

Ballhupe



Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



2/83

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.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4

Frankfurter Straße 12

Tel. 06128 / 86891 < 86191 >



BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.



Verkehrspartner Motorradfahrer



BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.

Wir sind

die Interessenvertretung der
Motorradfahrer.

Wir verbinden

zahlreiche Vereine, Interessen-
gemeinschaften und Einzelmitglieder zu
einer Dach-
organisation.



Wir organisieren

große Motorradfahrer-Treffen, z.B.
Elefanten- und Contidromtreffen sowie
kleinere Treffen
in den Ortsclubs, als
Winterprogramm
technische Seminare
und Vorträge.

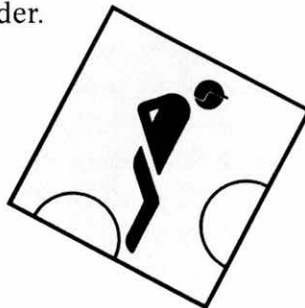


Wir veröffentlichen

in unserer Clubzeitschrift, der
»Ballhupe«,
Informationen,
Unterhaltung und
den aktuellen
Terminkalender.

Wir sorgen für

Erfahrungsaustausch, Geselligkeit
und Kameradschaft
in den Ortsclubs und
auf Treffen.



Inhalt

Protokoll der a.o. JHV	2
BVDM-Nachrichten	3
3 x Elefantentreffen	6
IG Gespannfahrer	7
Tag des Motorradfahrers	8
Fotowettbewerb	8
Was tun die Referenten?	8
Jokerspiel	8
Gut gefragt – wirklich?	9
Umbau SR 500	10
Fahrlehrer Training	11
Motorrad Briefmarken	12
Neuer Helm	14
Was ist eine „Unwucht“	14
Wintergespannfahrt	15
Brief aus Kanada	16
HSK Winterfest	17
Einheiten im Meßwesen	18
Termine	19
Anzeigen	20

Titelbild:

Nun ist es wieder soweit –
Start in den Sommer 1983

Foto: Keuser

Protokoll der außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.03.83

Horst Orlowski eröffnet um 18.15 Uhr die Sitzung und begrüßt die Teilnehmer.

Horst Orlowski erklärt zunächst die Situation, die durch den bevorstehenden Wechsel im Amt des Schatzmeisters entstanden ist.

Um eine geprüfte Kasse übergeben zu können, wurde die Kassenprüfung für das Jahr 1982 von den für das Jahr '81 gewählten Kassenprüfern vorgenommen.

Er bittet die Versammlung um Zustimmung und schlägt vor, für '82 trotzdem Kassenprüfer zu wählen. Wenn die Versammlung die Kassenprüfer im Amt bestätigt, braucht die Kassenprüfung nicht wiederholt werden.

TOP 1

Rudolf Kuhl verliest den Kassenbericht für die Jahre '81 und '82.

TOP 2

Günter Wuttke gibt den Bericht der Kassenprüfer und erklärt zunächst, daß man wegen des Umfangs der Prüfung für 2 Jahre den langjährigen Kassenprüfer Volker Lefevre hinzugezogen habe. Er beanstandet zunächst die unpünktliche Abrechnung der Vorstandsmitglieder und den nicht zurückgeforderten Vorschuß an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied. Dadurch waren umständliche Abgrenzungen und Rückstellungen erforderlich um eine aussagekräftige Bilanz zu erhalten.

Die Erhöhung der Verwaltungskosten sind zum Teil durch die Aufwandsentschädigung und die stark gestiegenen Kosten zum anderen Teil durch die Kosten für die EDV entstanden. Er beanstandet weiter, daß rückständige Beiträge nicht konsequent genug angemahnt wurden. Er fordert für die Zukunft pünktliche Abrechnung und intensive Bemühung um die rückständigen Beiträge.

Die Kassenprüfung hat jedoch keinen Grund zur Beanstandung in der Kassenführung ergeben und Günter Wuttke empfiehlt der Versammlung, dem Vorstand Entlastung zu erteilen.

TOP 3

In der anschließenden Aussprache reklamiert Manfred Ahrens den rückständigen Clubanteil der Elefantentreiber Lippe. Rudolf Kuhl bittet darum, die Angelegenheit im Anschluß an die Versammlung zu klären.

Ursula Rubart beklagt sich über die schleppende Bearbeitung der Mitgliedsanträge und berichtet von den bisher vergeblichen Bemühungen der Barntruper Motorradfreunde, Mitglied im BVDM zu werden. Dazu sagt Klaus Schumacher, daß in der Geschäftsstelle keinerlei Informationen über diesen Vorgang vorliegen. Er schlägt vor, in einem Gespräch nach der Sitzung zunächst festzustellen, wo die Ursache für die Verzögerung liegt.

TOP 4

Zum Versammlungsleiter wird Heinz Sauerland vorgeschlagen und einstimmig berufen.

TOP 5

Heinz Sauerland erklärt zunächst die rechtliche Situation und die Bedeutung der bevorstehenden Entscheidung über die Entlastung.

Dann bittet er die Versammlung um die Abstimmung über die Entlastung. Die Auszählung ergibt 53 Ja-, 45 Neinstimmen und 4 Enthaltungen.

TOP 6

Zu Kassenprüfern werden Günter Wuttke und Volker Lefevre vorgeschlagen, sie werden mit 86 und 80 Stimmen gewählt, bei 12 Enthaltungen.

In seinem Schlußwort dankt Horst Orlowski den Kassenprüfern, dem Versammlungsleiter und den Gastgebern. Er verspricht, daß der Vorstand in seiner morgigen Sitzung personelle und organisatorische Entscheidungen treffen wird, die die Mitglieder- und Kassenverwaltung in kurzer Zeit wieder in Ordnung bringen wird. Bis dahin bittet er um etwas Geduld und Vertrauen.

Er schließt die Sitzung um ca. 19.30 Uhr.

gez. Horst Orlowski	gez. Klaus Schumacher
1. Vorsitzender	1. Geschäftsführer

Einladung zur JHV und vorläufige Tagesordnung

Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung wird zusammen mit der Feier des 25jährigen Bestehens des BVDM vom LV-Rhein-Ruhr ausgerichtet.

Wir laden Sie ein, am 24.09.1983 nach Xanten ins Schützenhaus zu kommen. Beginn 17.00 Uhr. Über die Jubiläumsfeier und das Rahmenprogramm wird der Gastgeber an anderer Stelle berichten, ebenso über Anfahrt, Übernachtungsmöglichkeiten usw.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden
2. Bericht des Geschäftsführers
3. Bericht des Schatzmeisters
4. Bericht des Kassenprüfers
5. Bericht des Bundessportwartes
6. Berichte der Referenten (Referenten, die ihren Bericht nicht selbst abgeben, sollten ihn rechtzeitig schriftlich vorlegen).
7. Ernennung eines Versammlungsleiters
8. Entlastung des Vorstandes
9. Neuwahl des Vorstandes für 2 Jahre
10. Anträge:
 - a, Änderung des § 21 Nr. 4 in „Ehefrauen und Lebensgefährtinnen“

Wenn keine weiteren Anträge, die gem. unserer Satzung in der Einladung veröffentlicht werden müssen, vor dem Redaktionsschluß der Ballhupe 3/83 eingehen, gilt diese Tagesordnung. Andere Anträge müssen dem Geschäftsführer 4 Wochen vor der Versammlung vorliegen.

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Sport-Ergebnisse 1982

n. g. Sport		Punkte
1. Martin Brede	MC Sauerland	178,44
2. Manfred Paehr	MC Sauerland	171,19
3. Werner Virnich	Einzelmitgl.	170,73
4. Frank Jokisch	Einzelmitgl.	165,98
5. Helmut Ullrich	MC Sauerland	136,54
6. Albert Strauß	MC Sauerland	128,70

Touristikwettbewerb

1. Manfred Burda E T L
2. Bent Pedersen Einzelmitglied DK
3. Werner Virnich Einzelmitglied
4. Wolfg. Döpper MC Hilden
5. Martin Brede MC Sauerland
6. Albert Strauß MC Sauerland
7. Gisela Friedrich Einzelmitglied
8. Siegfried Keck Einzelmitglied
9. Bernd Karrasch MC Mammot
10. Margot Becker MF Hürth

Bester Verein im n.g. Sport war der MC Sauerland, gefolgt von der Gruppe der Einzelmitglieder. Bester Verein im Touristikwettbewerb war der MC Mammot vor dem MC Sauerland.

Werner Lubjinski

Geschäftsstellen-Info

Die BVDM-Geschäftsstelle hält für Sie bereit:

Briefpapier, Umschläge, Kurzbrieft, Blanko-Visitenkarten kostenlos.

Plakatvordrucke für 0,50 DM
Urkunden für 1, — DM pro Stück
Aufkleber mit dem BVDM-Emblem
Ø 6 cm für 1, — DM
Aufnäher mit dem BVDM-Emblem
Ø 6 cm für 3, — DM

Kleinmengen oder Einzelbestellungen bitte mit frankiertem Rückumschlag und dem Betrag in Briefmarken, größere Mengen auf Rechnung.

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, 2. erweiterte Auflage 8, — DM, ab 10 Stück 6, — DM. Bei Einzelbestellung bitte für 8, — DM Briefmarken schicken.

