

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

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM

Sicherheitsbrief Ausland mit Rechtsschutz 31,- DM

Sicherheitsbrief Ausland 25,- DM

1 Jahr, ohne Leistungsbegrenzung, Wechsel Motorrad - Auto möglich. Bei Abmeldung ruht die Versicherung.

Beratung bei Versicherungsfragen

Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen?
Welche Möglichkeiten bietet eine Versicherung in Sonderfällen?

Information

über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

BERND KARRASCH

An der Scherf 4

5068 Odenthal

Telefon 0 22 02 / 7 85 17

ERICH WICKLER

Kornstraße 14

5060 Berg. Gladbach 3

Telefon 0 22 04 / 6 23 76

Inhalt

IFMA-Nachlese	2
Eine bemerkenswerte Leserschrift	3
Analyse Deutschlandfahrt	4
Information – Stellenausschreibung	5
Vorstellung neuer Clubs	6
Motorradfeindlicher Campingplatz	6
BVDM-Versicherungsservice	7
Seminar vom „Blauen Punkt“	8
Kraftradkennzeichen	9
Synthetisches Zweitaktoel	10
Thema: Vergaser	10
Ein junger Verlag stellt sich vor	12
Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens	12
Hexentreffen	15
Heidjertreffen	15
Deutschlandfahrt – Neuer Modus?	16
Der Tag des Motorrades	18
Leserschrift	18
Mitteilung	19
Termine	19
Anzeigen	20

Die Zeit der Schlammrutscher ist wieder da!

Foto: Volker Briel

IFMA-80 Eine Nachlese

Bestens gerüstet erwartete die IFMA-Mannschaft des BVDM auf unserem Stand in Halle 13 OG den Ansturm der Besucher zur Messe, die schon im Vorneherein auf Rekordzahlen ausgelegt war. Und sie kamen, die Rekordmassen: laut offizieller Mitteilung der Messegesellschaft trafen auf dem engen Gebiet von 66 200 qm 230 000 Besucher (davon 24 000 Ausländer) aus 67 Ländern, 963 ausstellende Firmen aus 34 Nationen; – das perfekt organisierte Chaos beherrschte 5 Tage lang das rechtsrheinische Köln.

Unser Stand sollte Interessenten Informationen vermitteln über das, was der BVDM ist, was er will und was er tut, – sowohl im Hinblick seines Anspruchs, auf den Bereich der Politik für die Motorradfahrer zu sprechen, als auch im Hinblick darauf, welche Angebote er für Motorradfahrer bereithält, die lieber Benzin reden und fahren, fahren, fahren wollen.

Und, liebe Freunde, das ist auf beiden Gebieten ein so breit gefächertes Aktivprogramm, daß wir uns wahrlich damit sehen lassen können. Clubberatung, Diashow, Gespannfahren, ng-Sport, Treffen und Touristik, Versicherungsservice, Video-Show und nicht zuletzt die Aktion „Blauer Punkt“ (hoffentlich habe ich jetzt nichts vergessen) bilden zwar nur einen Ausschnitt aus dem Programm des BVDM, aber alles zu zeigen war platzmäßig nicht möglich.

Trotzdem sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Frau Majoli von der Messegesellschaft erlaubt, die uns einen Raum zu Verfügung stellte, der einen gewerbsmäßigen Aussteller pro Tag mit einer fünfstelligen Summe belastet hätte – für den BVDM kostenfrei.

Doch zurück zum Messeverlauf: freitags war Händlertag, trotzdem aber schon relativ großer Andrang. Samstags und sonntags wurden zeitweise die Messeeingänge wegen Überfüllung geschlossen – wer da war, hat's selbst erlebt, wer nicht da war sollte sich freuen.

Am Montag und am Dienstag kamen die Besucher, die nicht überwiegend am Prospektsammeln interessiert waren, die mit Zeit zum Schauen und Reden, die sich auch mal länger an einem Stand aufhielten.

An diesen beiden Tagen konnten wir daher die Zielgruppe unserer Anstrengungen am Besten erreichen, und ich muß sagen, da hat mir persönlich die Messearbeit auch den größten Spaß gemacht.

Außerdem waren Montag und Dienstag der beste Zeitpunkt für Gespräche mit Herstellern, Importeuren und Händlern, was dann auch von unseren Vorstandsmitgliedern ausgiebig genutzt wurde.

Inwieweit dabei konkrete Ergebnisse erzielt wurden, danach müßt Ihr sie schon selber fragen. Mich darum auch noch zu kümmern, hatte ich nun wirklich keine Zeit, neben Arbeiten am Stand und allgemeinen Aufgaben wie mich ums Essen und Trinken kümmern, Helfer abzulösen und so weiter.

Der konkrete Erfolg unserer Arbeit auf der IFMA 80 – ausgedrückt in Neuaufnahmen in den BVDM – steht noch nicht fest. Ich bin aber trotz noch fehlender Zahlen der Ansicht, daß eine solche Veranstaltung nicht nur an ihrem zahlenmäßigen Ergebnis zu messen ist, sondern daß hier auch das Zum Tragen kommt, was gemeinhin als „Public Relation“ oder „Good-Will“-Arbeit genannt wird.

Aus diesem Gesichtspunkt heraus ist es die Hauptaufgabe einer IFMA-Mannschaft des BVDM, die Besucher dahin zu bringen, daß sie sich – soweit noch nicht Mitglied – bei der nächsten Erwähnung des BVDM erinnern und sich sagen: Das waren doch die Leute von der IFMA, Halle 13 Obergeschoß, mit dem vielseitigen Angebot!

Ich denke, diesen Zweck haben wir erreicht.

Carol

Zur Kenntnisnahme

Der Redaktionsschluß für Heft 1/81 ist der 9. 1. 1981, der Erscheinungstermin: 9. 2. 1981

Dallaußen, den 23.09.80

Geh geechter Herr Orłowski!

Mit großem Interesse habe ich auf
der IFMA '80 Ihren Infostand betrachtet.

Die Atmosphäre, die mit Ihre Mitarbeiter
im Gespräch vermittelt wurde mir klar,
daß es sich dabei um "gleichgesinnte"
handeln mußte, so daß ich mich anknüpfte,
ihrem Verein beizutreten.

P.S. Ich fahre seit 9 Monaten eine Yamaha
RD250 mit zunehmender Begeisterung am
Motorradfahren! Viele Grüße! Michael

Deutschlandfahrt 1980

Dies soll keine touristische Reisebeschreibung Deutschlands werden, sondern eine trockene Analyse mit gebrauchter Zeit, gefahrenen Kilometern und erreichten Durchschnitten. Allen, die das gleiche im nächsten Jahr vorhaben sei jedoch gleich gesagt, es ist unheimlich hart, will man vorne mitmischen.

Fahrer: Heinz Schulte, Manfred Paehr

Fahrzeug: Moto Guzzi V 1000 Gespann

Kontrolle	Uhr		gefahrene Zeit	km	km/h
Hipstedt	6.00				
Brunsbüttel	8.21		2.21	88	39,81
Vaale	8.53		0.32	25	78,12
Ellerbeck	9.43		0,50	66	73,33
Bergedorf	11.03	Tanken	1.20	59	36,87
Küsten	12.30		1.27	109	85,82
Meitze	14.20		1.50	131	68,94
Langenhagen	15.00	Tanken	0.40	32	40,00
Meinhard-Greb.	17.20		2.20	201	91,36
Lüderbach	18.00	Tanken	0.50	30	37,50
Kassel	19.12		1.12	100	89,28
Rinteln	20.48		1.36	132	97,05
Lemgo	21.20	Tanken	0.32	27	37,50
Lippstadt	22.30		1.10	89	80,00
Haus Richter	23.10		040	56	70,00

Die wohlverdiente Pause nach 16 Stunden und 1145 Kilometern

Haus Richter	7.10				
Bürenbruch	7.40		0.30	40	93,35
Kettwig	8.15	Tanken	0.35	68	90,66
Hilden	9.22		1.07	78	72,89
Berg.-Gladbach	10.14	Tanken	0.52	47	43,24
Hürth-Fischen	10.55		0.41	45	60,75
Nürburgring	11.59!		1.04	95	91,35

Am Ende waren 1518 Kilometer abgespult und wir in der letzten Minute am Ring angekommen. Ein 2. Platz war Lohn für unsere Mühe.

Aus dieser Tabelle geht aber auch schon hervor, daß jedes Tanken oder eine schlecht ausgeschilderte Kontrolle den Schnitt gewaltig in den Keller rutschen läßt. Wenn man sich aber vor Augen hält, daß die Durchschnitte mit einem Gespann, von wenigen Autobahnstücken abgesehen, auf Bundes- oder Landstraßen gefahren wurden, kann jeder, der Durchblick hat, sich diese Leistung vorstellen.

Heinrich

An die Mitglieder des LV Rhein-Ruhr e.V.

Einladung zur Jahreshauptversammlung am 8. 1. 1981

Zur Jahreshauptversammlung des LV Rhein-Ruhr e.V. laden wir alle Mitglieder des LVRhein-Ruhr e.V. ein.

Sie findet statt am 8. 1. 1981 um 20.00 Uhr in Neukirchen-Vluyn-Hochkamer, im Clublokal Haus Hackstein.

Tagesordnung:

- 1) Bericht des 1. Vorsitzenden, des Schatzmeisters, eines Sportwartes und eines Kassenprüfers
- 2) Wahl eines Versammlungsleiters
- 3) Entlastung des Vorstandes
- 4) Neuwahl des Vorstandes
- 5) Neuwahl von 2 Kassenprüfern
- 6) Anträge und Verschiedenes

Da Anträge zur Tagesordnung dem Vorstand, bzw. Geschäftsführer 14 Tage vor dem Versammlungstermin vorliegen müssen, sollten diese bis zum 24. 12. 80 hereingereicht worden sein.

Wir bitten um zahlreiches und pünktliches Erscheinen.

Heinz Sauerland
(1. Vorsitzender)

Stellenausschreibung

Der BVDM sucht eine kaufmännisch vorgebildete Dame, die die Kassenführung und die Mitgliederverwaltung übernehmen will. Sie erhält damit ein Vorstandsamt und muß deshalb Mitglied des Verbandes sein oder werden. Die Tätigkeit erfordert Ausdauer, Gewissenhaftigkeit und eine Portion Einfühlungsvermögen in die Belange der Motorradfahrer. Gründliche Einarbeitung wird zugesichert.

Da der Arbeitsanfall das Maß der ehrenamtlich zumutbaren Menge überschreitet, wird dafür ein monatliches Entgelt in Höhe von 390 DM gezahlt. Dieser Betrag ist lohnsteuer- und sozialversicherungsfrei.

Richten Sie Ihre Bewerbung bitte an: BVDM, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11, Tel. 0 21 91/6 58 72

Horst Orłowski
1. Vorsitzender

Information:

Hefte für den n.g.-Jahreswettbewerb und die Touristikmeisterschaft können ab sofort bei unserem Sportwart bezogen werden. Preis DM 5,00, bitte adressierten und frankierten Rückumschlag beilegen.

Anschrift: Heinz Scheuer, Seestraße 4, 5176 Inden-Lucherberg



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 des MC Polarstern

Als neuer Ortsclub möchten wir uns den anderen BVDM-Mitgliedern kurz vorstellen. Unser Club nennt sich Motorradclub Polarstern und zählt zur Zeit 13 Mitglieder, was wir aber in nächster Zukunft etwas steigern möchten. Wir unternehmen gemeinsame Fahrten, gesellige Zusammenkünfte und auch sonst noch einiges. Unsere Ziele sind vor allem Hebung der Kameradschaft unter jungen Leuten, speziell Motorradfahrern und Erlangung eines besseren Ansehens von Motorradfahrern in der Öffentlichkeit. Interessierte Motorradfahrer sind jederzeit zu unseren Clubabenden, die alle zwei Wochen Mittwochs bei unserem ersten Vorsitzenden, Wilhelm Rohrka, Alte Werner Straße 56, 4630 Bochum stattfinden, willkommen.

Motorradclub Polarstern

Doch nun zur Gegenwart! Wir, der MC KH, das sind 42 Motorradfanatiker mit 31 Maschinen. Der Altersunterschied ist nicht nur bei den Maschinen erheblich, denn wir sind zwischen 18 und 35 Jahre alt. Die Ziele, die wir anstreben, sind zwar nicht unbedingt weitreichend, aber für uns am wichtigsten! So stehen Kameradschaft, Hilfsbereitschaft und Geselligkeit bei uns an erster Stelle. Deshalb kann man sagen, daß der MC KH ein äußerst familiärer Club ist, indem wir bestrebt sind, daß jeder jeden kennt und zwar nicht nur mit dem Namen!

Unsere Clubzeitung „MC KH Info“ hat sich im Laufe der Zeit zu dem wohl meistgelesenen Motorradfahrerblatt Norddeutschlands entwickelt.

Der MC KH würde sich freuen, auf diesem Wege andere BVDM und auch andere Motorradclubs kennenzulernen. Wir sind eben der Meinung, daß Motorradfahren mehr ist als nur ein Hobby!

Der
MC KH

Vorstellung des MC KH Motorradclub Kiel-Hassee

Im Mai 1976 entstand der Motorradclub Kiel-Hassee. Damals wußte niemand was sich hinter den Buchstaben MC KH verbirgt; heute weiß zumindest fast jeder Motorradfahrer im Kieler Umkreis was MC KH bedeutet.

Im Laufe der Zeit führten wir Veranstaltungen über und für Motorradfahrer durch. So gab es ein „Tag des Zweirades“ in der Kieler Innenstadt, den der Club in eigener Regie veranstaltete. Alljährlich finden unsere Orientierungsfahrt und das Openairfestival zur Kieler Woche immer mehr Anklang. So ist zu hoffen, daß unser im nächsten Jahr geplantes Motorradtreffen auch ein Erfolg wird.

Motorradfeindlicher Campingplatz

Motorradfahrer alles Rocker?

Als Motorradfahrer erlebt man so allerhand, aber daß man bei einer Campingplatzanmeldung abgewiesen wird, nur weil man Motorrad fährt war uns neu.

Auf der Rückreise aus dem Österreichurlaub wollten wir am Edersee Zwischenstation machen und wurden, obwohl genügend Platz vorhanden war, vom Pächter abgewiesen mit den Worten: „Hier sind Motorradfahrer unerwünscht.“ Wir sind Motorradfahrer im Alter zwischen 30–40 Jahren und fahren Motorrad aus lauter Freude und haben mit Rockern oder Nietenwesten nichts zu tun.

Wir meinen, daß im Ausland Motorradfahrer viel besser behandelt werden und wir können hiermit nur die Motorradfahrer warnen, dort hinzufahren, um nicht dieselbe Pleite zu erleben.

Anschrift des Campingplatzes
Camping Rehbach, Strandweg 9, 3593 Edertal

BVDM-Versicherungs-Service

Geldverschwendung oder sinnvoller, auf die Ansprüche unserer Mitglieder abgestimmter Versicherungsschutz?

Viele von Euch werden sich schon oft darüber beklagt haben, daß ein Teil des Einkommens an Versicherungen zu zahlen ist.

So mancher wird sich auch schon gefragt haben, ob all diese Versicherungen notwendig und sinnvoll sind. Dieselbe Frage stellte sich auch der BVDM-Vorstand und kam zu dem Entschluß, daß er für seine Mitglieder hier einiges tun kann.

■ Als Bundesverband der Motorradfahrer handeln wir günstigere Versicherungsbeiträge aus, als einem Einzelnen möglich.

■ Es werden Versicherungsformen geschaffen, welche speziell auf den Motorradfahrer abgestimmt sind.

Außerdem haben wir folgende wichtige Voraussetzungen für unsere Mitglieder geschaffen:

1. eine zügige und kulante Schadensregelung im Schadensfall
2. leicht verständliche Versicherungsbedingungen
3. eine optimale und bedarfsgerechte Beratung durch einen fachlich versierten Versicherungsvertreter

All dies konnte nur auf Grund unserer Mitgliederzahl und der Nachfrage nach Versicherungen erreicht werden.

Die Inanspruchnahme des Versicherungsangebotes ermöglichte es uns

■ eine Vereins- und Veranstalter-Haftpflichtversicherung anzubieten, welche in ihrem Umfang von kleineren Vereinen wohl kaum hätte erreicht werden können,

■ als erste Gemeinschaft im gesamten Bundesgebiet einen Sicherheitsbrief speziell für Motorradfahrer, auch ohne Mitgliedschaft eines Automobilclubs ausgeben zu können.

Außerdem bieten wir Unfallversicherungen und Auslandskrankenbriefe an.

Wie der BVDM selbst, sind alle seine Einrichtungen für die Motorradfahrer da und zwar **ohne** Gewinnbeteiligung zum Vorteil unserer Mitglieder und Freunde.

Aber auch hier ist unsere Arbeit noch nicht beendet. Eine echte Unterstützung wäre es für uns, wenn unsere Mitglieder den angebotenen Versicherungsschutz verstärkt nutzen würden, damit wir für weitere Vorhaben verhandlungsfähig sind.

BVDM-Versicherungsdienst informiert:

Verkehrsofferhilfe

Wer durch einen Autofahrer geschädigt wird, der entgegen den gesetzlichen Vorschriften nicht versichert bzw. der wegen Fahrerflucht nicht ermittelt werden kann, muß sich – sofern er nicht anderweitig Ersatz verlangen kann – zur Schadenregulierung an die Verkehrsofferhilfe (2000 Hamburg 1, Glockengießerwall 1) wenden. Das gleiche gilt auch für Personen- und Sachschäden Dritter, wenn der Unfall vorsätzlich herbeigeführt wurde und die Haftpflichtversicherung deshalb nicht zu zahlen braucht.

Bei Schäden durch unversicherte Fahrzeuge und bei vorsätzlicher Handlung des Verursachers zahlt die Verkehrsofferhilfe, als wäre der Schuldige mit der gesetzlichen Mindestdeckungssumme (bis zu 500 000 DM für Personenschäden, bei mehreren Verletzten bis zu 750 000 DM, bis zu 100 000 DM für Sachschäden) versichert. Bei Unfällen mit Fahrerflucht gelten gewisse Einschränkungen. Schäden am Auto werden dann nicht ersetzt. Von sonstigen Sachschäden (Kleidung, Ladung, Gepäck) nur, was über 1 000 DM hinausgeht. Wurden Personen verletzt, zahlt die Verkehrsofferhilfe bis zu 750 000 DM.

