

F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



2/87



Elefanten

frieren nur im

famme

Der Film.

Heiße Bilder –

Heiße Musik

Preis: S 680,-/DM 97,-

Alle Jahre wieder
treffen sich die Elefanten
aus ganz Europa
am Salzburg-Ring.
10 000 Motorradfahrer
mit ihren heißen Maschinen
in Eis und Schnee.
Dieser Film zeigt eindrucks-
volle Bilder von starken
Typen, coolen Frauen und
ihren Motorrädern.



Bestelladresse (Lieferung sofort):

Python-Film- und Video-Produktion, Bürgerstr. 3, A-5020 Salzburg, Tel. 00 43 - 66 27 92 76

Rücksichtslosigkeit oder Partnerschaft?

Kaum scheint die erste Frühlingssonne, da blühen sie, wie jedes Jahr um diese Zeit, wie der auf - die Motorradfahrer. Ein jeder macht sich daran, seine Maschine - und natürlich auch sich selber - auf Trab zu bringen, denn was gibt es schöneres, als den ersten frischen Frühlingshauch auf zwei Rädern zu verspüren. Nur eines trübt die Freude - denn dann fängt auch wieder der ganze Ärger mit den übrigen Verkehrsteilnehmern - vor allem mit den Autofahrern - von vorne wieder an. Nicht nur, daß sie sich wieder daran gewöhnen müssen, daß auch wir unterwegs sind und heil ankommen wollen - all die eiskalten und schneereichen Wochen sind wir nicht aufgefallen, weil wir, wie jeder 'normale' Bürger (Elefantentreiber ausgenommen), schön mit Bus, Bahn oder Auto unterwegs waren. Plötzlich unterscheiden wir uns jedoch wieder - nicht mehr der nette Nachbar von nebenan? - Biker - Rocker - Motorradfreak?



Solange Motorräder auf Ausstellungen und in den Fenstern der Läden stehen, üben sie eine eigene, zwiespältige Faszination auch auf 'normale' Bürger aus: Die Bewunderung für Technik, PS und viel Chrom mischt sich mit dem Neid, ein solches Ding nicht zu besitzen. Wenn aber erst einer drauf sitzt: ist das nicht so einer, wie auf des Innenministers schönem Plakat, der im schwarzen Leder - grimmig und kettenschwingend - auf die wehrlosen Bürger losgeht? Kaum eine Darstellung in der Öffentlichkeit, in Funk und Fernsehen, wo nicht gewalttätige Randgruppen mit Chrom und PS-liebenden Motorradfahrern gleichgesetzt werden.

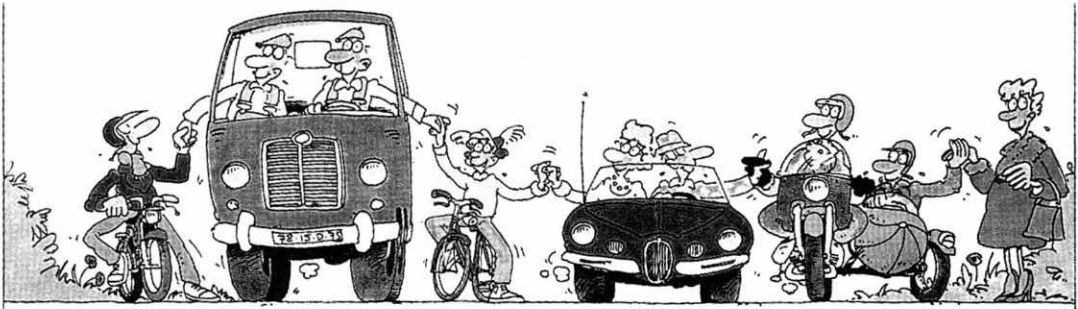
Da kann es kaum wundern, wenn die 'netten', 'normalen' Bürger meinen, sich gegen solche Ungestüme zur Wehr setzen zu müssen. Rücksichtslosigkeit und fehlendes Verständnis für die besondere Situation der Zweiradfahrer im Straßenverkehr sind dann die Folge.

Ich meine - das muß nicht sein! Kann es uns denn nicht gelingen, den anderen zu zeigen, warum wir gerne auf zwei Rädern unterwegs sind und mit welchen Schwierigkeiten das verbunden sein kann? Können wir nicht endlich mit den alten Vorurteilen gegen Motorrad und schwarzem Leder aufräumen? Sind wir denn alle so schlimm?

Wer Partnerschaft verlangt, muß natürlich auch selber Partner sein können. Über hundert Einzelveranstaltungen zum diesjährigen 'Tag des Motorradfahrers', den wir mit großzügiger Unterstützung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und in Zusammenarbeit mit dem Institut für Zweiradsicherheit durchgeführt haben, haben erneut gezeigt, daß wir zum Dialog mit den anderen Verkehrsteilnehmern bereit sind. Im Winter - im Bus - ging es doch auch - oder?

Euer Henning

Verständnis füreinander...



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Geschäftsstellen-Info

Das gibt es bei der BVDM-Geschäftsstelle:

Plakatvordrucke A 2 * 0,50 DM/Stück

Das BVDM-Emblem als:

Aufkleber Ø 6 cm 1,00 DM/Stück

Aufnäher Ø 6 cm 3,00 DM/Stück

Anstecknadel 3,00 DM/Stück

Plakette, Ø 20 mm, reliefgeprägt,
altsilber, für Pokale ect. - für Clubs
kostenlos.

Jahreszahlanhänger, 20x7 mm, mit
zwei länglichrunden Ringen, geprägt,
altsilberfarbig,
für 1987 solange Vorrat reicht, für 1988
auf Vorbestellung 0,50 DM/Stück

Organisations-Material, Briefpapier,
Umschläge, Kurzbrieft, Blankovisiten-
karten ect. - für Clubs kostenlos.

Papier mit blauem Kopf in kleinen
Mengen - für Clubs kostenlos.

Kopiervorlagen mit dem Motiv „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“ in verschiede-
nen Größen - kostenlos (Siehe Ballhupe 2/86, Seite 18).

Kopiervorlagen für Nennungs- und Anmeldeformular mit Haftungsausschluß-
erklärung, Teilnehmer- und Anwesenheitslisten - kostenlos.

Faltblätter „Mensch Meier - Mensch Motorradfahrer“ für Veranstaltungen, an denen
auch Autofahrer angesprochen werden - kostenlos.

Von unserer Zeitung, der Ballhupe, können weitere Exemplare für Werbung, Infor-
mation und Öffentlichkeitsarbeit bestellt werden, ebenso von der Broschüre über
das Abnehmen des Helmes nach einem Unfall - kostenlos.

*) Auch mit Zusatztext, Name des Vereins, Bezeichnung der Veranstaltung ect. nach Absprache.

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Tel. 0 61 28 - 8 61 91

Beim BVDM-Service könnt Ihr noch mehr bestellen:

Neue Aufkleber mit den Motiven „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“. Preis pro
Stück 1,00 DM, bei Einzelbestellung für 1,50 DM Briefmarken schicken, Sammel-
und Clubbestellungen Scheck beifügen. (1,00 pro Stück).

Urkunden A 4 * 1,50 DM pro Stück, ab 10 Stück 1,00 DM pro Stück.

Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, dritte erweiterte Auflage kostet
18,50 DM, für BVDM-Mitglieder auch weiter 15,00 DM (bei Vorauszahlung).

Das getestete Kryptonite-Motorrad-Bügelschloß MC, können wir unseren Mit-
gliedern zum Sonderpreis von 110,00 DM - empfohlener Ladenverkaufspreis ca.
160,00 DM - anbieten.

(Preis inklusiv MWSt., Porto, Verpackung bei Vorauszahlung auf das Konto des
BVDM-Service, oder Scheck schicken;

Nass. Sparkasse Taunusstein (BLZ 510 500 15) Konto-Nr. 376 011 496 oder
PgiroA Frankfurt 200 65 - 607).

BVDM-Service, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 0 61 28 - 8 61 91

Inhalt

	Seite
Aktuell	
Streckensperrung im Sensbachtal	4
Brenner, ein Dankeschön	4
Einladung zur Jahreshauptversammlung	4
Rückblick	
BVDM-Winterfest in Wietze	5
Motorräder '87 in Dortmund	5
Dachverband der Rocker, eine Meinung	6
Recht	
Vorfahrtsrecht beim Überholen	7
Neue Leuchtzeichen als Tempolimit	7
Neues aus Japan	
Grüße	8
Honda-Seitenständler	8
Termine, Treffen	9
Buchtip	
motorradfahren '87/ 88	11
Klubadressen	13
Kleinanzeigen	17
Tips	
Reifen, Bügelschloß, Versicherungen	17
Buchtip	
Credo	18
Museumsvorstellung	
Boxenstop, Tübingen	19
Niederrheinisches Motorradmuseum	19
Bald wieder: Motorradwallfahrt Kevelaer	20
Interessengemeinschaft der Sanglaseigner	20
Touristik	
14. Internationale Schwarzwald-Winter-Fahrt	21
Kurzurlaub in den Bergen	23
Technik	
Rücklichtüberwachung	25
Tips	
Verbesserungen an Schuh-Gepäckträgern	26
Helmpflicht in Italien	26
Ölpreis und Gesetzgebung	27
Sport	
Ergebnisse des Touristikwettbewerbs 1986	28

AKTUELL ----- 99

Streckensperrung im Sensbachtal

Wieder wurde eine unter Motorradfahrern bekannte und beliebte kurvenreiche Landstraße an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gesperrt.

Wieder werden davon nicht nur Motorradfahrer betroffen, sondern auch die Anlieger der Straßen, die jetzt verstärkt befahren werden (müssen) - denn an der gesperrten Strecke gibt es so gut wie keine Anlieger.

Auch in diesem Fall wurden keine anderen Maßnahmen ergriffen, um Rowdys und Raser dazu zu bringen, die Regeln des Straßenverkehrs einzuhalten - angeblich hat man keine Leute. Wer überwacht denn jetzt, ob das Fahrverbot eingehalten wird?

Das wollen wir uns nicht gefallen lassen. Deshalb treffen sich am 23. Mai interessierte und betroffene Motorradfahrer beim Buckelwirt in Obersensbach zu einer Gesprächsrunde. Dann werden wir gemeinsam überlegen, wie wir uns gegen diese Diskriminierung wehren können.

Ruft aber bitte vorher noch mal an, es kann sein, daß sich Zeit und Ort noch ändern. Es mußte alles ziemlich schnell gehen.

Telefon: 06128 - 86191 oder 06068 - 787

Klaus Schumacher

Brenner

Ein Erfolg der Motorradfahrer

Es ist vollbracht!

Die Brennerbundesstraße durch den Ort Matrei ist wieder frei. Die massiven Proteste aus den Reihen der Motorradfahrer wohl sämtlicher westlicher Nationen haben dazu beigetragen, daß die Behörden in Österreich die Sperrung aufgehoben haben. Zwar ist das Ergebnis nicht ganz so wertvoll wie ein höchst-richterliches Urteil, aber es dürfte den zustän-

digen Verwaltungsoberhäuptern eindrücklich klargeworden sein, daß unter Motorradfahrern eine große Solidarität besteht.

An dieser Stelle danke ich noch einmal all denen sehr herzlich, die durch ihren persönlichen Einsatz bei der Unterschriftensammlung des BVDM ihren Teil zum Erfolg der Aktion beigetragen haben.

Jörg Riepenhusen

Einladung zur JHV '87

Wir laden alle Mitglieder ein, am Samstag, dem 10. 10. 87, zur JHV nach Kiel zu kommen.

- Beginn: 19.30 Uhr
- Ort: Olympiazentrum Kiel-Schilksee/ Pressebar.

Ihr seid herzlich eingeladen, bereits am Freitag, dem 9. 10. 87, zu einem gemütlichen Abend bei gegrilltem Fleisch und Flensburger zu kommen. Wir bitten Euch in diesem Fall dringend um rechtzeitige Voranmeldung.

Am Samstag bieten wir Euch die Gelegenheit, Land und Meer kennenzulernen:

- Motorradtour durch die Holsteinische Schweiz (Besichtigung eines Freilichtmuseums)
- Schiffsrundfahrt auf der Kieler Förde (Ehrendenkmal Laboe, Schiffahrtsmuseum)
- Stippvisite in Dänemark mit der „Langeland“ (Hin- und Rückfahrt für nur 5,- DM)

Ihr könnt zu äußerst günstigen Konditionen im Olympiahotel übernachten, wir bitten Euch um möglichst umgehende Zimmerreservierung.

Tagesordnung und Lageplan erscheinen in der nächsten BALLHUPE.

Zimmerreservierung und Voranmeldung für Freitag:

Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6, 2300 Kiel 1, Telefon 0431 - 672812

Birger Vormann, Königsberger Straße 87, 2300 Altenholz-Stift, Telefon 0431 - 321553

Motorradclub Kiel

BVDM-Winterfest in Wietze

Das diesjährige Winterfest wurde am 21. März von den Zweiradfreunden Wietze ausgerichtet. Schnee und Kälte entsprachen der Jahreszeit, sie taten aber der guten Laune keinen Abbruch.

Samstagnachmittag trafen sich die Vorständler zu einer Sitzung, wobei über das Elefantentreffen diskutiert und über die Vorbereitungen zum Tag des Motorradfahrers gesprochen wurde.

Abends dann wurden in der Gilde-Klausur Durst und Hunger gestillt, musikuntermalte Gespräche geführt und Edgar Müller, unser Sportwart, verteilte die Preise der Jahreswettbewerbe.

Die Wietzer hatten einen privaten Taxidienst eingerichtet, so daß jeder zur vorgerückten Stunde gut und sicher zu seinem Quartier kam.

Sonntag-Vormittag fand sich eine Gruppe zum Besuch des Erdöl-Museums zusammen, ein fachkundiger Experte führte durch die Anlage und brachte uns das Thema Erdöl in anschaulicher Weise näher. Gegen Mittag leerte sich die Klausur und Ruhe kehrte wieder ein, es war ein schönes Fest, den Wietzern herzlichen Dank!

Sigrid Briel

Und so erlebte Willi Keuser das Winterfest:

Für mich sollte das Winterfest zum Elefantentreffen werden und das kam so:

Für die Fahrt von Düsseldorf nach Wietze, das sind 353 km, brauchte ich $6\frac{1}{2}$ Stunden, es war der reinste Horror! Ab Bielefeld gab es Schnee in Massen, im Weserbergland wurde die Autobahn zur Eisbahn und es entstand ein Stau von 45 Kilometern, Lkws und Pkws standen quer, mir blieb nur der Seitenstreifen, auf dem ich mich im ersten und zweiten Gang vorwärtsquälte.

Aber ich kam an! Wenn man mich in Wietze auch als Eismenschen von der Gummikuh heben mußte, den Kumpels aus Bremen und den Freunden aus Wietze machte das natürlich besonderen Spaß. Nach zwei „Niedersachsen“-Grog (halbe-Halbe) kam wieder Leben in

meinen Körper, so viel Eis und Schnee haben mir auf meinen Fahrten zum Elefantentreffen noch nie zu schaffen gemacht.

Mein Zelt ließ man mich nicht aufbauen, die Wirtsleute stellten mir ein Zimmer zur Verfügung und deswegen und weil es mir in Wietze wieder so gefallen hat, möchte ich mich bei den Zweiradfreunden bedanken.

BMW-Willi



Motorräder '87 in Dortmund

Neue Perspektiven?

Motorräder '87 in Dortmund, das hieß auch für den BVDM präsent zu sein, zu informieren, zu werben und einmal Ausschau zu halten nach möglichen neuen Perspektiven im Motorradbau.

Natürlich bestimmt im Wesentlichen die eigene Erwartungshaltung den informativen Wert einer solchen Veranstaltung. Dennoch - außer dem sehr umstrittenen Hang fernöstlicher Hersteller zu Renntechnik im normalen Straßenbetrieb - gab es nicht viel zu sehen, was Insider oder auch Newcomer überrascht hätte.

Sicher - bunte Verkleidung im Rennstyling reizen das Auge, Motorleistungen liegen im Maximumbereich - doch wogegen schützen solche Motorummantelungen eigentlich noch und wer ist denn eigentlich bei kritischer Betrachtung noch in der Lage, erreichte Beschleunigungswerte unter Aspekten der Fahrersicherheit auf der Straße zu halten? Fahranfänger - und das sind in der Regel auch die, die als Schönwetterpiloten kurzzeitig im Jahr auch mal Krad fahren - werden allemal überfordert und alte Hasen suchen in der Regel alltagstaugliche Maschinen, die auch längere Reisen überstehen. Stimmt, es gibt auch noch deutsche, italienische und englische Hersteller, die sich nicht am Rüstungswettlauf gegen die Gesundheit beteiligen. Doch liegen hier die Preise der Kräder meist erheblich über dem, was ein Großteil der potentiellen Kunden zu zahlen in der Lage ist.

Ratlosigkeit breitet sich aus. Zu teuer, zu schnell, nicht alltagstauglich oder mit dem erworbenen Führerschein noch nicht fahrbar, das sind die gängigen Attribute.

Auch unter dem Aspekt der Selbstdarstellung der Motorrades und insbesondere aus Gründen der Verantwortung, die auch Hersteller im Rahmen der Verkehrssicherheit gegenüber der Gesundheit ihrer Kunden haben, bleibt nur zu hoffen, daß eine Trendwende kommt, bevor der Gesetzgeber mit rigorosen Beschränkungen auch das zerstört, was an positiven Entwicklungen geschaffen wurde. Glücklicherweise ist die Zahl der Motorradunfälle im Jahre 1986 deutlich gesunken. Ein Ausreizen von Leistungsgrenzen bedeutet aber auch eine erneute Inkaufnahme von steigenden Unfallzahlen. Hohe Technik reizt zum Überschreiten eigener Grenzen. Mein Appell also an uns alle: Zerstört nicht das, was im oben erwähnten Sinne endlich erreicht wurde.

Günter Heumann



Zum Thema:

Dachverband der Deutschen Rocker gegründet.

Als erstes möchte ich mich bei der Redaktion der BALLHUPE für die Richtigstellung der „Versicherungssente“ in BALLHUPE 1/87 bedanken. Ich bin nämlich auch auf diese „Versicherungssente“ hereingefallen und habe mein MRD, welches ich im Herbst 86 abgemeldet hatte, prompt am 29. 12. 86 wieder zugelassen. Das schlimme ist noch, daß der zuständige Direktionsbeauftragte der Fahrlehrerversicherung mir diese „Versicherungssente“ auf Anfrage noch bestätigt hat. Man wird als Motorradfahrer schon hart gebeutelt.

So, nun zu der Mitteilung von Doc Baumann in der letzten BALLHUPE, über die Neugründung eines weiteren „Dachverbandes“ für Motorradfahrer. Ich stelle fest, daß wir in Deutschland nun inzwischen zwei „Dachverbände“ für Motorradfahrer haben. Als erstes den Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) und nun noch den Verband der Motorrad-Rocker Deutschland (BIKER-UNION). Was beide „Dachverbände“ gemeinsam haben, ist, daß sich in ihnen Leute gesammelt haben, deren einziges Ziel das Motorradfahren ist, und die damit verbundenen Probleme und Diskriminierungen gemeinsam in einem Verband

bewältigen bzw. abwehren wollen. Also die Schaffung einer eigenen Lobby.

Ich finde alle deutschen Motorradfahrer haben hier jetzt durch die Gründung eines zweiten „Dachverbandes“ die Chance einer gemeinsamen großen und wirklichen Dachorganisation vertan. Was wären wir doch für eine große Lobby gewesen. Durch Gespräche mit „normalen“ Motorradfahrern auf einem Wintertreffen des MVO Motorradfreunde Oerlinghausen habe ich dieses Bedauern auch schon wiederholt gehört. Wie Doc Baumann in der letzten BALLHUPE schreibt, sind doch schon gemeinsame Aktionen beider Gruppen gut zusammen gelaufen. Was so in letzter Zeit gegen uns Motorradfahrer läuft, das geht uns alle an.

Es wird nun höchste Zeit, daß alle Motorradfahrer zusammenfinden. Es muß auf beiden Seiten ein Umdenken stattfinden. Beide Seiten müssen die Vorurteile, die sie so mit sich herumschleppen, über Bord werfen, sowohl die Kuttenträger, für die die Motorradfahrer mit Schlips und Kragen genausowenig Motorradfahrer sind, wie die Kuttentragenden „Schlammsuhler“ es für die „richtigen“ Motorradfahrer sind: wir sind alle MOTORRADFAHRER.

Also: hier mein Appell an alle, egal ob im Club oder als Einzelfahrer, an alle MRD-Rocker in Clubs oder Einzelfahrer, an alle Biker, Independents und wie auch immer Ihr Euch nennen möchtet, auch alle, die ich hier vergessen habe; findet zusammen in **einer** wirklichen Dachorganisation. Hört die Cliquenbildung auf. Öffnet Euch für den anderen. Fusioniert, oder macht sonst was, aber bald. Arbeitet wenigstens zusammen wie Doc Baumann angeboten hat und nicht gegeneinander. Nur so können wir wirklich stark sein. Wir MRD-Fahrer können es uns einfach nicht länger leisten, daß jede Gruppierung ihr eigenes Süppchen kocht, wo wir doch in Wirklichkeit alle das gleiche Ziel verfolgen. Es würde mich freuen, wenn ich nun auf meine Meinung viele ernstgemeinte Antworten (Drohbriefe zwecklos) bekäme. Vielleicht auch wenigstens ein paar Zustimmung, denn ich kann es mir schlecht vorstellen, daß ich hier mit meiner Meinung so total verkehrt liege.

Klaus-Werner Olderdissen, Fahrlehrer
– Independent Biker –

RECHT


Vorfahrtsrecht beim Überholen klargestellt:

Aus dritter Position darf überholt werden

Ein Jeder kennt die Situation, wenn sich nach einer längeren Überholverbotsstrecke hinter einem langsam fahrenden Fahrzeug eine Kolonne angesammelt hat; bei nächstbestener Gelegenheit wollen möglichst alle überholen; wer darf zuerst?

Nach einem Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofes (Az. VI ZR 46/85) haben voranfahrende Fahrzeuge - d. h. der erste zuerst, dann der zweite, usw. - **kein** Vorfahrtsrecht, wenn dahinter Fahrende schon korrekt zum Überholen angesetzt haben. Also, der letzte darf auch zuerst überholen, sofern er sich korrekt verhält.

Allerdings weist das Urteil auch deutlich darauf hin, daß von den hinten fahrenden Fahrzeugen erwartet werden darf, daß sie den Vordemännern die Möglichkeit zum Überholen lassen, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß diese überholen wollen.

Das Urteil scheint mir gerade für Motorradfahrer besonders wichtig, weil diese, aufgrund ihrer PS-Überlegenheit, schneller zum Überholen ansetzen können als PKW-Fahrer. Rüpelhaftes Abdrängen ist nach wie vor nicht erlaubt. Wenn der Motorradfahrer aus einer der hinteren Positionen überholt, ist es immer in seinem eigenen Interesse, den anderen Verkehrsteilnehmern diese Absicht deutlich zu machen und sich zu vergewissern, daß die anderen das auch so verstanden haben.

Henning Knudsen

RECHT


Neue elektronische Temporegelung auf Autobahnen:

Auch Leuchtzeichen müssen beachtet werden

Auf einigen wenigen Streckenabschnitten des bundesdeutschen Autobahnnetzes regulieren die ersten elektronisch gesteuerten Geschwindigkeits-Beeinflussungsanlagen, wie sie offiziell heißen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Verkehrs. Allerdings, darauf macht der DEKRA aufmerksam, finden diese modernen Anlagen bei den Verkehrsteilnehmern noch nicht genügend Akzeptanz: Durch wechselnde Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entstehe bei den Kraftfahrern der Eindruck, es handele sich lediglich um Geschwindigkeitsempfehlungen. Auch wüßten viele Kraftfahrer nichts mit den weißen Leuchtzahlen anzufangen, denn „normale“ Vorschriftszeichen haben schwarze Zahlen auf weißem Grund. Doch die Straßenverkehrsordnung (StVO) läßt diese Farbumkehrung zu. Was letztendlich die Anzeige der elektronischen Anlage als **verbindliche Vorschrift** kennzeichnet, ist der rote Leuchtring, der die weißen Zahlen umgibt.

DEKRA



Hier seht Ihr eine solche Anlage auf der A 8 zwischen dem Autobahndreieck Stuttgart und dem Kreuz Stuttgart-Vaihingen. Wer Langeweile hat, kann ja mal hinfahren und sich diese neue „Errungenschaft“ ansehen.

Foto: DEKRA

NEWS aus Japan

Grüße aus dem Land der aufgehenden Sonne

Zwölf Jahre ist es her, daß beim Elefantentreffen auf dem Nürburgring ein Japaner die weiteste Anfahrt hatte. Makoto Okasaki war mit seiner BMW R 75 von Japan aus mit dem Schiff bis Indien gefahren und von dort aus über Land bis Nürnberg! Dort suchte er vergebens die Teilnehmer vom Elefantentreffen und erst ein kundiger Tankwart schickte ihn zum richtigen Treffpunkt in die Eifel. Makoto hatte eine Riesen-Alu-Kiste auf seine BMW gebaut, und er wird alleine dadurch noch vielen in Erinnerung sein. Inzwischen hat Okasaki-San sich etabliert, er heiratete, hat zwei Kinder, einen einträglichen Beruf, einen Golf und - eine BMW K 100!

Wir sind immer mit ihm in Verbindung geblieben und haben durch ihn viele andere Japaner kennengelernt. Auch Masato Kumano, der erfolgreiche Gespann-Rennfahrer, gehört zu diesem Kreis. Er brachte jetzt Grüße mit aus Japan, vor allem Grüße an die netten Leute vom Frühlingsfest in Xanten 1975.

Sigrid Briel



Honda-Seitenständer - hoffentlich zum letzten Mal!

Wir haben in einer Pressemitteilung verlauten lassen, daß die Umrüstaktion von Honda - betr. Seitenständer - auf den 31. Mai befristet ist. Honda hat jetzt zu verstehen gegeben, daß der japanische Hersteller gar nicht in der Lage ist, bis dahin die neuen Seitenständer auszuliefern. Man muß daher sagen, daß die Umrüstaktion vorläufig nicht befristet ist

Wer seine Honda gebraucht gekauft hat, oder aus anderen Gründen, wie z.B. Umzug, keine Aufforderung zum Umrüsten erhalten hat, muß sich selber an seinen Händler wenden. Die Händler erhalten nur so viele neue Seitenständer, wie sie auch tatsächlich einbauen müssen. Das Umrüsten ist selbstverständlich kostenlos.

Im Interesse der eigenen Sicherheit müssen wir nochmals dringend anraten, einen neuen Ständer montieren zu lassen. Ich höre immer wieder das Argument, daß man dann einen Ständer erhält, der bei der leisesten Berührung der Maschine einklappt, so daß auch die Gefahr besteht, daß die geparkte Maschine umkippt. Die Leute, die so sprechen, meinen auch, daß sie den Ständer **nie** ausgeklappt lassen. Aber wehe, sie vergessen es doch einmal - was ist besser - umgekippte Maschine oder Sturzflug in die Lei(d)tplanke?

Es ist immer noch nicht geklärt, welche rechtlichen Folgen es haben kann, wenn man trotz Umrüstaufforderung den alten Ständer dranhält. Honda beteuert zwar, daß im Falle eines Unfalls keine negativen Folgen für den Halter zu erwarten sind, aber das Kraftfahrt-Bundesamt sieht das ganz anders, und wenn man daran denkt, wie die Versicherungen immer wieder versuchen, Zahlungsverpflichtungen von sich zu wälzen, ist hier Vorsicht geboten.

Das gleiche gilt beim nächsten TÜV-Besuch. Der TÜV kann den alten Ständer bemängeln, und wenn er nicht einwandfrei zurückschlägt, gibt es auch keine Plakette! Dann lieber ganz ohne fahren - denn der Seitenständer ist nicht Pflicht.

Henning Knudsen



TERMINE/ TREFFEN



Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch
Köln im Jahre 1987:

23./24. 5. '87	29./30. 8. '87
27./28. 6. '87	26./27. 9. '87
25./26. 7. '87	

Preis: 65,- DM, für BVDM-Mitglieder 55,- DM.
Anmeldung bis 14 Tage vor Beginn der Kurse
bei:

Motor-Ranch Köln, Simonskaul 72
5000 Köln 60, Telefon 0221 - 7408500

Weitere Termine für geschlossene Kurse
(Clubs) auf Anfrage.

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im
Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle
14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klön-
schnack-Abend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30
2956 Veenhusen, Telefon 04954 - 2875

Mittwochs

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich
Motorradfahrer zwangslos zum BVDM-Mitt-
wochstreff in der Jugendherberge Dabring-
hausen-Lindscheid.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00-12.00 Uhr.

Jeden **1. Sonntag im Monat** findet ein Motor-
radfahrerstammtisch der Horex- und Ge-
spannfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“
in Mainkling statt.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634

1. 2. 1987 – 31. 1. 1988

2. Internationaler Jahrestouristikwettbewerb
des LV NRW „Motorradbauer gibt es überall“.
Suchfahrt für Jedermann.

Info: Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

14. – 16. 5. 1987

Aktionstage der Stadt Ahlen (Westfalen),
Information rund um das Thema Verkehrs-
sicherheit.

Info: Herr Nitsche, Stadtverwaltung Ahlen
Telefon 02382 - 59451

15. – 17. 5. 1987

„**MC-Festival '87**“ in Odense/Dänemark.
Skandinavisches Frühsommertreffen mit viel
Leben und Rockmusik - LIVE - Eintritt 70 DKr,
ca. 19,- DM.

Auskunft: MCTC, Jaegergårdsgade 144,
DK-8000 Århus C, Telefon 0045/6-190956
oder bei Henning Knudsen, Breidter Str. 25,
5204 Lohmar 1, Telefon 02246 - 2304

16. 5. 1987

1. Sauerlandfahrt des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Stemelerstraße 74
5786 Sundern-Stemel, Tel. 02933 - 6526

23. – 24. 5. 1987

**Jahreshauptversammlung der IG Gespann-
fahrer** im Gasthof „Zur alten Post“ in
6407 Schlitz-Üllerhausen, Tel. 06642 - 403.
Wer will, kann die Anfahrt mit einer Such-
und Zielfahrt verbinden.

Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27
2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

24. 5. 1987

6. Bildersuchfahrt „Rund um Schwerte“ des
MC Ruhrtal e.V.

Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18
4750 Unna-Massen

28. – 31. 5. 1987

Frauen und das Motorrad, 2. Freizeit - exklu-
siv für Frauen; Touren, Gespräche, Erfah-
rungsaustausch.

Info: Jugendherberge Tübingen,
Manfred Sailer, Gartenstraße 22/2
7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

28. – 31. 5. 1987

Fahrt ins Ilztal, (Nähe Passau) der Motorrad-
freunde Franken, 4 Tage Motorradwandern im
Bayrischen Wald.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

30. 5. 1987

Kasseler Jumbofahrt.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

24. – 31. 5. 1987

Clubfahrt des MC Mammut Bergisch-Gladbach.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

6. – 7. 6. 1987

Tage der Organspende 1987.

Info: Arbeitskreis Organspende, Kuratorium
für Heimdialyse e.V., Postfach 462
6076 Neu-Isenburg, Telefon 06102 - 3590

12. – 14. 6. 1987

4. Herkulestreffen der Kasseler Motorrad-Motorradfreunde, kein Markentreffen.

Info: Rainer Löbel, Riedwiesen 26
3500 Kassel, Telefon 0561 - 67208

17. – 21. 6. 1987

4-Tage-Fahrt der Motorradfreunde Franken, Touren im Schwarzwald und Elsaß.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

18. – 21. 6. 1987

14. Enzian-Rallye des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Stemelerstraße 74
5786 Sundern-Stemel, Telefon 02933 - 6526

28. 6. 1987

5. Bergische Bildersuchfahrt.

Info: Frank Jokisch, Quettinger Straße 239
5090 Leverkusen, Telefon 02171 - 82244

3. – 5. 7. 1987

Zeitreffen der Motorradfreunde Franken an der Kroaumühle (Nähe Gleiritsch, Oberpfalz).

Info: Siegfried Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

3. – 5. 7. 1987

17. Heidjer-Treffen des MC Lüneburger Heide in Salzhausen.

Es gibt gutes Essen, reichlich zu Trinken, eine Such- und Zielfahrt, Geselligkeit.

Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27
2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

Bitte Rückporto 0,50 DM nicht vergessen!

3. – 5. 7. 1987

4. Grillfest der Zweiradfreunde Wietze e.V.

Info: Matthias Nötel, Im langen Felde 16
3109 Wietze, Telefon 05146 - 2526

11. 7. 1987

1. BVDM-Westfalen-Fahrt.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

17. – 19. 7. 1987

9. Motorradtreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634

18. – 19. 7. 1987

3. Int. Motorradwallfahrt in Kevelaer.

Info: Heinz-Peter Angenendt, Grenzstraße 2
4182 Uedem 2, Telefon 02825 - 8640

18. 7. 1987

Sommerwendfeuer in Hamburg-Ost.

Info: Joachim Kolloch, Lämmersielh 50
2000 Hamburg 60

24. – 26. 7. 1987

Motorrad-Rock-Festival auf dem alten Nürburgring (Nachfolgeveranstaltung des Loreley-Festivals) mit Tina Turner.

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

**Karten für die Motorrad-Rockfestivals
Alter Nürburgring vom 31. Juli bis 2.
Aug. 1987, München-Oberschleißheim
vom 22. bis 23. Aug. 1987.**

**Für BVDM-Mitglieder 10% billiger beim
BVDM-Service.**

(Preise stehen noch nicht fest,
ca. 50,- DM bis 60,- DM).

BVDM-Service, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

22. 8. 1987

Hexenrallye der Elefantentreiber Lemgo.

Info: Manfred Burda, Wittbrede 42, 4937 Lage
Telefon 05232 - 4804

28. – 30. 8. 1987 (voraussichtlich)

Großes Motorradtreffen auf dem Regattagelände in München.

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

31. 8. 1987

Einsendeschluß für das Preisausschreiben „Die motorrad(un)freundliche Stadt“ des BVDM.

Info: Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

5. 9. 1987

Lippe-Wacholder-Rallye.

Info: MFO, Hudeweg 13, 4811 Oerlinghausen
Telefon 05202 - 6947

5. - 6. 9. 1987

3. Gavia-Treffen.

Info: Landesverband Rhein-Ruhr
S. Briel, Eintrachtstraße 105, 4330 Mülheim

12. 9. 1987

5. Bildersuchfahrt der MFR Franken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

25. - 27. 9. 1987

Wildensteintreffen der MFR Franken in Steinnachtal/Oberfranken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

2. - 3. 10. 1987

Tromm-Treffen.

Info: Siegfried Starke, Lindenfelsenweg 4
6149 Fürth-Ellenbach, Telefon 06253 - 4369

10. 10. 1987

Jahreshauptversammlung im Olympiazentrum Kiel.

Info: Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6
2300 Kiel, Telefon 0431 - 672812
Birger Vormann, Königsberger Straße 87
2300 Altenholz-Stift, Telefon 0431 - 321553

Wichtig!!

Anträge an die Jahreshauptversammlung

Bitte Anträge an die Jahreshauptversammlung bis zum Redaktionsschluß der BALLHUPE 3/87, 8. 7. 1987, an die **Geschäftsstelle** schicken.

Klaus Schumacher

„motorradfahren '87/88“

Das Handbuch für unterwegs

Termine, Technik, Tips und Touren

Rechtzeitig zu Beginn der neuen Saison erscheint ein neues Handbuch für Motorradfahrer: **motorradfahren '87/88**. Dieses kleine Buch im Westentaschenformat mit 172 Seiten Umfang paßt ideal in jede Kombi oder in den Tankrucksack. Und da gehört es nach Meinung der Autoren auch hin, denn **motorradfahren '87/88** soll ein ständiger Begleiter sein - auf jedem Kurztrip und jeder langen Tour. Eine große Zahl praktischer Tips und Hinweise sowie ein Kalendarium (87/88) machen aus dem Handbuch ein echtes Nachschlagewerk für den täglichen Gebrauch.

Eine Fülle hochwertiger Informationen machen das handliche, strapazierfähige Buch mit Kunststoffumschlag für jeden Motorradfahrer unentbehrlich.

Zu finden sind: Renn- und Veranstaltungstermine, wichtige Adressen (Hersteller, Importeure, Reifenhersteller, Verbände etc.), Tips zur Vorbereitung einer Tour, Hinweise für den Notfall, Unfallprotokoll, Tourenvorschläge zu Rennveranstaltungen, Verbrauchertips, Fachwissen, Bußgeldkatalog, eine kleine Veterangalerie und viele weitere Checklisten und Hinweise.

Die interessanten Tips, Tricks und Hinweise für den Motorradalltag wurden von bekannten Fachautoren „aus erster Hand“ zusammengestellt:

Ernst Leverkus („Klacks“), Inge Rogge, Klaus Schumacher (Geschäftsführer des BVDM), Martin Wimmer, Institut für Zweiradsicherheit und Toni Mang (Vorwort).

Viele Bilder, Tabellen und Übersichten machen das Handbuch zu einer Neuerscheinung, die jeden Motorradfahrer begeistern wird.

Erhältlich für 9,80 DM im Motorradfachhandel bzw. für 11,80 incl. Versandkosten per Vorkasse (Verrechnungsscheck) beim

BVDM-Service, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein.

Für BVDM-Mitglieder 10,- DM.

3-Tage-Fahrt zum Start der Rallye Paris-Dakar.

Info: S. Briel, Eintrachtstr. 106, 4330 Mülheim

METZELER-Motorrad-Reifen. Für alle, die voll drauf sind.



