

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



2 / 85



1985 10 Jahre
Conti Treffen



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 ein Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 36,- DM.

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- 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
Telefon 06128 - 86191

BVDM - Deutschlandfahrt '85

Die BVDM-Deutschlandfahrt hat bisher aus den unterschiedlichsten Gründen ein Schattendasein geführt, und die große Zahl der Helfer wurde durch das spärliche Starterfeld nicht gerechtfertigt. Auf Grund dieser Erfahrungen wird unsere Deutschlandfahrt 1985 ein neues Konzept erhalten, das ich hier vorstellen möchte:

Die Kontrollorte und das Ziel werden nicht mehr über das ganze Bundesgebiet verstreut liegen, sondern in einer Region von etwa 150 mal 150 km gelegen sein. Sie soll jährlich wechseln und danach ausgewählt werden, daß sie landschaftlich reizvoll ist und, daß die Benutzung der Autobahnen keine oder nur geringe Vorteile bringt. In dem Gebiet sollen viele Kontrollorte liegen, daß niemand alle anfahren kann.

Um mit einer möglichst kleinen Zahl an Helfern auszukommen, werden um eine besetzte Kontrollstelle herum ein bis drei unbesetzte Nebenkontrollen gelegen sein, die mit Hilfe der Generalkarte 1:200 000 zu finden sind, mit dem Motorrad erreicht werden können und die einen touristischen Zielpunkt wie eine Burg, Mühle usw. darstellen. Damit sicher gestellt ist, daß niemand diese Nebenkontrollen vor dem Start besucht, müssen die Teilnehmer zunächst die besetzten Kontrollstellen anfahren und erhalten dort erst die Aufgaben für die zugeordneten Nebenkontrollen ausgehändigt.

Wenn es die Helferzahl erlaubt, können natürlich auch die Nebenkontrollen besetzt werden. Das muß dann aber während der ganzen Veranstaltung gewährleistet und dem Fahrleiter bekannt sein.

Für die BVDM-Deutschlandfahrt 1985 haben wir das lange Wochenende am 15., 16. und 17. Juni vorgesehen. Sie soll in der Region südliches Niedersachsen, östliches Nordrhein-Westfalen und nördliches Hessen gefahren werden. Die Kontrollstellen müssen von Samstag, den 15. Juni, 8.00 Uhr, bis Sonntag, den 16. Juni 1985, 14.30 Uhr, besetzt sein. Eine zehnstündige Nachtpause ist für die Fahrer vorgeschrieben. Das Ziel wird eine attraktive, nicht zu große Stadt sein.

An unsere Mitglieder ergeht die Bitte und Aufforderung, diese Veranstaltung zu unterstützen, zum Beispiel durch eine Nennung. Wer aber in dieser schönen Region Deutschlands wohnt, sollte sich mit seinen Clubkameraden oder Freunden gründlich Gedanken machen, ob sie nicht gemeinsam eine Kontrollstelle anmelden und besetzen wollen. Sie haben die beste Ortskenntnis, und wir können mit Erfahrungen und Ratschlägen dienen.

Ausschreibungen und Informationen gibt es beim Sportwart.

Edgar Müller, Sportwart, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

Was bedeutet Organ- spende?

Viele lebensrettende Behandlungsverfahren wären ohne „Spender“ undenkbar. Denken Sie nur an die Blutspende.

Unter Organspende verstehen wir die Bereitschaft, im Falle des Todes Organe zur Transplantation zur Verfügung zu stellen, z.B. die Nieren. In den letzten Jahren hat die Organtransplantation große Fortschritte gemacht. Sie könnte noch mehr chronisch kranken Menschen helfen, wenn es mehr Organspender gäbe, wenn noch mehr Menschen einen Organspenderausweis bei sich tragen würden.

Der Organspenderausweis bewahrt Leben – vielleicht einmal Ihr eigenes.

Sie erhalten ihn kostenlos
bei Ihrem Arzt, Ihrer
Krankenkasse, der Geschäftsstelle
des BVDM oder beim

ARBEITSKREIS 
ORGANSPENDE

Postfach, 6078 Neu-Isenburg.

Inhalt

	Seite
Protokoll Vorstands- und Bundesbeiratssitzung	4
BVDM-Winterfest	6
Ergebnislisten Wettbewerbe 1984	7
Einladung Jahreshauptversammlung 1985	8
Erste Hilfe	9
Motorrad-Wallfahrt Kevelaer	9
Karl-Julius Holthaus †	10
Clubvorstellung	13
Riesenbeck - Salzburg	14
Travel - BVDM	15
Treffpunkte	16
Gavia-Paß-Treffen	17
Guter Rat muß nicht immer teuer sein	18
EDV für Vereine	20
Kleinanzeigen	23
Termine	24

Titelbild: 10. Internationales Conti-Treffen 1985

AKTUELL

99

Protokoll

**zur Gesamtvorstands-/Bundesbeirats-
sitzung am 30. März 1985 in Riesenbeck im
Hotel Stratmann.**

Norbert Varnskühler, 1. Vorsitzender des MC Ossenlock, begrüßt die Anwesenden. Horst Orlowski bedankt sich beim Gastgeber und eröffnet die Sitzung mit ein paar begrüßenden Worten. Die einzelnen Clubvorstände und der BVDM-Vorstand stellen sich einzeln vor.

Übergang zur Tagesordnung:

1. Bericht zum Elefantentreffen 1985

Klaus Schumacher gibt einen Bericht über den Verlauf des Elefantentreffens. Auch 1985 kann von einem reibungslosen Ablauf, trotz organisatorischer Pannen, die nicht zu Lasten des BVDM gehen, gesprochen werden.

Horst Orlowski berichtet über das finanzielle Ergebnis. 1985 brachte das Treffen wieder einen Überschuß. Genaue Zahlen liegen noch nicht vor, da noch einige wesentliche Rechnungen fehlen.

In der Presse wurde Gutes über das Treffen berichtet. Die Besucherzahl 1985 ist zurückgegangen (evtl. wegen des erhöhten Eintrittspreises oder finanzieller Mißlagen der Motorradfahrer).

Es waren ca. 200 BVDM-Helfer auf dem Salzburgring. Vom MC Mammut (Organisation der Kasse auf dem Elefantentreffen) wird der Vorschlag gemacht, das Programm, den Aufkleber und den Jahresanhänger nicht mehr einzutüten.

Das Programm sollte auf ein größeres Papierformat gedruckt werden, damit der Aufkleber in das gefaltete Programm hineingelegt werden kann. Der Jahresanhänger wird separat ausgehändigt.

2. Bericht über das Conti-Treffen 1985

Termin: 27./28. April 1985.

Günter Wuttke liegen sämtliche Anmeldungen der Helfer vor. Der Unterlagenversand erfolgt am 12. April 1985.

Das Conti-Treffen 1984 war am Rande der Kapazität der Übernachtungsmöglichkeiten. Deshalb machten sich Conti und BVDM Gedanken, wie auch 1985 bei steigender Besucherzahl eine vernünftige Organisation möglich sei. Das Ergebnis ist, daß dieselben Flächen zur Verfügung stehen, das Treffen aber eine kürzere Dauer hat.

1985 wird das 10. und letzte Conti-Treffen veranstaltet. Da durch die vielen Menschen eine große Umweltbelastung hervorgerufen wird (Zerstörung der Vegetation, Abfall), wird das Conti-Treffen aus Umweltschutzgründen nicht mehr stattfinden.

Günter Wuttke bittet die Anwesenden, ihm noch Material zu „100 Jahre Motorrad“ zu besorgen (Texte, Bilder, Anschauungsobjekte). Nach diesem Conti-Treffen wird Günter Wuttke das Amt als Conti-Referent niederlegen. Er bedankt sich für 9 Jahre gute Zusammenarbeit.

3. Bericht zum Tag des Motorradfahrers

Ingo Bläske gibt einen Überblick zum Vorbereitungsstand. 47 Clubs haben sich bis jetzt zum Tag des Motorradfahrers angemeldet. Die Faltblätter werden zum 1./2. April 1985 gedruckt und spätestens am 15. April 1985 wird das Informationsmaterial verschickt.

4. Bericht des Sportwartes

Edgar Müller berichtet über die gute Teilnahme an den Wettbewerben beim Elefantentreffen. Er bedauert, daß die Beteiligung an den Touristik- und n. g. Sportwettbewerben immer noch sehr gering ist.

Von ihm wird der Vorschlag gemacht, eine Sport-Plakette anzubieten, die für alle Veranstaltungen verwendbar ist. Nach Diskussion über die Plakette entscheidet sich die Mehrheit gegen die Anschaffung.

Die Deutschlandfahrt findet am 15./16. Juni 1985 statt. Edgar Müller sucht noch Clubs, die Kontrollstellen besetzen. Außerdem wird noch der Club gesucht, der die Schlußveranstaltung ausrichtet.

Edgar Müller bittet die Anwesenden, sich Gedanken zu machen, wer als Ori-Referent den Posten von M. Paehr übernehmen könnte.

5. Bericht über Aktionen des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen

Der LV NRW

- führt den Tag des Motorradfahrers 1985 durch;
- hat den NRW-Pokal ausgeschrieben;
- bietet Technik und Kultur für Motorradfahrer (Vorträge und Besichtigungen);
- veranstaltet Sportseminare (z. B. Ori-Anfänger-Lehrgang); führt NRW Touristik durch (touristische Motorradwanderungen);
- betreut Clubs und macht Mitgliederwerbung für den BVDM;
- arbeitet Referate aus, wie „Motorradreisen in die DDR“, „Motorradgerechter Straßenbau“, „Motorradunfälle“, „Rettungswesen“, „Zweiradsicherheit“ oder „Motorrad und Umwelt“.

6. Zusammenarbeit mit Kradnetz

Es wird erläutert, was Kradnetz ist und was Kradnetz anbietet. Kradnetz (800 Mitglieder) will in den BVDM aufgenommen werden. Im Grunde ist es so, als ob ein Ortsclub in den BVDM eintritt.

Es werden Bedenken geäußert, daß das Kosten/Ertrag-Verhältnis nicht stimmt. Der BVDM wird von seinen Einzelmitgliedern getragen. Ohne die Großveranstaltungen würden längst „rote Zahlen“ geschrieben. Deshalb gilt es zu bedenken, daß eine Aufnahme von so einem Club mehr Kosten verursacht; er sich durch seine Beiträge also nicht selber trägt.

An diese Bemerkung schließt sich eine heftige Diskussion an. Der Tenor dieser

Diskussion ist, daß der Beitrag erhöht werden muß und die Clubrückerstattung nicht automatisch hochgefahren wird, sondern daß auch eine andere Splitting vorgenommen wird.

Fazit: Antrag an die Jahreshauptversammlung

Die Gesamtvorstands-/Bundesbeiratssitzung beantragt mehrheitlich bei der Jahreshauptversammlung 1985, den Beitrag zu erhöhen und die Aufteilung (Splitting) neu zu ordnen.

