazu folgendes vor,

1. Bericht des Vorsitzenden
2. Kassenprüfung
3. Neuwahlen für alle „Pöstchen“, die zu vergeben sind.

Und wer dann noch Lust dazu verspürt, kann sich auch über „Verschiedenes“ unterhalten. Ich, als eine der „grauen Eminenzen“ warte gespannt auf den frischen Wind und die herausragenden genialen Ideen. Es wird noch einmal in einer Ausgabe der Ballhupe auf diese JHV hingewiesen werden. Eine Extra-Einladung durch persönliches Anschreiben erfolgt nicht!

Das letzte Treffen war, soweit es die Teilnehmerzahl angeht, das Äußerste was wir in Lüderbach verkraften. Aus dieser Erkenntnis muß ich jede Weitergabe des Termins, zu Zwecken der Veröffentlichung in anderen Presseerzeugnissen strikt untersagen. Und noch eines muß ich unmißverständlich erwähnen, wer ohne Anmeldung bei uns aufkreuzt, muß damit rechnen, daß er sich um seine Unterbringung selber bemühen muß. Ein nicht mehr überschaubares „Überangebot“ von Teilnehmern würde mit absoluter Sicherheit auch den Treffpunkt Lüderbach endgültig in der Versenkung verschwinden lassen. Ich spreche aus Erfahrung. Wir haben während des Treffens einige Spielchen zu machen, es gibt natürlich auch etwas zu gewinnen. Wie es im Moment aussieht, wird hier keine fahrerische Leistung zu erbringen sein. Das kann sich aber in den nächsten Wochen noch ändern, je nachdem, wie sich die Politik in

diesem Lande ändert (oder nicht). Wer an der Zielfahrt Interesse hat, möge sich bald bei mir melden - und bitte - das Rückporto nicht vergessen. Zum Abschluß sei mir noch eine Bemerkung erlaubt; es führen viele Wege nach Rom, sie zu erklären reicht aber nicht, man muß sie auch selber gehen wollen. Das heißt im Klartext: Jedermann, der irgendwelche Vorstellungen über Ziele, Aufgaben und Reformen in der IG irgendwo vorträgt, muß sich zunächst einmal überlegen, ob er ganz persönlich diese Dinge auch tun würde, ob er die Zeit dazu hat und ob sie zu finanzieren sind.

Ich meine, wir sollten uns nicht an dem orientieren, was riesige Organisationen unternehmen. Die haben viel mehr Geld, hauptberufliche Bosse, eine gewichtige Lobby und trotzdem schaffen sie das Wichtigste mit Sicherheit nicht, ein echtes „Familiengefühl“ zu erwecken.

Wenn also einer von uns der Meinung sein sollte, wir täten zu wenig und es müsse alles attraktiver werden, so kann ich nur sagen, wer ein Gigant sein will, muß gewaltig stramme Waden und ein gar tapferes Herze haben. Habt Ihr das?

Jan Gwizdalla sen.
In der Fitz 5
3448 Ringgau-Lüderbach
Telefon 05659 - 209

Museum für Motorrad-Fans

Über einen Mangel an Motorrad-Fans kann sich das Ruhrgebiet nicht beklagen. Wenn diese dann etwas über Motorrad-Historie erfahren wollen oder sich mal die ganz heißen „Öfen“ früherer Jahre anschauen wollen, haben sie dazu in **Gelsenkirchen** und **Moers** Gelegenheit: Hier gibt es öffentliche Motorrad-Museen. Das Größere befindet sich in Moers-Asberg. 150 Motorräder der Baujahre 1904 bis 1960 haben hier Anton Schuth und seine Frau seit 1970 bisher repariert, restauriert und ausgestellt. Geöffnet ist das Nieder-rheinische Motorrad-Museum nur an Wochenenden und an Feiertagen.

Telefon 02135 - 62880.

Die Red.

Einzelmitglieder

Fast die Hälfte aller BVDM-Mitglieder ist keinem Club angeschlossen. Weil alle so weit verstreut wohnen, ist es so richtig schön schwierig, ihnen das BVDM-Veranstaltungsprogramm mitzuteilen.

