

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



Inhalt:

	Seite
Elefantentreffen 1980	2
Aktion „Blauer Punkt“	4
BVDM Unfallversicherung	4
BVDM-Nachrichten	5
Hallo — Gespannfahrer	6
Yamaha SR 500 — Gespann	8
Führerscheinänderungen	9
The dirty road	10
Rallye „Oasis Paris — Dakar“	15
Leserzuschriften	16
Technische Tips	18
Das (Alp-) Traum Motorrad	19
MZ und die Zukunft	20
KFZ-Steuerreform	20
Nachtrag JHV 1979	20
Doppeltes Suzuki Spiel	21
Termine	23
Anzeigen	24

Titelbild: An der Wasserscheide zwischen Atlantik und
Arktischem Ozean Foto: Lamberty

Elefantentreffen 1980

Genauso alt wie das Elefantentreffen ist wohl auch das Problem, daß Sie, unsere Mitglieder, darüber durch die BALLHUPE erst später unterrichtet werden als durch andere Informationsorgane. Teilweise bedingt durch die quartalsweise Herausgabe unseres Nachrichtenblattes und zum anderen Teil durch immer wieder zu kurzfristige Terminierung dieser Großveranstaltung werden wir wohl auch weiterhin mit diesem Problem leben müssen. Allerdings ist der BVDM-Gesamtvorstand (alle BVDM-Vereinsvorstände) Mitte Dezember per Rundschreiben umfassend informiert worden, mit der Bitte, diese Information an die Mitglieder weiterzugeben. Eine Kurzbearbeitung an alle Mitglieder haben wir diskutiert, sie dann jedoch aus Kostengründen (ca. 750,- DM) abgelehnt.

Für alle, denen der Termin noch nicht bekannt ist:

Das Elefantentreffen findet statt auf dem Salzburgring

vom 22. — 24. Februar 1980.

Die österreichischen Genehmigungs- und Sicherheitsbehörden bitten uns, auf folgendes Problem hinzuweisen:

In Österreich ist das Tragen von **Waffen und Orden jeglicher Art verboten**. Die BVDM-Eingangskontrolle muß in Verbindung mit der Sicherheitsbehörde allen Besuchern, die sich mit Gegenständen der genannten Art dekorieren, den Eintritt zum Salzburgring verwehren. Auch außerhalb des Ringes muß bei Nichtbeachten mit Unannehmlichkeiten gerechnet werden!

Ein weiteres leidiges Thema des Elefantentreffens ist der Ordnereinsatz: Durch Erlaß der Genehmigungsbehörde (Salzburg) sind wir verpflichtet worden, mindestens 50 Ordner und Helfer zu stellen! Diese Anzahl wird bei Erscheinen dieser BALLHUPE zwar voraussichtlich erreicht sein, dennoch benötigen wir weitere Helfer, damit jeder einzelne nicht solange eingesetzt zu werden braucht. Daher unsere Bitte: Falls Sie ohnedies zum Salzburgring fahren, hel-

fen Sie uns einige Stunden bei der Durchführung des Treffens. Wie auch in den Vorjahren ist eine Vergütung für die Mitarbeit geplant. Die Höhe ist allerdings abhängig von einem finanziellen Überschuß, den wir beim Elefantentreffen erwarten.

Der Einsatz eines Helferbusses wurde nach einer Kosten- Nutzenanalyse während der letzten Bundesbeiratsitzung (BV-Vorstand + kommissarische LV-Vorsitzende) abgelehnt. Allerdings sollen die Fahrtkosten für PKW, die mit mindestens drei Helfern besetzt sind, teilweise erstattet werden. Es wird an eine Pauschale von ca. 100,- DM gedacht. Diese Regelung gilt natürlich auch anteilig bei Solomotorrädern und Gespannen. Entsprechend könnten aufgrund dieses Betrages auch Anteile zu einem privat gecharterten Bus gezahlt werden. Vorabhelfermeldungen richten Sie bitte an die BVDM-Geschäftsstelle. Ansonsten können Sie sich während der Veranstaltung bei der BVDM-Eingangskontrolle oder im BVDM-Organisationswohnwagen melden.

Sie haben vielleicht schon erfahren, daß, bedingt durch die zu erwartenden Kosten, der Eintritt auf 10,- DN (70,- ÖS) erhöht werden mußte. BVDM-Mitglieder brauchen gegen Vorlage des gültigen BVDM-Ausweises nur 50 % zu zahlen. Helfer bekommen auch diesen Betrag noch während der Veranstaltung zurückerstattet.

G. Wuttke
BVDM-Vorstand

Aufruf an alle Einzelmitglieder und alle Gespannfreunde.

Wer bereit ist beim Elefantentreffen 1980 aktiv mitzuhelfen, melde sich bitte umgehend per Postkarte und unter Angabe der Zeit, in der er helfen kann, an meine Adresse. Koordinator für Einzelmitglieder und 1. Vorsitzender der Gespannfreunde im BVDM

Hans Schäfer, Am Wiesengrund 10
6270 Idstein-Oberauroff
Tel. 06126/3197



**Elefanten-Treffen 22.-24. 2. 1980
auf dem Salzburgring**

Aktion „Blauer Punkt“

Mitteilung zur BVDM-Unfallversicherung:

Interessengemeinschaft im BVDM

Die bei der IFMA 1978, beim Elefantentreffen 1979 und durch einige kleinere Aktionen hervorgetretene Aktion „Blauer Punkt“, die sich die Ermutigung von Motorradfahrern zum friedlichen Umgang miteinander und mit anderen Mitmenschen zum Ziel gesetzt hat, möchte sich als Interessengemeinschaft innerhalb des BVDM konstituieren.

Ziel dieser Interessengemeinschaft ist es, BVDM-Mitgliedern, die diese Aktion fördern wollen, eine bessere Zusammenarbeit zu ermöglichen. Auch sollen Freunde der Aktion, die noch nicht BVDM-Mitglieder sind, eingeladen werden, dem BVDM beizutreten und dadurch in den Genuß der Möglichkeiten des Verbands zu kommen.

Selbstverständlich kann weiterhin jedermann ohne Rücksicht auf irgendeine Verbandsmitgliedschaft in der Aktion mitwirken und das durch Tragen der Plakette mit dem blauen Punkt ausdrücken.

Die Gründungsversammlung der Interessengemeinschaft „Blauer Punkt“ im BVDM soll während des Elefantentreffens, wahrscheinlich am Samstag, den 23.2.1980 vormittags, in der Nähe des Salzburgrings stattfinden. Ort und genauer Zeitpunkt werden im Programm des Elefantentreffens bekannt gegeben.

Schon jetzt sind alle Freunde des „Blauen Punktes“ zu dieser Versammlung herzlich eingeladen.

Manfred Dörr

Die Todesfallsumme beträgt nicht wie in unserm Artikel Ausgabe 4/79 der Ballhupe angegeben 1000, – DM, sondern 1300, – DM.

Unser Text, zur Erklärung Erstattung von Versicherungsbeiträgen während der Wehr = oder Zivildienstes könnte möglicher Weise zu Irrtümern führen, so daß wir veranlaßt haben:

BVDM-Mitglieder, welche mit diesen Dingen konfrontiert werden, erhalten auf Anfrage kostenlos, gegen Beifügung eines Freiumschlags, von unserm Versicherungsbüro E. Wickler eine ausreichende Information.

Daß unser Entschluß, einen solchen Rahmenvertrag zur Unfallversicherung abzuschließen, richtig war, beweisen die bereits vor dem 1.1.1980 eingegangenen Anträge. Allerdings bitten wir hierzu, um kosten- und zeitaufwendige Rückfragen zu vermeiden, die Anträge vollständig auszufüllen. Die Mitgliedsnummer ist besonders wichtig!

Zum Auslandskrankenschutz:

Noch rechtzeitig genug vor unserem Treffen in Salzburg konnten wir diese Leistung unseren Mitgliedern anbieten, denn gerade für Österreich ergeben sich erfahrungsgem. Schwierigkeiten, da im Leistungsfall dort nicht auf Krankenschein behandelt wird, sondern die Kosten als Privatpatient zu zahlen sind, die von den gesetzlichen Kassen nicht übernommen werden. Letzteres gilt auch für das übrige Ausland. Zu empfehlen ist dieser Versicherungsschutz in jedem Falle für Mitglieder gesetzl. Krankenkassen.

Der Bundesvorstand

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Am 08.12.79 gründeten 17 Gespannfreunde in Nauord/Westerwald die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM. Sie wollen damit eine Grundlage für das Sammeln und Weitergeben von gespannspezifischen Informationen schaffen. 1. Vorsitzender und Geschäftsführer ist:

Hans Schäfer, Am Wiesengrund 5, 6271 Oberauroff

2. Vorsitzender und Kassierer ist:

Harry Waldschmidt, Helwegstr. 62, 6080 Groß-Gerau

Referent für Technik ist:

Edmund Peikert, Buchenhof 105, 56 Wuppertal 11.

BVDM-Mitglieder können für z.Zt. 12, — DM Jahresbetrag der Interessengemeinschaft beitreten, (§ 21, Satz 7, Doppelmitgliedschaft).

Auf der Beitrittserklärung bitte bisherige Mitgliedschaft angeben.

Klaus Schumacher

Neuer Ortsclub:

Wir haben eine BVDM Ortsgruppe gebildet und möchten uns gerne vorstellen: unsere Gruppe nennt sich BVDM Ortsgruppe Hamburg-Neuengamme. Wir treffen uns immer Mittwochs um 20.00 Uhr im Keller des Gemeindehauses. Zu erreichen über die B 5 bis Bergedorf, dann Cursacker Neuer Deich, Neuengamme Hausdeich, Karkenstegel. Unsere Kontaktadresse ist: Martin Seller, Sengelmannstr. 169, 2000 Hamburg 63.

Martin Seller

Zur Kenntnisnahme

Redaktionsschluß für die Ballhupe 2/80 ist der 8. April 1980. Erscheinungstermin wird der 5. Mai 1980 sein.

D. Red.

An alle Mitglieder des BVDM in Niedersachsen.

Die Gründungsversammlung des LV Niedersachsen am 19.1.80 war ein großer Reifall: von 30 geladenen Gästen erschienen nur 9, abgesagt hat nur einer!

Bitte, fragt Eure Vorstandsmitglieder, warum sie Euch nicht im Landesbeirat vertreten wollten oder warum sie nicht Euch geschickt haben.

Nach Klärung einiger Fragen mit dem Bundesvorstand wollen wir am 22. oder 29. März 1980 die Gründungsversammlung durch die Wahl eines Landesvorstandes beenden. Die weiteren Aktivitäten des neu gewählten Gremiums sollen anschließend festgelegt werden.

Manfred Kehr

Koordinator Nord.

Einladung zur JHV-Lüneburger Heide.

Der Landesverband Lüneburger Heide lädt hiermit ein zur Jahreshauptversammlung am 23.2.1980 um 20.30 Uhr ins Clublokal „Schützenhof“ in Salzhausen. Es wird um rege Teilnahme gebeten, da außer den Neuwahlen weitere wichtige Punkte auf der Tagesordnung stehen. Tagesordnung: Bericht des Vorstandes, Wahl des neuen Vorstandes. Neubenennung des Clubs (einfach „Heidjer“?), Diskussion über die Zukunft des Clubs.

Wahlberechtigt sind nur diejenigen, die nachweislich den Jahresbeitrag für 1979 bezahlt haben. Weitere Vorschläge oder Bewerbungen bezüglich der JHV sind zu richten an: Frank M. Wolf, Helgoländer Str.2, 2212 Brunsbüttel, Tel: 04852/4018 oder an Jens Paetow, Am Kreideberg 31, 2120 Lüneburg, Tel: 04131/31242.

Frank M. Wolf

Gespannfahrer:

Wie bereits an anderer Stelle vermerkt, fand anlässlich des Büffeltreffens in Nauort im Westerwald die Gründung einer Interessengruppe für Gespannfahrer statt.

Für meine Begriffe waren es ein paar Leute zu wenig um richtig einzusteigen, zumal einige auch nicht so genau wußten, was der Sinn der Sache sein sollte.

Man kann in einer Gründungsversammlung nicht an nebensächlichen, aber nun mal erwähnten, Dingen klebenbleiben und die Diskussion in ein falsches Bild gebende Situation führen.

Was uns vorschwebte, war eine mehr in die ideelle Richtung zielende Gruppe, da beim derzeitigen „Stand“ der Gespannfahrer einige Eigenarten und Besonderheiten eine gewisse Rolle spielen. Natürlich sollen auch die Vorteile genutzt werden, die sich durch die Gründung eines Vereins ergeben, ob das aber als Basis für den Zusammenschluß gerade dieser Gruppe ausreichend ist, wage ich zu bezweifeln.

Bei vielen Gesprächen mit Gespannfahrern ergaben sich Zusammenhänge zwischen den Gründen und Zielen Gespann zu fahren (und den daraus resultierenden Möglichkeiten), die den Schluß zulassen, die Gespannfahrer seien am Reisen und Zelten in erster Linie interessiert.

(Nicht zu unterschätzen ist auch das Argument, mit dem Gespann auch noch Motorrad fahren zu können ohne die Familie auszuschließen).

Erwähnenswert die vielen Eigenbauten, ganz sicher mit dem Wunsch, bessere Leistung durch mehr Hubraum und Drehmoment zur Verfügung zu haben, was sich bei Langstrecke und Gepäckbelastung mehr als nur angenehm bemerkbar macht. Schließlich tut sich auch der Fahrer erheblich leichter dabei.

Gerade bei solchen Umbauten ist ein gutes Maß an Wissen um die technischen Voraussetzungen eine der wichtigsten Bedingungen.

Viele Gespannfreunde haben zu diesem Wissen auch die handwerkliche Praxis und sind durch-

aus in der Lage sach- und fachgerecht zu beraten. Denn wildes Gemurkse sollten wir nicht versuchen, auch wenn man sich nicht (leider?) ein neues fertiges Gespann in der Preisklasse bis 26000,- DM kaufen kann. Doch und gerade dann sollte man seinen Eigenbau mit besonderer Liebe und Sorgfalt zusammenbringen, zudem sich das auch in Zuverlässigkeit auszahlt.

Zuverlässigkeit ist das Wort, das jeden Motorradfahrer interessiert, doch wenn man in Betracht zieht, um wieviel mehr beim Gespann Motor und Fahrwerk belastet werden (Drehzahl und Seitenkräfte z.B.), dann wird wohl klar, daß man an die Zuverlässigkeit eines Gespannes andere Maßstäbe anlegen muß.

Vielleicht auch gerade deshalb, weil viele Gespannfahrer Landstriche und Gegenden für ihre Urlaubsreise bevorzugen, in denen noch Naturstraßen und wilde Wege zu unvergeßlichen Fahrerlebnissen führen.

Leider haben solche, meist sozial unterstrukturierte, Gegenden den Nachteil, daß man so gut wie keine Fachwerkstatt findet, wenn es doch mal Bruch gibt. Dann ist das eigene Können und Wissen von unschätzbarem Wert oder man braucht einen noch gut gefüllten Geldbeutel, wenn nur noch Verladen hilft. Allerdings ist die Hilfsbereitschaft in solchen Gegenden auch über die uns gewohnten Maße weit hinausgehend und manche Feundschaft, auch jenseits des Motorrades entstand schon auf diese Weise. Meine eigenen Erfahrungen auf diesem Gebiet beziehen sich auf die Vogesen, aber das ist vielleicht einmal einen eigenen kleinen Reisebericht wert.

Das ganze soll nun nicht ein Artikel sein, sondern eine kleine Sammlung von Gedanken und Ideen, die den einen oder anderen bewegen könnten, einzuhaken und zu antworten.

Für die weitere Entwicklung unserer neuen BVDM Gruppe hoffe ich auf, unter alten Fahrenden wohl übliche, Freundschaft und Kameradschaft — und irgendwie träume ich von so einem Gespannfahrer — Meeting in den Vogesen.

Harry Waldschmidt

Gespannfahrerlehrgang 79

Am Morgen des 20. Oktobers 1979 bot das kleine Eifeldorf Weiler am Berge ein recht friedvolles, wenn auch leicht vernebeltes Bild. Mitunter wurde die Stille durch ein kräftiges Reng-teng-teng oder ähnliche an motorisierte Zweiräder erinnernde Geräusche unterbrochen. Doch der Klang trog. Es waren größtenteils Dreiräder, die das am Ortsrand gelegene Schullandheim ansteuerten. Schon am Vorabend waren zahlreiche dieser fossilen Fortbewegungsmittel eingetroffen. Grund für diese selten zu beobachtende Ansammlung: der 5. Gespannfahrerlehrgang der MFG Köln im BVDM, erstmalig in Zusammenarbeit mit den Motorradfreunden Köln e.V. Ebenfalls zum ersten Mal hatte Lehrgangsleiter Edmund Peikert mehr Anmeldungen vorliegen (ca. 100), als er bedingt durch die Kapazität des Heimes in Weiler berücksichtigen konnte. Durch eine Vorankündigung im redaktionellen Teil von „Das Motorrad“ hatten selbst Gespannfreunde in Holland von dieser Veranstaltung erfahren und waren mit zwei Seitenwagen-Guzzis angerollt. Presse hatte man auch. Die Redaktion von PS war vertreten und sogar das Westdeutsche Fernsehen hatte ein Kamera-Team entsandt. Wer vor Beginn des Lehrbetriebs noch einen Blick auf die Fahrzeuge der Teilnehmer warf, kam voll auf seine Kosten. Neben blitzsauber zurechtgemachten Geräten aus den fünfziger Jahren gab es atemberaubende Eigenbauten zu bestaunen. So hatte der Besitzer eines Sanglas-Gespannes die alt-italienischen Desinger-Weisheit „form follows function“ wohl etwas zu wörtlich genommen: freiliegende Lüsterklemmen zwischen Boot und Maschine, Verkleidung mit Prestolit „verankert“, Antriebskette im Begriff, die Schwinge durchzusägen etc. Weiter gab es eine Guzzi mit angeschraubtem Kabinenroller und ein Gespann mit schwimmfähigem Boot, welches Vorrichtungen zum Anbau und zur Steuerung eines Außenborders besaß.

Der Lehrgang begann um 10 Uhr mit leicht verdaulicher Theorie anhand von Farbdias und einem kleinen Gespannmodell, an dem die wesentlichen Fahrwerksdaten wie Sturz, Vorspur

etc. verstellbar waren. Nach dem wie üblich opulenten Mittagessen ging man auf einem nahegelegenen Bundeswehrgelände „in medias res“. Hier durfte jeder Teilnehmer nach Herzenslust Pione umschmeißen oder über eine Holperstrecke poltern.

Nach dem Abendessen hielt Seitenwagenbauer Gunnar Carell einen informativen und verständlichen Vortrag über die spezifischen Probleme seiner Tätigkeit. Richtig familiär wurde es, als Mutter Carell mit dem 3-jährigen Junior auf dem Arm dem Papa „gute Nacht“ sagen kam.

Sonntagmorgen hatten die Anfänger unter den Teilnehmern Gelegenheit, ihre z.T. beachtlichen Fortschritte unter den sachkundigen Augen des WDR-Teams zu demonstrieren. Nebenbei, es wurde ein netter Beitrag daraus, ohne die sonst üblichen bissig-belächelnden Bemerkungen über „Motorrad-Fans“, gesendet in Journal III (3. Programm).

Nachmittags zeigten Heinz Franken, inoffizieller Deutscher Meister im Gespanntrial, und Peter Lohré, Ballhupenlesern als Autor eines Artikels über diesen in Deutschland noch recht seltenen Sport bekannt, was man mit 3 Rädern im schweren Gelände so alles anstellen kann. Mutige Lehrgangsteilnehmer durften auch mal eine Runde „turnen“. Dem Verfasser ging nach 5 Minuten die Puste aus. Wer sich nach dieser Übung Heinz Franken aus der Nähe ansah, glaubte zu wissen, warum es der hauptberufliche Bäcker zu Meisterehren gebracht hat. Da, wo normale Menschen Hände haben, sitzen bei diesem Mann unbeschreibliche Greifer.

Nach Kaffee und Kuchen wurde zur Vertiefung noch ein Film über Trialgespannfahren gezeigt. Leider waren zu dieser Zeit bereits einige Teilnehmer auf der Heimreise, die für manche über 500 km lang war. Ungeachtet dessen scheint es allen Beteiligten Spaß gemacht zu haben, wenn auch einige Cracks ihr umfangreiches Wissen bestenfalls vertiefen konnten. Die Behauptung, alle Theorie sei grau, konnte an diesem Wochenende jedenfalls eindeutig widerlegt werden.

Hanno Pilartz
Pressereferent der MFG Köln

Yamaha SR 500- Gespann

Nach wie vor ist die Gruppe der Gespannfahrer klein und deshalb auch für die Industrie uninteressant. Auf dem Motorrad-Markt sieht es für Gespannfreunde sehr traurig aus — wie viele Motorräder sind denn serienmäßig für den Beiwagenbetrieb zugelassen ?? Und wenn man eine Maschine gefunden hat, dann bleibt da noch der Preis. Zwangsläufig greift man zur Selbsthilfe. So auch der Bochumer Motorradhändler Czupor. Sein Favorit ist die Yamaha SR 500 (man erinnere sich an die NSU-Max!). Versehen mit dem englischen Squire-Seitenwagen, doppelter Scheibenbremse, einem Lenkungsämpfer sowie Girlings-Gasdruck-Federbeinen (speziell für Gespanne) laufen mittlerweile zwei Czupor-Gespanne mit amtlichem Segen. Sie müssen aller-

dings nach 15000 Test-km noch zur TÜV-Forschungsstelle; das wird ca. Ende Februar sein. Danach steht einer Klein-Serie nichts mehr im Wege.

Leergewicht des Gespannes 263 kg, zulässiges Gesamtgewicht über 500 kg; Spurbreite beträgt 115 cm (Kickstarter rechts). Das Seitenwagenrad (Gr. 145 SR 10 bzw. 5.20-10) läuft ungebremst, die doppelte Scheibe wird mit dem Gespann jederzeit mühelos fertig. Das Fahrverhalten ist laut Czupor sehr gut, nur die Federspannung der Telegabel ist bei voller Zuladung nicht ausreichend. Dieses Problem ist aber in Arbeit. Natürlich ist dieses Gespann kein Fahrzeug für Rennfahrer, dazu reichen auch die 27 PS nicht aus. Es besteht aber die Möglichkeit, die Yamaha auf ihre originalen 33 PS zu bringen — natürlich auf Kosten der günstigen Versicherungsklasse. Der Verbrauch liegt mit 5 l/100 km (Dauergeschw. 90 km/h) immer noch sehr



Yamaha SR 500 mit **rechts** angebauten englischem Squire-Seitenwagen.

Foto: Dehnhardt

niedrig, so daß auch der zu kleine Tank (121) nicht allzu schwer wiegt. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 110 km/h. Der Preis wird ca. 9000,- DM betragen, in Anbetracht der guten Qualität von Motorrad und Seitenwagen sicher nicht zu viel. Wer bereits eine SR 500 besitzt und diese umrüsten möchte, kann von Fa. Czupor, Laerfeldstr. 29 in 4630 Bochum, Seitenwagen und alle Teile bestellen. Anfragen bitte mit Freiumschlag einsenden.

Kommende Führerscheಿನänderungen:

Mofa 25

Alle Fahrer, die nach dem 1. April 1980 fünfzehn Jahre alt werden, müssen eine Prüfbescheinigung erwerben. (Diese Bescheinigung ist kein Führerschein, sie kann auch nicht entzogen werden.)

Für alle die am 1. April 1980 bereits fünfzehn Jahre alt sind, ist die Prüfbescheinigung nicht notwendig. Sie fahren wie bisher ohne zusätzliches Papier.

Moped/Mokick

Ab 1. April 1980 wird für alle **Fahrer von Mopeds/Mokicks** der neue Führerschein Klasse 4 Pflicht. Dazu wird in der Regel ein **Fahrschulbesuch** notwendig. **Bis Ende 1980 wird eine theoretische Prüfung, ab 1.1.1981 eine theoretische und praktische Prüfung** verlangt. Der bisherige Führerschein Klasse 5 — wie auch alle anderen Führerscheine — berechtigt auch in Zukunft zum Fahren von Mopeds und Mokicks.

ReDe

Kleinkrafttrad/Leichtkrafttrad

Ab 1.1.1981 können die ersten neuen Leichtkrafträder (50 bis 80 cm³, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) in den Verkehr gebracht werden. Neue Kleinkrafträder bis 50 cm³ bisherigen Rechts können noch bis Ende 1983 verkauft werden.

Die bis Ende 1983 im Verkehr befindlichen Kleinkrafträder können auch danach weiter benutzt werden und den Besitzer wechseln.

Ab 1.4.1980 gilt für Kleinkrafträder und ab 1.1.1981 für Leichtkrafträder **der neue Führerschein 1 b (beschränkt)**. Zu seinem Erwerb sind Fahrschulbesuch sowie theoretische und praktische Prüfung vorgeschrieben.

Der Führerschein Klasse 4 und die vor dem 1.4.1980 erworbenen Führerscheine 2 und 3 behalten ihre Gültigkeit auch in Zukunft im neuen Bereich Führerschein Klasse 1b.

D. Red.



YAMAHA

Czupor

MOTORRÄDER

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

4630 BOCHUM-LAER — Laerfeldstr. 29 — Tel. 0234/550616

The dirty road

Eine „Reise“ mit der „Sachsenharley“ vom Ontariosee nach Alaska!

Amerika! Traumland für Motorradfahrer — weites Land, Weizenfelder, Wälder, Hochgebirge, Wüste, Eis, leere Straßen! Wünsche aus Jack London und Karl May tauchen auf. Wünsche und Gedanken, die einen nachts nicht schlafen lassen, genauso ging es uns drei — zwei 25-jährige Burschen und ein doppelt so alter Hase, den das Fernweh ebenso packte, wie die Jungen. Pläne wurden geschmiedet, Karten und Prospekte gewälzt — Norden — Süden — oder Mexico? Die Jüngeren dachten an feurige Schöne, der Ältere vielleicht an den feurigen Tequila! Aber alle Träume haben einmal ein Ende und dies ist die Realität, wie ein Traum verwirklicht wurde:

Punkt 1: Das Transportproblem der Motorräder. Mit dem Schiff ginge es, aber die Zeit, die umständliche Verpackung und Formalitäten schreckten ab. Unser „Alter“ hatte bereits 77 aus England sein Gespann zusammen mit den Vincent-Leuchten nach Kanada mitgenommen und meinte, was von England aus möglich ist, müßte auch in Deutschland machbar sein. S. Zt. hatte die Canada Pacific Air die Tour gemacht. Es wurde Kontakt mit einem erfahrenen, aber nicht zu großem Reisebüro in Altenkirchen aufgenommen, welches die Verhandlungen mit der CP führte. Nach langen und zähen Verhandlungen stand die Sache — Mann und Maschine im selben Flugzeug nach Kanada. — Unser Reisebüro erledigte die Angelegenheit und machte die Reise publik, trotz der kurzen Zeit stand im Juni die erste Reisecrew — Ziel Toronto!

In unseren drei Köpfen spukte immer mehr „Alaska“ und es sollte unser Ziel sein, den westlichsten Punkt von Nordamerika auf der Straße zu erreichen. Wir hatten schon vom Alaska-Highway gehört, aber die Wahrheit hat kein Fremdenverkehrsprospekt beschrieben. — Wir haben sie erlebt! —

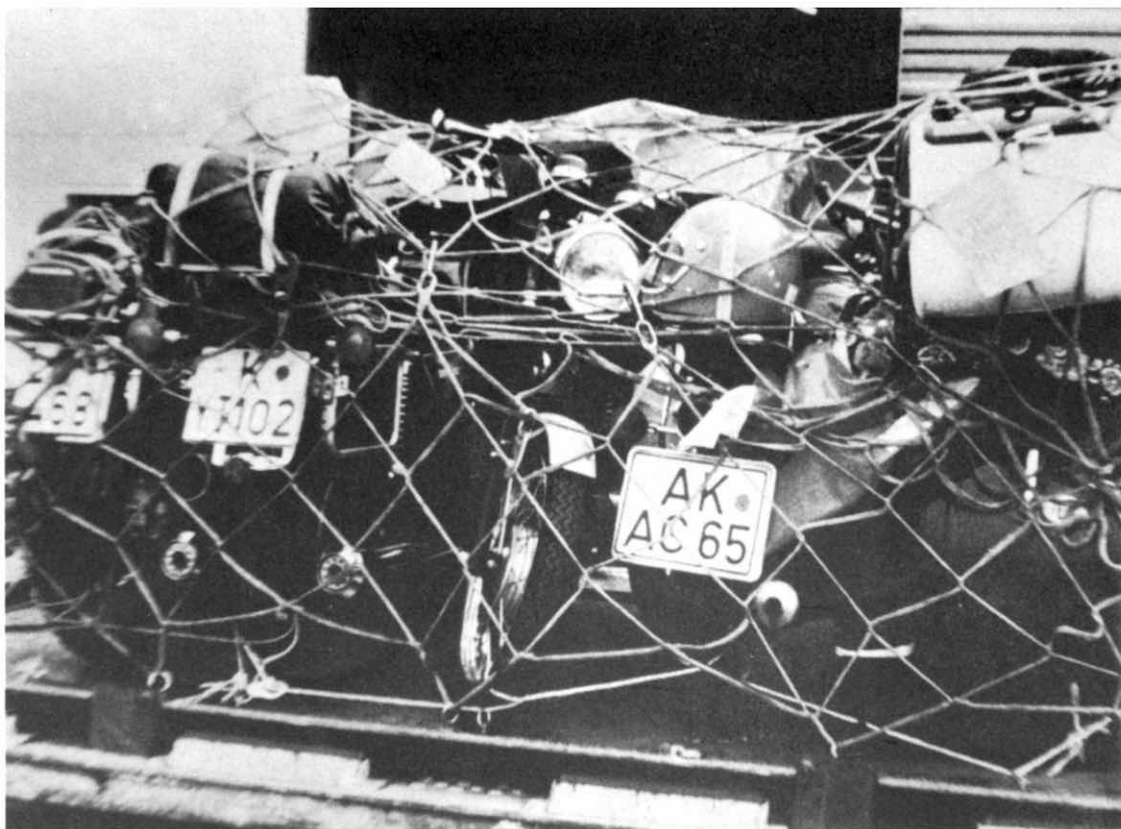
Punkt 2: Die Fahrzeuge! BMW R 50 mit Seitenwagen und die 27 Jahre alte KS 601 von Zündapp mit Urseitenwagen standen zur Verfügung, aber das Gewicht 350 kg Leergewicht —

230 kg waren im Pauschalpreis inbegriffen. Unser „Alter“ hatte noch sein MZ-Gespann spaßeshalber gewogen, 215 kg Maschine + Seitenwagen. Die Luftfracht wurde wieder angenehmer. Aber 1 Zyl./250 ccm Zweitakt mit 17 PS und damit durch einen ganzen Kontinent? Das Gelächter und Gespött unserer Club-Kameraden erregte Trotzreaktionen auf unserer Seite. Nüchtern betrachtet sah es nicht so unvernünftig aus, zwei gleiche Gespanne mit extrem leichten Gewicht gleiche Ersatzteile. Der MZ-Motor gilt als robust. „Elegante“ Fahrer sprachen von Bauernmotorrad oder Sachsen-Harley — wir haben uns das Geschwätz angehört. Die Federung der MZ ist robust, viel kaputt gehen kann nicht, vor allem keine 24 Ventile. Ein Gespann war da, zwar etwas älter als 2 Jahre, ein zweites Gespann wurde dazu erworben. Beide Maschinen wurden von Meister Uhlig in Rennerod durchgesehen, er packte Ersatzteile und gute Ratschläge mit dazu.

Die MZ-Werke in Zschopau sicherten uns Hilfe zu, wenn es „drüben“ Bruch geben würde. — Eine gute Ausrüstung, Zelt mit Moskitonetz, warme Unterlagen und Schlafsäcke, Benzinkocher, Benzinreservekanister, Ölmeßbecher, 6 Ersatzreifen 3,50x16 waren selbstverständlich. Die Räder wurden etwas geändert, statt des original Schluckspechtvergaser wurde ein anständiger Bing angeflanscht, Speichen kontrolliert, und sonst alles serienmäßig gelassen. —

Ein Gespann wurde als Gepäckfahrzeug hergerichtet. Hinten im Kofferraum war die „Küche“ untergebracht, alles wurde nochmals gewogen — jedes Fahrzeug hatte mit Fahrer oder Gepäck 420-430 kg Gesamtgewicht. Leise Zweifel tauchten auf, aber keiner von uns sprach es aus, halten die Dinger die Alaskatour aus?

Am 10. Juni starteten die Amerikafahrer zum Flugplatz Schiphol in Amsterdam. Gegen Mittag waren wir auf dem Frachtplatz, da es Sonntag war, fand keine Verladung statt. Zu unserer Gruppe gehörten einige 1000 RS von BMW, Honda, Kawa's als „Big-Bikes“ und wir so ganz klein mit Seitenwagen 250 ccm/17 PS, etwas belächelt, aber mit einiger Anerkennung, daß wir es wagen wollten, mit so kleinen Fahrzeugen die Fahrt nach Alaska zu machen.



Viele MZ Kilos unter Netzen Versandbereit auf Flugplatz

Foto: Lamberty

Am Montag früh wurden die Benzintanks restlos entleert, Batterien abgeklemt und in säurefeste Plastik verpackt, die Fahrzeuge auf Paletten verzurrt und mit Netzen abgesichert. 10 Fahrzeuge und 12 Mann waren die erste Reisegruppe. — Eine Überraschung gab es am Flugplatz, ein Mitfahrer mußte erst noch seine holländische Verkehrsstrafe bezahlen, die in Vergessenheit geraten war, bis man ihn mitfliegen ließ. Spott hatte der arme Kerl genug zu erleiden. Überraschung Nr. 2, der Jumbo war die Princess of Italy, die schon 77 unseren „Alten“ mit Gespann nach Toronto brachte.

Der Flug verlief gut, Zwischenlandung in Montreal. 17.35 Uhr Ortszeit waren wir in Toronto. Paßkontrolle und schnell zum Cargo (Fracht), 1/2 Stunde später waren die Flugzeuge abladebereit, aber der Zoll war nicht informiert, so mußten wir bis zum Morgen warten, dann allderdings

wurde die Angelegenheit schnell und großzügig geregelt.

Wir hatten im Hotel zu viert auf dem Zimmer mit Dusche, WC usw. übernachtet. Kosten pro Mann 9 C. Dollar, Abendessen 3,75, Bier 1 C-Dollar, und waren ausgeruht und voll Unternehmungsdrang. Um 11 Uhr erfolgte dann der Start in die Neue Welt. Unsere Gruppe verteilte sich, sie wollte teils nach Mexiko, teils nach Colorado. Für uns hieß der Kurs West, Nordwest zu den Eskimos.

Durchs Hügelland von Ontario fuhren wir nach Chesley, wo wir von Bekannten schon erwartet wurden. Die Kanadische Gastfreudlichkeit „nur zum Kaffee“ dauerte einige Tage. Weiter ging es dann entlang des Huronsees und mit der Fähre 2 Stunden über die Georgionbay. Wir trafen dort 2 unserer Reisegefährten wieder, ein kleiner Schwatz, von Moskitos und Blakfly umsummt,

letztere unsere Begleiter durch ganz Alaska. „Unser Alter“ schaute zu, wie wir die Plagegeister, wild umunsschlagend, vertreiben wollten, er zog los und kam mit Johnsons Off Mückenspray zurück. Wir benutzten es sofort, es summte weiter um uns, aber wir wurden nicht mehr gestochen.

Es ging entlang des Lake Superior durch hügeliges, teils hochgebirgsartiges Waldgelände weiter, Nebenkälte, leichter Regen, es war hart zu fahren. Benzinverbrauch stieg bis auf 7 Liter (Benzinpreis um 0,205 C. Dollar). — Plötzlich riß der Nebel auf, heiß und schwül wurde es, wir entkleideten uns weitgehendst und fuhren durch eine sonnige Mittelgebirgslandschaft 716 km Tagesleistung zur Familie Klünsch, wo wir mit Riesen-Ribsteaks vom Grill und kühlem Bier bereits erwartet wurden. Thunderbay mußte angeschaut werden, der größte Getreidehafen der Welt, die Stadt, die Parks, am Sonntag ging es ins Logging (Holzfällerlager) — heute ein Museum, zum Frühstück. Kaltes und warmes Büffet, vom Fleisch über Bohnen, Salate, Brot, Kaffee, Tee, im Blockhaus an rohen Holztischen serviert, für 4 Dollar (ca. 6,30 DM), soviel man wollte. Weiter ging es dann durchs Hügelland, die arktische Wasserscheide überquerend zu den bis zum Horizont endlos reichenden Weizenfelder der Prärie. Das Präriemuseum mit „Opas“ Dampf- und Benzintraktoren wurde besucht und immer weiter ging es nach Westen, der endlosen Straße entlang, unterbrochen von kleinen Orten mit Getreidespeichern.

Das Wetter wurde regnerisch und kalt bis kurz vor Edmonton, der aufstrebenden Hauptstadt des Erdöls und Ölsandes, im Weizen und Ranchland. Langsam kamen die Hügel der Rocky Mountains näher und der schwarzgrüne Fichten- und Pappelwald begann. Ölpumpen zeigten den Reichtum der Gegend.

Nach 4050 km kam unser erstes Ziel, Dawson Creek, in Sicht, die berühmte Meile Null des Alaska-Highways. Der Alaska-Highway, auch the dirty road genannt, wurde während des Krieges 1943 gebaut, um eine Landverbindung nach Alaska zu schaffen.

Nachdem wir uns im Touristenbüro kostenlos mit Kartenmaterial versehen hatten, wünschten

uns die Mädels des Büros mit einem eigenartigen Lächeln eine gute Reise und viel Glück — im Gegensatz zu uns kannten sie den Highway!!

Die ersten Km waren eine saubere glatte Straße, dann folgte die Schlammschlacht von St. Jons, eine Baustelle 37 km lang, die Schotterschicht bestand aus Kies und Ton, mit einem chem. Befestiger, der noch nicht abgebunden hatte.

Durch leichten Regenfall war der Schmierseifeneffekt vollkommen. Das Zeug klebte wie eine zähe Masse an der Maschine und dem Fahrer. In Fort-Nelson, der nächsten Etappe, versuchten wir vergeblich, die Räder mit Wasser zu reinigen, mit Dampfstaub wurde wenigstens der gröbste Schmutz entfernt. Die erfahrenen Highway-Drivers lachten und meinten, dieses Spiel würden wir noch oft spielen — wie Recht sie hatten! Fort Nelson ist eine Pionierstadt, 10 Jahre alt, Holz, Öl, Erdgas bestimmen ihr Gesicht.

Bei sonnigem Wetter, Richtung Nordwest, ging es durch die Rocky's, nicht so schroff wie im Süden, aber doch felsig, mit Schnee und Eis. Totale Wildnis, Murbäche, gewaltiger als die Alpen, keine Ansiedlung, nur Taiga, Seen, Moore — die Schlaglochstraße mit ihrem Staub und wenn es regnete, Schlamm. Durch von Menschenhand gerührte Natur schlängelte sich die Straße durch die Täler, der zauberhafte Muncho Lake lag traumhaft schön in einer melancholischen Landschaft. Die Flüsse wurden zu Strömen und die Wildnis begleitete uns 1400 km bis nach Whitehorse im Yukon. — 1898 eine große Stadt auf dem Weg ins Klondike Goldgebiet. Erinnerungen an Jack Londons Erzählungen tauchten auf. Der Yukon, einst Hauptverkehrsader nach Norden, mit ca. 250 Dampfbooten, ist heute ohne Schifffahrt, breit und groß strömt er nach Norden, zu unserem neuen Ziel Dawson Creek, 580 km Fahrtstrecke, zwei Tankstellen, sonst keine Siedlungen.

Das Tal des Klondike-River lag vor uns, einst das Zauberwort für unsere Ur- und Großväter mit seinen Goldbächen. Dawson City am Yukon, auch das Paris des Nordens genannt, hatte damals 25000 Einwohner und ist heute verfallen, die beherbergt noch ca. 800 Einwohner. Die kanadische Regierung möchte aus dieser Stadt ein Museum schaffen, im Stil herrliche Holz-

häuser harren der Restaurierung. — In den Tälern des Klondike sieht man die Verwüstung durch den Goldrausch, alte Bagger, Lokomotiven und Maschinen rosten vor sich hin. Die mächtigen Kiesberge sind ohne Grün. In den Seitentälern waschen heute noch kleine Gruppen das Gold, allerdings modern ausgerüstet, mit Baggern und Sieben, aus dem Kies, der z.Zt. als nicht rentabel liegen gelassen wurde.

Den Yukon überqueren wir mit der Fähre und fahren dann über die Höhenstraße des Taylor Highways zur Alaska-Grenze. Ein schönes und weites Gebirgsland, tief eingeschnittene Täler und eisbedeckte Berge, mit dem Zauber der Unberührtheit der grünen Wälder zeigten sich uns. Bis zur Grenze keine Ansiedlung. Dann ging es durch das westliche Alaska (nur in den Tälern sah man Goldsucher) nach Tok — der ersten größeren Ansiedlung. Die Schotterstraße hatte vorläufig ihr Ende, es machte direkt Spaß, auf einer gepflegten Asphaltstraße zu fahren. Die Alaska Berge tauchten auf, steil und schroff, mit Eis und Schnee bedeckt. Wir fuhren nach Fairbanks über Delta junction, die offizielle Endstation des Alaska-Highway — 1420 miles = 2226 km. Dort wurden wir schon empfangen, „Jungs, wo bleibt ihr so lange, wir warten schon seit Tagen auf euch“. — Buschtrommeln arbeiten gut — die örtlichen Radiostationen melden: „The crazy Germans with Sidecarbikes on the highway“.

Das weiße Gebirge der Alaska Range mit seinen 5500 m hohen Eisriesen lag vor uns — Urströme müssen überquert werden. Blumen blühen in allen Farben am Wegesrand. Fairbanks ist eine amerikanisch-häßliche Stadt mit teuren Einkaufsmöglichkeiten. Wir biegen nach Süden ab in Richtung Nationalpark Mont MC Kinley. Heiß und schwül ist das Wetter die kleinen Seen sind handwarm und verleiten uns wiederholt zum Baden.

Dann ist der westlichste Punkt einer Straße in Alaska erreicht und wir sind 7399 km gefahren. Das mächtige Gebirge des Kinleymassivs taucht auf, in Wolken gehüllt, es wird kalt. Wir melden uns im Parkoffice und bekommen einen Zeltplatz. Dort müssen wir bis zu unserer Rückreise bleiben. Pendelbusse besorgen den Verkehr ko-

stenlos auf einer mehr als abenteuerlichen Gebirgsstraße, 130 km ins Gebirge hoch. Sie halten auf Wunsch jederzeit, auch wenn sich Tiere zeigen, damit man alles besehen und auch gute Fotos machen kann. Schön fanden wir es, daß die an für sich als Businessmaker verschrieenen US-Leute allen Verkauf von Getränken, Eßwaren und Souvenirs aus diesem Park verbannt haben. Wer auf der 10-stündigen Busreise keinen Proviant einpackt, dem kann der Magen schon knurren. — Aber trotzdem, es war eine lohnende Tour. Eine Wildnis, manchmal pastellfarbig zart, dann wieder, als seinen erst einige Tage seit der Erschaffung der Welt vergangen.

Vier Tage haben wir auf Sonne gewartet, Neuschnee zeigte uns, daß Alaska trotz Blumen und Tiere zum arktischen Lebensraum gehört. Der Mc. Kinley ist 6200 m hoch, Schneegrenze 1300 m, es gibt dort noch mehr dieser Riesen, die bis heute noch nicht bestiegen wurden. Wir trafen 2 bayrische Bergsteiger, die uns sagten, daß diese Berge schlimmer zu besteigen seien, als im Himalaya, dort gebe es Sherpa, die die Ausrüstung tragen würden, hier mußte man alles selbst machen.

Nach Süden, durch das Bergland, fuhren wir auf sehr guten Straßen nach Willow. Ein Tankwart gab uns den Rat „wenn ihr was erleben wollt, der Hatscherpass wäre wohl etwas für euch“. — Nun, auf der Karte nur 80 km 1030 m hoch. Aber hier war der Teufel im Detail. 10 Stunden hat diese Strecke Fahrt gedauert. Anfangs war Wald und schöne Täler mit Bächen, dann bekamen die Biber die Idee, Dämme zu bauen und die Straße (Holzabfuhrweg war noch ein Kosename) zu überfluten. Biber haben überall Vorfahrt und wir hatten den Patsch. — Brücken gab es, die keine mehr waren, im Tal viele Goldsucher, die dem letzten guten Straßenstück mit ihren LKW's den Rest gegeben hatten. Die Landschaft war einmalig, Hochgebirge in bester Form — der Hatscherpass war schon eine wilde Sache. Oben im Gebirge liegt die heute stillliegende Independend-Goldmine, die zweitgrößte Alaskas.

Wir warfen einen Blick auf das Matanuskatal, hochalpin, mit dem Inntal zu vergleichen, nur das Eis geht bis ins Tal hinunter. Landwirtschaftlich werden noch Flecke mit Viehzucht und Gemü-

sebau genutzt, es gibt richtige Wälder und Siedlungen. Anchorage, die größte Stadt ist typisch amerikanisch und geschäftig.

Weiter geht es nach Portage mit seinem Gletschersee und bizarren Eisbergen. Eine Märchenwelt und nur die tiefhängenden Wolken erinnerten daran, daß dieses Gebiet das regenreichste unserer Erde ist. Die Alaska Railroad verlor Autos zum Hafen Whittier, das Gebirge ist total vergletschert und nur die Bahn durchquert es mit seinen langen Tunneln.

Eisenbahn waren wir in Alaska noch nicht gefahren, also rauf auf die Waggonen. Mit höllischem Lärm und Gepfeife ratterte der Zug auf schlecht verlegten Gleisen zum Pazifik. — Whittier, etwas verrückteres als diese Stadt gibt es kaum, ein paar Lagerschuppen, Verladeeinrichtungen für die Eisenbahnwaggonen und ein 15 stöckiges Haus, in dem alles, vom Sherrifoffice, Post, Kneipe, Laden und Wohnungen untergebracht ist — das ist Whittier! Dies alles in einer Landschaft mit Wald, die Gletscher reichen bis ins Meer und Traumhaft schönen Buchten zum Campen. Unsere Fähre nach Valdez fuhr erst 2 Tage später.

Die Fahrt durch den Prinz Williamsound fand leider im Regen statt, Insel an Insel, bewaldet, kleine Siedlungen, der gewaltige blauweiße Columbia-Glacier, 4-5 km breit, 120 m hoch, reicht bis ins Meer hinein.

Valdez, der Endpunkt der Transalaskapipeline, ein moderner Hafen. Wieder ging es durchs Gebirge zum Alaska Highway und durch das Hochgebirge der Küste nach Haines, dem Fährhafen in Südostalaska.

Norwegens Fjordküste gilt als sehr schön, aber diese Landschaft übertrifft sie bei weitem. Eisbedeckte Berge, Gletscher bis ins Meer, daneben 50 m hohe Bäume. Die Fährreise zur Hauptstadt Juneau war ein Traum. Die Stadt hat ca. 12000 Einwohner, ist mitten in der Inselwelt gelegen und alles wirkt etwas verrückt. Am Mendenhall Gletscher haben wir Kolibris gesehen. — Wir haben 2 Tage auf die kleine Fähre Aurora gewartet und dann 2 Tage auf dieser Fähre durch die Inselwelt, bei strahlendem Sonnenschein, nach Petersburg, einer norwegischen Fischersiedlung, Kettichigan, der südlichste

Punkt in Alaska, nach Prince Rupert, dem kanadischen Pazifikhafen.

Hier ging unsere Alaska-Reise nach 9100 km, davon 3200 km Schotterstraße zu Ende. Wir haben überall in Alaska Menschen getroffen, die lebenswürdig, gastfreundlich und herzlich waren. Wir wurden mit „Typen“ bekannt, die in den besten Wildwestfilmen vorkommen — es ist ein Land, das hart anpackende Menschen braucht, die auf viele Bequemlichkeiten der modernen Welt gern verzichten, weil ihnen dafür die Freiheit, Wildheit und Einsamkeit geboten wird.

In British-Columbien ging unsere Reise in Amerika dem Ende zu, wir verbummelten noch 3 Wochen und erholten uns von den Strapazen des Nordens.

Am 10.08., nach fast 13000 km Reise, brachte uns die CP Air von Vancouver nach Amsterdam. — Wir haben uns einen Traum erfüllt — wie lange ist dieses schöne wilde Land wohl noch so unerschlossen — wir bedauern keinen Tag unserer Reise. Sollte der Alaska Highway asphaltiert werden, dann rollen die Touristenströme und ein Paradies weniger gibt es auf unserer Erde.

Rüdiger Lamberty

Stellenausschreibung

Wir suchen einen Werberefent.

Seine Aufgabe soll es sein, die Aktivitäten des Bundesvorstandes durch seine fachlichen Kenntnisse zu unterstützen. Es ist wünschenswert, daß er auch selbstständig Aktivitäten entwickelt, die das Image des BVDM steigern und die Mitgliederstärke vergrößern helfen. Außerdem suchen wir einen Referent für Messen und Ausstellungen. Motorradmessen und -ausstellungen sind für das Weiterkommen des BVDM eine wichtige Hilfe. Um den Vorstand von diesem umfangreichen Aufgabengebiet zu entlasten, suchen wir einen zuverlässigen Mitarbeiter.

Interessenten wenden sich bitte an:

Horst Orlowski
Augustenstr. 2
5630 Remscheid 11

Rallye „Oasis Paris — Dakar“

Französische Langstrecken-Enthusiasten veranstalteten auch in diesem Januar eine abenteuerliche Rallye, von der bei uns so gut wie nichts bekanntgeworden ist.

Nachdem man 1976 und 1977 die Rallye Abidjan-Nizza durchführte, die über eine Distanz von 10.000 km ging, organisierte man 1979 und 1980 die Rallye „Oasis Paris — Dakar“. Sie war für alle Arten von motorisierten Fahrzeugen offen, Pkws, Lkws, Jeeps, Buggies und Motorräder. Die Strecke geht von Paris über Marseille, Algier nach Dakar/West-Afrika über 8.500 km, die Bedingungen sind für alle Teilnehmer gleich. Und es ist mehr als ein sportliches Erlebnis!

Über 100 Teilnehmer auf Motorrädern und anderen Motorfahrzeugen waren bereit, geistige und körperliche Anstrengungen auf sich zu nehmen und die Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge unter Beweis zu stellen. Der Start erfolgte in Paris, die Route führte durch die französischen Alpen nach Marseille, dieser Streckenabschnitt dient aber nur zum Aufwärmn, richtig los geht es erst hinter Algier.

Die Yamaha XT 500 dominierte bei den Motorrädern, die Liste enthielt außerdem verschiedene Marken wie Honda, Suzuki, Kawasaki, MZ, BMW und Moto Guzzi.

Durch die immensen Weiten der Sahara ging es nach Neamay/Niger, wo der Kurs dann westwärts führte. Die Hitze war intensiv, das Fahren unwahrscheinlich anstrengend, die Strecke rau und extrem, das ist Trial-, Gelände- und Crossfahren auf einmal, das ist mehr als ein Abenteuer und das Härteste was Fahrern und Maschinen zugemutet werden kann.

1979 kamen auf den 1. und 2. Platz Yamaha XT 500 Motorräder an, die Fahrer waren Cyril Neven und Gilles Comte, Dritter wurde eine Honda XL 250 S und Vierter ein Range Rover.

Am 22. Januar 1980 endete nun die diesjährige Rallye wieder als toller Erfolg für Yamaha, wieder kam Cyril Neven auf XT 500 als Erster ins Ziel und wieder wurde auch der 2. Platz von einer XT 500 belegt. Den 3. und 4. Platz erreichten werksunterstützte Fahrer auf VW Iltis, Fünfter wieder ein XT 500 Fahrer, Sechster ein Franzose auf Renault und Siebter ein XT 500 Fahrer.

Si. Briel



Motor Sport CERKASKI



SUZUKI

Motorräder
von 50-1000 ccm

Spezialist für GS- und MC-Sport

Zubehör · Bereifung · Bekleidung

Wittener Straße 58 · Herbede · Telefon 79074

**Sportfahrer
bekommen
bei uns
10 % Rabatt**

Unsere Leser schreiben zum Thema: „Drücken“

Als Einzelmitglied aus Bayern möchte ich meinen Senf dazu beisteuern.

Ob die Maschine gedrückt werden soll oder nicht, ist weniger eine Frage der Notwendigkeit, als mehr der eigenen Anschauung. Ausnahmen bestätigen halt immer wieder die Regel:

Bei einer älteren Maschine und zwar einer Schwingenmaschine (z.B. BMW R26/27 oder R69 S) ist es unerlässlich die Maschine in die Kurve zu drücken.

Die physikalische Ableitung dazu habe ich nicht, aber die eigene Erfahrung.

Mit einer anderen (sprich Telegabel) Maschine ist es Anschauungssache, denn wenn ich mich so weit lege, das hochstehende Gras die Sicht in die Kurve versperrt, so kann ich nur sagen:

Fliegen in 10000m Höhe und nicht 75 cm über dem Erdboden ist schöner und vorallem viel gesünder.

Zu der Bemerkung von den Möchtegern — Agostinis, dem kann ich nur voll beipflichten. Es dürfte wohl jedem die Knochen zu schaden sein, um sie im Krankenhaus wieder richten zu lassen. Darum laßt die Beine am Tank wie es schon immer C. Hertweck geschrieben und auch praktiziert hat.

Weiterhin gute Fahrt wünscht Euer Mitschreiber

Paul Brüger

Ich habe an dem beschriebenen Motorrad-sicherheitstraining **nicht** teilgenommen, daher kenne ich nicht die Übungen, die dort veranstaltet wurden. Ich nehme an, daß dort nicht „Kurven fahren — ganz anders“ praktiziert wurde, sondern lediglich die Probleme unter etwas anderen Gesichtspunkten gedeutet wurden. Ich fahre selbst seit 20 Jahren Motorrad und sehe die Probleme folgendermaßen:

Es geht um Überraschungen in Kurven, d.h. diese werden enger, oder es taucht ein Hindernis auf. Mal ist es günstig, in solche unübersichtlichen Kurven mit der „herkömmlichen“ Haltung, d.h. Fahrerschwerpunkt, Maschinenschwerpunkt und Radaufstandspunkte liegen in einer Ebene, hineinzugehen. Falls nun eine Überraschung auftritt sind 2 Möglichkeiten vorhanden:

1. Aufrichten und zusammen bremsen.
2. Durch Drücken eine engere Kurve zu erzwingen.

Wenn man die Kurve schon im Normalfall „drückt“, hat man für beide Reaktionen Nachteile:

1. Zum Aufrichten ist ein weiter Weg (Winkel) nötig.
2. Weiteres Drücken geht fast nicht.

Selbst bei übersichtlichen Kurven ist m.E. „Drücken“ bei vielen Maschinen nicht angebracht, da die Maschine dabei früher aufsetzen kann. Meine frühere Suzuki GT 550 l z.B. hatte so wenig Bodenfreiheit, daß es fast in jeder engen Kurve einen Funkenregen vom Hauptständer gab, obwohl ich schon genau das Gegenteil von Drücken tat, ich legte nämlich mein Gewicht so weit wie möglich nach innen. (die GT 550 A, die ich jetzt fahre, habe ich erst ein oder zwei mal zum „Kratzen“ gebracht).

Peter J. Brunner

Beilagen-Hinweis:

Diesem Heft liegt ein Informationsblatt einer Auslands-Reise-Krankenversicherung bei. Außerdem eine Aufklebe-Serie des BVDM, der Sie sich nach Ihren Vorstellungen bedienen können.

Lieber Leser,
möchten Sie zu diesem oder zu anderen Themen etwas sagen?

Dann schreiben Sie doch mal, wir freuen uns immer über Leserpost — auch über **kritische** Briefe

D. Red.



Hier wird das
„Drücken“
besonders
deutlich gezeigt
Fotos:
Keuser

Theorie des „Drückens“

Beim Lesen des obigen Artikels kam mir in Erinnerung, daß wir schon vor 20 Jahren, der Schreiber dieses Briefes und mein alter Freund Willi Bäcker (jetzt Instruktor beim ADAC-Sicherheitstraining), darüber diskutierten, welche Methode die bessere wäre, drücken oder legen. Bei einer unseren vielen gemeinsamen Ausfahrten in die Eifel wurden dann von unseren „ständigen“ Begleiterinnen (auch heute noch) die beigelegten Aufnahmen geschossen. Es handelt sich hier um eine kurvenreiche Bergstrecke mit sehr engen Kurven, die auch noch recht schwer einzusehen waren. Auch heute wende ich die „Drückmethode“ hin und wieder an, eben wenn die „Einsicht“ schlecht ist. Wenn allerdings viel Platz und Übersicht vorhanden ist, lege ich mich mit meiner Maschine lieber in die Kurve und bilde eine Linie. Was bei Mitnahme einer zweiten Person meiner Meinung auch besser ist. Bei schmieriger und nasser Straße ist die Drückerei immer besser, man hat die Maschine besser im „Griff“. Auch von engem Knieschluß halte ich nicht viel, etwas locker ist nie falsch. Soweit meine Ansicht zum Drücken.

Mit freundlichen Grüßen

Arnold Keuser



Technische Tips

Vorbeuge gegen Nockenwellenfresser bei Honda CB 250/360 G + CJ 250/360 T.

Der häufigste Motorschaden an obigen Motorrädern ist ein Festfressen der Nockenwelle. Da dadurch neben der Nockewelle auch ein neuer Zylinderkopf + Kipphebelgehäuse (eventuell sogar neue Ölpumpe!) fällig werden, kann diese Angelegenheit zu einem teurem Spaß werden. Neben vorzeitigem Verschleiß der Nockenwellenleitlager durch dauernde Kavalierstarts oder Fahren mit zu wenig Motoröl ist der Hauptgrund für diesen Motorschaden in einem verstopften Ölsieb und damit Versagen der Nockenwellenlager-Schmierung zu suchen. Das Ölsieb wird hauptsächlich durch Abrieb der teflontummibeschichteten Steuerketten-Spannschiene regelrecht zugeklebt. Bereits bei Laufleistungen von nur 15000 km hat die schnelllaufende Steuerkette oft tiefe Rillen in den Spanner hineingefräst.

Es ist daher zu empfehlen:

a) Ab obiger Kilometerleistung den Steuerkettenspanner auf Verschleiß überprüfen. Dazu dreht man die Kurbelwelle auf 90° nach OT des linken Zylinders. In dieser Stellung sind alle Ventiltfedern entlastet. Dann baut man das Kipphebelgehäuse ab und kann danach den Spanner herausnehmen. Ein neuer Spanner kostet DM 32, —, der obige Motorschaden ca. DM 1000, —. Deshalb: Im Zweifelsfall die Spannschiene immer austauschen!

Beim Zusammenbau braucht lediglich die Zündung wieder eingestellt zu werden.

b) Statt wie von Honda vorgeschrieben alle 10000 km sollte man bereits alle 5000 km (bei jedem zweitem Ölwechsel) den rechten Motordeckel abnehmen (vorher neue Dichtung besorgen!) und das Ölsieb und dann auch gleich den Zentrifugal-Abscheider (Ölfilter) säubern. Das Zentrifugal-Flügelrad wird mit einem 45 mm-Sicherungsring festgehalten. Dieser wird mit einer Innen-Seegerringzange entfernt. Mit einem Schraubenzieher sollte man es erst gar nicht

versuchen, da der Sicherungsring dabei meistens zerbricht! Mit einer M 6-Schraube wird der Deckel dann abgezogen.

Diese Arbeiten sind auch sehr detailliert im Honda Werkstatt-Handbuch beschrieben, das man für alle Modelle — entgegen einigen Publikationen in der Fachpresse — bei allen Honda-Händlern erhalten kann.

Werner Goetz

Sonax-Chromschutzfolie

Durch das winterliche Streusalz sind am Motorrad alle unlackierten Teile besonders korrosionsgefährdet. Abhilfe schafft die Chromschutzfolie von Sonax, die schon im letzten Winter von mir und meinen Bekannten zur Zufriedenheit benutzt wurde.

Diese ist zum Preis von ca. DM 8, — in einer 300 ml Dose erhältlich. Darin befindet sich eine durchsichtige Flüssigkeit, die mittels beigefügtem Pinsel auf alle Chrom- und Aluminiumteile des Motorrads aufgetragen werden. Die Flüssigkeit kann mit ebenfalls mitgelieferten Farbkonzentraten in 6 verschiedenen Farbtönen eingefärbt oder auch nur klar aufgespritzt werden.

Nach dem Erkalten bildet sich eine porenlose, elastische Plastikfolie, die sehr gut vor Korrosion schützt. Im Frühling kann sie einfach mit Hilfe von heißem Wasser wieder abgezogen werden kann. Man sollte sich allerdings an die Anleitung halten und den Anstrich doppelt machen, sonst ist das Abziehen nachher etwas schwierig! Lackierte Teile und natürlich alle sich im Fahrbetrieb erhaltenden Teile können nicht imprägniert werden.

Die Dose reicht ziemlich genau für ein Motorrad.

Werner Goetz

Das (Alp-) Traum-Motorrad

Mit einer Annonce in einer Motorradzeitung fing alles an: Verkaufe Egli-Honda 750 Rahmen + Motor. Schnell zum Telefon. Am Apparat ein älterer Herr in Worms. Ja, sein Sohn wolle dieses 'Motorrädle' verkaufen, und zwar für 2500, — DM. Das ist die Gelegenheit! Die Traum-Maschine, nichts wie hin! — Aber woher bekommt man am Samstagmorgen soviel Geld, wenn die Bank, deren Kunde man ist, am Samstag (natürlich) geschlossen hat? Egal, erst einmal ein Fahrzeug besorgen. Ein Kombi müßte es schon sein, oder gar ein Kleinbus. Man telefoniert hin und her, besucht Hinz und Kunz — vergeblich. So geht der Samstag zur Neige. Nun kommt die Nacht. Man liegt da und träumt — jedoch mit offenen Augen. An Schlaf ist nicht zu denken. Ob man sich am Sonntag einen Bus mieten kann? Aber was wird das kosten? Ob der Motor noch in Ordnung ist, sonst wird die eigene 750er auseinander genommen. Man braucht ja sowieso noch mehr Teile, bis die Egli läuft...

Kurz bevor es wieder hell wird, kommt die Erleuchtung: Da ist doch noch der Freund aus dem Motorrad-Club, dessen Schwiegervater besitzt einen Peugeot-Kombi, groß genug für ein Motorrad. Der wird sofort angerufen — wenn es erst — mal wieder Tag ist. Und nach diesem Gedanken kommt auch der Schlaf. — Kaum wird man von der Frau geweckt: Hör zu, weißt Du, was mir eingefallen ist...? Der Vormittag quält sich vorbei. Jetzt wird aber angerufen: Was, nach Worms? Egli-Rahmen und Motor für zweieinhalb? Na klar, ich frage den Schwiegervater. Komme dann sofort. — Na prima. Hoffentlich bekommt er den Wagen. Fünfhundert DM als Anzahlung hat man ja zusammen. Ist er denn noch nicht da? Na endlich. Schnell noch ein Kotelett als Reiseverpflegung, noch einmal in Worms anrufen. Hallo, ist sie noch da? Gut, wir fahren jetzt los. Alles klar.

Volltanken, ab auf die Autobahn. Ca. 350 km von Witten bis Worms. Frau und Freundin wollten natürlich mitfahren, und so wird es unterwegs nicht

langweilig. Das wird es auch nicht, kurz vor Frankfurt platzt ein Hinterrad. Glück gehabt, rechts ran. Rück-Zuck, Rad herunter, Reserve-Rad montiert. — Es wird langsam dunkel, Worms ist erreicht.

Das ist es schon. Vor dem Haus wartet der ältere Herr. Dieser Dialekt, fürchterlich, man muß jedes zweite Wort erraten. Wir gehen hinein, um mehrere Ecken, er schaltet das Licht ein und siehe, da steht eine komplette 750er Egli-Honda.

Das komplette Motorrad für 2500, — DM? Hervorragend. Man setzt sich in die Küche. Die Damen bekommen Kaffee, die Herren die Papiere, TÜV-Gutachten und Feuerkreise in den Augen. Nun das Finanzielle: Der Herr bekommt die Anzahlung, behält den Kfz-Brief und sämtliche Papiere, bis am Montag das restliche Geld per Post eingetroffen ist — und wir können die Maschine einladen. Nein, so nicht. Der Sohn hat gesagt, nur Barzahlung. — Er kann auch noch den Personalausweis als Sicherheit behalten, bis das Geld da ist. Man hat ja schließlich die vielen, teuren Kilometer nicht umsonst fahren wollen. Der Herr erklärt, daß es ihm sehr leid tue, aber der Sohn bestehe auf Barzahlung. Keine Diskussion mehr, ihr habt noch einen weiten Weg. — Das äußerste Zugeständnis ist seine Erklärung, daß er die Maschine für uns reserviert, sogar 8 Tage. Zähneknirschend wird der Rückzug angetreten. Nur gut, daß Gedanken nicht tödlich sind, sonst wäre der Kerl keine Sekunde älter geworden. Auf der Rückfahrt wird krampfhaft überlegt. Morgen Urlaub nehmen, der Arbeitgeber, ein Motorradhändler, hat da noch einen Kleinbus stehen und rote Nummernschilder hat er auch. Hoffentlich auch Verständnis. Und wieder eine schlaflose Nacht. Langsam wird die Traummaschine zum Alptraum. Am Montagmorgen schnell zur Bank und dann zum Arbeitgeber. Urlaub — das geht nicht, die ganze Werkstatt ist voll. Aber nach der Arbeit, ja, und er kommt auch mit. Gott sei Dank! Der Arbeitstag ist unendlich lang. Doch dann geht es wirklich los. In Frankfurt, bei der Tankpause, wird noch schnell angerufen. Nein, Sie brauchen nicht mehr zu kommen, hier ist gerade ein Käufer. Klack, eingehängt. Eine völlig unschuldige Mülltonne kann dem gewaltigen, wutentbrannten Fußtritt nicht standhalten und fällt um.

(An dieser Stelle setzte die Schreibmaschine aus, denn die folgende Schimpfkanonade konnte sie nicht drucken).

10 Minuten später ein weiterer Anruf bei dem Herrn: Ja, Sie können gerne kommen, den Anderen habe ich rausgeworfen, der wollte Garantie auf den Motor und dann noch Fahrtkostenrückerstattung! — Lieber nichts antworten, sondern losfahren. In Worms angekommen, wo der nette alte Herr wirklich schon wartet, wird das Geld übergeben und das Motorrad eingeladen. Und nun rate, lieber Leser, was ihm aus dem abfahrenden Auto alles zugerufen wurde ...

ReDe

MZ und die Zukunft

In der Zeitschrift KFT — Kraftfahrzeugtechnik, Ausgabe Juni 1979, des VEB Verlag Technik wurde ein Interview veröffentlicht, daß ein Redakteur mit Herrn Dipl.-Ing. H. Seyfert, dem Direktor für Forschung und Entwicklung des IFA-Kombinates für Zweiradfahrzeuge in Suhl/DDR, führte.

Auf entsprechende Fragen des Redakteurs antwortete der Entwicklungschef, daß es unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes Überlegungen über eine Vergrößerung der Hubräume oder „einen Zylinder mehr“ gibt. In wissenschaftlichen Arbeiten soll deshalb geklärt werden, welche Auswirkungen zu verzeichnen sind, wenn man die notwendigen Fahrleistungen aus größeren Hubräumen verwirklicht. Allerdings können Erkenntnisse daraus nicht vor 1985 wirksam werden.

Zu einem anderen interessierenden Thema sagte Herr Dipl.-Ing. Seyfert, daß Motorradgespanne auch künftig zum Produktionsprogramm von MZ gehören werden. Allerdings läßt die Fertigungskapazität keine Erhöhung der Stückzahlen zu.

H. Orlowski

BVDM-Umfrage zur Kfz.-Steuerreform

Das Ergebnis unserer Umfrage brachte als erstes Ergebnis eine einmütige Ablehnung des Reformvorschlages, die Kfz.-Steuer künftig voll auf den Kraftstoffabgabepreis umzulegen. Und weiterhin bleibt festzuhalten, daß bis auf eine Einsendung alle übrigen Verbandsfreunde die Auffassung vertreten haben, daß es aus der Sicht der Motorradfahrer bei der bisherigen Regelung bleiben muß. Etliche Einsender hatten sich die Mühe gemacht, und Benzinkosten ihrer Maschinen ermittelt und kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß man gerade für Motorräder bis 500 ccm schon bei relativ geringen Jahreslaufstrecken bei einer Vollumlegung der Kfz.-Steuer auf den Preis wesentlich mehr Steuer abführen müßte als bei der bisherigen Form der Hubraumsteuer. Wir danken den Einsendern für die Mitarbeit, insbesondere im Hinblick darauf, daß nicht vorbereitete „Idiotensichere“ Fragebögen mit frankierten Rückantwortbriefumschlägen verteilt wurden, sondern unsere Motorradfahrer sich der Mühe unterziehen mußten, normale Postkarten zu schreiben.

Der Bundesfinanzminister wird über das Ergebnis der einstweilen abgeschlossenen Meinungsbildung informiert werden.

W. Hopmann

Nachtrag zur JHV 1979

Der Besuch der JHV war mit 173 eingetragenen und insgesamt ca. 250 Besuchern, zwar nicht überwältigend, aber gemessen an den früheren JHV's doch zufriedenstellend.

Die Organisation und Durchführung lag jedoch nicht nur in meinen Händen, sondern wurde von einer Gruppe Einzelmitglieder, die sich spontan bei mir gemeldet hatten, durchgeführt.

An dieser Stelle möchte ich mich nochmals für die tatkräftige Unterstützung durch Wilhelm Wagner mit Sohn Bernd, H. Josef Eibel, Jürgen Teuschel, Kl. Dieter Monning, Peter Schäd, Peter Klemenz und seiner Braut Gaby recht herzlich bedanken.

Ganz besonders möchte ich auch den vielen namhaften Firmen, die durch Stiftung von wertvollen Sachpreisen, dazu beigetragen haben, daß der Jumbo — Fahrt Kassel der stolze Betrag von 1000, — DM zur Verfügung gestellt werden kann, meinen herzlichsten Dank für ihre Unterstützung aussprechen.

Unter den eingetragenen 173 Besuchern waren:

26 Einzelmitglieder, was einer Beteiligung von 5,3% entspricht 147 LV-oder Ortsclubmitglieder, entsprechend 11% die sich wiederum auf insgesamt 23 LV bzw. Ortsclubs aufteilen, wobei der LV Rhein-Ruhr mit 32, die MFG Köln mit 19 und der UTMC mit 17 Mitgliedern am stärksten vertreten waren.

Die Beteiligung an der Zielfahrt und an dem Bogenschießwettbewerb war bedauerlicherweise sehr gering. Die Sieger in den einzelnen Wertungen waren:

Klasse II. bis 30 PS:

Siegfried Kalweit 433 Mülheim/Ruhr auf MZ 250, 169,5 Punkte

Manfred Paehr, 4750 Unna-Massen, Yamaha XT 500, 204 Punkte

Wilh. Hopmann, 326 Rinteln 5, Zündapp 175, 242 Punkte

Klasse III. über 30 PS:

Horst Stemmler, 2 Hamburg 61, BMW R 90/6, 131,5 Punkte

Eberhard Kabisch, 8702 Kürnach, Honda CB 550, 179 Punkte

Christoph Zander, 5163 Langerwehe, BMW R 75/6, 236 Punkte

Klasse IV. Gespanne:

Frank M. Wolf, 2212 Brunsbüttel, BMW R 60/6, 185 Punkte

Bogenschießen:

Heinz Messerschmidt, 43 Essen 1, 20 Ringe

Peter Klemenz, 6000 Frankfurt, 15 Ringe

Hubert Katzy, 5024 Simmersdorf, 14 Ringe

Beste Dame Bogenschießen:

Ingeborg Schwane, 43 Essen 14, 14 Ringe

Weiteste Anfahrt:

Peter Schading, 1 Berlin

Ältester Teilnehmer:

Fritz Thiedemann, 5060 Bergisch-Gladbach, 72 Jahre

Hans Schäfer

Doppeltes Suzuki-Spiel Mehr als 1000 Prozent Preisunterschied

Ein offizieller Motorrad-Importeur vertreibt neben Original-Ersatzteilen auch grau importierte Teile — zu einem Drittel des Preises.

Preisunterschiede von über 1000 Prozent für ein und dasselbe Motorrad-Ersatzteil — damit glänzt der deutsche Importeur von Suzuki. Grund: Der offizielle Suzuki-Importeur, die Suzuki-Motor-Handels GmbH Deutschland in München, macht sich unter einem Decknamen als grauer Importeur selbst Konkurrenz. Während ein Kupplungszug für das Modell GT 550 beispielsweise als Original-Ersatzteil 26 Mark kostet, ist er bei der Firma Velotec-Zweiradtechnik für nur 2,20 Mark zu haben. Die Velotec aber ist nichts anderes als eine Importfirma, die mit demselben Mann in Verbindung steht, der auch die Suzuki-Motor-Handels GmbH leitet: Otto de Crignis, obendrein auch noch Chef der Max Walk KG, die im Münchener Raum unter anderem Autos der Marken Jaguar, Leyland und Simca vertreibt.

Über die Suzuki-Motor-Handels GmbH ordert de Crignis den Ersatzteil-Nachschub, der von den deutschen Suzuki-Händlern offiziell angefordert wird. Gleichzeitig bestellt er über die Velotec Ersatzteilkontingente, die in Japan zu einem Bruchteil des Original-Preises eingekauft werden können, weil im Gegensatz zu den Original-Ersatzteilen nicht die Suzuki-Endkontrolle passiert haben.

Da die grau importierten Teile natürlich nicht auf offiziellen Suzuki-Kanälen in den Handel kommen dürfen, läßt de Crignis die heiße Ware über Vertreter der Freiburger Kettenspray- und Schmierölfirma Marex unter die Händler bringen. Die ahnen natürlich nicht, daß sich die teuren Original-Teile durch nichts von den spottbilligen Velotec-Teilen unterscheiden. Dabei fehlt den Billig-Ersatzteilen lediglich der Suzuki-Stempel.

Bekannt wurde das doppelte Spiel des Herrn de Crignis jetzt nur deshalb, weil ein Suzuki-Händler in einer mittelfränkischen Stadt mit einer Teil-

Sendung von Velotec nicht zufrieden war: Für eine Suzuki GS 750 waren die falschen Bremsbeläge geliefert worden. Deshalb griff der Mann zum Telefon, wählte die Rufnummer der Velotec – und landete mitten in der Technischen Abteilung von Suzuki Deutschland.

Was die Betroffenen bei der ganzen Sache besonders fuchst: Die Ersatzteilversorgung, mit der es bei Suzuki ohnehin nicht zum besten bestellt ist, wird durch die doppelgleisige Geschäftspolitik der Münchener Zentrale so unzuverlässig und unübersichtlich, daß die Kunden auf bestimmte Teile meist monatelang warten müssen.

Noch mehr ärgert es die Suzuki-Händler, daß die Velotec nicht nur Suzuki-Teile, sondern auch Ersatzteile für die Marken Honda und Yamaha anbietet, für die ärgste Konkurrenz also. De Crignis muß sich deshalb vorwerfen lassen, daß er durch sein Verhalten nicht nur den regulären Suzuki-Teile-Nachschub stört, sondern auch noch durch Dumping-Angebote den Konkurrenten auf die Sprünge hilft.

Mehr als 1000 Prozent Preisunterschied

Was bei einem Händler 26 Mark kostet, gibt's auch für 2,20

Ersatzteil	Original-Suzuki-Preis in Mark	Velotec-Preis in Mark	Preis-differenz in Prozent
Blinkerglas Suzuki GS 550	7,20	1,97	265
Zündkontakte Suzuki GS 750	5,90	2,64	123
Kupplungszug Suzuki GT 550	26,00	2,20	1081
Antriebskette Suzuki GT 250	69,00	26,66	158
Bremsbeläge vorn	19,50	9,25	110

Bezugsquelle: aus DM 12/79

Termine

Termine

Termine

Termine

Termine Ballhupe 1/80

- | | | | |
|--|--|---|--|
| <p>23./24.2.1980</p> <p>Veranstalter:
1. März 1980</p> | <p>Elefantentreffen 1980
(Salzburgring)
B.V.D.M.
Anlässlich des 4-jährigen Bestehens laden die MC-Travelers zu einer Motorrad-Fete ein. Unterhaltung durch Disco-Musik, Zeltplatz vorhanden, Übernachtung im geheizten Saal möglich.
Anfragen an:
Kurt Ruhnau
Röntgenstr. 14
5132 Scherpenseel</p> | <p>12. April 1980</p> <p>10. Mai 1980</p> | <p>Podiumsdiskussion um 14.00 Uhr in Bergisch-Gladbach Bensberg im Bensberger Rathaus.
Thema: Jugend und Motorrad. Dauer der Veranstaltung bis ca. 18.00 Uhr.</p> <p>Der LV Rhein-Ruhr e.V. verstärkt den Heimat- und Verkehrsverein Alpen beim traditionellen „Waldfege“ am Samstagnachmittag um 14.00 Uhr. Was das ist und wie das vor sich geht, ist zu erfahren bei Heinz Sauerland Friedensstr. 4, 4133 Neukirchen-Vluyn.</p> |
| <p>8./9. März 1980</p> | <p>BVDM Winterfest in 6277 Camberg-Erbach im Taunus in der Erlenbachhalle. Beginn: 19.00 Uhr, die Anfahrt ist ausgeschildert. Quartierwünsche bitte an: Peter Ziegler, Weißerdstr. 23 6277 Camberg.
Tel.: 06434/1438.</p> | <p>25./26.5.1980</p> <p>Veranstalter:</p> <p>4.10.1980</p> <p>Veranstalter:</p> | <p>9. Internationale-Veteranen-Rallye-Xanten
L.V. Rhein-Ruhr e. V.
H. Sauerland
Friedensstr. 4
4133 Neukirchen-Vluyn</p> <p>Jahreshauptversammlung des B.V.D.M.
H. Schwöppe
Heinrich-Lödding-Str. 3
3008 Garbsen 1</p> |
| <p>März 1980</p> | <p>Motorradslalom des L.V. Rhein-Ruhr e.V. im B.V.D.M. Genaues Datum u. Ausschreibungen
Bernhard Schulze
Holsterhauser Str. 120
4300 Essen 1</p> | | <p>Sommertermine Schweden, Finnland 1980 sind einige vorhanden.
Anfragen an:
M. Wittke
Aldekerker Str. 14a
4150 Krefeld 1</p> |

Anzeigen

Suche guterhaltenes Gespann, ab 50 PS. Rein-
gold Goetz, Nibelungenstr. 27a, 5030 Hürth-
Hermülheim. Tel.: 02233/41466.

Verkaufe Yamaha XS 750, 9000 km, Extras. VB
4700, —. K. Chlebosch, Tel.: 02233/43970.

SW-Anschlüsse aller Art, neu angefertigt.
Steib-Alu-Gußteile aller Art, neu nachgegossen.
Gespannreifen alle Größen runderneuert, Auto-
u. Stollenprofil. Achim Stemmler, Tel.:
02203/56806

Verkaufe Yamaha XS 650, VB 3200, — + Honda
CJ 250 T mit Werksgarantie, VB 2450, — +
Honda CB 250 G, wie neu, VB 2300, —. Tel.:
02233/41466.

Yamaha TY 125 mit Kit 175 ccm, neu DM
2.898, —. Tel.: 0208/57506 (Hdl.)

Yamaha DT 125 E, neu DM 2.700, —. Tel.:
0208/57506

Junge Sozia sucht Mitfahrgelegenheit zur TT auf
die Insel Man.
Zuschriften bitte an: B.V.D.M., Augustenstr.2,
5630 Remscheid 11

Suche für Honda CB 750 K 2 eine Auspuffanla-
ge, möglichst original, Helmut Morr, Mechthil-
disstr. 3, 5100 Aachen

Div. Maico Teile, neu für MD 50 u. 250 sehr gün-
stig abzugeben: Fa. Briel, Saalestr. 6, 433 Mül-
heim/Ruhr

Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorrad-
fahrer e.V. 4330 Mülheim-Ruhr
Mergelstr. 42

Redaktion:

Koordinator: Heinz Sauerland, Friedensstr. 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Jugendarbeit: Rüdiger Dehnhardt, Postf. 1380
5810 Witten

Technik: Werner Goetz, Ortshofstr. 79
5030 Hürth/Kendenich

Touristik u.

Reise: Sigrid Briel, Friedensstr. 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Berichter-

stattung: Wilhelm Hopmann, Meierfeld 2
3260 Rinteln 5

Sport: Heinz Bert Scheuer, Seestr. 4
5176 Inden-Lucherberg

Termine: Margot Wittke, Aldekerkstr. 14a
4150 Krefeld

Vertrieb: Bernhard Schulze, Holster-
hauserstr. 120
4300 Essen

Druck: Trost-Druck, Xanten

Bezugspreis der „BALLHUPE“
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten
Einzelpreis: 2, — DM

- eine Interessenvertretung der Motorradfahrer?
- Geselligkeit und Kameradschaft?
- Erfahrungsaustausch und Information?
- ng-Sport mit normalen Serienmaschinen?

Der BVDM ist bundesweit organisiert und gliedert sich in über 30 Landesverbände und Ortsclubs.

Werden Sie Mitglied bei uns!

Auch komplette bereits existierende Clubs können sich dem Bundesverband anschließen und sich der Vorteile des BVDM bedienen.

Je stärker der BVDM, desto besser für uns Motorradfahrer!

AUFNAHMEANTRAG

in den BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.

1. Geschäftsführer Horst Orlowski
Augustenstraße 2, 5360 Remscheid 11



Ich beantrage die Mitgliedschaft im BVDM (Jahresbeitrag DM 24.00 - Aufnahmegebühr DM 10.00)

LV-Nr.	Mitgl.-Nr.	Gr.	Landesverb./Ortsclub/Einzelmitglied																			
Name / Vorname :																						
Straße / Postfach :																						
PLZ.:			Ort:																			
Geb.-Datum			Geburtsort										Beruf									
Ehefrau von Mitglied			(x)										Mitglieder erhalten die Ballhupe natürlich kostenlos.									
Staatsangehörigkeit (KFZ - Zeichen, z.B. D. GB)													Ich interessiere mich besonders für: Motorrad - Reisen Motorradsport									
Bitte Beitrag und Aufnahmegebühr erst nach Aufforderung zahlen !																						
Ort			Datum										Unterschrift									