Superkombination für Superschnelle:

Vorderrad ME 33 Laser,
Hinterrad Perfect ME 99 A.

Zwei bewährte Hochleistungsreifen für höchste Beanspruchung jetzt maschinenbezogen auch mit MBS-Konstruktion. Das METZELER-Belt-System ist das neue variable Gürtelsystem zur Optimierung spezieller Hochleistungsreifen.



Rennsportreifen für Serien- und serien- nahe Maschinen mit Straßenzulassung:

Vorderrad CompK
ME 33 Laser,
Hinterrad CompK
ME 1 MBS.

Besonders haftstarke Laufflächenmischung. Optimale Geradeauslauf-Stabilität, Kurven-Stabilität und Naßbrutschfestigkeit. Trotzdem hohe Kilometerleistung.



Spitzenduo für Super-Tourer:

Vorderrad
Marathon Front,
Hinterrad
ME 88 Marathon Euro.

Extrem hohe Kilometerleistung bei höchster Auslastung.



Enduros – gleich gut auf der Straße und im Gelände:

Allround-Profil für Vorder- und Hinterrad Enduro I. Spezial-Hinterrad-Profil für Geschwindigkeiten bis 180 km/h Enduro II.

Griffig im Gelände, schnell und sicher auf der Straße.



MotoCross-Reifen für jedes Gelände und Rennsport- einsatz:

z. B.
Vorderrad MXR 296,
Hinterrad MXR 196.

Die Neuheiten für extrem hartes Gelände.

**METZELER-Motorrad-Reifen
gibt es in 36 Profilen
und über 300 Ausführungen!**

Den richtigen METZELER-Reifen für praktisch jede Maschine und jeden Einsatzzweck erhalten Sie bei Ihrem Reifenfachhändler.

METZELER

Nicht umsonst die Nr. 1 in Deutschland.



BVDM-Clubs in Eurer Nähe

– Kontaktadressen –

Ortsclub Hamburg	Thomas Labusch, Münchhusenweg 12 2000 Hamburg 61, Telefon 040 - 5514240
MC Necessary Evil	Reiner Brodersen, Nordmeerstraße 12B 2103 Hamburg 95, Telefon 040 - 7434817
MC Team Rellingen	Rainer Gerkens, Spreenende 28 D. 22 2000 Hamburg 61
MC Pinneberg e.V.	Georg Jessen, Friedensallee 68 2200 Elmshorn, Telefon 04121 - 81706
MFG Brockdorf	Hans-Peter Wiese, Strohdeich 14 2201 Kollmar
MF Schlickrutscher Burg	Hans-Peter Ohm, Hauptstraße 12 2224 Buchholz, Telefon 04825 - 8220
MC Kiel	Chresten Gneiting, Blomkap 98 2000 Hamburg 53, Telefon 0431 - 323744
MFR Niederelbe	Egon Saul, Aue 43 2179 Bülkau, Telefon 04754 - 492
OC Ostfriesland e.V.	Karl-Heinz Krüger, Herostraße 10 2970 Emden, Telefon 04921 - 51879
Meitzer Motorradfreunde	Hans-Jürgen Lammers, Tannenweg 27 3002 Wedemark, Telefon 05130 - 2649
M.C. Big Banger II e.V.	Ingolf Schubert, Eichstraße 68 3012 Langenhagen, Telefon 0511 - 776913
Motorradfreunde Letter e.V.	Günter Rock, Nordstraße 13 3016 Seelze 2, Telefon 0511 - 402201
MSC Grossenheidorn e.V.	Udo Senne, Schuberthstraße 13 3050 Wunstorf 2, Telefon 05033 - 1049
Die groben Ottos e.V.	Frank Morig, Oldauer Henweg 43 3107 Hambühren 2, Telefon 05084 - 5403
Motorradfreunde Oldau	Rüdiger von Sass, Sandweg 22 3107 Oldau, Telefon 05143 - 1812
Die Zweiradfreunde Wietze	Helmut Seydel, Schwarzer Weg 64 3109 Wietze, Telefon 05146 - 2611
MC Lüneburger Heide	Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27 2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

MCC Sülfeld	Armin Prinke, Papenstieg 11 3180 Wolfsburg 15, Telefon 05362 - 52189
MF Iberg	Thomas Bartels, Leipziger Straße 52B 3300 Braunschweig, Telefon 0531 - 602990
MF Leinetal e.V.	Hans-Jürgen Köhler, Olenhuser Weg 18 3400 Göttingen
Motorradfreunde Wolfenbüttel	Carl-Heinrich Stidden, Am Kälberanger 20 3340 Wolfenbüttel, Telefon 05331 - 32040
M.S.C. Fürstenau e.V.	Ernst-Lothar Boekhoff, Postfach 1440 4557 Fürstenau
MC Just for fun Höxter e.V.	Holger Mittendorf, Am Wiehenbrink 19 3470 Höxter, Telefon 05271 - 33799
MC Brakel e.V.	Klaus Jax, Amselweg 5 3492 Brakel, Telefon 05272 - 7546
MC Hilden 1974 e.V.	Wolfgang Döpper, Verdisträße 15 4010 Hilden, Telefon 02103 - 45731
MC Kolbenklemmer e.V.	Dieter Gripekoven, Im Benrader Feld 13A 4150 Krefeld 1, Telefon 02151 - 35329
MC Vorst	Werner Doetsch, Meisenweg 2 4154 Tönisvorst, Telefon 02156 - 80244
LV Rhein-Ruhr	Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Straße 7 4134 Rheinberg 3, Telefon 02844 - 854
Motorradfreunde Marl e.V.	Wolf Breidenbach, Grüner Weg 5 4370 Marl, Telefon 02365 - 66132
MC Ossenlock e.V.	Wolfgang Ostkamp, Ringstraße 11 4446 Hörstel-Riesenbeck, Telefon 05454 - 7747
MC Geist Wadersloh e.V.	Wilfried Happe, Von-Wendt-Straße 17 4724 Wadersloh 3, Telefon 02520 - 1425
Elefantentreiber Lippe	Friedrich Schepelmann, Langer Graben 22 4920 Lemgo, Telefon 05261 - 12169
IGEM Wöbbel	Reinhard Tuttas, Masper Straße 18 4933 Blomberg-Tintrup, Telefon 05235 - 5983
MFG Köln	Severin Vleugels, Roggendorfer Straße 28 5000 Köln 71, Telefon 0221 - 5756163
MC Mammot e.V.	Bernd Karrasch, Voßwinkelerstraße 7 5063 Overath, Telefon 02206 - 81063
MC Travellers Übach-Palenburg	Fredi Gollnik, Martinusstraße 24 5173 Aldenhovel, Telefon 02464 - 1382

SFC Rur-Inde	Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4 5176 Inden-Lucherberg, Telefon 02423 - 7510
Motor- und Veteranenclub Wissertal	Ulrich Maass, Paffratherstraße 16 5248 Wissen, Telefon 02742 - 2657
MFR Imme Wigge e.V.	Karl Egermann, Straufsberg 60 5303 Bornheim 4, Telefon 02227 - 3100
MTC Wuppertal	Gerd-Michael Kirschke, Alhausstraße 25 5600 Wuppertal 2, Telefon 0202 - 701765
Tourenfreunde Wuppertal	Rainer Windisch, Domänenweg 38 5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 731100
MC Sauerland e.V.	Bernd Keggenhoff, Stemeler Straße 74 5768 Sundern-Stemel, Telefon 02933 - 6526
TC Regenbogen	Thomas Breitenwischer, Clemens-August-Str. 82 5760 Arnsberg 2
Hagener MC	Jürgen Schweinberger, Delsternerstraße 78 5800 Hagen 1, Telefon 02331 - 72430
MC Funkenstieb e.V.	Ulrich Kaufhold, Habachstraße 55 5902 Nephten 3
De Burschen MC Eifel	Horst Sonnen, Hauptstraße 13 5521 Nattenheim, Telefon 06569 - 7451
MC Dukes Bitburg	Harald Platz, Nansenstraße 72 5520 Bitburg, Telefon 06561 - 3890
Motorradfreunde Römerberg	Robert D. Ambrosio, Kranischstraße 9 6700 Ludwigshafen, Telefon 06344 - 4894
MFR Weserstein	Volker Lefevre, Eschwegerstraße 2A 3446 Mainhard 1, Telefon 05651 - 6315
Kasseler MF	Rainer Löbel, Riedwiesen 26 3500 Kassel, Telefon 0561 - 67208
Gespannfreunde Kassel-Korbach	Herbert Gilch, Spohrweg 6 3501 Schauenburg, Telefon 05601 - 1273
MFR Frankfurt	Gerd Müller, Lange Meile 31 6380 Bad Homburg, Telefon 06127 - 47190
Unter-Taunus-Motorrad-Club	Manfred Bender, Neustraße 26 6209 Heidenrod Kemel, Telefon 06124 - 3636
Hawks MC Gründchen	Rainer Graulich, Berngeröderstraße 10 6325 Gebenau 4, Telefon 06646 - 1274
MC Saalburg	Klaus-Günter Anton, Obergasse 4 6390 Usingen 1, Telefon 06081 - 15534

MFR Neckar-Odenwald e.V.	Ulrich Zerhahn, Immenweg 7 6954 Hassmershausen, Telefon 06261 - 5385
Motorradfreunde Oederhardt	Helmut-Jochen Schnabel, Untere Hauptstraße 26 7064 Remshalden 3
Horex- und Gespannfreunde Mainkling	Fritz Leidig, Hauptstraße 31 7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634
Motorradfreunde Steinheim	Horst Weissbrod, Heiderfeldstraße 11 7924 Steinheim, Telefon 07329 - 1446
MC Biking Blockheads	Thomas-Michael Zinser, Postfach 971 7290 Freudenstadt, Telefon 07441 - 83182
Motorradfreunde Mössingen	Wolfgang Dressler, Bahnhofstraße 23 7406 Mössingen, Telefon 07473 - 4262
MC Bietigheim e.V.	Peter Bader, Badnerstraße 42 7552 Durmesheim, Telefon 07245 - 4382
MF Eschbachtal	Rolf Saier, Kirschenweg 4 7801 Buchenbach, Telefon 07661 - 3285
Südbaden-Dreiländereck e.V.	Hans-Jörg Koplin, Häge 5 7800 Freiburg, Telefon 0761 - 473176
MF Dinkelberg e.V.	Helmuth Rieger, Hebelstraße 9 7888 Rheinfelden/Baden, Tel. 07623 - 62232
Motorradfreunde Dorfen e.V.	Peter Helmprecht, Görresstraße 18/0 8058 Erding, Telefon 08122 - 3513
Touren-Motorrad-Club Fürth	Marco Kronschnabel, Friedrichstraße 2 8501 Veitsbronn, Telefon 0911 - 755473
MFR Franken	Siegfried Wölfel, Hallerstraße 53 8500 Nürnberg 90
M.C. Königsbrunn e.V.	Volkmar Schultz-Igast, Augsburger Straße 29B 8901 Königsbrunn, Telefon 08231 - 5196
LV Saar der Motorradfahrer	Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2 6620 Völklingen 12, Telefon 06898 - 40207
Riders of reason	Günter Wossmann, Isarstraße 3 1000 Berlin 44, Telefon 030 - 6246355
MRCN Berlin e.V.	Werner Knipping, Treutelstraße 6 1000 Berlin 26, Telefon 030 - 3621475
IG Gespannfahrer	Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27 2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

KLEIN- ANZEIGEN



Verkaufe: Yamaha RD 350 F, Baujahr '85, EZ 6.'86, 400 km, VB 5800,— DM; diverse **BMW-Teile** von R 45-65, Stoßdämpfer neu 100,— DM, Lenkungsämpfer 70,— DM, Felge vorn und hinten gebraucht 100,— und 200,— DM, Diodenplatte 70,— DM, ein Reifen Michelin M 38 S 4.00 S 18 70,— DM.

Info: Telefon 02103 - 45276 ab 18.00 Uhr

Verkaufe: Seitenwagen LS 200 1500,— DM, **S 350** 1800,— DM.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634

Suche: Seitenwagen Steib TR 500/S 500 oder Clipper.

Verkaufe: Rahmen von DKW RT 125, MZ-Tank, Vorderradschutzblech, Auspuffanlage MZ TS 250.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30
2956 Veenhusen, Telefon 04954 - 2875

Suche: Teile für Suzuki GSX 400 E/S, insbes. Kurbelwelle und 41-PS-Nockenwelle.

Verkaufe: MOTORRAD Jahrgang 1980 bis 1986 für 10,— DM bis 40,— DM je Jahrgang, **MO** 1982 bis 1986 für 10,— DM bis 20,— DM je Jahrgang, alle Hefte sind gut bis sehr gut erhalten, Preis bei Abholung.

Info: Dietmar Krüger, Ulmenstraße 33
4780 Lippstadt

Suche: BMW R 80/7-Zylinder mit Kolben und Köpfen oder Motor in gutem Zustand.

Verkaufe: BMW R 60/7-Zylinder mit Kolben und Köpfen.

Info: Siegfried Starke, Lindenfelsenvweg 4
6149 Fürth-Ellenbach, Telefon 06253 - 4369

Suche: Für Moto Guzzi V1000 G 5 gebrauchte 15"-Räder und Lafranconi.

Suche auch Kontakt mit Gespannselbstbauern mit Carell N-5-Erfahrungen.

Info: Thomas Nieß, Ph.-Schwabstraße 8
6832 Hockenheim, Telefon 06205 - 6457

Suche: Expres 98 cm³-Motorrad, Preis bis 500,— DM, unrestauriert.

Info: Ralf Kühl, Dählchen 12
5060 Bergisch-Gladbach, Tel. 02202 - 50951

Verkaufe: Sanglas 500 S mit Squire ST 2 und Solo-Sanglas mit vielen E-Teilen sowie 2 Honda CB 100, davon eine mit MBV-Verkleidung.
Info: Klaus-Dieter Schilcke, Geranienstraße 3
4192 Kalkar-Niederm., Telefon 02824 - 4343

Verkaufe: Vetter Koffer und Topcase, Silber, mit Halter, NP 2500,— DM für 1200,— DM.
Info: Telefon 02921 - 2567

Verkaufe: BMW R 69, Chopper, Glimmerlack, Stufensitzbank, 75/5-Motor, 50 PS, für 7777,— DM.

Honda CM 400 T, 27 PS, 8500 km, T-Lenker, Sturzbügel, Koffer und Motor für 2700,— DM.
Info: Hans-Jörg Gnedeler, Franz-Stille-Str. 2
4783 Anröchte, Telefon 02947 - 1569

KLEINANZEIGEN

für BVDM-Mitglieder kostenlos!

Reifen-Tips

Die METZELER-Reifenbroschüre erhaltet Ihr gegen 1,40 DM Rückporto bei der Geschäftsstelle, Frankfurter Str.12, 6204 Taunusstein 4

Bügel schloß Kryptonite MC

beim BVDM-Service für 110,— DM, bei Vorauszahlung (Scheck oder überweisen) an:

BVDM-Service,
Postgiroamt Frankfurt
Konto-Nr. 20065-607

Versicherungen ...

für den Urlaub, die Reise und überhaupt -

- **Unfallversicherung**, die wichtigste Versicherung und ein schönes Geschenk für die Sozia;
- **Schutzbrief**, für (fast) alle unvorhergesehenen Fälle - 65,— DM;
- **Auslandsrankenversicherung**, zahlt auch den Rücktransport bei Krankheit oder Unfall - Europa 14,— DM / Welt 34,— DM;

Auf keinen Fall braucht man die Mitgliedschaft in sogenannten „Rettungsvereinen“!!!

Info: BVDM-Versicherungsservice,
Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

BUCHTIP



CREDO

Bekenntnisse eines reisenden Motorrad-Ritters in Zehn Aventüren

„Vincent Kluwe hat ein Buch geschaffen, das in der inhaltlichen und optischen Präsenz die Sinnlichkeit des Lesers berührt und ihn auffordert, sich träumender Meditation zu überlassen. Die zehn Aventüren erzählen seine erotischen Reiseerlebnisse, in die Reflexionen über Natur an sich und Leben eingeflochten sind.

Im Anklang an den Stil der Prosaliteratur des hohen Mittelalters, dessen besonderes Kennzeichen der rhythmische Sprachgebrauch ist, wird eine Parallele zwischen dem reisenden Ritter zu Pferd auf Abenteuersuche und dem ungebunden reisenden Motorradfahrer angestrebt.

Fotos, Text und Gestaltung ergeben ein einheitliches Ganzes. Das neue Kultbuch der Motorradszene? Der Schöpfer dieses Buches hat die Hoffnung, daß die Leser seinem Buch diesen Ehrenplatz zuweisen werden.“ – Soweit die Selbstvorstellung und der Anspruch des Autors bzw. des Verlages (vom Verfasser dieser Zeilen gekürzt).

Autor Kluwe unternimmt den Versuch, das Thema Motorradreisen auf eine ästhetische und philosophische Ebene zu bringen. Dem Motorrad werden Eigenschaften zugeschrieben, denen sich der Fahrer nicht entziehen kann. Es wird zum Vehikel, Abenteuer zu erleben, ist Subjekt, der Mensch unterworfenen Objekt.

Während der Leser schon beim Lesen einer Aventüre über die gestelzte Wortakrobatik

stolpert, so wird jedoch spätestens nach weiteren Erlebnissen der wiederholende klischeehafte Inhalt deutlich.

Selbst geografische Abwechslung, die Weite und Rastlosigkeit erzeugt, ändert hieran wenig. – Eine moderne Analogie zu Casanova? –

Der Sprachstil, die sprunghafte Aneinanderreihung von Aussagen und Assoziationen erreicht nicht die Dynamik und Geschlossenheit wie z.B. Max Frischs „Homo Faber“. Inhaltliche Steigerungen wirken unglaublich, die Faszination ist künstlich. Erotische Beschreibung verfällt in triviale Direktheit. Kluwe benutzt oft „blasse Metaphern“ – Gesagtes wird mit anderen Worten wiederholt.

„Lange wird Helios mit Poseidon ringen“. „Pan's Tochter und die Macht der Flöte“. „Rom, ich komme – öffne deine Tore weit...“. Motivischer Rückgriff auf literarisches Bildungsgut wird zum Jargon, da es inhaltlich in keine eigenen Aussagen eingebunden ist, signalisiert platten Bildungstouch.

Kluwes Aventüren sind darüberhinaus keine Bekenntnisse, sondern Offenbarungen. Die ganzseitigen SW-Fotos haben keinen Bezug zum Text. Der Anspruch, eine Einheit herzustellen, bleibt unerfüllt. Vielmehr handelt es sich um zum Teil interessante Detailausschnitte mit grafischer Wirkung durch hohe Kontraste, die Gesamtheit der Fotos ist aber mäßig, vereinzelt stereotype Effekthascherei. Die ästhetische SW-Fotografie befindet sich auf höherem Niveau, ein Blick in ein Fotojournal belegt dies eindrucksvoll.

Fazit: Ein interessanter Versuch, die Thematik Motorrad auf eine ästhetische Ebene zu bringen. Die Konzeption ist durchaus ein Novum. Hinter dem selbst auferlegten Anspruch bleibt das Buch weit zurück.

Ein Kultbuch? Auf gar keinen Fall!

Credo – Bekenntnisse eines reisenden Motorrad-Ritters in Zehn Aventüren – von Vincent Kluwe, ORBIS-Verlag, München, 1986, 36 Textseiten, 17 ganzseitige Fotos, Querformat, Preis 34,– DM.

Norbert Wanke

Gas weg zum Boxenstop

Nein! Keine Rennsportveranstaltung, aber Renn- und Sportfahrzeuge der letzten drei Jahrzehnte können hautnah betrachtet werden. Wo? Im „Boxenstop“ Museum in Tübingen. Dort nämlich haben vier private Sammler seit 1985 ihr Museum eröffnet.

Der Schwerpunkt liegt bei den Vier-Rädern. Rassige Sport- und Rennsportwagen der fünfziger Jahre sind ausgestellt. Der berühmteste und auch der wertvollste ist der Lister-Jaguar Bj. 1956. Aber auch Motorräder sind zu sehen und meiner Meinung stehen sie den Autos in nichts nach. Wer sich noch an die „Sport Max“-Rennmaschinen erinnert, im Boxenstop steht die berühmteste Max, nämlich die, auf der H. P. Müller 1956 den Weltmeistertitel in der 250 ccm-Klasse eingefahren hat. Berühmte Namen wie Norton Manx, Matchless, MV Augusta und andere sind zu lesen. Hier stehen die Konkurrenten von einst einträchtig nebeneinander. Hinzu kommen deutsche Motorräder der Nachkriegszeit, NSU, DKW, Adler und viele andere mehr. Was nicht im Original zu sehen ist, findet man vielleicht bei den Spielsachen. Originalgetreu nachgebaut stehen eine Unzahl von Modellautos und Motorrädern ausgestellt. Es lohnt sich bestimmt, Gas wegzunehmen und mal einen Blick reinzuwerfen. Zu finden in der Brunnenstraße 18, Tübingen. Geöffnet April bis Oktober von Mittwoch bis Sonntag 10.00 bis 12.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr.

Herbert Johnen

gefahren worden. So auch ein wohl einzigartiges Stück aus dem Jahre 1928. Ein D-Rad „R9“ umgebaut auf Holzkohlevergaser, oder ein NSU Quick, die auf Propangas läuft. „Not macht erfinderisch, und auch in den Nachkriegsjahren wollte ich nicht auf's Motorrad verzichten“ kommentierte Herr Schuth stolz seine Sammlung.

Aber nicht nur Umbauten, auch inzwischen seltene und fast in Vergessenheit geratene Serienmotorräder sind zu bestaunen. So z.B. eine Strack von 1904 mit Originalpapieren, der Krupproller von 1919 und nicht zu vergessen das erste in Deutschland gebaute Serienmotorrad, eine Hildebrand & Wolfsmüller, gebaut in München und 1894 patentiert. Vielleicht noch ein besonderes Prachtstück, das weiße Mars Gespann, welches nach 2-jähriger Restaurationszeit in fast neuem Glanz erstrahlt. Wer moderne Show oder Muskelbikes sehen will, wird sicher vergebens suchen, aber ein wenig Motorradgeschichte zu erleben ist hier möglich.

Zu finden ist das Museum übrigens in 4130. Moers/Asberg; Friemersheimer Straße 106

Für Gruppen können Besuche auch außerhalb der Öffnungszeiten unter den Telefonnummern 02135 - 62880 und 02841 - 508522 vereinbart werden.

Herbert Johnen

Im Niederrheinischen Motorradmuseum

73 Lenze zählt der Restaurator und Museumsleiter Anton Schuth, der eine sehenswerte Sammlung in jahrelanger Kleinarbeit zusammengetragen hat und auf einer Fläche von 400 qm ausstellt.

Insgesamt bereits 154 Motorräder und 156 Motoren, die man in seiner Museumshalle betrachten kann. Zum Teil sind sie fahrbereit oder selbst einmal von ihrem jetzigen Besitzer

Niederrheinisches Motorrad-Museum

Friemersheimer Straße 106
4130 MOERS-ASBERG
Telefon 02841 - 508522
oder 02135 - 62880

150 Oldtimer und
130 Motoren und Getriebe
von 1904 bis 1960

Öffnungszeiten: 15. 3. bis 23. 11.
samstags 14.00 bis 18.00 Uhr
sonntags und an Feiertagen
11.00 bis 16.00 Uhr

Autobahnabfahrt A 2 = Moers-Ost

Motorradwallfahrt Kevelaer

Am linken Niederrhein liegt der Marienwallfahrtsort Kevelaer. Hier fand im Juli 86 die zweite internationale Motorradwallfahrt statt. Ab 15 Uhr war Treffen in einem Vorort von Kevelaer. Als wir gegen 15.30 Uhr dort eintrafen, beobachteten die Einheimischen neugierig die „Außenseiter“, von denen laufend neue ankamen. Trotz der ca. 500 Maschinen herrschte Ruhe. Kein Motor dröhnte im Leerlauf.

16.00 Uhr ging es in geschlossenem Konvoi Richtung Kevelaer. Die Straßen waren für PKW gesperrt und begleitet wurden wir von einer Polizeimotorradstaffel. Als wir auf dem Kapellenplatz ankamen, läuteten die Glocken. Im Kreis parkten wir um die kleine Kapelle, in der das Gnadenbild Mariens aufbewahrt wird.

Nach der Begrüßung durch Pastor Schulte-Staade hielt Kaplan Otto Rüter eine Andacht. Er war selbst mit einer Kawasaki angereist. Es war ein ungewöhnliches Bild, als er über seine Lederkombi eine Stola legte. Als wir aufgefordert wurden, mit der Hupe die Gottesmutter zu begrüßen, dröhnte es über den Platz. Nach einem Gebet ging es geschlossen zum Zeltplatz.

Die Organisation und die Disziplin der Teilnehmer war hervorragend, so daß es trotz der inzwischen ca. 800 Maschinen fast reibungslos durch die engen Straßen des Städtchens ging. Am Straßenrand standen winkende Menschen.

Da wir kein Zelt aufzubauen hatten, vertrieben wir uns die Zeit bis zur Lichterprozession mit einer Tasse Kaffee und dem Klönschnack.

21.00 Uhr, etwa 15 km fuhren wir wieder im Konvoi durch die Felder rund um Kevelaer zum Kapellenplatz. Studentenpfarrer Dr. Franke (er fährt ein BMW) hielt eine Ansprache: „Die Christen hier sind keine Rocker, nur weil sie Motorrad fahren. Ich stehe doch auch im Leder hier.“ Dann sprach er den Psalm der Motorradfahrer.

Was mir nicht gefiel, waren die Marienlieder, die wir sangen. Sie waren für meinen Geschmack zu langweilig, zu alt. Kaum einer kannte den Text. Die Meisten brummt nur, trotz der Aufforderung mitzusingen „Wenn nicht schön, dann laut“.

Nach dem Gebet ging es wieder zum Zeltplatz. Hier war ein Grill aufgebaut, wo man selbst mitgebrachtes oder am Stand erworbenes Fleisch brutzeln konnte. Es gab Bier und Nichtalkoholisches. Für Unterhaltung sorgte eine Band. Kurz und gut, es fehlte nichts zum gemütlichen Beisammensein.

Das Frühstück konnten wir, ebenso wie den Gottesdienst, den Kaplan Fuchs hielt, aus Zeitmangel nicht mitmachen. Schade. Aber so gegen 13.00 Uhr, als es zur Segnung der Teilnehmer und Motorräder zum Kapellenplatz ging, waren wir wieder dabei. Am Platz wurden nach einer kurzen Andacht Aufkleber verteilt, und für jedes Motorrad gab es einen Schlüsselanhänger. Dann folgte die Segnung. Ein letztes ohrenbetäubendes Hupkonzert und die Maschinen verließen den Platz.

Fazit: Dies ist kein gewöhnliches Motorradtreffen und Leute, die zum Glauben keine Beziehung haben, werden sich hier wahrscheinlich nicht wohlfühlen. Ich werde, wenn irgendmöglich, am 18./19. Juli wieder dabei sein.

Petra Versin-Johnen

Sanglas - olé

Hilfestellung zum Erhalten

Bis 1982 produzierte der spanische Familienbetrieb Sanglas vornehmlich robuste Einzylinder, meist für die dortige Polizei. Nach dem Produktionsende macht die Ersatzteilversorgung logischerweise den privaten Eignern Kopfzerbrechen, zumal die Sanglas nicht der Verkaufserreiter überhaupt waren.

1979 schlossen sich bundesdeutsche Freunde der iberischen Eintöpfe zusammen und gründeten eine Interessengemeinschaft. Durch regelmäßig erscheinende Infobriefe werden Tips, Tricks und Erfahrungen den Mitgliedern angeboten.

Der interessierte Sanglas-Fan erhält nähere Informationen bei:

Markus Ferstl, Umlandstr.11, 7328 Wäschenbeuren, Telefon 07172 - 7075

Jörg Riepenhusen

14. Int. Schwarzwald-Winter-Fahrt am 31. Januar 1987

Und es geht doch

Irgendwas stimmte mit den Gaszügen nicht, als ich mit meinem Bruder Hansi im Seitenwagen, Freitagmorgen um 5.30 Uhr Richtung Raststätte Remscheid fuhr. Dort wollten wir uns mit Axel, BMW 80 GS, und Ole + Thorsten, MZ-Gespann, um 6 Uhr treffen. An der Raststätte angekommen, Tank von dem Hartmann-BMW-Geländegespann und den oberen Gaszug gewechselt. Bei minus 12°C nicht so angenehm. Wir hatten uns für diese Winterfahrt und mit so einem Gespann einiges vorgenommen, aber wie so oft kam alles ganz anders. Zu diesem Zeitpunkt wußte ich noch nicht, daß noch eine Menge Probleme auf uns zukamen.

Nach dieser kleinen Panne, auch mein heizbares Visier hatte den Geist aufgegeben, setzten wir unsere Fahrt gemeinsam fort. Es sollte am Freitag bis zur Schweizer Grenze, nach Waldshut gehen, um von dort am Samstagmorgen um 6 Uhr die 14. Int. Schwarzwald-Winter-Fahrt 1987 zu starten. (Eine alle zwei Jahre stattfindende Motorrad-Winterfahrt, aufgeteilt in PS-Klassen, mit der Aufgabe, acht besetzte Kontrollen, verteilt im gesamten Schwarzwald, anzufahren. Jede Kontrolle ist mit einer Sonderprüfung versehen. Der frühe-

ste Start ist samstags 6 Uhr und ab 15.30 Uhr beginnt die einstündige Karrenzeit.)

Während wir über die BAB Richtung Süden fahren, konnte ich einen Gedanken nicht ganz verdrängen - unser Getriebe hakte manchmal. Ich hatte zwar ein Ersatzgetriebe mit, aber bei den Minustemperaturen ein Getriebe wechseln!!!

Hinter Heidelberg war es dann doch soweit. Das Getriebe machte Geräusche, also Getriebewechsel und das alles bei minus 10°C auf einer Autobahnraststätte.

Man bekommt zwar auf einer Raststätte fast alles, aber kein Getriebeöl. Ole fuhr in die nächste Ortschaft und als er zurück kam, hatten wir das Ersatzgetriebe schon montiert. Es waren noch wenige Handgriffe und wir hätten unsere Fahrt fortsetzen können. Ich will die Kupplung einstellen, kein Druckpunkt, nur ein Knirschen. Hatte das Getriebe überhaupt einen Schaden? War vielmehr an der Kupplungsdruckscheibe das Blech zerbröselte? Wieder alles von vorne, Schwinge raus, Getriebe raus, Kupplung raus. (siehe Bild) Doch die Kupplung war ok. Kurz gesagt, im Eifer des Gefechts war die vordere Distanzscheibe vom Drucklager rausgefallen und somit konnte kein Druckpunkt eingestellt werden. Unter den kritischen Augen der mitunter 10 bis 15 Zuschauer wurde wieder alles zusammengebaut und so konnte die Fahrt um 14 Uhr fortgesetzt werden.



Gelobt sei die Erfindung des Schraubenschlüssels

Foto: Jürgen Moskopp

Bei herrlichem Sonnenschein fuhren wir bei Bad Krotzingen von der BAB ab, um quer durch den Südschwarzwald, Richtung Waldshut zu fahren, über Staufen, Schönau, Toodtmoos, St. Blasien, Waldshut nach Oberlauchringen, Gasthof Kranz.

Ich hatte dort schon Zimmer bestellt. Der Wirt ist selber Motorradfahrer und man bekommt ein sehr gutes Essen. Übernachtet wird in einfachen Zimmern. Der PKW des Wirtes mußte auf die Straße, damit unsere Motorräder im Trockenen standen.

Trotz des anstrengenden Tages haben wir noch bis 24 Uhr zusammengesessen und für den Wirt war es selbstverständlich, uns am anderen Morgen um 4.30 Uhr ein SUPER-Frühstück, ich möchte sagen, zu zelebrieren.

Doch jetzt nahm der „Leidensweg“ seinen Lauf.

Um 5 Uhr Aufbruch. Die erste Hiobsbotschaft, unser Gespann hatte hinten einen Plattfuß. Fußpumpe raus, dann getreten bis das Wasser, na ja Ihr wißt schon, runter lief.

Das Gespann will bei minus 18°C weder mit Starter, noch mit Kicken anspringen. Alle, einschließlich Wirt schieben - nichts. Der Wirt will uns mit seinem PKW anschleppen und holt seine Schlüssel. Axel und Ole fahren schon die wenigen Kilometer zur 1. Kontrolle. Alle Schlösser des PKW zugefroren. Radikalkur - heißes Wasser über die Schlösser. Dann endlich läuft der PKW und nach wenigen Metern läuft auch das Gespann.

Wir danken dem Kranzwirt und machen uns auf den Weg zur ersten Kontrolle, Berghaus. Meine Gedanken sind noch beim Kranzwirt, denn es gibt nicht mehr viele von seiner Sorte, als unser Gespann mit einem Schlag ausgeht.

Was war geschehen?

Beim Anschleppen hat mein Bruder das Seil um den Rahmen gelegt und in der Dunkelheit nicht darauf geachtet, daß das Massekabel dort verlegt war. Zum Glück war es nur aus der Verschraubung gerissen.

Jetzt waren wir, wollten wir doch alle Kontrollen holen, in Zeitnot. Unser Plattfuß hielt immer ca. 50 km. Dann wieder ordentlich Luft rein und weiter.

An der 1. Kontrolle schnell einen Stempel und ohne Sonderprüfung weiter. Jetzt die Strecke zurück wie am Vortag, allerdings nur bis Toodtmoos-Weg, dann links ab, Richtung Mammbach. Mit offenem Visier, es vereiste dauernd, bei den Temperaturen kein Vergnügen.

Jetzt bahnte sich etwas an, wogegen man machtlos ist. Die Aufregung war mir auf den Magen geschlagen. In die Bremse, den Anzug runter. Bruder Hansi gab aus sicherer Entfernung Anweisungen, damit nichts in den Anzug kam. Wieder Zeitverlust.

In Lehnacker Kontrolle 2 und ohne Sonderprüfung weiter, weil wir keine Zeit mehr hatten. Todtnau, Richtung Kirchzarten zur Kontrolle 3, St. Wilhelm. Wir hatten gut Gas gemacht und trafen jetzt Axel und Ole wieder. Das Wetter war wie am Vortag einfach super. Sonnenschein und von Schnee geräumte trockene Straßen, eigentlich kein „Gespannwetter“.

Die 4. Kontrolle wurde in Weißenbach bei Schönwald genommen. Ein schneebedeckter Weg, der von Langlaufloipen gekreuzt wird. Ich glaube, die Skifahrer verstanden die Welt nicht mehr.

Immer wieder gebremst durch unseren Plattfuß erreichten wir Kontrolle 5, Eselbach. Eine ganz kleine Straße führte zu einem hochgelegenen Gasthaus. Aber wir hatten keine Zeit für so schöne Gasthäuser, wollten wir die Fahrt noch gut beenden.

Kontrolle 6, Bärhag, wurde über Haslach, Zell, Nordrach erreicht. Der kleine Verbindungsweg nach Bad Peterstal erwies sich als schwierig. Ein steiler vereister Weg, aber für uns kein Problem, denn jetzt wurde unser Geländegespann gefordert. Bruder Hansi mit seinen 120 kg übers Hinterrad, meine 95 kg dazu und so hatte das Eis keine Chance. Wir fuhren dann am Schwarzenbach Stausee auf die Schwarzwald-Tälerstraße, bei Forbach links ab bis zur Roten Lache und von dort zum abgelegenen Scherrhof, Kontrolle 7. Jetzt wurde klar, daß wir Kontrolle 8 nicht mehr erreichen konnten. Der Zeitverlust am Morgen und das ewige „Luftnachtanken“ war doch zu groß.

Wieder das übliche und ab Richtung Ziel, Pforzheim-Birkenfeld. 15 min. vor der Karrenzzeit waren wir dann nach 471 km im Ziel. Ab-

züglich der Pannen betrug unsere Fahrzeit 7,5 Stunden, was einen Schnitt von 62 km/h ausmachte. (Anm. d. Red.: 471 km: 50 km = 9 mal pumpen.)

Axel war schon im Ziel und hatte auch nur sieben Kontrollen! Ole kam mit 40 min. Verspätung ins Ziel und bekam dementsprechend Punktabzug. Am Ziel treffe ich viele alte Bekannte, natürlich auch den „Bauer“ mit seiner Frau im Seitenwagen. Er hat im Sommer, bedingt durch zwei landwirtschaftliche Betriebe, keine Zeit zum Motorradfahren und so treffen wir uns seit Jahren bei den diversen Winterfahrten. Er bekam als „ältester Teilnehmer“ einen wertvollen Pokal überreicht und der Veranstalter würdigte seine lange Zugehörigkeit.

Es wurde ein schöner Abend und jeder hatte etwas zu berichten. Zur vorgerückten Stunde wurde mir mehrmals von meinem Bruder gesagt, - hättest du nicht geschi..., hätten wir einen Pokal gehabt.

Am anderen Morgen wurde die Heimreise wieder bei super Winterwetter angetreten. Doch siehe da, - die Luft war über Nacht im Reifen geblieben, das Motorrad sprang sofort an, ein ausgefallener Heizgriff funktionierte auch wieder. Ich glaube, der 31. Januar war nicht mein Tag. Doch was sagen unsere „alten Männer“ (unsere Motorradfahrer über 50) immer, - ist nichts passiert, kannst du auch nichts erzählen.

Fazit: Nach 1500 km Winterfahrt kamen wir wieder gut in Wuppertal an, der einzige „Schwachpunkt“, Oles MZ erwies sich als die zuverlässigste, und wir freuen uns schon wieder auf die 15. Int. Schwarzwald-Winter-Fahrt 1989.