Bisher ging dieses meist auf dem Weg über die Ballhupe, quasi die Hauptstraße. Eine Seite war und ist normalerweise mit Terminen gefüllt. Dazu kommen noch Hinweise im Text. Nebenbei sei bemerkt, daß diese Veranstaltungsvorschläge oft von Clubs kommen. Auch wir Einzelmitglieder haben genug Möglichkeiten, interessante Sachen in unserer Umgebung auszubaldowern und über die Ballhupe der breiten Öffentlichkeit anzubieten.

Ein anderer Weg, ebenfalls eng mit der Ballhupe verknüpft, ist die Einrichtung einer ständigen Kontaktadressenseite. Beispielsweise könnte Edgar Müller dort aufgeführt sein. Wer Fragen zu Sportveranstaltungen o. ä. hat, findet so schnell und sicher jemanden, der ihm weiterhelfen kann.

Die organisierten Mitglieder werden zusätzlich noch auf dem Weg über die Rundschreiben an die Clubvorstände erreicht. Diese Möglichkeit verbietet sich bei den Einzelmitgliedern aus finanziellen Gründen und wegen des Mangels an Zungen (um die Umschläge zuzukleben). Wer aber ein gesteigertes Interesse an den Informationen zu Veranstaltungen hat, soll sich doch einem Landes- oder dem Bundesbeirat anschließen. Dort gibt's Infos schnell, gratis und brühwarm. Zudem besteht dort die Möglichkeit, aktiv etwas für sich und den Verband zu tun.

Um das Wegenetz weiter zu vervollständigen, sei hier nur der Koordinator für Einzelmitglieder, Jürgen Teuschel, genannt. Wenn sich noch ein paar Aktive finden, die Bock haben, sich als Referenten mit den Problemen des Einzelmitgliederwesens zu befassen, dann ist schon eine ordentliche Basis geschaffen, auf der mehr für Einzelmitglieder getan werden kann.

Viele Wege, eine Richtung. Vielleicht fällt jetzt bei irgendwem der Groschen und sie/er hat **die** Idee, wie man die Einzelmitglieder gut und

billig auf dem Laufenden halten kann. Wenn dem so ist, dann soll doch derjenige, bitte schön, mit seiner Erleuchtung nicht hinter dem Berg halten, sondern sie hier, oder besser bei mir kundtun.

Jörg Riepenhusen

Denn sie wissen nicht, was sie wollen

Oft fragen Interessenten, was sie denn beim BVDM für ihr Geld kriegen. Allein ein oberflächliches Studium der Ballhupe bringt eine beachtliche Liste an Aktivitäten.

Glaubste nich'?

In lockerer Ordnung sind da Sportveranstaltungen (Deutschlandfahrt), Sportkoordinationsveranstaltungen (NRW-Pokal, n. g.-Sportwettbewerb, Touristikmeisterschaft), Seminare, Besichtigungen (Romanische Kirchen) Lehrgänge (Ori-Anfänger-Lehrgang, Gespannfahrerlehrgang), Treffen (Elefantentreffen, Conti), Aktionen (Tag des Motorradfahrers), Informationen (Ballhupe, Gespannfahrerleitfaden) Versicherungsservice für Clubs und Veranstalter usw. genannt.

Wichtig und ganz oben an steht aber die Möglichkeit, aktiv mitzuarbeiten, und so den Verband bei seinen Aktivitäten zur Verbesserung der Situation aller Motorradfahrer zu unterstützen. Diese Mitarbeit kann je nach Engagement sehr interessant und vielseitig sein. Es gibt aber immer noch genug, die meinen, es reiche nicht.

Ja, da frage ich Euch, wollt Ihr mehr ...?

Nein!! Wollt Ihr denn mehr?

Nein!! Was wollt Ihr denn??

Maaa ...

Im Ernst. Nicht nur mich würde es interessieren, was Ihr wollt, wo noch mehr Aktionen des BVDM und der Landesverbände laufen sollen. Postkarte genügt. Vor allem die Wünsche der Jugendlichen wären sehr von Interesse.