Die Verkehrsofferhilfe darf allerdings nur dann eintreten, wenn keine Möglichkeit besteht, daß

der Schaden von anderer Seite (Privatvermögen des Schädigers, Krankenkasse, Vollkaskoversicherung etc.) ersetzt wird.

Auf Leistungen der Verkehrsofferhilfe besteht ein Rechtsanspruch, der im Paragraph 12 des Pflichtversicherungs-Gesetzes verankert ist.

Die Aufwendungen – 1979 waren es gut 15 Millionen Mark – tragen die deutschen Autoversicherer gemeinsam. Etwa zwei Drittel der knapp 3000 jährlichen Entscheidungsanträge entfallen auf Fahrerfluchtfälle.

Bernd Karrasch

Auslandskrankenversicherung

Der Abschluß einer Auslandskrankenversicherung ist zu dem jetzigen Tarif nur noch bis zum 31. 12. 1980 möglich. Alle Mitglieder können sich also noch bis Ende dieses Jahres für 14 DM in Europa und für 19 DM weltweit für das kommende Jahr krankenversichern lassen.

Gruppenunfallversicherung

Wir möchten an dieser Stelle noch einmal alle BVDM-Mitglieder darauf aufmerksam machen, daß Sie automatisch durch die Mitgliedschaft im BVDM in Höhe von 1300 DM versichert sind. Dieser Betrag wird bei einem Todesfall in Zusammenhang mit einem Freizeitunfall fällig. Bitte teilen Sie das Ihren Angehörigen mit, damit sie im Schadensfall diese Leistung in Anspruch nehmen können. Schadensfälle müssen umgehend dem BVDM-Versicherungsservice mitgeteilt werden.

Seminar der Aktion „Blauer Punkt“

Die Aktion „Blauer Punkt“ führt am 3. Januarwochenende 1981 (17.–18. 1. 1981) wieder ein Seminar für Motorradfahrer durch. Thema: „Aggressionsfreier Umgang mit Motorrädern“. Referenten sind Fred Martin, Referent für Friedensarbeit, Köln und Pfarrer Manfred Dörr, Ort: Ev. Jugendpfarramt Köln, Kartäuserwall 24 b, 5000 Köln 1

Es geht nicht um hochgestochene theoretische Vorträge, sondern um einen Erfahrungsaustausch unter Motorradfahrern mit dem Ziel, die eigene Einstellung zum Umgang mit dem Motorrad kritisch zu überprüfen.

Außerdem wollen wir überlegen, wie man langfristig zu einer Änderung der Mentalität der Motorradfahrer beitragen kann, um so die erschreckend zahlreichen Unfälle an der Wurzel zu bekämpfen. Beginn des Seminars: Samstag, den 17. 1. 81, 14.00 Uhr – Ende am 18. 1. 1981, ca. 16.00 Uhr. Am Freitagabend (16. 1. 1981) ist für Teilnehmer, die dann schon kommen können und wollen, ein zwangloses Zusammensein zum Kennenlernen geplant; bitte vermerkt auf Eurer Anmeldung, ob ihr daran teilnehmen werdet und ob ihr von der Übernachtungsmöglichkeit im Jugendpfarramt Gebrauch machen wollt.

Die Teilnahme, einschließlich Übernachtung ist kostenlos.

Anmeldung bitte bis zum 10. 1. 1980 an das Ev. Jugendpfarramt Köln, Kartäuserwall, 24 b, 5000 Köln 1

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

StV 11/36.22.00-3/11067 Va 78

(Bei Antwort bitte Geschäftszeichen angeben)

5300 Bonn-Bad Godesberg 1, den ²³.03.1978
Postfach 100 · Kennedyallee 72
Fernsprecher: 86- 2724
oder 861 (Vermittlung)
Telex 885 700

Der Bundesminister für Verkehr · 5300 Bonn-Bad Godesberg 1 · Postfach 100

Herrn
Eduard Max Schmidt
Magdeburger Str. 23

5630 Remscheid

Betr.: Größe der Kennzeichen für Krafträder

Sehr geehrter Herr Schmidt!

Zu dem ~~wider~~ beigefügtem Schreiben des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen teile ich Ihnen ergänzend folgendes mit:

Auf Veranlassung Nordrhein-Westfalens wurde ermittelt, inwieweit es zweckmäßig ist, für die Beschriftung der Kennzeichen für Krafträder die fette Engschrift (schmalere Buchstaben und Zahlen) zu verwenden, um dadurch schmalere Kennzeichenschilder zu erreichen. Die Ermittlungen ergaben, daß die Ablesbarkeit der Kennzeichen bei Verwendung der fetten Engschrift gegenüber der Ausführung in fetter Mittelschrift um fast 40 % herabgesetzt würde. In Kenntnis derartiger Auswirkungen waren die Länder nicht mehr bereit, einer dahingehenden Änderung der Vorschriften über die Kraftrad-Kennzeichen zuzustimmen.

Bei dieser Gelegenheit wurde jedoch vom Bundesverkehrsministerium erneut auf die Möglichkeit hingewiesen, durch Zuteilung einer kurzen Erkennungsnummer (Beispiel: RS-A 5) behilflich zu sein. Die erforderliche Breite eines Kennzeichenschildes mit der Beschriftung RS-A 5 beträgt z.B. nur 23 cm.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Auftrag

(Müller)

Hängende Gasschieber durch ein synthetisches Zweitaktöl?

Synthetische Zweitaktöle sind „in“, wenn man der Werbung glauben kann. Wenn man alle Prozenzte zusammenrechnet, die Motorschmiermittel in den letzten 30 Jahren besser geworden sind und weniger Verschleiß bringen sollen, müßte ein Yamaha-Zweitakttwin eigentlich 60 000 km laufen, bis zum Überholen der Kurbelwelle. Aber abgesehen von nicht einzulösenden Versprechungen berichten Rennfahrer von einer unangenehmen Eigenschaft synthetischer Zweitaktöle, insbesondere einer über den großen Teich zu uns gekommenen Marke: Man wundert sich zunächst über hängende Gasschieber bei Regenwetter und bekam Wut in den Bauch überschlechte Plazierungen oder Stürze, bis man bei gleichartiger Wetterlage auf mineralische Öle von Shell oder Castrol zurückgriff und keinen Ärger mehr hatte. Vorher schon war den technischen Betreuern im Fahrerlager aufgefallen, daß das beanstandete Öl oder auch die Benzin-Öl-Mischung zusammen mit Wassertröpfchen eine milchigweiße Emulsion bildete. An Zufälle glaubte man in Fahrerkreisen nicht.

Diese Rennfahrererfahrung kann unseren Mitgliedern vielleicht nicht viel nützen, zumal bei Straßenmotorrädern selten mit offenen Vergasertrichtern gefahren wird, aber immerhin!

W. Hopmann

Zum Thema Vergaser

Ist der Motor eines Kraftfahrzeuges mit mehr als einem Vergaser ausgestattet, kommt zu den Problemen der LeerlaufEinstellung und der richtigen Gemischaufbereitung im Teillast- sowie im Vollastbereich noch dasjenige hinzu, daß alle Vergaser gleichmäßig (synchron) betätigt werden. Nachdem ich nun zu diesem Teil der Vergasereinstellung erstmalig ein speziell

dafür entwickeltes Synchron-Einstellgerät für Mehrvergaseranlagen eingesetzt habe, weiß ich, daß Augenmaß und Gefühl ein solches Gerät überhaupt nicht ersetzen können. Vorwegnehmen möchte ich den Erfolg dieser Maßnahme: Der Motor meiner R 75/6 zieht jetzt wunderbar weich aus den unteren Drehzahlen heraus, die bisher zu beobachtenden Vibrationen zwischen 4000 und 5000 Umdrehungen pro Minute sind wesentlich weniger geworden und schließlich sank der Benzinverbrauch um etwa 10 %! Letzteres bedeutet, daß der finanzielle Aufwand für das Gerät durch Kraftstoffersparnis nach 30 000 km Fahrstrecke amortisiert ist. (Wir haben das Gerät in unserer Gruppe gemeinsam finanziert. Preis mit allem Zubehör etwa 200,00 DM)

Im Folgenden nun eine Beschreibung der Anlage und meine speziellen Erfahrungen mit ihrem Einsatz: Auf die beiden Ansaugtrichter der Vergaser werden gleichartige Aufsätze aufge-

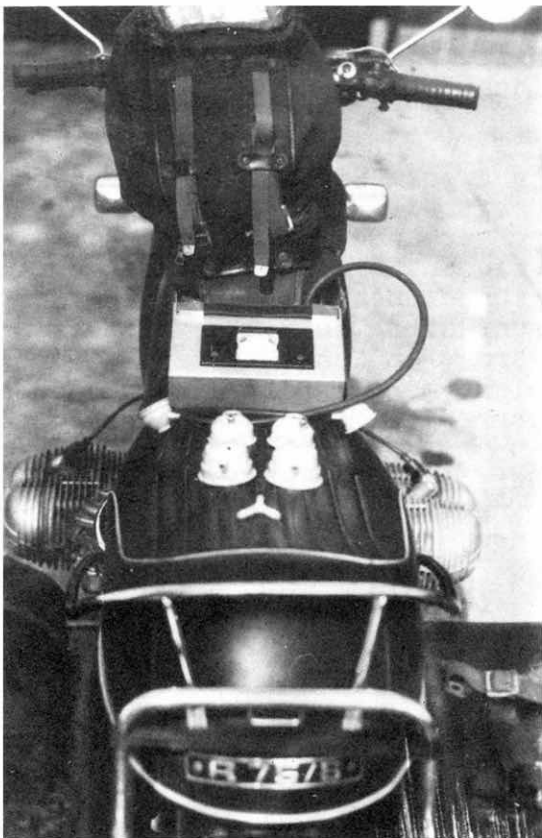


Bild 1: Sychrotester mit Zubehör: Aufsatzkappen mit unterschiedlichem Ø u. T-Stück zur Eichung des Gerätes

steckt, die über eine Schlauchleitung mit dem Messgerät verbunden sind. Die Aufsätze haben verkleinerte Einlaßöffnungen, wodurch sich im Innern der Aufsätze ein Unterdruck bildet. Dieser Unterdruck ist abhängig von der Menge der durchströmenden Luft, und diese ist wiederum abhängig von der Größe des Luftspaltes, der von Drosselklappe oder Gasschieber freigegeben wird (Bild 1).

Die Schlauchleitungen leiten den Unterdruck an das Doppelmessgerät weiter. In einem Gehäusekasten sind zwei voneinander unabhängige Unterdruckmesser angeordnet, deren Zeiger gegenläufig arbeiten (Bild 2). Das bedeutet, daß bei Zeigerausschlag die beiden Zeigerspitzen sich im mittleren Messbereich beinahe berühren. So ist leicht zu erkennen, welcher Zeiger vor- bzw. nachzieht. Die Messung findet nicht im Leerlauf, sondern im mittleren Drehzahlbereich statt, in einem Bereich also, in welchem sich beide Gasschieber deutlich von der Anschlagschraube abgehoben haben und alle Gasgestänge bzw. Gaszüge spielfrei auf Zug stehen. Jetzt kann die notwendige Korrektur an der Gaszug-Einstellschraube vorgenommen werden. Dabei beobachtet man, daß geringfügige Änderungen der Einstellung, weniger als $\frac{1}{4}$ Umdrehung, sich deutlich an der Zeigerstellung bemerkbar machen, die exakte Einstellung ist dann mit Leichtigkeit vorzunehmen.

Und jetzt die Gummitülle über die Stellschrauben geschoben und nochmal kontrolliert: Die ganze Einstellung ist im Eimer! Durch die Tülle

wird der Bowdenzug leicht in eine etwas andere Lage gedrückt mit der Auswirkung, daß Drosselklappe/Gasschieber mehr oder weniger öffnen als vorher. Wahrscheinlich hat man deshalb die Gummitüllen an den neueren Maschinen dieser Baureihe ganz weggelassen. Viel schützen konnten die Gummitüllen sowieso nicht, weil bei den unterdruckgesteuerten Vergasern an dieser Stelle kein Wasser eindringen kann, die Tülle also ganz überflüssig ist. Andererseits zeigt die prompte Reaktion des Gerätes auf diesen, bei herkömmlicher Einstellung niemals beachteten Umstand, wie feinfühlig es reagiert.

Vor Einsatz des Gerätes sollte geprüft werden, ob beide Zeiger bei entsprechendem Unterdruck gleichen Ausschlag zeigen. Das macht man mit Hilfe eines mitgelieferten T-Stückes. Dieses wird nur an einem Vergaser angeschlossen und beide Zuleitungen, in denen jetzt garantiert gleiche Druckverhältnisse herrschen, den beiden Messgeräten zugeführt. Zeigen diese beiden Zeiger dabei keinen gleichmäßigen Ausschlag (in unserem Gerät war eine Differenz von etwa 5 mm), läßt sich mit Hilfe einer Stellschraube eine Nacheichung vornehmen (siehe Foto).

Wir haben das Gerät von der Firma MABECO, Werkzeuge, 563 Remscheid, Hammerstraße bezogen. Bei Bestellung ist es erforderlich, den Fahrzeugtyp oder den Außendurchmesser der Ansaugseite des Vergasers anzugeben, damit passende Aufsatzkappen beigegeben werden können. Die Aufsatzkappen kosten etwa 7,00 DM pro Paar.

E. M. S.

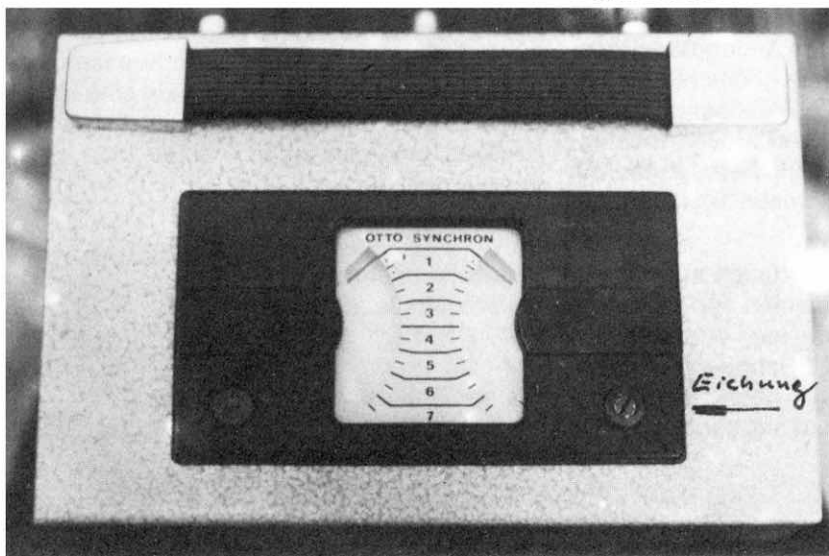


Bild 2:
Synchro-Tester mit
Doppel-Zeiger-Anzeige

Ein junger Verlag stellt sich vor:

Die rege Teilnahme am Treffen der Fahrzeuge aus den fünfziger Jahren in Ailingen zeigte, daß die Zahl derer, deren ganze Liebe der Werterhaltung eines älteren Motorrades dient, nicht gerade klein ist. Zur Verwirklichung eines solchen Vorhabens sind nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu überwinden: Neben der Beschaffung der Original-Ersatzteile ist es oft problematisch, die zum Einbau dieser Teile notwendigen Informationen zu erhalten. Reparaturanleitungen, Ersatzteilkataloge und Betriebsanleitungen sind bei den Herstellern, sofern sie noch existieren, nicht mehr greifbar.

In diese Bresche sprang Günter Schober ein: Vor etwa 5 Jahren begann er damit, für einen kleinen Kreis von Interessenten Neuauflagen dieser Mangelware nachzudrucken. Die Hersteller gaben ihm dazu bereitwillig die erforderlichen Unterlagen und Genehmigungen.

Mittlerweile ist aus dem kleinen Interessentenkreis eine wachsende Zahl von Kunden geworden. Das bewirkte, daß Günter Schober zur Befriedigung der Nachfrage einen eigenen Verlag gründete. Das Verlagsprogramm umfaßt heute fast alle bedeutenden Motorräder, die in den fünfziger und sechziger Jahren in Deutschland gebaut wurden: Von BMW erhält man zum Beispiel das geschlossene Programm von R 35 bis R 100/6. Von NSU sind sämtliche Unterlagen von 1950 bis 1962 für die Modelle Fox, Consul, Lux und Max verfügbar. Ähnliche Angebote werden für ADLER, DKW und HOREX gemacht. Das Erfreuliche dabei ist, daß diese sauber gedruckten und gebundenen Bücher zu vertretbaren Preisen verkauft werden. Eine Reparaturanleitung für die BMW R 51/3 kostet zum Beispiel 39,00 DM.

Diese Preise lassen sich natürlich nur halten, wenn nicht immense Summen für Werbung ausgegeben werden. Daran mag es aber auch liegen, daß der noch junge Schober-Verlag im Kreise der BVDM-Mitglieder noch weithin unbekannt ist. Wer ihn nun näher kennenlernen

möchte, schreibe direkt an Herrn Günter Schober, 6719 Battenberg, Postfach. Ein Anruf unter 063 59/14 14 erfüllt den gleichen Zweck. Herr Schober sagt kostenlose Zusendung von Prospekten und Preislisten zu.

E. M. S.

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

Als Ausbilder bei den Gespannfahrerlehrgängen hat er sich schon seit langem einen Namen gemacht. Jetzt hat er sein umfangreiches theoretisches und praktisches Wissen zu Papier gebracht. Die Rede ist von Herrn Edmund Peikert, unserem „Mitglied der ersten Stunde“ und Referenten für Technik der Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM. Herausgekommen ist ein kleines Fachbuch, in dem über die Auswahl von Motorrad und Seitenwagen, den Zusammenbau, die TÜV-Forderungen, das Fahren eines Gespannes und vieles andere ausführlich berichtet wird. Physik und Mathematik untermauern in verständlicher Form die Praxis, und zahlreiche Fotos und Zeichnungen erleichtern das Verständnis der Zusammenhänge. Format DIN A5, 35 Seiten geheftet.