7. Wünsche und Anregungen

- Es wird beklagt, daß die Organisation/Kooperation und der Informationsfluß im BVDM nicht funktionieren. Anhand von Beispielen wird darüber gesprochen.
- Gesamtverbandssitzungen müßten öfter stattfinden, da hier wichtige Probleme ausdiskutiert werden können.
- Jeder BVDM-Club wird gebeten zu überlegen, ob er nicht etwas anbieten kann, wie z. B. Motorradwandern in schöner Umgebung oder ein interessantes Museum in der Nähe.
- Der BVDM soll noch mehr in die Öffentlichkeit gehen. Klaus Schumacher und Horst Orlowski geben daraufhin einen Überblick über die Pressearbeit, die noch nie so gut war wie heute.
- Horst Orlowski weist auf die Jahreshauptversammlung 1985 hin und bittet, da Neuwahlen anstehen, daß sich die Anwesenden Gedanken machen, ob sie nicht durch Übernahme eines Postens die Arbeit des BVDM's verbessern können. Auch persönlich kann man davon profitieren (nicht finanziell gemeint).

Horst Orlowski schließt um ca. 18.30 Uhr die Sitzung und bedankt sich bei den Anwesenden für deren Teilnahme.

Jutta Hölzel, Protokollführerin

Und als 1 Jahr vergangen war...

... da war der BVDM wieder da, nämlich zum Winterfest beim MC Ossenlock in Riesenbeck.

Mein Kumpel, ein Vertreter der weiß-blauen Zunft, traf mich bei meinen Startvorbereitungen an, der Motor wollte nicht anspringen, als Anschieben auch nichts brachte, half nur noch nackte Gewalt: ein Spritzer Benzin in den Brennraum und siehe da, munter blubberte der Motor los.

Trotz des regnerischen Wetters fuhren wir wohlgemut nach Riesenbeck. Vor Einbruch der Dunkelheit waren wir am frühen Freitagabend an Ort und Stelle.

Wir waren überrascht über die baulichen Veränderungen innerhalb des Clubhauses. In dem großen Wohnzimmer hatte man eine Zwischendecke aus Dachpfannen eingebaut, an denen sich das schummerige Licht des Kaminfeuers widerspiegelte. Wie schon gewohnt, konnte man an der Theke auf der festlich geschmückten Deelee sein Getränk bekommen und mit den bereits Anwesenden die ersten Benzingespräche führen.

Der nächste Tag begann wie gewohnt mit Dauerregen - aber mit der Zeit füllte sich das Haus mit Motorradfahrern aus allen Ecken Deutschlands.

Die Bundesbeiratssitzung am Samstagnachmittag brachte einige Überraschungen - es wurde zu keinem Zeitpunkt langweilig. Auf der anschließenden Sportwart- und Fahrleiter-sitzung konnten die Sportfahrer diskutieren und sich informieren.

Wer bis zu diesem Zeitpunkt an allen offiziellen Dingen teilgenommen hatte, wurde bereits jetzt, spätestens aber beim gemütlichen Beisammensein, nachdenklich. Es gibt doch tatsächlich im BVDM Leute, die den Freizeitspaß Motorradfahren pflegen, sich darüberhinaus mit der Vereinsarbeit sehr viel Arbeit machen.

Die Zahl der Teilnehmer am Winterfest blieb aufgrund des sehr schlechten Wetters etwas kleiner als im Vorjahr - das tat jedoch der Stimmung keinen Abbruch. Die Rock-Pop-Disco bzw. die Stimmungsmusik fand nicht bei allen

Anwesenden Beifall, denn es konnten in einem Hinterzimmer einige hohe Herren am Kickerautomaten beobachtet werden.

In allen Räumen war was los, unsere BVDM-Freunde aus Riesenbeck hatten wieder mal alles sorgfältig vorbereitet und toll organisiert.

Für viele war es bestimmt außerordentlich wichtig, daß sie sich früh genug um ein Quartier im Hause gekümmert hatten, denn die Schlafplätze waren am frühen Morgen doch sehr begehrt. Allerdings habe ich mir sagen lassen, daß einige auch ohne Schlaf ausgekommen sind; müssen die einen Spaß gehabt haben, daß sie das gar nicht bemerkt haben.

Am Sonntagmorgen begann der große Aufbruch. Innerhalb kurzer Zeit war der größte Teil der Winterfest-Gäste im Regen verschwunden.

Edgar Müller

Was bringt die Motorrad-zukunft,

was erwarten oder befürchten wir?

Wir wollen diese Fragen mit Fachleuten aus verschiedenen Bereichen der Motorradindustrie diskutieren und sind dabei, einen Fragenkatalog aufzustellen.

Dazu bitten wir um Eure Mithilfe. Schreibt auf, was Ihr immer schon mal fragen wolltet, was ihr für Befürchtungen habt und was Ihr erwartet.

Diesen Katalog werden wir in einer öffentlichen Veranstaltung im Herbst den Fachleuten vorlegen und auch denen von Euch, die nicht dabei sein können, in der Ballhupe berichten, wie die Antworten ausgefallen sind.

Wir freuen uns auf viele; viele Briefe.

Peter Ziegler, Klaus Schumacher

Ergebnislisten der Jahreswettbewerbe 1984

Touristikmeisterschaft

Einzelwertung:

1.	Reiner Henrich	MC Mammut	Honda VT 500 E	1083.5
2.	Wolfgang Döpper	MC Hilden	Kawasaki Z 750	1016.6
3.	Martin Brede	MC Sauerland	Yamaha 1100 EML	887.8
4.	Irmgard End-Sassenh.	MC Mammut	BMW R 60/5	622.1
5.	Horst Sassenhagen	MC Mammut	Moto Guzzi 850	601.0
6.	Karin Salchow	MC Mammut	BMW R 80 St	591.1
7.	Bernd Karrasch	MC Mammut	BMW K 100	549.9
8.	Klaus Sube	MC Hilden	Honda CX 500	478.7
9.	Andreas Bartusch	MC Hilden	Yamaha SR 500	475.1
10.	Edgar Müller	MC Geist-Wader.	Yamaha XJ 550	455.5

30 Fahrer wurden insgesamt gewertet.

Mannschaftwertung:

1.	MC Mammut	2897.7
2.	MC Hilden	2401.1
3.	MC Sauerland	1693.1
4.	LV Rhein-Ruhr	1193.5

Ori-Meisterschaft

Klasse Experten:

1.	Reinhard Kaiser	MC Sauerland	117.99
2.	Frank Jokisch	Einzel-Mitglied	103.92
3.	Klaus Adolph	Einzel-Mitglied	97.76
4.	Hans P. Tiegelkamp	LV Rhein-Ruhr	94.74
5.	Martin Brede sen.	MC Sauerland	87.33

19 Fahrer wurden insgesamt gewertet.

Klasse Anfänger:

1.	Klaus Sube	MC Hilden	52.39
2.	Manfred Burda	ETL	49.30
3.	Rainer Henrich	MFG Köln	37.44
4.	Wolfgang Dörnfeld	MFG Köln	35.89
5.	Uly Streib	MC Hilden	34.13
6.	Michael Ullrich	MC Sauerland	25.75
7.	Manuela Klemm	MC Sauerland	25.75
8.	Gerd Hintzke	MC Sauerland	24.58
9.	Michael Paschold	MC Vorst	24.33
10.	Thomas Kühne	MF Neckar-Odenwald	23.75

32 Fahrer wurden insgesamt gewertet.

n. g. Sportwettbewerb

1.	Reinhard Kaiser	MC Sauerland	Yamaha EML XS 1100	175.96
2.	Martin Brede	MC Sauerland	Yamaha EML XS 1100	173.82
3.	Frank Jokisch	Einzel-Mitglied	Moto Guzzi V 50	160.88
4.	Edgar Müller	MC Geist-Wader.	Yamaha XJ 550	124.54
5.	Manfred Paehr	Einzel-Mitglied	Kawasaki GPZ 550	124.54

10 Fahrer wurden insgesamt gewertet.

(Alle Angaben ohne Gewähr).

Einladung

zur Jahreshauptversammlung am Samstag, dem 21. September 1985, in Wolfhagen-Ippinghausen. Beginn um 19.00 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwartes;
2. Bericht der Kassenprüfer;
3. Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden;
4. Ernennung des Versammlungsleiters und Aussprache über die Berichte;
5. Entlastung des Vorstandes;
6. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer;
7. Anträge;
8. Verschiedenes.

Es liegen folgende Anträge vor:

1. Die Versammlung möge beschließen, den Beitrag für Schwerbehinderte auf 50% zu senken oder diese ganz zu befreien.
2. Änderung des § 8, Satz 13 in: Anträge an die Jahreshauptversammlung müssen vor Redaktionsschluß der Ballhupe, in der auch die Einladung erfolgt, bei der Geschäftsstelle vorliegen. Auf den Redaktionsschluß ist in der Ballhupe besonders hinzuweisen.

Begründung: Anträge müssen in der Einladung enthalten sein. Die Einladung muß mindestens 6 Wochen vor der Versammlung erfolgen. Um diese Frist einzuhalten, kann es notwendig sein, schon in der Ballhupe Nr. 2, einzuladen. Einladungen in anderer Form sind sehr teuer und müssen Ausnahmefällen vorbehalten sein.

3. Der Bundesbeirat hat in seiner Sitzung am 30. März 1985 mehrheitlich beschlossen, eine Erhöhung des Beitrages und die Änderung des Beitragsplittings (§ 21) zu Gunsten des Verbandes zu beantragen.

Die Gespannfreunde Kassel-Korbach sind die Ausrichter. Sie werden in der nächsten Ballhupe den Tagungsort, das Rahmenprogramm,

die Übernachtungsmöglichkeiten etc. beschreiben. Es stehen Zeltplätze direkt am Tagungsort und preisgünstige Zimmer in unmittelbarer Umgebung zur Verfügung.

Für den Vorstand

Klaus Schumacher

Einladung

MC Touring Club Danmark veranstaltet vom 24. bis 26. Mai 1985 sein bisher größtes Treffen in Dänemark. Hierzu sind vornehmlich die verbandseigenen Mitglieder eingeladen, aber auch besondere ausländische Motorradfahrer. Der Verband lädt hiermit ganz herzlich alle BVDM-Mitglieder zur Teilnahme an dem Treffen ein.

Ort: Odense, auf Fünen, direkt an der E 66.

Außer dem üblichen „Benzin-reden“ ist der Besuch eines Auto- und Motorradmuseums möglich. Ortsklubs stellen Motorräder aus. Am Samstagabend spielt eine Band im Festzelt. Einlaß am 24. Mai ab 18.00 Uhr. Kostenpunkt: ca. 50 dänische Kronen (ca. 15,— DM).

Informationen bei:

MC Touring Club Danmark
Aalborggade 28
DK-8000 Aarhus C

Die Redaktion

Motorradfahrer u. Leitplanken

Der Redaktion liegt das Ergebnis eines Forschungsauftrages zum Thema „Motorradfahrer und Leitplanken“ vor. Ein ausführlicher Bericht erscheint in Ballhupe 3/85.

Die Redaktion

Erste Hilfe!

Als langjähriges Mitglied des BVDM und des MHD (Malteser Hilfsdienst) bin ich schon immer mit der Problematik des Motorradunfalls (auch aus eigener leidvoller Erfahrung) konfrontiert gewesen.

Als Anlaß für dieses Schreiben diente mir der Artikel in dem Sonderdruck der „Ballhupe“ (Helm ab ...).

Da ich seit Januar 1985 die Leitung eines Ausbildungszentrums übernommen habe, besteht die Möglichkeit speziell für Motorradfahrer „Erste-Hilfe-Kurse“ durchzuführen.

Ich bin der Meinung, daß gerade Motorradfahrer über ein sehr detailliertes Wissen und auch viel Übung im Bereich der „Ersten Hilfe“ verfügen sollten. Die Durchführung der Lehrgänge könnte in Seminarform an Wochenenden oder als Abendkurse während der Woche geschehen.

Sollte von Seiten des BVDM als „Dachverband“ der einzelnen Motorradclubs Interesse an derartigen Kursen bestehen – bitte ich darum, sich mit mir in Verbindung zu setzen.

Meine Kontaktadresse in Hollerath lautet:

Malteser Hilfsdienst
- Diözesanschulungszentrum -
Luxemburger Straße 40
5374 Hellenthal-Hollerath
Telefon 04282 - 7134

Hans Jürgen Schake

Wallfahrt der Motorradfahrer

Am Wochenende 20./21. Juli, für das keine andere Pilgergruppen angemeldet sind, werden in Kevelaer Motorradfahrer aus mehreren Ländern erwartet. Ob es 1000 werden oder erheblich weniger – das kann angesichts der Ungewißheit, die jeder Premiere anhaftet, nicht sicher geschätzt werden.

Von einem Sammelpunkt in der Nähe der Autobahn aus wird im Konvoi zum Kapellenplatz gefahren; nach kurzem Aufenthalt geht's zu einem Zeltplatz am Stadtrand. Abends versammeln sich die Motorradfahrer zur Lichterprozession am Kapellenplatz, wobei natürlich nicht Kerzen, sondern die Scheinwerfer der Motorräder die Lichter sind.

Am nächsten Morgen, Sonntag, wird in der Zeltstadt ein Wortgottesdienst angeboten. Die Verabschiedung mit Fahrzeugsegnung und Ausgabe von Erinnerungsplaketten findet dann mittags am Kapellenplatz statt.

Der Sinn dieser Motorradfahrer-Wallfahrt ist der, das Verantwortungsgefühl im Umgang mit dem Motorrad zu schärfen und um den Schutz vor Gefahren zu bitten.

Sollte der Versuch gelingen, kann die Motorradfahrer-Wallfahrt zu einer festen Einrichtung werden.

Info: Siehe Termine

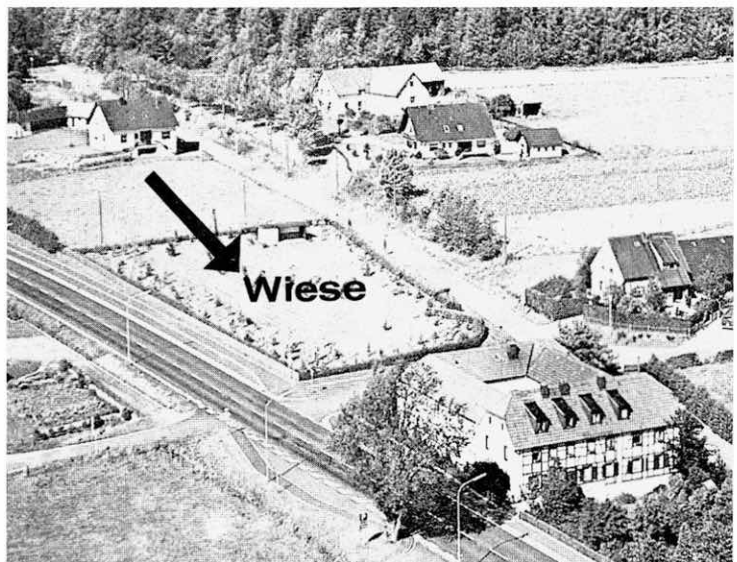


Foto: Schulungszentrum
mit evtl. Campingwiese

Karl-Julius Holthaus

* 20. Mai 1916

† 5. April 1985

Ehrenmitglied im BVDM

Lieber Karl,

Du wärest mit der Trauerfeier, bei der wir von Dir Abschied nehmen sollten, bestimmt nicht einverstanden gewesen. Sie paßte so gar nicht zu Dir und niemand erfuhr etwas davon, wie Du wirklich warst, etwas von Deinem Leben. Die, die Dich wirklich kannten, in deren Kreis Du zu Hause warst, die Dein Leben waren, haben bestimmt genau so empfunden, wie ich.

Du hattest in Deiner Jugend eine sehr gute Schulbildung mitbekommen, Dein Allgemeinwissen verblüffte immer wieder und Deine Gabe, von Erlebten zu berichten, war beeindruckend, dabei denke ich an den Abend im Haus Hackstein, als Du von Deiner Afrika-Fahrt erzähltest. Der Kamelschrei klingt heute noch in unseren Ohren!

Du hast Dich Zeit Deines Lebens um junge Leute gekümmert, die sich eine Motorradfahrt, eine Reise in den Süden und viele Dinge erst durch Dich ermöglichen konnten. Du hast mit ihnen abenteuerliche Fahrten unternommen: mit dem Schlauchboot nach Capri und Elba und von Sizilien nach Afrika. Du hast mit ihnen in Vesuv und Ätna geschaut, in römischen Brunnen Kühlung gesucht, Deine durch eine Kriegsverletzung geschundenen Glieder im warmen Wasser der Thermen gebadet, Du hast die jungen Leute auf Wasserskiern mit Deinem Boot über den Bolsena-See gezogen und Dich gefreut, wenn die „vernünftigen“ Leute über Dich den Kopf schüttelten.

Dein erstes Motorrad hast Du Deinem Vater abgetrotzt, als der Dich zur Soldatenzeit in „sein“ Regiment nach Berlin schickte und

Deine erste Rennmaschine war eine englische Triumph, die Du im Krieg „organisiert“ und bei einem Bauern in Frankreich versteckt hattest. Du warst ein erfolgreicher Rennfahrer, ich sah Dich das erstmal im Fahrerlager des Grenzlandringes, im Liegestuhl, unter einem Sonnenschirm, mit Helfern, und - natürlich Musik aus großdimensioniertem Lautsprecher. Wer hatte zu dieser Zeit schon diesen Luxus! Du hast auf allen Elefantentreffen auf dem Nürburgring für die Beschallung und die Musik gesorgt, Du hast französisch palavert, Suchmeldungen durchgegeben und Hilfe vermittelt - unermüdlich. Du hast in den letzten Jahren die weite Fahrt zum Elefantentreffen auf dem Salzburgring nicht gescheut und Du hast jede, aber auch jede Funkausstellung in Berlin besucht. Motorrad und Radiotechnik, das war Dein Metier, da warst Du Meister.

Und wenn Du oben angekommen bist und mit denen, die vor Dir gehen mußten „Benzin redest“ dann erzählst Du ihnen auch gewiß von uns, mit denen Du gelebt hast und die noch oft von Dir sprechen werden.

Sigrid Briel

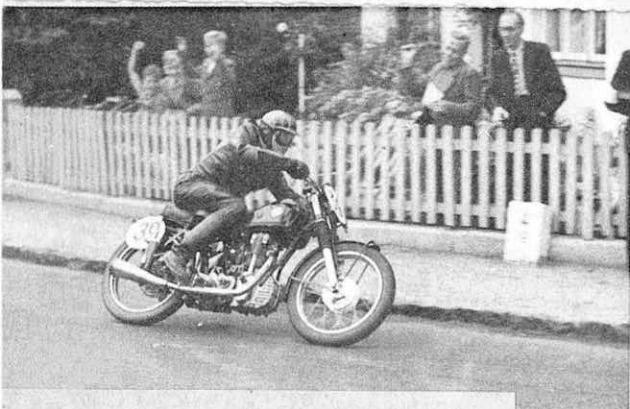
Willi Bäcker aus Düsseldorf gehörte 35 Jahre zum Kreis um Karl-Julius Holthaus, er schickte uns diesen Bericht:

Karl-Julius Holthaus

Am 5. April verstarb Karl-Julius in einer Düsseldorfer Klinik, nachdem er dort mehrere Tage ohne Bewußtsein gelegen hatte. Am 20. Mai 1985 wäre er 69 Jahre alt geworden.

Als ich im Sommer 1950 – 21 Jahre alt – mein erstes Motorrad, eine NSU-Fox fuhr, habe ich ihn kennengelernt. Karl fuhr eine NSU 350 OSL aus den Vorkriegsjahren. Auf der stets äußerst gepflegten Maschine, im schwarzen Lederzeug, war er derzeit ein unübersehbares Erscheinungsbild in Düsseldorf.

Wir kamen ins Gespräch und ich erfuhr von ihm, daß er auch noch eine 250 OSL als Rennmaschine fuhr. Von Beruf war er Rundfunk-Mechanikermeister mit der Vorliebe für große Lautsprecheranlagen. Als Maschinenschlos-



ser avancierte ich bei ihm zum Helfer bei Rennen und deren Vorbereitungen.

In den Jahren vorher hatte Karl-Julius nicht nur Straßenrennen gefahren, sondern mit blockierter Hinterradfederung auch Zementbahnrennen. Ein Sturz mit gebrochenen Wirbeln als Folge, ließen ihn unter diese Art Sport einen Schlußstrich ziehen.

Seine schwere Kriegsverletzung aus Italien, bei der ihm die Schlagader am linken Oberschenkel zerstört wurde und ein ständig offenes Bein verursachte, formten ihn zu einem besonnenen Fahrer. Davon konnte ich mich erstmals im Spätsommer 1950 überzeugen, als wir die Rennmaschine und das Werkzeug auf die Eisenbahn verladen und wir beide mit der OSL zum Rennen „Rund um den Kellersee“ bei Eutin nach Schleswig-Holstein ritten. Was waren das für Strapazen: die damaligen Straßen, keine Hinterradfederung und als Soziussitz ein sogenanntes „Brötchen“, ein gefülltes Lederkissen, kaum größer als eine Handfläche.

Auf welchen Strecken wurden damals Rennen gefahren! Rund um den Kellersee ca. 13 km lang, eine herrliche Landschaft, eine alte deutsche Chaussee, auf beiden Seiten Bäume, dicht bei dicht. Und durch Ortschaften, wo man heute kaum noch Radfahrer zuläßt.

Nach der Rennsaison 1951 starteten wir beide auf meiner gerade erworbenen Konsul 350 zu einer Österreichtour, hoch auf den Soziussitz trohnte Karl-Julius, seine unverzichtbare Schallquelle in Form eines Riesen-Kofferradios, um sich gehängt. So gingen wir bei Darmstadt bei strömenden Regen auf abschüssiger Blaubasaltstraße zu Boden! Sein kaputtes Bein vergessend, rutschte Karl-Julius über den Boden, sein Radio hochhaltend, damit ihm bloß nichts passierte. Habt ihr Karl Julius mal schimpfen gehört? Ich höre ihn auf jeden Fall heute noch: von wegen runter von der Autobahn, nur weil ich die Bergstraße mal kennenlernen wollte! Bald kam zur OSL, deren Motor von Fritz Kläger frisiert war, eine englische Triumph-Grand-Prix. Obwohl noch in der Ausweisklasse, wurde Karl-Julius professionell, ein DKW-Schnellaster wurde Heim und Werkstatt. Die Rennen wurden härter. Mit der Triumph war Karl-Julius der Hecht im BMW-Teich und er verstand es immer häufiger,

die anderen rudelweise hinter sich zu lassen. Er stand an der Spitze seiner Klasse.

Dabei sollte aber die Tourenfahrrerei nicht leiden, 1952 haben wir per Motorrad die Schweiz und Italien „gemacht“, da blieb kaum ein Paß verschont. Er fuhr eine Tiger 100 und ich die Konsul. Ein großes Bedürfnis war ihm immer wieder, den Ort in Italien aufzusuchen, wo er verwundet worden war.

Zu diesen Fahrten setzte Karl-Julius erstmals einen Schutzhelm auf und benutzte ihn fortan immer, er dürfte wohl einer der Ersten gewesen sein, der im Straßenverkehr diese heute so selbstverständliche Kopfbedeckung trug. In Neapel packte auch ich dann meine Pudelmütze ein und kaufte mir meinen ersten Schutzhelm.

Die Erfolge in der Ausweisklasse berechtigten Karl-Julius die Lizenz zu beantragen, ich bin mir nicht mehr sicher, vielleicht war es so, daß er wegen seiner Erfolge keinen Ausweis mehr bekam.

Es wurden harte Zeiten für den immerhin schon auf die 40 Jahre zugehenden Rennfahrer, in der Lizenzklasse wehte ein anderer Wind und durch den Niedergang der elterlichen Firma fehlte das finanzielle Polster. Karl-Julius verdiente seinen Unterhalt zu der Zeit durch die Rennerei und er lernte sparen. Zum Kampf um die Plätze kamen das Ringen um Spesen und Durchlaufprämien. Die gute alte Triumph war den Belastungen in der Lizenzklasse nicht mehr gewachsen und streckte aus Protest auf der Eilenriede bei Hannover ein Pleuel durch das Kurbelgehäuse. Das hat dem Karl Tränen gekostet.

Nun wurde der Rennstall verjüngt, eine NSU Sport-Max, ein zu der Zeit rares Motorrad, konnte er vom Werk kaufen.

All diese Sorgen und Nöte konnten Karl-Julius nicht davon abhalten 1953 wieder mit mir eine Tour durch Spanien nach Nordafrika zu planen und durchzuführen. Ein solches Unternehmen war damals schon etwas Besonderes und ist mit heutigen Maßstäben nicht zu messen.

Der Ernst des Rennfahrerlebens ging für Karl-Julius weiter und führte ihn zu fast allen Rennstrecken Europas. Als Erfolge galten ihm nun

nicht mehr die Kränze und Pötte, sondern Ankommen war wichtig, möglichst noch im Mittelfeld, wobei er die vor ihm liegenden Werksfahrer nicht rechnete. Ganz oben stand: draufbleiben, nicht runterfallen. So wurde die Max älter und älter, ab und zu mußte die Triumph noch als Spesenreiter mitmachen.

Mein Beruf als Lokführer ließ mir nicht mehr die Zeit, um bei einem Vollprofi mitzumachen, aber oft genug hat er mich am Bahnhof abgeholt und wieder hingebracht.

Sein wohl größter Erfolg war der Sieg beim Rennen um die „Silberne Eule von Peine“. Als nach der Siegerehrung die wertvollen Preise alle verstaubt waren, konnte Karl-Julius die Augen nicht mehr aufhalten, ich aber mußte am nächsten Morgen zum Dienst! So absolvierte ich meine einzige Fahrt am Lenkrad eines Autos von Peine nach Düsseldorf, ich hoffe, nach 30 Jahren ist das verjährt.

Seit 1959 haben wir gemeinsam die Elefantentreffen besucht und aktiv geholfen, als ab 1961 das Treffen auf dem Nürburgring stattfand, wäre das ohne Karl-Julius gar nicht denkbar gewesen. Er transportierte sein ganzes Arsenal an Lautsprechern und Verstärkern zum Ring, baute tagelang die Anlage auf und machte alle Durchsagen. Nach dem Treffen baute er alles wieder ab und brachte es nach Hause. Natürlich hatte er fleißige Helfer aus den Reihen des BVDM und seiner Freunde, aber Karl-Julius tat das alles unaufgefordert und ohne Entgelt, wie es damals üblich war.

Karl-Julius war Zeit seines Lebens ein Freund der Jugend, immer wieder sprach er motorradinteressierte Jugendliche an, beriet sie, half ihnen und war ihnen ein väterlicher Freund. Mit viel Geduld versuchte er, den Jungs die Tugenden der Motorradfahrer alter Schule beizubringen. Und dabei hatte er mehr Erfolg als die wissenschaftlich gebildeten Psychologen und Pädagogen von heute.

Schon sehr gezeichnet von seinem nahen Tod ließ Karl-Julius sich in diesem Jahr von einem jungen Freund zum Salzburgring fahren, die Ehrung dort hat ihn tief ergriffen.

Karl-Julius Holthaus war einer von uns und wir werden ihn sicher nie vergessen.

Willi Bäcker

CLUBVORSTELLUNG



Vorstellung der Zweiradfreunde Wietze

Seit ungefähr 5 Jahren fahren wir als lockere Nachbargemeinschaft von Treffen zu Treffen durch ganz Deutschland, einige davon auch im Winter. Ein Vereinsbeitritt tauchte in unseren Gesprächen immer mal wieder auf, und so schauten wir uns auch bei den bestehenden Clubs in unserem Raum um. Das Passende fanden wir leider nicht.

Also beschlossen wir, einen eigenen Verein zu gründen und sagten uns, wenn, dann aber auch richtig.

Richtig hieß für uns von Anfang an dem BVDM beizutreten und als zweitens den Verein in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Mittlerweile liegt der Antrag dem Amtsgericht vor, und wir möchten dem BVDM auf diese Weise noch einmal danken, denn er hat uns den Weg zum e. V. mit einer Mustersatzung und einigen Musterbriefen sehr erleichtert.

Wir sind jetzt 17 Mitglieder im Alter von 16 bis 45 Jahren. Eine Hubraumbeschränkung für die Vereinsaufnahme kam von Anfang an nicht für uns in Frage, da die heute 16jährigen unseren Verein ja einmal weiterführen sollen.

Wir hoffen auf viele neue Freundschaften und möchten dem BVDM im Rahmen unserer Möglichkeiten bei seinen Aktivitäten unterstützen.

Unser Vereinsheim ist ca. 5 km vom „Contidrom“ in Jeversen entfernt, für viele sicher ein Begriff. Sollte das Contidrom einmal ausgebucht sein, so könnten wir für dieses Treffen auch mal 20 oder 30 Zelte auf diesem Gelände unterbringen.

Unser Treffpunkt:

Gilde-Klaus, Inh. Werner von Strombeck
Mühlenweg, 3109 Wietze
Sonntags von 18.30 Uhr bis ca. 21.00 Uhr
Zweiradfreunde Wietze

Helmut Seydel
Raffineriestraße 57, 3109 Wietze

LESER- BRIEFE



900 km Riesenbeck - Salzburg

Das Elefantentreffen 1985 stand fest und wurde von mir geplant. Ein Beifahrer wurde bei den Clubmitgliedern schnell gefunden, und so beschlossen wir am 21. Februar morgens in Riesenbeck zu starten und bis Salzburg zu fahren. Unterwegs wollten wir dann noch bei Schorsch Meier in München eine kleine Pause machen. Ich hatte sowieso die ganze Woche Urlaub und konnte am Mittwoch in aller Ruhe die Sachen aufs Guzzi-Gespann packen, so daß wir am Donnerstag pünktlich abfahren konnten.

Der Donnerstag kam, wir fuhren um 8.15 Uhr in Richtung Autobahn und wollten erst einmal 2 Tankfüllungen leeren, um dann eine Rast zu machen. Laut Wetterbericht vom Mittwoch hatten wir nur eine leichte Wolkendecke, aber keinen Niederschlag zu erwarten. Die ersten 280 km bis zur ersten Tankstelle verliefen reibungslos. Wir wollten sofort wieder losfahren, aber die Guzzi sagte nicht einen Ton, weil das Relais klemmte. Anschieben war angesagt und weiter ging es in Richtung Süden. Weit und breit war nichts von zwei- oder dreirädrigen Fahrzeugen zu sehen. Aber dann nach 468 km endlich der erste Verrückte, der mit seinem „Honacker-Gespann“ (MZ) mit Kennzeichen WF (Wolfenbüttel) auch Richtung Salzburg wollte. Ich überholte und erkannte im letzten Augenblick diesen Wahnsinnigen. Es war der Tom von den MF Iberg. Per Handzeichen machte ich ihm klar, daß der nächste Parkplatz unser wäre, wo dann eine freudige Begrüßung und ein Pläuschchen über alles mögliche folgte. Er machte große Augen, als ich ihm zu verstehen gab, daß wir um 18.00 Uhr am Ring sein wollten. Er wollte noch zwischen Ingolstadt und München übernachten.

Für uns ging es weiter gen Süden zur nächsten Tanke, wo eine kleine Pause mit Tee und Brötchen gemacht wurde. An dieser Raststätte waren dann auch schon mehrere Zwei- und Dreiräder, deren Besitzer die unmöglichsten

Dialekte sprachen. Wir mußten unser Gespann natürlich wieder anschieben und wurden von den anderen belächelt. Ich möchte nicht wissen, wie wieder mal über alle Guzzis gelästert wurde. Bei Schorsch Meier angekommen, es ist 15.30 Uhr, gibt es eine wohl-schmeckende Suppe und viel viel BMW-Werbung. (Muß vielleicht so sein!).

Der ADAC-Mann half uns dann mit einer Kabelbrücke, mit der wir dann direkt am An-lasser überbrücken konnten und nicht immer wieder anschieben brauchten. Dann ging es zur nächsten Tanke, und ab in Richtung München-Salzburg. Unterwegs wurden es immer mehr von diesen dick verpackten Gestalten auf ihren abenteuerlich bepäckten Maschinen. Um 17.30 Uhr war der Grenzübergang erreicht und ein Telefonat nach Hause, daß alles in Ordnung ist, beruhigt die Daheimgebliebenen.

Dann gehts ab zum Ring ins Fahrerlager. Um 19.00 Uhr stand unsere Villa (Hauszelt) mit Hilfe zweier Leute vom MC Jovel aus Münster. Nun war es an der Zeit, an etwas Warmes zu denken in fester und flüssiger Form. Schnell war Essen und Getränk heiß gemacht und es wurde zur Gemütlichkeit übergegangen.

Um 21.00 Uhr kam dann diese in Belstaff gehüllte Gestalt namens Tom auf uns zu, der ja eigentlich irgendwo übernachten wollte, aber seine MZ hatte durchgehalten. Nach zehnstündiger Fahrt und den anschließenden Bechern Glühwein hatten wir nun die nötige Bettschwere und verbrachten eine sehr gute Nacht zu dritt, weil Tom keine Lust mehr hatte sein Zelt im Dunkeln aufzubauen. Am Freitagmorgen dann Kaffee kochen und Frühstück machen. Tom baute erst mal sein Zelt auf. Anschließend holten wir dann für 60,- DM Holz mit unserem Gespann. Dann fuhren wir los um einige Bekannte zu suchen. Es war sehr schön im Schnee zu fahren. Wenn dann aber bei einer Rechtsdrehung das Vorderrad im Tiefschnee hängen bleibt, kommt alles andere was noch rotiert übers Vorderrad und die Guzzi zeigt alle drei Beine (Räder) nach oben. Meinem Beifahrer und mir ist aber bis auf einem gehörigen Schreck nichts passiert. Die Guzzi aber sah verheerend aus. Scheiben vom Vorderrad und Squire zerknittert, Gabel verbogen, Schalthebel angebrochen und diverse andere Sachen. Aber sie lief noch und

so fuhren wir zu unserer Villa. Der Rest des Tages war mit richten, biegen und schrauben eingedeckt. Da anschließend noch der Bremsschlauch platzte, besorgte ich mir von einem Österreicher Guzzi-Fahrer einen gebrauchten Schlauch von einer SP. Am Samstagmorgen halfen mir dann zwei Guzzi-Fahrer aus Bremen beim Einbauen und Entlüften der Bremsanlage. Danke schön!!!

Da am Samstag schönes Wetter war, wurde ein Fußmarsch um den Ring unternommen, wo man dann viele Bekannte traf und alles vom Super Bike bis zur Mofa und fantasievolle Gespanne zu besichtigen und zu kaufen gab, die man sonst in einer solchen Vielfalt an Typen und Fabrikaten kaum zu Gesicht bekommt. Mir persönlich mißfiel, daß die Hartmann-Brüder mit Ehrengastkarten an ihren Gespannen da standen, denn es gab mit Sicherheit mehrere Leute, die die Ehrengastkarten hätten besser brauchen können, solche die mit ihrem letzten Geld nach Salzburg fahren.

Am Samstagabend haben wir dann die Fackelfahrt mitgefahren und anschließend am Lagerfeuer noch einige Glühwein getrunken. Zu empfehlen: 1 Dose Pfirsiche und 1/2 Flasche Rum heiß machen (hmmmm). Am Sonntagmorgen dann im Schneegestöber alles abgebaut und aufgepackt. Dann fing das Chaos an. Wir brauchten über eine Stunde, ehe wir über den Berg waren, weil einige mal wieder mit dem Auto die Abfahrtstrecken blockierten. (Vorschlag für 86: Autos dürfen erst ab 14.00 Uhr abfahren).

Die Solofahrer waren diesmal echt arme „Schweine“, weil unter der Schneedecke blankes Eis war. Sie fielen um wie die Fliegen. Hier brach ein Spiegel, da eine Verkleidung, dort ein Koffer usw. Bis zum Grenzübergang gabs noch Schnee in Massen, der sich aber in Richtung München in Regen verwandelte. Auf der Autobahn waren natürlich mehr Motorräder als Autos. Ca. 30 km vor München wurde die Bahn trocken und besseres Wetter kündigte sich von weither an.

Hinter Würzburg dann kams. Die Lichtmaschine meiner Guzzi gab den Geist auf und wir fuhren solange, bis die Batterie leer war. In Hühnfeld übernachteten wir sehr preisgünstig (Wirt fährt K 100) und Montagmorgen ging es

zum Boschdienst. Den Rechnungsbetrag von 300,95 DM bezahlten wir zwar nicht gerne, aber was sein muß, muß sein. Die Rückfahrt verlief dann wie am Schnürchen und um 14.00 Uhr hatte unsere Heimat uns wieder. Jetzt hieß es erst mal Gabel und diverse Teile ausbauen, richten oder durch neue zu ersetzen.

Dieses Wochenende hat mir persönlich sehr viel mehr an Gespannerfahrung gebracht (bisher 27 000 km) und den Geldbeutel arg geschmälert. Aber nächstes Jahr fahre ich wieder hin, schon wegen der Fackelfahrt. Wer nicht da war, hat selber Schuld.

Bis dann

Vanny, der Ossenlocker, G 5 mit Squire

REISEN



„Travel-BVDM“

Eine Idee, von der man sagen kann, daß sie in den letzten Jahren immer mehr Freunde und Anhänger gefunden hat, ist das geführte Motorradwandern.

Wie Pilze schießen dann auch immer mehr Firmen aus dem Boden, die ihre mehr oder weniger guten Touren, zu doch meistens recht saftigen Preisen anbieten.

Die angebotenen Reise-Ziele sind jedoch in der Mehrzahl im Alpen-Raum bzw. im Ausland angesiedelt.

Da es aber im übrigen Deutschland auch noch sehr viele gleichwertige und schöne Ecken wie z. B. Oberfranken, Röhn, Harz, Eifel oder die Lüneburger Heide gibt, kam mir die Idee des „Travel-BVDM“.

Und so stelle ich mir das „Travel-BVDM“ vor: Die Mitglieder unseres Bundesverbandes sind über das gesamte Bundesgebiet verteilt.

Fast jeder kennt seine Heimat besonders gut und kennt in der Regel natürlich auch die, für Motorradfahrer, interessantesten Sehenswürdigkeiten bzw. Strecken. Ein billiger Campingplatz, eine schöne Pension oder eine Jugendherberge als Übernachtungsplatz dürfte sich somit auch ohne Schwierigkeiten organisieren lassen. Man guckt sich einen Termin aus, strickt ein interessantes Programm zusammen, klärt die Übernachtungsfrage und veröffentlicht alles in unserer Ballhupe. Um keinen Reifall zu erleben, schlage ich vor, die Teilnahme von einer Voranmeldung abhängig zu machen.

Der Zeitraum eines Wochenendes, mit Anreise am Freitag bzw. Samstagmorgen, Touren am Samstag und Sonntagmorgen (früh) und Abreise ab Sonntagmittag erscheint mir für diese Veranstaltung am sinnvollsten.

Es versteht sich von selbst, daß eine Veranstaltung nach diesem Muster nur mit einem Minimalgewinn oder zum Selbstkostenpreis kalkuliert werden sollte, so daß hiermit tatsächlich einmal ein Angebot zum preisgünstig geführten Reisen für „Jedermann“ entsteht.

Ich würde mir wünschen, daß sich möglichst viele Leute finden, um die anderen Motorradfahrer-Kollegen ihre schöne Heimat einmal im Detail zu zeigen. Die Leute, die sich hierzu bereit finden, möchte ich gleichzeitig bitten, mir Ihre Anschrift und Programm mitzuteilen. Gegen Ende der Saison werde ich dann ein Treffen aller Organisatoren machen, auf dem dann alle ihre guten oder schlechten Erfahrungen einmal austauschen können.

Das erste Angebot für 1985 möchte ich gleich selber machen.

„Travel-BVDM“ - der Harz auf kurvigen Pfaden!

Teilnahme: Nur nach Voranmeldung (siehe unten)
 Termin: 12. bis 14. Juli 1985
 Anreise: Schon Freitagabend möglich
 Start: Samstag 12.00 Uhr
 Ende: Sonntag 12.00 Uhr
 Übernachtung: Zelt oder Pension (zahlt jeder selbst, bitte bei Anmeldung unbedingt angeben!)
 Verpflegung: Mitbringen oder vor Ort

Streckenlänge: ?? (aber kein Marathon)

Programm-

Beispiele: Straßen abseits der bekannten Routen
 Viele Kurven
 Kaiserpfalz in Goslar
 Bergwerksmuseum
 Talsperren jeder Bauart
 Höhlen
 Grenzübersichtspunkt zur DDR u.v.m.

Unkostenbeitr.: P.P. 10,- DM für Porto, Kopien usw.
 (Zahlbar am Startpunkt)

Anmeldungen: Motorradfreunde Iberg
 Thomas Bartels, Bruchweg 1
 3342 Hornburg
 Telefon 05 31 - 70 24 07
 8.00 bis 16.00 Uhr (Geschäft)

Motorradfahrer-Treffpunkte

Treffpunkt der Motorradfreunde Iberg.

Allen Freunden, Bekannten und interessierten Motorradfahrern möchten wir hiermit mitteilen, daß wir einen neuen Treffpunkt haben.

Seit Januar 1985 treffen wir uns in der
 „Waldgaststätte Willeckes-Lust“
 Im Hasenwinkelgrund, 3342 Hornburg

Die Clubabende sind während
 der Winterzeit: Jeden Freitag ab 20 Uhr
 der Sommerzeit: Jeden Mittwoch ab 20 Uhr

Alle interessierten Leute sind jederzeit an diesen Abenden willkommen.

Aber auch Motorrad-Touristen sind gern gesehene Gäste in dieser idyllisch gelegenen Gaststätte im nördlichen Vorharzgebiet.

Die Lage (ca. 300 Meter von der Zonengrenze) bietet zusätzlich die Chance, sich sehr gut über diese schreckliche Grenze zu informieren. Die alte Stadt Hornburg, auch das „Rothenburg des Norden“ genannt, sollte man sich außerdem auf einer Tour durch das südöstliche Niedersachsen nicht entgehen lassen.

Die Motorradfreunde Iberg

Winzerhaus Loreley, Hotel - Café - Restaurant
 Frank Ebbers · An der Loreley 49
 5401 St. Goar, Telefon 067 41 - 334

REISEN



Gavia - Paß-Treffen 1985

Es gibt zwei Arten von Paßfahrern, die einen benutzen die Pässe um die im Weg stehenden Berge zu überwinden und die anderen betrachten es als fahrerischen Hochgenuß, möglichst abgelegene, schwierige, wenig befahrene Pässe zu finden. Sie lieben landschaftlich schöne, hochalpine Strecken und werden zu den „PS-Alpinisten“ gezählt.

Für sie sind der Gavia, der Foppa und der Manghen Begriffe, mit denen sich eindrucksvolle Erlebnisse verbinden.

Für dieses kleine Völkchen innerhalb der großen Motorradgemeinde ist das Gavia-Treffen gedacht.

Wer sich hinzurechnet, wer Fahrpraxis in den Bergen besitzt, sein Motorrad gekonnt über unbefestigte Wege bringen kann, wer Lust und Zeit hat, wer Mühe und Ausdauer, Schotterstrecken, „tiefe Ausblicke“ und Wetter nicht scheut, der sollte sich aufmachen zum Gavia-Treffen am 7. und 8. September 1985. Ihn erwartet keine Veranstaltung im herkömmlichen Sinn, sondern nur ein Zusammentreffen Gleichgesinnter.

Im Valfurva, das ist die nördliche Anfahrt zum Gavia, in S. Antonio können in der Albergo Castello Zimmer vorbestellt werden. Es ist dies ein rein italienischer Gasthof, der auch 3- und 4-Bett-Zimmer hat, das Essen ist gut, die Zimmer sind sauber, z. T. auch mit Dusche und WC. Wir haben dort gute Erfahrungen gemacht. Ein Bergsteiger-Quartier gibt es auf dem Paß, die Unentwegten können auch ihr Zelt aufschlagen.

Wer noch keinen Alpen-Straßenführer hat, sollte sich den „Denzel“ anschaffen, dann kann man mit diesem Treffen einen herrlichen Alpen-Straßen-Urlaub verbinden, eine Woche Zeit sollte man sich schon nehmen.

Lothar Emmrich, den „alten“ BVDM-lern wohl bekannt - er hat den Gavia schon häufiger befahren - hatte ursprünglich die Idee zu diesem Treffen und er schickte uns folgende Empfehlung:

Für Sportfreunde, welche zum GAVIA-Treffen fahren wollen, sich aber noch nicht für eine bestimmte Route entschieden haben, hier einige Tourenvorschläge.

Als Startort wurde Reutte in Tirol gewählt, da es zentral gelegen und aus allen Teilen der Bundesrepublik gleich gut zu erreichen ist.

Über Paß- und Bergstraßen, welche im nachstehenden Bericht fett gedruckt sind, kann man im Alpenstraßenführer von DENZEL, 14. oder die neuerschienene 15. Auflage, Genauers erfahren.

Start also in Reutte, auf der 198 bis Elmen, dann durch Bsclabertal und über die **Hahntennjochstraße** nach Imst, Arzl, Wenss. Wer hier eine Pause einlegen möchte, fährt am besten auf einem Wanderweg etwas bergauf zur **Venetalm**, denn dort gibt es noch frische, warme Milch von „glücklichen“ Kühen.

An dieser Stelle eine Bitte: wenn Ihr hin und wieder auf trockenen Wander- und Waldwegen fahrt und dabei Wanderern begegnet, geht ggfs. etwas vom Gas, damit die Wanderer nicht meterweit in Eurer Staubwolke laufen müssen.

Von Wenss gehts dann weiter zur Pillerhöhe, dann auf einem Schottersträßchen runter ins Inntal nach Fliess, Prutz, Tösens, Pfunds. 3 km hinter Pfunds kann man entweder direkt über Nauders zum Reschenpaß oder über den Finstermünzpaß und die Norberthöhe nach Nauders zum Reschenpaß fahren. Vorbei am Reschenpaß nach Mals, dort rechts ab über Laatsch, Taufers bis Santa Maria im Münstertal. Von da aus gehts rauf zum **Umbrailpaß** und nach einem Abstecher zum **Stilfser-Joch-Haus** gehts dann abwärts nach Bormio.

Eine zweite Möglichkeit von Mals aus nach Bormio zu fahren, ist über Schluderns, Sponding, Pfad, Stilfserjoch. In der Urlaubszeit allerdings nicht zu empfehlen, denn trotz oder vielleicht auch wegen ihrer 52 Kehren, ist die durchgehend asphaltierte Zufahrt zum Stilfserjoch stark von Urlaubern befahren.

Von Bormio aus könnte man nun direkt über die Nordrampe des Gavia zur Paßhöhe fahren.

Wer aber gerne noch ein paar Serpentinaen fahren möchte, fährt auf der 38 noch ein paar Kilometer weiter. Vor Grosio geht links ein

schmäler Weg durch die Felder ab zum **Mortirolopaß**. Das zur Paßhöhe führende Sträßchen mit vielen Serpentinien ist neu asphaltiert und kann befahren werden. Der Mortirolopaß ist auf der Generalkarte „Südtirol“ nicht eingezeichnet, dafür aber der **Foppapaß**, welcher nur ein paar Meter daneben liegt und als Orientierungshilfe dienen kann.

Südlich der Paßhöhe kommt dann der eigentliche „Leckerbissen“. Gemeint ist nicht der reizlose und staubige Wirtschaftsweg der ins Tal führt, sondern das ebenfalls oben etwas nach rechts abgehende alte Militärsträßchen mit seinem „Katzenkopfpflaster“, welches im DENZEL auf Seite 255 - **Passo del Mortirolo** - sehr eindrucksvoll beschrieben ist. Dort heißt es nämlich u.a. „Gefälle bis 25% ...“, nur mit guten Bremsen und bei trockenem Wetter ratsam ...“, usw. Wenn man dann am Ende des Sträßchens in Monno angekommen ist, sind es nochmal 15 km bis Ponte di Legno und dort beginnt über die Südrampe die Auffahrt zum **Gaviapaß**.

Natürlich kann man von Bormio aus erst über den Gavia und dann in Richtung Foppa fahren. Aber egal wie man in dieser Gegend auch fährt, man fährt „immer richtig“.

Viel Spaß und gute Fahrt wünscht Euch

M-rich

Soweit also Lothars Routen-Vorschlag. Und hier noch einmal die Adresse des Gasthofes in S. Antonio:

Albergo Castello
S. Antonio / Valfurva, Italien
Telefon 0039 342 945709
(italienische Sprachkenntnisse erforderlich)

Redaktion Ballhupe

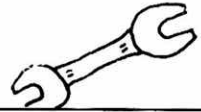
Notdienst für Motorradfahrer

In der Zeit vom 30. März bis 30. September 1985 führt die Firma

AZ Autoteile- und Zweiradhandel GmbH
- Yamaha-Haupthändler -
Limburger Straße 41
6277 Bad Camberg
Telefon 06434 - 7434

für alle Motorradfahrer einen 24-Stunden-Notdienst auf der A 3 ein.

TECHNIK



Guter Rat muß nicht immer teuer sein!

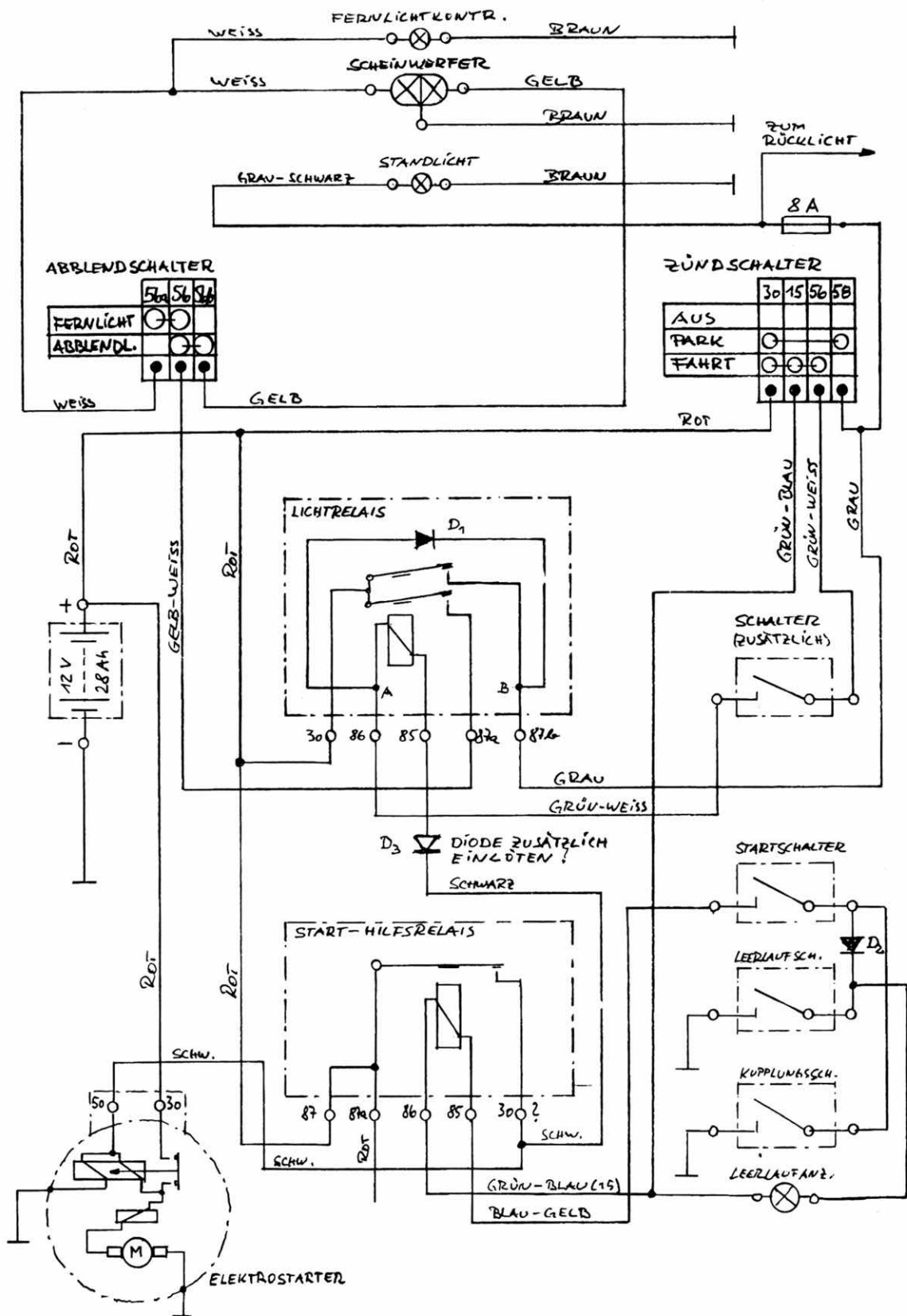
Zum Leserbrief von R. G. Blass, Seite 98 in Heft 7/85 „**Das Motorrad**“. Aufhebung der Dauerlichtschaltung an BMW-Motorrädern 1979 bis 1982.

Es ist tatsächlich so, daß der einfache Einbau eines zusätzlichen Schalters nicht zum gewünschten Erfolg führt: Unterbricht man die grün-weiße Leitung vom Zündschalter zum Lichtrelais und setzt in die Unterbrechung einen einfachen Schalter ein, erlebt man, daß bei Schaltstellung „Aus“ und Betätigung des Elektroschalters das Licht aufleuchtet, die Batterie also zusätzlich zum elektrostarter mit Lichtstrom belastet wird.

Das liegt daran, daß im Lichtrelais eine sogenannte „Freilaufdiode“ untergebracht ist. Im beigefügten Schaltplan hat sie die Bezeichnung „D₁“. Sie hat die Aufgabe, Induktionsströme, die beim Abschalten der Relaispule entstehen, auf kürzestem Wege an Masse abzuleiten und dadurch andere elektronische Bauteile vor Zerstörung zu schützen.

Betätigt man bei ausgeschaltetem Licht den Elektrostarter, fließt durch die Wirkung des Start-Hilferelais Strom nicht nur zur Klemme 50 des Elektrostarters, sondern auch zur Klemme 85 des Lichtrelais. Von dort durchfließt er die Magnetspule bis zum Lötunkt „A“, von dort durch die Diode „D₁“ zum Lötunkt „B“, von dort über die graue Leitung zu den Glühwendeln von Standlicht und Rücklicht, von dort über Masse zum Minuspol der Batterie. Die Wirkung dieses Stromes ist, daß die Magnetspule die Schalterkontakte zu Klemmen 87a und 87b schließt. Dadurch leuchtet das Licht auf.

Um diesem „Spuk“ ein Ende zu bereiten, lötet man in die schwarze Leitung, die vom Lichtrelais zum Start-Hilferelais führt, eine Diode ein. Diese Diode ist als Diode „D₃“ in die Schaltung eingezeichnet.



Nun hat man folgende Wirkung: Bei eingeschaltetem Licht geht das Licht für die Dauer des Startvorganges aus. Bei ausgeschaltetem Licht leuchtet es auch beim Startvorgang nicht auf.

Um den Startvorgang so sicher wie möglich zu machen, arbeiten alle in der Schaltung dargestellten Aggregate und Schalter zusammen. Es würde jedoch zu weit führen, die Zusammenhänge an dieser Stelle eingehend zu erläutern.

Die Diode „D₂“ ist serienmäßig eingebaut, sie hat die Aufgabe zu verhindern, daß die Leerlaufanzeige bei Betätigung der Kupplung aufleuchtet.

Der zusätzlich einzubauende Lichtschalter läßt sich in einem der beiden „Blindstopfen“ in der Lenkerkonsole aus Kunststoff einbauen, die Diode findet Platz im Scheinwerfergehäuse. Gesamtkosten für Schalter und Diode etwa 7,50 DM. Wer allerdings den vom BMW konzipierten Originalschalter zum Einsatz in die Lenkerkonsole (Bestell-Nr. 61311243454) kauft, muß tiefer in die Tasche greifen: Runde 18,— DM sind recht viel für einen einfachen **Ein/Aus-Schalter**.

Eduard Max Schmidt

NRW-Pokal

der Terminkalender zum NRW-Pokal des BVDM-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen liegt vor! Aus über zwanzig Einzelveranstaltungen kann sich jeder Teilnehmer „seine“ Wertungsläufe auswählen; die Zusammenarbeit mit der Firma „Holert-Reifen-Service“ verspricht attraktive Preise.

Die nächsten Termine:

- 11. Mai: Nachtbildersuchfahrt des MTC Lüdenschied e.V.;
- 12. Mai: MC Amboß e.V.: 4. Internationale Sternfahrt;
- 25. Mai: Orientierungsfahrt des Holert-Reifen-Service Meschede.

Alle weitere Informationen bei:

Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331 - 7 26 25

EDV - eingesetzt

zur Verwaltung mittelgroßer Vereine und Verbände

Der Autor:

Günter Wuttke war ca. 10 Jahre ehrenamtlich im geschäftsführenden Vorstand des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. (BVDM) - einem Verband mit anfangs ca. 1000 und derzeit mit ca. 2800 Mitgliedern - tätig. Er war maßgeblich beteiligt an der Umstellung von manueller Mitglieder-Verwaltung auf EDV-Verwaltung. Hauptberuflich ist Günter Wuttke seit Jahren im Bereich der EDV-Organisation tätig.

Spätestens, wenn ein Verein oder Vorstand einen Mitgliederbestand von ca. 1000 erreicht, taucht unwillkürlich die Frage auf, ob der Mitgliederbestand durch eine EDV-Anlage verwaltet werden sollte. Die Entscheidung fiel für den BVDM im Jahre 1973. Wir entschlossen uns zu diesem Schritt und wandten uns damals mit persönlichen Beziehungen an ein Rechenzentrum einer bekannten Firma. Hier wurden für uns individuelle Programme mit folgenden Funktionen erstellt:

- erfassen (über Lochkarte) von Mitglieder-Stammdaten;
- verwalten (über Lochkarte) von Mitglieder-Stammdaten;
- erfassen (über Lochkarte) von Mitglieder-Beitragszahlungen;
- drucken:
 - ★ Mitgliederliste;
 - ★ Mitglieder-Ausweise incl. Zahlkarte;
 - ★ Beitragseingangs-Journal;
 - ★ Adress-Aufkleber.

Verglichen mit der manuellen Mitglieder-Verwaltung war dies ein enormer Schritt vorwärts, aber leider waren Programme recht optimierungsbedürftig und die Wartezeiten für die Verarbeitung teilweise recht lang. Die Kosten bewegten sich um ca. 1500,— DM in 1973 und ca. 2500,— DM in 1980. Dann brachen leider die persönlichen Beziehungen zum Rechenzentrum ab und wir wandten uns aufgrund von Empfehlungen an ein freies Rechenzentrum. Die Programme wurden wieder zu einem relativ günstigen Preis (ca. 5000,— DM) individuell auf unsere Wünsche eingehend für das dort

bestehende EDV-System als ONLINE-Anwendung erstellt. Kaum waren die Programme richtig ausgetestet, Ende 1982, ging diese neue Ära zu Ende: Das Rechenzentrum schloß seine Pforten. Die Verarbeitungskosten betrugen mittlerweile ca. 4 000,— DM pro Jahr.

Beim dritten Versuch der EDV-Mitglieder-Verwaltung wollten wir bereits in der Planung gründlicher vorgehen, um eine Dauerlösung zu finden. Also erkundigten wir uns zunächst nach dem Programmumfang der Sparkassen-Vereins-Programmpakete. Aber wie das bei Vereinen und Verbänden so ist, sind die individuelle Struktur und weitere organisch gewachsene, satzungsgebundene Eigenheiten nicht immer in eine Standard-Organisation zu zwingen.

Letzte Alternative schien uns nun der Kauf einer eigenen EDV-Anlage bzw. eines Personal-Computers. Aufgrund des Hardware-Kostenverfalls der letzten Jahre mußte eine Realisierung unter 20 000,— DM möglich sein. Es stellte sich auch prompt heraus, daß in dieser Preisklasse die Angebotspalette recht umfangreich ist. blieb nur noch die Frage der Software offen. Auch hier gibt es etliche Anbieter mit Standard-Vereinsspaketen, die aber für uns ähnliche Schwächen wie die von uns untersuchten „Sparkassenpakete“ aufwiesen.

Wir entschieden uns aufgrund von Referenzen für ein Softwarehaus, die Firma AV-DATA in Hamm, und orderten dort sowohl die Hardware als auch die Software. Das Softwarehaus stellt ansonsten primär Software für den Bereich der Arbeitsvorbereitung her.

● Hardware

Triumph-Adler: Alphasatronic P3;

★ Arbeitsspeicher: 64 KByte;

★ Floppy-Disk: 2 x 1.MByte;

★ Bildschirm: 24 Zeilen je 80 Zeichen;

★ Tastatur: Alpha-Feld und numerische Eingabe-Tastatur;

★ Drucker:

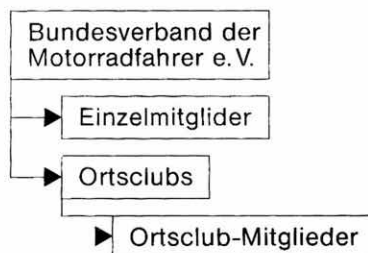
★ Betriebssystem: MOS;

★ Programmiersprache: HAI-BASIC.

● Software

Individuell für uns programmiertes Verbandspaket, das aber gleichzeitig auch Probleme behandelt, die für uns nicht relevant sind. Durch Parameter in der Verbands-Stammdatei kann das Programmpaket ohne Programmierereingriff auf für ähnlich strukturierte Verbände oder Vereine angepaßt werden.

Bevor auf die verschiedenen Programme eingegangen wird, sei an dieser Stelle einmal die Verbandsstruktur des BVDM aufgezeichnet.



Für Techniker kann der Vergleich mit einer Stückliste zur Erläuterung dienen, wobei sich das Endprodukt in Einzelteile und Baugruppen mit deren Einzelteilen verzweigt.

Satzungsgemäß wird beim BVDM der Beitrag zentral vom Dachverband eingezogen und je Ortsclub-Mitglied ein individuell festgeschriebener Anteil an den Ortsclub zurückerstattet.

Nun zum Programm-Paket „MIVERWA“, das in einzelne Programm-Module aufgeteilt ist.

● Modul 1: Stammdaten-Verwaltung

★ Ortsclub-Stamm (clubindividuelle Daten)

☆ Ortsclub-Nr., Ortsclub-Benennung, Bankverbindung, Treffpunkt, Grundbeitrag, Aufnahmegebühr;

★ Vorstands-Stamm (Vorstandsdaten der Ortsclubs)

☆ Vorstandsfunktion, Name, Adresse, Zuständigkeitsvermerke;

★ Mitglieder-Stamm (Stammdaten aller Mitglieder)

☆ Name, Adresse, Geb.-Datum, Eintrittsdatum, Beruf, Verarbeitungsvermerke usw.

● Modul 2: Beitragsverarbeitung

- ★ Beitragserhebung (aufbereiten der Daten, die je nach Grundbeitrag des Dachverbandes oder Ortscl. anfallen);
- ★ Drucken der Mitgliedsausweise und Zahlkarten;
- ★ Erfassung der Beitragseingänge;
- ★ Drucken von Mahnungen (1. und 2. Mahnung);
- ★ Erfassung der Rücküberweisungen an die Ortsclubs.

● Modul 3: Druck-Selektionen

- ★ Mitglieder-Stammliste
 - ☆ Sortierung: Mitglieds-Nummern;
 - ☆ Sortierung: Ortsclubs, Mitgl.-Name;
 - ☆ Sortierung: Mitglieds-Name;
 vorgeschaltet werden können aber noch die Sortierbegriffe:
 - ☆ Postleitzahl;
 - ☆ Anrede;
 - ☆ Eintrittsjahr;
 - ☆ Druck-Kennzeichen;
 außerdem können auch Selektionsbereiche angewählt werden:
 - ☆ von Club bis Club;
 - ☆ von Mitglieds-Nr. bis Mitglieds-Nr.;
- ★ Rückstandsliste
(am Jahresanfang gefahren = zu erwartendes Beitragsaufkommen)
 - ☆ Sortierung: Ortsclub, Mitgl.-Name;
 - ☆ Sortierung: Mitglieds-Name;
- ★ Beitrags-Splittingliste (Aufstellung der Zahlungseingänge, getrennt nach Aufnahmegebühren und Beiträge mit den Anteilen für den Ortsclub und den Dachverband);
 - ☆ Sortierung: Ortsclubs, Mitgl.-Name;
- ★ Endlos-Etiketten (Adress-Aufkleber);
 - ☆ Sortierung: Ortsclub, Mitglied-Name;
 - ☆ Sortierung: Mitglieds-Name.

● Modul 4: Druck-Selektion Gesamtvorstand

- ★ Drucken Vorstandsverzeichnis oder Endlos-Etiketten aller zugehörigen Clubs;
 - ☆ Sortierung: Ortsclub, Vorstandsfunktion.

● Modul 5: Mitglieder-Bewegung;

- ★ Neuaufnahme mit Beitragserhebung;
- ★ Kündigung von Mitgliedern;
- ★ Jahresabschluß
 - ☆ Löschen von gekündigten Mitgliedern incl. Protokoll;
 - ☆ Übernahme offener Beiträge ins Folgejahr.

● Modul 6: Textprogramm

- ★ Erfassung individueller Briefe (Begrüßung zur Aufnahme im Verband, Kündigungsbestätigungen usw.) mit Zugriff auf die Mitglieder-Stammdaten;
- ★ Erfassung von individuellen Texten (Organisationspläne, Wettbewerbs-Ausschreibungen).

Aus der vergangenen Programmpaket-Beschreibung wurde immer wieder deutlich, daß auf die Ebene der Ortsclubs differenziert eingegangen wird. Diese Stufe fehlt in allen von uns vorher betrachteten Programmen, aber gerade sie ist für unsere Mitglieder-/Clubverwaltung wesentlich. Durch Weglassen dieser Ebene (Dachverband-Einzelmitglied) könnte das Programm als Vereinspaket angesehen werden.

Ansonsten ist es mit geringfügigen Zugeständnissen sicherlich für ähnliche Verbandsstrukturen anwendbar. Denkbar wären:

- Sportverein - Abteilung - Mitglied;
- Schützenverein - Schützenkompanie - Mitglied;
- Mieterverband - Ortsgruppe - Mitglied.

Wir arbeiten nunmehr seit über einem Jahr mit der Anlage incl. der Softwareanwendungen und sind damit bestens zufrieden. Mit unserem dritten Partner haben wir großes Glück; Probleme, die wir in der Organisationsvorgabe übersehen haben, wurden zu recht kulanten Konditionen behoben. Wir genießen den Vorteil, zu jeder Zeit und Stunde die Anlage nutzen zu können und nicht unter „ferner liefern“ mit Wartezeiten bedient zu werden.

Zum Abschluß seien mehr oder weniger pauschal die Kosten genannt:

- Hardwarebeschaffung: ca. 15 000,— DM
- Softwarebeschaffung: ca. 5 000,— DM

Bei einer zugrunde gelegten Abschreibung von acht Jahren ergeben sich jährlich somit:

- Hard- und Software: 2 500,— DM;
- Wartungsvertrag: derzeitig noch nicht abgeschlossen;
- Papier, Disketten usw.: ca. 500,— DM.

Mit diesen 3 000,— DM haben wir die vorher gezahlten Verarbeitungskosten deutlich unterschritten, genießen obendrein die permanente Verfügbarkeit der Anlage und den Vorteil des Text-Editors.

Günter Wuttke
22. März 1985

KLEIN- ANZEIGEN



Gelegenheiten

Verkaufe: Von GL 1000 K 3 alles Neuteile wie Gabel, Bremsen, Bremsscheiben, Vorderradfelge mit Reifen, Hinterradfelge mit Reifen ohne Kardantrieb. Preis: VS.

Suche: GI 1100 DC oder Moto Guzzi 1000 SP. Klaus Bruhn, Hauptstraße 30, 5481 Kesseling

Verkaufe: Yamaha Trial TY 125, umgebaut auf 175 ccm. Preis: VS.

Willi Tiegelkamp, Speemannsweg 21
4133 Neukirchen-Vluyn
Telefon 02845 - 2550, nach 16.00 Uhr

Verkaufe: 2 Lederanzüge, Marke FLM, zweiteilig, Farbe Schwarz-Rot-Weiß Zustand wie neu, Damengröße 42, Herrengröße 50. Pro Anzug 600,— DM.

Rolf Heynen, Im Wiesengrund 16
5226 Reichshof, Telefon 02296 - 1334

Verkaufe: Diverse Ersatzteile von Yamaha SR und XT 500, von Fahrwerk bis Motor, fast alles vorhanden.

Berthold Witte, Steinbeker Hauptstraße 46
2000 Hamburg 74
Telefon 040 - 7125667, 16.00 bis 18.00 Uhr

Verkaufe: Elektronische Zündung, verstärkte Kupplung, Anlasser, alles für Yamaha XS 650. Lima, Dichtungen und diverse Teile für Kawa Z 1000. MZ 250/1 Gespann in gutem Zustand, Verdeck, Motor von 1984 (5 500 km gelaufen). Preis: 2 000,— DM.

Suche: Explosionszeichnung eines Moto-Guzzi-Motors (Modell Nebensache).

Thomas Bartels, Bruchweg 1, 3342 Hornburg
Telefon 0531 - 702407, 8.00 bis 16.00 Uhr

Suche: Für Honda CB 450, Baujahr 1967, 4-Gang, ein Kombiinstrument (Tacho und Drehzahlmesser in einem Gehäuse in der Lampe), einen Lampentopf und die beiden Seitendeckel, nehme auch eine komplette Maschine, Zustand egal.

Wer hilft mir? Ich suche seit 3 Jahren ohne Erfolg.

Rainer Fischer, Schwerter Straße 33
5800 Hagen

Verkaufe: Honda GL-1 LTD, Erstzulassung 3. März 1977, zwischenzeitlich 3 Jahre stillgelegt, eingetragene neue (1 Jahr)

Windjammer-IV-Verkleidung (Burgund).

Goldeloxierte Speichenräder,
km-Stand 35100, Preis: 4 000,— DM.

Rudolf Heun, Lahnstraße 16
6250 Limburg/Lahn 6, Telefon 06431 - 72362

Verkaufe:

BMW-Tankrucksack von Harro 25,— DM

Original BMW-Lederpacktaschen 100,— DM

Rivetts-Jacke, Größe 48 25,— DM

Original Seesack 25,— DM

Zusammen 175,— DM, Teile sind gebraucht, aber gut erhalten und sollten möglichst zusammen abgenommen werden.

U. Richter, Mülheim-Ruhr
Telefon 0208 - 51321, nach 18.00 Uhr

Kontaktsuche:

Goldwing-Fahrer mit Sozia 38/37 aus dem Raume GM, SU sucht motorradbegeisterte Paare für ruhige Touren, evtl. auch Solo-Fahrer (innen).

Rolf Heynen, Im Wiesengrund 16
5226 Reichshof, Telefon 02296 - 1334

TERMINE/ TREFFEN



11. 5. 1985

Nachtbildersuchfahrt des MTC Lüdenscheid
(Lauf um den NRW-Pokal)

Info: Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331 - 72625

12. 5. 1985

4. Internationale Sternfahrt des MC Amboß
(Lauf um den NRW-Pokal)

Info: Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331 - 72625

16. 5. 1985

Kläranlagentechnik

Besichtigung der Klär- und Verbrennungs-
anlage Wuppertal-Buchenhofen, 14.00 Uhr
Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2

25. 5. 1985

**Orientierungsfahrt des Holert Reifen-Service
Meschede** (Lauf um den NRW-Pokal)

Info: Jürgen Schweinberger
Delsterner Straße 78, 5800 Hagen 1
Telefon 02331 - 72625

6. – 9. 6. 1985

Motorradwanderung Ringgau

Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2

9. 6. 1985

**Motorradfahrertreff zur Verkehrssicherheits-
Woche in Bergisch-Gladbach**

Veranstalter: MC Mammüt e.V.
Info: Bernd Karrasch, Amselweg 16
5067 Kürten 2

7. – 9. 6. 1985

**Motorradtreffen der Motorradfreunde
Eschbachtal in 7801 Stegen-Eschbach**

Am Samstag findet eine Bildersuchfahrt statt
Info: Josef Schwär, Hintereschenbachstr. 19
7801 Stegen-Eschbach, Tel. 07661 - 6775

15. 6. 1985

„Holert-Motorrad-Treffen“ mit großem
Programm und Geschicklichkeitsturnier

(BVDM-NRW-Pokal-Lauf) in 3450 Holzminden
auf dem Gelände der Firma Reifen Holert
Reinerlös „Aktion Sorgenkind“

Info: MC Just for Fun Höxter e.V., Marktstr. 31
3470 Höxter, Telefon 05271 - 32791

20. – 21. 7. 1985

1. Motorradfahrer-Wallfahrt nach Kevelaer

Info: Heinz-Peter Angenendt, Grenzstraße 2
4182 Uedem 2
Telefon 02825 - 8640, nach 18.00 Uhr

2. – 4. 8. 1985

**Treffen der Horex- und Gespannfreunde
Mainkling**

Info: Peter Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634

4. 8. 1985

11. Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe

Info: Manfred Burda
Littbreck 42, 4937 Lage

23. – 25. 8. 1985

6. Lipperosentreffen in Lippstadt-Esbeck

Info: MV Lippstadt, Postfach 1126
4780 Lippstadt

7. – 8. 9. 1985 Gavia Paß-Treffen

Info: Redaktion Ballhupe

Jahresprogramm 1985

30. 3. – 5. 4. 1985 Motorradferien von der
80er bis zum Superbike

4. 4. – 8. 4. 1985

Enduro, 4-Tage-Rucksack-Reisen

19. 4. – 21. 4. 1985

Sozial- und Verkehrspädagogen, Animatoren
– Weiterbildungsmaßnahme –

15. 5. – 19. 5. 1985 4-Tage-Motorrad-Freizeit

5. 6. – 9. 6. 1985

Enduro, 4-Tage-Rucksack-Reisen

15. 6. – 17. 6. 1985 Motorradwochenende
nur für Senioren über 40 Jahren

26. 7. – 3. 8. 1985 Vierter Familien-Urlaub

3. 8. – 10. 8. 1985 Verlängerungswoche

27. 9. – 29. 9. 1985 Motorrad-Wochenende

26. 10. – 1. 11. 1985 80er Ferien

21. 10. – 3. 11. 1985

Herbe-Enduro-Rucksack-Reisen

Info: Jugendherberge Tübingen
Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen
Telefon 07071 - 23002

Die nächste Ballhupe erscheint am 5. August 1985.
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist am 10. Juli 1985.

*Zuständig-
keitsbereiche
und
Adressen für
Schriftwechsel*

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen an:

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14a, 4150 Krefeld
Telefon 02151-712297
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

„Ballhupe“ Berichte, Beiträge, Termine,
Annoncen, Verkäufe, Artikel, Fotos und
Kritiken an:

Heinz Sauerland

Dr. Guischart-Straße 7, 4134 Rheinberg 3
Telefon 02844-854

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Filme –
Stempel und Versicherungsfragen
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4
Telefon 06128-86191

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

Heinz Sauerland
Dr. Guischart-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Druck: trost-druck, Xanten

Mitarbeiter in Heft 2/85:

Edgar Müller
Jutta Hölzel
Peter Ziegler
Klaus Schumacher
H. J. Schake
H. P. Angenendt
Sigrid Briel
Willi Bäcker
Helmut Seydel
Norbert Varnskühler
Thomas Bartels
E. M. Schmidt
Jürgen Schweinberger
Günter Wuttke

**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**



Wroom! Schwingt Euch auf Eure Maschinen und los geht's zu den großen Motorrad-Treffs '85 in Nordrhein-Westfalen.

Non-Stop-Programm mit viel Technik, Action und Überraschungen. Wir bieten Euch z.B. Geschicklichkeitsfahren – Tombola – Leistungsprüfstand – Ausstellung von Motorrädern..., natürlich ist für das leibliche Wohl und Musik bestens gesorgt.

Veranstaltungstermine (jeweils ab 10 Uhr)

- 13.4. Essen, Gladbecker Straße 16
- 20.4. Düsseldorf, Oberbilker Allee 254
- 20.4. Rheine, Osnabrücker Straße 181
- 27.4. Wuppertal-Vohw. Kaiserstr. 89
- 3.5. Mülheim 1, Hingbergstraße 91-97
- 11.5. Dortmund, Bornstraße 337
- 25.5. Meschede, Jahnstraße 17

Holt Euch die heißen Reifen...

Bei uns gibt's den Service, der einfach dazugehört:

- Beratung erfolgt je nach Motorrad-Typ, nach Fahrstil und Fahrstrecke von Leuten, die wissen was Sache ist.
- Sie bekommen nicht den erstbesten Reifen verpaßt, sondern den optimalsten. Bei unserer Reifenauswahl kein Problem.
- Reifen werden auf's Gramm genau ausgewuchtet und montiert.
- Das Ganze zu zivilen Preisen.

DUNLOP

MICHELIN

Continental

PIRELLI

METZELER

HOLERT: Für Sicherheit rund um's Fahrwerk.

HOLERT

REIFEN SERVICE

Zentrale: 6450 Hanau 1, Dunlopstraße 2, Telefon 0 61 81 - 30 70

68x im Bundesgebiet, 1x ganz in Ihrer Nähe.