Also ziert Euch nicht. Beim Preisausschreiben durfte gemotzt werden, jetzt wieder. Schreibt an den Kummerkasten, J. R. wird Euch antworten.

Jörg Riepenhusen

TEST



Rasa-Alarmanlage

Schwere Zeiten für schwere Jungs?

Motorräder erfreuen sich großer Beliebtheit – nicht nur bei ihren Fahrern, sondern auch bei Langfingern und Versicherungen. Erstere finden leichte Beute in schweren Maschinen mit der Folge, daß letztere die Prämien der Kasko-Versicherung auf astronomische Höhen heben. Für den Motorradfahrer sind das gute Gründe, sich selbst zu helfen.

Da bieten sich einmal Schlösser und Ketten an. Sie sollen das Knacken so langwierig, mühsam und geräuschvoll machen, daß dem Dieb schon beim puren Anblick die Lust vergeht.

Die Schlagkraft einer Alarmanlage beruht da wohl eher auf dem Überraschungseffekt. Sie soll den arglosen Dieb in die Flucht schlagen, sobald er sich am Motorrad zu schaffen macht. Dazu wurden bei der Rasa-Anlage gleich mehrere Gemeinheiten erdacht.

Wird z.B. die Maschine vom Haupt- und Seitenständer gehoben, die Sitzbank aufgeklappt oder eine Packtasche abgenommen, so werden Hup- und Lichtinterwalle ausgelöst und die Zündung blockiert. Panik in der Unterwelt! Nach 30 Sekunden tritt trügerische Ruhe ein, bis die nächste Auslösung erfolgt.

Soweit die Theorie. In der Praxis besteht die Anlage aus einem Zentralgerät von ca. 9x7x3 cm, einem Schlüsselschalter, einem Neigungsschalter sowie Kontaktschaltern für Sitzbank, Packtaschen etc.

In diesen Details stecken die Kritikpunkte. Sie verdeutlichen, daß das Gerät nicht speziell für Zweiräder entwickelt wurde, sondern für PKW, Wohnwagen etc. Dort sind geringe Abmaße und Witterungsbeständigkeit nicht so wichtig.

Über die vielen Überwachungskontakte kann man sich auch streiten. Sie lassen sich nicht überall unsichtbar anbringen; hat der begabte Dieb aber erst mal Lunte gerochen, findet er auch einen Weg, das Teufelswerk unschädlich zu machen. Außerdem führt die Montage durch unkundige Hände schnell zum Drahtverhau.

Meine Meinung: Weniger wäre besser. Aber eine durchdachte Alarmanlage ist sicher eine zweckmäßige Ergänzung zu den bewährten Ketten und Schlössern!

Der Preis kann bei der Redaktion „Ballhupe“ erfragt werden. (Aus postalischen Gründen darf hier der Preis nicht abgedruckt werden – Die Red.).

Info: Firma Peter Broszeit, Rosenweg 6
7261 Deckenfronn

Bernd Luchtenberg

BVDM-Fernfahrttreffen

des LV Nordrhein-Westfalen

Es ist zwar bald wieder Winter, jedoch für viele Motorradfahrer gibt es kein Saisonende. Um Erfahrungsaustausch und Vorbereitungen zu neuen Abenteuern geht es dem Bundesverband der Motorradfahrer, LV Nordrhein-Westfalen, bei seinem 1. Wüstenfuchstreffen, das zusammen mit der Jugendherberge Dabringhausen-Lintscheid vom 16.-17. November 1985 durchgeführt wird.

Für die Themen Motorradtechnik, Orientierung im Gelände, medizinische Reisevorbereitung usw. stehen Fachleute zur Verfügung. Das Wochenende wird mit Spielen, Dia- und Filmvorführungen über Fernreisen und einem zünftigen Lagerfeuer abgerundet.

In der Jugendherberge wird für Übernachtung und Verpflegung der Teilnehmer gesorgt. Anreise ist auch schon freitags möglich. Informationen, Ausschreibungen, sowie Anmeldung zum Treffen bei Helmut Steinfeld, DJH Dabringhausen, Lintscheid 14, 5632 Wermelskirchen 2, Telefon 02193 - 889.

Lichtdress

Auf der letzten IFMA entdeckte ich einen kleinen Stand, auf dem eine Sicherheits-Regenkombi vorgestellt wurde.

Sie besteht aus einem neuartigen Material, welches Licht sehr stark reflektiert.

Die Regenkombi wird auf Maß geschneidert. Sie kann einfarbig, sowie zweifarbig geliefert werden.

Farben: blau/rot/grün/weiß.

Der Lichtdress hat einen hohen, weichen Kragen, die Nähte sind angeblich verklebt, der Dreiecklatz ist zu hoch, der Reißverschluß zu klein und die Druckknöpfe halten etwas schlecht in dem sehr dünnen Material.

Die Regenkombi wird durch einen Gürtel eng an die Lederkombi gepreßt. Durch den Gürtel und die Maßschneiderung sitzt die Kombi - ist man erst einmal drin - wie eine zweite Haut.

Bis jetzt bin ich unter dem Lichtdress nicht naß geworden, aber ich hatte auch noch nicht das Vergnügen eines Platzregens.

Soeben hatte ich das zweifelhafte Vergnügen einen Platzregen abzubekommen. Gut, daß ich meinen Fackelmann unter dem Kombi an hatte, sonst hätte ich mich umziehen können. An meinen „vier Buchstaben“ wurde es sehr feucht, aber nicht weil ich kein Kloo fand! Ich bin gespannt, was der Hersteller zu meiner Reklamation sagt.

Als Sicherheitszubehör - das Reflektieren ist wirklich fantastisch - ist der Lichtdress Spitze.

So, jetzt komme ich zu dem entscheidenden Punkt: Dem Preis.

Lieber Motorradfahrer, Du sitzt gut? O.K. Dann erfrage den recht hohen Preis bei der Redaktion „Ballhupe“. (Aus postalischen Gründen darf hier der Preis nicht abgedruckt werden - Die Red.). Lieferzeit ca. 1 - 1½ Monate.

Erfahrungen

Der Motodress-Winteranzug besteht aus gummiertem Außenmaterial mit einem somflex-plus-Innenfutter.

Farbe des Außenmaterials: blau/weiß/blau.

Also, wasserdicht ist der Anzug und warm hält er bis 5° C (ohne daß man noch eine Wolljacke drunterziehen muß - wenn man nicht gerade frieranfällig ist).

Er hat einen hohen, weichen Kragen, breites Klettband vorne, ein Labyrinthsystem sowie einen Reißverschluß. Arme und Beine werden durch Bündchen mit Gummiband verschlossen. Die Innentasche ist für Linkshänder bestens geeignet, da sie auf der rechten Seite angebracht ist.

Die Außentasche wird mit Klettband zugehalten, ist so groß, daß Reisepaß reingeht. Nachteil: Die Tasche sitzt fest auf dem Knie. Jeder kann sich vorstellen, wie „angenehm“ sich jeder Schlüsselbund dort bemerkbar macht.

Das Außenmaterial ist nicht scheuerfest und mit Auspuff sowie Lagerfeuer sollte man keinen zu innigen Kontakt aufnehmen. Man sollte auch starke Sonneneinstrahlung meiden, da der Anzug auch von innen dicht ist und im eigenen Saft zu schmoren ist sehr unangenehm.

Der meiner Meinung nach größte Nachteil besteht darin, daß Fahrer ohne Vollverkleidung sehr schnell eiskalte Knie bekommen, da der Winteranzug, selbst wenn er zwei Nummern größer gekauft wird, über den Knien sehr spannt.

Bisher habe ich ca. 10 000 km mit dem Motodress zurückgelegt, ohne zu frieren. Allerdings habe ich ihn auch eine Nummer größer gekauft als nötig, da ich auch bei Temperaturen unter 5° C fahren möchte.

Den Preis bitte bei der Redaktion „Ballhupe“ erfragen! (Aus postalischen Gründen darf der Preis nicht abgedruckt werden - Die Red.).

Michael Franken

Michael Franken

Was wollt Ihr?

Der BVDM und die Landesverbände bieten ihren Mitgliedern und allen interessierten Motorradfahrern schon ein recht vielseitiges und ansprechendes Programm. Bislang liegen aber keine zuverlässigen Aussagen darüber vor, welche Aktionen gut ankommen, wo ein Überangebot besteht und wo noch weiße Flecken im Veranstaltungsprogramm sind. Daher diese Fragen an Euch.

Die angeführte Liste ist nur beispielhaft und keineswegs vollständig. Neue Anregungen sind auf's herzlichste willkommen. Den ausgefüllten Fragebogen schickt bitte an:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b, 4400 Münster-Hiltrup.

Aktion	Angebot			Bemerkungen
	zuviel	ausreichend	ruhig mehr	
Sportveranstaltungen (Deutschlandfahrt)				
Sportkoordinationsangebot (NRW-Pokal)				
Treffen, große				
Treffen, kleine				
Seminare, Technik				
Seminare, sonstige Themen				
Lehrgänge				
Besichtigungen, kulturelle Veranstaltungen				
Infoveranstaltungen (Tag des Motorradfahrers)				
Information (Ballhupe)				
Möglichkeiten der aktiven Mitarbeit				

Vorschläge:

Name:

Anschrift:

TERMINE/ TREFFEN



Jeden 1. Mittwoch im Monat um 20.00 Uhr „Mittwochstreff“ in der Jugendherberge Dabringhausen.

Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2

1. 11. 1985

Beginn des 1. Internationalen Jahrestouristikwettbewerbes des BVDM LV NRW.

Titel: Wer findet B, V, D oder gar M?
Wertungslauf für den NRW-Pokal.

Ausschreibung bei Jörg Rippenhusen
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup

1. 11. 1985 – 30. 3. 1986

Riesenbecker Winterfahrt

Info: Norbert Varnskühler, Bevergerner Str. 27
4446 Hörstel-Riesenbeck

16. – 17. 11. 1985

1. Wüstenfuchstreffen (siehe Innenteil)

14. 12. 1985

Moto-Guzzi-Lehrgang in Köln

Info: Ingo Bläske, Obersteiner Weg 43
4000 Düsseldorf

4. 1. 1986

7. Odenwald-Winterfahrt

der MF Neckar-Odenwald im BVDM

Info: Thomas Kühne, Am Weinberg 1
8066 Kreuzholzhausen, Telefon 08138 - 8141

17. – 19. 1. 1986

4. Winter-Gespanntreffen der Gespannfreunde Kassel-Korbach

Hasenmühle in 3549 Wolfhagen-Ippinhausen

1. 2. 1986

Winterfest des LV Rhein-Ruhr in Essen.

Eingeladen sind auch umliegende BVDM-Clubs. Teilnahme nach Anmeldung.

Info: A. Scheuten, Schornstraße 17
4300 Essen

21. – 23. 2. 1986

Elefantentreffen auf dem Salzburgring

(siehe Innenteil)

29. 5. – 1. 6. 1986

Gespanntreffen Lüderbach (siehe Innenteil)

Gelegenheiten

Verkaufe: Komplette Auspuffanlage Suzuki
GSX 1100 Baujahr 1980 200,— DM;

Yamaha RD 200 Tank, unlackiert Baujahr 1976
50,— DM.

Verschenke: Kompl. Dichtungssatz Suzuki
GT 750 Baujahr 1978; zwei Zylinderköpfe
Yamaha RD 250 Baujahr 1976.

Klaus Honecker, Baumweg 1

6000 Frankfurt/M 1

Telefon 069 - 13678289 Büro

069 - 433642 privat

Verkaufe: Gespann-Suzuki GT 750 mit Squire
ST 2 Lenkerverkleidung, Topcase, Koffer
neue Lackierung blau/ metallic
optisch 1A, technisch 1a, TÜV 1987.

J. Cambier, Fliersbachstraße 3

5210 Troisdorf-Spich

Verkaufe: Honda CX 500 in Teilen.

Suche: Zylinderkopf für CB 92 SS, Ölkühler
und Zylinderköpfe für BMW R 90/S.

Holger Cultus, Alte Landstraße 16

3180 Wolfsburg 1, Telefon 05361 - 64423

Verkaufe: Suzuki GS 650 Katana Baujahr 1983
TÜV 4/87, 25000 km, neuer Lack 3000,— DM.

Suche: Teile für MZ TS 250/1: Schalldämpfer,
Räder, Federbeine, Motor u.a.m.

Detlev Joost, Telefon 0552 - 1670

Verkaufe: Moto-Guzzi 850 Cal. mit Squire
ST 2 EZ 7/81, 32000 km, 15"-Räder, Zubehör,
VB 9000,— DM sowie eine Moto-Guzzi V1000
SP, EZ 3/80, 21000 km, mit großen Krauser-
koffern, VB 6000,— DM.

Jürgen Siegmann, Linderter Straße 35

3015 Wenningsen-Holtensen

Telefon 05109 - 63848

Verkaufe: Von MZ TS 250: 1 Tank, 1 Auspuff-
rohr mit Krümmer, 1 Vorderrad, 1 Hinterrad mit
neuer Bereifung, 1 Luftfilter, 1 vord. Schutz-
blech, 1 hint. Schutzblech mit Blinker und
Rücklicht.

Von Honda CB 250: 1 Rahmen, 1 Tank, 1 Sitz-
bank, vord. und hint. Schutzblech, Lampe und
Drehzahlmesser, Vergaser, einige Motorteile,
Vorder- u. Hinter-Rad, Blinker und Rücklicht.

Johann de Vries, Alt-Schwoogstraße 30

2956 Moermerland/Veenhusen

Telefon 04954 / 2875

Die nächste Ballhupe erscheint am 10. Februar 1986.
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist am 13. Januar 1986.

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

Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 4/85

Jutta Hölzel
Henning Knudsen
Jörg Riepenhusen
Klaus Schumacher
BMW-Willi
Dorothee Bengart
Heinz Sauerland
Horst Orlowski
MZ-Pitt
Sigrid Briel
Vany - der Ossenlocker
Jan Gwizdalla
Bernd Luchtenberg
Michael Franken

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



ZEITPLAN:

14.00 Uhr Eröffnung und Begrüßung
durch Horst Orłowski
1. Vorsitzender des BVDM.

Vorstellung des Themenkatalogs
durch den Diskussionsleiter, Antwort
auf die Fragen durch die Vertreter
der Hersteller und Importeure.

16.00 Uhr Pause.

16.15 Uhr Diskussion und Fragen
des Publikums.

18.30 Uhr Schlußrunde und
Schlußwort.

19.00 Uhr Gruppengespräche
zwischen den Teilnehmern und
Vertretern der Industrie, der Fach-
presse und des BVDM.

Ende offen.

Einladung

„100 Jahre Motorrad“...
und wie geht es weiter?

Wollen Sie dabei sein, wenn Fachleute
ihre Ansichten und Erweiterungen zur
Diskussion stellen?

Wollen Sie mitreden, wenn es um die
Zukunft des Motorrades geht?

Dann sind Sie vom Bundesverband der
Motorradfahrer herzlich eingeladen, am
Samstag, dem 9. November 1985, um
14.00 Uhr in den Kurhaussaal von Bad
Camberg zu kommen.

Wir haben Vertreter aller Hersteller und
Importeure von Motorrädern, der Fach-
presse und interessierte Motorradfahrer
eingeladen, ihre Vorstellungen, Erwar-
tungen, Wünsche und Ziele vorzustellen
und zu diskutieren.

Der zweite Teil der Veranstaltung soll
den Teilnehmern die Möglichkeit bieten,
in Gruppengesprächen spezielle Fra-
gen mit den Vertretern der Industrie,
der Fachpresse und des BVDM zu dis-
kutieren.

**Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.**