Filmverleih und Verleih der BVDM-Videofilme, Verleih von Fahnen und Spannbändern Informationsmaterial, Helmaufkleber. Beachten Sie auch die Hinweise im Organisations-Handbuch.

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4
Tel. 061 128/8 68 91

Vorstellung des Enduro-Referenten

Im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung am 19.03.1983 in Sundern-Stemel, hat der Vorstand des BVDM beschlossen, einen Referenten für Enduro-Sport zu ernennen.

Der ehemalige Moto-Cross- und Geländefahrer Hans Braun, Fahrerschulbesitzer, hat aufgrund seiner eigenen sportlichen Erfahrungen die Aufgabe übernommen, im Rahmen des BVDM ng. Enduro-Veranstaltungen durchzuführen.

Um allen interessierten Enduro-Fahrern den Einstieg in den Sport zu erleichtern, soll als erstes ein Fahrerlehrgang, unter der Leitung des bekannten Moto-Cross- und Geländefahrers Werner Schütz, durchgeführt werden.

Damit der erste Lehrgang sobald wie möglich durchgeführt werden kann, werden alle interessierten Mitglieder des BVDM, sowie deren Freunde gebeten, sich an folgende Adresse zu wenden.

Referent für Enduro

Hans Braun

Auf der Reichen 6

5204 Lohmar 1-Birk

Telefon 022 46/50 40 nach 21.00 Uhr
Hans Braun

Eine Dame im Vorstand

Schon seit längerer Zeit hatte Rudolf Kuhl, unser Schatzmeister, aus gesundheitlichen Gründen darum gebeten, von seiner Vorstandsarbeit entlastet zu werden. Jetzt, nachdem die Kassenabschlüsse für die Jahre 1981 und 1982 geprüft worden sind, war eine der Voraussetzungen erfüllt. Die zweite, den richtigen Nachfolger zu finden, beschäftigte uns auch schon eine ganze Weile, bis wir schließlich erfolgreich waren.

Am Abend nach der außerordentlichen Hauptversammlung in Sundern-Stemel erklärte mir Herr Kuhl seinen Rücktritt als Schatzmeister des BVDM und als Verwalter der Mitgliedsanschriften.

Für den nächsten Morgen war eine Vorstandssitzung anberaumt, in der Frau Margot Wittke einstimmig kommissarisch zur Schatzmeisterin gewählt wurde. Frau Wittke hat berufliche Erfahrungen im Umgang mit Geld und führt im Landesverband Rhein-Ruhr seit Jahren die Kasse. Sie wird auch die Mitgliedsverwaltung übernehmen.

Bei Herrn Kuhl bedanke ich mich herzlich für die geleistete Arbeit und wünsche ihm vor allem gesundheitliche Besserung. Frau Wittke danke

ich für die Bereitschaft, eine solche Aufgabe zu übernehmen, und freue mich auf eine lange erfolgreiche Zusammenarbeit.

Horst Orłowski
1. Vorsitzender



Der neue Enduro-Referent
auf seiner BMW GS 80

Wichtige Mitteilung an alle Leser der Ballhupe!

Es passierte in der Vergangenheit immer wieder und in der Gegenwart immer noch, daß Post an alle möglichen im Moment gerade vorliegenden Adressen geschickt wird. Es erfordert Zeit und Geld, diese Korrespondenz an die richtigen Empfänger weiterzuleiten. Bitte senden Sie in Zukunft Ihre Post, die in irgendeinem Zusammenhang mit der Mitgliederverwaltung (Beiträge, Reklamationen, Adressenänderung, Clubwechsel, Vorstandsdaten etc.) stehen, direkt an:

Margot Wittke
Aldekerker Straße 14 a
415 Krefeld
Telefon 0 21 51 - 71 22 97

Hier werden alle Fragen postwendend bearbeitet und sofort beantwortet.

In Sachen „BALLHUPE“ bitte alle Zuschriften (Termine, Verkäufe, Annoncen, Beiträge, Artikel, Fotos, Kritiken etc.) direkt an:

Redaktion „Ballhupe“
Heinz Sauerland
Dr. Guischar-Strasse 7
4134 Rheinberg 3
Telefon 0 28 44 - 8 54

Handelt es sich um clubinterne Angelegenheiten wie: Zusendung von Briefpapier, Kurzmitteilungen, Aufklebern, Plaketten, Leihen von Spannbändern und Filmen etc., dann wenden Sie sich an den Geschäftsführer

Klaus Schumacher
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4
Telefon 0 61 28 - 8 68 91

Wenn Sie dieser Bitte nachkommen, profitieren Sie selbst davon. Ihre Post kommt sofort an den richtigen Empfänger und wird sofort erledigt.

Herzlichen Dank für Ihr Verständnis
Der Bundesvorstand des BVDM

Elefantentreffen '83

Begünstigt durch das gute Verhältnis zu unseren Partnern in Österreich, bereitete die Vorbereitung keine Schwierigkeiten.

Unser Dank gilt allen, die zum Gelingen des Elefantentreffens beigetragen haben, besonders der IGM Salzburgring und Herrn Kussin. Weil neu im Kreis der Freunde und Förderer hier auch unser Dank an Honda-Österreich, die das Motorrad für die Wettbewerbe zur Verfügung stellte.

Die guten Erfahrungen im Vorjahr veranlaßten uns, die Freiwillige Feuerwehr in größerem Umfang einzusetzen. Es wurde die Zahl der Feuerwehrleute und die Einsatzzeit erhöht. Dies war angesichts der wenigen Ordner und Helfer auch dringend notwendig; vor allem, weil wegen des guten Wetters mit mehr Besuchern als in den Vorjahren gerechnet werden mußte.

So kam es dann auch; am Samstagnachmittag war die erwartete Höchstzahl von 7000 Besuchern bereits erreicht. Jedoch die Bedingungen waren günstig, es war genug Schnee da, aber nicht so viel, daß die Fahrwege und Zeltplätze dadurch eingeschränkt wurden. Die meisten Wege waren gut zu befahren, sodaß auch mehr Besucher in dem hinteren Teil des Ringes zelteten.

Beängstigend knapp waren die sanitären Anlagen. Die Anlagen waren zwar erweitert worden, die Boxentoiletten waren jedoch wegen Wassermangel nicht benutzbar. Da half auch der Tankwagen der Feuerwehr nichts. Das Wasser versickerte schneller in der Zisterne als es herangeschafft werden konnte.

Trotz weiter gestiegener Kosten konnte ein Ausgleich zwischen Ausgaben und Einnahmen hergestellt werden. Wahrscheinlich wird die Endabrechnung ein kleines Plus ergeben, das aber für dringende Anschaffungen und als Polster für künftige Veranstaltungen auch unbedingt gebraucht wird.

Die Zukunft des Salzburgringes, und damit die neue Heimat des Elefantentreffens ist durch das geschickte Vorgehen der IGMS-Leitung gesichert. Es sind, abhängig von den finanziellen Möglichkeiten, verschiedene Verbesserungen geplant, die uns bei den nächsten Veranstaltungen zu gute kommen werden.

Ernstere Probleme für die Zukunft des Elefantentreffens sind zur Zeit nur aus der immer kleiner werdenden Zahl der Helfer zu erwarten. Externe Helfer können zwar unsere Ordner entlasten, aber nicht ersetzen. Wenn hier im nächsten Jahr keine positive Änderung eintritt, ist das Ende des Elefantentreffens abzusehen.

Den Helfern wurden – zusammen mit der Helfer- und Fahrkostenpauschale – eine Plakette oder ein Anhänger und ein Aufkleber '83 sowie ein Jahresanhänger '83 zugeschickt.

Klaus Schumacher

Eine Enttäuschung

Als gestreßter Helfer des Elefantentreffens '83, möchte ich mich hier über die mangelnde Initiative der BVDM-Verbandsmitglieder äußern. Es ist schon enttäuschend, wenn man bedenkt, daß von ca. 2500 BVDM-Mitgliedern nur ca. 70 Personen bereit waren als Eletreffen-Helfer zu fungieren. Das sind rund 3%! Da es am Eingang, bei der Verkehrsregelung auf dem Ring, der Zeltplatzaufsicht, der Durchführung des Rahmenprogramms und an einigen anderen Ecken an aktiven Leuten fehlte, blieb den wenigen Helfern nichts weiter übrig, als sich doppelt und dreifach zu schlagen und bald rund um die Uhr zu malochen.

Das auch BVDM-Mitglieder auf dem Salzburgring waren, ist bewiesen, nur beschränkte sich ihre Anwesenheit auf ein „Gast sein“. Ein paar Stunden hätte wohl jeder von ihnen von seiner Freizeit zum Mithelfen abgeben können. Man kann von einem Verband, der so strukturiert und organisiert ist, wie der BVDM, keine großartigen Aktivitäten verlangen, wenn die einzelnen Mitglieder und Ortsclubs nicht bereit sind, selber aktiv zu sein. Ein Treffen der Größenordnung des Elefantentreffens, bringt dem Veranstalter – BVDM – auch einen nicht ganz zu unterschätzenden finanziellen Gewinn, der natürlich dem ganzen Verband zu Gute kommt (also auch den 97% der Mitglieder, die nichts tun).

Bitte überdenkt diese Aspekte mal und kremplelt zum nächsten Eletreffen die Ärmel hoch um mit zu machen.

Horst-Werner Sassenhagen

Das erste Mal auf dem Elefantentreffen

– Ein persönlicher Eindruck –

Vom Elefantentreffen hatte ich schon viel gehört, gutes und schlechtes. Da man wohl mindestens einmal in seinem Motorradfahrerleben dagewesen sein muß, machte ich mich dieses Jahr auf den Weg.

Ich hatte überraschend gutes Wetter und kam problemlos nach Salzburg. Bei der Ankunft hatte ich zuerst das Gefühl, in einem Chaos gelandet zu sein. Doch dann traf ich eine nette Clique, die meinte: „Nun setze Dich erst einmal hin und erzähle von Deiner Fahrt“. So wurde gemütlich geklönt. Ich bekam von ihnen den Tip, mir zum Übernachten ein Streckenpostenhäuschen zu suchen.

Als es mir in der Nacht zu kalt wurde, stand ich auf und wärmte mich an einem Feuer. Längst war ich wieder durchgewärmt, doch das Klönen am Feuer war so gemütlich und der Morgen begann schon zu dämmern, sodaß die Zeit zum Schlafen viel zu schade war.

Das Elefantentreffen ist wohl die größte Versammlung der vielfältigsten Menschen und Maschinen, stellte ich im Laufe des nächsten Tages fest. Das Programm des BVDM war für mich nur Zeitvertreib. Für mich war das Schönste, neue Menschen kennenzulernen und einfach „Atmosphäre“ zu schnuppern.

Zeltnachbarn, die mich allein sahen, luden mich zu einer Tasse Kaffee an ihr Feuer ein. Von mehreren Paaren wurde ich zum Übernachten auf's Zimmer oder Zelt eingeladen, damit ich nicht erfriere. Nun waren die Freitag- und Samstag-Nacht nicht so schlimm, aber über diese ehrlich und lieb gemeinten Einladungen habe ich mich doch sehr gefreut.

Die Fackelfahrt war ein romantischer Anblick. Die Lichterkette umspannte wohl den ganzen Ring. Es gab die unmöglichsten Variationen für die Solofahrer, die Fackel zu tragen. Der anschließende Gottesdienst im Koppel war gut besucht. Wir saßen in der Kirche wie Ölsardinen. Am Sonntag war es geradezu ein deprimierendes Bild, wie kahl der Ring nun ohne die bunten Zelte im Regen dalag.

Für mich war das Elefantentreffen ein tolles Erlebnis und ich hoffe im nächsten Jahr, so Gott will, wieder mit dabei zu sein.

Karin Salchow

Interessengemeinschaft der Gespannfahrer im BVDM

Die I. G. veranstaltet am ersten Septemberwochenende ein Treffen mit einigen sportlichen Aktivitäten in Ringau-Lüderbach bei unserem Freund Jan Gwizdalla. Das Treffen ist auf Camping ausgerichtet.

Das Sportliche besteht aus:

1. Einer Zielfahrt
2. Einer Beschleunigungs- und Bremsprüfung
3. Einer Orientierungsfahrt
4. Einer Bildersuchfahrt

Mit der Vielzahl der Veranstaltungsarten wollen wir unseren Mitgliedern und Besuchern eine Möglichkeit geben, sich eine Fahrt nach ihren eigenen Fähigkeiten und Interessen auszusuchen.

Es kann an den Fahrten 1-4 einzeln, oder an den Fahrten 1-3 insgesamt teilgenommen werden. Die Fahrt 4 kann nur einzeln oder in Verbindung mit den Fahrten 1 und 2 absolviert werden.

Das hört sich sehr kompliziert an, ist es aber nicht, denn eine Ori- und eine Bildersuchfahrt an einem Nachmittag ist nicht zu schaffen. Die Wertungen der Fahrten 2-4 werden nach den BVDM-Regeln vorgenommen. Es wird bei den einzelnen Fahrten ein bescheidenes Startgeld erhoben, dafür gibt es Pokale und Ehrenpreise.

Übrigens gilt diese Einladung nicht nur für Mitglieder der Interessengemeinschaft, sondern für alle BVDM Mitglieder. Bei einigem Erfolg der Veranstaltung sollte dieses Wochenende einen festen Platz im BVDM Terminkalender bekommen.

Ausschreibungen können bei folgender Adresse angefordert werden:

Jan Gwizdalla sen.

In der Fitz 5, 3448 Ringau-Lüderbach

Telefon 0 56 59/209

Heinz Schulte

Tag des Motorradfahrers

Veranstaltung bundesweit am 07.05.1983

Wenn Sie diese Ausgabe der „Ballhupe“ Nr. 2/83 in Händen halten, ist der Tag des Motorradfahrers gerade vorbei. Ein ausführlicher Bericht folgt im nächsten Heft.

Jedoch bereits jetzt gilt unser Dank dem MTK 81 Lüneburg, die als Veranstalter keine Mühen gescheut haben, diesen Tag im Jahre 1983 zu organisieren.

Weiter gilt unser Dank der Honda GmbH Deutschland, die uns großzügig unterstützt hat.

Und nicht zuletzt gilt unser Dank all denen, die mit ganzem Herzen aktiv dabei waren und in den Fußgängerzonen ihrer Heimatstädte Überzeugungsarbeit geleistet haben.

Wir alle hoffen, daß wir im Jahre 1983 dem Ziel der Partnerschaft Auto – Mitbürger Motorradfahrer ein Stück näher gekommen sind.

Der BVDM-Vorstand

Fotowettbewerb 1982

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern an unserem Fotowettbewerb 1982. Mit Bedauern haben wir festgestellt, daß die Teilnehmerzahl recht gering war, so daß nur jeweils die beiden ersten Preise vergeben werden.

Einen Preis zum Thema „Motorräder bis 1960“ bekommt Peter Hennicke, Bahnhofstr. 4 2893 Butjadingen 2, Ortsteil Stollhamm

den Preis zum Thema „Motorradurlaub“ erhält Volker Rux, Klostereichen 18, 5760 Arnsberg.

Aufgrund der bereits erwähnten geringen Teilnehmerzahl haben wir uns dazu entschlossen, in diesem Jahr von der Durchführung eines Fotowettbewerbs abzusehen.

Motorradfreunde Leinetal e. V.
Susanna Knoche, Schriftführerin

Was tun die Referenten?

Die Kritik von Günter Gilz in Nr. 4/82 ist hoffentlich nicht nur bei B.O. Kruse auf fruchtbaren Boden gefallen. Als Referent für Veteranen-Motorräder kann ich von mir aus keine Besserung geloben, denn in den letzten drei Jahren ist gerade eine einzige Anfrage bezüglich einer Veteranen-Maschine gekommen. Eigene Aktivitäten auf diesem Gebiet kann ich schlecht entfalten, denn der BVDM ist kein Veteranen-Sammel-Verein und die BALLHUPE ist ein Nachrichtenblatt, aber keine Zeitschrift zur Nostalgiepflege.

Dennoch könnte ich mir denken, daß häufiger Fragen zu älteren Maschinen auftauchen, dann bitte her damit. Vielleicht aber gibt es Mitglieder, die garnicht wissen, daß es auch im BVDM jemanden gibt, der sich noch etwas mit den alten Klamotten auskennt.

Willy Reuter

Jokerspiel

Bei einer Ori, die ich im vergangenen Jahr veranstaltete, trat ein bekannter Sportskollege und Fahrer auf mich zu und sagte mir, daß ich auf einer anderen ähnlichen Fahrt den Joker setzen müßte. Ich schaute ihn ganz dumm an und fragte, was das denn wohl sei. Er erklärte mir folgendes:

In ihren eigenen Clubmeisterschaften werden verschiedene Fahrten durchgeführt, z. B. Bildersuchfahrt, Slalom Ori's, Jux-Rally's usw. Die Personen, die eine solche Veranstaltung organisieren, erhalten einen „Joker“. Da sie ja selbst nicht an der Fahrt teilnehmen können und daher in Punkterückstand kommen. Bei der nächsten Veranstaltung, an der sie selbst teilnehmen, können sie dann den Joker setzen und erhalten die doppelte Punktzahl. Meine Idee geht dahin, daß dieses System auch zum Nutzen des BVDM eingesetzt werden könnte. Über die Art der Durchführung sollten wir uns einmal Gedanken machen.

Edgar M.

Gut gefragt – wirklich?

Am 25. März 1983 sollten im Rahmen der Fernsehsendung GUT GEFRAGT (3. Programm des WDR) Probleme von Rad-, Mofa- und Motorradfahrern angesprochen werden. Gesucht wurden Zuschauer, die an diesem Thema Interesse haben.

Als aktiver Auto-, Fahrrad- und Motorradfahrer also ein Grund hinzuschreiben. Gesagt – getan. Eine Einladung erfolgte.

Im Gewirr der WDR-Gänge gelang es mir schließlich auch nach einiger Zeit, das im 2. Tiefgeschoß gelegene und mit Technik vollgestopfte Studio B aufzuspüren.

Nach der Begrüßung durch eine Redakteurin steuerte ich auf eine Gruppe bereits anwesender Motorradfahrer zu und schon gingen auch die letzten Minuten bis zum Sendungsanfang vorbei.

Der WDR hatte wirklich einiges aufgeboten: Früh-Kölsch vom Faß, Orangensaft, Fahrradwimpel mit Sendungsaufdruck, Rolf Wolfshohl, Toni Mang und Rolf Steinhausen.

Nach dem Sendungsteil über das Fahrrad ging man über zum Motorrad. Zunächst wurde ein Film von Motorsportjournalist Kalli Hufstatt gezeigt. Wie er bereits vor Beginn der Sendung angedeutet hatte, ein Film für „uns“ (Motorradfahrer), als Werbung für „uns“.

Keine lärmenden Raser, keine Stürze, keine blutenden Motorradfahrer. Aber – ein Teil Rennen, Statistik, Anfängertips, Möglichkeiten zum Erwachen aus dem Winterschlaf (beispielsweise Übungen in Kiesgruben), Brems- und Kurventechnik. Auch für alte Hasen interessant. Während Kurvenfahrten mit 40% Schräglage möglich sind, geht doch der überwiegende Teil der Motorradfahrer über 18% nicht hinaus.

Für Aktive nicht unbekannt, für Außenstehende wissenswert. – Ein Auto verzeiht einen Fehler, ein Motorrad nie.

Im Zwiegespräch zwischen dem Motorsportjournalisten, einem Redakteur, Rolf Steinhausen und Toni Mang schälte sich heraus, daß bei der heutigen Technik nicht das Motorrad, sondern der Mensch das Problem ist. Bei den Fahrern fehlt es oft an Konzentration und Kondition. Deshalb auch oft die schweren Unfälle. Motorradfahren ist 4 mal anstrengender als Autofahren. Toni Mang erzählte z. B., daß er nach Messungen bei einer Trainingsfahrt Belastungen ausgesetzt war, die unter normalen Bedingungen absolut tödlich gewesen wären.

Bemerkt wurde auch, daß Motorradfahren in 4 bis 5 mal längerer Zeit als Autofahren erlernt werden muß.

Die Themen Schutzkleidung (Motorradfahrer ohne Helm, dafür aber mit T-Shirt und Jeans), „Absteigen“ und Sturz(trocken)training in der Halle wurden ebenfalls behandelt.

Im Prinzip ist zu sagen, daß der die Motorradfahrer betreffende Teil der Sendung wirklich informativ und positiv für Motorradfahrer war.

Das positive Image der Motorradfahrer wäre jedoch wieder angekratzt worden, wenn der Anruf eines Zuschauers verlesen worden wäre. Er meinte nämlich auf den Vorschlag der Motorradspezialisten, als Anfänger auf höchstens 250 Kubik Erfahrungen zu sammeln, er hätte seit 4 Wochen den Führerschein Klasse 1, steuere eine 1100er und beherrsche diese vollkommen. Außerdem lasse er sich gar nichts vorschreiben. – Ein Lob der Vernunft!

Negativ ist jedoch aus meiner Sicht zu sagen, daß das Thema Mofafahren, also die Vorstufe des Motorradfahrens, entgegen dem Sendungsthema, überhaupt nicht erwähnt wurde. Auch waren wegen der eng bemessenen Sendezeit Fragen aus den Zuschauerreihen nicht möglich, sondern nur per Telefon. Und diese Gespräche wurden nicht in die Sendung eingebracht.

Trotzdem, bei den wenigen wirklich positiven und vorurteilsfreien Sendungen über Motorradfahrer, ein Anfang.

Hartwig Kaczmarek

Ein Motorrad kann nicht ein- zylindrig genug sein – oder?

Der Anstoß, um die SR 500 auf die optimale Leistung zu bringen, war ein Testbericht im MOTORRAD über die „BÖHME SR“. Optisch gelungen, jedoch von der Leistung her für einen Einzylinder viel zu schwach. Da muß etwas geschehen. Als erstes versuchte ich, angebotene Tuning-Teile zu verwenden. Ich kaufte mir Kolben mit höherer Verdichtung, geänderte Ölleitung usw. wie es so schön angeboten wurde. Baute alles sauber ein und merkte auch einen Leistungszuwachs, den ich auch beibehalten konnte, wenn ich öfters nach geplattem Motor die Teile auswechselte.

Allmählich merkte ich, daß der höher verdichtete Kolben der Sache nicht gewachsen war und besorgte mir einen geschmiedeten Kolben, den man lt. Werbung ohne weiteres einbauen konnte.

Der Motor lief wieder wunderbar, die Leistung war gut, jedoch dann hielt der Zylinder nicht stand und riß. Ich nahm sofort die Verdichtung zurück, besorgte einen neuen Zylinder und hatte wieder meinen Spaß.

Als nächstes brach dann der Kolbenbolzen, später verbog sich ein Pleuel, zwischendurch liefen dann noch die Kipphebel ein und so merkte ich, daß der Leistungszuwachs nur von kurzer Dauer war.

Im Winter beschloß ich nun, alles grundlegend zu ändern. Ich erhöhte die Kubikzahl auf 600 cm³, indem ich eine neue Laufbuchse anfertigte aus Aluminium, welche ich Nikasilbeschichten ließ. Als Kolben nahm ich mir einen geschmiedeten Sliperkolben, welchen ich nach langem Suchen im Autohandel erhielt.

Ich fertigte ein neues stärkeres Pleuel, ermittelte eine Verdichtung von 1 : 9,8 und veränderte den Brennraum. Die Kurbelwelle nahm ich in die Drehbank und gab ihr das richtige Gewicht. Außerdem – und das ist sehr wichtig – ließ ich einen neuen Masseausgleich machen. Ventile und Kipphebel wurden erleichtert und poliert, Ventilsfedern gegen andere ausgewechselt sowie eine andere Nockenwelle aus Schweden eingesetzt, welche sich als beste erwiesen hatte.

Der Ansaugtrakt wurde abgeändert und ein 40 Ø x Dellorto aufgesetzt, mit Beschleunigerpumpe.

Als nächstes wurde ein neuer Krümmer sowie eine neue Auspufftüte gefertigt.

Zum Schmieren der Nocke baute ich mir eine Doppelschmierung mit Ölkühler und noch zusätzlich den Motor mit Kühlrippen.

Für die Gabel fräste ich noch einen Stabilisator, setzte Konis ein und und und.

Nun kam endlich das Frühjahr und das Fahrzeug sollte zum ersten Mal laufen. Die Spannung war groß. Ich füllte den Tank, flutete den Vergaser und fing an zu treten, tagelang, es tat sich nichts. Es wurde alles überprüft und kein Fehler war zu finden. Als letztes veränderte ich die Düsen des Vergasers und endlich bekam ich den Motor zum Laufen.

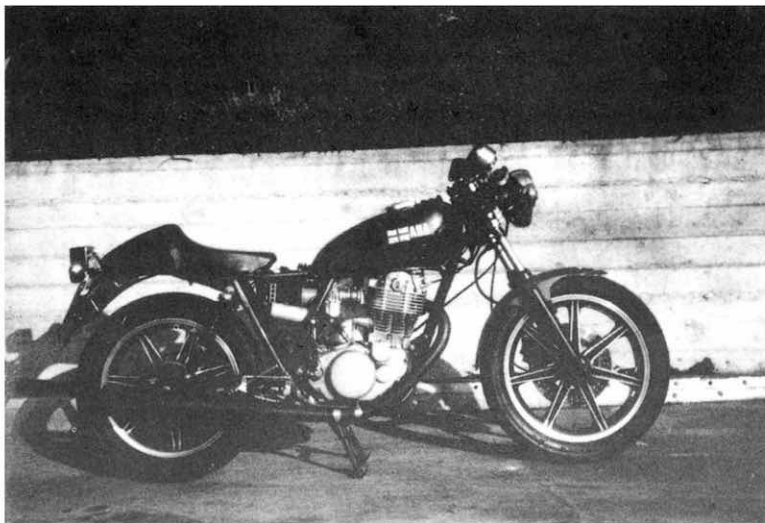
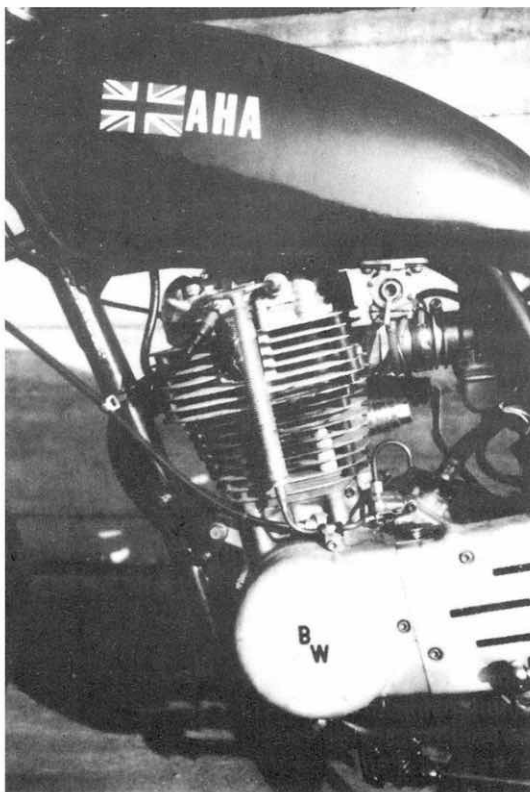


Foto: Witte



Ein herrlicher Klang, der Motor lief rund und der Leistungszuwachs war enorm.

So fuhr ich nun den ganzen Sommer, stimmte den Motor optimal ab und war nach jeder Fahrt zufrieden. Ich änderte bald die Übersetzung auf 17 : 40 und drehe noch immer den 5. Gang bis auf über 7000 U/min.

Das Durchzugsvermögen fängt bei 1000 U/min an und die SR läßt sich sauber hochdrehen. Über die Höchstgeschwindigkeit möchte ich nichts schreiben, denn die meisten Motorradfahrer würden den Kopf schütteln, wie ich es oft erlebt habe.

Sollte einer Interesse haben an einem schnellen Einzylinder, so stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Berthold Witte
Steinbeker Hauptstr. 46
2000 Hamburg 7
Tel. 040/7125667

Fahrlehrer im Langstrecken-Training

Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg ist seit Jahren bestrebt, das theoretische und praktische Wissen seiner Mitglieder durch eine fortgesetzte Weiterbildung stets auf dem neuesten Stand zu halten. Das gilt vor allem auch für die Fahrlehrer, die auf dem Zweiradsektor tätig sind, denn die Schulung der jungen Menschen, die sich schon von 15 Jahren an mit motorisierten Zweirädern in das Verkehrsgewühl begeben, liegt den Fahrlehrern Baden-Württembergs besonders am Herzen.

Im vergangenen Jahr beteiligten sich rd. 400 Fahrlehrer aus Baden-Württemberg freiwillig an dreitägigen Lehrgängen, jetzt ist diese „Ausbildung der Ausbilder“ in eine neue Phase eingetreten. Der Fahrlehrerverband will seinen Mitgliedern nicht nur mehr Wissen und Routine im bekannten Gelände vermitteln, sondern sie auch mit den Problemen der Langstreckenfahrt vertraut machen. Das Motorrad wird immer mehr für weitere Reisen benutzt und das Motorrad-Trekking erfreut sich einer immer stärkeren Beliebtheit – und nicht nur bei jungen Leuten.

Deshalb wird ein Fortbildungsseminar des Fahrlehrerverbandes – übrigens erstmalig in Deutschland – mit einer Langstreckenfahrt über etwa 3000 Kilometer verbunden.

Mit 71 Motorrädern, von den fahrschulüblichen Maschinen mit 27 PS bis zu den stärksten „Feuerstühlen“ mit 100 Pferdestärken geht es am 23.04.83 auf eine achttägige Motorradreise, die bis nach Mallorca führen wird. Erfahrene Kursleiter werden dafür sorgen, daß die Erfahrungen, die hierbei gemacht werden, das Ausbildungsniveau der Teilnehmer so steigern, daß der Fahrschüler als „Endverbraucher“ vom Know-How seines Fahrlehrers direkt profitiert – durch eine noch verbesserte Ausbildung im Dienste der Verkehrssicherheit.

Verband der Fahrlehrer

Motorrad-Briefmarken

Die Firma „Holt Lloyd“, die kürzlich mit einem Motorradpflegeprogramm auf den Markt gekommen ist, hatte eine außergewöhnlich gute Werbeidee. Sie verband die Präsenz ihrer Produkte mit der Neuvorstellung einer Sonderpostwertzeichenserie „Für die Jugend 1983“.

Die Serie „Die historische Entwicklung des Motorrads in Deutschland von 1885-1936“ zeigt Darstellungen von Museumstücken aus den Sammlungen des Deutschen Museums in München und des Deutschen Zweiradmuseums in Neckarsulm. Ein Exemplar des Ersttagsblattes schickte die Firma „Holt Lloyd“ an die Redaktion.

D. Red.



Daimler-Maybach 1885 (50 + 20 Pf)

Das erste Motorrad der Welt hieß Reitwagen und wurde nur kurze Zeit benutzt. Auf eisenbereiften, ungefederten Holzrädern rollte es 1885 über die holperigen Straßen von Cannstatt und Stuttgart. Sein Fahrer Wilhelm Maybach hatte es selbst konstruiert. Er wollte damit den neuentwickelten Benzinmotor erproben, den sein Chef Gottlieb Daimler zum Einbau in Fahrzeuge aller Art vorgesehen hatte.

Der hölzerne Reitwagen wurde nur einmal gebaut und nicht weiterentwickelt. Noch fehlte ein geeignetes Fahrrad als Vorbild für ein motorisiertes Zweirad. Daimler und Maybach wandten sich der Herstellung vierrädriger Motorwagen zu; vom Reitwagen blieben nach einem Brand im Cannstatter Werk nur der 0,4-kW-Motor und einige Eisenteile übrig. Als Rekonstruktion, mit nachgebildeten Holzteilen, steht er seit sechzig Jahren im Deutschen Museum in München.

NSU 1901 (60 + 30 Pf)

Kein Verkehrsmittel war um die Jahrhundertwende so populär wie das Fahrrad. Viele wünschten sich jedoch einen kleinen Motor an ihrem Rad, der sie mit der Kraft eines Pferdes (früher 1 PS, heute 0,7 kW) über Land ziehen könnte. Die Neckarsulmer Fahrradwerke NSU gehörten zu den ersten Firmen, die ein zuverlässiges und für weite Kreise erschwingliches Motorrad auf den Markt brachten.

Das „Neckarsulmer Motorrad“ war ein gewöhnliches Fahrrad mit einem 1-kW-Motor, der über einen Riemen das Hinterrad antrieb. Es fuhr etwa 40 Kilometer pro Stunde und brauchte alle 2000 Kilometer eine neue Batterie für die Zündung; ein Übelstand, der bald nachdem Robert Bosch die Magnetzündung erfunden hatte, beseitigt werden konnte.

Megola-Sport 1922 (80 + 40 Pf)

Zu den sonderbarsten Motorrädern der Welt gehörte die Megola mit ihrem fünfzylindrigen Sternmotor im Vorderrad. Ebenso schnell wie das Rad drehte sich der ganze Motor, und wenn es stand, dann blieb auch der Motor stehen. Man startete die Maschine durch Anschieben oder mit einem kräftigen Tritt in die Speichen des aufgebockten Vorderrades. Es fehlten Kupplung und Getriebe, aber das störte nur im Stadtverkehr. Durch das große Trägheitsmoment des rotierenden Motors und die tiefe Schwerpunktlage war sie Motorrädern mit fest eingebautem Motor weit überlegen, aber der große Verkaufserfolg blieb wegen ihres ungewöhnlichen Aussehens aus. Nach vier Produktionsjahren schloß die Megola Motoren AG in München 1925 für immer die Tore.

BMW Weltrekordmaschine 1936 (120 + 60 Pf)

Das Markenzeichen BMW wurde zu einem Weltbegriff, als 1929 erstmals eine Rennmaschine mit dem weiß-blauen Emblem den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord errang. Der damals schnellste Mann auf zwei Rädern, Ernst Henne, fuhr von Jahr zu Jahr auf ständig verbesserten BMW Kompressormaschinen neue Rekorde. 1937 erreichte er schließlich mit 279,5 km/h einen Weltrekord, der erst 1951 von Wilhelm Herz auf NSU gebrochen wurde. Die Überwindung des Luftwiderstandes bei so hohen Geschwindigkeiten erforderte eine Stromlinienverkleidung. Dennoch scheute man sich, den Fahrer einzukapseln. Wie sollte er starten, wenn er die Füße nicht mehr auf den Boden stellen konnte? BMW löste dieses Problem mit zwei kleinen Stützrädern, die Ernst Henne während der Fahrt hochklappte und kurz vor dem Stehenbleiben wieder herunterklappte.

(Text: Deutsches Museum, München – Dipl.-Ing. H. Straßl)

Entwurf des Ersttagsstempels:

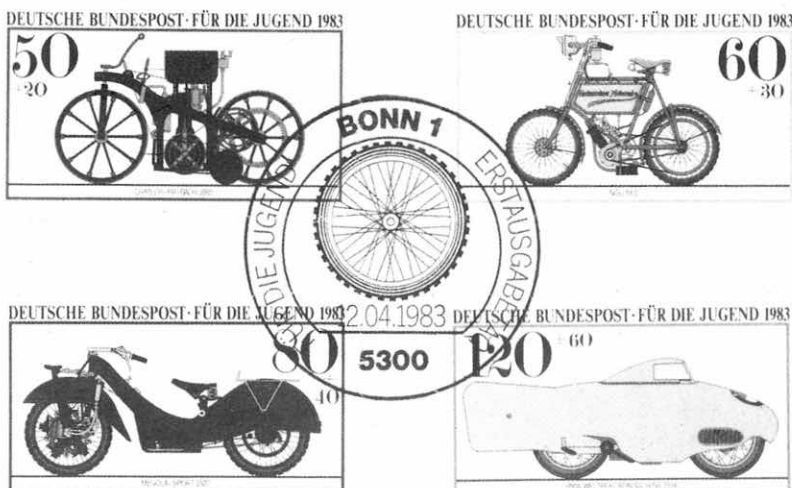
Professor Heinz Schillinger, Nürnberg



ERSTTAGSBLATT

5/1983

Sonderpostwertzeichen-Serie »Für die Jugend 1983«



Nähere Angaben zu dieser Postwertzeichen-Ausgabe nebenstehend

Erfahrungen mit einem neuen Helm

Da sich die Innenausstattung meines alten Helmes langsam, aber sicher auflöste, reifte in mir der Entschluß, nach 7 Jahren doch mal einen neuen Helm zu kaufen. Der neue Helm sollte erstens gute Paßform haben, zweitens guten Fahrkomfort und drittens natürlich guten Schutz bieten.

Schon beim ersten Punkt begannen die Probleme. Es fand sich unter den zahlreichen Angeboten kein Helm, der auf meinen Kopf passen wollte. Meine Wahl fiel schließlich auf den GPA SJ Helm mit dem neuen Sicherheitsverschluß. Die Paßform ist durchaus gut. Auf die Frage, wie es mit dem Fahrkomfort stehe, legte der Händler mir einen Bericht des TÜV-Rheinland vor. In diesem erhielt der Helm in allen wichtigen Punkten gute Beurteilungen. Damit war es nun geschafft, mich zum Kauf zu bewegen. Dafür mußte ich DM 339, — über den Ladentisch schieben. Mitgeliefert wird übrigens ein Wintereinsatz für das Kinnenteil (soll das Beschlagen des Visiers verhindern) und ein kratzfestes Visier.

Inzwischen habe ich etwa 3000 km mit dem guten Stück zurückgelegt. In dieser Zeit habe ich mich oft über die Investition geärgert, denn es gibt doch viele Punkte, die kritisiert werden müssen. Lästig ist vor allem das Beschlagen des Visiers bei Temperaturen unter 15° C. Daran ändert auch der Wintereinsatz und die einstellbare Belüftung im Kinnenteil nichts. Bei niedrigen Geschwindigkeiten, z.B. im Stadtverkehr, muß das Visier fast vollständig geöffnet bleiben, was einem dann die Tränen in die Augen treibt. In diesem Zusammenhang darf dann gleich eine Unart des Visiers erwähnt werden. Das Visier ist ein Formteil und ziemlich dick. Die Kante ist unten und an den Seiten für besseres Schließen zum Helm hin abgewinkelt und wirkt daher wie eine Linse. Je nachdem wie man durchsieht, erscheinen Gegenstände mal klein und dick oder mal lang und dünn. Weiterhin verkratzt das Originalvisier sehr schnell und muß dann gegen das mitgelieferte kratz feste ausgetauscht werden.

Dieses Visier ist kein Formteil. Hier macht sich dann ein anderer Fehler, besonders bei größeren Geschwindigkeiten, bemerkbar. Kurz gesagt, die Fahrgeräusche sind unerträglich laut. Der Grund dafür ist einfach. Das Originalvisier deckt die Schlitzte, in denen es seitlich geführt wird, ab. Nicht so das Ersatzvisier. Ich tröste mich nun damit, daß man mit diesem Helm sowieso nicht lange schnell fährt. Das kann man nur mit einer gut durchtrainierten Nackenmuskulatur. Mit anderen Worten: der Winddruck ist relativ groß. Für meine Begriffe zu groß.

Ich habe mich daher dazu entschlossen, auf den nächsten längeren Fahrten wieder meinen alten „Premier“ zu tragen, der in den Punkten Geräuscentwicklung und Winddruck wesentlich besser ist. Es gibt eigentlich nur einen Punkt, der mich am neuen Helm zufriedenstellt, und das ist der Verschluß. Nach kurzer Eingewöhnzeit klappt das Auf- und Absetzen hervorragend. Außerdem sitzt der Helm damit eigentlich besser als mit Kinnriemen. Trotzdem bin ich zu folgendem Urteil gekommen: bestenfalls ein mittelmäßiger Helm zu einem überhöhten Preis.

Günter Gilz

Was eigentlich ist eine „Unwucht“?

Wo sich Teile um eine Achse drehen, kommen sogenannte „Unwuchten“ vor. Beim Auto z. B. bedingt durch die hohen Drehzahlen des Rades und anderer Teile der Fahrzeugachse. Man spürt Unwuchten nicht immer; nur bei bestimmten Geschwindigkeiten, wenn sich die Schwingungen des Rades mit denen des Fahrwerks des Motorrads überlagern. Der Fachmann unterscheidet „statische“ und „dynamische“ Unwuchten.

„Statische Unwuchten“ gibt es immer dann, wenn sich innerhalb eines Rades einseitig eine schwere Stelle befindet; z.B. durch ungleiche Materialverteilung im Rad oder Reifen. Dadurch verlagert sich der Schwerpunkt aus der Mitte des Rades heraus nach außen. Stellen Sie sich vor: Sie würden beim Vorder- oder Hinterrad

Bis zum nächsten Jahr, ein großes Dankeschön
an die Organisatoren. MZ Pitt

Wohnwagen abzugeben

Unser Wohnwagen ist vom Zahn der Zeit leicht angenagt. Jedenfalls so viel, daß für die fällige TÜV-Abnahme einige Reparaturen vorgenommen werden müßten.

Wenn Sie den Wagen stationär verwenden wollen, oder instandsetzen möchten, machen Sie uns ein Angebot.

Der Wagen steht z.Zt. in Camberg, er kann dort nach Absprache besichtigt werden.

K. Sch. Tel. 0 64 34 / 74 34

Jahreszahlanhänger 1983

Kleine Mengen Jahreszahlanhänger sind sehr teuer. Wenn Sie bei der Auswahl Ihrer Plaketten darauf achten, daß Sie die gleichen Jahreszahlanhänger verwenden können, wie sie der BVDM für die Elefantentreffenplakette benutzt, können Sie kleine Mengen bei der Geschäftsstelle beziehen.

Diese Jahreszahlanhänger 1983 sind ca. 22 x 7 mm groß, mit vier Löchern, oben zwei Ringe eingehängt, versilbert und altsilberfarben oxidiert. Stückpreis 0,60 DM + Porto.

Klaus Schumacher

Folgender Brief erreichte uns aus Kanada. Wir drucken ihn original ab. Wer eine Reise nach Kanada im Bereich seiner Möglichkeiten sieht, kann mit Eckhard Schulz Kontakt aufnehmen.

Eckhard Schulz
12007-69Str.
Edmonton/Alberta
T5B-1S7
Canada

Die Red.

Edmonton, d. 7.1.83

Bundesverband d. Motorradf. ev

Habe eure Adr. von Reinhard Weiser, der die Aufkleber: "Auto-fahren? Nein Danke" druckt.

Meine Frage besteht darinn, ob Interesse besteht mit dem Motorrad, Canada zu erleben? Ich bin darauf gekommen, im vergangenen Sommer habe ich mein Krad u. alten Kaefer an zweien meiner alten Freunde aus Old-Germany verliehen. Die sind mit dem Kaefer 10.000 km gefahren. Edm.-Vancouver, Vancouver-San-Francisco, von dort nach Alaska und zurueck nach Edm. Ich selbst bin begeisterter Motorradfahrer. Von hier ist es nicht weit in die Rockies. Es ist herlich, hier mit dem Krad durch die Gegend zu bummeln. Ausruestung, wie Zelte, Schlafsaecke usw. ist Alles hier. Natuerlich auch Motorraeder. Wegen Zeltplaetze braucht man sich keine Sorgen zu machen, fast ueberall am Hig-Way gibts Plaetze wo man sein Zelt aufbauen kann. Falls Interesse besteht, schreibt mich an. Info und Prospektmaterial kann ich schicken.

Es gruesst

Eckhard Schulz

HSK - Winterfest

Das mehrere Monate stillgelegte „Moped“, sollte durch Einbau einer Batterie wieder zum Leben erweckt werden. Nach dreiviertelstündiger Bastel- und Orgelei, wollte ich schon das Handtuch werfen, als das Krad endlich einen Ton abgab, bald begannen auch die übrigen drei Töpfe in den 4-Takt-Sound einzugreifen. Inzwischen waren auch Martina, Jürgen und Rainer eingetroffen, sodaß Eile geboten war. Gerade wollte ich mit Maschine und verstaumtem Gepäck das Gartentor durchqueren, als mir auffiel, daß etwas am Krad fehlte! Natürlich: die Spiegel. Zurück in den Keller, die Dinger holen. Nach 1 Min. war der linke eingeschraubt, der rechte nach mehrfachen Versuchen immer noch nicht. Hätte mir zu diesem Zeitpunkt einer gesagt, daß der rechte Spiegel Linksgewinde besitzt, wäre dieser jetzt noch in Ordnung.

Die schlechten Straßenverhältnisse zwangen uns zu umsichtiger Fahrweise. Unser Ziel war das BVDM-Winterfest in Sundern-Stemel, wo sich der diesjährige Ausrichter, der MC Sauerland, eine geräumige Schützenhalle gemietet hatte. Unser frühzeitiges Erscheinen in der Halle wurde wegen Personenmangel, nur von wenigen Bekannten bemerkt. Nachdem das Gepäck in einem Raum verstaumt und wir uns umgesehen hatten, meldeten wir uns bei dem Vorprogramm, einer Bildersuchfahrt, die vom Ori-Referent M. Paehr zusammengestellt war, an. Nach dreistündigem Kampf mit Wind und Wetter, sowie Bilder suchen, waren wir wieder froh, im Trockenen zu sitzen. Der uns überfallende Hunger, brachte uns auf die Idee, den Speisesaal zu stürmen. Leider machte eine im Saal abgehaltene Vorstandssitzung unseren Plan zunichte, sodaß wir uns nun dem Zeltaufbau zuwenden konnten. An einer zentralen Kasse konnte man Bargeld in Wertmarken umtauschen, um so die preiswerte Vielzahl der Speisen und Getränke bezahlen zu können. Hier sei einmal den Frauen und Männern des Veranstalters Dank gesagt, die stundenlang in der Küche und hinter der Theke standen. Bei zahlreicher Anwesenheit der BVDM-Mitglieder wurde die einberufene außerordentliche Hauptversammlung eröffnet. Daß in Punkto „Finanzen“ nicht alles Tip-Top gelaufen ist, brachte

das einsetzende Kreuzfeuer der Mitglieder zu Tage. Der Vorstand wurde dann auch nur mit einer bedenklich knappen Mehrheit entlastet. Alsdann wurden die alten-neuen Rechnungsprüfer gewählt, wobei Franz-Josef Strauß scherzhafterweise auch eine Stimme bekam.

Die in der Zwischenzeit eingetroffenen eigenen Clubmitglieder und der erfolgte Versammlungsschluß ließ uns zum gemütlichen Teil des Abends übergehen. Eine schnell einberufene Besprechung des Bundessportwartes des BVDM brachte eine Neuigkeit: die geplante Deutschland-Rally wurde mangels Kontrollposten und eines fehlenden Grundprinzips auf das nächste Jahr verschoben. Da waren noch einige Leute, die eine Terminkoordinierung vornehmen wollten. Sie kamen aber nicht zum Zuge, weil die Besprechung sich auflöste, ehe sie überhaupt anging. Kein Wunder, wenn Sportwertsitzungen schlecht besucht werden.

Mittlerweile spielte eine junge Musikgruppe zum Tanz auf und in einer Tanzpause passierte das, was ein Veranstalter als „Panne“ verzeichnet. Ein Initiator versuchte gleichzeitig die Tombola und die Siegerehrung für den Anfahrwettbewerb durchzuführen. Die Losverkäufer zogen das Interesse der Menge auf sich, sodaß die Ehrung der Sieger unterging. Sie wurde später nachgeholt. Man hatte das Gefühl, daß der ganze Laden nur von „einer Person“ organisiert wurde. Einer der Höhepunkte des Abends wurde die Siegerehrung der einzelnen BVDM-Wettbewerbe. Den Siegern der Ori-Meisterschaft und n.g.-Sportwettbewerb überreichte der Ori-Referent Manfred Paehr, den Siegern des Touristikwettbewerbs der Bundessportwart Werner Lubjinski die schönen Erinnerungspokale. Im Laufe des Abends gesellte sich auch der 1. Vorsitzende des BVDM, Horst Orłowski zu uns, jedoch wurde er uns von seiner temperamentvollen, tanzbeschwingenden Ehefrau wieder entrissen.

Dann tauchte ein Spielgerät auf, wo so mancher sein Glück versuchen konnte. An einer Stange war spiralförmig ein durchsichtiger Schlauch befestigt, der von einer Tonmurmelaufhängung durchlaufen wurde. Am Ende des Schlauches stand ein grimmig dreinblickender Mitspieler, mit einem Gummihammer bewaffnet, der versuchen mußte, die herausspringende Murre

zu zerschmettern. Meistens war die Marmel schneller. Ein eifriger Kameramann bannte die lustigen Grimassen auf lichtempfindlichen Film. Der Saal leerte sich zusehends und die muntere und bunte Nacht klang in den frühen Morgenstunden aus.

Edgar M.

Einheiten im Meßwesen

von E.-M. Schmidt

Im Juli 1970 trat das „Gesetz über Einheiten im Meßwesen“ in Kraft, das in der Technik zu wesentlichen Veränderungen führte. Die im Gesetz vorgesehene Übergangsfrist lief am 30.12.1977 ab. Das Wissen um den Umstand, daß ein erheblicher Teil unserer Mitglieder seine Schul- und Berufsausbildung vor den genannten Daten abgeschlossen hat, veranlaßte mich dazu, diesen Aufsatz in der Ballhupe zu veröffentlichen.

Durch das „Gesetz über Einheiten im Meßwesen“ wird das bis dahin in der Bundesrepublik Deutschland übliche Maßsystem dem „Internationalen Einheiten-System“ (SYSTEME INTERNATIONALES = SI-SYSTEM) angepasst.

Die mit der Einführung dieses Systems verbundenen Vorteile liegen nicht nur in der Erleichterung der Wirtschaftsbeziehungen über die nationalen Grenzen hinweg, sondern vor allen Dingen in einer Erleichterung im Umgang mit den technischen Berechnungsformeln und den dazugehörigen Maßeinheiten: Früher übliche Umrechnungsfaktoren außerhalb der Dezimalreihe fallen weg!

Hat man das neue System einmal richtig durchgearbeitet, fragt man sich mit Recht, warum die oben erwähnte gesetzgeberische Maßnahme nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt getroffen wurde. Immerhin sind seit den grundlegenden Entdeckungen von Isaak Newton rund 300 Jahre vergangen, bis die gesetzgeberische Konsequenz endlich gezogen wurde.

Das SI-System unterscheidet „Basiseinheiten“ und „abgeleitete Einheiten“. Die Zahl der Basiseinheiten ist sehr klein (6). Alle anderen in der Technik zur Anwendung kommenden Maßeinheiten bestehen aus einer mathematischen Kombination zweier oder mehrerer Basiseinheiten.

BASISEINHEITEN

lfd. Bezeichnung Formelzeichen Maßeinheit
Nr.

1	Länge	l o. s o. r	
2	Masse	m	kg (Kilogramm)
3	Zeit	t	s (Sekunde)
4	Stromstärke	I	A (Ampere)
5	Temperatur	T	K (Kelvin)
6	Lichtstärke	I	Cd (Candela)

Die Masse (m) von Körpern kennzeichnet die typische Eigenschaft aller Körper: Ihre Schwere und ihre Trägheit. Die Masse eines Körpers bleibt in allen denkbaren Situationen im Weltraum unverändert. Die Maßeinheit für die Masse (m) ist das Kilogramm (kg).

Wirkt eine Kraft (F) auf die Masse (m) eines ruhenden Körpers ein, setzt sich dieser in Bewegung. Die Geschwindigkeit (v) der Bewegung steigt sich, so lange die Kraft (F) wirkt. Diesen Bewegungsvorgang nennt man Beschleunigung (a). Die Beschleunigung (a) gibt an, um wieviel Meter pro Sekunde (m/s) die Geschwindigkeit pro Sekunde zunimmt, also m/s/s. Daraus errechnet sich die Maßeinheit für die Beschleunigung: $m/s.s = m/s^2$. (Die entsprechende Regel der Bruchrechnung wurde hier zur Anwendung gebracht: Ein Bruch wird durch eine Zahl geteilt, indem man den Nenner mit der Zahl malnimmt).

Wirkt eine Kraft auf einen Körper mit der Masse von 1 kg in der Weise ein, daß der Körper eine Beschleunigung von $1 m/s^2$ erfährt, ist die Größe der Kraft definiert mit

$$1 \text{ kg} \cdot 1 \frac{\text{m}}{\text{s}^2} = 1 \frac{\text{kg} \cdot \text{m}}{\text{s}^2}$$

Das ist die eigentliche Maßeinheit der Kraft. Weil sie so umständlich auszusprechen ist, nennt man sie zu Ehren des Entdeckers dieser physikalischen Zusammenhänge schlicht „Newton“.

$$1 \frac{\text{kg} \cdot \text{m}}{\text{s}^2} = 1 \text{ N}$$

Zur Erinnerung dazu: Isaak Newton prägte den Merksatz:

„KRAFT IST MASSE MAL BESCHLEUNIGUNG“

wird fortgesetzt

Termine:

15.5.1983

III. Int. Motorrad-Show mit Int. Sternfahrt in 5249 Birken-Honigessen (Westerwld)

Schwerpunkt Motorradausstellung.

Außerdem: Rennfilme, Rundfahrt, Tombola, Infos, Jubiläumsaufnäher, Musik, Prämierung Sternfahrt, ETC.

Info: Motorradclub Amboß e.V.

Thomas Behner, Dörnerstraße 8

5248 Wissen/Sieg, Tel. (0 27 42) 27 79

Burgen- und Schlösserfahrt

des LV Rhein-Ruhr e.V. im BVDM

Info: H.P. Tiegelkamp, Speemannsweg 21

4133 Neukirchen-Vluyn, Tel. 0 28 45/25 50

14.5.1983

Jumbofahrt Kassel

14.5.1983

4. Übungsorientierungsfahrt f. Motorräder

Info: Albrecht Kluge, Landstraße 1

3404 Adelebsen 1, Tel. 0 55 06/84 04

Terminverschiebung:

Die für den **24.4.83** angekündigte Ori-Fahrt der Motorradfreunde Hürth wird verschoben auf

Sonntag, den 15.5.1983

Info: Werner Goetz, Ortshofstraße 79

5030 Hürth-Kendenich, Tel. 0 22 33/4 14 66

27.5.-29.5.1983

Motorradtreffen (Ehem. Davert-Treffen)

Info: Josef Fuchs, Saturnweg 2

4400 Münster, Tel. 0 25 01/54 20

3.6.-5.6.1983

Contidrom 1983

Das Int. Motorradfahrer-Treffen

Eintritt für BVDM-Mitglieder: 50% Ermäßigung

Eintritt für Helfer kostenlos

Veranstalter: Fa. Continental-BVDM

Organisation: Günter Wuttke, Carl-Severing-Straße 148 d, 4800 Bielefeld 14 (Quelle)

Tel. 05 21/45 11 45

Es werden dringend noch Helfer gebraucht!

11.6.1983

BVDM-ORI-Lauf des MC Mammut

Info: H. Klobedantz, von-Kettler-Straße 20

5000 Köln 80

19.6.1983

Geschicklichkeits-Turnier

Info: Josef Fuchs, Saturnweg 2

4400 Münster, Tel. 0 25 01/54 20

16.7.1983

1. Siebenschläfer-Rally

Lauf für die BVDM-ORI-Meisterschaft

Info: MC Geist Wadersloh e.V.

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

20.8.1983

Sandlochtreffen

MC Mammut Berg. Gladbach

3.9.1983

2. Niederrhein-Rally

des LV Rhein-Ruhr e.V. im BVDM

Info: H.-P. Tiegelkamp, Speemannsweg 21

4133 Neukirchen-Vluyn, Tel. 0 28 45/25 50

3.-4.9.1983

Einladung zum I.G. Gespannfahrer-Treffen

Info: Heinz Schulte

Kneipstraße 16, 4760 Werl

9.9.-11.9.1983

4. Int. Lipperosetreffen

Veranstalter: MV-Lippstadt im BVDM

Info: MV-Lippstadt e.V.

Postfach 11 26, 4780 Lippstadt

10.9.1983

Spätsommer-Ori-Fahrt

Info: Norbert Tepe, Schneidemühlstr. 69

4400 Münster

17.9.1983

1. Holzwurmrally

der Motorradfreunde Neckar-Odenwald e.V.

Mosbach

Info: Ernst Westphal, Industriestraße 5

6950 Mosbach, Tel. 0 62 61/40 05

24.9.-25.9.1983

Die Jahreshauptversammlung des BVDM mit

Neuwahlen. Und Bekanntgabe der Gewinner aus den verschiedenen n.g. Sportwettbewerben findet im **Schützenhaus in Xanten** auf dem Fürstenberg statt.

Veranstalter: LV Rhein-Ruhr e.V.

Gelegenheiten Verkäufe Gesucht

Verkaufe:

Reisemaschine, Kawasaki Z 1000 ST,
nur 23.000 Sommer-Kilometer, mit Konis,
Metzeler-Reifen, gr. Scheibe, Krauser-Koffer
TÜV 2 Jahre, DM 4800, —
W. Reuter, Sucystr. 5, 7120 Bietigheim
Telefon 0 71 42/5 19 77

Verkaufe:

Yamaha XS 500 Teile (Bauj. 76) Hinterrad kpl.
mit Scheibenbremsanlage 150, — DM
Vergaseranlage kpl. 100, — DM
Rücklicht 20, — DM, evtl. Brief mit Typenschild
und div. Kleinteile.
Heinr. Ollig, Moselstr. 67, 5210 Troisdorf
Telefon 0 22 41/82 364

Verkaufe:

Sanglas 500 S2 mit Velorex-Seitenwagen.
Günther Busse, Königsberger Straße 3
2057 Reinbek-Neuschönningstedt

Verkaufe wegen Fuhrparkauflösung

XL 500 R Paris-Dakar Umbau und
H 4 mit Originalteilen, ca. 8000 km, Bauj. 1982
VB DM 4800, —
CL 250 S Blinkeranlage u. Schutzblech hinten
geändert mit Originalteilen, ca. 22000 km
Bauj. 1982, VB DM 2200, —
XL 250 K Motorschaden, teilw. zerlegt
Bauj. 1975, VB DM 750, —
Wolfgang Dörnfeld
Frankfurter Straße 578, 5000 Köln 90

Suche:

Honda 400 Four, Bauj. 75/76 (auch Unfall —
Hauptsache Motor ist o.k.) ohne TÜV
zum Ausschachten.
D. Krause-Wegner
Am Eckbusch 43 W. 100
5600 Wuppertal, Tel. 02 02/72 34 06

Impressum

Mitarbeiter in Heft 2/83:

Ballhupe — Nachrichtenblatt des BVDM
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion:
Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischard-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)
Termine: Margot Wittke
Aldekerkstraße 14a
4150 Krefeld

Klaus Schumacher
Werner Lubjinski
Horst Orlowski
Hans Braun
Horst Werner Sassenhagen
Karin Salchow
Heinz Schulte
Edgar Müller
Willy Reuter
Susanna Knoche
Hartwig Kaczmarek
Berthold Witte
Günter Gilz
MZ-Pitt
Eduard-Max Schmidt

Nachdruck nur gegen Belegexemplar und Quellenangabe.

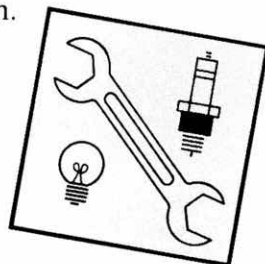
Wir veranstalten

regionale und überregionale Wettbewerbe wie Sport- und Touristikmeisterschaft, Orientierungs- und Bildersuchfahrten, Tag des Motorradfahrers.



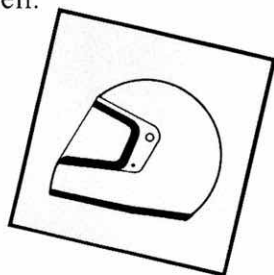
Wir bieten

Auslandskranken- und Unfallversicherung, den speziellen Motorrad-schutzbrief, Veranstalter- und Vereinshaftpflichtversicherung für Clubs, Hilfestellung bei Clubgründungen.



Wir suchen

engagierte Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen, denen ein monatlicher Beitrag von DM 3,- und eine einmalige Aufnahme-pauschale von DM 10,- nicht zuviel ist, um Mitglied zu werden.



Wir brauchen

eine möglichst große Zahl von Mitgliedern, um stark zu sein, wenn wir die Interessen der Motorradfahrer bei Versicherungen, Behörden und beim TÜV vertreten.

Wir sind

Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
Augustenstraße 2
5630 Remscheid 11

„Alle
Motorradfahrer
sind Halbstärke,“
sagte der Küster,
bevor der Herr
Pfarrer den Helm
absetzte.

Wir sind da ohne
Vorurteile. Ganz gleich,
ob Sie ein Motorrad
fahren oder mit der
Straßenbahn, ob Sie
lange Haare tragen
oder gar keine. Wir
legen Wert darauf, daß
Sie uns vertrauen.
Und wissen, daß Sie
immer dann einen
Freund haben, wenn's
irgendwie und irgend-
wo um Geld geht. Uns!

wenn's um Geld geht
Sparkasse 

GLOBETROT- ZENTRALE TESCH

**Ausrüster für Auto-,
Motorrad- und Rucksack-Reisende**

SHOP & VERSAND



Unser Katalog "Ausrüstungs-fibel" (5,- DM) enthält zusätzliche TOP-Beratung, die ihr in dieser Art nirgendwo findet.

Unsere "Motorrad-Pack-Check-Liste für Fern-Reisen" (5,- DM) sagt dir, was man mitnehmen (oder hierlassen!) soll.

Biete:

Alle erhältlichen 16-60 l Reise-Tanks (Alu- und Stahlblech) für 80 verschiedene Motorrad-Modelle.

Alu-Packtaschen

Pistenfeste Gepäckträger

MOT - Zelte - Schlafsäcke

GLOBETROT-ZENTRALE TESCH

SHOP: Karlstr. 29

D-5100 Aachen

0241-33636

VERSAND:

Münsterstr. 44-46

D-5100 Aachen-Kornelien-
münster

02408-4141



Gasthof ^{und} *Terrassen-Café*
zum Waldhorn

Inhaber Max Inderst

7902 Blaubeuren — Klosterstraße 21 — Tel. (0 73 44) 3 42

Eigene Schlachtung, mod. Fremdenzimmer (50 Betten), Bäder, Duschen, Zentralheizung, Garagen, Parkplatz; Sommergärten; Haus für gemütliche Stunden und Ausflüge.

Platz für 180 Personen — 3 Räume.

Der gute Gasthof beim Blautopf. Über 40 Jahre.

Familienbesitz. Spezialität: Andechser Bergbock.



MATTHIES
Motorradteile



**Zubehör, Ersatzteile und Bekleidung
für Mofa, Moped, Motorrad.**

**Ersatzteil-Stützpunkt für Honda,
Kreidler, Mobylette, Vespa, Zündapp.**



Japan Batterien



TRADE MARK

DAIICHI MFG
Zündkontakte

Johannes J. Matthies GmbH & Co
Hammerbrookstraße 78 · 2000 Hamburg 1
Telefon 0 40 - 28 91 - 312