Jürgen Moskopp

Österreichischer (Treffen-) und Terminkalender

Ca. 80 Veranstaltungstermine mit Kontaktschrift und Beschreibung, zusätzlich ca. 80 Clubanschriften aus ganz Österreich.

Preis: 7,00 DM für Mitglieder, bei Vorauszahlung an den BVDM-Service (Scheck oder Überweisung auf Postgiroamt Frankfurt Nr. 200 65 - 607).

REISEN



Kurz-Urlaub

Habt ihr ein paar Tage Zeit und Lust auf die Berge? Dann kommt mit! Jetzt im Mai/Juni gibt es ein paar Feiertage, die man für eine Vor-Urlaubstour nutzen kann. Außerdem sind dann dort, wo ich Euch hinführen will, die Straßen noch nicht überlaufen. Die Fahrt geht gen Süden, in das Voralpengebiet und setzt, naturgemäß, für die Anwohner jenseits des Weißwurst-Äquators eine Autobahnanfahrt voraus.

„Startort“ ist der Tegernsee, hier hatten bereits im 11. Jahrhundert die Benediktiner ein Kulturzentrum gegründet und auch in der Jetztzeit wußten berühmte Leute die malerische Gegend zu schätzen. Ludwig Thoma, Ludwig Ganghofer, Heinrich Spoerl und Olaf Gulbransson fanden ihre letzte Ruhe auf dem Friedhof von Egern. Wir biegen gleich hinter Gmund links ab nach Hausham. Laßt Euch nicht durch Tourenvorschläge in verschiedenen Alpenführern dazu verleiten, durch's Vallepp zum Spitzingsee fahren zu wollen, die Straße ist gesperst!

Wir fahren zum Schliersee, eine gute Straße führt in weichen Kurven sachte rauf und runter, grüne Wiesen, weiße Höfe und eine klare Luft stimmen uns ein und lassen Freude aufkommen. Bis Bayrischzell bleiben wir auf der Deutschen Alpenstraße, der 307. Wer nicht in den Ort hineinfahren mag, bleibt auf der Umgehung und wer das Sudelfeld noch nicht kennt, fährt erst einmal dort hinauf. Dann aber treffen wir uns wieder an der Einfahrt zum Ursprungpaß und dort läßt sich dann feststellen, wer den Personalausweis vergessen hat: wir sind an der Grenze zu Österreich.

Hinter Landl biegen wir rechts ab nach Hinterthiersee, es wird steil und schmal, aber von oben haben wir einen tollen Blick auf den Thiersee mit dem Wilden Kaiser als Hintergrund, und auch auf der Abfahrt von Thiersee nach Kufstein lohnt sich in einer Ausweiche ein kurzer Halt: Kufstein und das Inntal liegen

unter uns. Wer die Stadt mit seiner imposanten Festung aus dem 12. Jahrhundert und die Heldenorgel im Bürgerturm kennt und auf eine Besichtigung verzichtet, fährt gleich bei der ersten Möglichkeit rechts und folgt, etwa oberhalb, dem Inntal nach Mariastein. Vorbei am Pendling, dem Hausberg von Kufstein, der uns zeigt, wie das Wetter wird: hat der Pendling einen Hut, wird das Wetter gut, hat er einen Degen, gibt es Regen. Gemeint sind die Wolken, die ihn umgeben.

In Mariastein treffen wir auf eine Wallfahrtskirche, die sich in einen 42 m hohen Bergfried auf einer 12 m hohen senkrechten Felsnase versteckt, die Burg wurde 1630 zur „Überwachung“ des Verkehrs errichtet. Wer aber die Kapelle nicht besuchen möchte, fährt gleich am Fuß des kleinen Ortes nach rechts nach Breitenbach, aber auch oben an der Burg geht eine schmale Straße zum gleichen Ort.

Hier heißt es dann: aufgepaßt! Gleich hinter der Kirche gehts rechts rein und wenn Ihr

Foto: Sigrid Briel



denkt, jetzt sind wir falsch, dann seid Ihr auf der richtigen Spur. Es geht zum Rheintaler- und Krummsee. Und Ihr befindet Euch wieder auf einer tollen Motorrad-Wander-Strecke. Ich muß vorausschicken, ehe ich den nächsten Streckenabschnitt beschreibe, daß ich zur diesjährigen Karnevalszeit diese Tour gemacht habe, allein, im Regen, auf Schnee, mit dem Auto, wenn auch allradangetrieben, aber!

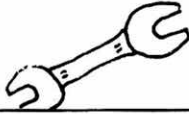
In Kramsach, Ortsteil Achenrain, gehts nach Brandenberg hinauf, der Ache entlang, bis Pinegg, über eine idyllische Holzbrücke und jetzt: Augen auf! ein verwittertes Holzschild weist nach Steinberg. Da geht's hinauf. Ich hab's versucht, aber am letzten Hof war Schluß, eine einzige, weiße, spurlose, ca. 60 cm hohe Schneedecke ließ mich kapitulieren. Kein Weg, kein Steg, ich mußte zurück. Zurück bis Kramsach, dann über Jenbach zum Achensee, Achenkirch, Achental. Und hier habe ich es noch einmal versucht, sozusagen von der anderen Seite, hier hätte ich nämlich rauskommen müssen, wenn ich durchgekommen wäre. Ich kam bis Steinberg, dann war es wieder aus. Aber es geht! Die Einheimischen sagen es, und im Mai/Juni klappt es bestimmt! Wem die Tour nun lang genug ist, der fährt über den Achenpaß wieder heim, die anderen sollten vorm Achenpaß, gleich hinterm Zoll links zum Sylvensteinsee abbiegen, sich dann wieder links halten, also nicht auf die 13 Richtung Bad Tölz abbiegen, in Vorderriß ins Portemonnaie greifen um die Maut zu zahlen für die Strecke Vorderriß bis Wallgau. Dieser Weg führt durchs Isartal, ist eine Abkürzung und trotzdem lohnenswert. Über Krün, Garmisch Partenkirchen gehts dann Richtung Oberau, links ab nach Ettal (Klosterkirche St. Mariae), wieder links zum Schloß Linderhof (des Märchenkönigs Ludwig II. Lieblingsschloß) zum Ammersatteltal (Grenze), Plansee, Reutte, Richtung Deutschland - Richtung Heimat.

Unbedingt erforderlich für diesen Tourenvorschlag ist die Generalkarte 7+8, ohne die wirds schwierig.

Wenn es klappt, fahre ich diese Strecke nochmal, zumindest den Durchstieg von Pinegg nach Steinberg werde ich, vielleicht in eine andere Tour, einschließen. Es muß gehen.

Sigrid Briel

TECHNIK



LDR-Rücklichtüberwachung

Die Funktion des Rücklichtes entzieht sich der Beobachtung des Fahrers, dieses ist besonders gefährlich, weil ein nicht gleich bemerkter Defekt ein hohes Sicherheitsrisiko in sich birgt.

Bei der Konstruktion einer Kontrolleinrichtung ist der Einsatz von elektronischen Bauteilen, wie Leuchtdiode (LED = Lumin-Eszens-Diode) und Fotowiderstand (LDR = Light-Dependent-Resistor) sinnvoll, da diese einen geringen Strombedarf haben und störunempfindlich sind.

Funktionsweise:

Kernstück ist der Fotowiderstand, der bei Dunkelheit einen hohen Widerstand hat, also keinen Strom durchläßt. Bei zunehmender Helligkeit reduziert sich der Widerstand, er konvergiert gegen Null, bei starkem Licht kann der Strom also ungehindert passieren. Montiert in das Gehäuse eines Zweiradrücklichtes reagiert der LDR auf das Erlöschen oder Leuchten der Glühbirne und

steuert so die in Reihenschaltung angeordnete Kontrolleuchte (LED).

Bemerkenswert bei dieser Kontrolleinrichtung ist die Unabhängigkeit der beiden Stromkreise. Ein Defekt in der Kontrolleinrichtung hat nicht das Erlöschen des Rücklichtes zur Folge, wie z.B. bei einer Reihenschaltung Rücklicht/Kontrolleuchte der Fall wäre. Je nach Bordspannung (6 V oder 12 V) muß die LED mit einem entsprechenden Vorwiderstand versehen werden.

Fertigung:

Die Bauausführung stellt keine besonderen Anforderungen. Lediglich der sachgerechte Umgang mit dem Lötkolben ist erforderlich.

Alle Lötstellen sind mit Schrumpfschlauch oder ähnlichem zu isolieren. Zweckmäßigerweise wird die LED mittels Fassung im Blickfeld des Fahrers (Scheinwerfergehäuse) montiert. Der LDR kann in das Gehäuse des Rücklichtes geklebt oder mittels Kabelbinder fixiert werden. Die Kabelverlegung erfolgt parallel zum Kabelbaum des Fahrzeugs.

Anschluß:

Vom Pluspol der Rücklichtlampe (Klemme 56) zu einem Kontakt des LDR. (Siehe Abbildung). Vom zweiten Kontakt ein Kabel zur Leuchtdiode, z.B. im vorderen Scheinwerfergehäuse.

Stückliste:

- 1 Fotowiderstand (LDR), evtl. gekapselt
 - 1 Widerstand $6\text{ V} = 330\text{ Ohm}$
 $12\text{ V} = 560\text{ Ohm}$
 - 1 LED mit Fassung (gelb)
5 mm Ø, Kabel (Meterware), Isolierband.
- Preis ca. 5,- DM.

Foto: Norbert Wanke



Der andere Kontakt der LED an Masse. Je nach Bordspannung in diese Leitung einen der genannten Widerstände einlöten.

Bliebe noch hinzuzufügen, daß natürlich eine Ersatzbirne im Bordwerkzeugkasten mitgeführt werden muß, sonst nützt die LDR-Rücklichtüberwachung wenig.

© Norbert Wanke



DER TIP



Zu Sicher?!

Der bessere Schuh-Gepäckträger

Ein Tourenmotorrad braucht Kofferraum! Das man damit viel Spaß haben kann, kann jeder in dem Hasentip von Sigrid Briel in der Ballhupe 3/86 nachlesen. Die Krönung der ganzen Kofferei ist dann natürlich ein Topcase!

Es vergrößert erstens den „Kofferraum“ und zweitens den Spaß! An meiner Maschine befindet sich zwecks Mitnahme meiner Dackelgarage und wechselbarer Textilverkleidungen für meinen Körper eine Kofferbatterie (natürlich mit Topcase) der Firma Schuh. Und damit meine bessere Hälfte nicht laufend, oder vielmehr fahrend, von diesem Topcase allzu hart beschleunigt wird, hat jenes welches Topcase eine kleine Rückenpolsterung bekommen, die zum Anlehnen und Entspannen einlädt.

Da die Firma Schuh sehr (zu?) sichere Kofferträger (nicht die auf dem Bahnhof!) anbietet, hatte ich folgendes Problem:

Damit das Topcase im Falle eines Rendezvous zwischen Besatzung und Straßenbelag oder Feindfahrzeug den Weg der Fahrzeugbesatzung freigibt, verwendet die Firma Schuh ein System, daß das Topcase im wahrsten Sinne des Wortes nach hinten ausreißen kann.

In die Rohre zur Gepäckbrücke sind Sollbruchstellen in Form von Kunststoffstöpseln eingebaut.

Solange das Topcase leer, die Steckverbindung neu und der Soziussitz nicht benutzt ist, hält diese Konstruktion ja auch.

Wenn jetzt aber das Topcase voll, die Steckverbindung alt und der Soziussitz auch noch besetzt ist, zeigt diese Konstruktion erst ihren vollen Wert:

Bei plötzlich einsetzender Beschleunigung klappt das Topcase nach hinten und schützt somit das Nummernschild vor neugierigen Blicken (und Blitzen) der Polizei oder anderer Passanten; gleichzeitig wird das Beschleunigungsvermögen der Maschine durch eine weitere Gewichtsreduzierung, nämlich durch das elegante Absetzen des Beifahrers, noch weiter gesteigert.

Ein sehr schöner Effekt ergibt sich auch, wenn dann das Topcase aufgeht und sich die Flut der Bekleidungsstücke auf die Fahrbahn ergießt!

Bei 100 km/h ergibt sich dann ungefähr einen Streuteppich von 4x50 Metern.

Da ich eigentlich mit der Wahl meiner besseren Hälfte sehr zufrieden bin und auch wenig Lust habe, laufend oder vielmehr haltend, das Topcase wieder „einzustöpseln“, habe ich folgende einfache, aber wirksame Abhilfemaßnahme getroffen:

Stöpsel und Träger durchbohrt und mit einem Splint gegen ein Herausrutschen gesichert.

Im Falle einer schlagartigen Belastung wird jetzt zwar der, bzw. die Kunststoffstöpsel zerrissen, aber der Beiname „das Streufahrzeug“ ist jetzt für mein Mopped nicht mehr zutreffend.

H. J. Hollander



Helmpflicht in Italien -

Strafzettel nicht zulässig

Es dürfte mittlerweile bekannt sein, daß ab 1986 in Italien Helmpflicht besteht. Als die Italiener diese neue Vorschrift einführten, machten sie gleich Nägel mit Köpfen. Es dürfen nur

die Helme nach der ECE-Norm verkauft und getragen werden. Was machen Ausländer, die mit nicht-ECE-geprüften Helmen nach Italien fahren?

Es liegen uns schon mehrere Berichte vor, wonach Motorradfahrer auch mehrfach zur Kasse gebeten wurden, wenn ihre Helme nicht der ECE-Norm entsprach. Wo liegt das Problem?

Die Schwierigkeit liegt in der unterschiedlichen Auslegung der Gesetzesvorschrift. Wir sind allgemein der Meinung, daß die Vorschrift, überhaupt einen Helm zu tragen, eine **Verhaltensvorschrift** ist; d.h. ich verhalte mich auf italienischen Straßen entsprechend der italienischen Verkehrsregeln, die ich im übrigen ja auch beachte; hierzu gehört das Tragen von Schutzhelmen in Verbindung mit Motorradfahren.

Die Vorschrift, einen ECE-geprüften Helm zu tragen, ist dagegen eine **Ausrüstungsvorschrift**. Eine Ausrüstungsvorschrift betrifft die technische Ausstattung eines Kraftfahrzeuges; sie ist in der Bundesrepublik in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verankert. Es besteht im Rahmen der EG die Vereinbarung, daß Fahrzeuge mit einer ordnungsgemäßen Zulassung nach der jeweiligen StVZO der einzelnen Länder **auch** in den anderen Ländern der EG fahren dürfen, ohne daß sie verändert werden müssen. Sinnfälliges Beispiel: Bei uns ist es verboten, mit gelbem Scheinwerferlicht zu fahren - sprich: die bei uns zugelassenen Fahrzeuge dürfen kein gelbes Licht haben - dennoch dürfen Fahrzeuge aus Frankreich, die mit gelbem Licht ausgerüstet sind, selbstverständlich bei uns fahren, weil es in Frankreich zugelassen ist.

Das gleiche gilt für den Helm.

Nach Rücksprache mit dem Bundesverkehrsminister können wir daher klipp und klar sagen: **Strafzettel gegen DIN-Helme sind nicht zulässig**. Wir bemühen uns z.Z. bei der deutschen Botschaft in Rom darum, daß die italienischen Behörden dafür Sorge tragen, daß ausländische Motorradfahrer nicht unnötig belangt werden. Wir haben zugleich die Botschaft gebeten, ein entsprechendes Falblatt in italienischer Sprache auszuarbeiten, welches man im Falle eines Falles den Behörden vorlegen kann.

Henning Knudsen

Das schwarze Gold

Neues Abfallgesetz beeinflusst den Ölpreis

Im Bundesgesetzblatt wurde am 30.8.1986 das neue Abfallgesetz verkündet, das Gesetz wurde am 1.11.1986 in seiner ersten Stufe wirksam.

Auch das bisher gültige Altöl-Gesetz wurde somit in wesentlichen Teilen aufgehoben, die Änderungen sind erheblich und gehen, wie könnte es anders sein, zu Lasten der Verbraucher. Zumindest, wenn man den finanziellen Teil in Betracht zieht.

Der Casus Knacktus sieht so aus:

Statt wie bisher DM 0,02 wird dem Händler vom Lieferanten/Hersteller die Altölausgleichsabgabe mit DM 0,18 pro Liter berechnet, wohlgermerkt, von Staats wegen! Denn der Hersteller muß diese DM 0,18 pro Liter an das Finanzamt abführen. Obwohl das Öl schon mit erheblichen Steuern belastet ist, kassiert der Staat die Altölausgleichsabgabe quasi ohne Gegenleistung für den Endverbraucher.

Denn: für die Entsorgung ist der Händler praktisch und finanziell selbst verantwortlich. Bisher war es so, daß der berufsmäßige Altölabholer das alte Öl kostenlos abholte, jetzt entstehen dem Händler dafür Kosten. Mehr noch, ist dem Altöl etwas anderes hinzugegeben, wie z.B. Bremsflüssigkeit oder Kühlmittel, so muß das verunreinigte Altöl als Sonderabfall entsorgt werden und das ist besonders teuer. Kontrolliert wird das durch Entnahme von Proben und entsprechende Analyseverfahren.

Ab 1. 7. 1987 gilt außerdem folgendes: Wer gewerbsmäßig Öle an Endverbraucher abgibt, muß am Verkaufsort oder in dessen Nähe eine Annahmestelle für gebrauchte Öle bis zur Menge der im Einzelfall verkauften Öle einrichten oder nachweisen. Kostenlos.

Alles das ist für, in unserem Fall der Motorradhändler, aber auch für Kaufhäuser und Großmärkte ein erheblicher Kostenfaktor. Er wird, zwangsläufig, in die Verkaufskosten-Kalkulation einfließen.

Fazit: das Öl wird teurer.

Sigrid Briel

Touristik-Wettbewerb 1986 des BVDM

ERGEBNISLISTE

Platz	Name	Wohnort	Fabrikat	Punkte
1.	Johann de Vries	Veenhusen	BMW R 65	788,8
2.	Uwe Schwope	Lübeck	BMW R 50 SW	712,8
3.	H.-G. Meergans	München	Honda CX 500	686,9
4.	Wolfgang Döpfer	Hilden	Yamaha XJ 900	678,5
5.	Heinz Wieland	Bergisch-Gladbach	BMW R 80	560,0
6.	Barbara Reus	Hilden	BMW R 80 GS	452,3
7.	Michael Wuttke	Hilden	Yamaha XS 650	438,8
8.	Thomas Heinen	Hilden	Kawasaki GT 550	436,4
9.	Jörg Riepenhusen	Münster	Yamaha XJ 750	414,2
10.	Horst Orlowski	Remscheid	Moto Guzzi V 7	404,9
11.	Edgar Müller	Lippstadt	Yamaha XJ 900	375,5
12.	Martin Brede	Sundern	Yamaha EML 1100	363,3
13.	Horst Hackemann	Brühl	Laverda RGS 1000	341,3
14.	Irmgard End-Sassenhagen	Bergisch-Gladbach	BMW R 60/5	339,5
15.	Ulrich Lipowski	Wuppertal	Moto Guzzi V 7	306,6
16.	Horst Sassenhagen	Bergisch-Gladbach	Moto Guzzi 850 T 4	303,3
17.	Norbert Varnskühler	Riesenbeck	Moto Guzzi G 5	298,1
18.	Bernd Karrasch	Kürten	Karrasch Mammot	283,6
19.	Gudrun Riepenhusen	Münster	Honda CX 500	277,4
20.	Karl-Heinz Preß	Rüsselsheim	MZ ES 250	246,7
21.	Fritz Leidig	Mainkling	BMW K 100	112,5
22.	Klaus Sube	Hilden	Honda CX 500	77,5
23.	Jutta Hölzel	Düsseldorf	Yamaha XJ 550	66,7
24.	Jens Rinhofer	Hilden	Kawasaki GT 550	17,3

Die Teilnehmer auf den Plätzen 1 bis 8 erhielten Ehrenpreise. Außerdem gab es viele Sachpreise.

Die Siegerehrung fand auf dem BVDM-Winterfest am 21. März 1987 in Wietze statt. Neue Ausschreibungen und Wertungshefte gibt es beim Bundessportwart. Eine erfolgreiche und gute Saison wünscht Euch

Edgar Müller, Sportwart
4780 Lippstadt 15, Am Osthof 13
Telefon 02945 - 5150

Übrigens: Die diesjährige Deutschlandfahrt hatte die sensationelle Teilnehmerzahl von über 300 Leuten. Wie es war erfahrt Ihr in der nächsten Ausgabe.

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 025 01 - 1 33 22

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

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4
Telefon 061 28 - 8 61 91

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 021 51 - 71 22 97

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 309 (BLZ 250 100 30)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 320 500 00)

Edgar Müller

Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15
Telefon 029 45 - 51 50

Sport-Touristik-Wettbewerbe, Ori-Veran-
staltungen (Treffen - Ori's - Tourenfahrten),
Koordination Sporttermine,
BVDM-Deutschlandfahrt

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM –

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Koordination und Layout:
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 025 01 - 133 22

Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße
4232 Xanten
Telefon 028 01 - 22 95

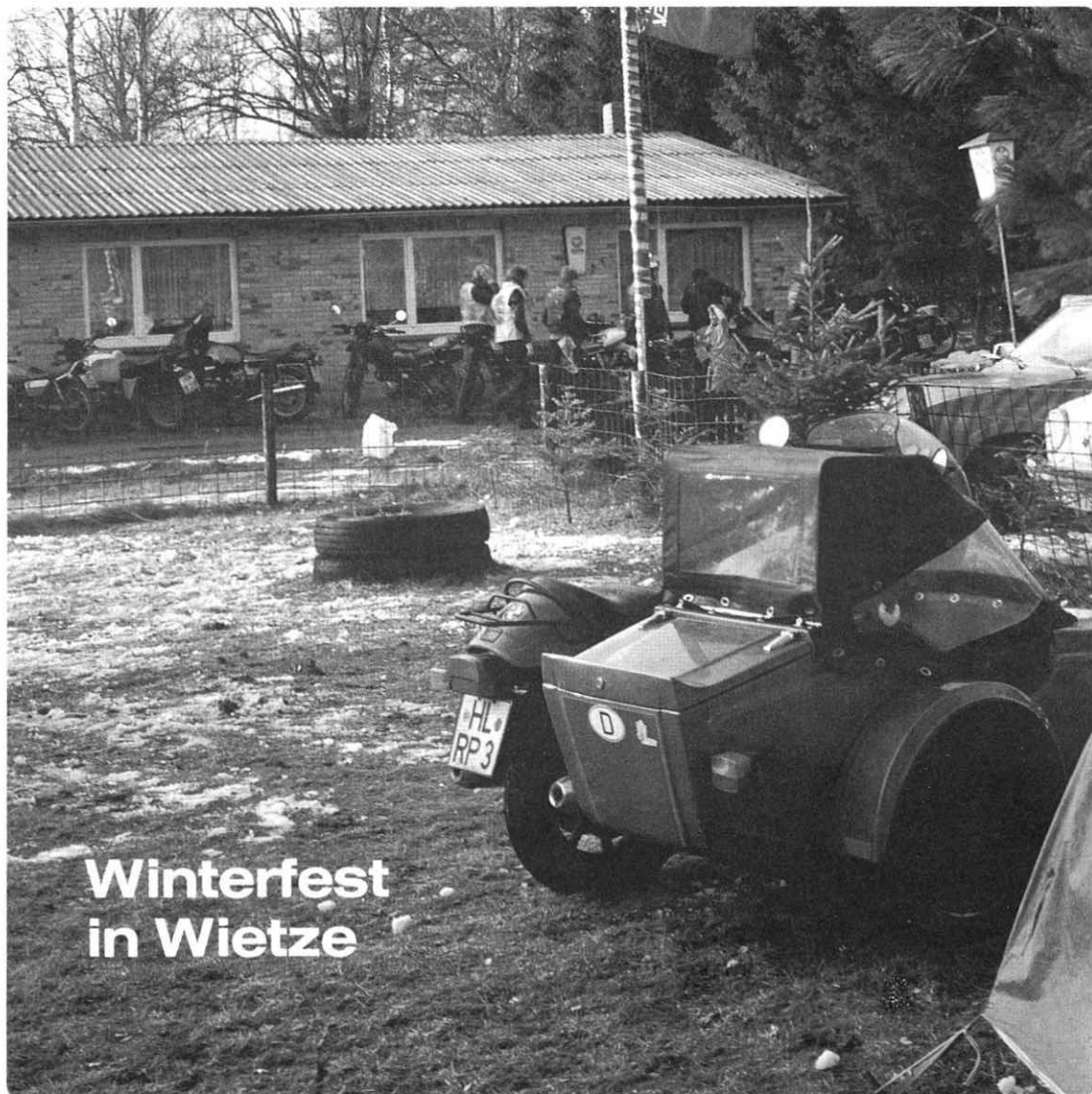
Druck: trost-druck xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Mitarbeiter in Heft 2/87:

Sigrid Briel
Henning Knudsen
Klaus Schumacher
Motorradclub Kiel
Willi Keuser
Günter Heumann
Klaus-Werner Olderdissen
Norbert Wanke
Herbert Johnen
Petra Versin-Johnen
Jürgen Moskopp
H. J. Hollander
Edgar Müller
Heinz Sauerland
Margot Wittke
Jörg Riepenhusen

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



Winterfest in Wietze

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPE
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender