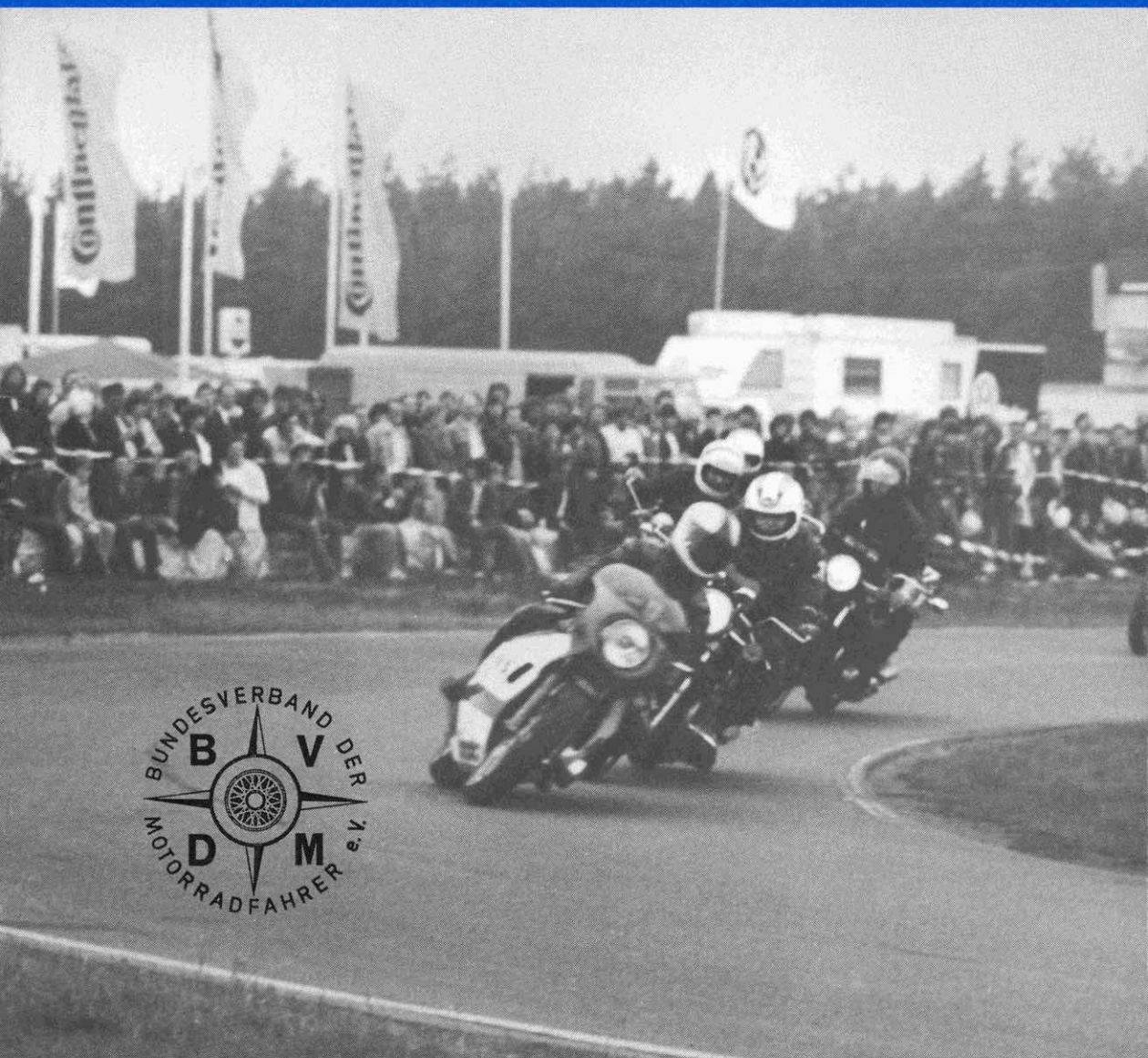


G 20766 F

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



Versicherungs- Service



Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. bietet:

- **Vereinshaftpflichtversicherung**
Kostenlos für alle BVDM-Mitglieder und BVDM-Vereine
- **Veranstalterhaftpflichtversicherung**
Kostenlos, soweit in Vereinshaftpflicht enthalten. Darüber hinaus können auch Sonderveranstaltungen versichert werden.
- **Gruppenunfallversicherung**
Jedes BVDM-Mitglied ist im Todesfall mit 1300 DM versichert.
- **Einzelunfallversicherung**
Für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.
- **Auslandskrankenversicherung**
Gültigkeit 1 Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM.
Prämie für die ganze Welt 19,- DM.
- **Motorradschutzbrief**
Gültigkeit 1 Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Ausland 25,— DM; Ausland mit Rechtsschutz 31,— DM; In- und Ausland 65,— DM.
- **Beratung bei Versicherungsfragen**
Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen? Welche Möglichkeit bietet eine Versicherung in Sonderfällen?
- **Informationsmaterial**
Werbe- und Informationsmaterial über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

Referent für Versicherungen:

BERND KARRASCH

An der Scherf 4

5068 Odenthal

Telefon 0 22 02 / 7 85 17

Versicherungsbüro:

ERICH WICKLER

Kornstraße 14

5060 Berg. Gladbach 3

Telefon 0 22 04 / 6 23 76

Kontoverbindung: BVDM-Versicherungsservice, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11
Raiffeisenbank e.G. Bergisch Gladbach Konto 5700 (BLZ 370 696 00)

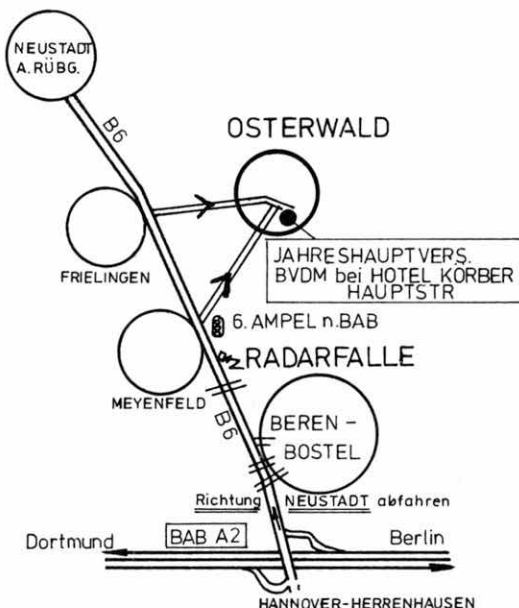
Inhalt:

	Seite
Einladung zur JHV	2
Conti Treffen	3
Conti-Kawa-Disco	5
BVDM-Deutschlandfahrt	7
Leserzuschriften	8
Technische Tips	9
Autobahnnummernverwirrspiel	9
Was bringt die IFMA 1980 ?	10
An alle Zweiradfahrer	10
Vorstellung neuer BVDM-Clubs	11 + 12
BVDM-Nachrichten	13
Motorrad-Schutzbrief	14
Stellenangebot	15
Helmtragepflicht!	15
Helfer gesucht	16
Vorstandsdaten	16
Auspuff zu laut?	17
Anzeigen + Termine	18
Gesundheit	19
Auszug aus einem Island Tagebuch	20

Einladung zur Jahres- hauptversammlung des BVDM am 4. Oktober 1980.

Und so finden Sie die Gaststätte „Körber“!

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. möchte alle Mitglieder des BVDM zur Jahreshauptversammlung am 4. Oktober 1980 nach 3008 Garbsen — Osterwald, Hauptstr. 4 in die Gaststätte „Körber“ recht herzlich einladen. Beginn der Versammlung 19.00 Uhr.



Tagesordnung

- Bericht des 1. Vorsitzenden
- Bericht des Geschäftsführers
- Bericht des Schatzmeisters
- Bericht des Sportwartes
- Bericht der Kassenprüfer
- Bericht der Referenten u. Ausschußvorsitzen-
den
- Ernennung eines Versammlungsleiters
- Entlastung des Bundesvorstandes
- Neuwahl von zwei Kassenprüfern
- Anträge
- Verschiedenes

An die Teilnehmer haben wir folgende Bitten:
Zimmerreservierungen schriftlich bis zum 31. August 1980 an H. Schwöppe senden. Wir weisen darauf hin, daß die Reservierungen verbindlich sind.

Camper bis zum 31. August 1980 eine kurze Mitteilung z. B. Postkarte oder Telefongespräch 05137/1834.

Int. Motorradfreunde Hannover
H. Schwöppe
Heinrich-Lödding-Str. 3
3008 Garbsen 1

Anträge zur Tagesordnung müssen dem 1. Geschäftsführer vier Wochen vor dem Versammlungstermin schriftlich vorliegen.

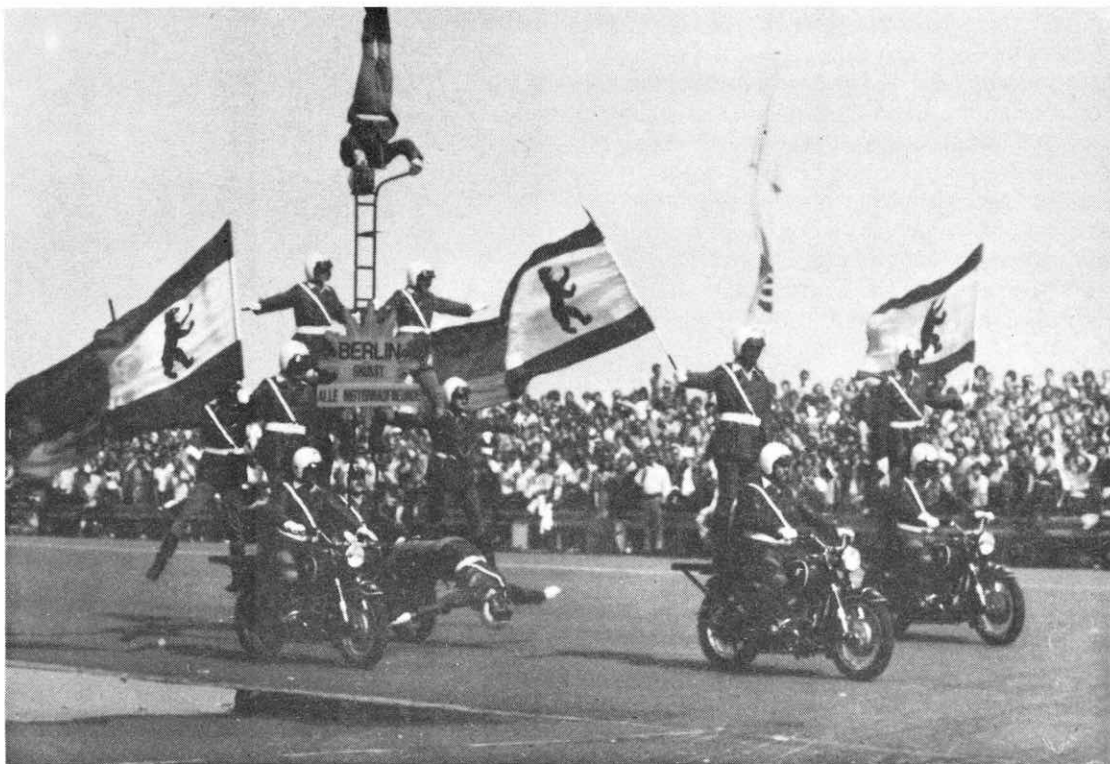
Peter Ziegler
1. Geschäftsführer

Das kontinentale Motorradereignis Contidromtreffen

Erster Gradmesser für das Publikumsinteresse an dieser Großveranstaltung der Continental-Gummiwerke und des BVDM ist die Tatsache, daß die Conti-Freundschaftsrunde am Samstagabend ausfallen mußte. Es waren einfach zu viele Motorräder da und es wäre organisatorisch nicht zu schaffen gewesen, den Zweiradstrom geordnet und auch nicht zu langsam (Steilkurven im Hochgeschwindigkeitsoval) auf Handlingkurs und Hochgeschwindigkeitsoval zu leiten und in das Contidromgelände zurückzuführen. Und an dieser Stelle ein Lob an die Motorradfahrergäste: Die Durchsage über die abblasene Freundschaftsrunde wurde ohne

Murren zur Kenntnis genommen, es gab keine Unmutsäußerungen und man zeigte spontanes Verständnis.

In anderer Hinsicht kann man den Besuchern allgemein, nicht speziell motorradfahrenden Gästen, kein Lob aussprechen, und zwar hinsichtlich der Nichtbeachtung von Absperrungen und wegen des unaufhaltsamen hautnahen Herandrängens an Akteure und Geschehen. Warum mußte sich gegen Ende der Polizeivorführung ein Besucherstrom auf die Betonbahn ergießen? Warum müssen die Gäste beim Contie — Mißwettbewerb so dicht zusammenrücken, daß es ohne Gefährdung der Zuschauer kaum möglich ist, den Slalom durchzuführen und warum müssen sie schließlich bei der Ehrung der Miß Contidrom die Funktionäre des Wettbewerbs und die Miß so sehr erdrücken, daß unsere Fotografen und die der geladenen Presse nicht mehr in der Lage sind, optimale Fotos zu machen?



Schutzpolizei Berlin



Nicht enden wollender Besucherstrom am Eingang

Ansonsten bot das Contitreffen wieder die unnachahmliche Aktivitätsvielfalt wie in den Vorjahren. Etwa 30 000 Besucher mit ca. 13 000 Motorrädern nutzten die breite Angebotspalette und auch Niedersachsens Finanzminister Leisler — Kiep stattete uns einen Besuch ab, nachdem es ihm im Vorjahr nicht möglich war, unserer Einladung zu folgen. Neue Attraktion war die Show der Schutzpolizei Berlin. Der Bereich Produkt — und Informationsschau wurde erweitert durch Demonstrationen der Firma Fackelmann zum Motorradsicherheitsanzug. Ein wichtiger Unterhaltungsfaktor und eine bedeutende Hilfe bei der Bewältigung abendlicher Freizeitprobleme waren die Filmvorführungen unseres Filmreferenten Dietrich Donnerstag (Dido — Filmabend). Das Geschicklichkeitsturnier für Motorradfahrer hat inzwischen schon seinen festen Kundenstamm, was auch an den Ergebnislisten abzulesen ist. Dank der Tatsache, daß das Siegerlandflughafenrennen ausfallen mußte (behördliche Probleme), waren auch wieder etliche Motorradrennfahrer ins Contidrom gekommen und hatten die vom ADAC Niedersachsen gebotene Chance genutzt, dort Trainingsrunden zu absolvieren. Eine vorzügliche Gelegenheit für die Gäste, Rennfahrer und Maschinen kennen zu lernen.



**Lagebesprechung:
Emanuel Rhode und Günter Wuttke**



Die strahlende „Miß“
Contidrom“ Aneke
Vreeburg aus Mýdrecht,
Holland

Absoluter Hit — Ranglistenführer bei den Zweiradzunftgenossen ist aber sicher der Handlingkurs. Die Motorradfahrer wollten nicht müde werden und immer wieder standen Pulks mit laufenden Motoren und warteten auf das Startzeichen.

Wir sind froh, daß die Veranstaltung wieder „gelaufen“ ist und sind glücklich, mit Hilfe der Conti wieder einmal bewiesen zu haben, daß auch im Sommerhalbjahr ein großes Motorradfahrertreffen bei entsprechendem Aktivitätenangebot und einem optimalen äußeren Rahmen so verlaufen kann.

Unser Dank geht an die Continentale Gummiwerke AG in Hannover, die mit Verständnis und immer neuen Ideen in der Raum- und Platzaufteilung und dem Arrangement immer noch Steigerungsraten in Optimierung und Perfektion findet, unser Dank geht weiterhin an sämtliche mitwirkenden Verbände und Vereine, wobei es uns gestattet sein soll den Rettungsverband aus Berlin und den ADAC besonders zu nennen, und schließlich geht der Dank an unsere Helfergruppen.

Wilh. Hopmann

Power, Power, Power Bier, Bier, Bier! Contidrom — Kawa — Disco

Für einen Moment verstummte in den übergroßen Lautsprechern der harte Beat. Die gewaltige Menschenmasse um das Lagerfeuer erstarrte und lauschte der Stimme des Kawasaki-Einpeitschers. Eine kurze Ansage über Titel und dann dies: „Dies ist Eure Nacht, Jungs, und um 12 da geht's erst richtig los! Und darum Power, Power, Power.“ Der Disco-Lärm erscholl wieder und die Menschenmenge rund ums Lagerfeuer setzte sich wieder in Bewegung. Das war zwischendurch auch ganz lustig. Da veranstalteten etwa vierzig Typen eine regelrechte Polonaise. Mit fortschreitendem Abend wurde das Bier knapp. Zu einem Problem wurde dieses deshalb, weil etliche Teilnehmer des Open-air Rockfestival schon einiges vom Gerstensaft geschluckt hatten und nun mehr haben wollten. Da

entstand in der Contidromleitung die bange Frage, ob man lieber das abendliche Bierembargo aufheben oder lieber riskieren wollte, daß nun bierhungrige Motorradfahrer haufenweise in die umliegenden Ortschaften fahren und Bier holen. Man entschied sich für einen improvisierten Bierholdienst. So wie 1940 die Engländer bei Dünkirchen jede schwimmfähige Nußschale herbeischafften, um ihre Tommies vom Festland auf die Insel zu retten, so wurden nun die verschiedenartigsten Fahrzeuge eingesetzt, auch solche die nie zuvor Bier gesehen hatten. Von diesem Vorhaben wußte der Kawa-Einpeitscher und nun gröhnte er nach seinem anmachenden „Power, Power, Power“ beschwörend „Bier, Bier, Bier“ hinterher und verhieß das baldige Eintreffen von Bier. Und dann wieder die Verheißung, daß es erst noch richtig losgehen soll. In der Zwischenzeit versuchte unser Sportwart Heinz Bert Scheuer mit Hilfe der Disco – Technik am Lagerfeuer die Preisverleihung für die An- und Ziel-fahrtwettbewerbe über die Bühne zu bringen. Das Vorhaben mußte unvollendet abgebrochen werden. Es fehlte von der Discoleitung die dafür nötige Unterstützung. Nunmehr enterten auch immer mehr Leute den roten Oldtimer-Bus, die darauf weder für die Disco noch für die Preisverleihung etwas zu tun hatten. Einer besaß die Frechheit, den Weg zum Toilettenwagen oder ins Gebüsch am Drahtzaun zu sparen und pißte vom Deck des Busses nach unten. Suzuki-Sensationsfahrer Jürgen Baumgarten verschlug es die Sprache, als er das sah. Auf seine vorwurfsvolle Frage, ob das denn nun sein müsse, meinte der enthemmte Pisser, er habe ja vorher denen da unten zugerufen, daß sie da weggehen sollen. Derweil ging es am Lagerfeuer weiter. Aus sicherer Entfernung sah man Leute der Contimannschaft die Lage mit bangen Blicken beobachten. Und dann kam die kritische Phase. Der Kawa-Disco – Einheizer erklärte um 24 Uhr anscheinend eingedenk einer Abmachung mit der Conti (mit dem BVDM, der keine Lagerfeuerdisco wollte, gab es keine Vereinbarungen), daß nun Feierabend sei. Das verstanden die Rockfestivalteilnehmer in der Überzahl nun überhaupt nicht, dafür wiederum muß man Verständnis haben, aus der Situation heraus.

Denn wie hatte es immer geheißen?. „Dies ist Eure Nacht, um 12 gehts erst richtig los, und da-

rum: Power, Power, Power!“ Der Unmut entlud sich am roten zweistöckigen Autobus. Er schwankte bedenklich, wenn nicht bald die harte Rock-Musik wieder eingesetzt hätte, wäre er sicher umgekippt. So ging denn das Rockfestival weiter und erst langsam über 2 und 3 Uhr in der Frühe gingen Lautstärke und Rhythmus langsam zurück. Bei Anbrechen des Sonntagmorgen ebte es langsam ab. Es war noch einmal gut gegangen. Der Druck im Kessel nahm ab, es war nicht zur Explosion gekommen. Etliche Lagerfeuer-Rock-Festivalteilnehmer sprachen BVDM – Mitglieder etwa folgendermaßen an: „Also ich bin das erste Mal hier, also ich finde das dufte, im nächsten Jahr kommt unser ganzer Club mit!“ Das muß man sich fürs nächste Jahr rechtzeitig plastisch vorstellen: Etwa 40 % der Menschen am Lagerfeuer bringen im nächsten Jahr pro Person ca. 10 zusätzliche Besucher mit.

Wilh. Hopmann



2 000 Kilometer auf einer Goldwing als Siegerpreis der BVDM Deutschlandfahrt

Sicher waren viele unserer BVDM - Freunde sehr gespannt auf den Inhalt des Briefumschlags, der geraume Zeit vor dem 13. Juni mit dem Absenderstempel des Sportwartes in den Hausbriefkasten plumpste. Nervenlose Kamikazes waren sicher ärgerlich über die Zwangspause. Andere wiederum begrüßten die Zwangspause. Vielleicht war der eine oder andere enttäuscht darüber, daß die Kontrollstellen doch rund um die Uhr geöffnet sein mußten. Ein Lichtblick war sicher die Vielzahl der Kontrollstellen und die

etwas aufgelockerte Verteilung auf der großen Landkarte. Und mit der Übersendung der Fahrtunterlagen hat es wohl überall dieses Jahr hervorragend geklappt.

Mit Zielstrebigkeit und Eifer gingen die Fahrer der Solomaschinen und die Gespannteams auf die Reise und unterwegs gab es bei den Kontrollstellen Wiedersehensfreude und auch neue Gesichter, mehr Kaffee, Tee und Appetithäppchen als Zeit zur Verfügung stand und herzliche Hilfsbereitschaft schlug überall entgegen.

Sonnabendmittag am Nürburgring wurde es spannend und hektisch. Fahrer wurden noch vermißt, würden sie es ohne Strafpunkte schaffen? Es gab wenig Ausfälle. Einer, der unterwegs abgestiegen war, blieb immerhin so unverletzt, daß er ein wenig humpelnd die Zielankunft miterleben konnte, wenn auch leider ohne Maschine, die mit eigener Kraft nicht mehr ins Ziel kam. Abends bei der Siegerehrung im Start — und Zielbereich gab es neben den blitzenden Pokalen wertvolle Sachpreise und der absolute Hammer ist von Honda für die Erstplatzierten eine kostenlose Vierwochenmiete einer Goldwing mit dem Benzingeld für 2000 km.

Wilh. Hopmann



Die beiden Sieger Manfred Brill und Bernd Karrasch mit ihrem 4-Wochen Honda Leihmotorrad

Am 5.6.1980 verstarb unser langjähriges Mitglied

Horst Richter

nach einem Bergunfall an der Zugspitze. Unser Mitgefühl gilt seinen Eltern und Geschwistern.

LV Rhein-Ruhr

Das fiel mir auf! Sportsgeist von Wettbewerbsteilnehmern

Da lief vor kurzem ein großer sportlicher Wettstreit über die Bühne des Alltagslebens, bei dem jeder Teilnehmer großen Einsatz zeigte. Tage lang wurde über der Ausschreibung gebrütet, wie man wohl den Gegner schlagen könnte. Dann kam der große Tag des Starts. Alles lief reibungslos. Man erreichte glücklich das Ziel und wartete nun gespannt auf die Auswertung und die anschließende Siegerehrung. Da diese laut Reglement und lokalen Verhältnissen etwas auf sich warten ließ, sickerte dann so ganz allmählich der Name des Siegers durch. Dieser freute sich natürlich riesig, zumal er mit solch einem Erfolg nicht im geringsten gerechnet hatte. Und dann kam die Siegerehrung und das, was ich normalerweise **nicht** unter Sportsgeist verstehe. Aus welchem Grund auch immer — mag es Verärgerung darüber gewesen sein, daß man trotz größter Bemühung nicht zum Sieger gekürt wurde — egal, man wurde nicht Erster, sondern mußte sich mit einem Platz begnügen; was sollte man sich da noch die Mühe machen und zur Siegerehrung erscheinen? — Gehört nicht diese Ehrung auch zur Veranstaltung? Ist dieses Verhalten ein Ausdruck wahren Sportsgeistes?? Es soll ja berühmte Vorbilder geben, die sich bei internationalen Rennen ebenso verhalten haben. Deswegen ist es aber trotzdem unhöflich, oder nicht ?? Wo bleibt da der olympische Gedanke? Übrigens, der letzte in der Siegerliste wurde ebenso mit Beifall bedacht wie der erste! Hat sich der Materialismus auch in unserem Club schon so stark festgesetzt? Ich fand die Angelegenheit jedenfalls keineswegs kameradschaftlich und bin der Meinung, daß solche Mitmenschen besser daran täten, derartigen Veranstaltungen fernzubleiben.

Dido

BVDM-Deutschlandfahrt — Ruhrpotttrallie?

Wir, die Motorradfreunde-Neckar-Odenwald, nehmen seit 1977 mit gutem Erfolg an der BVDM-Deutschlandfahrt teil. Leider müssen wir mit Bedauern feststellen, daß das Niveau der Fahrt von Jahr zu Jahr sinkt.

Nachdem wir schon im letzten Jahr in einem Schreiben an den Bundessportwart, Heinz Scheuer, auf die Mißstände hinwiesen und Verbesserungsvorschläge unterbreiteten, die allerdings ohne Reaktion und Antwort blieben, wenden wir uns nun an die gesamte Mitgliedschaft des Verbandes.

Einige Punkte wollen wir zur Diskussion stellen:

- Wir konnten leider keine Logik in der Vergabe der Punkte für die einzelnen Kontrollorte erkennen.
- Niedrige Punktezahl für abseits liegende Kontrollorte führte dazu, daß die Kontrollposten über 30 Stunden vergeblich auf Teilnehmer warteten. Dies ist umso ärgerlicher, da die Kontrollposten über diese Zeit Urlaub nehmen mußten.
- Bei dieser Art der Punkteverteilung fehlt jede Motivation für nochmalige Besetzung eines Kontrollpunktes. Dies wurde uns auch von anderen Clubs im süddeutschen Raum bestätigt.
- Wer eine der letzten Deutschlandfahrten gewinnen wollte, mußte den Start nach Norddeutschland legen.
- Dadurch sind Teilnehmer aus Süddeutschland eindeutig benachteiligt.
- Der gesamte Austragungsmodus der Fahrt sollte überdacht werden. Auch nach der Einführung der 8-Stundenpause bleibt diese Veranstaltung eine „Bolzfahrt“.

Der Spruch des 2. Vorstandes Frank Michael Wolf, „...Ihr sollt denken, nicht heizen...“, sollte auch bei dieser Veranstaltung berücksichtigt werden.

Da wir gerne an Veranstaltungen des BVDM teilnehmen, würde es uns sehr leid tun, wenn die Veranstaltung in dieser Art fortgeführt würde.

Wir als kleiner Club würden uns schämen, eine so wenig durchdachte Fahrt öffentlich auszu-schreiben.

Wir würden uns freuen, wenn durch unsere Anregung eine Diskussion in dem Verband entstehen würde.

MOTORRADFREUNDE-NECKAR-ODENWALD

(Krug)
II. Vorsitzender

Technische Hinweise: Anderer Vergaser für Zündapp KS 175

Piloten dicker Brummer können jetzt wegsehen. Aber vielleicht gibt es einige, die auch an einer versicherungsgünstigen und leichten 17 PS Zweitaktmaschine Spaß haben. Wenn Sie also solch ein Gerät haben und sich auch wie der Verfasser darüber geärgert haben, daß bei dem Modell KS 175 Baujahr 1979 die Karre dann schlecht anspringt, wenn sie bei kühler Witterung etliche Tage gestanden hat, und wenn es als lästig empfunden wurde, daß der Motor nach dem Anspringen bei niedergedrückter Starthilfe kreischend hochjubelte, sollte man auf Abhilfe sinnen. Wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler gezielt und so lange mit Nachdruck, bis er Ihrer Maschine den neuen Mikunivergaser mit einer 40 er Startdüse verpaßt, es war vorher sicher nur eine 10 er Düse drin. Als zusätzliches Geschenk zum nunmehr problemlosen Anspringen gibt es auch einen um fast einen halben Liter geringeren Verbrauch.

Wilh. Hopmann

Autobahnnummern-verwirrspiel

Der Motorradfahrer auf der Solomaschine kann trotz Fahrtskizze oder Stichworttabelle unter der Tankrucksackklarsichtfolie schnell zum Rudi Ratlos werden.

Aus Richtung Heilbronn kommend nähern Sie sich den Kreuzen und Dreiecken bei Stuttgart und haben sich notiert und gemerkt, daß Sie in Richtung Singen (Bodensee) auf der A 81 bleiben müssen, so stand es in der neuesten Autostraßenkarte. Aber plötzlich tauchen die großen blauen Tafeln auf und es ist keine Nr. 81 mehr zu sehen, stattdessen erscheint jetzt die Nr. 381. Jetzt braucht als Zielort auf einer der zur Auswahl stehenden Autobahnstrecken ein Ort stehen, auf den man überhaupt nicht vorbereitet ist, dann wird das Kombinieren und Nachdenken bei Tempo 170 anstrengend und innerhalb Sekundenbruchteilen muß entschieden sein, ob man geradeaus oder rechts ab fährt.

Es ist ja nicht wie im Auto, wo der Beifahrer mal eben als Franzer dienen kann. Haben Sie als Alleinfahrer auf der Solomaschine mit dem richtigen Riecher die Fahrbahn nach Singen erwischt, werden Sie südlich des Kreuzes Böblingen belohnt. Auf den großen blauen Tafeln prangt wieder friedlich die Nr. 81 und zeigt Ihnen den Weg zum Bodensee und zur Eidgenossenschaft.

Sie und ich, wir finden das beknackt. Und wir fragen uns, ob auf den großen Wegweisetafeln nicht Platz ist für zwei Nummern mit Schrägtrennstrich. Aber man könnte sicher sein, daß es Paragraphen, Artikel und Abschnitte in Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien gibt, die das Nummernverwirrspiel rechtfertigen. Vom kleinsten Abteilungsleiter bis zum Staatssekretär und Minister wird man bei gezielter Befragung mit Überzeugung und Erleichterung nachweisen können, daß man vorschriftsgemäß gehandelt hat. Auf das, was unkompliziert und praktikabel ist, kommt es nicht an.

Wilh. Hopmann

Die IFMA 1980 steht vor der Tür.

Mit einer Rekordbeteiligung von über 900 Firmen und einer um 9.000 auf 66.200 qm vergrößerten Ausstellungsfläche wird die IFMA vom 20. bis 23. September 1980 (der 19. Sept. ist als Händlertag nur für diese reserviert) in Köln stattfinden.

Was ist von dieser Ausstellung zu erwarten? Neuerscheinungen, Überraschungen, umwälzende Neuerungen? Neues aus Deutschland, Neues aus Japan?

Die Japaner pflegen ihre neuen Modelle vor der IFMA auf den Markt zu bringen, so bringt auch Yamaha die kleine SR als 250 er Chopper noch im August zur Auslieferung. Dafür munkelt man in Fachkreisen aber, daß Yamaha, nachdem die XJ 650 so gut ankam, eine XJ 400 als Vierzylinder-Viertakt Maschine bringen wird. Der Motor soll 45 PS bei 10.000 U/min haben, aber keinen Kardan wie die 650 er, sondern Kette, Trockengewicht 176 kg, Bereifung vorn 3.00-19 und hinten 1.10/90-18.

Auch die anderen japanischen Firmen werden wenigstens ein Modell als Knüller in der Hinterhand haben. Sie werden ihren großen Vorsprung auf dem europäischen Markt weiter ausbauen, auch in Deutschland kamen 1979 87.000 Motorräder, das sind 89 % aller Importe, aus Japan.

Was ist es, was die Japaner so erfolgreich macht?

Die japanische Motorrad-Industrie ist ein vergleichsweise junger Wirtschaftszweig. Vor 25 Jahren, als in Deutschland der weiß-blaue Boxer in seiner Konzeption schon Tradition hatte, begannen die Japaner in Europa und Amerika abzugucken. Sie konnten sich, wißbegierig, talentiert und fleißig, technische Erkenntnisse und Erfahrungen der anderen zunutze machen und mit diesen Grundlagen eine steile Aufwärtsentwicklung starten. Es hat nicht lange gedauert und alle europäischen Motorrad-Hersteller waren überholt, in Verkaufszahlen, Produktion, Technik und Produktionspalette. Die Manager

der japanischen Industrie haben einen sicheren Blick für Marktlücken, sie haben die Gabe, Marketing-, Design- und Produktionsentscheidungen im Handumdrehen zu treffen, sie bauen qualitativ gute Motorräder mit anspruchsvoller Technik, die auf europäische Bedürfnisse abgestimmt sind.

Und der Vorwurf, japanische Motorräder würden in Europa unter Preis losgeschlagen, ist ungerechtfertigt, in Japan sind die Maschinen für weniger Geld zu haben als hier, wobei zu beachten ist, daß die Löhne dort nicht niedriger sind.

Was haben wir dagegen zu setzen?

Einen Motor mit Tradition, an dem sich ganze Generationen von Technikern schon versucht haben, um der Dichtring-Misere Herr zu werden und ein Fahrgestell, dem seine Fahrer in nachsichtiger Haß-Liebe den Namen „Gummi-Kuh“ gaben.

Ein Unternehmen mit unergründlicher Strategie, arroganter Werbung und einem unflexiblen Managertum, das eine technische Stagnation zur Folge hat. Man baut so gut wie unverkäufliche Enduro-Boliden und setzt auf treu-deutsche Anhängerschaft, die traditionsbewußt das weiß-blaue Zeichen auf ihre Fahne geheftet hat.

Man muß sich tatsächlich etwas einfallen lassen, wenn man diese Motorräder auch weiterhin an den Mann bringen will. Ob Detail-Änderungen, nikasilbeschichtete Zylinder und andere Farben der richtige Weg sind, muß sich noch herausstellen.

Wir werden mit offenen Augen durch das Ausstellungsgelände gehen.

Jo

Interessantes Urteil, gehört im WDR am 19.7.80:

Ein Motorradfahrer hatte im Überholverbot einen LKW überholt. Das Amtsgericht Düren urteilte folgendermaßen:

Das Gesetz, daß einspurige Fahrzeuge im Überholverbot überholt werden dürfen ist verfassungswidrig, wenn diese einspurigen Fahrzeuge nicht auch selbst überholen dürfen.

Vorstellung des MCB-Motorrad-Club-Bietigheim

Am 18.7.1979 wurde der Motorradclub Bietigheim von 25 jungen Motorradfreunden im Alter von 18-26 Jahren ins Leben gerufen. Aber auch junggebliebene Gönner und Freunde, die den genannten Altersrahmen bereits deutlich überschritten haben, zählen sich heute zu den Mitgliedern. Dem MCB gehören heute 56 Mitglieder, davon 38 aktive und 18 passive Mitglieder, an. Innerhalb dieser Zeitspanne konnte sich der MCB zum zweitgrößten Motorradclub im Bezirk Rastatt avancieren. Dank den präzisen Auskünften, welche Herr Klaus Schuhmacher, im März diesen Jahres, auf die Fragen der MCB Mitglieder gab, fiel es uns nicht schwer dem BVDM als Ortsclub beizutreten.

Im Frühjahr 1980 ließ sich der MCB ins Vereinsregister des Amtsgerichts Rastatt eintragen. In

dieser Vereinssatzung wurden folgende grundlegende Ziele festgelegt. Den Motorradsport zu pflegen, das Interesse am Motorrad zu fördern, der Verkehrserziehung zu dienen und die Kameradschaft und Geselligkeit unter den Mitgliedern zu pflegen. Weiterhin stellte sich der Club die Aufgabe, seine Mitglieder durch wöchentliches Konditionstraining und im Winter zusätzlich durch Erste-Hilfe-Kurse für den Straßenverkehr fit zu halten. In diesem Jahr nimmt der MCB an verschiedenen Veranstaltungen der örtlichen Vereine teil, damit er sich besser in das Vereinsleben der Gemeinde Bietigheim integrieren kann. Weiterhin nehmen wir an Geschicklichkeitsturnieren der umliegenden Motorradclubs bzw. Motorradsportclubs teil. Wir fahren aber auch wie andere Motorradclubs Treffen an, damit wir einen Erfahrungsaustausch führen können. Der MCB würde sich freuen, wenn er durch rege Korrespondenz mit anderen Motorradclubs im BVDM besser in Kontakt kommen könnte. Auf gute Zusammenarbeit freut sich der Motorradclub Bietigheim schon im voraus.

MC-Bietigheim



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**

Vorstellung der Motorradfreunde — Neckar — Odenwald e. V.

Am 6.2.1977 wurden die Motorradfreunde — Neckar — Odenwald von 6 Motorradfahrern und einer Fahrerin gegründet und am 23.6.77 in das Vereinsregister der Stadt Mosbach eingetragen. Inzwischen ist der Club auf 43 Mitglieder angewachsen. Wir treffen uns wöchentlich 1 Mal in einer Gaststätte zu einer Besprechung.

Der Zweck des Vereins ist der Zusammenschluß von Mitgliedern zur Pflege der Kameradschaft und Geselligkeit, die Förderung der technischen Entwicklung des Kraftfahrwesens durch Pflege des Motorsportes, die Hebung der Verkehrsdisziplin, die Pflege der Motor-Touristik, die Vermittlung des Austausches sportlicher, technischer und touristischer Erfahrungen unter seinen Mitgliedern. (Auszug aus unser Satzung) Ihr wollt bestimmt wissen, was wir das ganze Jahr über so unternehmen. Hier ein paar Beispiele: Im Januar veranstalten wir eine Winterfahrt für alle die auch in der kalten Jahreszeit fahren. Vor Beginn der Saison kommt dann unser Filmabend. Im Mai findet unsere Zielfahrt statt. Die Hauptveranstaltung des Jahres steigt Anfang September und nennt sich Knopfhoftreffen. Wir machen kein Volksfest sondern ein gemütliches Motorradtreffen. Zwischen diesen Veranstaltungen besuchen unsere Mitglieder natürlich auch Rennen, Treffen und nehmen an Zielfahrten teil.

Jetzt noch einige Eigenheiten unseres Clubs: Wir haben drei clubinterne Pokalwertungen. Einen Sportpokal für unsere Teilnehmer an der OMK — Motorrad — Rallye — Meisterschaft. Einen Touren — Sportpokal für Fahrer die an anderen touristischen Veranstaltungen teilnehmen und einen Tourenpokal für alle Tourer des Clubs. Ferner führen wir einen Fotowettbewerb durch.

Als Schwerpunkt für 1980 haben wir die Öffentlichkeitsarbeit gesetzt. Es ist unser Ziel das Ansehen der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit zu heben.

Erhard Geier

Gründungsversammlung des Landesverbandes Schleswig-Holstein.

Am 21.5.80 trafen sich die im BVDM organisierten Clubs MC Team 74, MFG Brokdorf, MC Rose und MC Pinneberg zur Gründungsversammlung des LV Schleswig-Holstein. Es wurden gewählt:

1. Vors. Kai Kaplanski

2. Vors. Hans Peter Lange

Kassenwart: Manfred Kahns

Schriftführer: Eggert Hoffmann.

Damit ist ein weiterer Schritt getan, den BVDM im Norden bekanntzumachen.

Auf der 1. Vorstands-Sitzung wurde beschlossen, eine „Kennenlern-Party“ im Jugendzentrum Ellerbeck zu veranstalten. Dort wurde dann Informationsmaterial verteilt, Filme und Dias vorgeführt und erreicht, daß die einzelnen Mitglieder sich besser kennenlernten. Trotz des schlechten Wetters waren aus Schleswig-Holstein und Hamburg ca. 150 Motorradfahrer gekommen. Mittlerweile sind bereits drei weitere Clubs dem BVDM beigetreten. Wir möchten diese Clubs auch an der Arbeit beteiligen und laden darum alle zur nächsten Sitzung am 22.8.1980 in Krögers Gasthof in Ahrenlohe ein.

Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vors. Kai Kaplanski

Danzigerstr. 2

2081 Ellerbeck

Tel. 04101/34286 oder 33529

2. Vors. Hans-Peter Lange

Neu Str. 14

2082 Heidgraben

Tel. 04122/2229

Schriftführer Thomas Kolbe

Deichreihe 22

2211 Beidenfleth

Kassierer Manfred Kahns

Sollacker 1 b

2081 Appen

Tel. 04101/26641

Kai Kaplanski

Einladung zur Gesamt- vorstandssitzung des BVDM am 4. Oktober 1980

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. möchte den Gesamtvorstand des BVDM anlässlich der Jahreshauptversammlung 1980 zu einer Gesamtvorstandssitzung recht herzlich einladen. Das Versammlungslokal wird am 4. Oktober 1980 bekannt gegeben. Beginn der Versammlung 15.00 Uhr. Die Tagesordnung wird zu Beginn der Veranstaltung bekannt gegeben.

Peter Ziegler
1. Geschäftsführer

Werbematerial und Büromaterial

Bei dem 1. Geschäftsführer Peter Ziegler sind folgende Materialien zu beziehen.

Aufkleber 6 cm ø DM 1, — und 18 cm ø DM 3, —
Webabzeichen 6 cm ø DM 3, —
Anstecknadel DM 2, —
Piktogramme DM 3, —
Urkunden DM 1, —
Plakate DM 0,50

Vereinsstempel werden an die Vereine mit dem BVDM-Zeichen und dem Vereinsnamen abgegeben.

Muster: Motorradclub Hamburg
im BVDM

Als weiteres sind Briefbögen und Briefumschläge mit dem BVDM-Schriftbild erhältlich. Aufnahmeanträge, Satzungen und Info-Material sind auf Anfrage mit der Angabe der Menge auch von der Geschäftsstelle zu beziehen.

Schrifttypen für BVDM Drucke

BVDM-Werbedrucke und andere Drucke, welche mit dem Namen BVDM in Zusammenhang stehen, wird gebeten, nur noch mit dem Schrifttyp „HELVETICA“ in Auftrag zu geben.

Unser 1. Vors. Herr Horst Orlowski hat mich gebeten, Ihnen noch folgendes bekannt zu geben.

Für die vielen Genesungswünsche bedankt er sich recht herzlich. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Inzwischen ist seine Gesundheit weitgehend wiederhergestellt und er tritt seinen Urlaub an.

Über die gute Zusammenarbeit im Vorstand und mit den Mitgliedern bei den Veranstaltungen, zu denen er nicht kommen konnte, hat er sich ganz besonders gefreut.

Der Vorstand des BVDM möchte sich auf diesem Wege auch bei allen Mitgliedern des Verbandes für Ihre Unterstützung bei der Bewältigung des großen Motorradfahrertreffens im Contidrom recht herzlich bedanken.

Peter Ziegler
1. Geschäftsführer

Einladung

Zur bevorstehenden IFMA vom 20.-23.9.80 lädt die Aktion „Blauer Punkt“ wieder zur kostenlosen Übernachtung in Köln ein. Die Adresse der Übernachtungsräume hat sich geändert!

Sie lautet jetzt:

Ev. Jugendpfarramt, Kartäuserwall 24 b,
5000 Köln 1.

Wir bitten dringend um schriftliche Anmeldung (mit Rückporto) bis zum 15.9.! Luftmatratze und Schlafsack bitte mitbringen.

Am Samstag, dem 20.9., um 19.00 Uhr, werden wir auf dem Rasen vor dem Jugendpfarramt einen Motorradgottesdienst feiern, zu dem alle IFMA-Besucher herzlich eingeladen sind.

BVDM-Information

Dem Bundesverband der Motorradfahrer e.V. sind als Vereine neu beigetreten.

MC-Springhirsch e.V.

1. Vors. Werner Lubjinski

2000 Hamburg 19

Schwenkstr. 97

Tel. 040/4917786

MC-Brakel e.V.

1. Vors. Jürgen Schwesig

Postfach 1127

3492 Brakel

Aktion „Blauer Punkt“

Manfred Dörr

5000 Köln 1

MSC-Vaale e.V.

1. Vors. Jas Cornelius

Dorfstr. 5

2213 Kommerdieck

MC-Polarstern Bochum

1. Vors. Wilhelm Rohrka

Alte Wernerstr. 56

4630 Bochum

Tel. 0234/233878

MC-Kiel-Hassee

1. Vors. Holger Kaak

Metzstr. 54

2300 Kiel 1

Tel. 0431/17194

Der Bundesverband der Motorradfahrer möchte diese Vereine in seinen Reihen recht herzlich begrüßen und darf Sie bitten, sich in der nächsten „Ballhupe“ vorzustellen.

Motorrad-Schutzbrief

Seit Anfang Mai 1980 ist der Schutzbrief für Motorräder vom Bundesaufsichtsamt für Versicherungen freigegeben. Für den BVDM bedeutet das, daß der DAS-Schutzbrief aus der Testphase herausgewachsen ist. Dieser Schutzbrief kann in Zukunft durch die Bemühungen des BVDM von allen Motorradfahrern abgeschlossen werden. Die Zukunft beginnt jedoch mit dem Angebot der Versicherungen an die Allgemeinheit; wann dieser Zeitpunkt sein wird, ist ungewiß. Wir können unsere Mitglieder aber jetzt schon an der Zukunft teilnehmen lassen:

Auslandsschutzbrief	25, — DM
„ mit Rechtsschutz	31, — DM
In- und Ausland	65, — DM

Gültigkeitsdauer 1 Jahr. Der Schutzbrief kann bei Anmeldung des Krades ruhen oder auf PKW umgeschrieben werden. Diese Möglichkeit können alle bisher über den BVDM ausgegebenen Schutzbriege wahrnehmen.

Das Bestreben des BVDM-Versicherungsservice besteht — in Anbetracht der Tatsache, daß dieser Schutzbrief für alle Motorradfahrer erreichbar ist — darin, für die Mitglieder des Bundesverbandes Vergünstigungen im Schutzbriefangebot der D.A.S. durchzusetzen. Dieses Ziel setzt natürlich voraus, daß wir der Versicherung ein Schutzbriefvolumen vorweisen können, wobei uns das erweiterte und verbesserte Angebot und die Weitergabe dieser Information durch Sie diesem Ziel näherbringen können.

Bernd Karrasch

Siehe auch „Versicherungs-Service“ auf der ersten Umschlagseite!

D. Red.

Zur Kenntnisnahme:

Redaktionsschluß für die Ballhupe 4/80 ist der 11.10.1980, Erscheinungstermin: 10.11.1980.

Stellenangebot:

Seit einiger Zeit versuche ich technische Dinge, die mit dem „Motorrad mit Seitenwagen“ zusammenhängen neu zu überdenken und zu ordnen. Die ersten Ansätze waren die „Gespannfahrerlehrgänge“.

Es hat sich herausgestellt, daß sehr viel zu tun ist, das von einem nicht erledigt werden kann. Deshalb suche ich einen an der Sache interessierten Gespannfahrer, der mit hilft.

Seine Aufgabe: Sich Gedanken machen wie die Fahrschulausbildung für Gespannfahrer aussehen soll. Erstellung der erforderlichen Unterlagen. Warum? Seit einigen Jahren wollen immer mehr junge Leute Gespann fahren. Die meisten können es nicht, weil sie kein seitenwagentaugliches Motorrad kaufen können — es gibt keins zu einem erschwinglichen Preis. Die Industrie wird diese Marktlücke mal entdecken und eins bauen, ein technisches Problem ist das bei 27 PS nicht.

Wenn mehr junge Leute ein Gespann fahren, werden die Unfälle, an denen Gespanne beteiligt sind, steigen. Daß junge Leute bei allen

menschlichen Tätigkeiten am meisten beteiligt sind, ist seit langem bekannt. Es wäre deshalb eine Aufgabe des BVDM, hier vorzubeugen.

Edmund Peikert

56 Wuppertal 11, Sonnberg
Buchenhofen 105

Helmtragepflicht

Wie bekannt ist, gibt es seit einigen Jahren die Helmtragepflicht, danach müssen alle Fahrer von führerscheinpflichtigen Zweirädern, auch Mokick-Fahrer, einen Schutzhelm tragen. Bisher hat der Gesetzgeber und damit die Polizei von Bußgeldforderungen bei Nichteinhaltung der Vorschrift abgesehen.

Ab 1. August 1980 tritt eine neue Regelung in Kraft. Danach wird jeder Fahrer und Beifahrer, der ohne Helm fährt, mit einem Bußgeld bestraft. Die Höhe des Bußgeldes steht zur Zeit noch nicht fest.

Ausgenommen von dieser Regelung sind lediglich Mofa-Fahrer.

D. Red.



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

Czupor

MOTORRÄDER

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

Helfer gesucht!

Auf der diesjährigen IFMA in Köln vom 19.9.80 bis 23.9.80 ist der BVDM wieder mit einem Informationsstand vertreten. Uns steht ein großer, holzgetäfelter Sitzungssaal zur Verfügung, der in einer Halle mit den großen Ständen von BMW, YAMAHA, HONDA und der Fachpresse liegt.

Wir befinden uns also an attraktiver, aber auch an exponierter Stelle. Für die Arbeit am Stand suche ich Mitglieder, die an folgenden Gebieten besonders interessiert sind bzw. sich dort gut auskennen, daß sie in der Lage sind, fachkundigem Publikum und aufgeschlossenen Laien Auskunft über die Aktivitäten des BVDM und der Untergliederung zu geben:

- 1.) Touristik, Tourenfahrten und alles, was damit zusammenhängt.
- 2.) ng.-Sport ibs. Oris. Slalom, Geschicklichkeitsturniere Trial etc.
- 3.) Treffen und clubinterne Aktivitäten.
- 4.) Gespannfahren

Den Mitarbeitern stehen Übernachtungsplätze bei unserem Mitglied Manfred Dörr, bekannt als „Motorradpfarrer“ zur Verfügung, der sich mit seiner Aktion „Blauer Punkt“ ebenfalls an unserem Stand beteiligen wird.

Interessenten sollen sich bitte unter Angabe ihres Spezialgebietes bei mir melden.

Ich weiß, daß nicht jeder, der mitmachen will, über die gesamte Zeit zur Verfügung stehen kann, deshalb brauche ich für jedes Gebiet mehrere Fachleute.

Kontaktanschrift: Carol Fuchs, Försterstr. 11, 5000 Köln 30, Tel. 0221-556101 (bei Solbach)
Heinz Wieland, Schmitz-Blegge-Str. 25 b, 5060 Bergisch-Gladbach

Vorstandsdaten

Es kommt immer wieder vor, daß Schreiben wegen Adressenänderungen oder dgl. einfach an den „BVDM - Mülheim“ gerichtet werden. Mülheim a.d. Ruhr hat 200.000 Einwohner und es ist erstaunlich, daß die Bundespost den Adressaten überhaupt ausfindig macht.

Zur allgemeinen Kenntnisnahme hier nun zum wiederholten Male die Adressen, an die entsprechende Post zu richten ist:

Schriftwechsel allgemein: an den 1. Vorsitzenden

Horst Orlowski
Augustenstraße 2
5630 Remscheid 11

oder an den Geschäftsführer
Peter Ziegler
Weisserdstraße 23
6277 Camberg

Schriftwechsel Ballhupe:
Heinz Sauerland
Friedensstraße 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Schriftwechsel Beitrag:
Günter Wuttke
Dornbergerstr. 225
4800 Bielefeld

Schriftwechsel Adressenänderungen:
Heinz Wieland
Schm. Blegge Str. 258
5060 Berg.Gladbach 2

D. Red.

Auspuff zu laut?

Wenn es im Auspuff scheppert, liegt das oft an losen Prallblechen. Neuer Auspuff ja, aber viel zu teuer, also weiterfahren, ist ja nur laut und laut ist gut. Wem das aber nicht gefällt, der kann mit etwas handwerklichem Geschick die Bleche erneuern. Was man dafür braucht, ist ein Winkelschleifer, ein Schweißgerät und etwas Kleinwerkzeug, das jeder hat.

Zuerst muß der Auspuff abmontiert werden. Durch kräftiges Schütteln stellt man fest, ob es wirklich die Bleche sind. Sie rappeln und schepfern im hinteren Drittel der Auspuffanlage. Danach muß man die genaue Lage der Bleche feststellen. Diese kann man daran erkennen, daß von außen kleine Punktschweißstellen zu sehen sind. Hat man die Stelle gefunden, wird der Auspuff von der unteren Innenseite aus der Länge nach aufgetrennt (etwa 15 cm je nach Lage der Bleche) (1). Die Querschnitte dürfen nicht weiter als bis zur Hälfte der Auspuffinnenseite gehen (2), da sonst die Schweißnaht beim Zuschweißen sichtbar ist.

Ist der Auspuff geöffnet, holt man die alten Bleche heraus und mißt den Innendurchmesser der einzelnen Bleche (3). Aus 2-3 mm starkem

Blech, das man in jeder Schmiede bekommt, schneidet man sich die neuen Bleche (4). Beim Zweitakter ist darauf zu achten, daß das Loch für den Schalldämpfer vor dem Einbau gebohrt ist. (5). Jetzt setzt man die neuen Bleche ein, und verbindet sie untereinander mit 2-3 Eisenstif-

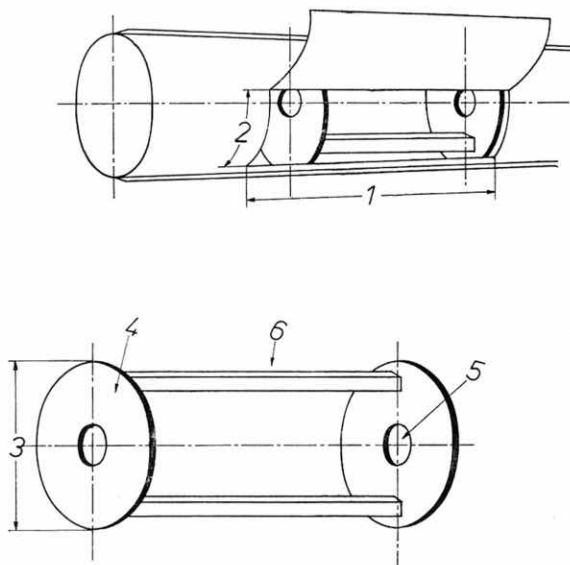
ten (ca. 10x10 mm) (6). Beim Zweitakter setzt man vor dem Anschweißen an der Unterseite der Auspuffwandung den Schalldämpfer ein, damit die Bleche genau sitzen. Man sollte das ganze System nur unten an die Wandung anschweißen, da es häßliche blaue Flecke gibt. Ist alles befestigt, klappt man das Loch wieder zu. Dabei ist darauf zu achten, daß die zu schweißende Naht nicht zu groß wird. Das Zuschweißen habe ich einem Fachmann überlassen, denn das Material ist so dünn, daß es mit Schutzgas geschweißt werden muß. Das kann aber fast jede Tankstelle.

Für diese Arbeit habe ich etwa einen Nachmittag pro Auspuff gebraucht. Mir hat das Reparieren sehr viel Spaß gemacht. Besonders freute ich mich, als ich meinen Geldbeutel betrachtete. Für zwei neue Auspuffanlagen für meine Suzuki GT 185 sollte ich beim Händler 420, — DM hinlegen. Ich bin mit etwa 20, — DM ausgekommen und die Bleche halten ewig. Jedem, der meiner Anregung folgt, wünsche ich viel Spaß und gutes Gelingen.

Stefan Altenbach

Dieser Bericht wurde uns von einem **jungen** BVDM-Mitglied zugeschickt. Vielleicht regt er andere Leser an, einmal ähnliche Erfahrungen zu Papier zu bringen und an die Ballhuperedaktion einzusenden.

D. Red.



Anzeigen

Rennrad, Spezialanfertigung, Neupreis DM 2.800, —, unbenutzt, DM 1.000 unter NP abzugeben. (aus Nachlaß Horst Richter)

Ursel Richter, Mergelstr. 42, 4330 Mülheim

Suche Teile oder komplette Motorräder, auch defekt, folgender Typen: MZ ES 250, ES 250/1 ES 250/2, ETS 250, auch mit defekten Seitenwagen. Harald Hans, Emmertsgrundpassage 21, 69 Heidelberg, Tel. 06221/381867

Yamaha-Ersatzteile für R5/DS 7/RD 250-350, z.T. ladenneu, verkauft Klaus Honecker, Buchwaldstr. 10, 6000 Frankfurt 60, Tel. 0611/454230: alle Motorteile, 1 RD-Tank unlackiert, 1 Hebermann-Tank (28l), Ritzel, Bremsbeläge (neu).

Termine

16.8.80

Veranstalter:

Jux-Rallye
MC Sauerland
Manfred Paehr
Mittelstr. 18
4750 Unna-Massen

23./24.8.80

Yamaha-Zielfahrt zum Gr. Preis v. Deutschland am Nürburgring.

Jeder Teilnehmer erhält am Ziel Teilnehmerurkunde und Aufkleber.

Pokale u. Ehrenpreise für:

a) die weiteste Entfernung (Luftlinie) für Damen (Teilnehmende) erfolgt eine besondere Bewertung.

b) für das älteste Yamaha-Motorrad, das an dieser Zielfahrt teilnimmt.

c) für den ältesten Teilnehmer.

Musik, Lagerfeuer im Rahmen eines Yamaha-Abends. Ausschreibung bei jedem Yamaha Händler erhältlich.

6./7.9.80

Hengelo-Dieren-Rallye
25 jähr. Jubiläum des V.M.C.-Holland

6./7.9.80

Veranstalter:

1. Intern. Lipperosen-Treffen.
MV-Lippstadt e.V. im BVDM
Postfach 1126
4780 Lippstadt

6./7.9.80

Veranstalter:

1. Internationales Schwabenrallye
Motorradclub Mühlen a.N.

13./14.9.80

Veranstalter:

Treffen mit Orientierungsfahrt
MFR Neckar-Odenwald
Ernst Westphal
Industriestr. 5
6960 Mosbach/Neckarelz

19.-21.9.80

Veranstalter:

2. Sandlochtreffen des MC Mammuth
MC Mammuth in Berg. Gladb.
M. Brill
Eschenbroichstr. 9
5060 Berg. Gladbach 2

27./28.9.80

Veranstalter:

I.G.-Gespannfahrer-Treffen.
Gemütl. Treffen ohne viel Drumherum in Ulm Eggingen
Frieder Knoll
Kapellenberg 14
7900 Ulm-Eggingen
Tel.: 07305/3343

28.9.80

Veranstalter:

ng-Trial in 7842 Kandern-Holzen (TSV-Schwarzwald-Bodensee-Pokal)
MC-Südbaden-Dreiländereck e.V.
H.-J. Koplin
Wöhlerstr. 62
7888 Rheinfelden

27./28.9.80

12. Int. Hexen-Treffen
Lemgo, Hotel Ilsetal
N. Bruhn
Spiegelberg 6
4920 Lemgo
Tel. 05261/4374

- 4.10.80** Jahreshauptversammlung
des BVDM
Veranstalter: H. Schwöppe
Heinrich-Lödding-Str. 3
3008 Garbsen 1
- 10.10.80** Werksbesichtigung beim
Helmhersteller Schubert in
Braunschweig.
- Anmeldung:** Manfred Kehr
Wallstr. 9
3210 Elze 1
Tel.: 05124/3546
- 11.10.80** 15. Soester Boerdefahrt
Veranstalter: MSC Soester-Börde
Postfach 381
4770 Soest
- 18.10.80** Um die Nürburg einmal an-
ders
Veranstalter: MC Sauerland
Dieter Bail
Besenberg 9
5760 Arnsberg 1
- 25.10.80** Herbstlaubrallye MFG Köln
Veranstalter: MFG Köln

— Gesundheit —

Gefährlicher Tetanus

Der Erreger des Wundstarrkrampfes ist ein kleines Stäbchen (*Bacillus tetani*), der sogenannte Tetanusbazillus, der nur durch die verletzte Haut eindringen kann. Der Bazillus findet sich als Darmbakterium vor allem bei Pferden und Rindern und gelangt gewöhnlich in Form von Dünger in die Acker- und Gartenerde. Aber er findet sich auch im Staub, Gras, Heu, Holz oder an verschmutzten Geräten. Die Bazillen bleiben in der Wunde, wo sie sich stark vermehren und ein gefährliches Gift bilden.

Schon der kleinste Kratzer kann tödlich sein. Der Wundstarrkrampf ist sehr tückisch. Selbst harmlos erscheinende Verletzungen, z.B. durch Holzsplitter, können bereits tetanusgefährlich sein. Besonders gefährlich sind Wunden an den äußeren schlecht durchbluteten Teilen des Körpers wie an Füßen und Händen. Das Gift gelangt über die Wunde in das Zentralnervensystem und verursacht in der Regel zuerst eine Kieferklemme infolge eines Krampfes der Kaumuskulatur. Bald folgen Nackensteifigkeit und der Streckkrampf des Körpers mit Krümmung des Rückens nach hinten, begleitet von starken Schweißausbrüchen.

Der Tetanusbazillus übersteht, solange er sich in Erde und Staub befindet, jahrelang Hitze und Kälte. Er wird erst aktiv, wenn er durch eine Wunde in den Körper gelangt, wo er bei Nichtimmunierten den Wundstarrkrampf verursacht. Die ersten Erkrankungen zeigen sich in der Regel vier bis fünf Tage nach der Verletzung, manchmal aber auch erst ein paar Wochen später. Wenn nicht sofort ärztliche Behandlung einsetzt, verläuft die Erkrankung innerhalb weniger Tage tödlich. Nach einer Mitteilung der Weltgesundheitsbehörde sterben in der Welt jährlich etwa 200 000 Menschen an Tetanus.

Auszug aus einem Island Tagebuch

Von unserem LV Rhein-Ruhr Mitglied Springmann erhielten wir einen sage-und-schreibe 35-seitigen Reisebericht über seinen Motorradurlaub in Island.

Da dies das Fassungsvermögen unserer Ballhupe sprengt, hier nur ein kurzer Auszug:

8. Reisetag — Sonntag

Um 9.30 Uhr standen wir auf und frühstückten. Die See war verhältnismäßig ruhig und so konnten die Reisetabletten in der Tasche bleiben. Der Tag verging mit Schlafen und Lesen. Um ca. 16.30 Uhr (ab den Faroern alle Zeiten GMT) erkannten wir in großer Entfernung Island.

Als wir näherkamen, sahen wir, was uns erwartete: eine rauhe, unwirtliche Landschaft, über die der kalte Seewind pfiß. Um 18.30 Uhr liefen wir in den Fjord Seydisfjörður ein und erreichten den Ort gleichen Namens, den Zielhafen der Fähre. Also runter vom Schiff und erst einmal Schlafsäcke etc. wieder verpacken und aufs Motorrad schnallen. Wir hatten uns mit Kjell geeinigt, zusammen zu fahren. Aber erst einmal mußten wir durch den Zoll. Wir standen in einer langen Pkw-Schlange und da der Zoll sehr gründlich war, dauerte es entsprechend lang. Es wurden im Gepäck eines jeden Einzelnen Stichproben gemacht, ob man unangemeldete Dinge einführt. (Verboten ist z.B. die Einfuhr von frischer Butter!). Endlich um 21.30 Uhr war es geschafft. Wir kauften noch ein und dann ging es über eine Bergkette nach Egilsstadir. Die Sonne stand tief über den Bergen, es war kalt. Einigemal mußten wir halten und Gepäckstücke, die sich auf der feldwegähnlichen Straße losgerappelt hatten, wieder festzurren. Kurz hinter Egilsstadir schlugen wir unser Zelt am Straßenrand auf. Im Schlafsack wurde es endlich wärmer, erschöpft sanken wir in einen tiefen Schlaf.

9. Reisetag

Um 9.30 Uhr erwachten wir. Es war warm im Zelt. Ein Blick nach draußen, die Sonne schien. Wir schälten uns aus den Schlafsäcken und frühstückten draußen im Freien. Nachdem alles wie-

der auf den Motorrädern verstaut war, ging's los Richtung Norden, in Richtung Akureyri. Es versteht sich von selbst, daß die Hauptstraßen in Island auf keinen Fall mit den Straßen auf dem europäischen Festland zu vergleichen sind. Asphaltstraßen gibt es nur in größeren Städten und die haben ca. 10.000 Einwohner, der Rest sind Feldwege, deren Qualität schwankt zwischen Feld- und Wiesenwegen, man kann zwar manchmal ein Speedlimit von 70 km/h erreichen, aber meistens sind nicht mehr als 30-40 km/h drin. Immer muß man auf der Hut sein, tiefe Löcher, die jede Federung zum Durchschlagen bringen und keine Wirbelsäule verschonen wechseln sich ab mit Sandhaufen, die durchschlingert werden müssen und Waschbrettern, die keine Schraube am Motorrad lassen und sämtliche Gepäckstücke, die nicht hundertprozentig festgeschnallt sind, vom Motorrad schützen. Isländer mit Bleifuß, Steine um sich schleudernd, Schafe, die über die Straße ziehen, machen einem das Leben schwer.

Gegen Abend erreichten wir Myvatn, das ist ein See, der seinen Namen von den vielen Mücken haben soll, wir haben keine gesehen. Nachdem das Zelt stand, aßen wir zu Abend und schon früh lagen wir flach und sagten:

„God Natt“.

Wer selbst eine Fahrt nach Island vor hat und von den Erfahrungen unseres Mitglieds Springmann profitieren will oder wer nur Lust hat, den Bericht ganz zu lesen, sollte an den LV Rhein-Ruhr schreiben und den kompletten Bericht anfordern.

D. Red.



RIA HINZMANN

TEILZEIT

HAINSTÄDTER STRASSE 39 — 6452 HAINBURG/HESSEN — TEL. (0 61 82) 55 98

GROSSE ESCHENHEIMER STR. 13A — 6 FRANKFURT 1 — TEL. (06 11) 28 85 76

Jeder weiß, daß Motorradfahren teuer ist. Ich biete für Leute aus dem Großraum Frankfurt die Möglichkeit, auch einmal kurzfristig zu arbeiten.

Ich stelle Studenten, Schüler (ab 18 J.) für die Ferienzeit ein.

Mein Stammpersonal besteht aus: Bürofachkräften, EDV-Mitarbeitern und gewerblichen Arbeitnehmern.

Rufen Sie mich einfach an, wenn Sie Arbeit suchen. Motorradfahrer und Fahrerinnen haben immer ein Vorrecht.

Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM

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

Redaktion:

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

Jugendarbeit: Rüdiger Dehnhardt,
alte Straße 58, 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

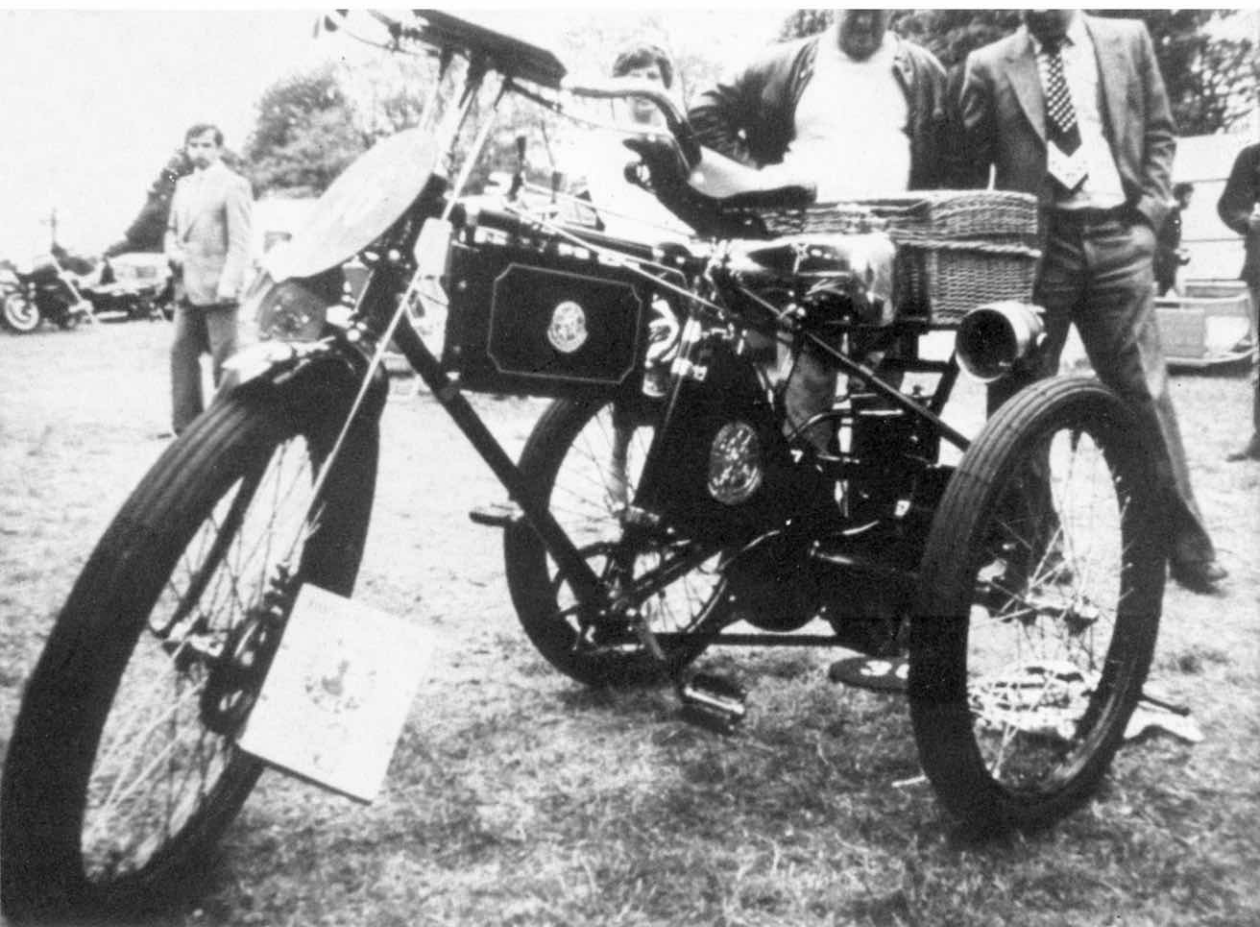
Vertrieb:

Bernhard Schulze, Holster-
hauserstr. 120
4300 Essen

Druck:

Trost-Druck, Xanten

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



Eins der vielbestaunten Motorräder auf der Veteranen-Rallye Xanten