Der BVDM hat dieses Heft rechtzeitig zur IFMA herausgegeben. An dem regen Interesse konnten wir feststellen, daß wir damit in eine Marktlücke getroffen haben. Wenn Sie dieses Heft besitzen möchten, schicken Sie bitte einen Verrechnungsscheck über DM 6,00 an

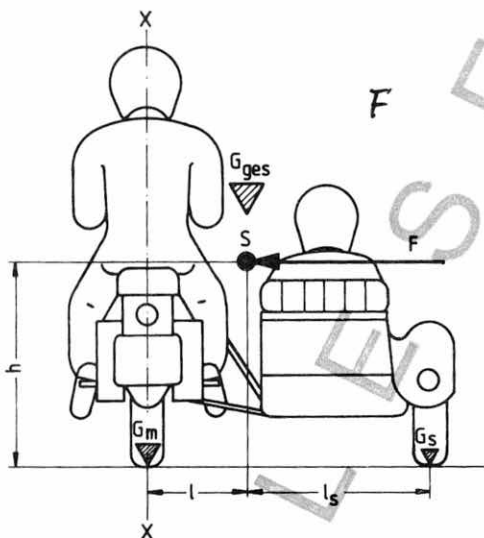
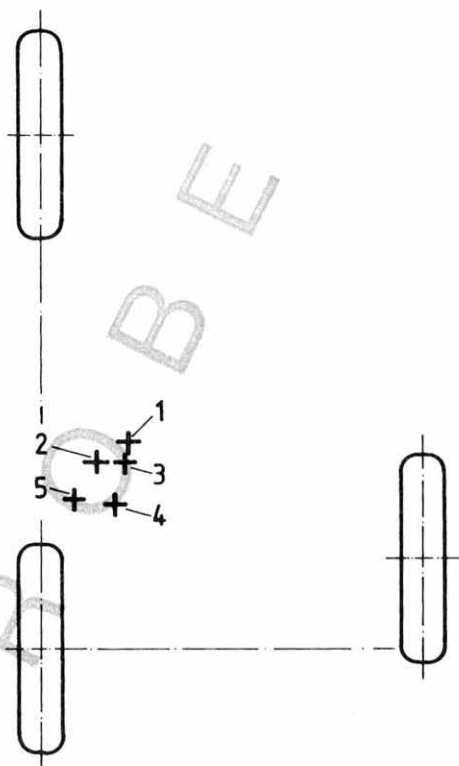
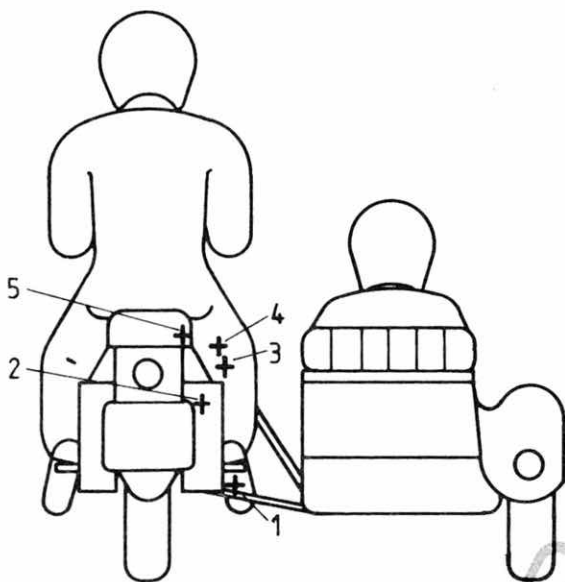
Herrn Peter Ziegler
1. Geschäftsführer des BVDM
Weißerdstraße 23
6277 Camberg

Sie erhalten es wenige Tage später.

H. O.

Schwerpunktlage beim MZ-Gespann

- 1) Gespann leer
- 2) Gespann mit Fahrer
- 3) Gespann mit Fahrer und besetztem Seitenwagen
- 4) Gespann mit 3 Personen besetzt
- 5) Gespann mit 2 Personen auf der **Maschine**.



Fliehkrafteinwirkung in der Rechtskurve

- F = Fliehkraft (Rechtskurve)
 S = Schwerpunkt
 h = Schwerpunkthöhe
 l = Schwerpunktabstand von der Maschinenhochachse
 l_s = Schwerpunktabstand vom Seitenwagenrad
 G_{ges} = Gesamtgewicht
 G_m = Gewicht der Maschinenräder
 G_s = Gewicht des Seitenwagenrades
 $X-X$ = Maschinenhochachse

Je nach Beladung verschiebt sich der Schwerpunkt um rund 15 cm seitlich und auch in Fahrtrichtung. In der Höhe verschiebt er sich um 25 cm.

Warum ist die Schwerpunktlage so wichtig?

Die Fliehkraft greift am Schwerpunkt an und versucht das Gespann zu kippen! Daraus kann man folgern:

Wenn sich die Lage des Schwerpunkts verschiebt, verändern sich die Fahreigenschaften und die möglichen Kurvengeschwindigkeiten. Da sich der Fahrbahnzustand auch auf die Fahreigenschaften auswirkt, ist es unmöglich, Fahrverhalten und Kurvengeschwindigkeiten vorauszusagen.

Der Fahrer braucht daher sehr lange Erfahrung, wenn er die fahrerischen Möglichkeiten eines Gespanns voll ausnutzen will! Wenn man wissen will, was beim Fahren passiert, warum Gespanne fahren oder manchmal umkippen, ist etwas Theorie nicht zu umgehen.

Der Schwerpunkt liegt rechts vom Fahrer. Die Gewichte der einzelnen Räder ergeben das Gesamtgewicht.

Auf Seite 33 dieses Heftes steht:

Ein wichtiger Punkt, der oft vergessen wird: Es gibt Seitenwagen, bei denen es sehr bequem ist, alle vier Schellen an einem Rohr zu befestigen. Die Schellen werden auf Verdrehung beansprucht und geben leicht nach. Der Sturz verstellt sich. Sie müssen wenigstens mit einem Anschluß an eine andere Ebene des Rahmens gehen . . .

Nach Fertigstellung des Heftes zeigte mir jemand sein Gespann, das nicht nach links laufen will; es war ein Musterbeispiel, wie man es nicht machen soll. Aus diesem Grund muß ich allen, die einen Seitenwagen anschließen wollen, oder es in einer Werkstatt machen lassen, sagen:

Es ist eine Todsünde, einen Seitenwagen auf diese Art anzuschließen! Das Rahmenrohr dreht sich immer in den Schellen, dadurch ändert sich der Sturz – und die Fahreigenschaften – manchmal auf wenige Kilometer Fahrtstrecke.

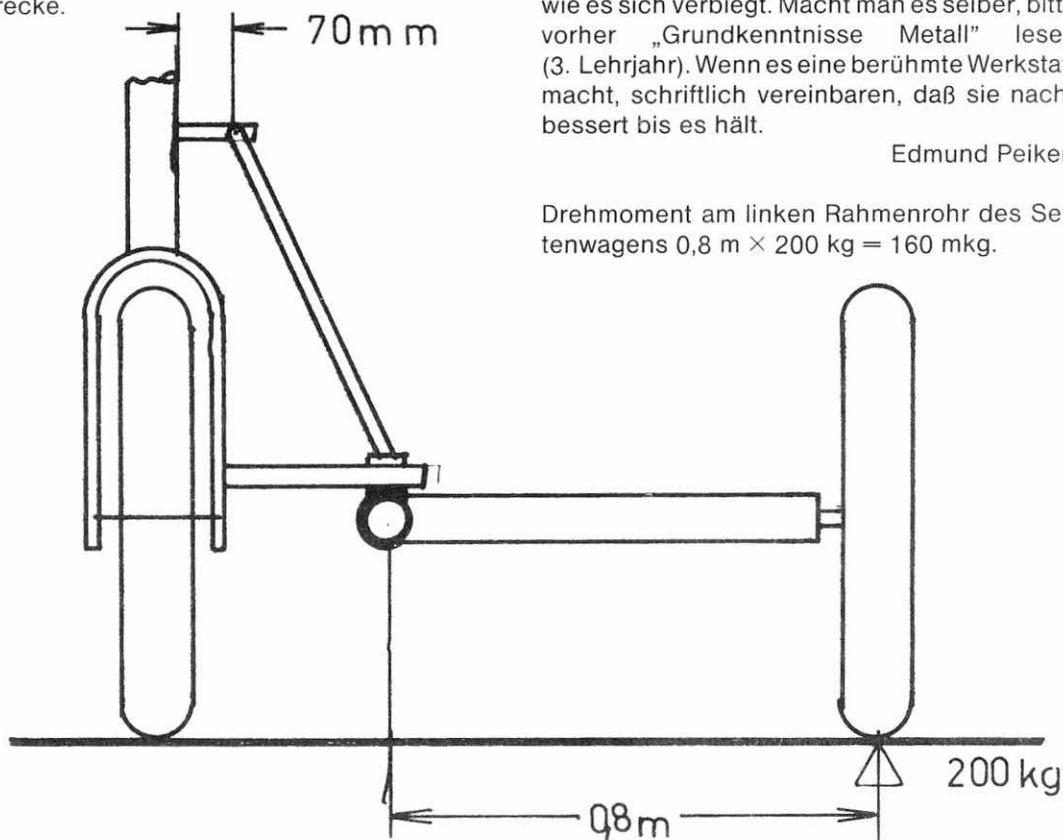
Das Drehmoment, das – verursacht von der Radlast des Seitenwagens – am linken Rahmenrohr angreift, ist mit 160 mkg nicht zu hoch angesetzt, dazu kommt das Moment aus Spurweite mal Rollwiderstand des SW-Rades.

Damit wurden die einfachen T-Stöße dieses SW-Rahmens nicht fertig, nach einem halben Jahr mußte nachgeschweißt werden. Nach den Konstruktionsmerkmalen dieses Seitenwagens kann man schon voraussagen, daß das Nachschweißen nicht lange halten wird. Nur die Werkstatt, die den Seitenwagen verkauft hatte, die ging das alles nichts mehr an. Wollte man einen T-Stoß dieser Art auf die erforderliche Last – und Sicherheit – auslegen, das ergäbe Materialquerschnitte, die man nicht mehr unterbringen könnte.

Nimmt man zum Einleiten der Kräfte in den oberen Maschinenrahmen 70 mm lange Anschlußteile, zu allem Unglück noch auf ein Flacheisen 5 × 30 mm aufgeschweißt, kann man zusehen, wie es sich verbiegt. Macht man es selber, bitte vorher „Grundkenntnisse Metall“ lesen (3. Lehrjahr). Wenn es eine berühmte Werkstatt macht, schriftlich vereinbaren, daß sie nachbessert bis es hält.

Edmund Peikert

Drehmoment am linken Rahmenrohr des Seitenwagens $0,8 \text{ m} \times 200 \text{ kg} = 160 \text{ mkg}$.



Hexentreffen im Ilsetal

Elefantentreiber Lippe veranstalten harmonisches Motorradtreffen Lemgo: Der hiesige Ortsclub im Bundesverband der Motorradfahrer hatte vom 26. bis 28. September sein traditionelles Hexentreffen veranstaltet. Ca. 100 Motorräder trafen ein und eine ganze Reihe der Motorradfahrer blieben auch über Nacht da und zelteten auf der kleinen Wiese neben dem Hotel Ilsetal. Viele Freunde und Bekannte trafen sich wieder zu langen Gesprächen über Benzin, Öl, Straßenlage, Versicherungen und Packtaschen. Einige der Gäste treffen sich jedes Jahr hier. Die meisten Besucher kommen ebenfalls aus Clubs, die dem Bundesverband der Motorradfahrer angehören. Bei Bratwurst und Cola oder Bier hielt man es gut aus und eine willkommene Abwechslung war am Samstag die traditionelle Hexenverbrennung, aus der schließlich ein gemütliches Lagerfeuer wurde.

Am Samstagmorgen starteten viele der Gäste zu zwei angebotenen Motorradrundfahrten, eine Gruppe fuhr zum Motorradmuseum nach Bad Oeynhausen und die andere besuchte einige Sehenswürdigkeiten im Lipperland. Wie bei vielen Treffen üblich, wurden auch Wettbewerbe durchgeführt.

Zunächst gab es einen Anfahrtswettbewerb für Einzelfahrer und Mannschaften. Jeweils die folgenden ersten Drei wurden ermittelt:

Einzelfahrer:

1. Bernd Farqilk, Berlin, 310 Luft km
2. Felo Fonteiijn, Amsterdam, 290 Luft km
3. Jan Makka, Eemnes (NL)

Mannschaften:

1. Motorradfreunde Kassel
2. MC Rhein-Ruhr
3. MTC Herford

Ein weiterer Wettbewerb war die 25 Meter lange Langsamfahrstrecke, die in möglichst langer Zeit, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren und ohne Räderstillstand zu befahren war. Ein anspruchsvoller Wettbewerb, wie ihn das Verkehrspädagogische Institut in Schorndorf

und der ADAC im Sicherheitstrainingsprogramm haben. Folgende Sieger wurden ermittelt:

1. J. Weber, MTC Herford, 42 Sek. mit einer 900er Honda
2. Wolfgang Czarnecki, Dörentrup auf einer 650er Honda
3. Uwe Bruns, Lemgo, auf einer Suzuki GS 550

Das 10. Heidjer Treffen

Der MC Lüneburger Heide im BVDM e.V. veranstaltet sein traditionelles Heidjer Treffen. Dieses Treffen man kann als etwas besonderes seiner Art bezeichnen, da es einen äußerst gemütlichen und einen sehr familiär wirkenden Eindruck macht. Es waren ungefähr 200 Teilnehmer anwesend. Unter diesen war ein nicht geringer Teil MC KH-Mitglieder, die voll auf ihre Kosten kamen. Ungefähr 30 Motorradfahrer nahmen an der Zielfahrt des MC Lüneburger Heide teil. Die Beteiligung war nur so dünn, da die Fahrt sehr schwierig zu erfüllen war. So hatten die ersten beiden zwar die gleiche Tour, jedoch mit geringen Unterschieden.

Überraschend für uns war die riesen Tombola mit sovielen Sachpreisen, daß es lange dauerte, bis sie alle an den Mann gebracht wurden.

Hierbei muß ich einfach bemerken, daß ein BMW-Fahrer eine nagelneue Motorradkette und Kettenspray gewann.

Zusammenfassend kann man sagen, daß es ein sehr schönes Treffen war, anders als die üblichen! Erfreulich ist auch, daß am Abend keiner versuchte irgendwelche Leute nachzuäffen (gemeint ist Max Schmelling oder Toni Mang). So war der Morgen auch zum Ausschlafen gedacht, da keiner auf die Idee kam, den Gashahn wild aufzudrehen.

Uns hat es allen viel Spaß gemacht, und wir sind sicher, daß das elfte Heidjer Treffen schon in unseren Terminkalendern eingeplant wird.

Holger

Heidjer-Treffen nicht mehr empfehlenswert!

Am 26./27. Juli veranstaltete der LV Lüneburger Heide zum 10. Male sein Heidjer-Treffen. Wie immer wurde auch diesmal eine Zielfahrt ausgeschrieben, zu der wohl auf Grund der bisher gemachten, guten Erfahrungen ca. 36 Nennungen abgegeben wurden. Die anschließende Auswertung ließ dann aber doch gelinde gesagt sehr zu wünschen übrig. Ohne die Teilnehmer zu befragen, wurde die Ausschreibung abgeändert und wegen großer Punktegleichheit kurzerhand die PS-Zahlen der Motorräder für die Platzierung zugrunde gelegt. Die Ausschreibung lautete aber: „Bei Punktegleichheit entscheidet das Alter der Maschine und das Alter des Fahrers über die Platzierung, wobei die ältere Maschine und der ältere Fahrer in der Wertung angehoben wird.“ Trotz Reklamation und Hinweis auf diese Teilnahmebedingung, an die sich Veranstalter wie Teilnehmer gleichermaßen zu halten haben, wurde die Wertung nicht korrigiert. Ganz abgesehen von der Tatsache, daß bei diesem neuen Wertungsmodus noch ein gravierender Fehler in der Klasse bis 27 PS gemacht wurde. Da wurde ein Teilnehmer mit niedrigerer PS-Zahl bei Punktegleichheit auf den 4. Platz gesetzt statt auf den ihm zustehenden 2. Platz. Auch hier war eine sofortige Reklamation fruchtlos! Außerdem stellt sich mir die Frage, mit welchem Recht der Veranstalter sich anmaßt, Minuspunkte für angeblich abgefahrene Reifen zu vergeben. Einige Teilnehmer erhielten nämlich 5 Minuspunkte für schlechte Reifen, obwohl die Reifen weit mehr als die gesetzlich vorgeschriebene 1 mm Mindestprofiltiefe aufwiesen!

Der nächste Unmut tat sich kund bei der Bewirtung im Schützenhaus von Salzhäusen. Mittagessen gab es am Anreisetag nur bis 14.00 Uhr. Nach allgemeiner Reklamation wurde die Zeit bis 14.15 Uhr ausgedehnt. Welch ein Zeitgewinn! Und was sollten die Teilnehmer machen, die noch unterwegs zum Treffen waren und erst gegen 15.00 Uhr oder noch später eintrafen? Bei der angebotenen Erbsensuppe bzw. als Ausweichgericht Gulasch – das Ausweichgericht war sowieso um 14.00 Uhr nicht

mehr zu haben – wäre es doch ohne weiteres möglich gewesen, auch noch später ein warmes Essen zu servieren. ~~War~~ Warum die ganze Aufregung? Die Würstchen für die Erbsensuppe waren ja um 14.00 Uhr auch schon ausgegangen! Somit war also auch an eine heiße Wurst mit Fritten nicht mehr zu denken! Und dann am Sonntag das Frühstück! Laut Ankündigung war Frühstückszeit von 8–10 Uhr. Die Glücklichen, die schon um 8 Uhr auf der Matte standen. Um 9.00 Uhr hieß es nämlich schon: „Ich muß erst mal sehen, ob überhaupt noch etwas da ist!“ Das ist doch wohl das Letzte! Sind die Herrschaften denn nicht einmal in der Lage, bei dem heutigen Stand der Kühltechnik für entsprechende Vorratshaltung zu sorgen? Hier in Nordrhein-Westfalen würde man sagen: „Die sind ja zum dumm, um Geld zu verdienen!“ Für mich kann ich nur folgendes Resümee ziehen: Schade um das bisher so schöne, familiäre Treffen. Mir hat's jedenfalls diesmal gereicht. Ein nächstes Mal wird es bei mir nach 9maliger Teilnahme nicht mehr geben! Und Reklame machen für dieses Treffen kann man leider auch nicht mehr!

Dido

BVDM-Deutschlandfahrt Ummodelln oder lediglich vergessen.

Der international abgestimmte Motorradsportterminkalender zwingt den BVDM und damit unseren Sportwart Scheuer zur Umdisposition. Das bisherige Anfahrtsziel kann zu der bisher ausgesuchten Veranstaltung nicht angefahren werden, denn es ist nicht möglich, Deutschlandfahrt und Conti-Treffen am gleichen Wochenende organisatorisch zu verknüpfen. Die Wahl einer anderen Motorsportveranstaltung am Nürburgring oder die Wahl eines anderen Zielortes mit entsprechender Motorrad-sportveranstaltung gibt die Möglichkeit, auch noch andere Änderungen in diese Touren-sportveranstaltung einzubauen. Da gibt es etliche Fragen, die man durchdenken kann:

1. Sollte weiterhin der Nürburgring als Endziel der 1½ Tagesfahrt mit 1200 bis 1500 km Fahrstrecke sein?
2. Welche Art Motorradsportveranstaltung paßt als Endziel gut zur Deutschlandfahrt oder würde gern von den Teilnehmern angenommen (Rundstreckenrennen, Zuverlässigkeitsfahrt, Moto-Cross, Geländezuverlässigkeitsfahrt etc.)?
3. Wie ist es mit einer Schließung aller Kontrollstellen zwischen 22 und 7 Uhr? Ist es überall möglich wo man Lust hätte einen Kontrollposten einzurichten, personell gesehen rund um „die Uhr“ Stellung zu halten“?
4. Ist der bisherige Durchführungsmodus richtig, wenn man davon ausgeht, daß auf der Landkarte die Kontrollpunkte noch besser verteilt sind und der Vorwurf einer Ruhrpott rallye nicht mehr gemacht werden kann? Würde die Fahrt mehr Anklang finden, wenn nach Ori-Muster jeweils eine bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit eingehalten werden muß?
5. Was nützt eine Zwangspause für die Teilnehmer, wenn die Lücken in den Durchführungsbestimmungen es dem Fahrer gestatten, bis zur vorletzten Kontrollstelle durchzuheizen und sich dann erst aufs Ohr zu legen. Es gibt Leute, die können das ohne Einbuße an fahrerischer Aufmerksamkeit. Aber bestimmt wird es Teilnehmer geben, die bei einem solchen Marathon-Turnus überfordert wären. Die Durchführungsbestimmungen müssen für jeden Verkehrspolizisten und erst recht für jeden behördlichen Schreibtischmenschen und ganz besonders für einen Richter (den wir im Zusammenhang mit unserer Fahrt hoffentlich nie brauchen) erkennen lassen, daß unverantwortliche Überforderung und Übermüdung vom Reglement her ausgeschlossen sind.
Unser Sportwart benötigt Anregungen aus den Mitgliederkreisen zur Deutschlandfahrt 1981.

W. Hopmann

Engländer Fahrer

Nachdem Anfang der 70er Jahre der Motorradboom einsetzte, verloren Motorradtreffen und ähnliche Veranstaltungen für mich an Reiz. Während sie früher ideell aufgezogen und man-gels Masse auf einen relativ kleinen Kreis Motorradfahrer zugeschnitten waren, von denen man viele persönlich kannte, wurden es später immer stärker kommerzielle Mammuttreffen bei denen man die entsprechenden Krawalle und Schlägereien leider oftmals nicht missen brauchte.

Als ebenfalls in dieser Zeit das japanische „Multizylinder Verbrauchsmotorrad“ den Markt erobert hatte, legte ich mir 1974 eine alte Norton Commando aus dritter Hand zu.

Nachdem ich in etwa einjährigem Raufen die Wartungsfehler meiner Vorbesitzer wieder ausgebügelt hatte, fand ich in der Folgezeit neben ungetrübter Fahrfreude das wieder, was mir durch den Motorradboom verlorengegangen war.

Ich stellte mit Freude fest, daß die „Engländerfahrer“ ihre eigene Gemeinschaft bildeten. Auf ihren Treffen habe ich bis in jüngste Zeit das an Atmosphäre und Kameradschaft erlebt, was bei allgemeinen Motorradtreffen größtenteils Anfang der 70er Jahre verloren ging. Wenn man Anschluß an diesen Kreis gefunden hat staunt man, mit welcher Initiative dort noch der Zusammenhalt gepflegt wird.

Ich gehe davon aus, daß es auch im BVDM eine Anzahl „Engländer Fahrer“ gibt.

Wie wäre es, wenn die sich in Zukunft in unserer Organisation als Interessengruppe „Englische Motorräder“ zusammenfinden würden? Es könnten auch für den gesamten BVDM einige neue Impulse hiervon ausgehen. Nebenbei wäre manch weiterer Fahrer einer englischen Lady von der Notwendigkeit eines Beitritts in den BVDM zu überzeugen.

Mit dieser Veröffentlichung bitte ich alle Engländerfreunde oder die es werden wollen um Kontaktaufnahme.

Manfred Ahrens
Zur Fierwand 32
3253 Hess. Oldendorf 17

Der Tag des Motorrades

Vielleicht erleben wir schon 1981 den Tag des Motorrades, mit vielen Veranstaltungen am gleichen Tag an vielen Orten. Die Idee unserer ostfriesischen Freunde ist gut und der Jahreshauptversammlungsbeschluß, diese Sache weiterzuverfolgen richtig. Besonders hervorzuheben ist die Entscheidung, auf eine Großdemonstration vor dem Gebäude des Bundesaufsichtsamts oder einer anderen ungeliebten Behörde zu verzichten. Zu groß wäre die Gefahr, daß Rabauken eine derartige Veranstaltung auf unsere Kosten für Rabbatz nutzen würden und daß wir letztlich nur unangenehm durch Verkehrsbehinderung auffallen und dann letztlich mit einem Negativ-Image im Gedächtnis wichtiger Leute haften bleiben. Eine Bauerntreckerdemonstration nimmt man vielleicht hin, eine verkehrsbehindernde Motorrademonstration würde evtl. Anti-Reaktionen wecken. Es ist eben manches wie bei Hund und Esel. Den Hund, der das Herrchen anspringt findet man niedlich, wenn der Esel das bei seinem Bauern macht, bekommt er Prügel.

Viele Einzelveranstaltungen nach dem Motto „Argumente statt Krawall“, mit dem Ziel, auf vielfältige Probleme der Motorradfahrer hinzuweisen, könnten vielleicht Positives bewirken.

Leserzuschrift:

„Rums!“ machte der Motor der XS 650 und blies blauen Rauch. Diagnose: Losvibrierte Unterbrechergrundplatte und ein wunderschönes Loch in jedem Kolben. Therapie: Reparieren oder verkaufen. Da ich die XS schon vier Jahre fuhr, entschloß ich mich zum Verkauf.

Also was Neues mußte her. In die nähere Wahl kamen: Yamaha XS 850, Honda CX 500, Honda GL 1000 K3. BMW schied leider sofort aus, nicht der Qualität, sondern der Phantasiepreise wegen. Also hin zum Händler probefahren, kaufen und sich wohlfühlen.

Aber Pustekuchen! „Was wollen Sie? Motorräder probefahren? Ts, Ts, das geht aber nicht“ – „Dann eben nicht“, dachte ich mir, „gehn wir halt zu einem andern.“

„So, so, probefahren wollen Sie? Sagen Sie mal, haben sie denn keine Freunde, daß sie das bei einem Händler tun müssen.“

Andere Kommentare waren: „Wozu gibt es denn Motorradverleiher. Da finden Sie die Maschinen bestimmt.“ oder „Ich kenne Sie doch gar nicht.“

Kurzum, nachdem ich jetzt fast auch schon von der Unverschämtheit meines Ansinnens überzeugt war, entschloß ich mich aber doch mal bei den Importeuren nachzufragen. Also Anruf bei Mitsui Yamaha.

„Aha, probefahren wollen Sie. Sagen Sie mal, glauben Sie unseren Prospektangaben vielleicht nicht?“ Ich bedankte mich und wußte bereits, welches Motorrad ich nicht mehr kaufen würde.

Bei Honda in Offenbach hatte man mehr Verständnis. Man gab mir die Adressen der Händler, die ich ohnehin schon abgegrast hatte und eine neue bei der ein Anruf ergab, daß Probefahrten grundsätzlich unmöglich seien.

Ansonsten bemühten sich die Herrn in Offenbach mir zu erklären, warum Probefahrten den Händlern eigentlich nur schwer zuzumuten seien, was darauf hinauslief, daß wir, die Kunden, halt die Folgen der Modellpolitik ausbaden haben, die die japanischen Hersteller betreiben, außerdem verwies man auf die Testberichte der Fachpresse.

Da stand ich also nun mit meinem ungewaschenen Hals. Viel Ärger und keinen Erfolg. Gekauft habe ich schließlich die GL 1000 K3, weil ich vor Jahren mal eine K1 von einem **Freund** gefahren habe und das Motorrad wenigstens ein wenig kannte.

Fazit: Ich weiß, daß im Automobilbereich ein solches Verhalten unmöglich ist. Dort kann man anstandslos selbst die billigsten Modelle probefahren. Werden wir also für dumm verkauft? Sicher! Aber man sollte sich auch mal folgende Äußerung eines Händlers durch den Kopf gehen lassen:

„Solange die Kunden Motorräder auf Grund von Prospekten und Testberichten kaufen, wären wir doch schön blöd, wenn wir uns die Kosten für Vorführmaschinen ans Bein binden würden.“

Wir sind also vor allen Dingen **selbst** an dieser Misere schuld.

Ich sehe hier eine gute Möglichkeit für den BVDM aktiv zu werden. Die einfachste Möglichkeit wäre, ein Händlerverzeichnis zu erstellen. Dort sollten Händler aufgeführt sein, die Verbrauchergrundrechte beachten und das Recht auf Probefahrten gehört meiner unmaßgeblichen Meinung nach unverzichtbar dazu.

Ich hoffe, daß dieser Vorschlag aufgegriffen wird und erkläre mich gern bereit daran mitzuwirken.

Georg Pellenz

Wichtige Mitteilung!

Am 4. 10. 1980 fand in Osterwald bei Hannover die diesjährige Jahreshauptversammlung des BVDM statt.

Aus terminlichen Gründen konnte das Protokoll dieser Veranstaltung nicht mehr in dieses Heft aufgenommen werden.

In der Ballhupe 1/81 wird ein ausführliches Protokoll erscheinen.

Wir bitten die Leser um Verständnis.

D. Red.

Termine

22./23. 11. 1980 Der 6. Gespannfahrerlehrgang mußte aus Gründen, auf die der Veranstalter keinen Einfluß hat, auf diesen Termin verschoben werden.

Näheres bei: Edmund Peikert, Buchenhofen 105, 5600 Wuppertal 11

6. 12. 1980 Weihnachtsfeier der MC Lüneburger Heide. Beginn: 16.00 Uhr im Clublokal Schützenhof in Salzhausen.

Anmeldung bei: Manfred Künzner, An der Koppel 7, 2105 Sevetal 3

Postkarte genügt, DM 10,00 Unkostenbeitrag für Nichtmitglieder

21. 12. 1980 2. Enduro-Gelände-Orientierungsfahrt MV Lippstadt

Anfragen: Köhler, Postfach 1126, 478 Lippstadt

3. 1. 1981 Aktion Blauer Punkt: Seminar (siehe Ballhupe 4/80)

8. 1. 81 Jahreshauptversammlung LV Rhein-Ruhr e.V. (siehe Ballhupe 4/80)

24. 1. 81 7. Sauerländische Gespann-Winter-Orientierungsfahrt

Ausschreibungen: MC Sauerland Manfred Paehr, Mittelstraße 18, 4750 Unna-Massen

20.-22. 2. 81 Elefantentreffen Salzburgring/Österreich

21. 3. 1981 Winterfest des BVDM in Hürth bei Köln. Gleichzeitig Siegerehrung der BVDM-Meisterschaften: Touristik, n.g.-Sport und Orientierung. Wer der Siegerehrung unentschuldigt fernbleibt, erhält keinen Preis.

An alle BVDM-Ortsclubs:

Unsere Rubrik „Termine“ ist diesmal recht dürrig. Bitte schickt doch rechtzeitig alle bekannten und festen Veranstaltungstermine an Margot Wittke, damit jeder Ballhupenleser sich auf einen Blick informieren kann.

D. Red.

Anzeigen

Verkaufe: 1 Reifen Metzeler ME 77, 4.50, H 17, DM 105,00; 1 AGV Cross Integralhelm Gr. L, DM 105,00; 1 Paar Moto Cross Stiefel Belstaff, Gr. 44, DM 110,00

Suche: XL 250 Honda bis Baujahr 1975 ca. DM 1 300,00

Wolfgang Dörnfeld, Pestalozzistr. 10, 5090 Leverkusen 1, Telefon 0214/66293

Verkaufe: Honda K6 750, 18 000 km, neu be-reift, Kette und Ritzel neu, Top-Zustand, Bj. 7/79 Motor CB 750 F 1, 50 000 km, Vergaseranlage CB 750 KG, 750 F 1

Viele andere Teile, z. T. neu, von Honda 750, viele Teile Yamaha RD 250 u. DS 7 u. R 5

Suche: 35 l Krauser-Koffer, rechts, Steib 250-500, Zustand egal

E. Virnich, West II 3, 4401 Sendenhorst 2

Verkaufe: div. 4.00 S – 18 Reifen

3.00 – 17 Reifen

3.50 – 16 Reifen

diverse MZ-Teile neu u. gebraucht, Unterbrecherkontakte Moto-Guzzi Stck. DM 6,00
Tel. 0 6128/8 668 91

Kettenfettkästen für SR 500 für DM 250,00, Alu-guß, daher leicht, genaue Paßform vorn und hinten, daher einfache Selbstmontage, längere Kettenlebensdauer – sauberes Hinterrad, bestellen bei Carol Fuchs 02 21/5 50 33 91

Durch IFMA-Kontakt gefunden: Cromwell-Nachbau (die berühmte Halbschale), Lieferung aus Great Britain, Preisliste für den BVDM liegt noch nicht vor (BVDM-Rabatt), ich rechne mit ca. 60,00 DM + Porto/Verpackung, bestellen bei: siehe oben, Lieferzeit vorbehalten

Carol Fuchs, Försterstraße 11, 5000 Köln 30

Suche zur Deutschlandfahrt 1981 eine(n) Motorradfahrer(in) oder mehrere Personen, welche(r) an dieser mit gleichwertigen(m) Motorrad(rädern) (PS-Leistung, Geschwindigkeit) im Raume NRW, Eifel und angrenzenden Bezirken gemeinsam mit mir teilnehmen möchte(n). Vorheriges Treffen, Absprache und Ausarbeitung der Fahrtroute ist selbstverständlich. Adresse: René Bühler, Am Sonnengarten 9, 4005 Meerbusch 1

Motorrad: Honda Chopper CM 185, 17 PS
120 km/h Höchstgeschwindigkeit

Alter: 26 Jahre

Denn eine Fahrt zu zweit oder mehreren ist interessanter und abwechslungsreicher.

Impressum

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM

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

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

Schreiberlinge Zeichner/innen Fotografen Motorradfahrer/innen

zur Mitarbeit an einer neuen Motorradzeitung gesucht.

Erstmals wird das Heft Anfang Februar 1981 erscheinen. Wir wollen endlich einmal auch die Motorradfahrer und ganz speziell auch die Motorradfahrerinnen zu Wort kommen lassen.

Mitmachen kann jeder, der glaubt, etwas zu haben, was nicht nur ihn selbst, sondern auch andere Fahrer interessiert. So z. B. Reiseberichte, Tests aller Art, Comics, Satire, Technik etc.

Wer mehr wissen will, wende sich bitte an:

HINZMANN VERLAGS GMBH

Große Eschenheimer Straße 13a — 6000 Frankfurt 1 — Telefon 06 11 / 28 58 69

4232 XANTEN

BUCHDRUCK · OFFSET

**trost
druck**



Neuwagen-Ausstellung

Ein Besuch im
Auto-Center
lohnt immer!

GRATIS
BESUCH
IM
AUTO-CENTER
FÜR
JEDEN
KUNDEN



Service • Werkstattleistung • Begriffe die uns keine Fremdwörter sind.



Rent-a-Car

Autovermietung

Wir vermieten auch
was wir verkaufen.

Idstein • Black & Decker Straße
06126/3081

Ihr neuer
Gebrauchtwagen vom
Auto-Center
Autohaus Ruhrmann

Idstein • Black & Decker Straße • Telefon 06126/3081

Kauf ohne Risiko!

1 Jahr Tunap-Garantie
ohne km-Begrenzung

Ständig eine große Auswahl von
Gebrauchtwagen verschiedener Hersteller:
VW • Audi • Opel • BMW • Fiat

Alle Fahrzeuge werden werkstattgeprüft übergeben



RFM Black & Decker Straße • 6270 Idstein • Telefon 06126/3081

Direktimport von
US-Modellen



Wohnmobile
auf Ford-Fahrgestellen
für 2 – 6 Personen

WERKSTATT/SERVICE
Leistungen die bei uns
größtenteils werden.

Wir bieten mehr
als nur Neuwagen.

Ihr künftiger Urlaub zum günstigen Preis

Vermietung von Wohnmobilen

auch Kanus • Kajaks • Surfbretter • Ruderboote • Boote
mit und ohne Motoren • Freizeit- und Campingartikel



KARD Autoanhänger

Besuchen Sie unsere Ausstellung.

Motorräder
von

YAMAHA und **HERCULES** 
im

Auto-Center

Verkauf • Werkstatt • Vermietung
– ständig ca. 50 Modelle vorrätig –



Ruhrmann

Haupt- u. Leasing-Händler • Black- u. Decker Straße • 6270 Idstein • ☎ 06126/3081



YAMAHA

im

Auto-Center

in Idstein



Peter Ziegler,

Ihnen bekannt als 1. Geschäfts-
führer des BVDM, zuständig für
die Motorrad-Abteilung des
Auto-Centers.

Er informiert Sie – berät Sie.

Ständig die **neuesten** Modelle vorrätig. Informations-
Material über die IFMA-80-Modelle im Haus erhältlich.

Eine **hochmoderne Werkstatt** mit Leistungsprüfstän-
den hält Ihre Maschinen in Ordnung.

Jedes Ersatzteil – soweit nicht in unserem Lager vor-
handen – besorgen wir in 4 Tagen.

**Jetzt die neuen
Yamaha-Modelle
bestellen –
im Frühjahr
fahren!**



TR1

