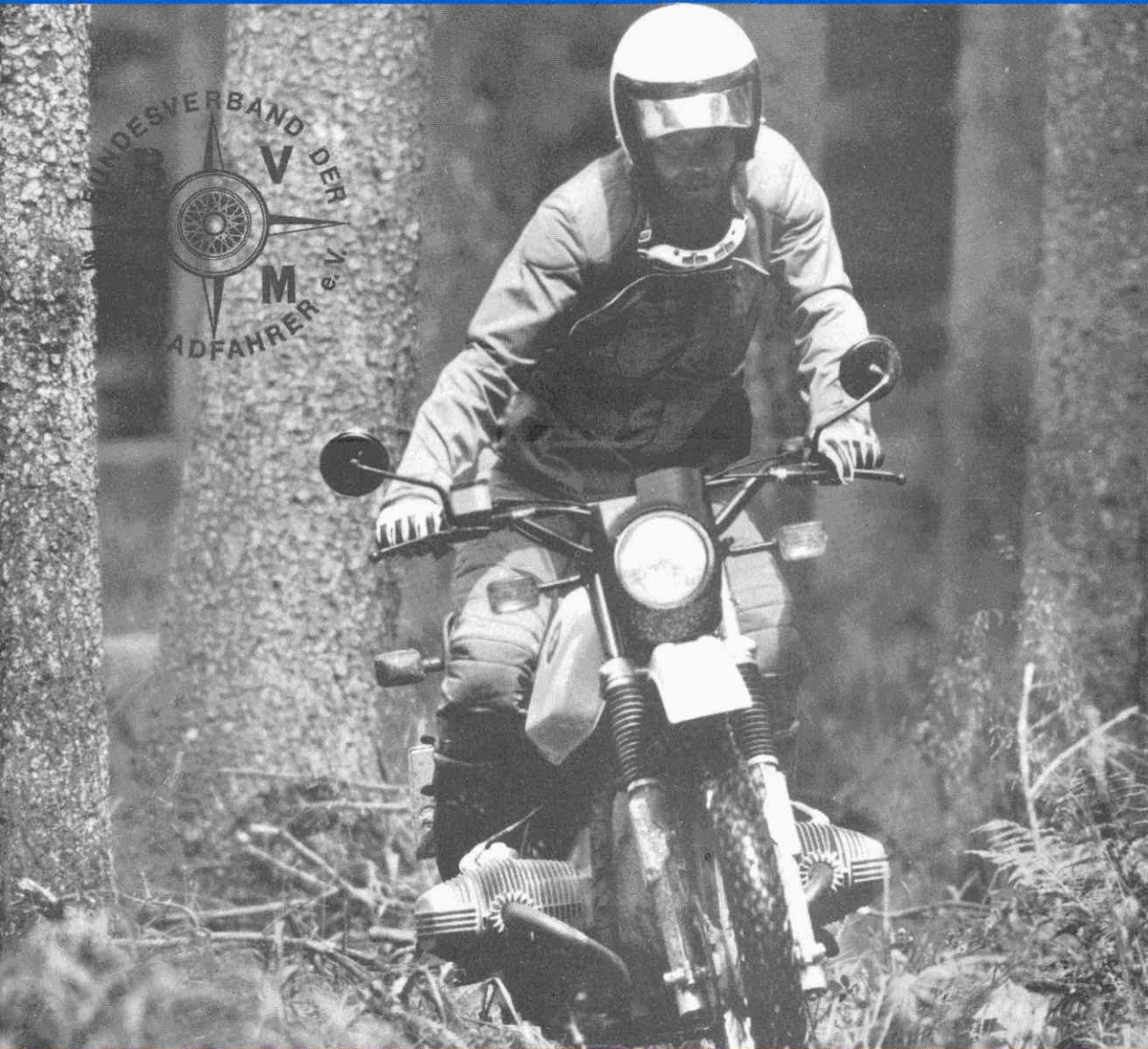


G 20766 F

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

Bundesverbandsnachrichten

Elefantentreffen, Winterfest, Contitreffen und
Jumbofahrt, Tag des Motorrades, Infos,
Protokoll JHV 1980, Der neue Schatzmeister,
Dank an Günter Wuttke, Vorstellungen 2-10

Allgemeines

Probefahren, Mahnverfahren 11

Sport

Enduro-Ori, Neues Reglement im Rennsport?
Motocross Aktivitäten von Yamaha, BMW R 80 G/S,
Yamaha XS 650, Neuer 80er Motor von Sachs . . . 12-18

Versicherungsnachrichten

Nutzungsentschädigung für Motorräder 13

Feuilleton

Kind und Verkehr, Treibjagd auf Motorradfahrer,
Todesplanken 19-21

Leserzuschriften

Touristikwettbewerb 1979, Gegendarstellung . . . 22-23

Reise

Notizen, Fernost - Japan 23-25

Termine

Treffen, Veranstaltungen 26

Kleinanzeigen

Verkäufe - Gesuche 28

Titelbild:

Winterzeit — Trialzeit, BMW R 80 G/S im Einsatz.

Foto: BMW

Elefantentreffen 81

Das Elefantentreffen am 20.-22. 2. 1981 wird unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen wie in 1980 auf dem Salzburgring stattfinden.

Der Eintritt wird 10 DM / 70 ÖS kosten, incl. ein Jahresanhänger und ein Elefantentreffenaufkleber. Mitglieder zahlen die Hälfte. Zeltmöglichkeiten innerhalb des Rings, Zimmer durch den Verkehrsverein Koppl, A 5020 Salzburg, Telefon 00 43 / 62 21 / 205 - 213. Plaketten, Brennholz, Fackeln, Aufnäher, Anhänger und Aufkleber werden angeboten.

Helfer mit italienischen und französischen Sprachkenntnissen gesucht

Ein großer Teil unserer Gäste beim Elefantentreffen sind Franzosen und Italiener. Damit auch sie über alles informiert werden können, und um bei Schwierigkeiten helfen zu können, bitte ich Mitglieder, die eine oder beide Sprachen beherrschen, sich der Veranstaltungsleitung, der Polizei und dem Sanitätsdienst zur Verfügung zu stellen.

Wenn Sie diese Ballhupe lesen, wird die notwendige Zahl Helfer zwar zur Verfügung stehen, ich bitte aber jeden, der zum Ring kommt, ein paar Stunden mitzuhelfen, dann wird es für keinen zuviel. Wer nicht nur kurzfristig hilft, erhält ein Zehrgeld und gegebenenfalls einen Fahrgeldzuschuß in der Höhe abhängig vom finanziellen Ergebnis.

Klaus Schuhmacher

Anzeige des Vorstandes:

Der Vorstand sucht Fachleute verschiedener Gebiete, die Kurzreferate ausarbeiten, Gutachten erstellen und Auskünfte geben können, z. B. über Straßenbau, Verkehrsrecht, Vereinsrecht und Steuerreform.

Klaus Schumacher

Einladung zum BVDM-Winterfest

Die Motorradfreunde Hürth möchten alle Mitglieder des BVDM recht herzlich zum BVDM-Winterfest einladen.

Ort: Rugbyheim, Am Sportplatz in 503 Hürth-Kendenich (bei Köln).

Zeit: 21. 3. 1981, ab 19.00 Uhr.

Wie einem Teil von Euch bereits bekannt, bietet das Rugbyheim in Hürth-Kendenich aufgrund seiner Räumlichkeiten und seiner Lage ideale Voraussetzungen für die Durchführung des Winterfestes. Wir werden bemüht sein, dieser Veranstaltung einen gemütlichen und unterhaltsamen Rahmen zu geben und hoffen auf viele Gäste.

Programm:

Tombola mit vielen interessanten Preisen, Preisverleihung, BVDM-Siegerehrung (Pokale, die nicht persönlich abgeholt werden, verfallen!),

Plakettenverkauf, erstmalig zum Winterfest, Popmusik zum Tanzen und Zuhören und viel Stimmung (selbst mitzubringen!)

Zeltmöglichkeiten sind direkt neben dem Rugbyheim vorhanden, desgleichen großzügige sanitäre Anlagen.

Am Sonntagmorgen ist ein Frühstück und weitere Verpflegung erhältlich.

Für Gäste, die mit einem motorisierten Zweirad anreisen, gibt es je einen Pokal für die weiteste Anfahrt und den punktbesten Club (Luftkilometer $\times$ Fahrer). Startort ist der Zulassungsort. Nennungsschluß ist 19.30 Uhr.

Die Gäste möchten wir um folgendes bitten:

Verbindliche Zimmerreservierungswünsche sind schriftlich bis zum 7. 3. 1981 an Werner Goetz zu richten. Die Camper bitten wir nur an den von unseren Helfern angewiesenen Stellen zu zelten. Außerdem darf der Rugbyrasen auf keinen Fall befahren werden!

Hürth-Kendenich liegt an der südlichen Kölner Stadtgrenze und ist über die Autobahnabfahrten Köln-Klettenberg (A 4), Hürth (A 1) Weilerswist und Erftstadt (beide A 61) zu erreichen.

Zum Rugbyplatz gelangt man über die Ortshofstraße in Hürth-Kendenich – auf weißes Hinweisschild „Sportplatz“ achten!

Motorradfreunde Hürth im BVDM e.V.
Werner Goetz
Ortshofstraße 79
5030 Hürth-Kendenich
Telefon: 0 22 33/4 14 66

Einladung zur Gesamt- vorstandssitzung des BVDM

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. möchte den Gesamtvorstand des BVDM anlässlich des BVDM-Winterfestes am 21. März 1981 zur Gesamtvorstandssitzung recht herzlich eingeladen.

Tagungsort ist der Rugby-Club in Hürth-Kendenich, am Sportplatz über Ortshofstraße.

Beginn der Versammlung ist 15.00 Uhr.

Die Vorstände der Vereine, die dem BVDM erst kürzlich beigetreten sind, werden gebeten, sich auf dieser Veranstaltung vorzustellen.

Tagesordnung:

1. Conti-Treffen 1981
2. Elefantentreffen 1981
3. Anträge
4. Verschiedenes

Anträge zur Gesamtvorstandssitzung bis zum 7. März 1981 an die Geschäftsstelle.

Peter Ziegler

1. Geschäftsführer

Termin-Kollision: Contitreffen/Jumbofahrt

Wer die letzte BVDM-JHV in Hannover besuchte, hat dort den voraussichtlichen Termin für das Contitreffen 1981 erfahren und von der Terminüberschneidung mit dem Acht-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring (traditionelles Ziel der BVDM-Deutschlandfahrt) gehört. Bedingt durch andere BVDM-Termine sowie nationale und internationale Renntermine kam für uns trotz dieser Überschneidung nur dieses eine Wochenende in Frage. Der BVDM sagte der Firma Continental die Mitveranstaltung zu.

Die Kritik an den vergangenen Deutschlandfahrten brachte uns zunächst auf die Idee, hierfür einen anderen Termin und ein anderes geeignetes Ziel zu suchen. Allerdings kamen wir immer wieder zu dem Ergebnis, daß das beste Ziel für eine Langstreckenfahrt ein Langstreckenrennen ist.

Aufgrund von Anfragen des ADAC und der OMK an die Firma Continental und an den BVDM wurde der Termin nochmals überdacht und das bereits durch die Jumbofahrt belegte Wochenende nach Himmelfahrt ins Auge gefaßt. Von Herrn Emanuel Rode (Haupt-Organisator des Contitreffens aus dem Hause Continental) kam die Idee, die diesjährige Jumbofahrt – im Jahr der Behinderten – zum Contitreffen zu veranstalten:

Contitreffen

vom 28.–31. Mai 1981

Vergleich: Jumbofahrt bisher / Jumbofahrt ins Contidrom

- + Kostenübernahme des Busses für die behinderten Kinder von Kassel nach Wietze-Jeversen (einf. Entfernung ca. 200 km) durch die Firma Continental
 - + Rundfahrten in Gespannen und Teilnahme an den Hauptattraktionen im Contidrom
 - + kostenloses Mittagessen für Kinder und Jumbofahrer im Contidrom
 - + Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Jumbofahrt während der Veranstaltung durch anwesende Presse, Funk und Fernsehen
 - + Sonder-Campingplatz für die Jumbofahrer
 - + eine Abwechslung für Kinder, Fahrer und Betreuer, im Vergleich zu den 14 vorausgegangenen Jumbofahrten
 - anstrengendere Veranstaltung für die behinderten Kinder (relativ lange Busfahrt)
 - geringere Fahrtzeit in Gespannen
 - das anschließende Jumbofahrer-Treffen geht etwas in der Großveranstaltung unter.
- Geplant war also der Transfer der behinderten Kinder incl. notwendigem Begleitpersonal per Bus von der Klinik in die Lüneburger Heide. Dort, weit vor den Toren des Contidromes, sollten die Kinder auf einem geeigneten Gelände

von den Gespannen übernommen werden. Die Fahrt könnte dann wie üblich im Konvoi in das Contidrom erfolgen. Nach dem Besuch der Veranstaltung könnte je nach verfügbarer Zeit noch eine kleine Heidefahrt durchgeführt werden.

Mit diesem Konzept setzten wir uns kurz vor der Weihnachtsfeier der Kasseler Motorradfreunde (Veranstalter der Jumbofahrt) mit deren Vorstand in Verbindung. Wir baten das Problem im Mitgliederkreis zu diskutieren. Es sollte vielleicht erwähnt werden, daß wir uns vorab bei einigen Jumbofahrern erkundigt hatten, ob diese Art der Jumbofahrt machbar ist bzw. Anklang findet und dazu positive Antworten erhalten haben. Umso mehr waren wir erstaunt, daß die telefonische Antwort des 1. Vorsitzenden der Kasseler MFR ablehnend war. Die auf der Weihnachtsfeier anwesenden Mitglieder hatten sich mehrheitlich gegen diese Koordination ausgesprochen. Die Zusammenarbeit wurde nicht aufgrund irgendwelcher zwingenden Tatsachen zunächst gemacht (uns wurden jedenfalls keine mitgeteilt), sondern einfach von den Kassellern „gekillt“.

Wir sind der Meinung, daß die Kasseler Motorradfreunde ihre Entscheidung nochmals überdenken sollten, da die Termin-Kollision nicht mehr zu umgehen ist. Gerade im Jahr der Behinderten möchten wir gerne der Einladung der Fa. Continental nachkommen und gemeinsam mit den Kassellern die Jumbofahrt ins bzw. im Contidrom veranstalten.

Für Anregungen zur Koordination und zum Contitreffen allgemein sind wir dankbar.

Im Auftrage des BVDM-Vorstandes
Günter Wuttke

Helfer für das Contitreffen

Da sich die Teilnehmerzahl des letzten Contitreffens nochmals enorm vergrößert hat, benötigen wir außer der bewährten Helfer-Crew noch zusätzliche Mitarbeiter. Wer vielleicht ohnedies ins Contidrom fährt und bereit ist, als Helfer zur Verfügung zu stehen, setze sich bitte mit Günter Wuttke, Dornberger Str. 225, 4800 Bielefeld, in Verbindung.

Den Helfern gewähren wir in jedem Falle kostenlosen Eintritt, die Nutzung eines reservierten Camping-Platzes und sicherlich wird auch je nach Einsatz wieder eine Fahrtkosten- und Verzehrpauschale gezahlt.

Im persönlichen Gespräch kann vor dem BVDM-Winterfest in Hürth über den Helfer-Einsatz diskutiert werden.
G. Wuttke

Tag des Motorrades 1981

Auf der Jahreshauptversammlung 1980 in Garbsen wurde ein sogenannter „Tag des Motorrades 1981“ beschlossen.

Dieser ist als Veranstaltung der BVDM-Ortsclubs gedacht. Der Ortsclub Ostfriesland wurde mit der Durchführung (bundesweit) beauftragt.

Information:

Termin:

Sonnabend, 25. April 1981,
9.00 Uhr – 13.00 Uhr.

Art der Veranstaltung:

Infostände, diese sollen in Innenstädten, Fußgängerzonen u. ä. eingerichtet werden. Jeder Ortsclub sollte mindestens einen Infostand einrichten und betreiben.

Motto:

„Verkehrspartner Motorradfahrer“
Imagepflege, Versicherungsproblematik

Eure Vorbereitungen:

Ihr braucht einen Tapetentisch, einen Sonnenschirm, 2 Stelltafeln (Bauanleitung bekommt Ihr von uns), einige Motorräder, 4–6 clevere Leute als Standbesatzung und einen guten Standplatz. Entsprechend gutes Wetter ist bereits beantragt.

Und damit es keinen Ärger mit den Behörden gibt, schon jetzt Kontakt mit dem zuständigen Ordnungsamt aufnehmen.

Unsere Vorbereitungen:

Ihr bekommt von uns Transparente, Plakate, Faltblätter, Flugblätter, Bauanleitung für die Stelltafeln, Diskussionspapier als Argumentationshilfe für eure Standbesatzung und weitere Hilfen nach Anfrage.

Anmeldungen:

Schnellstmöglich schriftlich oder telefonisch unter der o. a. Nummer.

Unsere Vorbereitungen laufen. Anregungen und Wünsche können jedoch noch berücksichtigt werden. Es fehlen uns auch noch einige gute Vorschläge für die Gestaltung der Plakate.

Eure Standanmeldung erwartet

Siebelt Ubben 2960 Aurich 1
Esenerstraße 38 Tel.: 0 49 41/6 27 17

Deutschlandfahrt vom 12. bis 13. Juni 1981

Die Deutschlandfahrt 1981 wird entgegen allen anderen Informationen am 12. und 13. Juni 1981 mit Ziel Nürburgring stattfinden.

Die Fahrt wird ordnungsgemäß genehmigt sein. Ich bitte die BVDM-Ortsclubs und Landesverbände, sich Gedanken über die Einrichtung einer Kontrollstelle zu machen und ggf. eine feste Zusage zu machen.

Folgende Punkte sind bei der Einrichtung einer Kontrollstelle zu beachten:

Der Kontrollpunkt **muß** außerhalb bewohnter Gebiete liegen. Die Nachtruhe hat Vorrang, die K.-Punkte bleiben von 22–6 Uhr geschlossen.

Kontrollstellen, die weit ab der Fahrtroute liegen, erhalten eine höhere Punktzahl.

Touristikwettbewerb 1981 n. g. Sportwettbewerb 1981

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, daß Touristik- und n. g. Sport-Hefte unter meiner Adresse bezogen werden können. Der Preis beträgt wie im letzten Jahr 5,00 DM.

Es handelt sich bei Touristik Meisterschaft und n. g. Sport Meisterschaft um **zwei** getrennte Wettbewerbe und nicht, wie fälschlicherweise von einigen Mitgliedern angenommen, um **einen** Wettbewerb. Pro Wettbewerb beträgt das Startgelt 5,00 DM.

Sportwart

Heinz Scheuer

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens und dessen Versand durch die Geschäftsstelle hat einige Probleme mit sich gebracht. Aus diesem Grunde wurde folgende Lösung getroffen: Mitglieder, welche dieses Heft haben möchten, können den Betrag von DM 6,- auf das Konto BVDM Peter Ziegler, Weißerstraße 23, 6277 Camberg, BLZ 510 500 15, Konto-Nummer 483 079 990 bei der Nassauischen Sparkasse einzahlen und erhalten sodann dieses Heft, oder schicken den Betrag von DM 6,- per Verrechnungsscheck an die Geschäftsstelle.

Peter Ziegler

BVDM-Informationen

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

MSC Holzlar

1. Vorsitzender Klaus Schiffer
Holzlarer Straße 21
5300 Bonn 3
Telefon: 02 28/48 12 66
ab 18.00 Uhr.

MC Geist

1. Vorsitzender Wilfried Happe
Biesterweg 1
4724 Wadersloh

MFG Krempe

1. Vorsitzender Ulf Semmelhaack
Stettiner Straße 31
2208 Glückstadt
Telefon: 0 41 24/31 06

Motorradclub

Nord Berlin e. V.

1. Vorsitzender John Heim
Fuggerstraße 31
1000 Berlin 30

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

Peter Ziegler

Protokoll der JHV des BVDM am 4. 10. 1980 in Garbsen-Osterwald

Der 1. Vorsitzende des Ausrichters, der Int. Motorradfreunde Hannover, Helmut Schwöppe, begrüßte die Teilnehmer und Gäste und dankte für ihr Erscheinen.

Der 1. Vorsitzende des BVDM, Horst Orlowski, eröffnete um 19.30 Uhr die Versammlung, begrüßte Teilnehmer und Gäste und gab seinen Bericht ab:

Die Zahl der BVDM-Vereine hat sich weiter erhöht, ebenso die Zahl der Einzelmitglieder.

Der Unfalltod des Horst Richter, von dem der Vorstand erst durch die Ballhupe erfuhr, veranlaßte den Hinweis auf den Rahmenvertrag, durch den jedes Mitglied versichert ist. Die Versicherungsbedingungen schreiben Meldung innerhalb 48 Stunden vor. Horst Orlowski forderte die Mitglieder auf, einen entsprechenden Hinweis zu ihren persönlichen Papieren zu legen, um den Anspruch zu sichern.

Zur Ifma wurde der „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ herausgebracht. Der Einzelpreis beträgt 6,00 DM, auf BVDM-Veranstaltungen für Mitglieder 4,00 DM. Die Ballhupe wird von den Mitgliedern zunehmend gelobt, ebenso das pünktliche Erscheinen. Das Finanzamt hat dem BVDM die Anerkennung der Gemeinnützigkeit mitgeteilt. Das Elefantentreffen kann am 20.–22. 2. 1981 stattfinden, die entsprechenden Bescheide liegen vor. Ausschlaggebend hierfür war der gute Verlauf des Elefantentreffens 1980. Horst Orlowski dankte allen, die dazu beigetragen haben, und allen, die sich beim Conti-Treffen und allgemein für den BVDM eingesetzt haben.

Anschließend kam das Gerichtsverfahren zur Sprache, mit dem der BVDM, vertreten durch RA. Dr. Schwengers, versucht, bei einem früheren Mitglied eine Forderung einzutreiben. Der Beklagte hatte Einspruch erhoben, das Verfahren wird fortgesetzt. Der BVDM will sich in den Bereichen Verkehr, Recht, Versicherung, Steuer noch mehr für die Belange der Motor-

radfahrer einsetzen und auf Probleme wie Leitplanken, Längsrillen, Dehnfugenabdeckung, Leitlinien usw. hinweisen.

Der 2. Geschäftsführer Heinz Wieland zeigte die Mitgliederentwicklung auf. Von 1755 in 1979 hat sich die Zahl um 23 % auf 2150 im Oktober erhöht. Das ist, besonders wegen des Austritts der meisten LV-Saar-Mitglieder, ein beachtlicher Zuwachs.

Der 1. Geschäftsführer Peter Ziegler sagte zum Fall Berwald, daß der Auftrag der JHV 1979 wegen fehlender Beweise nicht erfüllt werden konnte.

Der Schatzmeister Günter Wuttke erklärte, daß die Kasse durch Gisela Brill, als Nachrückerin für Margot Wittke, und Volker Levêfre geprüft wurde. Es wurde erstmals wieder ein Überschuß erzielt, der sich noch erhöht, wenn der erwähnte Prozeß positiv endet. Der Überschuß erlaubt es, auf die Erhöhung des seit 1970 konstanten Beitrages zu verzichten. Mängel und Fehler in der Datenverarbeitung führten zu Ärger und Mißverständnissen, Günter Wuttke bat, dies zu entschuldigen. Es folgte der detaillierte Kassenbericht.

Der Sportwart Heinz-Bert Scheuer berichtete über nachlassendes Interesse an den n.g. Wettbewerben, besonders der Ori-Meisterschaft. Dagegen erfreut sich der Touristikwettbewerb steigender Beliebtheit, Teilnehmerplus ca. 50 %. An der Deutschlandfahrt nahmen 82 Personen mit 70 Fahrzeugen teil, im Vorjahr nur 54 Personen und 48 Fahrzeuge.

Anregungen und Beschwerden von Kontrollposten und Fahrern sollen nach Möglichkeit berücksichtigt werden. Das 8-Stunden-Rennen, traditioneller Zielpunkt der Deutschlandfahrt, fällt 1981 mit dem Contitreffen zusammen, deswegen muß ein anderer Termin und ein anderes Ziel gefunden werden. Das Fernbleiben bei Siegerehrungen wird als Unhöflichkeit gegenüber dem Veranstalter gewertet. Der unentschuldig Fehlende verliert seinen Preis an den Nächstplazierten.

Günter Wuttke überbrachte die Grüße von Emanuel Rode, den berufliche Gründe an der Teilnahme hinderten und ging auf das Contitreffen ein. Da dieses Jahr die Aufnahmefähigkeit des Contidroms erreicht wurde, soll in 1981

keine Werbung mehr gemacht werden. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wie stabile Absperrungen in verschiedenen Bereichen und ein zweiter Eingang sind geplant.

Horst Orlowski sprach allen, die zum guten Ablauf der Ifma beigetragen haben, seinen Dank aus. Unter Leitung von Carol Fuchs haben neben vielen anderen Edmund Peikert und Erich Wickler den BVDM repräsentiert.

Der 2. Vorsitzende Klaus Schumacher bedankte sich bei den Riders of Reason, Berlin, für ihre Arbeit vor, bei und nach der AAA. Es wurde dort ein repräsentativer Info-Stand errichtet, betreut und natürlich auch wieder abgebaut.

Der Kassenprüfungsbericht wurde von Volker Levêfre verlesen. Die Kassenführung wurde in Ordnung befunden, die Ausgaben der Vorstandsmitglieder ergab sparsame Verwendung der Verbandsgelder.

Über die Arbeit der Ballhupenredaktion sprach Heinz Sauerland. Er erklärte, daß die Ballhupe als Drucksache verschickt wird, weil die komplizierten Bestimmungen der Post immer wieder zu Schwierigkeiten führen. Drucksachen können beigelegt werden, dadurch könne mehr Porto gespart werden als der Unterschied Streifband – Drucksache ausmache.

Bernd Karrasch, der Versicherungsreferent, berichtete von seinen Problemen. Die Vereine müssen ihre Veranstaltungen rechtzeitig melden und natürlich auch bezahlen. Es zeigt sich, daß mühsam erreichte Möglichkeiten nicht genutzt würden. Die Regeln müssen eingehalten werden, Versicherungsfälle müssen sofort gemeldet werden.

Fragestunde:

Werden Filme und Dias von der Ifma weiter im Programm bleiben?

Ja! Nach Möglichkeit wird das Angebot noch erweitert.

Kostet die Ballhupe als Drucksache mehr als Streifbandzeitung?

Ja! – ca. 400 DM

Würde der Versand billiger, wenn die Vereine sie an die Mitglieder verteilen würde?

Ja! Aber pünktliches Erscheinen ist nicht gesichert.

Nach der Fragestunde wurde Heinz Sauerland zum Versammlungsleiter gewählt. Er nahm die Wahl an und erklärte die Wahlordnung. Dann stellte er den Antrag, den Vorstand zu entlasten. Dem wurde bei 7 Enthaltungen zugestimmt.

Es folgte die Wahl der Kassenprüfer. Vorgeschlagen wurden: Volker Levêfre, Bernhard Schulze, Margot Wittke, Sigrid Briel, Martin Brede. Es kandidieren Bernhard Schulze und Volker Levêfre, sie wurden mit 85 und 87 Stimmen bei 20 Enthaltungen gewählt.

Horst Orlowski dankte für die Entlastung und das damit ausgesprochene Vertrauen und Heinz Sauerland für seine Arbeit.

Anträge:

Der Ortsclub Ostfriesland stellte den Antrag, einen Tag des Motorradfahrers zu veranstalten, an dem durch die Kundgebungen, Demonstrationen u. a. auf die Probleme der Motorradfahrer aufmerksam gemacht wird.

Er wurde in dieser Form abgelehnt. Es wird mehr Schaden als Nutzen erwartet. Der Gedanke soll weiter verfolgt werden.

Der Ortsclub Ostfriesland stellt den Antrag, bei kommenden Contitreffen die Eingangskontrolle zu verschärfen und weniger zu werben. Nach Günter Wuttkes Ausführungen zurückgezogen.

Der Koordinator Einzelmitglieder, Hans Schäfer, stellte den Antrag, die Einzelmitglieder den anderen Mitgliedern gleichzustellen und ihnen eine eigene Kassenführung zuzugestehen.

Dem Antrag konnte nicht stattgegeben werden, weil eine Satzungsänderung gefordert wird, diese muß in der Tagesordnung angekündigt werden.

Der 2. Teil des Antrags fordert, den Koordinator Einzelmitglieder zu den Vorstandssitzungen einzuladen.

Auch hier gilt das oben gesagte. Anmerkung: Der Koordinator wurde und wird zu wichtigen Sitzungen eingeladen.

Der 2. Vorsitzende Frank-Michael Wolf zog seine Anträge zurück, nachdem sie in der Gesamtvorstandssitzung besprochen wurden.

Heinz Sauerland stellte den Antrag auf Zulassung eines Dringlichkeitsantrags, der die Erhöhungen des Beitrages auf 30,00 DM vorschlug. Er zog den Antrag nach Hinweis auf die Satzung (wie oben) zurück.

Der MC Springhirsch erhielt auf Antrag den Auftrag die JHV 81 auszurichten.

Das BVDM-Winterfest wird von Mfr. Hürth veranstaltet.

Günter Wuttke teilte seinen Rücktritt aus beruflichen Gründen mit. Der Vorstand machte den Vorschlag, Margot Wittke in dieses Amt zu wählen. Heinz Sauerland teilte für die nicht Anwesende mit, daß sie nicht kandidiere bzw. das Amt nicht übernehmen kann.

Horst Orlowski bat um weitere Vorschläge, es wurden keine gemacht bzw. die Vorgeschlagenen lehnten ab.

In seinem Schlußwort dankte Horst Orlowski Günther Wuttke für seine Leistungen für den BVDM, der vor 8 Jahren als Touristikwart in den Vorstand kam und ab 1975 als Schatzmeister maßgeblich an Erfolg und Wachstum beteiligt war. Insbesondere auch dadurch, daß er für einwandfrei Buchführung und für den Eingang der Beiträge sorgte.

Herzlicher lang anhaltender Applaus!

Danach schloß Horst Orlowski die Versammlung mit den besten Wünschen an die noch Anwesenden um 23.15 Uhr

Bundesverband der Motorradfahrer

1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Horst Orlowski

Klaus Schumacher

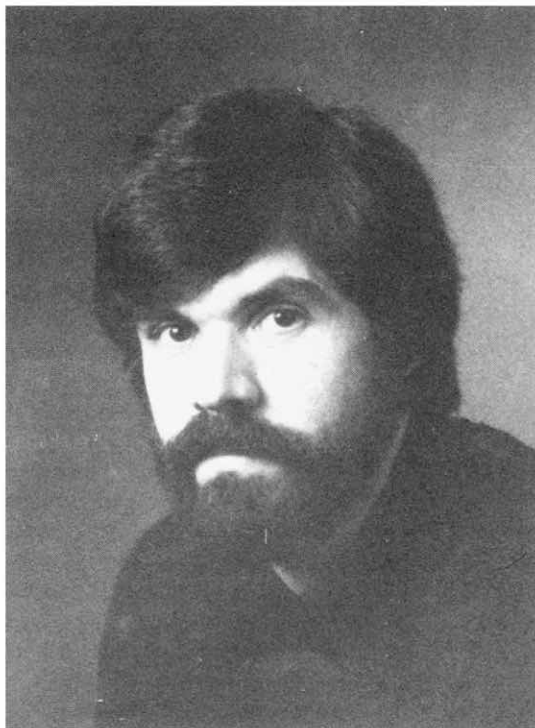
Anmerkung: Anträge, die eine Satzungsänderung fordern, müssen so rechtzeitig beim Vorstand eingehen, daß Aufnahme in die Tagesordnung noch möglich ist. Frist zur Einladung 6 Wochen, Ballhupen-Redaktionsschluß ca. 4 Wochen vor Erscheinen, Bearbeitung Post, etc. ca. 3 Wochen.

Der neue Schatzmeister

Ich möchte mich Ihnen vorstellen. Mein Name ist Rudolf Kuhl, wohnhaft in der Büttgasse 7, in 5303 Bornheim 4 (Nähe Bonn).

Nach Lesen der Ballhupe 4/80 bewarb ich mich um das dort ausgeschriebene Vorstandsamt zur Führung der Kassengeschäfte und der Mitgliederverwaltung. Nach einem Gespräch mit Mitgliedern des Bundesvorstandes wurde ich bis zur nächsten Hauptversammlung kommissarisch zum Schatzmeister bestellt. An dieser Stelle möchte ich dem Bundesvorstand für das mir entgegengebrachte Vertrauen danken. Ich werde bemüht sein, meine Arbeit sorgfältig und gewissenhaft zu tun.

Am 21. März d. J. vollende ich mein 32. Lebensjahr. Ich bin verheiratet und habe eine 3½-jährige Tochter. Von Beruf bin ich Beamter, tätig in einer mittleren Kommunalverwaltung in der Nähe Bonns, im Bereich des Bauwesens. Meine Frau ist von Beruf Industriekaufmann, jedoch



Zur Kenntnisnahme:

Redaktionsschluß für Ballhupe 2/81: 3. 4. 1981

Erscheinungstermin: 11. 5. 1981

Die Redaktion.

nicht mehr berufstätig. Sie hat jahrelang Erfahrungen im Buchungswesen und wird mich besonders darin tatkräftig unterstützen. Abgesehen von den Wintermonaten sind meine Frau und meine Tochter begeisterte Motorrad-Mitfahrer.

Bedingt durch den Bau eines Eigenheimes war es mir aus finanziellen Gründen erst mit 25 Jahren möglich, den Traum vom Motorradfahren zu verwirklichen. Dieser Traum bestand 1974 aus einer alten Hercules K 103 mit 8,2 PS. Es folgten Maschinen verschiedenen Typs. Obwohl ich Kurven aller Art mag, gehöre ich wohl eher zu der Gattung der Tourenfahrer. Am liebsten mag ich neue, mir unbekannte Strecken. So besteht heute der zur Realität gewordene Motorradtraum aus einem 50 PS Tourer, einer 125-ccm-Trial-Maschine und einem 17-PS-Gespann. Mit dem Gespann habe ich z. B. an der Deutschlandfahrt 1980 teilgenommen und einen ersten Familienurlaub mit dem Motorrad realisiert. Die Solomaschine bekam ihre schönsten Kilometer in den Alpen unter die Räder.

Weil ich etwas mehr tun wollte, als „nur“ Motorradfahren, trat ich im Februar letzten Jahres dem BVDM bei. Ich freue mich, daß mir nun durch diese Arbeit Gelegenheit gegeben wird, mich aktiv um unserer aller Belange zu kümmern.

Rudolf Kuhl

Neue Konto-Nummer des Bundesverbandes der Motorradfahrer:

BVDM / Rudolf Kuhl

Konto-Nr. 82 800

Raiffeisenbank Vorgebirge eG

BLZ 380 616 36

5303 Bornheim

Dank an Günter Wuttke

Am 4. Oktober eröffnete Herr Günter Wuttke, unser Schatzmeister, der Hauptversammlung, daß er sein Amt zum Jahresende wegen beruflicher Überlastung niederlegen werde. Der Bundesvorstand war darüber natürlich schon früher informiert, aber unser Bemühen um einen Nachfolger verlief bis dahin nicht erfolgreich.

Durch eine Ausschreibung in der vorigen Ausgabe der „Ballhupe“ wurde dann eine Dame gesucht, die gegen eine Aufwandsentschädi-

gung die Kassenführung und die Mitgliederverwaltung übernimmt. Daraufhin haben sich je drei Damen und Herren um das Amt beworben. Obwohl es uns gut angestanden hätte, der Tendenz folgend auch ein weibliches Mitglied im Vorstand zu haben, setzen wir einstimmig Herrn Rudolf Kuhl kommissarisch als Schatzmeister ein. Ich begrüße ihn herzlich im Vorstand und freue mich auf eine lange, vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Das Ausscheiden von Herrn Wuttke aus dem Vorstand bedauern wir alle sehr. Zu gut sind uns seine Erfolge in verschiedenen Ämtern in Erinnerung. Die Hauptversammlung des Jahres 1972 wählte ihn zusammen mit Herrn Horst Rainer Raff zum Touristikwart. Es folgt die Zeit, in der der touristische Jahreswettbewerb überarbeitet wurde und bei unseren Mitgliedern eine Bedeutung gewann. Ein Jahr später übernahm das gleiche Gespann das Amt des Sportwartes und schrieb im Jahre 1974 den Jahreswettbewerb n.g.-Sport aus.

Die Hauptversammlung 1975 wählte Herrn Wuttke dann zum Schatzmeister. Diese Entscheidung erwies sich als sehr glücklich, weil Herr Wuttke das Amt mit viel Fleiß und Gewissenhaftigkeit führte, obwohl ihm die Buchhalterei – wie er sagte – nicht besonders lag. Seiner systematischen Arbeit war es zu verdanken, daß das tatsächliche Beitragsaufkommen dem theoretischen Wert recht nahe kam. Es ist natürlich, daß ein Schatzmeister sich nicht nur Freunde macht. Besonders wenn er sich nicht scheut, den Daumen aufs Geld zu halten, den Fordernden mit Argumenten entgegenzutreten und auch rigoros „nein“ zu sagen. Das hat Herr Wuttke, wenn es nötig war, getan. Dabei war er aber kein Schmalspurkassierer, der am Jahresende ein möglichst hohes Bankkonto vorweisen wollte, sondern ein verantwortlicher Vorstand, der die Verbandspolitik mitgeformt, Mehrheitsentscheidungen akzeptiert und die Mittel optimal eingesetzt hat.

Besonders hervorheben möchte ich außerdem sein Engagement bei unseren Großveranstaltungen. Hierbei merkte man, daß ihm die Organisation Spaß machte. Einerseits verhalf uns seine exakte Planung zum Erfolg. Andererseits

kann er aber auch die Lösung eines plötzlich auftretenden Problems aus dem Ärmel schüteln und so die Situation retten.

Herr Wuttke hat das Format, daß ein Vorstand unseres Verbandes haben sollte. Während seiner Amtszeit ist der BVDM seinem Ziel ein gehöriges Stück näher gekommen. Ich danke ihm für seine Arbeit und hoffe, daß uns seine Fähigkeiten nicht ganz verloren gehen.

Horst Orlowski

1. Vorsitzender

Richtigstellung

In Ballhupe 4/80 unterliefen der Redaktion einige bedauerliche Fehler, die an dieser Stelle richtiggestellt werden sollen.

Der Beitrag von Wilhelm Hopmann zur Deutschlandfahrt trägt den Titel: „Ummodeln oder vergessen“, richtig mußte es heißen „Ummodeln oder verbessern“. Weiter fehlt unter den Beiträgen „Hexentreffen im Ilsetal“ und „Tag des Motorrads“ der Name des Verfassers. Beide Artikel stammen von unserem Berichterstatter Wilhelm Hopmann.

Wir bitten, diese Fehler zu entschuldigen.

Die Redaktion.

Vorstellung des MCS Motorrad-Club Springhirsch BVDM e.V.

Der Gedanke, unseren Motorrad-Club zu gründen, wurde Ende 1979 gefaßt. Die Gründung des Clubs wurde dann am 19. Januar 1980 Wirklichkeit. Der Club zählte 18 Mitglieder. Im März wurde das erste Mal eine Vereinseintragung beantragt. Der Club hatte jetzt schon 42 Mitglieder. Leider gab es Vereinsstreitigkeiten.

Es wurde ein Mißtrauensantrag gegen den 2. Vorsitzenden und den Schriftführer gestellt. Das führte zu einer Sondersitzung, in der der 2. Vorsitzende sowie der Schriftführer nahezu einstimmig abgewählt wurden. Danach wurde der 2. Vorsitzende und der Schriftführer neu gewählt.

Wir beschlossen, den Club nach Hamburg zu verlegen und eine neue Vereinseintragung zu beantragen. Unser provisorisches Clubheim liegt in Springhirsch / Kreis Nützen / Lendförden (Hamburg-Quickborn). Zur Zeit suchen wir in diesem Kreis einen alten Bauernhof oder eine Scheune als neues Clubheim.

Unser Durchschnittsalter ist 26 Jahre. Der Club hat nach seiner Neubildung 36 Mitglieder. Im Juni sind wir in den BVDM eingetreten. Wir freuen uns über jedes neue Mitglied und nehmen auch Mofa- und Kleinkrafträder auf, die sich in nächster Zeit eine größere Maschine zulegen wollen.

Für Gelände- und Übungsfahrten haben wir zwei Clubmaschinen, eine 250er Maiko und eine 125er Yamaha Enduro.

Pfingsten 1981 soll wieder ein Motorradtreffen veranstaltet werden. Auch soll im nächsten Jahr das BVDM-Jahres-Vorstandstreffen bei uns stattfinden.

Wer an unserem Club Interesse hat, möchte uns schreiben oder bittet uns um Zusendung einer Vereinszeitung. Wir treffen uns an jedem ersten Mittwoch und jedem dritten Freitag im Monat zu einer Clubsitzung.

Kontaktadressen:

1. Vorsitzender
Werner Lubjinski
Schwenkestraße 97
2000 Hamburg 19
Tel.: 0 40/4 91 77 86

2. Vorsitzender
Klaus-Jürgen Will
Rebhuhnweg 56
2000 Hamburg 61
Tel.: 0 40/5 51 27 72
(Klaus-Jürgen Will)

Vorstellung des MSC Holzlar im BVDM e.V.

Der MSC Holzlar, das sind zwanzig nette und lustige Leute im Alter zwischen siebzehn und sechsunddreißig Jahren.

Wir nennen uns MSC (Motor-Sport-Club), weil wir das Motorradfahren als Ausgleichssport und Hobby betreiben.

Der MSC Holzlar wurde im Frühling 1980 gegründet. Nach einem Besuch des BVDM-Standes auf der IFMA und einem anschließenden Informationsabend durch die Motorradfreunde

Hürth schlossen wir uns im Herbst 1980 dem BVDM an.

Die Mitglieder des MSC Holzlar treffen sich jeden Mittwoch ab 20 Uhr in der Gaststätte Müller, 53 Bonn 3 (Holzlar), Alte Bonner Straße 21. Hier erörtern wir technische und private Probleme.

Wir haben uns zusammengeschlossen der guten Laune, der Interessengleichheit und der Kameradschaft wegen. Und weil das Motorradfahren zu mehreren Leuten einfach mehr Spaß macht. Unser Ziel ist es, das Image des Motorrades und der Motorradfahrer aufzubessern und die Vorurteile, die die Gesellschaft uns gegenüber hat (Rocker usw.) abzubauen.

MSC Holzlar

Probefahren, warum eigentlich nicht

Ein Motorrad ist viel mehr als ein Auto ein Fahrzeug, bei dem Fahrer und Fahrzeug harmonisieren müssen. Man denke nur mal an Sitzhöhe, Sitzposition, auch der Sozia, und die extrem unterschiedlichen Charaktere der verschiedenen Marken und Typen. Deshalb sollte die Möglichkeit bestehen, wenigstens einige charakteristische Modelle zu fahren.

Ein BGH-Urteil befaßt sich mit der Haftungsfrage. Danach trägt der Verkäufer das alleinige Risiko bei leichter Fahrlässigkeit, er muß sich durch entsprechende Versicherung schützen. Auch bei einem Schaden, den der mitfahrende Eigentümer erleidet, kann der Fahrer bei leichter Fahrlässigkeit nicht regreßpflichtig gemacht werden. (Der Halter ist durch die Haftpflichtversicherung des Fahrzeuges nicht versichert.)

Man sieht also, daß die Sache nicht unproblematisch ist (das obige gilt auch bei privatem Verkauf), trotzdem sollten wir gemeinsam versuchen, Bewegung da hinein zu bringen. Georg Pellenz, Hansemannstraße 5, 4300 Essen 11, will das Thema weiter verfolgen, teilt ihm bitte einschlägige Erfahrung mit. Wenn das ausgewertet ist, sehen wir weiter.

Klaus Schumacher

Rechtsanwältliches Mahnverfahren des BVDM

Keine Sache ist so schlecht, daß sie nicht etwas gutes hätte, und umgekehrt. So stehen also den ca. 40 Protestschreiben durch dieses Mahnverfahren ca. 4000,- DM Beitragseinnahmen gegenüber. Es tut uns leid, wenn gerade Sie ungerechtfertigterweise eine Mahnung erhalten haben und wir bedanken uns für Ihre Benachrichtigung. Die genannten 4000,- Beitragsaufkommen sind für den BVDM leider kein Pappenstiel und werden dringend benötigt. Aus Kostengründen ist es nicht möglich, außer der Beitrags-Zahlkarte (Anfang des Jahres) und der Beitrags-Mahnung (Mitte des Jahres) zusätzlich ein kostenloses Mahnverfahren durchzuführen.

Einige von Ihnen können jedoch von sich behaupten, daß Sie Anfang des Jahres den Beitrag bezahlten und Mitte des Jahres keine Mahnung erhielten; dennoch ist unverständlicherweise eine Rechtsanwaltsmahnung (11,72 DM zusätzliche Mahngebühren) eingegangen. Dieses war nur möglich, wenn im Laufe des Jahres der BVDM-Club gewechselt wurde und sich somit die Mitglieds-Nr. (die ersten drei Stellen = Ortsclub) geändert hat. Für die Mitgliederverwaltung war beim BVDM bis jetzt der 2. Geschäftsführer, für die Beitragsverwaltung der Schatzmeister, verantwortlich. Leider klappte in einigen Fällen die Koordination untereinander nicht so gut. Dieses ändert sich jedoch ab 1981 grundlegend, da die Mitglieder- und Beitragsverwaltung nun ausschließlich vom Schatzmeister erledigt wird.

Das RA-Mahnverfahren ist in der BVDM-Satzung im § 21, Abs. 10, verankert. Dem BVDM entstehen für diese Mahnaktion keine Anwaltskosten.

Günter Wuttke (Ex-Schatzmeister)

2. Lippstädter Enduro-Orientierungsfahrt

Der MV-Lippstadt e.V. ließ es sich nicht nehmen, den letzten Sonntag vor Weihnachten seine 2. Gelände-Orientierungsfahrt für Endurofahrer durchzuführen. Einige Starter reisten von weit her an. Im Starterzelt gab es einen heißen Tee mit Rum zum Aufwärmen. Das Wetter war geradezu ideal. Trüber Himmel mit einzelnen Regen- und Schneeschauern.

Nach der Fahrerbesprechung ging es pünktlich um 13 Uhr wetterfest verpackt an den Start. 17 Fahrer hatten den Kampf gegen Wetter, Zeit und Strafpunkte angesagt. Einige der „Mutigen“ waren schon unterwegs, als eine Panne eintrat. Der Unmut eines Forstmannes sorgte für einen „Massenaufbruch“ der Teilnehmer. Der gute Mann duldet es nicht, daß die Strecke durch sein Revier verlief, und deshalb stoppte er die Akteure. Nach 20minütiger Diskussion zwischen Fahrtleitung und Forstmann wurde ein Teil der Strecke geändert. Nach erneutem Start wurde die erste Zeitkontrolle angefahren. Dort angekommen, mußte eine Sonderprüfung absolviert werden, wobei es nicht auf Schnelligkeit, sondern auf viel Geschick ankam. In der darauffolgenden zweiten Etappe wurden die Fahrer konditionell geprüft. Es ging durch tiefen und glitschigen Boden. Hier waren eindeutig die Fahrer mit Grobstollenbestreifung gegenüber der Serienausstattung im Vorteil. Ein schwieriger Steilhang wurde von jedem bravurös gemeistert. An der nächsten Zeitkontrolle fand die zweite Sonderprüfung statt. Auch hier erwies sich der Boden als heimtückisch. Der Platz war glatt wie Schmierseife und manch einer kam nicht von der Stelle. Gegen Ende der dritten Etappe war noch ein Bachbett auf 200 m Länge zu durchfahren. Sichtlich erschöpft trafen alle Fahrer wohlbehalten im Ziel ein. Nach dieser anstrengenden Fahrt gab es der Mühe Lohn. Die gestifteten Preise der umliegenden Motorradhändler mußten an den Mann gebracht werden. In froh gelaunter Runde, um das wärmende Kaminfeuer im Clubhaus des MV-L, wurde die Siegerehrung vorgenommen. Anschließend verblieb man noch ein wenig bei Benzingesprächen. Man verabschiedete

sich mit der Zusicherung, im nächsten Winter wieder dabei zu sein, wenn es heißt: „Schlammrutscher-Rallye 81“.

Etsche
Sportwart des MV-L

Motorradrennen künftig mit Benzinmengenbegrenzung?

Frankfurt: Anlässlich der OMK-Meisterehrung in Frankfurt hielt H. W. Bönsch im Vorspann der festlichen Meisterehrung einen bemerkenswerten Vortrag. Helmut W. Bönsch, 72 Jahre, leitete 25 Jahre die technische Kommission der FIM. Und es dürfte seinem Wirken zu danken sein, daß auf den Rennpisten heutzutage kein 8zylindrigen 125er mit 12 Gängen kreischen. Zumindest dürfen sich Privatfahrer darüber freuen. Bei seinem Festvortrag anlässlich der Ehrung aller deutschen Motorradmeister und Pokalgewinner erinnerte H. W. B. zunächst daran, daß die Zweitakter den Viertaktmotoren uneinholbar den Rang abgelaufen haben und daß der Versuch der TT-Formel (kleinere Zweitakter treten gegen hubraumstärkere Viertakter an) auch nicht den gewünschten Erfolg gebracht hat. So ergebe sich die groteske Situation, daß mit Rücksicht auf Verbrauch und Immission auf dem Sektor des Straßen- und Tourenmotorrades der Viertakter dominiere und der siegreiche Zweitakter sich nicht mehr in die Alltagspraxis umsetzen lasse, H. W. B. wiederholte seine These, daß der Sport der Vater aller Dinge sei und daß Prüfstände die Ergebnisse des sportlichen Einsatzes nicht ersetzen können. Der Viertaktmotor müsse in den Rennsport zurückkehren, wenn der Motorsport dem Motorradverbraucher etwas bringen soll, also muß wieder ein sportlicher Wettkampf zwischen Zwei- und Viertaktmotoren ermöglicht werden. H. W. B. sieht die Schwierigkeiten bei Honda mit den dortigen bisherigen erfolglosen Bemühen, mit Superdrehzahlen und höheren Motorleistungen fertig zu werden. Angesichts der hohen Treibstoffverbräuche entfesselter Zweitaktrennmotorradmotoren sieht H. W. B. nur eine Chance: Der Benzinverbrauch muß eliminiert

werden. Wenn einem 500ccm-Zweitakt-Rennmotor nicht gestattet wird, 16 bis 19 Liter Benzin zu schlucken, sondern er mit 10 Litern auskommen muß, dann kann er nicht mehr mit den hohen PS-Leistungen antreten. Der Vortragende wies darauf hin, daß es technisch möglich sei, durch Zwischenschaltung einer Meßdüse zwischen Tank und Vergaser den Treibstoffdurchfluß zu begrenzen.

Helmut W. Bönsch machte entsprechende Vorschläge bereits beim Herbstkongreß der FIM auf Malta. Man wird sehen, was letztlich aufgegriffen wird und sich realisieren läßt. Eines ist klar: Im Zeichen immer höher kletternder Treibstoffpreise und einer zumindest möglichen drohenden Verknappung flüssiger Kohlenwasserstoffe würde der Motorsport weniger leicht einer Verteufelung und Diskriminierung anheimfallen, wenn die Akteure nachgewiesenermaßen sportliche Leistungen mit zivilen Kraftstoffverbräuchen erzielen. Der Benzinsparzwang würde den Motorradbau sicher zu Pioniertaten herausfordern.

Wilhelm Hopmann

Der HUK-Verband teilt mit: Ab 1981 höhere Nutzungs- entschädigung für Motorräder

Auch für Mopeds und Motorräder zahlen die Autoversicherer Nutzungsausfallentschädigung, wenn der Besitzer nach einem nicht selbst verschuldeten Unfall für die Dauer der Reparatur auf ein Mietfahrzeug verzichtet. Die von Rechtsanwalt Dr. Georg Sanden und Prof. Dr. Max Danner neu berechneten Tagessätze für 1981 liegen zwischen 9 Mark für Mofas und 42 Mark für Motorräder mit über 900 ccm Hubraum und mehr als 37 Kw (bisher: 5 Mark bis 29,50 Mark). Dies teilte der Verband der Autoversicherer (HUK-Verband) mit. Allerdings kann „Motorrad-Tagegeld“ nur dann in Anspruch genommen werden, wenn – so die Rechtsprechung – Nutzungswille und Nutzungsmöglichkeit vorliegen. Dies ist zum Beispiel bei Fahrt mit dem Kraftrad zur Arbeit der Fall. Motorradhalter, die die Maschine lediglich zum Sport oder in der Freizeit verwenden, darf nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes Nutzungsausfallentschädigung nicht zugebilligt werden.

Neuer Reifen – neuer Schlauch

Die Reifenindustrie empfiehlt aus Sicherheitsgründen bei jeder Reifenmontage einen neuen Schlauch, bzw. beim schlauchlosen Reifen ein neues Ventil zu verwenden

Auf Rückfrage bei den deutschen Motorradreifen-Herstellern nach dem technischen Grund erfuhren wir übereinstimmend:

Jeder Reifen ist im Fahrbetrieb einem natürlichen Wachstum unterworfen, das der Schlauch mitmacht, er wird also größer, er verformt sich. Bei einer Wiedermontage in einen neuen Reifen kann es darum zur Faltenbildung kommen, was über kurz oder lang zum Ausfall führt.

Darum aus Sicherheitsgründen gerade beim Motorrad: „Neuer Reifen – neuer Schlauch!“

D. Red.

Nutzungsentschädigungen für Motorräder pro Tag (nach Sanden/Danner)

Mofa, Moped	9,00 DM
Mokick	11,00 DM
Kleinkrafträder	13,50 DM
Krafträder	
bis 7 Kw	18,50 DM
über 7 bis 13 Kw	19,50 DM
über 13 bis 20 Kw	23,50 DM
über 20 bis 37 Kw	27,50 DM
über 37 Kw	
bis 900 ccm	30,00 DM
über 900 ccm	42,00 DM

D. Red.

Verstärkte Motocross Aktivitäten von Yamaha/Mitsui

Der Yamaha-Importeur Mitsui Maschinen GmbH teilt die Ausschreibung des YAMAHA Motocross-Cup 1981 mit. Dieser schließt neben

Solo- und Seitenwagenklasse Geld- und Ehrenpreise.

Dabei erhalten die ersten drei Plätze jeweils einen Pokal und zusätzliche Geldpreise von DM 3000,- für den ersten und bis DM 500,- für den fünften Platz.



Startbereit für die Saison 81:
Yamaha YZ Motocrosser

Foto: Yamaha

den Solomaschinen erstmalig die Seitenwagen mit ein.

In die Wertung kommen alle Yamaha-Motocrossfahrer. Und zwar erhalten sowohl in der Deutschen Meisterschaft als auch beim OMK-Moto-Cross-Pokal die 5 Bestplatzierten in der

Außerdem werden sechs deutsche Fahrer gezielt gefördert. Dies sind im einzelnen:

125-ccm-Klasse: Udo Schuh und Volker Witzel

250-ccm-Klasse: Uli Körber und André Böck

500-ccm-Klasse: Michael Heutz und Karlfried
Leide Werner Goetz



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

Czupor

MOTORRÄDER

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

BMW R80 G/S

– Eine Probefahrt –

Mitte 1980 überschlug sich die Fachpresse mit einer Neuigkeit: BMW hat ein neues Modell bekanntgegeben, die R80 G/S. Die ersten Fahrberichte und Beschreibungen waren den Motorradfahrern schon lange vor der offiziellen Pressevorstellung bekannt. Von allen Seiten war großes Lob für dieses neue Modell zu hören. Was ist an diesen Überschwenglichkeiten eigentlich dran? War es vielleicht nur, weil ein neues Motorradmodell der höheren Klasse auf den Markt gekommen ist?

Die BMW-Strategen sind voller Zuversicht über die Marktchancen ihres neues Produktes, was in der Klasse über 500 ccm ihresgleichen sucht: Im ersten Jahr sollen 5000 Einheiten der R80 G/S produziert werden.

Es wäre müßig, an dieser Stelle nochmals eine Vorstellung des neuen BMW-Modells vorzunehmen, da es ja nur eine Wiederholung von bekannten Fakten sein könnte. Ich möchte vielmehr Eindrücke wiedergeben, die ich bei den Probefahrten gesammelt habe.

Da ich seit Jahren BMW-Fahrer bin, konnte ich es mir nicht so recht vorstellen, was die Fachwelt an dieser BMW so vollkommen neu empfand. Vom rein Äußeren war es eben eine große Geländemaschine mit dem altbewährten BMW-Boxermotor. Daß es schwer ist, die bisherigen Modelle mit dem neuen Freizeitboxer zu vergleichen, mußte auch ich bald feststellen. Die Neue ist doch zu anders.

Als erstes erstaunte mich das ungewohnt leichte Gewicht. Beim Abbocken hüpfte sie leichtfüßig vom Ständer und wäre fast meinen Händen entglitten, da ich erst einmal nachfassen mußte, um festzustellen, ob ich denn auch wirklich die Maschine in der Hand hielt. Doch man hat sich sehr schnell an das leichte Gewicht, die hohe Sitzposition und den Geländelenker gewöhnt.

Beim Anlassen des Motors kam die zweite Überraschung. Der Motor lief leise und ruhig. Vibrationen oder Schütteln waren nicht zu spüren. Der Klang der Maschine war bedingt durch die 2-in-1-Gelände-Auspuffanlage recht ungewohnt.

Auf den ersten Kilometern fuhr ich noch recht vorsichtig. Doch schon bald fühlte ich mich auf der R80 G/S wie zu Hause. Im Schrittempo wie auch bei Geschwindigkeiten um 160 km/h auf schnellen Geraden läßt die Laufruhe des neu überdachten Motors kaum zu wünschen übrig. Der Motor dreht sauber aus den unteren Drehzahlbereichen hoch.

Es macht richtig Spaß, durch das kurvenreiche Bergland zu fahren. In den Kurven lassen sich enorme Schräglagen realisieren, ohne daß man Angst vor Aufsetzen oder Wegrutschen bekommt. Die größte Gefahr ist, daß man zu leichtsinnig wird und seine Fähigkeiten überschätzt. Bevor es aber dazu kommt, sollte man den Gashahn zudrehen und auf den Boden der Realität zurückkehren. Das ist mit den gut zu dosierenden Bremsen kein Problem. Etwas gewöhnungsbedürftig ist allerdings die Handbremse, da sie spät, dann aber um so fester packt.

BMW hat die R80 G/S aber nicht nur für die Straße, sondern auch für leichtes Gelände konzipiert. Obwohl ich kein Geländefahrer bin und anfangs etwas Angst hatte, traute ich mich nach kurzer Zeit auch von den Gebirgswegen herunter und ließ die BMW über Stock und Stein springen.

Problematisch gestaltete sich das Abstellen der Maschine im steinigen Gelände. Weil der Seitenständer fehlte, mußte ich die BMW auf dem Hauptständer balancieren, was einige Zeit in Anspruch nahm. Bei der Serienausführung wird dieser Mangel laut den BMW-Managern allerdings behoben. Alles in Allem war es für mich erstaunlich, daß ich auch ohne große Geländeerfahrung so gut zurechtkam.

Besonders zu erwähnen ist noch, daß die Schaltung für eine BMW leichtgängig und exakt ist.

Es war natürlich schade, daß die Probefahrten in dieser herrlichen Gegend auch einmal zu Ende gehen mußten. Ich hoffe aber, die BMW R80 G/S bald wieder fahren zu können.

Was für den BVDM an der Vorstellung außer der Probefahrt wichtig war, sind die guten Kontakte, die auf dieser Veranstaltung geknüpft werden konnten. Wir sind der Firma BMW für diese Einladung dankbar, weil der BVDM dadurch

doch auch in der Fachwelt als wichtiger Vertreter der Motorradfahrer akzeptiert wird. Wir hoffen, daß diese Kontakte für den BVDM fruchten werden und die Motorradindustrie uns in Zukunft mehr Anerkennung und Unterstützung zuteil werden läßt.

Bernd Karrasch

20 000 km mit der Yamaha XS 650

Die Yamaha XS 650 läßt sich durch ihre Robustheit und ihr modeunabhängiges Styling in ihrer Marktposition durchaus mit dem VW-Käfer vergleichen, deshalb habe ich mich für sie entschieden, denn sie ist eigentlich das einzige Modell, was seit 1972 angeboten und seitdem nur verfeinert wurde, ohne daß das Grundkonzept geändert worden wäre. Ich konnte ziemlich sicher sein, ein wirklich ausge-reiftes und zuverlässiges Motorrad zu kaufen. Zudem war der Preis von DM 5700,- in der Leistungsklasse sehr günstig, und bei günstiger Wahl der Versicherung sind die festen Kosten auch noch tragbar.

Das Fahrzeug wurde am 1. 7. 1980 zugelassen und ist bis jetzt 21 000 km gefahren worden, davon 7 000 km bei einer Spanien-Reise, ansonsten je 50 % auf der Autobahn und Land-/Stadtstraßen.

Bei Übernahme des neuen Motorrades kontrollierte ich sämtliche Schrauben auf festen Sitz, die Notwendigkeit dieser Maßnahme bestätigte sich durch das Aufspüren einer lockeren Antriebsritzel-Befestigungsmutter (trotz Sicherungsblech), loser Krümmerhalteschrauben, einer wackelnden Rücklichteinheit und anderer Dinge mehr. Die Kontrolle habe ich zweimal wiederholt und bin daher noch glücklicher Besitzer eines kompletten Motorrades. Außerdem montierte ich den etwas größeren Amerika-Lenker mit dazugehörigen Seilzügen (nicht eintragungspflichtiges Original-Teil), die Sitzposition verbesserte sich dadurch entscheidend. Dazu kamen die eckigen Spiegel der SR 500, da der Originalspiegel trotz vorhandener Gewinde in den Armaturen mit einer popeligen

Schelle am Lenker befestigt ist. Warum? Überdies rüstete ich auf H 4-Licht und Bosch-Zweiklanghörner um, diese ließen sich problemlos an der Original-Halterung gummigelagert anbringen.

Nach den ersten Fahrten zeigte sich, daß die Kette völlig ungenügend abgedeckt war, und so wurde zur Reinhaltung der Sozia der Ketten-schutz gleichzeitig mit dem hinteren Schutzblech verlängert und zusätzlich die Kette durch ein nichtrostendes Blech zum Reifen hin abgedeckt. Die erste Kette hielt dann auch 13 000 km, die zweite ist noch in guter Verfassung. Bei 8000 km wechselte ich die Bereifung auf Niederquerschnittsreifen, vorne Metzeler Rille 16 und hinten ME 99, bei 16 000 km hinten auf den alten Touring Speed, da die Paarung vorher im Solobetrieb zu erheblichen Fahrwerksunruhen führte, mit Koffern war das Motorrad über 120 km/h nur noch mit Sozia fahrbar. Überhaupt reagiert die Yamaha auf abgefahrne Reifen (2 mm) sehr empfindlich mit Lenkerpendeln zwischen 60 und 90 km/h und Aufschaukeln über 130 km/h, ähnlich z. B. den alten Honda CB 550 etc. Mit der jetzigen Bereifung liegt das Motorrad sehr gut und läßt sich auch bei Nässe sehr zügig und sicher fahren und bremsen. Seit 2000 km habe ich das ATK-System montiert, um das Federungsverhalten um die Bodenhaftung des Hinterrades vor allem beim Beschleunigen auf nasser Straße zu verbessern. Das System kostet 243,- DM incl. Versand und läßt sich ohne Probleme montieren, der Kettenschutz muß jedoch an seiner vorderen Befestigung höher angeschraubt werden. Die in den Fachzeitschriften und in der Werbung versprochenen Eigenschaften lassen sich bisher vollauf bestätigen, der Federungskomfort ist erheblich besser, ebenso die Haftung des Hinterrades auf holpriger Fahrbahn. Wie haltbar die ATK-Mechanik ist, und wie sich die Lebensdauer von Kette und Reifen verlängern, läßt sich noch nicht sagen. Der Motor lief bis auf einen Kerzendefekt immer zuverlässig und entwickelte bei richtiger Einstellung auch keine übermäßigen Vibrationen, die Zündung sollte unbedingt mit dem Stroboskop eingestellt werden, die Steuerkette erfordert ca. alle 3000 km eine Überprüfung, die jedoch sehr

einfach ist, ebenso wie die Justierung des Ventilspiels, zu der nicht einmal der Tank entfernt werden muß. Der Benzinverbrauch liegt zwischen 4,5 und 5 l, während der Spanienreise wurden etwas mehr als 6 l benötigt, dafür ist der Ölkonsum auf ca. 1,5 l/1000 km angestiegen, dieses läßt sich auf Verschleiß der Kolbenringe zurückführen, ein Phänomen, welches auch andere Yamaha-Motoren (XT/SR 500) erfahrungsgemäß nach dieser Laufleistung aufweisen.

Ärger hatte ich mit der Kupplung, deren Spiel sich nicht korrekt einstellen ließ, entweder hatte ich kein Kupplungsspiel oder konnte selbst bei Fahrt die unteren Gänge nur mit Hakeln schalten. Wahrscheinlich ist der Trennweg der Kupplung zu kurz bemessen. Bei 18 000 km begann sie sogar durchzurutschen und die Reibscheiben mußten getauscht werden (Kosten: 100 DM, Garantieantrag wird noch entschieden). Bei meiner SR 500 hielten die ersten Beläge bisher 50 000 km!

Die Leistungscharakteristik der 650er ähnelt der eines Automotors, schon bei niedrigen Drehzahlen entwickelt sie viel Kraft, wenn auch auf sanftere Art, als ein 33 PS-Einzylinder, die durch ihr geringeres Gewicht gleichschnell beschleunigt. Die im Kfz-Schein angegebene Geschwindigkeit von 173 km/h konnte zumindest meine 650er nie erreichen, laut Tacho waren auch solo kleingemacht kaum mehr als 160 km/h möglich, wofür muß man dann H-Reifen fahren?

Bei 14 000 km waren die Lichtmaschinen-Kohlen verschlissen (pro Kohle ca. 14,- DM!), bei diesem Modell normaler Verschleiß. Die Verarbeitung und Ausstattung des Motorrades ist wie bei allen Yamahas sehr gut, die wesentlichen Teile sind durch wirksame Gummilager vor Zerstörung geschützt, so daß ich nur eine H4-Birne wechseln mußte. Der hintere Bremslichtschalter liegt ungünstig, es fängt sich Wasser im Gehäuse, welches zur Korrosion und Kriechstrombildung führt, eine zusätzliche Abdeckung ist notwendig. An Schwingen und Fußbremshebelwelle sind sogar noch Schmiernippel, die Yamaha bei anderen Modellen aus unverständlichen Gründen im Laufe der Jahre wegließ (SR 500), bei guter Schmierung sind

die Schwingenlager auch nach 20 000 km noch brauchbar.

Insgesamt gesehen ist die XS 650 ein sehr gutes Motorrad, sie macht durch ihre Handlichkeit und die Art ihrer Leistungsentfaltung immer wieder Freude. Sie wird die Fahrer, die klassisch schlichtes Styling und die Kraft großvolumiger Motoren, verbunden mit Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit schätzen, vollauf zufrieden stellen.

Axel Koenigsbeck

Bindet den Helm fester

Dies ist keine Aufforderung vor einem Infanteriesturmangriff, sondern eine Empfehlung an Motorradfahrer und zwar nicht ganz wörtlich zu nehmen. Und binden tun wir nicht, sondern schnallen. Wo es drauf ankommt, ist dies: Der Helm soll gut sitzen und nicht wie bei alten Gl-Filmen manchmal zu sehen, auf der Birne bereits beim Kauen hin und her wackeln. Dazu natürlich den Kinnriemen optimal festziehen. Selbstverständlich, wird man sagen. Daß es hier dennoch erwähnt wird, hat seine Ursache in einem Untersuchungsergebnis der Hannoverischen Verkehrspolizei: Bei 22 % aller Motorradunfälle mit Kopfanprall kam der Helm nicht zur Wirkung, weil er vor oder während des Unfalls vom Kopf rutschte.

Wilhelm Hopmann

100 Kilometer mit einem Liter Benzin

Nach einer dpa-Mitteilung hat Honda angeblich ein extrem sparsames Kleinkraftrad entwickelt. Wie die japanische Tageszeitung „Asahi“ berichtete, soll dieses 50 cm³ Motorrad mit einem Verbrauch von 1 Liter/100 km auskommen. Das Modell soll im Frühjahr auf dem japanischen Inlandsmarkt angeboten werden.

Werner Goetz

Neuer 80er Motor von Sachs

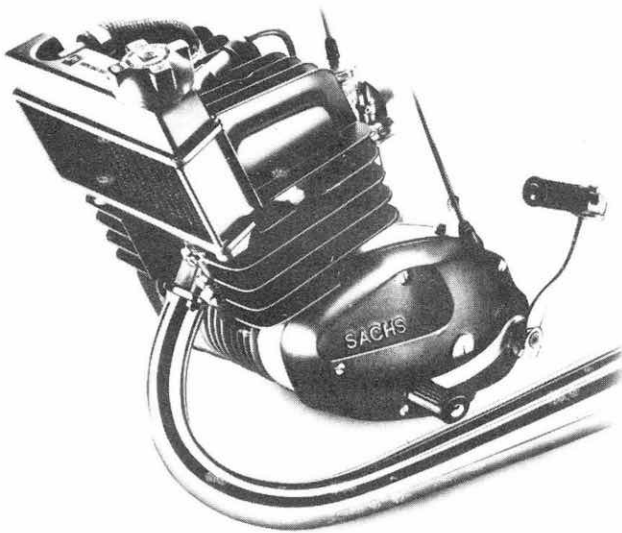
Speziell für die zum 1. 1. 1981 geschaffene Klasse der Leichtkrafträder hat Sachs einen neuen Motor entwickelt: den SACHS 80 SW.

Bohrung und Hub wurden von $40 \times 39,7$ mm auf 46×48 mm vergrößert, wodurch der Hubraum von 49 cm^3 auf $97,8 \text{ cm}^3$ anwuchs. Die Verdichtung blieb mit 10:1 gleich. Die Leistung stieg von 4,6 kW bei 7100 U/min auf 6,3 kW (8,5 PS)

Äußerlich unterscheidet sich der 80iger vom 50iger Motor nur durch 3 statt 2 durchgehende Kühlrippen am wassergekühlten Zylinder.

In Österreich gibt es die Sachs Ultra III LC übrigens mit sechs statt fünf Gängen der deutschen Ausführung. Dieses Modell zeichnet sich durch deutlich bessere Fahrleistung aus.

Werner Goetz



Für die neuen Leichtkrafträder wurde der flüssigkeitsgekühlte Motor SACHS 80 SW entwickelt.

Foto: Fichtel + Sachs AG

bei 6000 U/min. Mit 20 mm Durchmesser entspricht der Bing-Vergaser dem des 50 cm^3 Modells.

Vier Überströmkanäle sichern eine gute Gasfüllung und eine verlustarme Umkehrspülung. Dadurch wird vor allem im unteren Drehzahlbereich eine Erhöhung des Drehmomentes erreicht. Dieses wuchs von $6,3 \text{ Nm/7100 U/min}$ auf 10 Nm/6000 U/min .

Während der 50er Motor eine um über 10 km/h höhere Spitze bewerkstelligt, wird mit dem 80iger Motor eine bessere Beschleunigung und ein deutlich überlegenes Durchzugsvermögen erreicht. Und dies bei gesenkter Phonzahl! Durch die für ein kleines Motorrad stattliche Leistung von 130 Watt des Magnetzündgenerators kann das Fahrzeug mit H4-Licht ausgerüstet werden.

Werbe- und Büromaterial

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

Aufkleber 6 cm Ø, DM 1,00 und 18 cm Ø, DM 3,00

Webabzeichen 6 cm Ø, DM 3,00

Anstecknadeln DM 2,00

Piktogramme DM 3,00

Urkunden DM 1,00

Plakate DM 0,50

Vereine, die noch keinen BVDM-Vereinsstempel besitzen, bekommen den Stempel auf Anfrage. Muster: Motorradclub Hamburg im BVDM.

Alle Vereine bekommen allerdings nur einen Stempel.

Als weiteres sind Briefbögen und Briefumschläge mit dem BVDM-Schriftbild erhältlich.

Aufnahmeanträge, Satzungen und Info-Material sind auf Anfrage mit Angabe der Menge von der Geschäftsstelle zu beziehen.

BVDM-Fahnen und Spannbänder

BVDM-Fahnen und Spannbänder sind ab sofort von der Geschäftsstelle zu bekommen. Die Fahnen und Spannbänder kommen nur zum Versand, wenn sie schriftlich angefordert werden.

Sie müssen binnen einer Woche nach Veranstaltungsende in **sauberem und ordentlichem Zustand** der Geschäftsstelle wieder übergeben werden. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird die Fahne mit DM 200,- und das Spannband mit DM 150,- in Rechnung gestellt.

Vereine, die eine Fahne oder ein Spannband haben möchten, wenden sich bitte mit der Angabe der Menge an die Geschäftsstelle. Eine Bestellung ist allerdings beim Hersteller erst ab 5 Stück möglich.

Kind und Verkehr Präsentation im Hilton

Am 10. Dezember 1980 stellte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat DVR im Düsseldorfer Hilton in Anwesenheit des Bundesministers Dr. Hauff sein neues Programm „Kind und Verkehr“ vor. Ziel dieses Programms ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern. Bundespräsident Carstens hat die Schirmherrschaft für dieses Programm übernommen.

Mit 1050 tödlich verunglückten Kindern im Jahre 1979 nimmt die Bundesrepublik Deutschland einen Spitzenplatz im internationalen Vergleich ein. Durch gezielte Aktionen, z. B. im Rahmen von Elternabenden, Jugendgruppenveranstaltungen, Fahrerschülerinfos oder auch großen Motorradfahrtreffen versuchte der DVR das Bewußtsein um die Probleme der jüngsten Verkehrsteilnehmer zu schärfen und Kenntnisse über deren besonderen Verhaltensweisen zu vermitteln. Über Presse, Rund-

funk und Fernsehen wird darüber hinaus eine breite Öffentlichkeit angesprochen.

Welche Bedeutung hat ein solches Programm nun für uns Motorradfahrer?

Zunächst tun wir wohl gut daran, in Fragen der Verkehrssicherheit an vorderster Front zu kämpfen. Noch immer ist es für uns und die Zukunft unseres Sports wichtig, ein gutes Ansehen in der Öffentlichkeit zu gewinnen. Hier tut sich eine Möglichkeit auf.

Zusätzlich verbindet uns mit den Kindern die besondere Gefährdung im Verkehr. Auch wir werden häufig falsch eingeschätzt, auch wir sind bei Unfällen stets die Hauptleidtragenden. Insofern haben wir ein großes Interesse, mehr über das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr zu lernen, denn „das verkehrsgerechte Kind gibt es nicht und wir wollen es auch nicht“, so Minister Hauff.

Jeder von uns kennt das Beispiel des auf die Straße rollenden Balles dem mit Sicherheit in gewissem Abstand ein laufendes Kind folgt. Ist einem dieses Wissen in Fleisch und Blut übergegangen, so kann man einen Unfall frühzeitig erkennen und vermeiden.

Es gibt nun eine Vielzahl solcher Erkenntnisse über kindliches Verhalten, die der DVR aufgeschrieben und in Broschüren illustriert hat.

Einige Beispiele:

- Kinder haben ein kleineres Gesichtsfeld als Erwachsene
- Kinder können Richtung und Entfernung von Geräuschen kaum einschätzen
- Kinder nehmen während des Spielens den Verkehr nicht wahr
- Kinder können die Geschwindigkeit von Fahrzeugen erst im Grundschulalter richtig einschätzen
- Kinder denken, „wenn ich die Augen zumache, bin ich verschwunden.“

Haben sich alle diese Erkenntnisse fest in unser Bewußtsein eingeprägt, so sinkt das Unfallrisiko mit Sicherheit.

Neben der Zusammenfassung solcher Erkenntnisse hat der DVR sich aber auch Fragen der Kinderverkehrserziehung gewidmet. Dieser Teil der Erziehung wird heute seiner Bedeu-

tung entsprechend in der Erziehung nicht gewürdigt. Eltern beschäftigen sich wohl stundenlang mit den guten Manieren ihrer Kinder, für die lebenswichtige Verkehrserziehung jedoch fehlt die Zeit und das Wissen um die richtigen Methoden. Auch hier leistet der DVR nun Hilfestellung.

Zur Durchführung seiner Programme sucht der DVR nun, – auch unter den Mitgliedern des BVDM –, freiwillige Helfer, Männer und Frauen, die in einem dreitägigen Seminar in herrlicher Umgebung durch geschulte Referenten in einfacher und lockerer Weise zu Moderatoren ausgebildet werden.

Diese Ausbildung befähigt die Moderatoren, an anderen Verkehrsteilnehmern, z.B. den Clubmitgliedern am Clubabend, Jugendgruppen, Schulkindern oder welchem Kreis auch immer die besonderen Verhaltensweisen von Kindern

im Straßenverkehr zu erläutern. Außerdem erlernt er die vielfältigen Möglichkeiten der Verkehrserziehung von Kindern und kann diese an Erwachsene weitergeben.

Dazu wird er vom DVR auf Wunsch kostenlos mit Broschüren, Spielen, Kalendern, Wandzeitungen etc. zum Weitergeben an die Teilnehmer ausgestattet. Es stehen ihm Dia-Sammlungen und 2 Tonfilme zur Verfügung.

Ich meine, eine gute Sache und besonders auch einmal die Möglichkeit der Beteiligung unserer Frauen an der Arbeit für den gemeinsamen Sport.

Interessenten für diese Moderatoren-Ausbildung wenden sich bitte an mich. Zur Zeit bildet der DVR etwa 1400 Moderatoren anderer Verbände aus. Es fehlen nur noch einige Teilnehmer des BVDM!

Dr. Bernd-O. Kruse

Treibjagd auf Motorradfahrer

Vielen Motorradfahrern ist die Hohensyburg in Dortmund ein Begriff. Zu ihren Füßen liegt eine sehr beliebte, breit ausgebaute Straße mit vielen Kurven, an der sich sonntags manchmal tausende Motorradfahrer versammeln. Dann kann es passieren, daß man für sein Motorrad

keinen Parkplatz mehr findet. Hier sind fast alle Extreme versammelt: Bildschöne Café-Racer, total verchromte Chopper (mit total heruntergekommenen Fahrern) und sehr viele neue Motorräder mit meist wenigen Kilometern auf dem Tacho.

Diesen Treffpunkt hat sich die Dortmunder Polizei als „Jagdplatz“ ausgesucht. Die Straße



Polizeikontrolle an der Hohensyburg

Foto: Dehnhardt

wird so abgeriegelt, daß kein Zweirad ungesehen durchkommt. Große Parkplätze werden Sammelstellen für die Beute. Auf einem freien Gelände dahinter werden Phonmeßgeräte aufgebaut. Nachdem ca. 2 Hundertschaften alles arrangiert haben, kann es losgehen.

Aus allen Himmelsrichtungen strömen die Zweiradfahrer zur „Burg“. Und schon schnappt die Falle zu. Die Fahrer werden angehalten und auf die Sammelplätze geschickt. Dort warten die Freunde und Helfer auf ihre Kunden. Technischen Beistand erhält die Dortmunder Polizei von DEKRA-Sachverständigen. Ich habe mir einen der DEKRA-Busse angesehen – voll von Unterlagen über Motorräder aller Klassen. Firmenhinweise, Prospekte, TÜV-Gutachten, Handbücher und dergleichen mehr.

Jede Maschine wird untersucht, besonders auf ihre Serienmäßigkeit. (Liebe Leser, wessen Maschine befindet sich noch in genau dem Zustand, in dem sie gekauft wurde? – Mein Motorrad ist jedenfalls nicht mehr 100 % serienmäßig.) Kontrolle muß ja sein, jede Bastelei kann nicht auf den Straßenverkehr losgelassen werden – aber so geht es nicht! Das ist eine totale Diskriminierung von Zweiradfahrern. Ich habe mir diese „Show“ einen Sonntag lang angesehen. Besonders aufgefallen ist mir eine total verhurte 750er Honda, der stolze Besitzer natürlich ohne Helm. Ein gedrehter Z-Lenker fiel mir ins Auge, vorn ein Niederquerschnittsreifen, hinten Slicks. Kein Kotflügel, aber eine selbstgeschweißte Auspuffanlage ohne Dämpfung. Doch solche Typen sind recht selten, die Mehrheit stolpert über andere Reifen, andere Lenker, Windschutzscheiben etc. Auch auf doppelte Scheibenbremsen oder zusätzliche Scheinwerfer stürzen sich die Polizeibeamten. Die Polizei und die DEKRA-Sachverständigen sind unnachgiebig und beanstanden alles und jedes. Was ich besonders schlimm fand, war das Schikanieren der Leute, deren Maschinen keine Mängel aufwiesen. Hier wurde mit Anzeigen wegen „unnötigen Hin- und Herfahrens“ gedroht. Selbst wenn die eigene Maschine vollkommen einwandfrei ist, muß man als Fahrer so lange warten, bis das Motorrad von einem Polizeibeamten untersucht worden ist.

Das kann an einem „gut besuchten“ Sonntag mehrere Stunden dauern. So ist es mir selbst ergangen und Proteste wurden schulterzuckend abgetan. So etwas muß ja wohl nicht sein. Aber wie überall bestimmen einige schwarze Schafe das Klima, nicht nur motorradfahrende Schafe. So jedoch war dieses Schauspiel einfach widerlich – es läßt mich an den berüchtigten „Polizeistaat“ denken. Mein Tip: Wenn Hohensyburg, dann mit dem Auto, es ist sicherer. Eines Tages wird auch hier ein Schild stehen: Gesperrt für Motorräder. Dann hat die Polizei weniger Arbeit mit uns . . .

Rüdiger Dehnhardt

■ Todesplanken ■

Viele Straßenkilometer in der Bundesrepublik sind von Leitplanken gesäumt. Die stählernen Profile sollen Autos davor bewahren, Böschungen hinunterzustürzen, in Gräben Kopfstand zu machen oder von Bäumen unsanft gebremst zu werden. Wenn auch an manchen Stellen sichtlich überflüssig, haben die Leitplanken ein gutes Image: der Autofahrer, der sie seinen Weg begleiten sieht, fühlt sich von den Straßenbauämtern fürsorglich behütet. Denn es ist allemal besser, das Blech des Wagens an der eisernen Brüstung zu zerschrammen als ein paar Meter Abhang hinabzufliegen, einer ungewissen Landung entgegen.

Die gleichen Leitplanken haben, aus einem anderen Blickwinkel betrachtet, ein weit weniger schönes Gesicht. Sie stehen in der Landschaft als Zeichen schwerer Gedanken-, wenn nicht gerade Gewissenlosigkeit. Denn unsere Straßen werden nicht nur von Autos, sondern auch von Zweirädern benutzt. Und für deren Fahrer sind die Stahlschienen und ihre Verankerungsposten eine tödliche Gefahr. Wer auf zwei Rädern mit einer Leitplanke kollidiert oder gar, nach einem Sturz rutschend, darunter gerät, erleidet in der Regel schwerste Verletzungen. Es sind genug traurige Fälle dieser Art bekannt. Der Motorradfahrer braucht für seine Sicherheit freien Raum und keinen eisernen Käfig: Für ihn ist es fast immer vorteilhafter, die Straße zu verlassen (und sei es zwischen zwei Bäumen

hindurch), als gegen eine Leitplanke heutiger Bauart zu prallen. An manchen Stellen wäre das auch für die Autofahrer die bessere Wahl. Wer nicht zynisch zugeben will, die Sicherheit „der paar Motorradfahrer“ sei ihm weniger wert als das Wohlergehen der Menschen im Auto, muß Leitplanken ablehnen: Sie sind, zumindest in der jetzt gebräuchlichen Form, für schwere Körperverletzung oder gar Schlimmeres programmiert. Wenn auf Fangeinrichtungen für Autos nicht verzichtet werden kann, muß schnell nach technischen Möglichkeiten gesucht werden, die den Zweiradfahrer nicht tödlich benachteiligen. Die Zahl der Motorräder wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Ihre Benutzer haben einen Anspruch darauf, nicht täglich – und wo immer sie unterwegs sind – im Namen der Verkehrssicherheit bedroht, gefährdet und oft genug schwer verletzt zu werden. Solange ihre Interessen nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, ist jede Leitplanke auch ein stummer Ankläger: So darf es nicht bleiben.

Dr. Gerold Lingnau
 Bezugsquelle:
 Frankfurter Allgemeine Zeitung
 vom 22. 10. 1980

Leserzuschrift:

Mit großer Besorgnis habe ich bei der letzten Jahreshauptversammlung die Antipathie der anwesenden Mitglieder gegenüber den wirklich Aktiven im BVDM zur Kenntnis genommen. Besonders wurden die Teilnehmer am Touristikwettbewerb des Jahres 1979 angeprangert und ihnen mangelnder Sportsgeist vorgeworfen, weil sie nicht zur Siegerehrung erschienen sind. Als langjähriges Mitglied des BVDM und damit Teilnehmer am Touristikwettbewerb füh-

le ich mich damit auch persönlich angesprochen. Deswegen möchte ich gerne ein paar Punkte klarstellen, über die die anwesenden Mitglieder bei der JHV in Hannover, die so laut Beifall geklatscht haben, einmal nachdenken sollten.

Ich war selbst Teilnehmer am Touristikwettbewerb 1979. Nach Aussage unseres Clubsportwartes ist mein Wertungsheft fristgemäß eingeschickt worden. Bis heute ist mir aber nicht bekannt, ob ich mit meinen –zig gefahrenen Kilometern überhaupt in der Wertung bin. Eine nur widerwärtig entgegengenommene Frage bei der JHV an den Sportwart des BVDM nach meinem Wertungsheft wurde mit der Bemerkung abgetan, „das habe ich Zuhause“.

Wenn der BVDM für seine „Wettbewerbe“ schon 4stellige Summen ausgibt, wie aus dem Kassenbericht zu hören war und dabei noch Nenngelder eingenommen werden, müßte es doch möglich sein, allen Teilnehmern eine ausführliche Ergebnisliste und das Wertungsheft zurückzuschicken.

Um die Bundeskasse nicht über Gebühr zu belasten, wäre evtl. eine Anhebung des Nenngeldes erforderlich.

Eines möchte ich aber auf jeden Fall feststellen, wenn man schon für sich in Anspruch nimmt, einen Wettbewerb zu veranstalten, sollte man sich auch an die dafür bestehenden Regeln halten.

Eine Information der Teilnehmer über ihre Platzierung ist doch wohl das mindeste, was man verlangen kann.

Ich schlage vor, den Teilnehmern 2 Wochen vor der Siegerehrung eine Ergebnisliste und das Wertungsheft zurückzuschicken, damit auch evtl. Unstimmigkeiten bis dahin ausgeräumt werden können.

Damit, so glaube ich, würden die Wettbewerbe des BVDM eine große Aufwertung erfahren.

Das Winterfest des BVDM, das den ehrwürdigen Rahmen für die Siegerehrung abgeben soll, könnte eine Aufwertung auch ganz gut vertragen.

Ich hoffe, daß ich mit meinen Gedanken nicht allzu sehr ins Fettnäpfchen getreten bin!

Hans-Dieter Stadie

Gegendarstellung

Die Redaktion sandte mit Erscheinen der „Ballhupe“ 4/80 ein Exemplar an den Besitzer des „motorradfeindlichen Campingplatzes“ und bat um Stellungnahme. Diesem Wunsche entsprach Herr Seidlitz, der den Zeltplatz betreibt. Er schreibt wörtlich:

Sehr geehrte Leser der „Ballhupe“

Als gewünschte Stellungnahme zu dem Artikel in dem übersandten Nachrichtenblatt übermittle ich Ihnen den Inhalt meines Schreibens vom 29. 8. 1980, das ich s. Zt. an die Betroffenen richtete.

„Es trifft nicht zu, daß Sie bei der Anmeldung auf meinem Campingplatz ‚Rehbach‘ abgewiesen wurden. Es war Ihnen der Vorschlag gemacht worden, die Motorräder auf dem Parkplatz abzustellen und die Zelte auf dem unteren Campingplatz aufzubauen. Dieses Angebot, das ich auf Grund eines telefonischen Anrufs meines Platzwartes machte, ist von Ihnen nicht akzeptiert worden. Zu dieser Kompromißlösung kam ich, da wir mit Motorradfahrern gerade in jüngster Zeit negative Erfahrungen gemacht hatten. Wäre ich selbst bei Ihrer Ankunft in Rehbach anwesend gewesen, hätte ich sicher anders entschieden, denn man sieht schließlich, wen man vor sich hat. Ich betreibe den Cpl. ‚Rehbach‘ seit über 25 Jahren und Sie dürfen mir glauben, daß ich in dieser Zeit Erfahrungen sammeln konnte, die mein diesjähriger Platzwart, der diesen Platz nur für diesen Sommer betreute, nicht haben konnte. – Ich kann Sie nicht daran hindern, den belegten Artikel in Ihrer Hobby-Zeitschrift zu veröffentlichen, doch werde ich nach wie vor auch Motorradfahrer auf meinen beiden Campingplätzen aufnehmen und werde zu unterscheiden wissen, was ‚Gut und Böse‘ ist, um bei Ihrer Redewendung zu bleiben.“ –

Soweit meine damalige Stellungnahme, der ich nichts hinzuzufügen habe, außer, daß der in Ihrem Artikel erwähnte „Pächter“ mein Platzwart war, und daß er den Ausspruch: „Hier sind Motorradfahrer unerwünscht“ bestimmt nicht gesagt hat, denn dazu war er von mir nicht ermächtigt.

Mit freundlichem Gruß
H. J. Seidlitz

Reise-Notizen

■ **Kartenmaterial:** Straßenkarten, Touristikkarten und Wanderkarten von ganz Finnland gibt es beim Landesvermessungsamt, Esplanadik 10, SF 00 130 Helsinki 13.

■ **Mini-Stadt:** Ein historisches Kuriosum, das auf jeden Fall einen Besuch wert ist, befindet sich in den belgischen Ardennen: Es ist der Ort Durbuy, der bereits 1331 zur Stadt erhoben wurde und sich seitdem kaum verändert hat. Die mittelalterliche Stadt nennt sich stolz „kleinste Stadt der Welt“.

■ **Informationspaket:** Irland-Urlauber können sich vor ihrer Reise vom Irischen Informationsbüro (An der Hauptwache 7–8, 6000 Frankfurt) eine 56seitige Broschüre kommen lassen. Sie unterrichtet nicht nur durch Gebietsbeschreibungen, Landkarten und Reisetips über die Urlaubsmöglichkeiten der „Grünen Insel“, sondern enthält auch zahlreiche praktische Informationen über Preise, Klima usw.

■ **Für Wanderlustige:** Urlauber, die in Österreich Wanderferien verbringen wollen, können sich schon zu Hause die schönsten Wandergebiete aussuchen, wenn sie sich bei der Österreich-Information (Rosental 21, 8000 München 2) einen 240 Seiten starken Wanderführer besorgen. Das handliche Taschenbuch mit dem Titel „100 × wanderbares Österreich“ stellt 100 Routen in Wort und Bild vor. Das Schönste: Der Führer ist kostenlos!

■ **Reisen in die DDR:** Mit dem Motorrad dürfen Bundesbürger und Westberliner nicht in die DDR einreisen. Das Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen hat dem BVDM auf Anfrage mitgeteilt, daß über diesen Punkt weiter verhandelt wird. Reisen durch die DDR in andere Länder sind mit dem Motorrad schon lange möglich. Wissenswertes dazu ist in einem Merkblatt enthalten, das vom Gesamtdeutschen Institut, Postfach 1640, 5300 Bonn 1, angefordert werden kann.

■ **Grüne Karte für Griechenland.** Auch nach dem Beitritt Griechenlands zur EG braucht man vorläufig noch die grüne Versicherungskarte. Wie der HUK-Verband dem BVDM mitteilt, sind

die griechischen Pflichtversicherungssummen sehr niedrig, es empfiehlt sich, eine Zusatzversicherung abzuschließen.

In Griechenland muß jeder Unfall der Polizei gemeldet werden.

■ **Gesundheitsministerin Antje Huber rät zur Versicherung für Krankenrücktransport.** Nach einem Grundsatzurteil des Bundessozialgerichtes sind die gesetzlichen Krankenkassen nicht mehr verpflichtet und auch nicht mehr berechtigt, Rückholkosten zu übernehmen. Die Ministerin empfahl dringend, sich durch eine Versicherung gegen diese Kosten zu schützen und hält 20 000 DM Deckungssumme für erforderlich.

Wer einen Motorradschutzbrief hat, ist mit 25 000 DM gegen Krankenrücktransportkosten für sich und seine Angehörigen versichert. Redaktionelle Anmerkung: Das Grundsatzurteil geht auf einen Antrag der DAK zurück, die AOK haben die Kosten bis zu dieser Entscheidung meistens übernommen.

Fernost – Japan

Es war fast so, als wenn ich das große Los gezogen hätte: ich war in Tokio! Nach einem langen Flug über die Pol-Route mit Zwischenlandung in Alaska waren wir, eine Gruppe von 75 deutschen Yamaha-Händlern, in Japan angekommen, um mit Yamaha das 25jährige Bestehen zu feiern und einige Eindrücke von Land und Leuten zu bekommen. Ich hatte mir angelesen, daß Japan halb so groß wie Frankreich und 85% davon gebirgig ist, daß 107 Millionen Einwohner auf den restlichen 15% leben, daß Japan aus 3354 Inseln besteht und daß dieses Land jährlich von ca. 1000 Erdbeben erschüttert wird.

Ich wußte, daß Mitte des 16. Jahrhunderts die Portugiesen in Japan Handelsniederlassungen gegründet hatten, sich das Land aber unter den Tokugawa-Herrschern wieder völlig von der Welt abschloß. So kam es, daß 1815, als die Amerikaner die Insel zwangsweise für den Welthandel öffneten, sich die Technologie auf mittelalterlichem Stand befand. Wir alle aber wis-

sen, daß die Japaner sich seitdem zur größten asiatischen Industrienation entwickelt haben und sie es verstanden, sich die Erkenntnisse der europäischen Wissenschaft und Technik zu eigen zu machen und mit Fleiß und Lerneifer alle anderen an die Wand zu arbeiten.

Aber eine Vorstellung von diesem Land, von dem täglichen Leben und Arbeiten dieser Menschen konnte ich mir nicht machen.

Am Flughafen wurden wir von einem älteren Herrn empfangen, der unser Begleiter sein würde, er sprach gut Deutsch und wußte erstaunlich viel von europäischer Geschichte, von unseren Städten und Lebensgewohnheiten. „Ich bin Opa, ihr seid meine deutschen Kinder“ und dann ging's „zack-zack“, Einsteigen, Aussteigen, bitte in Reihe aufstellen, bitte pünktlich sein, „zack-zack“ und dabei lief dann alles reibungslos.

Im Hotel erwartete mich eine Überraschung, Makoto Okasaki und seine Freunde waren zu meinem Empfang erschienen. Sie erinnern sich: Makoto war 1974 mit seiner BMW von Japan zum Elefanten-Treffen gekommen! Okasaki-San, so sagt man hier, der Vorname wird ausschließlich von den Eltern benutzt, hat sich inzwischen etabliert: er hat eine gute Anstellung, hat geheiratet und ein Baby. Er wohnt außerhalb von Tokio, hat einen Arbeitsweg von zwei Stunden, morgens zwei Stunden hin und abends zwei Stunden zurück, fängt um 9.00 Uhr an und hat um 19.00 Uhr Feierabend. Er verdient auch für unsere Verhältnisse gut, er hat eine Wohnung von 25 qm, was er nicht als wenig empfindet, die Wohnungen sind eben nicht größer in Japan, er fährt einen Toyota Corolla, den er aber wegen des starken Verkehrs und der äußerst billigen Bahntarife daheim läßt. Seine inzwischen betagte BMW hat er verkauft und fährt selbst jetzt eine Honda 750.

Wir verabredeten uns zu einer Tour zum Monte Hakone für das nächste Wochenende und dann ging unsere Yamaha-Sightseeing-Tour los.

Mit dem Hikari-Expres, der tatsächlich 230 km/h schnell ist, fuhren wir nach Kyoto, der früheren Kaiserstadt, die im Gegensatz zu den anderen Millionenstädten Japans den Krieg unverseht überstanden hat, deshalb gibt es auch in

der Innenstadt noch viele der kleinen Holzhäuser, die für Japan charakteristisch sind.

Jedes Kind kommt einmal in seiner Schulzeit nach Kyoto und so zogen ganze Heerscharen von dunkelblau gekleideten Jugendlichen lächelnd in wohlgeordneten Gruppen durch die Gärten der Buddha-Tempel und Shinto-Schreine. Jeder Japaner, ob jung oder alt, tritt schnell einmal vor den Altar, läutet an der Glocke oder klatscht in die Hände und verbeugt sich, ein typisches Ritual, das wir immer wieder sahen.

Von Kyoto aus fuhren wir wieder mit dem Zug nach Hanamatsu und weiter mit dem Bus nach Tsumagoi: Yamaha-Land. Es ist eine Art Gästehaus und Erholungsheim von Yamaha, mit Schwimmbad, Park, Sport-, Golf-, Reit- und Tennisplätzen, eine herrliche Anlage. Von hier aus besichtigten wir auch das Werk und nahmen an der offiziellen 25-Jahr-Feier teil.

Mit Bussen ging es dann am 5. Tag wieder nach Tokio, wo im Hotel Pacifik die große Party für 700 Yamaha-Händler aus der ganzen Welt stattfand und der neue Yamaha Turbo-Motor im Foyer ausgestellt war.

Die Fahrt am Sonntag mit Makoto und seinem Freund Yoichi zum Monte Hakone war ein besonderes Erlebnis. Wir fuhren über die Autobahn, die gebührenpflichtig ist, und gerieten, wie bei uns, prompt in Staus und Ausflugsverkehr. Motorräder sahen wir kaum, ich erfuhr auch warum: es ist nur Solofahrern ohne Sozius erlaubt, die Autobahn zu benutzen und außerdem kostet ein Motorrad die gleiche Autobahngebühr wie ein Auto und dann ist es ja auch schon Herbst und viel zu kalt zum Motorradfahren! Das bei 20° Celsius Außentemperatur zur Mittagszeit! Vom letzten Parkplatz aus „bestiegen“ wir den Monte Hakone, vorbei an dampfenden, zischenden Erdspalten, brodelnden, nach Schwefelwasserstoff stinkenden Tümpeln, durch Wasserdampf immer brav hintereinander in einer langen Reihe. Der Ausblick zum Fudschijama war uns leider durch Wolken verwehrt, aber ihn, den majestätischen und imposanten Heiligen Berg hatten wir schon von unten ausmachen können.

Den Abend durfte ich dann bei Makoto daheim verbringen und ein original japanisches Essen



mit Stäbchen, am bodennahen Tisch, mit heißem Sake im Kreis der Familie war ein unvergeßlicher Abschluß dieses Tages. Eine Fahrt nach Nikko, in den Bergen nördlich von Tokio, mit einem Besuch des Toshogu-Schreins schloß die Japan-Reise ab.

Am 10. Tag, abends um 10.30 Uhr, ging es wieder auf den 20stündigen Heimflug.

Es ist hier nicht genügend Platz, um alle Erlebnisse und Besuche aufzuzählen, auch nicht von den Gärten und Bauwerken zu erzählen, von der beeindruckenden Landschaft, aber dies muß ich noch sagen:

Ein kleiner Grund, warum die Japaner so erfolgreich sind, kann folgendes sein: Jeder gibt hier sein Bestes, egal was er macht, er macht es gut, sorgfältig und gründlich. Jeder, egal wo er arbeitet, fühlt sich als Teil einer großen Familie, mit allen Vor- und Nachteilen, mit Geborgenheit und unbezahlten Überstunden, mit fast lebenslanger Unkündbarkeit und so gut wie keinen Urlaub.

Disziplin, Rücksichtnahme, Freundlichkeit und Achtung vor der Religion, Alter und Erfahrung zeichnen diese Menschen aus.

Sigrid Briel



Termine:

**4. 2. 1981, 4. 3. 1981,
1. 4. 1981, 6. 5. 1981**

BVDM-Mittwochstreff, Ev. Jugendpfarramt,
Karthäuser Wall 25 b, 5000 Köln 1

Veranstalter:

Aktion Blauer Punkt, MFG Köln, MF Hürth, MC
Mammut Bergisch Gladbach, Rheindorfer Mo-
torradclub Leverkusen.

20.-22. 2. 1981

Elefantentreffen des BVDM am Salzburgring
(Österreich)

Veranstalter:

BVDM, Klaus Schumacher, Frankfurter Straße
12, 6204 Taunusstein-Wehen

BVDM Einzelmitglieder treffen sich anlässlich
des Elefantentreffen 1981 am 21. 2. um
20.00 Uhr in dem Gasthaus Jodlerwirt in Eben-
au zu einer kurzen Diskussionsrunde.

13.-14. 3. 1981

Rabenkopftreffen des UTM

Veranstalter:

UTMC, K. Schumacher, Frankfurter Straße 12,
6204 Taunus-Wehen

21. 2.-1. 3. 1981

Motor-Sport-Schau, Messezentrum Nürnberg

21. 3. 1981

BVDM-Winterfest in 5030 Hürth-Kendenich im
Rugbyheim am Sportplatz.

Veranstalter:

MF Hürth, Werner Goetz, Ortshofstraße 79,
5030 Hürth-Kendenich, Telefon: 022 33/
414 66

27. 3.-29. 3. 1981

Die IG Gespannfahrer im BVDM lädt alle Ge-
spannfahrer zu einem zwangslosen Treffen
nach Ringau im Zonenrandgebiet ein. Außer
Lagerfeuerromantik und Gemütlichkeit wird
nichts geboten.

Veranstalter:

Jan Gwizdalla, in der Fitz 5, 3448 Ringau-Lü-
dersbach, Telefon: 056 59/209

Diese Anschrift ist natürlich auch zugleich
Treffpunkt. Per Telefon oder Postkarte anmel-
den.

1.-3. 5. 1981

3. Internationales Beckumer Motorradtreffen

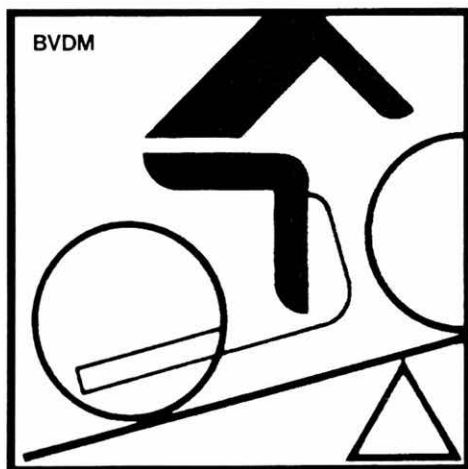
Veranstalter:

MC Geist im BVDM, Belmo Design

Info-Adresse:

MC Geist, Bisterweg 1, 4724 Wadersloh
Belmo Design, Aahlener Straße 74-76, 4730
Beckum





Info-Adresse:

MC Geist, Bisterweg 1, 4724 Wadersloh
Ausschreibung bitte anfordern, da nur begrenzte Teilnehmerzahl.

30.-31. 5. 1981

Veteranentreffen des MSC Holzlar

Veranstalter:

MSC Holzlar, Wolfgang Taxacher, Telefon 02 28/48 12 20

Ort:

Gaststätte Müller, Alte Bonner Straße 21, 53 Bonn-Holzlar

Zu der Veranstaltung sind natürlich auch Sportsfreunde mit modernen Motorrädern herzlich willkommen. Ein Festzelt und Zeltmöglichkeiten sind vorhanden.

1.-3. 5. 1981

4. Internationales Endurofahrertreffen des MRC-Camberg 1976 e.V.

Veranstalter und Ausschreibungen:

1. MRC-Camberg 1976 e.V., Norbert Müller, Hofheimerstraße 12, 6234 Hattersheim/Main, Telefon: 0 61 90/47 86

10. 5. 1981

Geschicklichkeitsturnier in 7860 Schopfheim
Veranstalter:

Friedrich Knoll, Kapellenweg 14, 7900 Ulm-Eggingen und die Motorradfreunde Markgräflerland

28.-31. 5. 1981

Conti-Treffen

Veranstalter:

BVDM

Übernachtungsmöglichkeiten durch Verkehrsverein Wietze, Telefon 0 51 46/3 66 oder Camping im Contidrom

30.-31. 5. 1981

Jumbo-Fahrt Kassel

29.-31. 5. 1981

1. Internationales Geest-Treffen

Veranstalter: MC Geist im BVDM

6.-8. 6. 1981

10. Int. Motorrad-Veteranen-Rallye, Xanten

Veranstalter: LV-Rhein-Ruhr e.V. im BVDM

12.-13. 6. 1981

Deutschlandfahrt

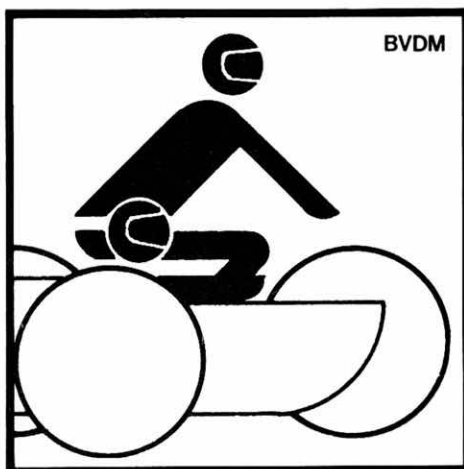
Veranstalter: BVDM

13. 6.-14. 6. 1981

Acht-Stunden-Rennen (Nürburgring)

5. 6.-6. 9. 1981

Zweirad Chic, Fachmesse und Kongreß, Essen



Kleinanzeigen

Gelegenheiten

Verkäufe

Gesuche

Verkäufe: Honda CB 400 T, 27 (43) PS, technisch und optisch 1a. Extras: Becker-Fettkettenkasten, Sechsganggetriebe, Konis, H4, doppelte, gelochte Scheibenbremsen, Kegelrollenlager, M-Lenker, Gepäckträger u. a. Liebhabermodell, VB 2850 DM.

Ruth Thelen, Telefon: 0 22 33/4 14 66.

Verkäufe: Honda CB 750 F1. Becker-Fettkettenkasten, Konis, H4, 3 gelochte Bremsscheiben, M-Lenker, Kegelrollenlager, Ölthermometer, Gepäckträger u. a., VB 3800 DM.

Werner Goetz, Telefon 0 22 33/4 14 66.

Verkäufe: Honda CB 500 four, Fahrzeug wurde einschließlich Motor komplett überholt. Extras: H4, Konis, Kegelrollenlager. TÜV neu. VB 2900 DM, Telefon: 0 22 33/4 14 66.

Suche Fahrradhilfsmotor

Peter Geisler, 5569 Boxberg 16

Verkäufe BMW R 90 S, Bauj. 1975, Farbe Daytona-Orange gegen Gebot.

Heinz Sauerland, Friedenstraße 4, 4133 Neukirchen-Vluyn, Telefon: 0 28 45/5 80 31 nach 20.00 Uhr

Verkäufe Suzuki GS 500 E, Baujahr 5/79, insgesamt nur ca. 11 Monate gelaufen (17 000 km),

Garagenfahrzeug, Öltemperaturanzeige, Chronometer, Fehling M-Lenker, beheizte Griffe, beheizte Gialara-Höckerbank (weiß), neue Batterie, neuer Reifen, Gepäckträger, Sturzbügel, Motor überholt und eingestellt, neue Dichtungen, aus finanziellen Gründen leider abzugeben. Preis 4800 DM.

Rüdiger Dehnhardt, Alte Straße 58, 5810 Witten 4, Telefon 0 23 02/3 27 89

Verkäufe sämtliche Lackteile von BMW R 90 S, Farbe Daytona-Orange, gegen Gebot. Näheres bei Dietrich Donnerstag, Raiffeisenstraße 17, 5067 Kürten-Bechen, Telefon 0 22 07/26 21.

Suche für Zündapp KS 125 S 2 komplette Räder 18 Zoll evtl. ohne Bereifung

Volker Trinkler, Lettenweg 1, 7853 Höllstein/Bd.

Verkäufe diverse Reifen: 4.00 S × 18, 3.00 × 17, 3.50 × 16, diverse MZ-Teile, neu und gebraucht, Unterbrecherkontakte für Moto-Guzzi, Stck. 6,00 DM, Telefon: 0 61 28/8 68 91

Gespann- + Seitenwagensersatzteile neu + gebraucht, Steib + EML + MZ, SW-Anschlüsse aller Art, Steib Alu- und Gummiteile, Gespannreifen, BMW R 25 bis 69 S Ersatzteile neu + gebraucht, Auspuffanlagen von R 25 bis 69 S + 6/7 neu

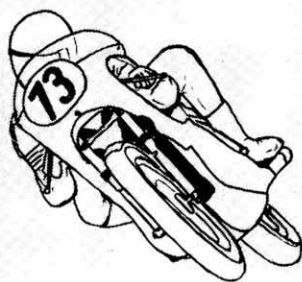
Teile-Liste anfordern

Motorrad Stemler, Köln 0 22 03/2 44 48



briel

Motorsport GmbH



YAMAHA

Verkauf von Motorrädern, Ersatzteilen, Reifen, Bekleidung und Zubehör

Saalestraße 6

4330 Mülheim a. d. Ruhr

Telefon (02 08) 575 06

Impressum

Ballhupe

—Nachrichtenblatt des BVDM
Nachdruck, auch auszugsweise,
verboten.
Copyright by BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorrad-
fahrer e. V. Augustenstraße 2,
563 Remscheid

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, Friedenstraße 4
4133 Neukirchen-Vluyn

**Bericht-
erstattung:**

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, Holsterhau-
serstraße 120, 4300 Essen

Druck:

trost-druck, Xanten

Bezugspreis der „BALLHUPE“
ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Einzelpreis: 2,— DM

Unterschrift