

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



1/82

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.

Auslandsrankenversicherung

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

	Seite
Einladung zum Winterfest	2
Elefantentreffen 1982	2
Preisbewußt einkaufen	3
BVDM Nachrichten	4
Unsere Sportfahrer 1981	8
Ministerielles Antwortschreiben	9
Morini 500 S	10
Ein neues Gespann	11
Kreidler 80 E	13
Yamaha XJ 550 - Fahrbericht	13
Tag der offenen Tür	16
Um die Nürburg - wirklich anders	16
Schlammrutscher Rallye 81	17
Mitgliederwettbewerb	18
Randbemerkungen	19
Promotionsstipendien	20
Auch schon mal erlebt	20
Leserbriefe	21
Quantität - Qualität	22
Anzeigen	23
Termine	24

Titelbild:

Mit dem Trialmotorrad im verschneiten Südfrankreich.

Foto: Volker Briel

Einladung zum Winterfest des BVDM

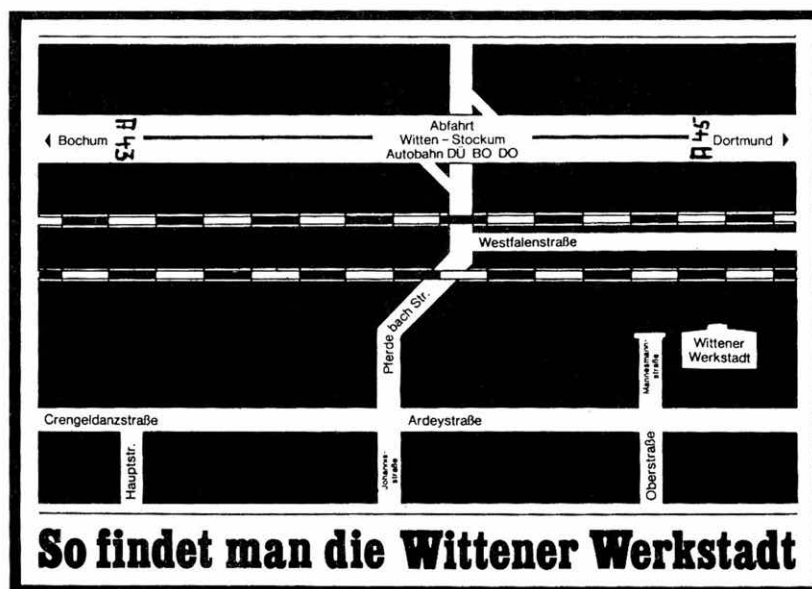
am 20./21.3.1982

Zum Winterfest 1982 lädt der Motorrad-Touring-Club Witten alle BVDM-Mitglieder recht herzlich ein. Die „Wittener Werk-Stadt“ – ein Zentrum nicht nur für die Jugend – bietet Platz für jeden und ist an diesem Wochenende für den BVDM reserviert. Es stehen Gruppen-schlafräume für ca. 80 Personen zur Verfügung. Zum Tanz wird die „Virginia-Swing-Band“

aufspielen. Selbstverständlich ist für Speisen und Getränke gesorgt und am Sonntag morgen wird ein Frühstück geboten. Zelten kann man allerdings in Witten nicht, es gibt keine Campingplätze. Wer in einem Hotel übernachten möchte, melde sich bitte bei folgender Adresse: Rüdiger Dehnhardt, Alte Straße 58 5810 Witten 4, Tel.: 02302/32789, ab 17 Uhr

Auf zahlreiche Gäste freut sich der

MTC Witten



Um unnötige Wartezeiten bei der Ankunft zu vermeiden, bittet der Veranstalter schon jetzt darum, möglichst **einzelnen hintereinander** den Parkplatz anzufahren!

d. Red.

Elefantentreffen '82

Ergänzend zu allgemeinen Rundschreiben wende ich mich an die neuen Vereine und Einzelmitglieder im BVDM. Um Ihnen die Entscheidung, am Elefantentreffen mitzumachen, zu erleichtern, einige Informationen darüber, was evtl. auf Sie zukommt.

Die beiden Großveranstaltungen des BVDM – Contitreffen und Elefantentreffen – sind nur deshalb so erfolgreich und haben einen so guten Ruf, weil an allen wichtigen Stellen Leute eingesetzt sind, die mit Interesse und Einsatzfreude eine Aufgabe erfüllen und keinen Job absitzen.

Gerade für junge Vereine ist die Beteiligung an einer Großveranstaltung eine Sache, die den Zusammenhalt fördert. Man lernt eine Menge Leute kennen und erkennt Zusammenhänge.

Keiner wird überfordert, oder allein gelassen, es werden immer erfahrene Leute zusammen mit „Neuen“ eingesetzt. Die Erfahrungen, die Sie bei diesen Veranstaltungen machen, kommen Ihnen auch bei Ihren eigenen Aktivitäten zu gute.

Ein Auszug aus dem Orgaplan soll Ihnen zeigen, was alles zu tun ist:

Verkehrslenkung im Ring und außerhalb, zusammen mit Gendarmerie und Freiw. Feuerwehr. Parkplatzaufsicht mit Inkasso, Eintrittskartenverkauf, Eingangskontrolle, Holzverkauf, Plakettenverkauf, Zeltplatzaufsicht, Ordnungsdienst, Informationsstand, Filmvorführungen, Wettbewerbe durchführen und vieles mehr.

Manche Aufgaben sind zeitlich begrenzt; manche, wie der Ordnungsdienst und der Holz- und Eintrittskartenverkauf gehen rund um die Uhr.

Für die am stärksten beanspruchten Gruppen, Eingang und Holzverkauf, steht ein Wohnwagen zur Verfügung. Warme Mahlzeiten und Getränke werden bereitgehalten.

Es hat sich bewährt, eine Gruppe mit einer bestimmten Aufgabe zu betrauen. Die Zeiteinteilung wird in der Gruppe abgesprochen.

Für einige Gruppen sind Räume für Übernachtung auf Luftmatratzen vorhanden. Die Räume sind geheizt, Wasser und Toiletten sind vorhanden.

Die Helfer erhalten einen Fahrgeldzuschuß und ein Zehrgeld, in der Höhe abhängig vom Ergebnis und eine Plakette oder einen Aufnäher. Es ist zweckmäßig, Fahrgemeinschaften zu bilden.

Hier ist zwar hauptsächlich vom Elefantentreffen die Rede, weil das die nächste Veranstaltung ist. Das Meiste gilt aber auch für das Contitreffen. Wenn Sie nicht zum Elefantentreffen kommen können, das nächste Contitreffen kommt bestimmt.

Bitte rufen Sie mich an oder schreiben mir, wenn Sie mitmachen wollen, Sie müssen sich nicht genau festlegen, auch Leute, auf die man im Notfall zurückgreifen kann sind wichtig.

Wer kann einen Wohnwagen mit zum Salzburgring nehmen?

Wer kann ein Geländemotorrad mitnehmen oder sonstige Sachen?

Wer kann Dolmetscherdienste übernehmen, am wichtigsten ist italienisch und französisch?

Klaus Schumacher

Anschrift: Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Tel.: (06128) 86891

Preisbewußt einkaufen ja – aber Vorsicht vor Fälschungen!

Immer wieder hört man davon, daß Verbraucher durch gefälschte Markenartikel geschädigt wurden. Meistens dann, wenn eine Fälscherwerkstatt oder ein Lager ausgehoben wird.

Gefälscht wird weltweit und alles, was gut und teuer ist: Parfüm, Uhren, Mode, aber auch Kfz-Ersatzteile und Motorradbekleidung. Die berühmte „Omega“ am Bahnhof kennt jeder, wer darauf hereinfällt ist selber schuld und hat „nur“ finanziellen Schaden, bei gefälschten Bremsklötzen kann das schon tiefer gehen.

Es wird an einer internationalen Antifälschungsscharta gearbeitet, bis die soweit ist – wenn sie je wirksam werden sollte – müssen wir uns selber schützen.

Größte Skepsis bei „sagenhaften“ Sonderangeboten. Die Teile so genau wie möglich prüfen und vergleichen. Nachsehen, ob z.B. aufgesetzte Verstärkungen nur durch Nähte vorgehängt sind. Ein englischer Regenanzug ist für seine großen Taschen bekannt, der „Nachbau“ hat kleine, flache Taschen. Der Stoff des Originals ist aus gewachsenen Fäden gewebt, er wird mit gewachsenen Fäden vernäht. Imitationen werden nach der Fertigstellung mit Wachs eingeschmiert, diesen Wachs kann man leicht abkratzen.

Lassen Sie sich in jedem Fall eine Rechnung mit genauer Artikelbezeichnung geben, nur so können Sie Schadensersatzansprüche geltend machen. Im Ernstfall müssen Sie beweisen können, daß Sie nicht leichtfertig minderwertige Teile gekauft und verwendet haben, wenn es trotz aller Vorsicht zu einem Schaden kommt.

Klaus Schumacher

Betrifft: Jahresbeitrag

Im Oktober 1981 erhielten einige Mitglieder eine Zahlungserinnerung, obwohl sie pünktlich den fälligen Beitrag gezahlt hatten. Ich bitte, dies zu entschuldigen und bedanke mich für die mir gemachten Mitteilungen in dieser Angelegenheit. Der Grund für die ungerechtfertigte Mahnung war eine fehlerhafte EDV-Liste. Dies hat jedoch auch zur Folge, daß Mitglieder, die den Beitrag tatsächlich noch nicht gezahlt haben, keine Mahnung erhielten. Für diesen Fall enthält die dieser „Ballhupe“ beigegefügte Beitragsrechnung nicht nur den Beitrag für das Jahr 1982, sondern auch noch den offestehenden Beitrag aus dem Jahr 1981.

Rudolf Kuhl
Schatzmeister

Stellenausschreibung

Für unsere Pressearbeit und für die Betreuung der Einzelmitglieder benötigen wir je einen Referenten. Diese ehrenamtlichen Tätigkeiten erfordern Ideen, Geschick im Umgang mit der Schreibmaschine und Papier sowie Fleiß und Ausdauer. Erfahrung in der Vereinsarbeit ist nützlich aber nicht notwendig. Bitte schreiben Sie an den Vorstand, oder rufen Sie ihn an, wenn Sie an einer Mitarbeit interessiert sind.

Den bisherigen „Amtsinhabern“, Herrn Wilhelm Hopmann (Presse) und Herrn Hans Schäfer (Einzelmitglieder), danke ich für ihre Tätigkeit zu Nutzen des Verbandes.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Es stand in. . . .

„Illustrierter Stadtspiegel Mülheim/Ruhr“ vom Mai 1974, Spalte „Chronik“:

„344 eingetragene Vereine gibt es zur Zeit in Mülheim. Fast die Hälfte der im Vereinsregister des Amtsgerichts eingetragenen Vereine sind Sportvereine. Ein weiteres großes Kontingent stellen die Gartenbauvereine. Aber auch kuriöse Namen wie „Der gelbe Schal“ – darunter ist der Bundesverband der Motorradfahrer zu verstehen – und „Der deutsche Flugrollerclub“ sind im Vereinsregister vertreten.“

Ulrich Hartmann

Service für unsere Mitglieder

Wir besitzen eine Gaskocher, auf dem man mit Töpfen in Waschkesselgröße kochen kann. Diesen Kocher, mit Propan-Flaschengas betrieben, können Vereine ausleihen, wenn sie die Fracht übernehmen und den Kocher sauber und frachtfrei zurücksenden.

Anforderungen an:

Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12,
6204 Taunusstein 4

Die Tombola bei der JHV

Unsere Jahreshauptversammlung am 17.12. 1981 in Hamburg wurde durch die Tombola, für die jedes anwesende Mitglied ein kostenloses Los erhielt, bereichert und aufgelockert. Unser damaliger Geschäftsführer, Herr Peter Ziegler, hatte sich bei Industrie und Handel sehr erfolgreich um Preise bemüht. Bei den Firmen: Mitsui Maschinen / Yamaha-Division, Meerbusch 1 Rallye Sport, Garmisch-Partenkirchen Schuberth-Werk GmbH, Braunschweig Deutsche Castrol, Niederlassung, Frkf./Main bedanken wir uns für die zahlreichen und wertvollen Preise.

Der Vorstand

BVDM-Wettbewerbe

Nun gibt es schon seit vielen Jahren die BVDM Jahreswettbewerbe und wir meinen, daß es sehr viele Mitglieder gibt, die die Teilnahmebedingungen noch nie gelesen haben.

Damit sich dieser Zustand ändert, bringen wir auf den folgenden Seiten dieser Ausgabe der „Ballhupe“ eine komplette Ablichtung der Wertungshefte, in der Hoffnung, daß bei einigen unserer Mitglieder der Wunsch geweckt wird, einmal mitzumachen. Und wer sich dazu entschlossen hat, der schreibe ganz schnell an unseren Sportwart

Werner Lubjinski · Viehlowisch 1
2000 Hamburg 61 (Schnelsen) oder rufe ihn unter Tel.: 040/5507355 an und fordere da entsprechende Wertungshefte an.

Die Redaktion

Ausschreibung zum Jahres n.g.Sport-Wettbewerb des BVDM

Um den BVDM Mitgliedern einen größeren Anreiz für die Teilnahme an n.g.Sport-Wettbewerben zu bieten, wird der BVDM Jahres n.g. Sport-Wettbewerb durchgeführt. Hierdurch soll auch die Ausschreibung von n.g.Sport-Veranstaltungen gefördert werden.

Unter n.g.Sport-Veranstaltungen werden nicht genehmigungspflichtige Wettbewerbe verstanden, zu deren Teilnahme weder ein Ausweis noch Lizenz erforderlich sind. Die besten Fahrer werden in der Ballhupe vorgestellt und erhalten anlässlich des dem Sportjahr folgenden Winterfestes der Kassenlage entsprechende Preise.

Teilnahmebedingungen

1.) Teilnehmen können alle BVDM Mitglieder mit motorisierten Zweirädern und Gespannen. Beifahrer werden nur in Gespannen gewertet.

2.) Klasseneinteilung:

Für den n.g.Sport-Jahreswettbewerb wird keine Klasseneinteilung vorgenommen, da dies durch die einzelnen Veranstalter festgelegt wird. Gewertet werden alle erzielten Plätze in einer Gesamtklasse. Die erreichte Platzierung/Veranstaltung bezieht sich auf den Klassenplatz (Teilnehmerzahl der Klasse) oder falls vom Veranstalter keine Klasseneinteilung vorgenommen wird, auf den Gesamtplatz.

3.) Wertung:

Gewertet wird nach folgender Formel:

$$20 - \frac{20 \times \text{Platz}}{\text{Teilnehmer}}$$

4.) Veranstaltungen die gewertet werden:

Sämtliche n.g.Motorradwettbewerbe, die von Clubs oder Landesverbänden ausgeschrieben werden, wie zum Beispiel: Orientierungsfahrten, Bildersuchfahrten, Geschicklichkeitsturniere, Sprintprüfungen, Trials oder ähnliche im Rahmen des n.g.Motorradsports.

Nicht gewertet werden:

Wettbewerbe nach weitesten Anfahrten, wie zum Beispiel: Zielfahrten, Sternfahrten, Motorradtreffen. Diese Veranstaltungen können im Touristikwettbewerb gewertet werden.

5.) Die Auswertung erfolgt auf Grund der vollständigen Eintragungen der Veranstaltungen im Sport-Fahrtenbuch.

6.) Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 12 gewerteten Wettbewerben vor, von denen wiederum nur die 10 höchsten Punktergebnisse addiert werden.

7.) Das Sportjahr, welches der Wertung zu Grunde gelegt wird, beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember. Einsendeschluß der Wertungsunterlagen ist der 31. Januar des darauffolgenden Jahres (Datum des Poststempels). Den Landesverbänden steht es frei, vorher eine Landesverbandwertung durchzuführen.

8.) Alle an dem n.g.Sport-Wettbewerb teilnehmenden Mitglieder verpflichten sich, die Ausschreibung anzuerkennen und verzichten ausdrücklich darauf, den BVDM für Schäden, die den Teilnehmern evtl. bei den Veranstaltungen entstehen, haftbar zu machen. Sie verpflichten sich des weiteren, die Gesetze des Straßenverkehrs zu beachten. Jegliche Fälschung der Unterlagen führt zum Wertungsausschluß. Die Entscheidung des Bundessportwarts ist unanfechtbar.

9.) Das Nenngeld beträgt 5,- DM

10.) Die eingeschickten Unterlagen werden den Teilnehmern nach erfolgreicher Auswertung zurückgegeben.

Ausschreibung zum Jahres Touristik-Wettbewerb des BVDM

Ziel dieses Wettbewerbes ist es, diejenigen unter unseren Mitgliedern zu ermitteln, die im Sinne des Tourismus mit Ihren Motorrädern die weitesten Strecken zurückgelegt haben. Die besten Fahrer werden in der Ballhupe vorgestellt und erhalten anlässlich des dem Sportjahr folgenden Winterfestes der Kassenlage entsprechende Preise. Im Allgemeinen werden für die besten 30% der Teilnehmer Preise ausgegeben.

Teilnahmebedingungen (Touristikwettbewerb)

1.) Teilnahme:

Teilnehmen können alle BVDM Mitglieder mit zugelassenen Motorrädern ab 49 ccm. Beifahrer werden nicht gewertet.

2.) Klasseneinteilung:

Um nur eine Gesamtklasse zu erhalten, wird eine Einteilung vorgenommen, bei der die einzelnen kW (PS) Klassen mit verschiedenen Wertungsfaktoren belegt werden. Auch bei Maschinenwechsel (Solo oder Gespann) fährt der Teilnehmer immer in der Gesamtklasse.

Klasse A:	Solomaschinen bis 7,4 kW (10 PS)	Faktor 1,30
Klasse B:	7,4 - 12,5 kW (10 - 17 PS)	Faktor 1,25
Klasse C:	12,5 - 19,9 kW (17 - 27 PS)	Faktor 1,20
Klasse D:	19,9 - 36,8 kW (27 - 50 PS)	Faktor 1,10
Klasse E:	über 36,8 kW (über 50 PS)	Faktor 1,00
Klasse F:	Gespanne bis 12,5 kW (17 PS)	Faktor 1,30
Klasse G:	Gespanne über 12,5 kW (17 PS)	Faktor 1,20

3.) Wertung:

a.) Normalfahrten:

Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort (Zulassungsort der Maschinen aus dem Kennzeichen ersichtlich) zum Zielort.

Die erreichten Punkte (pro gefahrene 10 km 1 Punkt) werden mit dem jeweiligen Faktor der Leistungsklasse multipliziert. Bei BVDM Veranstaltungen erhält der Teilnehmer einen prozentualen Zuschlag.

b.) Rundreisen:

Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort zum Ziel 1, vom Ziel 1 zum Ziel 2 und vom Ziel 2 zum Ziel 3. Ziel 3 kann ggf. auch wieder der Standort sein. Die erreichten Punkte (pro angefahrte 10 km 1 Punkt) werden mit dem entsprechenden Faktor multipliziert. Während der Rundreise wird kein Einzelziel gewertet. Der Zeitpunkt für die Rundreise kann beliebig gewählt werden. Pro Tag darf nur ein Ziel angefahren werden. Wichtig: Pro Woche, d.h. von Mittwoch bis Dienstag darf nur ein Einzelziel angefahren werden.

4.) Zielorte:

- Motorradveranstaltungen des BVDM (50% Zuschlag bei Normalfahrten)
- Clubabende unserer Landesverbände (wenn die Anfahrt über 150 km beträgt 25% Zuschlag bei Normalfahrten).
- Motorradtreffen in Europa, die von Clubs ausgeschrieben oder in der Fachpresse angekündigt werden.
- Motorradsportveranstaltungen in Europa.
- Motorradausstellungen in Europa.
- Motorradmuseen in Europa.
- Paßstraßen über 2500m Höhe.
- Europäische Hauptstädte.

i.) Randorte Europas: Nordkap (Nord-Norwegen), Thursa (Nord-Schottland), Brest (West-Frankreich), Gibraltar (Süd-Spanien), Cappa de Rocca (Portugal), Bova Marina (Süd-Italien), Kalamata (Süd-Griechenland)

j.) alle anderen selbstgewählten Zielorte, sofern sie dem Bundessportwart vor Antritt der Reise per Postkarte mitgeteilt wird. Die Mindestentfernung beträgt 150 km Luftlinie.

5.) Kartenmaterial:

Die Auswertung erfolgt nach folgendem Kartenmaterial:

a.) Deutschlandkarte im Maßstab 1:1 000 000 (Shell Reisekarte Mairs geographischer Verlag Stuttgart)

b.) Europakarte im Maßstab 1:4 500 000 (Shell Reisekarte)

6.) Anzahl der zu wertenden Fahrten:

Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 10 Einzelfahrten und 2 Rundreisen vor, von denen wiederum nur die 10 besten Fahrten zum Endergebnis addiert werden. Hierdurch soll erreicht werden, daß jeder Teilnehmer am Wettbewerb eine sorgfältige Planung am Wettbewerb durchführt und seinem Plan gemäß handelt.

7.) Wertungsunterlagen:

Auf der Wertungskarte soll das Ziel handschriftlich eingetragen werden und durch den Veranstalter oder Behördenstempel (Bahn, Post, Zoll, Polizei) notfalls auch Hotel, Tankstelle o.ä. bestätigt werden. Auch müssen alle sonstigen Rubriken der Wertungskarte gewissenhaft ausgefüllt sein. Ist das Reiseziel ein kleiner Ort, so ist die nächste Großstadt evtl. das Land mit anzugeben.

8.) Wertungszeitraum:

Das Sportjahr welches der Wertung zu Grunde gelegt wird, beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember.

Einsendeschluß der Wertungsunterlagen an den Bundessportwart ist der 31. Januar des darauffolgenden Jahres (Datum des Poststempels)! Den Landesverbänden steht es frei, vorher eine Landesverbandwertung durchzuführen.

9.) Nenngeld:

Das Nenngeld für den BVDM Touristik-Wettbewerb beträgt 5,- DM

1.) Haftung, Wertungsausschluß, Proteste:

Alle an dem Touristik-Wettbewerb teilnehmenden Mitglieder verpflichten sich, die Ausschreibung anzuerkennen und verzichten ausdrücklich darauf, den BVDM für Schäden, die den Teilnehmern evtl. auf ihren Fahrten entstehen haftbar zu machen.

Sie verpflichten sich des weiteren, auf ihren Fahrten die Gesetze der StVO und der StVZO zu beachten.

Wichtig: Das Wertungsheft ist als Dokument zu betrachten, Kopien oder "fliegende Blätter" werden nicht gewertet. Jegliche Fälschung der Wertungsunterlagen und Verstöße gegen die Ausschreibung führen zum Wertungsausschluß. Die Entscheidung der Jury, die sich aus dem Bundessportwart und zwei weiteren Sportwarten aus verschiedenen Landesverbänden zusammensetzt, ist nicht anfechtbar.

11.) Wertungshefte:

Die eingeschickten Unterlagen werden den Teilnehmern nach erfolgter Auswertung zurückgegeben.

Unsere Sportfahrer 1981

Der MC Sauerland, der schon seit Jahren zum BVDM gehört, hat die im Sport aktivsten und erfolgreichsten Mitglieder. Nicht nur im ng-Sport und im Ausrichten von Club-Veranstaltungen ist der MC groß, auch im Sport mit A-, B- und Int. Lizenz.

Die Ballhupe erhielt nachstehende Erfolgs-Statistik.

Werner Sprave	AL	11x Gold, dazu Gaumeister 81 und Deutscher Rallye Meister, Klasse bis 250 ccm
Walter Glade	IL	11x Gold, dazu WM Langstr. Rennen Platz 23
Ottmar Bange	IL	8x Gold
Wilfried Scheider	IL	4x Gold, 1x Silber
Helmut Wüstenhöver	IL	3x Gold, 3x Silber, 1x Bronze
Martin Brede sen.	AL	3x Gold
Marin Brede jun.	AL	3x Silber
Bernd Keggenhoff	IL	3x Gold, 1x Silber
Barbara Keggenhoff	AL	3x Gold, 1x Silber
Andreas Kahnert	AL	8x Gold, 1x Silber, 1x Bronze
	+ BL	1x Rennen Platz 4
Klaus Linsel	BL	6x Gold, 1x Rennen Platz 5
Detlef Corvey	BL	2x Gold, 2x Silber, 1x Rennen Platz 12
Wolfgang Höfer	BL	3x Gold, 2x Silber, 2x Bronze
Detlef Bröcker	BL	1x Gold
Konrad Bierhoff	BL	1x Gold
Dieter Bail	AL	1x Gold
Rudi Mähler	BL	2x Gold, 1x Silber, 1x Bronze
Manfred Schulte	BL	1x Gold
H.F. Nölke	BL	1x Silber
Helmut Ullrich	BL	2x Gold
Reinhard Kaiser	BL	1x Gold
Dieter Kaufhold	BL	4x Gold, 1x Silber

dazu unsere Mannschaftspreise

Ruhrtafahrt	1. Mannschaftspreis
	+ 2. Mannschaftspreis gleich 2x
HaBloch	2. Mannschaftspreis
Westerwald	2. Mannschaftspreis
	+ 3. Mannschaftspreis
Rund um Haus-tenbeck	1. Mannschaftspreis
	+ 2. Mannschaftspreis

Klasse: **Anfänger**

1. Edgar Müller	MV Lippstdt
2. Helmut Ullrich	MC Sauerland
3. Thomas Stier	
4. Günter Wuttke	ETL
5. Manfred Burda	ETL

Klasse: **Experten**

1. Manfred Paehr	MC Sauerland
2. Albert Strauß	MC Sauerland
Reinhard Kaiser	MC Sauerland
4. Martin Brede sen.	MC Sauerland
5. Frank Jokisch	Einzel-Mitglied

Trotz der neuen Wertung erreichten unsere Sportfahrer 710 ADAC Sportabzeichen Punkte.

Meinen Glückwunsch!

gez. Manfred Paehr
Sportleiter MC Sauerland

Der Bundesminister der Finanzen

5300 Bonn 1, 14. Oktober 1981

Gesch.-Z.: IV B 6 - S 2351 - 204/81

(Bei Antwort bitte angeben)

Graurheindorfer Straße 108

Fernsprecher (0228) - 682 4587

oder über Vermittlung 682-1

Telex: 886 645

Telegrammanschrift: bmf

Der Bundesminister der Finanzen, Postfach 1308, 5300 Bonn 1

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.
z.Hd. Herrn Klaus Schumacher
Frankfurter Str. 12

6204 Taunusstein 4

EINGEGANGEN

2 5. OKT. 1981

Erled.

Betr.: Kilometerpauschale

Sehr geehrter Herr Schumacher!

Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 1. Oktober 1981.

Ich verkenne nicht, daß sich auch die Aufwendungen für die Benutzung eines Motorrads, insbesondere ab einer bestimmten Hubraumklasse, erhöht und denen eines PKW angenähert haben. Gleichwohl kann ich eine allgemeine Anhebung des gesetzlichen Kilometerpauschbetrags und eine Anpassung an den für Kraftwagen geltenden Pauschbetrag kurzfristig nicht in Aussicht stellen. Einer solchen Anhebung und Anpassung stehen z.Zt. haushaltsmäßige und energiepolitische Erwägungen entgegen.

Ungeachtet dessen ist die Bundesregierung grundsätzlich bemüht, das sogenannte Pendlerproblem einer Lösung zuzuführen. Die Beratungen hierüber dauern noch an.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Althoefer



Beglaubigt

L. J. P. P.

Angestellte

Erfahrungen mit Morini 500 S

Anfang April 1980 ließ ich meine Morini 500 S, die zu dieser Zeit 1 Jahr alt war und 6000 km gelaufen hatte, zu. Sie stammte aus erster Hand. Nach vier Jahren Fahrpraxis und 54000 km auf einer Morini 3½ VS hatte ich mich wieder für die gleiche Marke entschieden.

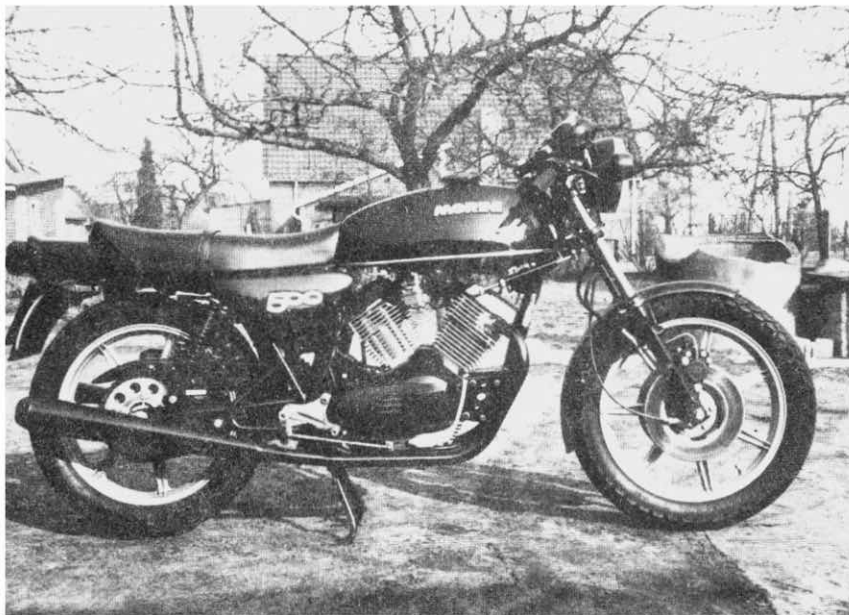
Drehzahlmesser und Lichtmaschine waren defekt, sodaß ich gleich Einiges investieren mußte. Ein wackelndes Fahrwerk machte mir zu schaffen, nachdem ich die Maschine umbereift hatte, bestand aber kein Anlaß mehr zur Klage. In der Folgezeit gab der E.-Starter, der über Kette und Fliehkraftkupplung auf die Kurbelwelle wirkt, seinen Geist auf. Zum Glück besitzt der Motor einen Kickstarter, sodaß ich den E.-Starter ausbaute. Die Auspuffdichtungen am Zylinderkopf ersetzte ich durch Dichtungen der 3½, weil sie durchpiffen. Die Bodenfreiheit ist meiner Meinung nach viel zu gering, trotz zurückgelegter Fußrasten setzt bei Schräglage der Ständer links mit seinem Ausleger und das vordere rechte Auspuffrohr auf. Bei ca. 20000 km trat Öl aus Kopf- und Fußdichtungen, außerdem wurden die Gabeldichtringe undicht. Diese Mängel wird das Werk wohl nie so recht in den Griff bekommen.

Beim Kauf einer Morini muß man das in Kauf nehmen.

Zu bemängeln ist auch noch der zu lang übersetzte 1. Gang und das schwierige Auffinden des Leerlaufes.

Der undichte Öldruckschalter wurde durch einen neuen ersetzt, der auch nur 5000 km dicht blieb. Jetzt habe ich die Bohrung durch eine Schraube abgedichtet. Die hintere hartverchromte Bremsscheibe hat starke Riefen aufzuweisen, sie werden durch harte Metallteile im Bremsbelag hervorgerufen. Die Lagerung der Hinterradschwinge habe ich schon mit neuen, viel zu harten Stahlbuchsen neu gelagert. Leider ist der Schwingenbolzen angegriffen, sodaß ein neuer in der nächsten Zeit montiert werden muß.

Aber, was soll's?! Bisher hat für mich der Fahrspaß mit dem leichten Halbliter-Motorrad überwogen. Die bullige Charakteristik des unheimlich hoch verdichteten Motors (11,2 : 1) begeistert mich immer wieder. Bei ca. 7000 U/min macht der Motor ziemlich Schluß mit dem Drehen, sodaß manchmal das Gefühl aufkommt, es wäre ein „Diesel“. All zu starkes Beschleunigen aus niedrigsten Drehzahlen quittiert er mit lautem „Nageln“.



Morini 500 S - man muß sie lieben, um über ihre Schwächen hinwegsehen zu können.
Foto: Wilfried Müller

Besonders positiv lag der Verbrauch: 4,5 l auf 100 km! Bei Nässe und niedrigen Temperaturen ist das Starten des Motors ein Glücksspiel. Oftmals half nur noch Schieben. Alles in allem: ein typisch italienisches Motorrad mit insgesamt befriedigender Zuverlässigkeit. Bis jetzt habe ich 36.500 km gefahren und es werden wohl noch ein paar dazu kommen.

Anmerkung: Der Motor wurde noch nicht geöffnet.

Facit: Ein Motorrad für Leute mit Herz für den italienischen Motorradbau, die alle Unzulänglichkeiten in Kauf nehmen und das Wissen und Können besitzen, sich selbst zu helfen.

Wilfried Müller

Erfahrungen mit einem neuen Gespann

Meine letzten zwei Gespanne hatte ich je 9 Jahre. Es war die KS 601 und die MZ ES, zwei ganz unterschiedliche Fahrzeuge mit – nach heutigen Begriffen – zu geringer Motorleistung. Sie hatten aber eines gemeinsam:

Sie waren nicht nur „für Gespannbetrieb geeignet“, sondern ganz speziell für Gespannbetrieb konstruiert, sie hatten mit den entsprechenden Seitenwagen ganz ausgezeichnete Fahreigenschaften. Beim Wechsel von der KS auf die MZ fiel auf, daß die Reisegeschwindigkeiten wesentlich höher waren, als auf Grund der Motorleistung zu erwarten war. Wenn man nach 100 000 km Laufleistung das Fahrtenbuch nachschlägt, fällt auf: sie wurde nur einmal abgeschleppt, die Durchflußmenge einer Düse war kleiner als der Stempel versprach.

Wenn man sich nach solchen guten Erfahrungen zu etwas Neuem entschließt, überlegt man sehr lange, was es denn diesmal sein soll. Deshalb kam mir das Angebot der Fa. Carell, ein 850er Suzukigespann im Urlaub zu probieren sehr gelegen.

Das im März 1981 zugelassene Gespann übernahm ich am 30.7. mit 13.480 km. Angeschlossen war ein TR Nachbau mit großem Boot und Peugeotschwinge. Die Maschine hatte 15" EML Räder und Schwinge. Vorn Koni-, hinten

die orig. Federbeine. Die vielen Kilometer waren zusammengekommen um Erfahrungen zu sammeln, Gespannerfahrungen mit japanischen Motorrädern gibt es ja kaum.

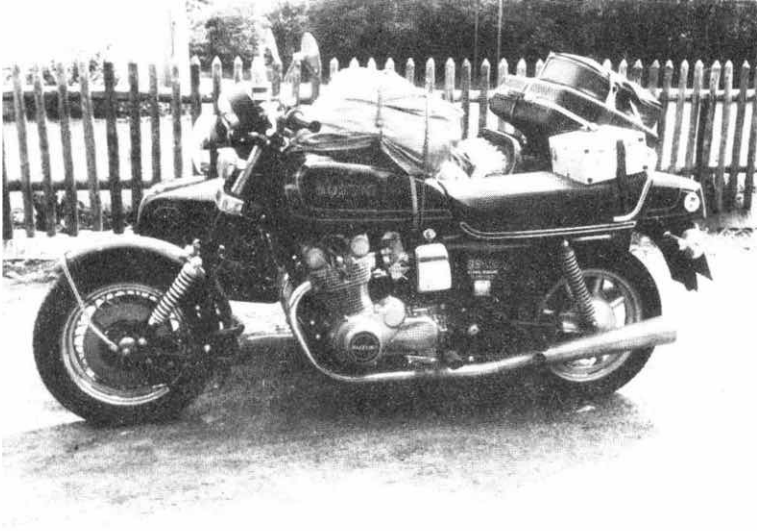
Die Entwicklung des Gespanns hatte viel Zeit und Geld gekostet, alle Einzelheiten waren vorher mit dem TÜV besprochen und festgelegt worden. Finanziell sinnvoll war es nur, wenn mehrere Gespanne von gleicher Ausführung gebaut werden konnten. Deshalb sollte das schwerbeladene Gespann in Österreichs Bergen nochmal zeigen, was es konnte.

Wir wollten auch die Höchstgeschwindigkeit wissen. Gunnar Carell, 2 Meter groß, 125 kg schwer, fuhr. Ich, mit 82 kg saß im Seitenwagen, die Scheibe war montiert. Rund um Ludwigshafen gibt es viele ebene Autobahnstücke. Wir machten 10 Stoppungen über einen Kilometer, sie lagen fast ohne Schwankungen um 25 sek. = 144 km/h. Dabei drehte der Motor nach Drehzahlmesser ca. 6700 U/min, angegebene Höchstdrehzahl ist 9000 U/min.

Das war zu erwarten, die Übersetzungsänderung durch die 15" Räder beträgt nur 12%. Es hat den Vorteil, daß der Motor im großen Gang nie ausdreht und möglicherweise lange hält. Bei späteren Fahrten unter günstigeren Bedingungen wurden dann 7400 U/min erreicht, das wäre 160 km/h, nur mich interessierte das sehr wenig. Die Frage war: Wie fährt es sich auf österreichischen Steigungen mit einem Gesamtgewicht von 660 kg -und einer Getriebespannweite von 2,6, die sich ein von Gespannerfahrungen unbeleckter Konstrukteur ausgedacht hatte? Wir werden sehen, die Turrach ist ja auch nicht mehr das, was sie mal war!

Mit einem Gespann, das einem nicht gehört, hat man gewisse Hemmungen, vor allem wenn man vorher 19 PS hatte.

Was kam dabei heraus: Es herrschten Temperaturen um 30° C. Dabei wurden Autobahnschnitte von 115 km/h gefahren. Das hört sich nicht überwältigend an, es wurde aber nach Uhr und Autobahnkilometern gerechnet und Pausen gab es erst nach 2 Tankfüllungen, das sind rund 400 km. Bei diesen Autobahnfahrten wurde auch Tacho und Wegstreckenzähler geicht.



Fahrweise auf der Straße: Altmeister Carl Hertweck – wer kennt ihn noch – würde sagen: Nicht wettbewerbsmäßig aber hart. Beim KS Gespann mit 85 mm Nachlauf konnte man auf Grund der „schweren Gefühle“ in den Schultern am Abend feststellen, wie hart man das Gespann rangenommen hatte. Bei unter 50 mm Nachlauf hat man dieses Maß nicht. Die Lenkung geht viel leichter.

Wenn man zum ersten Mal ein Gespann mit 15" Rädern, kleinen Nachlauf und ohne Seitenwagenbremse fährt, wird einem ganz deutlich klar: Man kann mit einem Gespann nicht alles haben. Wenn man solche Geschwindigkeiten fahren will, muß man von der Wendigkeit eines MZ Gespannes und der unbedingten Spurtreue einer KS im Schotter Abstriche machen. Wobei einem die leidgeprüfte Beifahrerin, die selber schon 15 Jahre fährt immer wieder sagt: So schnell bist du noch nie um die Ecken gefahren, zumindest noch nie so schnell aus den Ecken herausgekommen! Selber merkt man das ja nicht.

Einige Eindrücke aus dem Fahrtenbuch: Nach der Übernahme auf der Autobahn, Pendelei bei Seitenwind. Nach Gewöhnung an den kurzen Nachlauf wurde es besser. Unruhe im Lenker auf Asphaltflickstellen, das Vorderrad wird von Erhöhungen abgewiesen. Abhilfe: Schneller fahren, dann verstärkt sich die Wirkung des Nachlaufs, das Gespann wird ruhiger.

Die Turrachsüdseite ließ sich zum größten Teil im 2. Gang mit viel Reserve fahren. Auf der steilsten Stelle hat mir ein holländisches Goldwinggespann mit großen Rädern – also soloübersetzt – vorgeführt, wie man eine Kupplung verbrennt. So ganz harmlos ist die Turrach also immer noch nicht!

Der zu schnelle 1. Gang: Ich mußte mehrere Male auf 18% Steigungen anfahren, ging mit 400 Touren ohne Quälerei, bei 23% habe ich es nicht versucht. Am lästigsten war es in einem Autobahnstau, die Autos können im 1. Gang viel langsamer fahren.

Da die Zuladung zum größten Teil im Seitenwagen war, machte sich die fehlende SW-Bremse auch bei trockenem Wetter bemerkbar. An der Seitenwagenschwinge ist eine 180er Trommelbremse, die Abstimmung wird z.Zt. ausprobiert.

Es wurden noch mehrere Pässe gefahren, bei der Motorleistung ist das aber keine Übung. Verbraucht wurden 7,6 l Normalbenzin/100 km, ca. 1 l Öl auf die 2100 km.

Besondere Eindrücke: Der Fahrer hat einen bösen Wirbelsäulenschaden, hatte aber keine Schmerzen. Die Beifahrerin fühlte sich auch nach vielen Stunden sehr wohl im Seitenwagen, kein Bedürfnis auszusteigen, sehr guter Sitz.

Nach dem Urlaub habe ich meine Angst vor der japanischen Ersatzteilversorgung verdrängt und das Gespann gekauft.

Bis jetzt wurde gewechselt: 13480 km Hinterreifen, bei 17000 km die hinteren Bremsbeläge, bei 20000 km Unterbrecher, Kerzen, Drehzahlmesserwelle. Der vordere Kotflügel wurde gegen einen breiteren getauscht, (gibt es zu kaufen). Ich scheue Sturzbäche auf die Kerzenstecker.

Edmund Peikert

KREIDLER Florett 80 E

Das Programm der 80er wurde um eine weitere Attraktion bereichert. Kreidler brachte als Adventsüberraschung die 80E auf den Markt. „E“ heißt soviel wie Economy und soll auf die besondere Wirtschaftlichkeit dieser Maschine hinweisen. Auch der E ist das Grundkonzept der Florett-Serie, der von jugendlichen und sportlichen Fahrern so sehr geschätzte Doppelschleifen-Rohrrahmen, zu eigen. Ihre besonderen Merkmale: Rahmen mattschwarz lackiert, Telegabel und Federbeine hinten hydraulisch gedämpft, Hinterradschwinge nadelgelagert, hydraulische Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten, Verbundräder, Rechteckscheinwerfer, Cockpit mit Tachometer, Drehzahlmesser und Blinkanlage. Das neue Gerät der 80er Klasse: für Individualisten,

die ihr Motorrad selbst ausbauen und gestalten wollen. Das zukunftsweisende Design, in Schwarz/Weiß/Silbermetallic gehalten, wird besonders junge Leute ansprechen. Und das alles auf der Basis der rennerprobten Kreidler-Technik. Nicht umsonst stehen die KREIDLER im Ruf, die „Mercedes“ unter den leichtmotorisierten Motorrädern zu sein. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern, denn Qualität wird bei den Schwaben aus Kornwestheim groß geschrieben. Diese Maschine bringt allen Einsteigern, Aufsteigern und Umsteigern, Amateuren und Halbprofis sehr viel Spaß. Hier ist endlich eine Maschine zu einem Preis, der berücksichtigt man den Gegenwert und die eben beschriebene Qualität, als äußerst attraktiv und gleichzeitig wirtschaftlich genannt werden kann: 3.495,- DM. Mit dieser Maschine rundet Kreidler seine breite Angebotspalette in der 80er Klasse ab.

Fahrbericht – Yamaha XJ 550

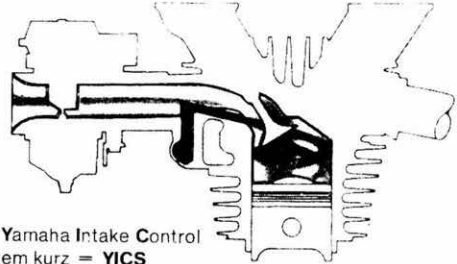
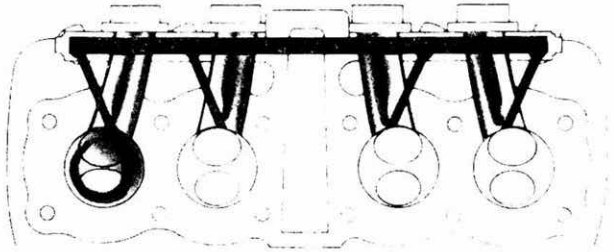
Nach der Leistungs- und Gewichtseskalation der letzten Jahre produziert man in Japan wieder verstärkt Motorräder, mit denen das Fahren Spaß macht und nicht zur Schwerarbeit wird. Besonders in der Mittelklasse findet man jetzt verstärkt Maschinen mit einem ausgewogenen Verhältnis von Gewicht zu Leistung. Eine davon ist die seit Frühling '81 in Deutschland erhältliche Yamaha XJ 550.

Das Fahrwerk der XJ 550 vereinigt hervorragende Handlichkeit mit gutem Geradeauslauf. Durch das niedrige Gewicht von nur 202 kg fahrfertig bringt diese Maschine ungeheuren Fahrspaß. Kurvenreiche Landstraßen mit vielen Rechts-/Linkskombinationen scheinen auf das Befahren mit der kleinen Vierzylinder geradezu zu warten. Spielerisch und fast ohne Körpereinsatz läßt er sich durch jede noch so enge Kurve bewegen. Dazu kommen die auch bei Nässe sehr wirksamen Bremsen, die sowohl vorne (Doppelscheibe) als auch hinten (Trommel) gut zu dosieren sind. Die Telegabel vorne ist ausreichend in Federweg (150mm) als auch im Ansprechverhalten, die hinteren Federbeine jedoch wirken selbst auf der härtesten Stellung schwammig und neigen bei Sozusbetrieb zum Durchschlagen.

Die Sitzbank ist durchschnittlich komfortabel, aber im glatten Regenanzug findet man beim Bremsen kaum Halt auf ihr und rutscht in die Sitzbankmulde bis ganz an den Tank. Relativ niedrig angebrachte Fahrerfußrasten ermöglichen eine entspannte Beinhaltung, doch bei den großen Schräglagen, die die Yamaha ermöglicht, kommt man schnell mit den Füßen in Fahrbahnkontakt, noch lange bevor irgendwelche Fahrwerkstellen schleifen.

Zum sportlichen Fahrwerk paßt der drehfreudige 528 ccm Vierzylindermotor. Dieser ist praktisch eine kleinere Ausführung des 650er Triebwerkes. Auch hier ist die starke 238 Watt Lichtmaschine hinter die Zylinder verlegt. Entsprechend schmal baut der Motor, die Kurbelwellenenden schließen fast von der Breite her mit der Zylinderverrippung ab. Von vorn sieht die XJ 550 fast wie ein Zweizylinder aus. Vier 28mm Vergaser füttern die Zylinder, die je zwei Ventile besitzen, betätigt über Tassenstößel durch Doppelnockenwellen.

Erstmals verwendete Yamaha bei diesem Motorrad sein Einlaß-Kontroll-System (YICS). Bei diesem Patent ist jeder Zylinder mit Hilfseinlaßkanälen versehen, die alle miteinander in Verbindung stehen. Ihr Durchmesser beträgt etwa 25% der Haupteinlaßkanäle, mit denen



Das Yamaha Intake Control System kurz = **YICS**

sie sich unmittelbar am Einlaßventilsitz treffen, und zwar in einem Winkel, durch den das einströmende Gemisch spiralförmig in den Brennraum geleitet wird. So wird eine bessere Füllung und eine vollständige Verbrennung erreicht. Yamaha verspricht eine bis zu 10%ige Benzineinsparung und eine verbesserte Leistungscharakteristik.



Ausgewogenes Verhältnis von Gewicht und Leistung - Yamaha 550 XJ
Foto: Yamaha

Im Fahrbericht enttäuschte die XJ 550 hier jedoch. Bei sehr betulicher Fahrweise konnte man zwar mit ca. 5 l/100 km auskommen, bewegte man sich aber entsprechend der sportlichen Leistungscharakteristik des Kurzhubers vornehmlich im oberen Drehzahlbereich, so flossen leicht 7,5 l und mehr durch die Gleichdruckvergaser. Im unteren Drehzahlbereich ist nämlich kein Dampf drin, erst ab ungefähr 6.500 U/min setzt verwertbare Leistung ein, dann geht es aber vehement vorwärts, und ehe man sich versieht, ist die Nadel des Drehzahlmessers bei 11.000 Touren angelangt.

Beim Überholen muß man oft mehrfach zurückschalten, doch man kann sich an diese Art der Leistungsentfaltung gewöhnen und mit dem quirligen Triebwerk unheimlich flott vorankommen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ca. 185 km/h. Ein Sechsganggetriebe trägt der Schmalbrüstigkeit des Motors Rechnung. Die unteren Gänge sind sportlich eng gestuft, der sechste ist schon ungewöhnlich lang übersetzt und kann nur als Schongang eingesetzt werden. Auf diese Weise ermöglicht er aber auf langen Streckendrehzahlarmes Fahren und so nicht zuletzt Benzinersparnis. Der zweite Gang neigte bei der Testmaschine beim Schalten vom ersten in den zweiten zum Herauspringen, man blieb im Leerlauf hängen.

Wie bei einem Halbliter-Vierzylinder zu erwarten, entwickelte der Motor nur geringe Vibrationen, zumal er in Gummi aufgehängt ist. Beindruckend war die Startwilligkeit: Auch nach kalten Regennächten im Freien sprang die XJ 550 nach Betätigung des am linken Lenkerende sehr praxisgerecht angebrachten Chochebels auf den ersten Knopfdruck an.

An dieser Stelle noch ein Wartungstyp: Neigt der Motor verstärkt zu Vibrationen, wird man natürlich versuchen, diese durch Synchronisation der Vergaser zu beseitigen. Aber nicht wundern, wenn alle Nadeln des Vieruhren-Meßgerätes den gleichen Wert anzeigen! – Alle Ansaugkanäle sind ja mittels des YIC-Systems miteinander verbunden. Deshalb muß zuerst die Verbindungsbohrung verschlossen werden, und zwar mit Hilfe eines Spezialwerkzeuges, das unter der Nr. 90890-04068 beim Yamaha-Händler bestellt werden kann.

Herausragende Ausstattungsdetails sind Volt-Meter und Benzinuhr, eine im Heck angebrachte Schloßkette und flexibel befestigte Blinker.

Im Gegensatz zur größeren Schwester XJ 650 hat die 550er keinen Kardantrieb, ist aber auch hauptsächlich deswegen 28 kg leichter. Moderne O-Ring-Ketten erreichen auch bei geringer Pflege eine hohe Laufleistung; bei der Testmaschine brauchte die Kette während 1.100 Kilometern, davon die Hälfte im Regen, nicht einmal nachgespannt zu werden.

Werner Goetz

Technische Daten – Yamaha XJ 550

Motor	4-Zyl., 4-Takt, DOHC
Hubraum	528 ccm
Bohrung/Hub	57,0 x 51,8 mm
Verdichtung	9,5 : 1
Max. Leistung	37 kW (50 PS) bei 9.000 U/min
Max. Drehmoment	4,3 kpm
Getriebe	6-Gang
Radstand	1425 mm
Sitzhöhe	790 mm
Leergewicht	202 kg (vollgetankt)
Tankinhalt	16 l
Reifengröße vorne	3.00 H 19
Reifengröße hinten	110/90 H 18
Bremsen vorn	Doppelscheibe
Bremsen hinten	Trommel
Endantrieb	O-Ring-Kette

Warnung vor getönten Visieren

Vor getönten Visieren an Integralhelmen warnt das Institut für Zweiradsicherheit die Motorradfahrer. So nützlich diese an schönen Wintertagen sein können, wenn man gegen die tiefstehende Sonne fährt, so gefährlich werden sie bei Einbruch der Dunkelheit. Die Fahrer haben dann große Schwierigkeiten, verschmutzte oder vereiste Stellen auf der Fahrbahn rechtzeitig zu entdecken. Deshalb empfiehlt das IfZ, für die Heimfahrt am Abend ein klares Visier mitzunehmen.

IfZ

Redaktionsschluß für Heft 2/82: 8. April 1982
Erscheinungstermin: 9. Mai 1982

Tag der offenen Tür

Am 24. und 25.10.81 hatte der UTMC zum 2. mal in's Bürgerhaus Hettenhain zu seinem „Tag der offenen Tür“ eingeladen.

Da Horex und Adler in unserem Raum beheimatet waren, gibt es hier viele guterhaltene und erstklassig restaurierte Motorräder dieser Marken. Diese waren, zusammen mit den Uni-

katen des Adlerexperten W. Schulz, Eppstein, besondere Anziehungspunkte.

Einige seltene Stücke anderer Marken rundeten die Ausstellung ab, ein interessiertes und fachkundiges Publikum dankte für die Gelegenheit, Erinnerungen aufzufrischen und Zeugnisse der technischen Entwicklung gegenwärtig zu haben.

K. Schumacher



An anderer Stelle dieser „Ballhupe“ bringen wir einen Nachruf über unser Mitglied „Öhm“ Thiedemann.

Beim „Tag der offenen Tür“ war er noch einer der interessantesten Zuschauer.

Foto: Eike Hofmann

Um die Nürburg – wirklich anders

Bevor ich die Reise in die Eifel machte, gab es böse Gerüchte, die besagten, daß man bei dieser Veranstaltung die Sümpfe und Morastseen der Eifel genauestens kennenlernen könnte. Unter dem Motto: „Wer nicht wagt, der nicht gewinnt“, setzte ich mich in Bewegung und kam nach 3½ Std. im Start- und Zielort Insul bei Dümpelfeld an. Es herrschte schon reger Betrieb im Lokal bei Marlene.

Nervöse Hektik nach der Kartenausgabe: Strecke einzeichnen, Zeiten ausrechnen, Kugelschreiber und Uhr zurechtlegen, Zeitvergleich, alles wetterfest einpacken, Regenzeug überziehen, Startvorbereitungen am Motorrad.

Noch wenige Minuten bis zum Start. Die Klasse 1 war schon unterwegs, als ein XT-Fahrer mir anbot, zusammen zu fahren. „Damit Du auch mal was lernst“, war sein Kommentar. Warum auch nicht, vier Augen sehen mehr als zwei. Gesagt, getan.

In Serpentinaen ging es zunächst bergan. Auf der Höhe angekommen, begann ein glitschiger Feldweg und hinter einer Kurve waren schon 3 Mann damit beschäftigt, ein Motorrad aus dem zentimeter tiefen Schlamm zu heben. An einer Steigung lag der nächste quer zur Fahrbahn. Ich half dem Unglücklichen, wieder in Fahrtrichtung zu kommen, und wir beide mogeten uns an weiteren Hindernissen vorbei. Plötzlich sahen wir jede Menge Motorräder im Feld herumkurven, der Grund war eine GZK (Geheime Zeitkontrolle), die zweimal angefahren werden mußte. Endlich hatten wir wieder

Asphalt unter den Rädern und kamen gut voran. Trotzdem war die vorgegebene Zeit an der ersten ZK (Zeitkontrolle) um 10 Minuten überschritten; das kostete uns einige Strafpunkte. Schnell einen Stempel geben lassen und ab ging die Post. Wo waren wir überhaupt? Ein genauer Blick auf unsere mitgeführte topographische Streckenkarte gab Auskunft. In diesem Augenblick flitzte wie ein geölter Blitz ein grünes Gespann an uns vorbei. Es war Martin, mit Werner im Boot. Wir erreichten den Scheitelpunkt der Strecke und es ging zur Kasselburg hinauf. Zum Photos machen reichte leider nicht die Zeit. Gemeinsam kamen wir an die Stelle, wo in der Karte die zweite ZK eingetragen war, nur war keine zu sehen. Auf der Suche nach dieser passierte das, was schon lange fällig war: mein Vordermann stoppte sein Fahrzeug und mein Krad schmierte beim Bremsen auf morastigem Boden hinten weg. Das Motorrad schlug hart auf und bei meinem Flugversuch stand der linke Spiegel im Weg, was mein Regencombi mit einem lauten „ratsch“ quittierte. Das Moped hatte sich sichtlich etwas verformt aber mir ging es gut, so daß die Fahrt weiter gehen konnte. Lautes Gehupe führte uns dann zur gesuchten ZK, wo mein Begleitschutz die ersten Proteste verlauten ließ. Zwei alte Straßenführungen dienten zur Orientierungskontrolle (OK) und über die Orte Aremborg, Eichenbach, Wershofen und Schuld ging es bei einsetzender Dämmerung zurück nach Insul.

Während die Auswertung lief, suchten wir unser Nachtquartier auf, um uns salonfähig zu machen. Sichtlich ärgerlich machte sich Frank auf den Nachhauseweg als durchsickerte, daß er um einige Minuten die Karenzzeit einer ZK überschritten hatte und so aus der Wertung genommen wurde. An der betreffenden ZK hatte man ihm versichert, damit noch in die Wertung zu kommen und daraufhin die Zeit in die Bordkarte eingetragen. Nach drei Std. Warten endlich Siegerehrung. Von 28 Startern waren 18 in der Wertung.

Der Abend klang noch in gemütlicher Runde aus. Gelernt habe ich auch was: man nehme eine geländegängige Maschine (Enduro), den Fahrer in Moto-Cross-Manier verpackt, der nicht aus der Ruhe zu bringen ist trotz der fehlerhaften Organisation. Dieses kann die hohen Unkosten senken und der Spaß an der Sache bleibt bestehen. „Etsche“

Schlammrutscher-Rallye '81

Bei der 3. Enduro-Geländefahrt des MV-Lippstadt gab es dieses Mal keinen Schlamm, dafür aber reichlich Schnee. Wir als Veranstalter machten uns Sorge, daß die Fahrt wegen des kalten Winterwetters platzen würde. Genau das Gegenteil traf ein. So nach und nach trudelten die Teilnehmer mit Begleitmannschaft ein. Ihre eingefrorenen Lebensgeister wurden durch einen Becher Tee mit viel Rum zum Leben erweckt. Kein Wunder, daß den ersten schon die Gashand juckte.

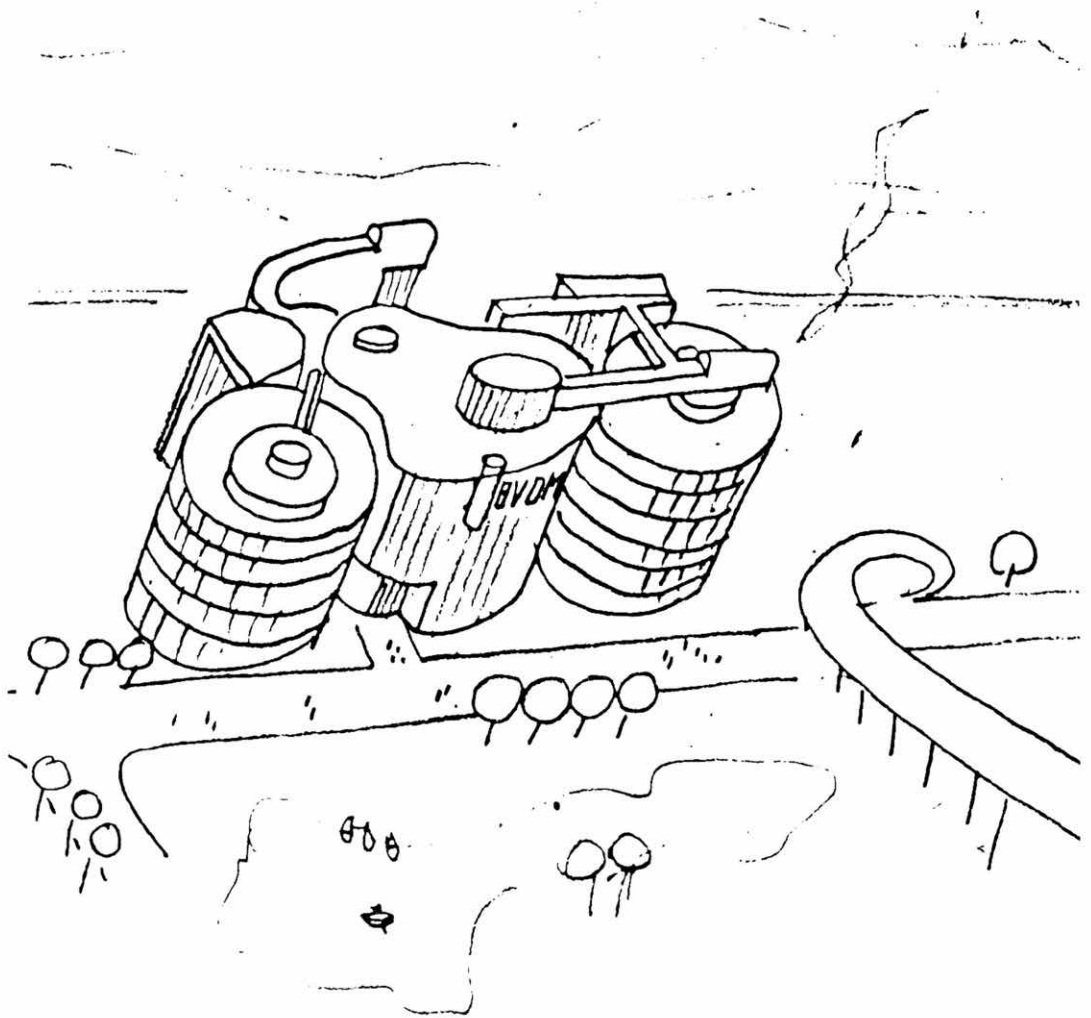
Nach einer Verzögerung bei der Einteilung der Streckenposten konnten wir zur Fahrerbesprechung schreiten. Manfred Paehr vom Nachbarverein bot seine Hilfe bei der Durchgangskontrolle an, die wir dankend annahmen. So etwas sollte Schule machen!

Die Strecke war nur ca. 45 km lang; sie sollte sich als Marathonkurs erweisen. Die 18 Fahrer machten sich zu zweit oder zu dritt auf den Weg um gemeinschaftlich die 6 Anfahrpunkte zu erreichen. Verschneite Feldwege, meterhohe Schneewehen und reichlich Nebel erschwerten die Orientierung. Manch einer budelte sich bis zur Sitzbank ein. Ein unerschrockener Teilnehmer setzte seine umbereifte Yamaha XS 400-Straßenmaschine ein. Allzu hitzige Fahrer, die das ganze mit einem Rennen verwechselten, kühlten sich die Nase im Schnee ab.

Die zwei Sonderprüfungen wurden mit guten fahrerischen Leistungen abgeschlossen. Fast völlig mit Reif und Eis bedeckt, trafen die Schneeslutscher im Ziel ein. Einer hatte Probleme mit der Sturmhaube, die an seinem Vollbart festgewachsen war. Auf die Frage, wie die Fahrt verlaufen sei, hörte man zur Antwort: „Mal was Anderes, mir hat es Spaß gemacht und kalt ist es auch nicht“.

Nachdem alle Teilnehmer sich im gemütlich warmen Clubhaus des MV-Lippstadt erholt hatten und die Kleidung trocken war, ging es zur Siegerehrung. Die wiederum zahlreich gestifteten Sachpreise der Lippstädter Motorradhäuser fanden schnell ihre neuen Besitzer. Eine nette vorweihnachtliche Bescherung. Fahrer und Organisatoren waren sich einig, dies war eine gelungene Veranstaltung.

„Etsche“



**Erster Vorentwurf
für das geplante
BVDM -
Hauptverwaltungsgebäude**

Mitgliederwettbewerb

In Anbetracht der zu erwartenden Mitgliederzahl in den nächsten Jahren möchte der BVDM seine Bedeutung nach außen stärker sichtbar machen. Ein erster Entwurf für ein BVDM-Hauptverwaltungsgebäude (HVG) erreichte uns von unserem Schatzmeister Rudolf Kuhl. Wir bitten um weitere Vorschläge für die Entscheidung am 1. April 1982.

Die Redaktion

Randbemerkungen

Nachdem meine SR 500 widerwillig ans Laufen gekommen war, standen mein Kumpel und ich nach mehrmaliger Betätigung des Kickstarters erst einmal im „Schweiß unseres Angesichtes“. Sonstige XT-SR-Fahrer können ein Lied davon singen. Unser Ziel war die Jahreshauptversammlung in Hamburg.

Ausnahmsweise, nach sintflutartigen Regenfällen, kamen wir trockenen Fußes und bei Sonnenschein in der Hansestadt an. Wir entdeckten um 16.00 Uhr in der Nähe des angegebenen Anlaufpunktes handgemalte BVDM-Schilder. Wir folgten diesen und waren überrascht, einen großen Parkplatz vorzufinden, ohne eine Spur von einem Empfangskomitee. Nachdem wir auch bei der Kontaktadresse des Veranstalters Sturm geschellt hatten und sich ebenfalls nichts tat, zogen wir es vor, zum Versammlungslokal zu fahren. Die ersten bekannten Gesichter tauchten auf und so erfuhren wir, wo unsere „Traumvilla“ placiert werden konnte.

Die Versammlung wurde eröffnet, nur wo waren die zahlreichen Mitglieder des Veranstalters? Nach aufmerksamem Suchen entdeckte man einige am Ende des Saales. Diese wurden von Leuten bestürmt, die nach reservierten Zimmern oder sonstigen Herbergen fragten. Man sah Achselzucken und Kopfschütteln mit der beruhigenden Zusicherung, alles weitergeleitet zu haben. Einige vom BVDM-Vorstand verfolgten dieses, und Nachforschungen zu dieser Zurückhaltung ergaben, daß zwischen den Mitgliedern des Clubs und dem Ex-1. Vorsitzenden seit langem das „Kriegsbeil“ ausgegraben war. Mein Senf dazu, man sollte miteinander statt gegeneinander arbeiten, natürlich unter gewissen Toleranzen. In dieser Hinsicht wurden dann erste Versöhnungs-Vereinbarungen getroffen.

200 Unterlagen waren bereitgestellt für eine Ori-Fahrt, dazu kamen von Clubmitgliedern besetzte Kontrollen. Immerhin 9 Starter wußten den Aufwand zu schätzen und nahmen während der Wahldurchgangspausen ihre Preise in Empfang.

Es war noch erheblich vor Versammlungsschluß, als mein Tischnachbar bemerkte, daß sich die Clubmitglieder des Veranstalters still und heimlich verkrümelten hatten. Protest zeigte sich in seinem Gesicht und veranlaßte ihn zu der Bemerkung: „So etwas gibt es doch nicht“. Scheinbar doch!

Jeder Stimmberechtigte erhielt beim Eintritt in den Saal ein Freilos für die versprochene und aufgebaute Tombola. Peter Ziegler nahm zwischen den Wahldurchgängen die Ziehung vor und eine organkräftige Person aus Brunsbüttel schmettete die Zahlen bis in die entfernteste Ecke des Saales. Es gab schöne Sachpreise, wobei mein Kumpel ein Feuerzeug ergatterte und ich vor enttäuschten Teilnehmern eine von ihnen ins Auge gefaßte wertvolle Jacke in Empfang nahm.

Nach Versammlungsschluß zeigten sich Auflösungserscheinungen. Auch wir beide entkamen der Saunluft des Saales und überlegten, was zu tun sei, da eventuelle Gesprächspartner in alle Himmelsrichtungen davonfuhren. „Fahren wir mal einfach die Straße herunter“, meinte mein Kumpel, „mal sehen, was passiert“. Wir fanden nach Mitternacht eine offene Tankstelle, wo es noch Getränke zu erwerben gab, welche im Versammlungslokal recht teuer waren. Am Zeltplatz, in gemütlicher Runde, wurden diese geleert. Diese Gruppe war es auch, die nach reichlich Kaffee, mit einem ortskundigen Führer den am Sonntagmorgen durchgeführten Fischmarkt „heimsuchte“. Anschließend gab es einen kleinen Bummel durch die Stadt. Nach Rückkehr wurden die Zeltsachen verpackt, man verabschiedete sich untereinander und dann ging es ab Richtung Heimat. Tiefhängende Wolken begleiteten uns bis nach Hause.

Nach diesem Abenteuer ist das nächste schon in Planung; vielleicht gibt es wieder ein paar Randbemerkungen.

„Etsche“

Bestimmt haben sich sehr viele Mitglieder in Hamburg über ähnliche Dinge geärgert. Es ist jedoch erstaunlich, daß nur ein Brief mit „Randbemerkungen“ einging!

d. Red.

IfZ vergibt Promotionsstipendien

Es ist eine wichtige Aufgabe des „Instituts für Zweiradsicherheit“ in Bochum, die intensive wissenschaftliche Beschäftigung mit Fragen der Zweiradsicherheit anzuregen. Dabei spielt die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses eine hervorragende Rolle. Das Institut für Zweiradsicherheit vergibt deshalb 1982 zwei Promotionsstipendien an Doktoranden, die eine Dissertation über ein Thema aus dem Forschungsbereich „Erhöhung der Zweiradsicherheit“ übernehmen wollen. Der angestrebte Promotionsabschluß (Fach) ist frei.

Die Auswahl der Stipendiaten sowie die wissenschaftliche Betreuung und Beratung erfolgt durch die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirates des Instituts.

Interessenten werden gebeten, ihr gewünschtes Thema mit einem Kurz-Eposée (Problem-aufriß, Fragestellung/Hypothese, Methode etc.) sowie einer Kopie des Hochschulabschluß-Zeugnisses (Staatsexamen, Diplom, Magister) bis zum 31. April 1982 an den Leiter des Instituts, Herrn Dr. Hubert Koch, zu senden. Über Detailfragen wie Förderungsbedingungen, Förderungsdauer und Umfang der Leistungen informiert Sie das Institut auf Anfrage gern. IfZ

Anschrift: Westenfelder Str. 58,
4630 Bochum-Wattenscheid
Te.: (02327) 88095

Nachruf

Fritz Thiedemann, einer unserer ältesten Mitglieder, ist tot. Auf vielen Veranstaltungen des BVDM's war er Gast, bei allen beliebt und bekannt als „Öhm“. Mit seinen 74 Jahren war er immer dabei, wenn es galt, an der Förderung des Motorrades mitzuarbeiten, Geselligkeit und Kameradschaft zu pflegen. Und wenn er mal nicht da war, dann fehlte uns etwas. Jetzt wird er uns für immer fehlen, am 21. Dezember 1981 ist er von uns gegangen. Wir werden ihn nicht vergessen.

Auch schon mal erlebt?

Ein schöner, sonniger Sonntagvormittag. Ich bin erst kurze Zeit mit meiner Maschine unterwegs. Der Motor ist warm genug, um ihn zu belasten und ich genieße die ersten Kurven hinter der Ortslage. Auf geht's in die Eifel. Ich fühle mich pudelwohl auf der Maschine. Die Sitzposition paßt, die Bedienungselemente liegen gut in der Hand. Die Maschine fährt sich wie von selbst, fällt spielerisch von einer Schräglage in die andere. Ohne große Konzentration fahre ich sicher und habe ein sicheres Gespür für das Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer. Ich fahre ohne Pause meinen Tank fast leer und komme richtig entspannt wieder zu Hause an.

Ein anderer Tag, mit nicht weniger schönem Wetter. Ich fahre wieder los. Bereits auf den ersten Kilometern habe ich das Gefühl, der Motor laufe rauher wie üblich. Ich versuche meine gewohnte Sitzposition auf der Maschine zu finden, ohne Erfolg. Die ersten schönen Kurven, unzählige Male gefahren, vermitteln mir kein Gefühl für die möglichen Schräglagen. Vor mir ein Auto. Hinter der nächsten Kurve kann ich überholen, obwohl weit vorne ein Fahrzeug entgegen kommt. Verdammt, das war doch knapp. Ein Stück weiter einige mit Leitplanken gesäumte Kurven. Dort kommt mir der Gedanke an eine mögliche Ölspur, die mich mitsamt der Maschine in die Eisenstützen der Leitplanken schickt.

An der nächsten Kreuzung biege ich ab Richtung Heimat, immer noch auf der Maschine hin und her rutschend. Mit ganzen 30 Kilometern auf dem Zähler komme ich bereits wieder zu Hause an, mit dem Gefühl, eine halbe Stunde recht gefährlich gelebt zu haben.

Solche Dinge passieren mir glücklicherweise sehr selten. Einen Nutznießer hatte die Geschichte allerdings auch, nämlich meine Tochter. Sie kam an diesem schönen Tag viel früher als erwartet zu der versprochenen Radtour.

Rudolf Kuhl

BVDM-Leserbrief in Motorrad 22/81

Der zuvor abgedruckte Leserbrief war, als Reaktion auf einen recht positiven Bericht über den Motorradclub „Kuhle Wampe“ (Motorrad 17/81), unter anderem auch in Motorrad 22/81, in der entsprechenden Rubrik, zu finden. Er war mit „Bundesverband der Motorradfahrer e.V., Klaus Schumacher, 2. Vorsitzender“ abgezeichnet und ist daher wohl als offizielle BVDM-Angelegenheit anzusehen.

Ich stehe auf dem Standpunkt, daß diese Hintergrund-Information über den Motorradclub „Kuhle Wampe“ für BVDM-Mitglieder recht wissenswert ist; dennoch verurteile ich die Veröffentlichung dieser Reaktion in Deutschlands wohl größter Motorradfahrer-Zeitung auf das Schärfste. Klingt für diesen großen Leserkreis Außenstehender doch viel eher Mißgunst als Objektivität durch und hört sich der Brief mehr nach Diffamierung an. Diese Reaktion geht wohl leider als Schuß nach hinten los und hat dem BVDM wahrscheinlich mehr geschadet als genutzt.

Gibt es keine besseren Mittel, sich als Motorradfahrer-Verband zu profilieren?

Sollten wir es nicht auf andere Weise versuchen:

- uns der Öffentlichkeit zu präsentieren
- Motorradfahrer für uns zu interessieren
- mit anderen Motorradfahrer-Organisationen zusammenzuarbeiten
- Motorradfahrer-Belange zu vertreten?

Die in Motorrad 25/81 zum o.g. Leserbrief abgedruckten Antworten bestätigen einhellig meine Ausführungen. Positives war keiner Antwort abzugewinnen.

Da nicht nur ich, sondern auch andere BVDM-Mitglieder den Leserbrief gelesen haben und sicherlich auch nicht gerade erfreut reagiert haben, erwarte ich vom BVDM-Vorstand eine Stellungnahme zu diesem neuen Kurs des BVDM als Motorradfahrer-Interessenvertretung. Liege ich mit meiner Einstellung wirklich so falsch, so lasse ich mich gerne vom Gegenteil überzeugen.

G. Wuttke

Leserbrief „Kuhle Wampe“

Die Aktivitäten dieser Gruppe, ein Angebot zur Zusammenarbeit und verschiedene Berichte in der Presse veranlaßten mich, Auskünfte einzuholen, um festzustellen, mit wem wir uns eventuell einlassen.

Aus der Stellungnahme der Bundesregierung geht eindeutig hervor, daß es sich um eine linksextreme Vorfeldorganisation handelt. Vorfeldorganisation bedeutet: die eigentlichen Hintermänner und Ziele werden möglichst nicht herausgestellt.

Ich habe den Text mit Horst Orlowski abgesprochen, um

1. die Mitglieder zu informieren und
2. bei Bedarf Informationsmaterial griffbereit zu haben.

Horst Orlowski hat dem Text zugestimmt, ist aber davon ausgegangen, daß er nur intern verwendet wird.

Die Reaktionen auf den Leserbrief halten sich die Waage, ein Mitglied dieser Gruppe hat die Ansicht vertreten, daß alles ganz anders sei. Leider war seine Anschrift unvollständig, so konnte ich den Beweis nicht antreten. Eine Gruppe Motorradfahrer aus München haben unter ausdrücklichem Bezug auf den Leserbrief ihr Interesse am BVDM bekundet. Ein Eintritt wurde dadurch mitveranlaßt.

Aus zahlreichen Gesprächen weiß ich, daß Mißverständnisse nur durch die – notwendige – Kürze des Leserbriefes entstanden. Vielfach hielt man ihn für eine Meinungsäußerung, erst wenn ausdrücklich auf fundiertes Beweismaterial hingewiesen wurde, wurde die Sache anders gesehen.

Es würde mich interessieren, wie die Mitglieder des BVDM über die Sache denken, unterschiedliche Meinungen sollten wir ausdiskutieren und nicht Ressentiments aufbauen.

Klaus Schumacher

Und **wie** die BVDM-Mitglieder über die Sache denken, sollten sie der „Ballhupe“ mitteilen!
d. Red.

Quantität = Qualität?

Die Elefantentreiber Lippe veranstalteten im Herbst ihr 13. Internationales Hexentreffen. Es sollte, wie bereits 12mal in der Vergangenheit geglückt, ein Motorradtreffen ohne viel Halodria und Randalen werden, bei dem das sogenannte „Benzingespräch“ im Mittelpunkt steht. Leider kam es anders:

Der den Fans zur Verfügung stehende Saal unseres Clublokals glich am späten Abend einem Saustall, in dem sich ca. 40-50 mehr oder minder Betrunkene in einer Lautstärke anschrien oder wie man deren Getue sonst bezeichnen mag, daß niemand mehr sein eigenes Wort verstand.

Der im Clublokal konsumierte Alkohol stammt vielfach aus selbst mitgebrachten Schnaps- und Bierflaschen. Ich halte dieses Verhalten bei allem Verständnis für Sparsamkeit zumindest gegenüber unserem Vereinswirt für unhöflich. Daß zu Mitternacht nahezu sämtliche ½ Litergläser verschwunden waren, stimmt mich nachdenklich. Das haben Motorradfahrer wohl kaum nötig.

Das mutwillig demolierte Mobiliar zwingt mir die Frage nach dem Grund für dieses Handeln auf. War es das schlechte Wetter an jenem Wochenende, ein Gesinnungs- und Verhaltenswechsel unter den BVdM'lern oder gar die Tatsache, daß es sich bei unserer Veranstaltung um die 13. handelte?

Sicherlich hat das regnerische Wetter etwas zur schlechten Laune beigetragen. Der wahre Grund konnte es jedoch wohl kaum sein, da es schon bei manchem unserer Treffen regnete und die Stimmung dennoch o.k. war.

Abergläubisch bin ich ebenfalls nicht, sonst hätten wir geflissentlich die 13 in eine 14 umgewandelt.

Mit scheint jedoch, daß der Grund eher eine bestimmte Personengruppe war. Es handelt sich hierbei um einige junge BVdM-Clubs und denen nahestehende Personen. Alle übrigen und Gott sei Dank die Mehrzahl der Anwesenden verhielten sich vorbildlich.

Es wäre an der Zeit, sich die neuen Ortsklubs vor deren Aufnahme in den BVdM etwas genauer anzusehen; denn Randalenbrüder schaden dem guten Ruf des BVdM.

Der BVdM ist an einem Punkt angelangt, wo er, gemessen an Mitgliederzahlen, zu einem mittelgroßen Verein wird.

Eine Erhöhung der Mitgliederzahl wird offenbar großgeschrieben (s. Protokoll zur JHV 1981); die Zuwachsraten der Mitgliederzahlen 1980 von rd. 20% deuten zumindest darauf hin.

Nun ist aber nicht immer Quantität = Qualität.

Auf unserem Treffen überließen jedenfalls die Einsichtigen den Randalierern den Saal und verzogen sich. Dieses geschah oft mit Worten wie:

Hier haben wir nichts verloren. Wir sind hier fehl am Platz. Nächstes Jahr sieht mich hier keiner mehr, denn dann kommen nur noch Randalinskis.

Bei den aus vorgenannten Gründen enttäuschten Motorradfahrerinnen und -Fahrern möchte ich mich ausdrücklich für den Verlauf des Treffens entschuldigen in der leisen Hoffnung, daß sie den Mut nicht verlieren.

Denn sollte es ein 14. Hexentreffen 1982 geben, werden wir Vorsorge treffen, daß derartige nicht ein zweites mal geschieht und der Termin des Treffens nicht über die Ballhupe allen BVdM-Vereinen bekannt wird.

Ernst Friedrich Edler

Motorradreifen

Zu dem Rahmenlieferabkommen der Vergölst GmbH mit dem BVdM über Rabatte bei Reifenkäufen, veröffentlicht in Heft 3/81, Seiten 18 u. 19, teilt die Firma Reifen-Schüller folgendes mit:

Bereits seit Jahren gewährt diese im Köln-Bonner Raum sehr bekannte (und engagierte) Reifenhandlung BVdM-Mitgliedern gegen Vorlage ihres Mitgliedsausweises nicht unerhebliche Rabatte.

Diese betragen zur Zeit 26% auf die unverbindlichen Preisempfehlungen von Metzeler und 23% auf die von Continental. Für alle anderen Reifenmarken gelten ähnliche Konditionen. Die Montagekosten betragen 3,- DM; elektronisches Auswuchten kostet 7,- DM.

Reifen-Schüller · Meschenicher Straße 21
5030 Hürth-Fischenich · Tel. 02233/41791

Anzeigen

Verk. Honda CX 500, wie neu, mit vielen Extras wie Konis, stärkere Gabelfedern, Kegelrollenlager, gelochte Bremsscheiben, Höckersitzbank u.a., VB 3.700, — DM.

Ruth Thelen · Ortschaftstr. 79 · 5030 Hürth-Kendenich · Tel. 02233/41466.

Verk. Honda CB 750 FA Bol d'Or, Fettkettenkasten, Konis, gelochte Bremsscheiben, Gepäckträger, Rennölkühler, Ölthermometer. VB 5.300, — DM.

Werner Goetz, Ortschaftstr. 79 · 5030 Hürth-Kendenich · Tel. 02233/41466.

Suche gut gebrauchte Seitentaschen für BMW (Krauser oder ähnliches)

René Bühler · Alter Kirchweg 19
4005 Meerbusch 1 · Tel. 02105/72726.

Verkaufe sehr schöne mod. GT 750, braun met. Dunstall-Verkl., H 4, verchr. Dresda-Kast. Schwinge, Tyrra-K.-Kasten, Tommaselli-Stummel, Kegelrollenlager v.u.h., gel. Scheiben mit zurückgelegten Bremssätteln, Seit.Std., Ölkontrolle u.v.m. (fast) alles TÜV. Verschleißteile neu, Spitze 200 km/h. Verbrauch: 6,4 l Normbenzin bei 120 km/h u.ca. 1 l Öl auf 1.000 km. Bild auf Wunsch.

Ralph Sutthoff, Voßbusch 12, 4400 Münster

Div. Maico-Kleinteile, neu (u.a. Regelbox MD 250), Wert ca. DM 300, — für DM 100, — abzugeben, nur kpl. Tel. 0208/57506

Suche: billig, möglichst defekt Verkleidung u. Höckersitzbank für BMW. Jörg Keuser, Tel. 0211/794725

Verkaufe Yamaha 3-Zyl.Viertakt-Motor kpl. 900 ccm, 95 PS, wahlweise Kardan-od. Kettenantrieb, gegen Gebot, Volker Briel, Hittfeldstr. 70, 433 Mülheim, Tel. 0208/51321 oder 57506

Verkaufe Vendramini-Stiefel Gr. 42, fast neu, Neupreis DM 168, — für DM 90, — Volker Briel, Hittfeldstr. 70, 433 Mülheim
Tel. 0208/57506 od. 51321

Verkaufe BMW R 50-Gespann mit Ural-SW, Gläser-Verkl. Baujahr 1955, TÜV 9/83
VB DM 6.500, —, B.Reckmann, Kratzhecke 19
5202 Hennef-Lichtenberg, Tel. 02248/3883

Verkaufe Fahrwerk Dnepr MT 10, kpl. oder in Teilen. Preis: VB.

Yamaha AS 3 125 ccm mit vielen Neuteilen, z.B. Kuppl., Batterie etc. 22.000 km, TÜV 12/82
Preis: VB. Werner Virnich, Deermannstr. 5
4400 Münster, Tel. 02501/58515

Verkaufe Lederkombi, teilbar, neu, rot-weiß Gr. 40 (fällt klein aus) gegen Gebot.

Bw. Maico 250 ccm Bj.60, Original-Zustand, 2 Jahre TÜV-frei, gegen Gebot.

Ardie 250 mit Steib LS 200, Bj.1951, Liebhaberstück, aus gesundh.Gründen, gegen Gebot
Rudolf v.d. Heide, Postfach 1251
2057 Wentorf

Zeitschrift „Motorrad“ vom Juli 1975 bis Januar 1979 kpl., in Sammelmappen, gegen Gebot abzugeben. Horst Orlowski, Augustenstr. 2
5630 Remscheid 11, Tel. 02192/65872

Termine:

12.3.-17.10.1982

Kiepenkerlfahrt 1982, Zielfahrt f. Motorräder

Ausschreibungen anfordern bis 1.3.82 bei:
Werner Virnich, Deermannstr. 5
4400 Münster, Tel. 02501/58515

13.3.-14.3.82

Rabenkopftreffen des UTM C

20./21.3.82

BVDM Winterfest

(siehe Ballhupe Seite 2)

3.4.82

3. Frühjahrsorientierungsfahrt

Veranstalter: MC Davert im BVDM, Münster
Info-Adresse: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 02501/5420
Voranmeldung erbeten.

3.4.82, 20.00 Uhr

Diavortrag des UTM C über eine Schottland-
fahrt und die Krauser-Rallye im Bürgerhaus
in Bad Schwalbach-Hettenhain

25.4.82

Orientierungsfahrt der Motorradfreunde Hürth

Ausschreibung anfordern bei:
Werner Goetz · Ortshofstr. 79
5030 Hürth-Kendenich · Tel. 02233/4 1466

30.4.-2.5.82

2. Internationales Motorradtreffen

des MC Saalburg/Usingen
Info-Adresse: Andreas Leitert, Am Wenzel-
holz 7, 6392 Neu Anspach

7./8./9. Mai 82

4. Int. Belmo Treffen

Veranstalter: Belmo Design · Ahlener Straße
4720 Beckum
Organisation und Info Adresse:
MC Geist e.V., Wilfried Happe
v. Wendt Str. 17 · 4724 Wadersloh

15.5.82

Tag des Motorrades

Inf.-Adresse: Siebelt Ubben, Esenser Str. 38
2960 Aurich 1

21.-23.5.82

2. Internationales Motorradtreffen

Veranstalter: MC Davert im BVDM Münster
(Rinkerode)
Info-Adresse: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 02501/5420
Voranmeldung erbeten

11.6.-13.6.82 (Termin noch nicht ganz sicher)

Contitreffen

Veranstalter: Conti-BVDM

24.-25.7.82

12. Heidjer-Treffen des MC Lüneb. Heide

Ausschreibungen: Gabi Strobel, Harburger
Straße 19, 2093 Stelle
Teilnahme nur mit Einladung möglich. Das
Treffen findet an einem anderen Ort statt!

20.6.82

3. Geschicklichkeitsturnier

Veranstalter: MC Davert im BVDM Münster
Info-Adresse: Josef Fuchs, Saturnweg 2
4400 Münster, Tel. 02501/5420
Voranmeldung erbeten

Die ev. Motorradfreunde, Pfarramt St. Mat-
thäus, Nussbaumstr.1 in München 2 haben
seit 1980 einen **Kontaktschuppen für fried-
liebende Motorradfahrer**. Jeden 2. + 4. Don-
nerstag eines Monats von 19.00 bis 22.00 Uhr,
Treffen in der St. Matthäuskirche am Send-
linger-Tor. Platz. BVDM-Mitglieder sind beson-
ders herzlich eingeladen.

16.9.-20.9.82

Ifma Köln

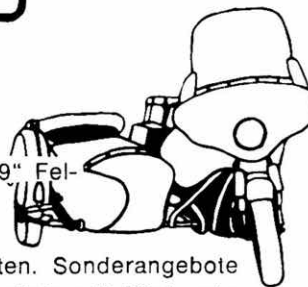
Finnland-Termine sind eingetroffen.

Der MC Zerberus

Herr Felix Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
will einen monatlichen Rally und Terminkalen-
der herausgeben. Wer seine Termine einem
größeren Kreis mitteilen möchte, wende sich
bitte direkt an o.b. Anschrift.



MOTORRAD STEMLER



**Gespann-Service
Köln**

**STEIB - Squire
EML - BENDER**

5000 Köln 90 (Porz-Urbach)

Kaiserstraße 62a

Telefon 0 22 03 / 2 44 48

u. 5 68 06

Gespann und Seitenwagenservice, 15" 18" 19" Felgen, Federn; Anschlüsse; Steib- Ersatzteile neu gef. und gebr., LS 200 und TR 500 Bausätze mit Stahl- oder GFK-Booten. Sonderangebote Gespannreifen. Seltene Größen; Große Reifenliste mit Rückporto anfordern. BMW R 69 S bis R 25 Ersatzteile neu und gebr. BVDM-Rabatt für Auspuffanlagen. Ersatzteile für Motorräder der 50er und 60er Jahre wie Gummis, Lampen, Elektrik; Bremsteile; Speichen. Halbschalenhelme und Brillen neu; Belstoffs und Thermo-Boys. Werkstatt-, Ersatzteil- und Betriebsanleitungen im Nachdruck, sowie Motorradzeitschriften Markt; Visier; Stress Press und Syburger. Engl. Motorradliteratur und Motorradfahrers Liederbuch; Deutsche Motorradliteratur; Kpl. Angebotsliste gegen Rückporto 1,- anfordern. Überholung von Tachometern (auch alte Modelle), Limas; Anker; Regler; Kurbelwellen (alle BMW). R 25 bis R 69 S im AT auf Lager), Räder neu einspeichen und lagern.



Impressum

Ballhupe

– Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

Heinz Sauerland
Friedensstraße 4
4133 Neukirchen-Vluyn

Termine:

Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld

Druck:

trost-druck, Xanten

Mitarbeiter

Heft 1/82:

Klaus Schumacher, Horst Orlowski, Rudolf Kuhl, Ulrich Hartmann, Manfred Paehr, Wilfried Müller, Edmund Peikert, Werner Goetz, „Etsche“ Günther Wuttke, Ernst Friedrich Edler, Norbert Ahrweiler, Institut f. Verkehrssicherheit.

Copyright by BVDM

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.

Bitte schon jetzt
vormerken:

**BVDM-Jahres-
hauptversamm-
lung am Samstag,
dem 4. 9. 1982.**

Näheres in
Ballhupe 11/82.
Der Vorstand

Spiel, Satz und Sieg.



Die Zukunft im Griff: YAMAHA XJ 750.

Sie kennen es vom Tennis. Spiel, Satz und Sieg bedeutet: Der Sieger ist ermittelt. Vergleichstest-Sieger ist die neue YAMAHA XJ 750. Und Sieger wird man nur dann, wenn die Summe der entscheidenden Vorzüge den Abstand zum „Gegner“ meßbar macht. Addieren Sie mal: 748 ccm-Kurzhubmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. 60 kW (81 PS) bei fahrbereiten 238 Kilogramm. Patentierte YAMAHA-Ansaug-Kontroll-System (YICS) zur Leistungsoptimierung und Reduzierung des Kraftstoff-Verbrauchs. YAMAHA-Anti-Dive-System zur Perfektionierung des Bremsverhaltens. Antrieb über lastwechsel-neutralen Kardan. Absolut schmalbauendes Vierzylinder-Triebwerk, das sportliche

Schräglagen zum sicheren Erlebnis macht.

Es ist unvergleichbar viel Zukunft drin. In der neuen XJ 750. Und über die wesentlichen Funktionen wacht der Bord-Computer: Control-Check – und Sie wissen, daß Sie die Zukunft zuverlässig im Griff haben.

Perfekte Technik:

4-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 748 ccm, 60 kW (81 PS), YICS, 202 km/h, E-Starter, Monitor-System, Kardan, 5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn, Anti-Dive, Farben: Rot; Silber.

Änderungen der technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA-DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1
Telefon (02105) 5892, Telex 08.584 036



YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern