

F 5727 F

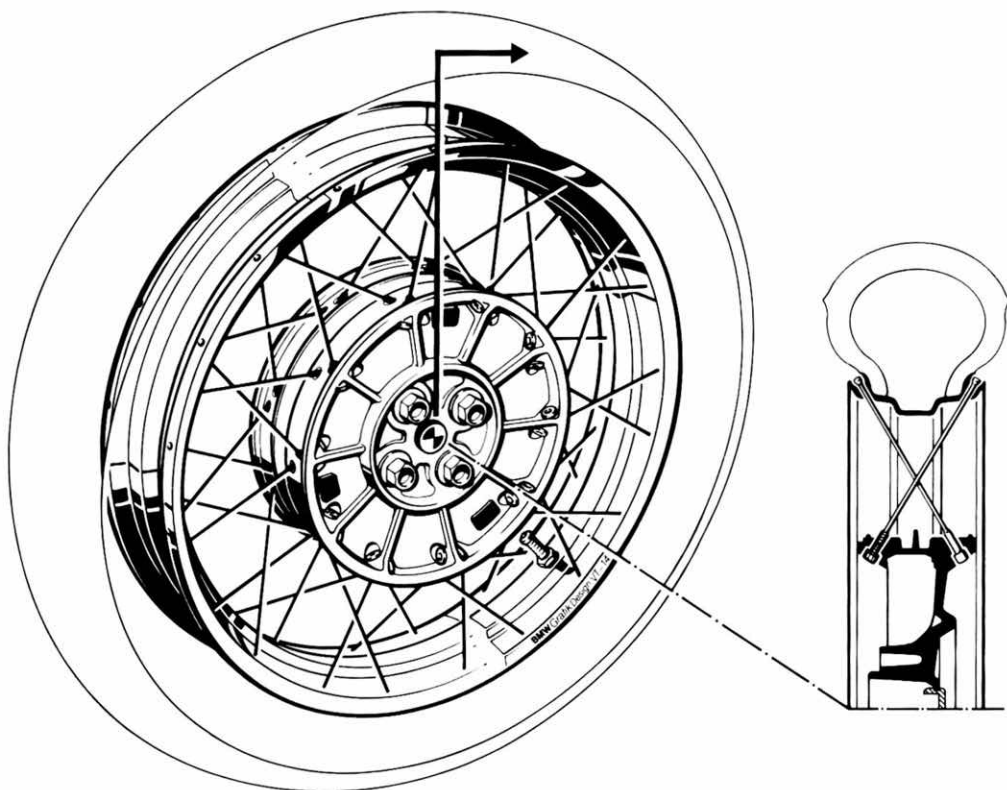
Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



4/87

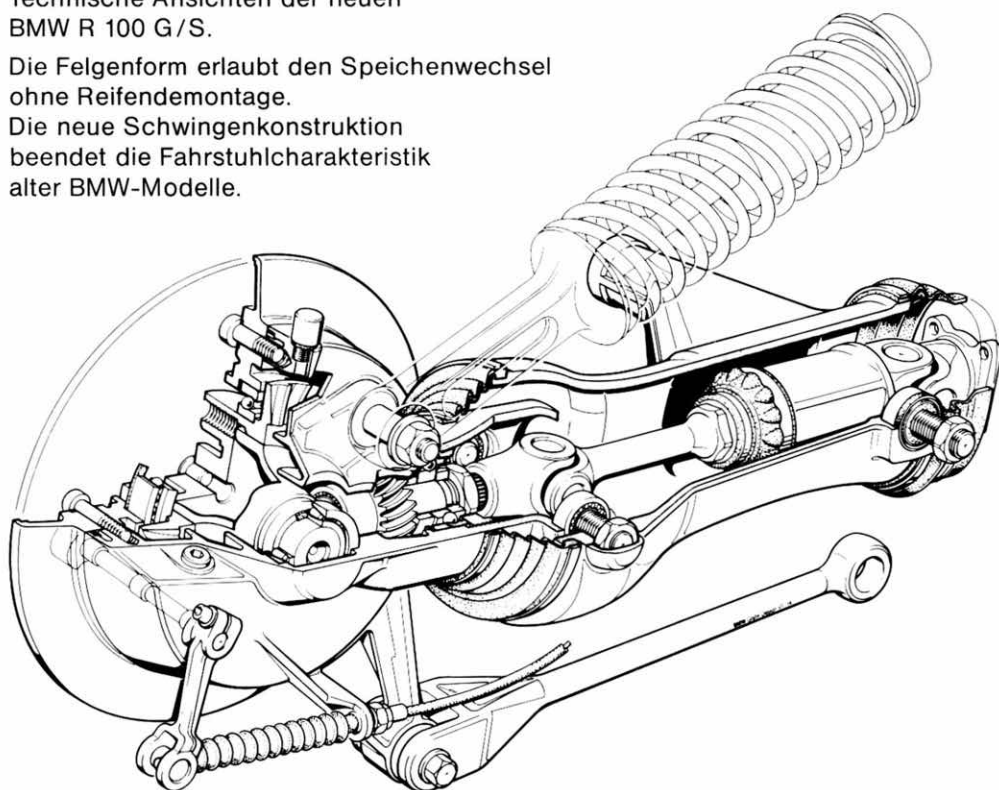




Technische Ansichten der neuen
BMW R 100 G/S.

Die Felgenform erlaubt den Speichenwechsel
ohne Reifenmontage.

Die neue Schwingenkonstruktion
beendet die Fahrstuhlcharakteristik
alter BMW-Modelle.



Elefantentreffen macht Pause

Das größte und traditionsreichste Wintertreffen der europäischen Motorradfahrer, das Elefantentreffen auf dem Salzburgring, wird im kommenden Winter nicht stattfinden: Diese Entscheidung wurde auf der Jahreshauptversammlung des Veranstalters, des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V., am 10. Oktober 1987 in Kiel bekanntgegeben.

Der BVDM hat diese schwerwiegende Entscheidung allein aus kaufmännischen Überlegungen heraus treffen müssen. Denn trotz der Jahr für Jahr hervorragenden Resonanz – im letzten Winter konnten bei äußerst schlechtem Wetter wieder über achttausend Teilnehmer begrüßt werden – hielten die Einnahmen aus Eintrittsgeldern und Werbung mit den ständig steigenden Organisationskosten nicht schritt. So wurden die letzten beiden Veranstaltungen mit Defiziten abgeschlossen – immerhin so hoch, daß diese vom Verband nicht jährlich ausgeglichen werden können. Alle Bemühungen, die Finanzierung des Elefantentreffens 1988 zu sichern, waren erfolglos, so daß die Absage als einzig mögliche Konsequenz blieb.

Das große Interesse, das dem Elefantentreffen entgegengebracht wird, ist dem BVDM bekannt, und er hat sich seine Entscheidung nicht leicht gemacht. Doch es müssen die Interessen des Verbandes als der großen Vertretung für die bundesdeutschen Motorradfahrer gegen die Erhaltung einer Tradition abgewogen werden. Der BVDM lehnt sowohl ab, die Finanzierung über eine Erhöhung des Eintrittsgeldes allein auf die Teilnehmer abzuwälzen, als auch mit dem Eingehen finanzieller Verpflichtungen seine vielfältigen weiteren Aufgaben im Interesse aller Motorradfahrer zu belasten und bittet dafür um Verständnis.

Für den Bundesverband der Motorradfahrer e.V. ist das Thema damit aber nicht abgeschlossen. Er wird weiter engagiert für das Elefantentreffen arbeiten, damit dieses traditionelle Ereignis sobald wie möglich wieder stattfinden kann!

Der Bundesvorstand

Das Preisausschreiben geht weiter!

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
(BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt.

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- ◆ Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- ◆ Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- ◆ Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden? Sind Baustellen ausreichend gesichert?)
- ◆ Fahrverbote für Motorräder?
- ◆ Kuchenblech-Nummernschilder?
- ◆ Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum **31. August 1988** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

Inhalt

	Seite
Aktuell	
Protokoll der Jahreshauptversammlung 1987 in Kiel	4
Zur Jahreshauptversammlung	8
Vorstellung Renaud Rahier	8
Ausrichter für das Winterfest 1988 gesucht	9
Streckensperrung, Bitte um Mitarbeit	9
Satzungsänderungen	9
Ergebnis des Preisausschreibens 1987	11
Leserbriefe	
Zum Elefantentreffen	10
Zum Höhersetzen der K 100 RT-Scheibe	20
Tips	
Gore-Tex, Erfahrungen gesucht	10
Motorradführerschein	13
Kartenpflege	13
Regenkombi und Rücklichtüberwachung	16
Zeltpflege	25
Termine	14
Kleinanzeigen	15
Test	
BMW R 100 G/S	17
Reisen	
Gavia-Treffen 1987	20
DDR-Motorradtreffen	22
Militärpfarrer und Soldaten unterwegs	23
Treffen bei Schuberth	28
Sport	
Enzian-Rallye	26
2. Graf-Bernhard-Oltimer-Treffen Lippstadt	27
Wettbewerbe	
Preisausschreiben	2

Titelfoto:

Das neueste Ergebnis jahrzehntelanger Boxerentwicklung - BMW R 100 G/S Foto: BMW

Anmerkung: Die BALLHUPE ist **kein** BMW-Werbeblatt, auch wenn in dieser Ausgabe außergewöhnlich oft diese Firmenkürzel zu lesen ist. Die Redaktion bemüht sich, aus den eingesandten Manuskripten das Interessanteste herauszufiltern. Dabei war diesmal besonders viel BMW-Material. Du kannst das durch Deinen Beitrag ändern.

Jörg Riepenhusen

AKTUELL

99 99

PROTOKOLL

Der Jahreshauptversammlung am 10.10.1987 im Pressezentrum des Olympiazentrums in Kiel

Die Anwesenden werden vom MC Kiel und vom 1. Vorsitzenden des BVDM, Horst Orlowski, begrüßt. Der Vorstand wird vorgestellt.

Tagesordnungspunkt a

Rechenschaftsberichte

1) Heinz Sauerlands Haupttätigkeiten lagen vor allem bei der BALLHUPE und der Veranstaltung der Deutschlandfahrt. Haupterfolg war die Umstellung der BALLHUPE zum Postvertriebsstück, wodurch große Summen an Porto eingespart werden konnten.

2) Jörg Riepenhusens Hauptaufgabe ist die BALLHUPE. Alles von der Gestaltung bis zum Druck wird von ihm durchgeführt bzw. veranlaßt.

Weiterhin veranstaltet er das Preisausschreiben „Motorrad(un)freundliche Stadt.“ Leider gab es dieses Jahr wenige Einsendungen, die aber alle gute Qualität haben. Sieger ist Münster.

3) Klaus Schumacher hat 1986 den Verkauf der Leitfäden und anderer Sachen legalisiert, indem er den BVDM-Service ins Leben gerufen hat.

Von 3000 Leitfäden wurden fast 2000 Stück verkauft. Obwohl 1987 keine Werbung mehr gemacht wurde, ging der Verkauf gut weiter. Mittlerweile soll die 4. Auflage gedruckt werden.

Auf Messen wirbt er für den BVDM, interessante und wichtige Personen lernt er auf Presse- und Versuchsveranstaltungen sowie Seminaren kennen, mit denen er dann weiter Kontakt hält.

Er ist Ansprechpartner für viele Leute aus Presse und Industrie. Dabei muß er darauf achten, daß er keine eigene Meinung äußert, sondern Wissen weitergibt. Es kostet viel Zeit, sich dieses Wissen anzueignen.

4) Margot Wittke verliert die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.1986.

5) Jutta Hölzel gibt einen Überblick der Aufgaben, die in der Mitgliederverwaltung erledigt werden.

6) Edgar Müller gibt einen zusammenfassenden Bericht des vergangenen Sportjahres.

Beim Touristik-Wettbewerb haben 30-40 Fahrer mitgemacht. Diesmal sind auch jüngere Motorradfahrer dabei.

Die Deutschlandfahrt '87 war ein guter Erfolg. Es lagen 280 Nennungen (230 in/50 außer Wertung) vor.

Am 18.11.1987 findet eine Sport- und Fahrleiertagung statt. Dort sollen Termine ausgetauscht werden, um Überschneidungen zu vermeiden. Edgar Müller bittet die Clubs, ihm ihre Wintertermine mitzuteilen, damit er evtl. ein Winterprogramm aufstellen kann.

Auf Bitte eines Mitgliedes gibt Margot einen Überblick über die Mitgliederentwicklung:
Anfang 1985: 2405 Anfang 1986: 2387
Anfang 1987: 2487 Ende 1987: 2793
Davon werden noch etwa 100 Mitglieder nach dem Rechtsanwalt-Mahnlauf gekündigt bzw. werden kündigen.

7) Horst Orlowski gibt eine Zusammenfassung aus den einzelnen Berichten. An allen Tätigkeiten war er beteiligt. Aus persönlichen Gründen konnte er 1987 nicht so aktiv wie sonst mitwirken.

Es folgt eine Diskussion zu den Berichten, sowie diverse Fragen zu Deutschlandfahrt, Aufschlüsselung des Verlustes, Werbung und Bilanz.

Es wird gewünscht, die Bilanz in der BALLHUPE abzudrucken. Der Vorschlag wird aber aus verschiedenen Gründen verworfen.

Außerdem wird vorgeschlagen, mal ein Treffen ausfallen zu lassen. Das ersparte Geld sollte in Werbung gesteckt werden, die z. B. auf Treffen, die von Clubs veranstaltet werden, gemacht wird.

Tagesordnungspunkt b

Bericht der Kassenprüfer

Der Bericht über die Kassenprüfung muß, bedingt durch die Aufteilung der Verantwortungsbereiche, innerhalb des Bundesvorstandes auf verschiedene Personen, in drei Bereiche aufgeteilt werden.

1. Die Bundeskasse

Sie wurde stichprobenartig geprüft. Es wurden bei der Kassenführung keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.

2. Abrechnung Elefantentreffen

Bei der Prüfung ergab sich ein Fehlbetrag in Höhe von DM 714,29, der nicht belegt werden kann. Eine nochmalige Prüfung, um den Fehlbetrag zu ermitteln, konnte nicht erfolgen, da die Belege nicht mehr zur Verfügung standen.

3. BVDM-Service

Die Prüfung der Kasse bzw. der Buchhaltung wurde den Kassenprüfern durch einen Beschluß des Bundesvorstandes auferlegt.

Die Kassenführung/Buchhaltung konnte nicht geprüft werden.

Zum ersten Prüftermin lagen zwar die Buchungsbelege vor, jedoch fehlte im Journal der Kontenabschluß und es war keine Bilanz/Gewinn- und Verlustrechnung erstellt.

Beim zweiten Prüftermin lagen das Journal und eine Einnahme-/Ausgabenrechnung vor. Es fehlten die Belege, Inventurliste und Kassensbuch.

Additionen wiesen Fehler auf, Zahlen in der Einnahme/Ausgaberechnung weichen in einigen Punkten von den im Journal errechneten Zahlen ab.

Wegen der fehlenden Inventurliste konnte nicht festgestellt werden, wie der Betrag von DM 12.250,54 für den Warenbestand ermittelt wurde.

Klaus Schumacher nimmt Stellung zum Kassenprüferbericht. Aufgrund von ihm gemachten Aussagen und Antworten zu Fragen, die aus der Versammlung zur Kassensituation kommen, geben Heinz Sauerland, Margot Wittke und Jutta Hölzel bekannt, daß sie nur bereit sind, zu kandidieren, wenn Klaus Schumacher nicht mehr zum 1. Geschäftsführer gewählt wird.

Daraufhin geht es weiter in der Tagesordnung.

Tagesordnungspunkt c

Berichte der Referenten und Ausschußmitglieder

1) Henning Knudsen gibt einen Überblick über seine Arbeit im DVR.

Er bittet die Versammlung, ihm Anregungen und Meinungen zukommen zu lassen, da er ja die Mitglieder vertreten will.

2) Klaus Arpert hat einen schriftlichen Bericht zu seiner Tätigkeit im DVR abgegeben, der von Horst Orlowski abgegeben wird.

Klaus Schumacher berichtet vom Elefantentreffen.

Es waren weniger Besucher (8000) als im Vorjahr da.

Er erklärt einige Schäden und die dadurch für den BVDM entstandenen hohen Reparaturkosten.

Henning Wieckhorst stellt Fragen zu Helfereinsatz, Toilettenhygiene, Polizei, Ringbegehung u. a. Da Henning Helfer beim Elefantentreffen war, gibt er auch eigene Eindrücke wieder. Klaus Schumacher gibt Antworten auf die Fragen.

Schließlich eröffnet er der Versammlung, daß das Elefantentreffen 1988 nicht stattfinden wird.

Darauf ergreift Renaud Rahier das Wort. Auch er schildert eigene Erfahrungen aus seiner Zeit als Helfer beim Elefantentreffen. Immer wieder wird auf die mangelnde Organisation hingewiesen sowie fehlende Entscheidungskompetenz der Helfer.

Es schließt sich eine Diskussion um eine Anfangveranstaltung 1988 an, da damit gerechnet wird, daß trotz ausreichender, vielfältiger Presseinformationen Leute zum Salzburgring kommen.

Hierfür hat sich die IGRES (Interessengemeinschaft zur Rettung des Elefantentreffens am Salzburgring) gebildet. Sie besteht hauptsächlich aus Helfern des Elefantentreffens.

Tagesordnungspunkt d

Ernennung des Versammlungsleiters

Horst Orlowski ernennt Volkmar Schultz-Igast zum Versammlungsleiter. Er ist Vorsitzender im MC Königsbrunn e. V.

Tagungsordnungspunkt e

Entlastung des Bundesvorstandes

Ein Mitglied stellt Antrag auf Einzelentlastung der Vorstandsmitglieder. Diesem Antrag muß entsprochen werden.

Es sind 96 Stimmberechtigte anwesend (incl. Vorstände). Die Vorstände stimmen bei der Entlastung nicht mit. Ihre Stimmen werden als Enthaltungen gezählt.

1) 1. Vorsitzender Horst Orlowski, wird mit 80 Ja-Stimmen, 6 Nein-Stimmen und 10 Enthaltungen entlastet.

2) 2. Vorsitzender, Jörg Riepenhusen, wird mit 79 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 13 Enthaltungen entlastet.

3) 2. Vorsitzender, Heinz Sauerland, wird mit 75 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und 14 Enthaltungen entlastet.

4) 1. Geschäftsführer, Klaus Schumacher, wird mit 21 Ja-Stimmen, 55 Nein-Stimmen und 20 Enthaltungen nicht entlastet.

5) 2. Geschäftsführerin, Jutta Hölzel, wird mit 74 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 17 Enthaltungen entlastet.

6) Schatzmeisterin, Margot Wittke, wird mit 72 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen und 12 Enthaltungen entlastet.

7) Sportwart, Edgar Müller, wird mit 76 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 1 ungültige Stimme und 17 Enthaltungen entlastet.

Tagesordnungspunkt f

Neuwahl

1) 1. Vorsitzender

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Horst Orlowski	ja	82 ja, 8 Enth., 6 nein
Heinz Sauerland	nein	
Jörg Riepenhusen	nein	

Horst Orlowski nimmt die Wahl an.

2) 2. Vorsitzende

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Jörg Riepenhusen	ja	67 ja
Henning Wieckhorst	ja	36 ja
Heinz Sauerland	ja	73 ja
Bernhard Schulze	nein	

Jörg Riepenhusen und Heinz Sauerland nehmen die Wahl an.

3) 1. Geschäftsführer

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Holger Gringmuth	nein	
Renaud Rahier	ja	55 ja, 28 nein, 13 Enth.
H.G. Meergans	nein	
J. Hölzel	nein	

Renaud Rahier nimmt die Wahl an.



Der neue Bundesvorstand
stehend v. l. n. r.:
Renaud Rahier, Margot Wittke,
Jutta Hölzel, Edgar Müller

sitzend v. l. n. r.:
Jörg Riepenhusen, Horst
Orlowski, Heinz Sauerland

Foto: Gudrun Riepenhusen

4) 2. Geschäftsführer

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Jutta Hölzel	ja	84 ja, 1 nein, 10 Enth., 1 ungül.

Jutta Hölzel nimmt die Wahl an.

5) Schatzmeister

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Margot Wittke	ja	84 ja, 1 Nein, 11 Enth.

Margot Wittke nimmt die Wahl an.

6) Sportwart

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Edgar Müller	ja	86 ja, 10 Enth.

Edgar Müller nimmt die Wahl an.

Tagesordnungspunkt g

Wahl der Kassenprüfer

Vorschläge	Kandidatur	Wahl
Ingo Bläske	ja	45
Engelbert Tubes	ja	49
H.-G. Meergans	ja	55
Ralf Kühn	ja	13
Horst Hackemann	nein	

Tagesordnungspunkt h

Anträge

1) Beitragserhöhung

Eine Beitragserhöhung wird notwendig, da mit dem z.Z. gültigen Beitrag die steigenden Kosten nicht gedeckt werden. Außerdem sollen künftige Kostensteigerungen aufgefangen werden.

Vorgeschlagen sind 1,- DM pro Monat, also eine Erhöhung auf 50,- DM.

Es schließt sich eine Diskussion und Aussprache an.

Hauptsächlich angesprochen wird die Einzelmitgliedsproblematik (zahlen ganzen Beitrag und erhalten relativ wenig Gegenleistung) im Gegensatz zu den Ortsclubmitgliedern.

Zudem vermutet man, daß der Beitrag und die Aufnahmegebühr evtl. abschreckend wirken, so daß weniger Leute Mitglied werden wollen.

Abstimmung:

Beitragserhöhung auf DM 48,- ab 1.1.1988.

Sie wird mehrheitlich bei 5 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen angenommen.

2) Änderung § 1, Sitz des Verbandes

Es wird einstimmig bei zwei Enthaltungen beschlossen, daß der Sitz nicht nach Bad Schwalbach verlegt wird.

3) Änderung der §§ 3, 7-26

Verbände, Organisationen, Unternehmen usw. sollen die Möglichkeit bekommen, Mitglied im BVDM zu werden (z.B. Fördermitglied).

Mit ihnen wird ein besonderer Vertrag abgeschlossen, sie müssen auch einen anderen Beitrag zahlen. Bei Abstimmungen haben sie nur eine Stimme. Über diesen Antrag wird diskutiert.

Man macht den Vorstand aufmerksam, daß Vorsicht geboten ist, wenn politische Gruppen, Randgruppen o.ä. Anträge stellen. Einem Antrag muß nicht unbedingt die Aufnahme folgen; darüber entscheidet der Vorstand.

Abstimmung (zu diesem Zeitpunkt [2.07 Uhr] sind nur noch 47 Stimmberechtigte da).

dafür	34
dagegen	1
Enthaltungen	12

4) Aufnahme des „besonderen Vertreters“

Soll die Bestellung in die Satzung aufgenommen werden?

dafür	43
dagegen	—
Enthaltung	4

Anträge 5 und 6 werden von der Antragstellerin zurückgezogen. Die Protokollführerin verliest den entsprechenden Brief.

Tagesordnungspunkt i

Verschiedenes

1) Die JHV sollte früher stattfinden (z.B. Anfang September).

2) Die Geschäftsführung des BVDM und BVDM-Service sollten getrennt werden.

3) Wer richtet das Winterfest 1988 und die JHV 1988 aus?

Für die JHV meldet sich K.H. Preß von der Interessengemeinschaft Gespannfahrer.

Der 1. Vorsitzende dankt dem MC Kiel für die Ausrichtung der JHV 1987.

Der MC Kiel dankt den Erschienenen.

Um 2.40 Uhr wird die Sitzung geschlossen.

Protokollführerin
J. Hölzel

tung der Motorradfahrer hat er entscheidend gewirkt. Wir hatten keinen vergleichbar aktiven Geschäftsführer vor ihm.

Lieber Klaus, ich möchte Dir herzlichen Dank für Deine Arbeit aussprechen, persönlich und im Namen unserer Mitglieder.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender



Zur Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung 1987 in Kiel war wirklich alles andere als harmonisch. Auch wenn das nicht ihre Aufgabe ist, wird es von den Anwesenden sicher immer als angenehm empfunden. Dabei schafften der Vorstand und die Mitglieder des MC Kiel gute Voraussetzungen für das Gelingen. Aber es kam anders.

Nach der Satzung haben die in der Hauptversammlung anwesenden Mitglieder den Vorstand zu wählen und zu kontrollieren. Diese Kontrolle geschieht in erster Linie während der JHV mit Hilfe der Berichte der Vorstandsmitglieder und der Kassenprüfer sowie durch Fragen und Antworten und außerdem durch persönliche Zusammentreffen im Laufe des Jahres bei den verschiedenen Veranstaltungen. Wer sich seine Informationen ausschließlich während der Hauptversammlung besorgen mußte, hat sich sicher ausführlichere Berichte gewünscht, als sie insbesondere von den Kassenprüfern abgegeben wurden. Nun steht es dem Vorsitzenden nicht zu, die Kassenprüfer oder die Hauptversammlung zu kritisieren, und es ist zweifelsfrei richtig gewesen, dem bis dahin tätigen 1. Geschäftsführer Klaus Schumacher die Entlastung zu verweigern. Jedoch wird sein Abgang seinen Leistungen für den BVDM nicht gerecht.

Klaus Schumacher hat in seiner Geschäftsführertätigkeit jahrelang unermüdlich, ehrenamtlich und erfolgreich für den BVDM gearbeitet. Er hat sein umfangreiches Wissen zum Nutzen des Verbandes und der angeschlossenen Vereine eingesetzt. Am Bekanntheitsgrad des BVDM und an dessen allgemeiner Anerkennung als Interessenvertre-



Zur Person

Vorstellung Renaud Rahier

Vor Redaktionsschluß noch schnell etwas zu meiner Person. Ich bin 27 Jahre alt, von Beruf Mechaniker und zur Zeit in der Umschulung zum Bürogehilfen.

Manche von Euch kennen mich vom Elefantentreffen, wo ich seit Jahren Helfer bin; insgesamt bin ich seit fünf Jahren Mitglied im BVDM und jetzt auch Mitglied der IGG.

Ich danke den Teilnehmern der JHV für ihr Vertrauen. Ob ich den Anforderungen dieser Aufgabe gewachsen bin, hängt aber nicht nur von mir ab. Ich bin auf Eure Mithilfe angewiesen, denn der BVDM kann nur die Interessenvertretung aller Motorradfahrer sein, wenn auch alle – zumindest möglichst viele Mitglieder aktiv mitarbeiten. Vor allem bitte ich Euch alle, mir Eure Anregungen, Ideen, Aktivitäten und ganz besonders Eure Kritik direkt mitzuteilen. Bitte habt Verständnis dafür, wenn sich die Postverarbeitung in der ersten Zeit, in der ich die Geschäftsstelle übernehme und mich darin einarbeiten muß, etwas verzögern sollte. Ich freue mich auf eine gute und hoffentlich rege Zusammenarbeit mit Euch allen.

Renaud Rahier

Winterfest 1988

Ausrichter gesucht!

Für das Winterfest des BVDM im Jahr 1988 wird noch ein Ausrichter gesucht. Der Termin dafür ist ein Wochenende Mitte März.

Nennungen bitte bis zum 31.12.1987 an die Geschäftsstelle, Renaud Rahier, Rudolfstr. 19, 5100 Aachen. Dort könnt Ihr auch erfahren, was üblicherweise bei der Ausrichtung zu beachten ist.

Jörg Riepenhusen

Aufruf an alle Mitglieder

Betr.: Streckensperrungen

Ich möchte eine Übersichtskarte aller in Deutschland vorhandenen Streckensperrungen erstellen. Dazu benötige ich alle möglichen Informationen wie z.B.

- Ort der Sperrungen
- Länge der Sperrung
- Art und Begründung
- (z.B. nur Motorräder oder auch LKW)

Bitte schickt mir diese Informationen an die Geschäftsstelle.

Renaud Rahier

Satzungsänderungen

Auf der JHV 1987 in Kiel wurden einige Satzungsänderungen beschlossen. Im Wortlaut sehen die Änderungen so aus:

§ 3 Gliederung des Verbandes:

„4. Kooperative Mitglieder.“

„§ 7 Kooperative Mitglieder

1. Kooperative Mitglieder sind Mitglieder des Bundesverbandes. Kooperative Mitglieder sind keine natürlichen Personen, sondern Firmen, Verbände, Institutionen oder ähnliches.
2. Die Rechte und Pflichten sind beschränkt, da es sich um keine natürlichen Personen handelt. In den zutreffenden Absätzen wird das besonders erwähnt.“

Durch den Einschub des neuen § 7 ändern sich die Nummern der nachfolgenden Paragraphen um jeweils eine Stelle.

§ 7 (alt) wird § 8 (neu),

§ 8 (alt) wird § 9 (neu),

§ 9 (alt) wird § 10 (neu),

Der § 9 erfährt zudem folgende Veränderungen:

- „8. ... Status. Der Bundesvorstand kann für gewisse Geschäfte besondere Vertreter bestellen. Er legt dessen Tätigkeitsbereich und den Umfang der Vertretungsmacht fest.
9. Der Bundesvorstand entscheidet über die Aufnahme neuer Vereine und Kooperativer Mitglieder. Er setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest.“

§ 10 (alt) wird § 11 (neu),

§ 11 (alt) wird § 12 (neu),

§ 12 (alt) wird § 13 (neu),

§ 13 (alt) wird § 14 (neu),

§ 14 (alt) wird § 15 (neu),

§ 15 (alt) wird § 16 (neu),

§ 16 (alt) wird § 17 (neu),

§ 17 (alt) wird § 18 (neu),

Der neue § 18 erfährt folgende Veränderung:

2. ...

„d) Kooperative Mitglieder.“

§ 18 (alt) wird § 19 (neu),

§ 19 (alt) wird § 20 (neu),

Dieser Paragraph wird so ergänzt:

1. ...

„a) den Tod, bei Kooperativen Mitgliedern bei deren Auflösung.“

§ 20 (alt) wird § 21 (neu), und wird erweitert:

„1. ... teilzunehmen. Kooperative Mitglieder haben nur aktives Wahlrecht.“

§ 21 (alt) wird § 22 (neu). Der neue § 22 bekommt folgende Ergänzung:

1.

„e) Der Bundesvorstand setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest. Sie dürfen aber nicht die Mindesthöhe unterschreiten. Mindesthöhe ist der jährliche Beitrag eines Einzelmitgliedes.“

§ 22 (alt) wird § 23 (neu),

§ 23 (alt) wird § 24 (neu),

§ 24 (alt) wird § 25 (neu),

§ 25 (alt) wird § 26 (neu).

Die Bezeichnungen (alt) und (neu) sind keine offiziellen Benennungen der einzelnen Paragraphen, sondern dienen hier nur der Verdeutlichung.

Jörg Riepenhusen

LESER- BRIEFE



Zum Elefantentreffen

„... soeben erhalte ich per Post die Nachricht über Sie als Pressereferenten des BVDM von der Absage des Elefanten-Treffens für das Jahr 1988.“

Vielleicht haben Sie die Möglichkeit, meine folgenden Zeilen dem Gesamtvorstand des BVDM zur Kenntnis zu geben.

Es kann sein, daß sich jemand aus dem BVDM daran erinnert, daß meine Familie und ein paar Freunde von mir im Januar 1956 an der alten Rennstrecke der Solitude bei Stuttgart mit dem Elefantentreffen begonnen haben. Das ist nun 31 Jahre her, insgesamt wurden nun 32 Treffen bis 1987 veranstaltet, ab 1961 unter der hervorragenden Regie des BVDM. Die Stationen: 1956 Solitude / 1957 Solitude / 1958 Bad Dürkheim / 1960 Stadtdendorf / 1960 Kleiner Feldberg im Taunus / 1961 - 1977 Nürburgring / ab 1978 Salzburgring.

Bis spät in die 60er Jahre hinein gelang es, dieses Ereignis frei zu halten von kommerziellen Beigaben und Aspekten. Leider jedoch konnte das mit der immer größer werdenden Zahl der Teilnehmer nicht mehr 100% aufrecht erhalten werden. Bald waren die „Markender“- und „Souvenir“-Geschäftlesmacher, Bierzelte und sonstiger Gruscht nicht mehr abzuwehren. Damit kamen aber auch immer mehr Menschen zu diesem Treffen, die im Grunde dort völlig fehl am Platze waren. Letztendlich führte das zum Eklat 1977 auf dem Nürburgring.

Immer habe ich es bewundert, daß der BVDM trotz dieser bitteren Erfahrung 1978 auf dem Salzburgring mit dem Elefantentreffen weitermachte. Es gelang ihm auch, die Veranstaltung im alten „Geist“ einigermaßen wieder über die Bühne zu bringen und einen neuen Anfang zu machen. Das ist eine große Sache gewesen -!

1983 war ich wieder einmal zum Salzburgring gefahren, kehrte aber sehr enttäuscht wieder nach Hause zurück, denn es zeigten sich

Erfahrungen gefragt!

Bitte berichtet uns über Eure Erfahrungen mit Motorradbekleidung. Was ist dicht, was ist warm, was ist dicht und warm, welche Kombinationen (Leder - Wachscotton / Leder - Kunststoff) haben sich bewährt? Was bringt GORE TEX ect.?

Bitte schreibt auch dazu, wie Ihr Eure Erfahrungen gemacht habt: Schul-, Arbeitsweg?, kurze Reisen?, weite Reisen?, Sommer?, Winter?

Erfahrungen bitte an die Redaktion

schon wieder Ansätze dessen, was auf dem Nürburgring in den letzten Jahren dort mehr und mehr zu beobachten war: es liefen dort Gestalten herum - fast immer voller „Sprit“ - die nicht geeignet waren, das Bild des Motorradfahrers in der Öffentlichkeit positiv zu sehen. 1986 fuhr ich wieder nach Salzburg, in der Einfahrt begegneten mir erneut stockbetrunkene miese Typen. Wir haben auf dem Absatz kehrt gemacht und fuhren nach Hause. Das war für mich der seelische Abschied von einem Unternehmen, das wir 1956 in einer schweren Zeit für Motorradfahrer mit so viel Freude und Idealismus begonnen hatten, und das sich so lange gehalten hatte. Ja, zu einer Tradition geworden war. Wir fühlten uns denkbar schlecht und waren zutiefst deprimiert.

Offensichtlich haben sich mit den Jahren viele Dinge (auch idealistische Aspekte) grundlegend geändert, und im Grunde genommen - so sehe ich das nun - muß eine so fantastische Sache wie das Elefantentreffen dabei langsam aber sicher abgewürgt werden. Man fragt sich unwillkürlich, welche Vorstellungen, Ideale, (gibt's das überhaupt noch?) und Gefühle heutige Motorradfahrer pflegen, wenn man hört, daß eine im Grunde so gute Sache wegen finanzieller Schwierigkeiten ausgesetzt (wenn nicht sogar beendet) werden muß. In **was für einer Zeit leben wir?**

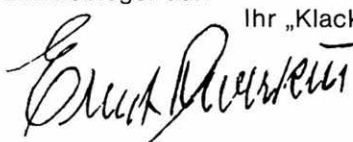
Am Nürburgring trifft sich heute immer noch eine kleine Schar von Motorradfahrern am ersten Wochenende eines neuen Jahres zu einem kleinen, privaten „Elefantentreffen“ - ohne Tamtam, ohne Unterhaltungen, ohne Programm, einfach nur so. Kein Club und kein Verein steht dahinter. Nur irgendein Wirt, der sein Gelände zum Campen vermietet. So wie wir das Ende der 50er Jahre mit unseren Elefantentreffen machten. Es gibt nur Mundpropaganda und viel Angst, daß eines Tages auch dort zu viele hinkommen, die die Sache mit einer Kirmes verwechseln.

Wenn nun der BVDM tatsächlich die vom Elefantentreffen eingesparten Mittel für Unternehmungen verwenden will, die der Allgemeinheit der Motorradfahrer hohen Nutzen bringen, dann bin ich heutzutage unbedingt dafür, daß man mit dem Treffen einmal pausiert. Ich stimme Ihrem Entscheid voll zu (obwohl ich als Nichtmitglied des BVDM dazu keine Berechtigung habe, aber als Mitbegründer des Verbandes in der Anfangszeit nehme

ich mir die Frechheit eines solchen Statements). Daß Ihnen das nicht leicht gefallen ist, glaube ich wohl. Doch ich denke, liebe Freunde, daß Sie damit nur **gewinnen** aber nicht verlieren können!

Es wird natürlich sehr viel von der Absage für 1988 geredet, bestimmt gibt es Diskussionen und manchen Schmäh und manches falsche Wort. Lassen Sie sich nicht davon unterkriegen - Ihre Entscheidung ist richtig. Und wenn das Treffen eines Tages wieder einmal abrollen kann - sozusagen als geläuterte Neuauflage - dann dürfte das niemanden mehr freuen als mich.

Herzliche Grüße! Hals- und Beinbruch Ihnen allen und passen Sie alle auf die verdammten Linkabbieger auf!

Ihr „Klacks“



AKTUELL - - - - - 99 99 - - -

Die motorrad- (un-) freundliche Stadt 1987

Ergebnis des Preisausschreibens

Zum dritten Mal vergibt der Bundesverband der Motorradfahrer diesen Titel. Ihr erinnert Euch, in den vorherigen Jahren errangen die Städte Wuppertal und Tübingen diese Attribute.

In diesem Jahr nun fand die Auswahl unter etwas traurigen Begleitumständen statt. Der Anlaß dazu war die geringe Resonanz aus den Motorradfahrerkreisen. Die Beteiligung in diesem Jahr war so gering wie nie zuvor. An den attraktiven Preisen wird es nicht gelegen haben, woran dann?

Trotzdem wurde ein Ergebnis gefunden, daß voll und ganz dem Sinn dieses Preisausschreibens entspricht. Unter mehreren Städten, die auf ihre Art Positives und Negatives für die Motorradfahrer bieten, fiel die Wahl auf

Münster

In den vergangenen zwei Jahren mußte sich Münster immer mit dem undankbaren zweiten

Platz begnügen, in diesem Jahr hat es für den ersten unter allen Plätzen gereicht.

Es soll Euch nicht vorenthalten bleiben, wieso die Wahl auf Münster fiel. Das Straßennetz der Stadt Münster ist durchweg in einem guten Zustand. Plötzliche Belagwechsel, die eine erhöhte Rutschgefahr bedeuten, sind nicht vorhanden. Stahlplatten auf der Fahrbahn im Baustellenbereich werden angekündigt. Motorradparkplätze sucht der Motorradfahrer in der Innenstadt vergebens, doch auf eine entsprechende Initiative hin wurde den Motorradfahrern in Münster eine hinreichende Verkehrsdisziplin attestiert, so daß die maßgeblichen Ordnungsorgane zu der Aussage gelangten, Motorräder seien nicht so störend. Mit dieser Begründung wird das Abstellen an allen Orten großzügig geduldet, wo die Motorräder nicht den übrigen Verkehr behindern. Daran ist mal wieder zu sehen, was wir selbst mit dem guten Willen erreichen können.

Das Herausragende an Münster ist aber die Beteiligung der Stadt Münster an dem Leben und Wirken eines Motorradvereines. Diesem im Jugendbereich stark engagierten Motorradverein, dem Mot-Treff Kotten e. V., stellt die Stadt Münster Haus und Grund zur Verfügung, ohne Miete oder Abgaben zu verlangen. Lediglich die laufenden Kosten für Strom und Instandhaltung muß der Verein aufbringen. Das Presseamt unterstützt den Verein bei der Bekanntmachung der Münsterschen Motorradtage und der Oberbürgermeister übernimmt dafür die Schirmherrschaft. Na, ist das nichts?

Zu guter Letzt wird am Abschlußtag der Motorradtage Münsters gute Stube für 1½ Stunden gesperrt, damit der Veranstalter und Vertreter der Stadt die verschiedenen Siegerehrungen vornehmen kann.

Aber auch aus anderen Ecken Deutschlands gibt es Erfreuliches zu vermelden.

Vor zwei Jahren noch erreichte mich ein Brief mit herber Kritik an der Stadt Heidelberg. Daran hat sich mittlerweile vieles geändert, schreibt derselbe Teilnehmer in diesem Jahr. So sind nicht nur verwirrende Schilder „Nur PKW“ an Tankstellen und Parkhäusern verschwunden, auch die Motorradparkplätze sind stark verbessert worden. Die Einstellung der Ortspresse den Motorradfahrern ge-

genüber zeigt freundlichere Tendenzen. Es gibt zwar noch genug Mängel, wie gegen Falschparker ungesicherte Motorradparkplätze oder rutschige Schwellen zur Verkehrsberuhigung im Kurvenbereich, aber bei anhaltender motorradfreundlicherer Stimmung in den entscheidenden Gremien der Stadt kann man auf weitere Verbesserungen hoffen. Ein Unikum hat die Stadt Heidelberg zu verzeichnen. Dort wurde eine bislang für alle Verkehrsteilnehmer offene Straße zu einem Schloß nur für PKW gesperrt, während Motorräder nach wie vor durchfahren dürfen.

Aus dem benachbarten Ausland wird gemeldet, daß die Stadt Luxemburg im Ortskern seit diesem Sommer mit einer größeren Anzahl Motorradparkplätze aufwartet. Aus eigener Inaugenscheinnahme muß ich leider sagen, daß die Stadtväter da halbherzig gehandelt haben, denn die meisten Plätze können von Autofahrern zweckentfremdet werden.

Am untersten Ende der Liste findet sich im Jahr 1987 die Stadt Wolfsburg. Zuwenig Motorradparkplätze, zudem ungesichert gegen Falschparker, teilweise schlechte Straßenoberflächen mit rutschigen Teerfugen oder Fräsrillen im Kreisverkehr, unfreundliche Verwaltungen mit oft unsinnigen Verordnungen trüben das Bild.

Die Krönung der verwaltungsmäßigen Schildbürgerstreiche ist jedoch die Regelung, daß nur zu große Einheitsnummernschilder zugelassen werden. Diese **mußten** bislang mit vier Schrauben befestigt werden. Freundlicher Weise hat man diese Bestimmung jetzt auf drei Schrauben reduziert. In der Stadt der Volkswagen gibt es anscheinend noch viel zu verbessern.

Aber nicht nur Städte sollen gewinnen, auch den Teilnehmern winken für ihre Bemühungen wertvolle Preise. Es freut mich, an dieser Stelle den drei Gewinnern je eines Satzes METZLER-Reifen freier Wahl gratulieren zu können. Die drei Glücklichen sind:

Simon Crozier, Leimen;
Dieter Fietze, Wolfsburg;
Norbert Wanke, Leer.

Herzlichen Glückwunsch!!!

Jörg Riepenhusen

DER TIP



Großer Motorradführerschein

Jetzt rasch einsteigen

Wer den Führerschein für schwere Motorräder (mehr als 20 kw/27 PS) noch im sogen. Direkteinstieg machen will, sollte jetzt keine Zeit mehr verlieren. Zwar wird die Bestimmung, wonach Aufsteiger zum leistungsbegrenzten Motorrad mindestens 2 Jahre den Führerschein für mittelschwere Maschinen (Klasse 1a) besitzen müssen, erst am 1. April 1988 wirksam, aber die oft schon ab November einsetzende winterliche Witterung könnte Späterschlossenen einen Strich durch die Rechnung machen: bei Glatteis und Schnee fallen Motorradfahrstunden und praktische Prüfungen flach.

Mit „weichen“ Übergangsregelungen zum Stichtag 1.4.1988, so jedenfalls hört man es aus den zuständigen Ministerien, kann nicht gerechnet werden. Alleinige Vorbedingung für den Erwerb des großen Motorradführerscheins ist z.Z. noch das vollendete 20. Lebensjahr. Genauer: man muß am Tage der praktischen Prüfung 19 Jahre und 11 Monate alt sein. Raschentschlossenen winkt darüberhinaus ein besonderes Bonbon: bis zum 1. April gelten für Direkteinsteiger leichtere praktische Prüfungsaufgaben als sie für die Zeit danach vorgesehen sind.

Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände e.V.

„Tip für den Nachwuchs“

Augen auf bei der Fahrschulsuche

Wer den Führerschein der Klasse 1 erwerben möchte, sollte bei der Auswahl einer geeigneten Fahrschule nicht die Höhe der Ausbildungskosten als einziges Kriterium heranziehen.

Das Fahrschulmotorrad sollte ebenfalls in die Überlegungen einbezogen werden — auch im Hinblick auf Wartungsfreundlichkeit und Ersatzteilversorgung. Gewarnt sei vor allen nur über einen kurzen Zeitraum produzierten und schnell von Nachfolgemodellen abgelösten Motorrädern, vor verkleideten Maschinen und vor solchen ohne Sturzbügel!

Fahrschulmotorräder neigen gelegentlich zum Umfallen. Wenn anschließend wochenlang auf dieses oder jenes Ersatzteil gewartet werden muß, ist das nicht nur ärgerlich, es kann auch teuer werden — wenn nämlich nach der Zwangspause das Lernen von vorne losgeht.

Wer von Euch den Führerschein schon hat, der gebe diesen Tip bitte an ihm bekannte Klasse 1-Aspiranten weiter.

Peter J. Großheimann

Kartenpflege

Brauchbare Karten sind eben keine Billigartikel und es wäre schade, wenn sie durch öfters Entfalten vorschnell verschleißen.

Wesentlich ungenierter geht man unterwegs mit einer wirklichen Billigkarte um, einer „Deutschen Straßen- und Ferienkarte“, Maßstab 1: 500 000, eigentlich aus 2 Karten bestehend und in einer ordentlichen Plastikhülle verpackt.

Die Karte ist gut lesbar und wenn sie am Ende der Saison verschlissen ist — sei's drum.

Daß die verkaufende Firma auf ihren Karten den Ort, wo sich eine ihrer Filialen befindet, kennzeichnet, sollte nicht stören.

Rudolf Kästner

Anm.: Wem die 500 000 er Karte reicht, der bekommt hier sicher einen interessanten Tip.

Die Redaktion

TERMINE/ TREFFEN



Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönschnack-Abend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30, 2956 Veenhusen, Telefon 0 49 54 - 28 75

Mittwochs

Jeden 1. **Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochs-treff in der Jugendherberge Dabringhausen-Lindscheid.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath, Telefon 0 22 06 - 810 63

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00-12.00 Uhr.

Jeden 1. **Sonntag im Monat** findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Gespannfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon 0 79 59 - 634

1.11.1987 bis 31.3.1988

Riesenbecker Winterfahrt 87/88, eine Winterfahrt für Fahrer und Beifahrer mit Fahrtunterlagen für 20,- DM. Anschließend Siegertreffen im Frühjahr für alle Teilnehmer! Nur Treffenfahrten mit Wertung in Luftlinienkilometern vom Stabdtort bis zum Ort des Treffens.

Info: Norbert Varnskühler, Bevergernerstr. 27, 4441 Riesenbeck, Telefon 0 54 54 - 504 oder 0 54 54 - 73 45

18.11.1987

Sportwart- und Fahrleitertreffen,
Terminvorbesprechung 1988

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15, Telefon 0 29 45 - 51 50

21.11.1987

Clubabend des MC Lüneburger Heide, ab 18.00 Uhr bei Horst-Dieter Peters, Am Mühlenbach 57, 2105 Seevetal 12 (Jehrdn am Horster Dreieck), Telefon 0 41 05 - 5 25 01, Anmeldung bis zum 19.11.1987 wegen der Planung.

Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27, 2211 Ecklack, Telefon 0 48 25 - 71 61

Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27, 2211 Ecklack, Telefon 0 48 25 - 71 61

5.12.1987 (Samstag)

Nikolausfeier LV Rhein Ruhr e.V. 17.00 Uhr, anschließend Clubabend

Info: Renate Wassermann

12.12.1987

Winterfest des MC Sauerland in Holzen im Gasthaus „Zur Linde“.

Info: Bernd Keggenhoff, Telefon 0 29 33 - 65 26

12. bis 13.12.1987

18. Int. Ententreffen mit reichhaltigem, anspruchsvollem Programm.

Info: Carl-Heinrich Stiddien, Am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel

19.12.1987

Weihnachtsfeier des MC Lüneburger Heide, ab 15.30 Uhr, im Gasthof „Schützenhaus“ in 2125 Salzhausen, Telefon 0 41 72 - 83 90, Anmeldungen bis zum 12.12.1987 unter Angabe der Anzahl der Erwachsenen und der Kinder mit Altersangabe und Junge oder Mädchen, damit der Weihnachtsmann einkaufen kann.

Info: Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27, 2211 Ecklack, Telefon 0 48 25 - 71 61

Jahreswechsel 1987/1988

Busfahrt zum **Start der Rallye Paris-Dakar** nach Paris. Preis: 250,- DM für Bus und Hotel (2 Übernachtungen), Meldeschluß ist der 31.10.1987.

Info: Sigrid Briel, Eintrachtstraße 106, 4330 Mülheim/Ruhr

15. bis 17.1.1988

6. Wintergespanntreffen der Gespannfreunde Kassel-Korbach im BVDM.

Info: Herbert Gilch, Spohrweg 6, 3501 Schauenburg, Telefon 0 56 01 - 12 73

16.1.1988

Wintergespannfahrt des MC Sauerland

Info: Bernd Keggenhoff, Telefon 0 29 33 - 65 26

23.1.1988

Gespann-Winterfahrt des MC Sauerland, Start und Ziel: Jugendherberge Langscheid am Sorpesee, kleine Orientierungsfahrt durch das verschneite Land der 1000 Berge.

Info: Telefon 02935-1307 oder 02933-6526

5. bis 7.2.1988

Wintertreffen des MC Geist Wadersloh

Info: Wilfried Hoppe, Telefon 02520-1425

6. bis 7.2.1988

Winterfest LV Rhein Ruhr e.V.

Anmeldung; Info: Gudrun Bückler, Rosegger Str. 22, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211- 624408

31.8.1988

Die motorrad(un-)freundliche Stadt, Ein-sendeschluß des Preisausschreibens.

Info: Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstr. 17b, 4400 Münster-Hiltrup Telefon 02501-13322

BVDM-Mitglieder in München

Wer hat Lust zu einem zwanglosen Treffen zwecks Erfahrungsaustausch.

Meldet Euch bei:

Martin Vogelmann, Karwendelstraße 17
8000 München 70, Telefon 089 - 775308

KLEIN- ANZEIGEN



Private KLEINANZEIGEN

für BVDM-Mitglieder kostenlos!

Verkaufe: Moto Guzzi V 65, Bj. 85, TÜV und Batterie neu, 25.300 km, Ölwannezwischen-ring, Werkstattbuch, Warnblinkanlage, 4.900,- DM; Seltene **Moto Guzzi V 35 I**, Bj. 79, 28.000 km, serienmäßige E-Zündanlage und Lafranco, H 4, Sturzbügel, Werkstattbuch, Konis, 2.950,- DM.

Info: Ralf Hampel, Dorfstraße 29a,
3008 Garbsen 4, Telefon 05131-92315

Verkaufe: 4 in 1 - Auspuffanlage von Lenhardt und Wagner, chrom, mit ABE, 350,- DM.

Info: Franz Gottfried Brummer, Römerstr. 82,
5010 Bergheim, Telefon 02271-65515

Verkaufe: MZ-Gespann, EZ 11/86, 2.800 km, Extras, VB 3.400,- DM; Standort Ahrensburg bei Hamburg, Besichtigung nach Vereinbarung.

Info: Dietrich Fiege, Hasenböge 3,
2059 Klein Pampau, Telefon 04102-57494 ab
18.00 Uhr.

Verkaufe: Original Thermoboy, Gr. 50, 350,- DM.

Info: Frank Umlauf, Pyrmonter Straße 142,
4934 Horn - Bad Meinberg, Tel. 05233- 5538

Verkaufe: EML - BMW R 100 S, Sportseiten-wagen, EZ 6/86, 7.000 km, Preis VS, eventuelle Inzahlungnahme R 80 - R 100, ab Bj. 82.

Info: Leo Rackl, Estermannstraße 104,
5300 Bonn 1, Telefon 0261-42259

Verkaufe: gebr. Thermoboy, orange, Gr. 60, Preis: 200,- DM.

Info: Martin Brede, Langscheid,
Telefon 02935-1307

Verkaufe: original 4 in 1 - Auspuffanlage von Honda CB 750 F1.

Info: Jörg Riepenhusen,
Bodelschwinghstraße 17b,
4400 Münster-Hiltrup, Telefon 02501-13322

Verkaufe: Moto Guzzi V 35 II, EZ 82, 27 PS, TÜV 4/89, 26.000 km, 2.600 DM; **Suzuki GSX 400**, EZ 80, Koffer und -halter, 29.000 km, 1.500,- DM; Teile von MG T 3 California: V- und H-Rad mit Reifen 700,- DM, Konifedern, neu, Stück 20,- DM; von Suzuki GS 550 T, rechte Auspuffseite, neu, Preis VS; von BMW-Boxer Kotflügel vorn und hinten je 10,- DM; von Suzuki GSX 400 Tank-Sitzbank-Kombination mit Seitendeckeln, blau, 200,- DM.

Info: Klaus-Günter Anton, Obergasse 4,
6390 Usingen 1, Telefon 06081-15534

Verkaufe: Honda GL 1100-Gespann, Bj. 82, TÜV 2/88, komplett ohne Motor und Auspuff; ein Honda GL 1100 - Fahrgestell, Bj. 83, komplett ohne Motor und Auspuff; original Teile der Honda GL 1100, Vergaser, Elektrik und andere Teile, Verkleidung GL 1100, beschädigt, 3 Motoren Honda 1100 SC 02, Chromteile für GL 1100 -Motor, Preise auf Anfrage.

Info: Johann Schilcher, Dorfackerstraße 1, 8062 Hirtlbach, Telefon 08136 - 6141

Verkaufe: Belstaff-Jacke, ungefütert, Gr. 54, schwarz, VB 140,- DM; **Honda CX 500 Euro**, Pichler-Vollverkleidung, rot, Bj. 82, 37.000 km, 50 PS, VB 3.300,- DM.

Info: Rene Kegelmann, Dorfstraße 28, Plettenberg, Telefon 02391-10657

Verkaufe: wegen Umbau Teile von BMW R 80 G/S, Bj. 87, Tank, weiß, 19,5 ltr., NP 490,- DM; Kotflügel hinten mit Rücklicht, NP 159,- DM für 100,- DM; Kotflügel vorn, NP 125,- DM für 70,- DM; Scheinwerfer NP 54,- DM für 35,- DM.

Info: Gernot Reiß, Siedlerstraße 9, 8531 Diespeck, Telefon 09161-9800 (Anfragen möglichst schriftlich).

Verkaufe: wegen Garagenaufgabe Teile von Yamaha XS 750 zu absoluten Flohmarktpreisen.

Info: Peter Platen, Telemannstraße 9, 6000 Frankfurt/Main, Telefon 0611-723070

Verkaufe: Suzuki Jeep SJ 410 de luxe, geschlossen, EZ 9/85, 29.000 km, AHK, metallic-grün, neue Reifen und Felgen, NP 19.500,- DM für VB 13.500,- DM.

Info: Gernold Nisius, Saarstraße 33, 6589 Neubrücke/Nahe, Telefon 06782 - 7463

Verkaufe: 2 Schuh-Aerobag-Koffer, 40 Liter, nur einmal gebraucht, 200,- DM.

Suche: Gebrauchten Heinrich-Tank für EML-BMW.

Info: Uwe Schwoppe, Adlerstraße 27a, 2400 Lübeck, Telefon 0451 - 474288

Verkaufe: Moto Guzzi California II mit AMU-Beiwagen, 15"-EML-Räder, wahlweise zugelassen, Bj. 4/84, 28.000 km, Zusatzscheinwerfer, Topcase, div. Verschleißteile. **Moto Guzzi California II**, Bj. 4/87, 5.000 km, wie neu, Winter - VB 11.900,- DM. **Hosketank**, 38 Liter, für BMW R 50-69 S, VB 250,- DM.

Info: Bernd Schneider, Morewoodstraße 22, 2000 Hamburg 70, Telefon 040 - 680372

Verkaufe: Oscan-Felge, 18", 2.50 und 3.00, zusammen 800,- DM, von **Laverda SFC 1000** Auspuffanlage 300,- DM; Zündanlage 120° 500,- DM; Alu-Kastenschwinge (Reifen bis 170) 250,- DM; Marzocchi-Gabel M1R Ø 42 für 1.400,- DM; vom **EML-GT-Boot** Zusatz-tank, 150,- DM; **Thermoboy**, Größe 36, Zweiteiler, 1 mal getragen, 450,- DM, Einteiler, Größe 50, neu. 500,- DM.

Info: Michael Franken, Burgstraße 53, 5142 Hückelhoven 6

Telefon 02433 - 51430 ab 20.00 Uhr

DER TIP



Tip

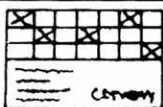
Regenkombis für Winterfahrten (über dem Thermoboy z.B.) entsteht man günstig in Übergrößen in Anglergeschäften, Kaufhäusern oder Genossenschaften. Einfach gelbe oder grüne Regenjacken oder -hosen, die sogenannten Friesennerze, gefüttert oder ungefütert kaufen. Sie sind billig und erfüllen ihren Zweck.

Norbert Varnskühler

Rücklichtüberwachung - Zu den beiden Möglichkeiten (LDR und Glasfaser) möchte ich noch eine Dritte hinzufügen. Am Heck der Maschine eine Videokamera und auf den Tank einen Monitor. So kann man nicht nur Lichtausfall, sondern auch Verluste von Heckteilen rechtzeitig bemerken.

Riko Peters

TEST



Bullenboxer

Fahrbericht der neuen R 100 G/S

Ende August lud die BMW AG Presse zur Vorstellung der neuen GS Modelle ein. Die BALLHUPE war dabei, die Reise ging in die Toscana nach Florenz. Oh, wird nun manch einer sagen, einer solchen Einladung würde ich auch gerne nachkommen. Diese spontane Denkweise kann ich ja auch verstehen, doch bevor ich zur R 80 G/S/R 100 G/S komme, ein paar Worte zum Reiseverlauf.

Dienstag, den 25. August, 6.10 Uhr mit dem Intercity nach München. 13.30 Uhr Bustransfer zum Flughafen Riem. 16.30 Uhr Abflug nach Florenz, wegen Schlechtwetterlage in den Alpen Umweg, Ankunft ca. 18.45 Uhr, Bustransfer zum Hotel, Pressekonferenz 20.15 bis 22.30 Uhr, anschließend Abendessen, Ende offen.

Mittwoch, den 26. August, nach dem Frühstück ab 7.00 Uhr Testfahrt, anschließend Brunchbuffet, 14.45 Uhr zum Flughafen, 16.00 Uhr Abflug nach München, 20.15 Uhr Intercity nach Duisburg, Ankunft Donnerstag 6.15 Uhr. Eine Reise nach Florenz im Zeitraffer. Mit dieser Schilderung will ich jedoch in keiner Wei-

se behaupten, daß eine solche Blitztour die anstrengendste Sache der Welt sei, ganz im Gegenteil, die Testfahrt in den Bergen der Toscana hat schon richtig Spaß gemacht. Und das nicht nur wegen der schönen, abwechslungsreichen Streckenführung und der hervorragenden Organisation, nein, die neue Generation der G/S-Modelle hinterließ einen wirklich positiven Eindruck.

Am Abend der Pressekonferenz wurde man eingestimmt. Die technischen Neuerungen und Verbesserungen wurden in Wort und Bild vermittelt, konnten am Objekt und Schnittmodellen begutachtet werden. Alles schön und gut. Aber **Fahren** möchte man, das alles selbst feststellen, was erzählt wurde und dann erst richtig daran glauben. Die Pressekonferenz endete mit folgendem Hinweis von Hans Sauter: Es gibt zwei todsichere Methoden, das Motorrad wegzuwerfen, entweder vorne kräftig bremsen oder richtig das Gas aufreißen — aber das dann bitte auf den Naturwegen, dann klappt es bestimmt! Nun sollte das natürlich mehr eine Warnung sein vor der verbesserten Vorderbremse und vor dem drehmomentstarken 1000 ccm Boxer Motor, der bereits bei 3500/min 28 KW/38 PS abgibt, bei 74 Nm.

Es kam der nächste Morgen, bei 40 Teilnehmern und 20 Motorrädern mußte man ja nicht unbedingt um 6.00 Uhr aufstehen, dachte ich. Und nicht nur ich, auch einige andere saßen gegen 8.00 Uhr beim Frühstück. Das große Staunen setzte dann ein, als um 8.30 Uhr kein



Urwüchsige Kraft treibt die neu BMW nicht nur vorwärts.

Foto: BMW

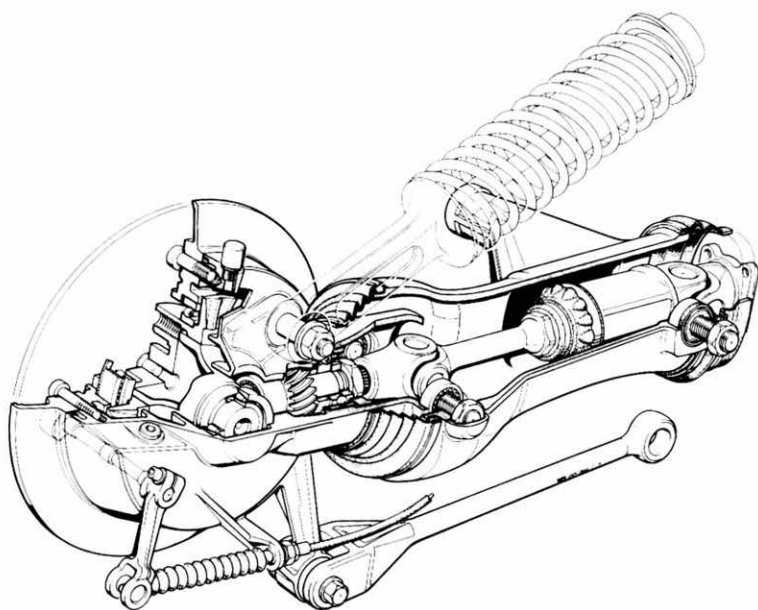
Motorrad mehr da war. Man sagte uns erstaunten „Spätaufstehen“, daß bereits um 7.30 Uhr alle Motorräder übernommen worden seien und die ersten Heimkehrer so gegen 9.30 Uhr zu erwarten wären. Nur Geduld! Doch dann kommen wenig später zwei R 100 G/S in alpinweiß zurück. Ich habe bestimmt nicht besonders gedrängelt, aber eine davon gehörte mir. Kurz alle Bedienungselemente abchecken, Motor an, zu zweit fahren wir los. Stadtverkehr auf italienisch. Rechts vorbei, links vorbei, mittendurch, alles erlaubt, was einen nach vorne bringt. Und wie das geht! Bereits nach wenigen Straßenzügen, nach einigen Kreuzungen fühlt man sich wie auf einem großen starken Fahrrad, alles geht leicht. Trotzdem will ich raus aus diesem Trubel, möchte die Straße für mich alleine haben. Eine Steigung folgt der anderen, der Verkehr wird dünner, es geht in die Berge der Toscana. Im vibrationsfreien Rückspiegel sehe ich die andere G/S, sie wurde genauso problemlos herausgemogelt.

Und nun kann man sich der neuen Technik widmen. Der Scheibendurchmesser der Vorderradbremse wuchs von 260 auf 285 mm, der Bremssattel wurde größer dimensioniert und die hydraulische Übersetzung vergrößert. Damit wird die Bremsleistung wesentlich erhöht, die Dosierbarkeit verbessert und damit der höheren Fahrleistung Rechnung getragen. Die kurvenreiche Strecke mit rauhem As-

phaltbelag fordert dazu auf, die Hinterradbremse unbenutzt zu lassen und nur mit der verbesserten Vorderradbremse immer wieder zu verzögern. Dabei fällt gleichzeitig angenehm die neue Marzocchi Telegabel auf. Gute Dämpfung, kein Flattern oder unangenehmes Wegtauchen. Diese Feststellungen sind natürlich nur bei unbeladenem Motorrad ohne Beifahrer gemacht worden. Aber es ist zu erwarten, daß durch den Gabelstabilisator, durch Standrohrvergrößerung von 36 mm auf 40 mm Durchmesser und unter Verwendung neuer reibungsarmer Führungsbüchsen die Telegabel bei richtiger Zuladung sich entsprechend gutmütig verhält. Stichwort Zuladung: Fahrfertig, also mit Öl und Benzin wiegt die G/S 210 kg bei einem zulässigen Gesamtgewicht 420 kg! Hier wurde natürlich an Fernreisen gedacht, bei denen eine Menge Gepäck unumgänglich ist. Aus demselben Grund wurde auch das Tankvolumen auf 25 Liter vergrößert.

Wer bremst, muß auch wieder beschleunigen, damit es voran geht und dabei fallen zwei gravierende Dinge auf. Zum einen die bullige Kraft aus niedrigen Drehzahlen heraus, zum anderen das völlig BMW-fremde Verhalten der neuen Hinterradschwinge. Das typische Aufstellmoment beim Gasgeben und das genauso typische Einfedern beim Lastwechsel gibt es nicht mehr. Die Monolever-Konstruktion wurde durch die neue Paralever-Schwinge abgelöst. Die Arbeitsweise

dieser neuen Hinterradföhrung ist nicht ganz einfach zu erklären. Einige geometrische Grundkenntnisse muß man schon voraussetzen. Mit Hilfe eines vorgeschobenen Parallelogramms wurde der Schwingendrehpunkt in die Nähe des Steuerkopfes verlegt. Das hört sich verrückt an, ist aber so. Und nun kommen die Hebelgesetze dazu und das Ganze nennt man Paralever. Sehr gut beobachten kann man die Arbeitsweise dieser neuen Schwinge auf dem Rollenstand. Vorderrad eingespant, beschleunigen - Gas weg, beschleunigen



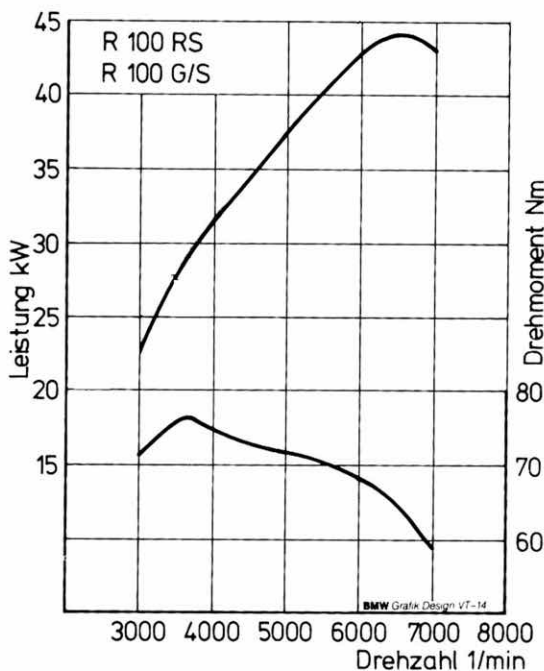
- Gas weg, die Hinterhand bleibt ruhig. Daneben ein zweiter Prüfstand mit der alten G/S mit Monolever. Gleiche Bedingungen, welcher Unterschied! Angenehm wirkt sich diese neue Paralever Konstruktion im Fahrbetrieb aus. Es kommen ein paar Kilometer Schotterpiste. Brav läuft das Motorrad geradeaus. Stabilisiert sich selbst beim Gas geben, mein Verfolger muß zurückbleiben, sonst fliegen ihm die Steine um die Ohren. Ein altes Weingut bringt uns an den Wendepunkt der Strecke. Kurze Pause, ein Schluck Rotwein sei erlaubt. Zeit für einen prüfenden Blick auf alle Fahrwerksteile. Die Reifen fallen auf, sie sind zugelasen bis 190 km/h. Die Spitze ist bei der R 100 G/S immerhin mit 181 angegeben. Ob das nun unbedingt getestet werden muß, oder besser – werden kann? Auf diesen Sträßchen ist das kaum möglich. Die Speichenräder sind auch neu durchdacht. Durch eine völlig neue Art der Speichenkreuzung in Verbindung mit der neuartigen Felge ist es nun problemlos möglich, Speichen auszuwechseln ohne den Reifen zu demontieren. Damit erübrigt sich selbstverständlich auch der Radausbau.

Ich schicke mich an, wieder loszufahren. An das Motorrad habe ich mich schon gewöhnt, ein bißchen frech wird man schon. Runter den Schotterweg, alles noch mal ausprobieren, aber immer noch die Worte vom „Wegwerfen“ im Kopf. Irgendwo läßt ein gerades Straßenstück mal 170 km/h zu, dann ganz runterbremsen, Spitzkehre! Beschleunigen im 1. Gang, das Vorderrad wird ganz leicht. Und dann nähere ich mich wieder dem Stadtverkehr von Florenz, es geht gemächlicher zu, bin zeitig wieder am Hotel. Motor aus, aufgebockt, vorbei, der kurze Spaß. Am liebsten würde ich die GS per Achse nach München bringen, aber am nächsten Tag wollen ja auch noch einige Leute fahren.

Und wo bleibt die Kritik? Soll ich nun über den Ölkühler lästern, der sehr exzentrisch über dem rechten Zylinder montiert ist oder über diesen und jenen Schalter, der nicht optimal zu bedienen ist? Nachdenken soll man über den Preis, der für eine R 100 G/S gefragt wird – stolze 13 Riesen. Ob es da die R 80 G/S mit genau derselben Technik, mit einigen PS weniger nicht auch tut? Für 11 Riesen! Oder die eigens für den deutschen Markt vorgesehene R 6/5 GS mit allerdings nur 27 PS? Auf jeden Fall werden die alten G/S Modelle gebraucht in Zukunft preiswert zu kaufen sein, immerhin wurden von 1980 bis heute davon 20 000 Einheiten verkauft. Aber so war es schon immer: Wer moderne Technik haben will, muß modernes Geld bezahlen, wer sich zufriedengibt mit alter Technik, der kommt mit weniger aus.

Ich habe mich mit der G/S in Florenz angefreundet, ob ich mal eine fahren werde?

Heinz Sauerland



ANZEIGE

Seitenwagen und Gespanne

Die Serie!

Jetzt in drei Bänden!
Pro Band 20,- DM (Vorkasse)

Bestelladresse:

MARTIN FRANITZKA
Brünsteinstraße 3 · 8058 Erding

LESER- BRIEFE



Höhersetzen der RT-Scheibe

Resonanz

Da sage man, die Ballhupe werde nicht gelesen. Kaum erschien in der Ausgabe 3/87 ein Artikel über die mögliche Veränderung der RT-Scheibe, da erreichte uns schon eine Anfrage des englischen Leidensgenossen Simon Crozier aus Leimen, Sudetenweg 77 (Richtig, direkt neben Boris Becker). Auf seine Frage hin, wie er denn seine K 100 RT verändern könne und welche Folgen das habe, hier unsere Antwort:

Hallo Simon!

Du gehörst leider auch zu den Menschen, die für die BMW-Einheitsgrößen zu groß geraten sind. Das Problem liegt einfach darin, daß ein normgroßer Mensch von ca. 175 cm einen bestimmten Punkt auf der Fahrbahn vor dem Krad noch erkennen können muß, so sagen die deutschen Bestimmungen.

Die BMW-Scheibe der K 100 RT ist also zu niedrig. Außer der sogenannten Behördenscheibe, die Du ja schon kennst und die nach Amerika exportiert wird, gibt es in Holland lediglich Unterlegkeile, die die originale Scheibe anheben. Aber auch bei ihnen erlischt die Betriebserlaubnis für das Motorrad, das ist grundsätzlich immer dann der Fall, wenn die vorhandene Aerodynamik verändert wird.

Wenn Du die Behördenscheibe dennoch anbringen willst, so wird diese Veränderung wohl kaum auffallen oder zu Beanstandungen der Polizei führen. Doch bei Unfällen können Schwierigkeiten auftreten, wenn dann bei einer Überprüfung das Erlöschen der Betriebserlaubnis bemerkt wird. In einem solchen Fall ist es unter Umständen möglich, daß die Versicherung den Schaden nicht bezahlt.

In dieser Frage habe ich auch mit dem Motorradwerk in München Rücksprache genommen. Laut dort vorliegender Rechtsprechung kann ein Erlöschen der Betriebserlaubnis durch Anbringen eines Zusatzteiles nur dann

zum Verfall des Versicherungsschutzes führen, wenn der Unfall ursächlich auf die Anbringung des Teiles zurückzuführen war. Dementsprechend hält das BMW-Werk die Anbringung der Scheibe für unproblematisch.

Ich persönlich meine, daß es immer dann zu Schwierigkeiten kommen dürfte, wenn die Unfälle bei höherer Geschwindigkeit erfolgten oder mit mangelnder Sicht in Verbindung standen.

So einfach wie bei BMW sollte man es sich also nicht machen. Wenn Du die Scheibe montierst, kann es sein, daß Du nie irgendwelche Probleme rechtlicher Art haben wirst, nur, garantieren kann das niemand. Ein Stück Risiko bleibt immer. Sollten aber bei Dir nur wenige Zentimeter fehlen, wäre es dann nicht auch eine Möglichkeit, die Sitzbank etwas abzupolstern, wenn dann der Sitzkomfort nicht verloren geht? Ich hoffe, wir sehen uns mal auf einem BVDM-Treff!

Mit freundschaftlichem Kradfahrergruß
Günter Heumann

REISEN



Gavia 1987

Wie es war! Wie wird es?

Das 3. Gaviatreffen fand, leider, bei sehr schlechtem Wetter statt. Es regnete, war kalt und am Sonntag lag die Schneegrenze fast in Paßhöhe.

Durch das Unglück im Juni im Veltlin-Tal, bei dem der über 3.000 m hohe Berg an seiner östlichen Flanke abrutschte und eine 30 m hohe Staumauer aus Erde und Steinen schaffte, wird es dort in den nächsten Jahren keine Straße mehr geben. Darum wird der Gavia ausgebaut. Man hat in der kurzen Zeit Erstaunliches geleistet, die Südrampe des Gavia, die bisher einen Schwierigkeitsgrad 4 hatte und an der engsten Stelle nur 1,80 m breit war, ist inzwischen erheblich verbreitert worden, streckenweise ist die Asphaltdecke fertig. Auch an der Nordrampe arbeitet man täg-

lich, so daß beide Zufahrten zum Gavia bei dem Regen naß, rutschig, matschig, lehmig und glatt waren. Dementsprechend sahen Fahrer und Maschinen aus.

Die Preise im Refugio Bonetta haben angezogen und nicht alle Besucher konnten untergebracht werden.

Willi Keuser hat am Samstagabend 138 Häupter gezählt, ob er dabei die Gruppe Italiener, die mit ca. 20 Mann auch bei den Bonettas wohnten, mitzählte, weiß ich nicht. Die Italiener sangen am Samstagabend sehr gekonnt italienische Volkslieder.

Von BVDM-Mitgliedern wurden Stimmen laut, das Gavia-Treffen nicht wieder durchzuführen.

Es werden zu viele und der Gavia entspricht nicht mehr unseren Vorstellungen.

Wünschenswert wäre eine Alternative, ein anderes Treffen auf einem anderen Paß oder Hochpunkt, am besten im deutschsprachigen Tirol. Und dazu dürfte der Termin nicht wieder in anderen Fachzeitschriften veröffentlicht werden.

Die 200 Plaketten von „Motorrad, Reisen und Sport“ waren bereits am Samstag Nachmittag vergriffen.

Es wird zur Zeit geplant, verworfen und neu geplant. Das Ergebnis lest Ihr zu einem späteren Zeitpunkt in der BALLHUPE.

i.V. des Autors
die Redaktion



Trotz der düsteren Aussichten für die Zukunft des Gavia-Treffens, sollten doch die vielen schönen Stunden dort nicht in Vergessenheit geraten.

Foto: Archiv Sauerland

ANZEIGE

**Belstaff, Barbour, Zelte, Zeltheizung,
Schlafsäcke, Benzinkocher**

**Winterkatalog
für 1,- DM in Briefmarken**



PETER HEINZE

In der Eck 2
D-6301 HEUCHELHEIM
Telefon 0641-63419
Telex 4821050 SHW d

AUSRÜSTUNGEN FÜR DEN TRADITIONELLEN MOTORRADFAHRER

REISEN



DDR-Motorradtreffen

**am 10. Januar 1987 auf der Augustusburg
bei Zschopau**

Erst wollten wir mit einem Bus hinfahren, den Gedanken haben wir aber dann schnell verworfen. Mit dem Bus in die DDR: unmöglich, wo man noch nicht einmal mit dem Motorrad, Fahrrad oder zu Fuß hineinkommt. Es wären aber auch nicht genügend Teilnehmer für eine Busreise zusammengekommen. Also blieb nur noch der Pkw.

Schon Wochen vor der geplanten Fahrt bekamen wir die Visaanträge von den Motorradfahrern des KS 601 Clubs aus der DDR zugeschickt, was von Lothar und Ingeborg Reinehr organisiert worden war. Wir waren plötzlich alle mit den Motorradfreunden aus der DDR verwandt, und zwar waren wir Neffen, Vetter und Onkel.

In der Nacht von Donnerstag, den 8. 1. auf Freitag, den 9. 1. 87, ging es auf tiefverschneiten Straßen bei heftigem Schneetreiben los, über Kassel zum Grenzübergang Herleshäusen-Warth, der ab 6.00 Uhr früh geöffnet ist. Peinliche Paßkontrolle. Einer, der Anton, mußte aussteigen und wurde mitgenommen. Was war los? Er hatte uns vorher erzählt, daß er ein Visum von Chile im Paß habe. War es deswegen? Nach einer halben Stunde ungeduldigen Wartens kam er dann zurück. Er mußte einen Ersatzpaß machen lassen, mit Lichtbild. Warum? Die Stadt Iserlohn hatte das Dienstsiegel vergessen, was vorher keiner Grenzstelle aufgefallen war. Er selbst war mit dem Paß überall herumgereist und war selbst schon einmal damit in der DDR. Also, wenn Ihr einmal rüber wollt, seht Euch Euren Paß genau an.

Nun kam die Fahrzeug- und Gepäckkontrolle. Hier blieb nichts unausgepackt. Mir wurde es plötzlich heiß, beim Lothar kamen KS-Teile zum Vorschein. Man darf doch überhaupt keine Kfz-Teile mit rübernehmen. Aber er hat sich irgendwie herausgeredet. Brieftasche, Geldbörse, nichts blieb unkontrolliert. Vom Len-

krad wurde das Mercedes-Emblem abmontiert, die Lenksäule wurde ausgeleuchtet, die Gummimanschette vom Schalthebel wurde abgezogen und die hintere Sitzbank mußte hochgemacht werden. Es ist schon ein komisches Gefühl, wenn einem andere Deutsche mit soviel Mißtrauen begegnen. Selbst in Algerien, Marokko, Ungarn, Rumänien usw. war nicht so eine Kontrolle.

Nach 1 1/2 Stunden war es dann soweit. Wir durften 3 Kilometer weiter fahren, und zwar nur mit Tempo 30 km/h und eingeschaltetem Standlicht. Rechts und links der Straße waren elektrisch geladene Stacheldrahtzäune. Es war ein bedrückendes Gefühl, mitten in Deutschland eine solche Grenze. Dann Stop. Beim Zwangsumtausch (pro Kopf und Tag 25,- DM) rutschte mir heraus: „Was für ein Spielgeld.“ Asbach meinte: „Nein, Monopoligeld.“ Ringsherum sahen wir nur verschlossene Gesichter.

Endlich waren wir auf der verschneiten Autobahn. Autobahn? War das kein ausgebauter Feldweg? Weder rechts noch in der Mitte eine Leitplanke und jeden Augenblick rutschte einer über den Mittelstreifen auf unsere Fahrbahn. Oder es lagen umgekippte Lastzüge auf unserer Straßenseite, so daß wir auf die Gegenfahrbahn mußten. Und dann die Schlaglöcher. Bernd meinte, das käme noch schlimmer, das hier sei die Transitautobahn nach Berlin. Alle paar Kilometer standen auf der rechten Fahrbahn kaputte Trabis oder Wartburgs. Die Besitzer bemühten sich vergeblich, ihre Autos wieder in Gang zu bekommen. Manchmal lagen sie auch unter den Fahrzeugen und schraubten, und das mitten auf der Autobahn, weil der Parkstreifen fehlte.

Die Wartburg konnten wir wegen des dichten Schneetreibens nicht sehen. Langsam kamen wir weiter, Gotha, Erfurt Richtung Leipzig. Am Schkeuditzer Kreuz mußten wir von der Transitautobahn hinunter und fuhren weiter in Richtung Dresden. Das war eine Autobahn. Schlagloch an Schlagloch.

In Leipzig war viel Schnee (60-70 cm hoch) und ungefähr 20° Minus.

Es ging auch ohne Streusalz; nur die Traktoren mit den Schneepflügen waren im Einsatz.



Sicherheit geht vor - sie vertauschten die Uniform bzw. Talar gegen die Lederkombi. Von links: Oberfähnrich Sven Blomeyer, Obergefreiter Martin Buchheim, Militärpfarrer Thomas Eisenmenger, Oberfeldwebel Johannes Breil, Oberstleutnant Reinhard Beier.

Foto: Thomas Eisenmenger

Pfarrer Thomas Eisenmenger, der seit Oktober 1986 als kath. Standortpfarrer die Augustdorfer Soldaten betreut, ist selber begeisterter Motorradfahrer. „Es gibt viele junge Soldaten, die Motorrad fahren. Warum sollte ich nicht einmal die jungen Männer auf diese Weise ansprechen?“ sagt Pfr. Eisenmenger, der vorher selber schon viele Touren mit seinem Motorrad (50 PS) gemacht hat und reiche Erfahrungen damit gesammelt hat. Das ungewöhnliche Angebot fand schnell Resonanz in der Kaserne.

Anfang August (1.-15. 8. 87) fuhr Pfr. Eisenmenger mit 4 Soldaten zwei Wochen durch die französische Alpenwelt. Es wollten noch viel mehr mitfahren, doch waren etliche Soldaten während dieser Zeit in der Kaserne unabkömmlich und bekamen keinen Urlaub. Die kleine Gruppe hatte neben der geistlichen Begleitung noch einen prominenten Mitfahrer. Für den technischen Offizier der lippischen Panzerbrigade 21 in Augustdorf, Brigadeingenieur Oberstleutnant Reinhard Beier, war es als begeisterter Motorradfahrer schon beinahe selbstverständlich, an der Freizeit teilzunehmen.

14 Tage bummelten die Soldaten mit ihrem Pfarrer bei bestem Wetter durch die Alpen in Südfrankreich. Es ist ein wahres Paradies zum Motorradfahren: zahlreiche hohe Pässe (der höchste befahrbare Alpenpaß liegt hier in 2800 m Höhe) mit engen Kurven, dann atemberaubende Schluchten (die Felswände der Verdonschlucht fallen 700 m senkrecht ab),

schließlich die violetten, betörend duftenden Lavendelfelder in der Provence.

Einer der Teilnehmer, Oberfähnrich Sven Blomeyer vom Panzeraufklärungsbataillon 7, schwärmt: „Wenn ich nicht mitgefahren wäre, hätte ich diese tolle Gegend niemals kennengelernt. Ich hätte nie gedacht, daß Urlaub mit dem Motorrad und mit einer Gruppe von Gleichgesinnten soviel Spaß machen kann.“

So ging es bei der Fahrt denn auch nicht um hohe Geschwindigkeiten und Raserei, sondern um intensives Landschaftserlebnis beim Bummel durch faszinierende Landschaften. Die Größe und Stärke der Maschinen spielte nicht die Hauptrolle. „Wer Motorrad fährt, ist aufs Engste mit der Natur verbunden. Man muß nicht nur Regen, sondern auch Hitze ertragen. Darin liegt der Reiz des Motorradfahrens. Nicht zuletzt kann ich auf diese Weise auch Gottes Schöpfung erfahren und genießen“, berichtete Pfarrer Eisenmenger von den gemeinsamen Reiseerfahrungen. Und die Gruppe wiederlegte auch alle Befürchtungen vor besonderen Gefahren einer solchen Tour. Jeder der Teilnehmer legte über 4000 Kilometer mit seinem Motorrad unfallfrei zurück.

Diese erste Motorradfreizeit in der Militärfürsorge war ein voller Erfolg. Im nächsten Jahr soll wieder eine solche Fahrt stattfinden.

Thomas Eisenmenger

Kath. Militär- und Ortschaftsgemeinde
„Maria, Königin des Friedens“

DER TIP



Zeltpflege

Es ist allgemein bekannt, Motorradfahrer sieht man nicht nur im Hotel, sondern auch auf Zeltplätzen. Aber gerade eine transportable Herberge braucht besondere Pflege.

Wer nicht gerade ausschließlich im sonnigen Süden unterwegs ist, kennt die Probleme mit Regen und Sturm. Das neue Zelt ist tatsächlich vier Stunden wasserdicht, stellt man meist bei der ersten Wochenendtour im 36-Stunden-Regen fest. Aber egal, hier ein paar Tipps:

Vor der ersten Tour mit dem Zelt das gute Stück im Trockenen aufbauen, notfalls über Leinen in der Garage oder im Trockenkeller. Mit einer Dose Imprägnierspray die Außenwände im Kreuzgang (wie beim Lackieren) einsprühen. Damit hat man meist schon einen recht guten Erfolg, wenn nicht, wie bei meinem Zelt der Marke Sonderpreis Billig, die Nähte nicht dicht halten. Hier schafft flüssiges Nahtdicht Abhilfe. Mit dem beigefügten Pinsel über die Nähte gestrichen, legt sich das Mittel wie ein Harzfilm über kleine Löcher und verschließt sie. Zu bekommen sind die aufgeführten Pflegemittel übrigens im Campingfachgeschäft, oder im Sommer an vielen Supermärkten.

Wenn man nun nach der ersten gut überstandenen Nacht feststellt, daß unter der ISOMatte oder Luftmatratze, und bei Doppeldachzelten zwischen Innen- und Außenzelt Tropfenbildung entstanden ist, kein Grund zur Panik! Dort herrschen Temperaturunterschiede und es bildet sich Kondenswasser, kurze Zeit lüften und ein wenig Morgensonne erledigen alles von selbst. Vorsicht ist allerdings bei Regen und nasser Außenhaut geboten. Finger und „Kopf“ weg! Nicht von innen an der noch so dichten Zeltwand vorbeistreichen, denn so wird sie schnell undicht! Wenn's doch passiert ist, mit Imprägnierspray nachbehandeln.

Auch der verregneteste Urlaub geht einmal zu Ende, aber das feuchte Zeltbündel sollte nicht bis zum nächsten Mal in einer Ecke verschwinden. Schon nach 2-3 Tagen bilden sich Stockflecken, die Imprägnierung läßt nach und das Material fault! Am besten sofort auseinanderfalten und zum Trocknen luftig aufhängen.

Wird das Zelt bis zum nächsten Sommer nicht mehr gebraucht, sollte man es einer Generalinspektion unterziehen. Sind die Reißverschlüsse noch gängig (sonst mit Kerzenwachs abreiben) oder ausgerissen (nachnähen)? Risse im Boden mit Fahrradflicken und Gummilösung bekleben. Auf jeden Fall den Reiß von beiden Seiten abdecken, sonst könnte er wieder aufgetrennt werden. Ist die Außenhaut durch häufige Benutzung schmutzig geworden, diese mit Wasser, dem man etwas Flüssigimprägnierung (auch im Fachhandel erhältlich) zusetzt, gut abwaschen und trocknen lassen. So gepflegt ist das gute Stück auch nach langer Zeit noch einsatzbereit.

Zum Schluß noch ein stürmischer Tip:

Falls der Wind mal etwas stärker wird, die Gummischlaufen an den Häringen reißen und die Zweitwohnung den Standort wechseln will, kann man sich gut mit Spanngummis helfen. Diese auf der Windseite durch die Schlaufen im Zelt gezogen, die Hähne entsprechend versetzt, ist der Stellplatz auch bei Sturm gesichert.

Herbert Johnen

Ihr erinnert Euch: dieses Thema war in der letzten BALLHUPE angekündigt. Weitere Themen der nächsten Ausgabe sollten Kinder auf Motorrädern und die Wintervorbereitung sein. Obwohl ich weiß, daß es nicht so ist, scheinen viele Mitglieder des BVDM dem Winterfahren abgeschworen zu haben oder sie befolgen die Devise, wozu vorbereiten, rosten lassen. Anders ist die schwache Resonanz nicht zu erklären. Vielleicht wird es was zum nächsten Winter. Zu den Kindern wird in der nächsten Ausgabe ein Bericht erscheinen. Aus Aktualitätsgründen habe ich den Artikel verschoben. Wer noch etwas zu dem Thema sagen möchte, hat also noch Gelegenheit dazu.

Jörg Riepenhusen

SPORT



Die „ENZIAN-RALLYE“

In diesem Jahr veranstaltete der MC Sauerland seine beliebte „ENZIAN-RALLYE“ zum 14. Male. Schon bei der Zielfahrt, die bewertet wurde, regnete es, genauso wie im Vorjahr. Gott sei Dank war es am nächsten Tag bei der Orientierungsfahrt durch die schönen Zillertaler Berge trocken.

Start war wie immer beim Cafe Wolf am Baarer See bei Ingolstadt. Hinter dem Cafe Wolf auf der Wiese standen schon am Mittwochabend, dem 17. Juni, viele Zelte. Am Donnerstag, dem 18. Juni (Fronleichnam) war von 10.00 bis 12.30 Uhr Start zur ersten Etappe. Es mußte das Wort „Gemsenei“ auf der kürzesten Entfernung angefahren werden. Oberster Meßpunkt war die Autobahnabfahrt Ingolstadt-Nord und der südlichste Meßpunkt Zell am Ziller in Österreich. Bis 18.30 Uhr mußte man in den „Zeller Stuben“ in Zell sein, sonst gab es Strafpunkte. Vor dem Start hörte man im Cafe Wolf ein Gefrage: „Wieviel Entfernung hast Du?“ „Und Du?“ Da wurde gemessen, mit und ohne Zirkel, gerechnet und gefeilscht. Die Zahlen schwankten zwischen 393,0 und 502,0 mm. Kann man sich hier schon die ersten Strafpunkte holen, die man bei der Orientierungsfahrt nicht wieder gutmachen kann, werden doch die Strafpunkte von der Orientierungsfahrt und die Entfernung bei der Auswertung zusammengezählt.

In den „Zeller Stuben“ ein großes Hallo. „Wie, auch wieder da?“ Man sah immer wieder bekannte Gesichter, wenn sie auch mal ein paar Jahre nicht dabei waren.

Pünktlich um 13.00 Uhr war am nächsten Tag der Start zur Orientierungsfahrt auf dem Parkplatz in Zell. Wieder waren viele Touristen als Zuschauer dort. Der Vorjahressieger hatte Startnummer 1. So mußten wir als erste starten. Ein Schnitt von 38, das müßte zu schaffen sein. Mein Beifahrer Werner Sprave fand den ersten Teil mit traumwandlerischer Sicherheit.

Dann kam die Etappe mit der Chinesen-Rallye. Auch hier, wie im Vorjahr, die Bilder mit den Kreuzungszeichen durcheinander, ja sogar seitenverkehrt. Man mußte schon höllisch aufpassen. Aber Werner schaffte es. Einmal kam er ein wenig ins Schleudern, aber er merkte es rechtzeitig, so daß wir keinen Zeitverlust hatten.

Plötzlich eine geheime Zeitkontrolle. Verdammte, wir waren zu schnell; das gab pro Minute ein Zehntel Strafpunkt. „Was soll's“, sagte Werner. Ich erwiderte ihm: „Das kann entscheidend sein.“ Und so war es auch.

Zum Schluß meine Meinung: Zu langes Autobahnstück und dann mit 38er Schnitt!

Als alle dann in den „Zeller Stuben“ saßen und die vielen Pokale aufgebaut wurden, man diskutierte hin und her, wurde die Siegerehrung auf bewährte humorvolle Art von „Asbach“ vorgenommen.

Die Computerauswertung war schon um 21.00 Uhr fertig.

Der Sieger Albert Strauß war zum 14. Male dabei und hatte es nun zum ersten mal geschafft und war überglücklich; bekam er doch auch gleichzeitig das Goldene Gespann als bester Gespannfahrer, ein Minigespann vergoldet auf Marmorsockel montiert. Gestiftet wurde es von der Fa. Aster und Heinrich Schulte. Es wurde noch bis spät in die Nacht gefeiert.

Am nächsten Tag, abends beim Enzian-Sepp auf der Grindelalm – mit der Poppnietenseilbahn wird man hochgezogen – der Enzianabschiedsabend, wo auch die „Miß Enzian“ (die ein Mann ist) gekürt wurde.

Der Pfälzer Club war zahlreich vertreten, und der Dudelsack-Franz machte mit seinem original schottischen Kostüm die zünftige Dudelsack-Musik, bei der alle mitklatschten, daß die Alm nur so wackelte. „Miß Enzian“ wurde, wer am besten jodeln konnte. Das war ein Heidenspaß.

Am nächsten Tag (Sonntag) ging's heimwärts.

Wir wollen den Veranstalter nicht vergessen. Wie viel Mühe, Zeit und finanzielle Opfer kostet es doch, so eine Veranstaltung in Österreich aufzuziehen. Es waren heuer wieder 50 Starter, das zeigt die Beliebtheit der „ENZIAN-RALLYE“.

Wir hoffen, daß unser „Asbach“ noch lange unsere „ENZIAN-RALLYE“ macht. Wir möchten uns bei ihm recht herzlich bedanken für eine so schöne Veranstaltung.

Martin Brede



Ergebnisliste der Enzian-Rallye 1987 der ersten Zehn:

	Zeit- punkt	Gesamt
1. Strauß/Kaiser	0,3	393,3
2. Landolf, Jos. (CH)	0,4	393,4
3. Tiegelkamp/Tiegelkamp	0,6	393,6
4. Brede/Sprave	0,7	393,7
5. Paehr, Manfred	0,9	393,9
6. Dickel/Dickel	3,6	396,6
7. Pfeiffer, Helmut	5,2	398,2
8. Wasmund, Heido	5,8	398,8
9. Müller, Edgar	6,8	399,8
10. Linnemann, Jörg	9,3	402,3

Mannschaftswertung:

1. MC Sauerland I	2. MC Sauerland II
3. ETL	4. LV Rhein-Ruhr
5. MF Friesenheim	

Beste Dame: Barbara Reuß

Jüngster Teilnehmer: Stefan Hettich

Töff – töff – töff

2. Graf-Bernhard-Oldtimer-Treffen Lippstadt

Eigentlich wollte ich nur zuschauen, aber es kam wieder mal ganz anders.

Ich machte mich auf den Weg zum Treffpunkt, da ich unter den Teilnehmern vier mir bekannte Teilnehmer vermutete. Es war schon allerhand los auf dem Platz, aber es fiel mir trotzdem nicht schwer, Vater und Sohn Bockes, die Gebrüder Kirchhoff, Matthias Reen und Günter Sommer zu finden.

Diese steckten schon in den Vorbereitungen der angekündigten Ausfahrt, so daß ich die Gelegenheit bekam, in die Fahrunterlagen hineinzusehen. Meine Bekannten machten den Vorschlag mitzumachen, da ich eine gewisse Erfahrung besitze. Zudem hatte ich die Frechheit, zu behaupten, daß ich die Fahrtroute schon ohne Kartenmaterial abfahren zu können. Also kurzum, überredet, nachgeannt und schon saß ich im Beiwagen von Günter Sommer's BMW R 27.

Beide hatten wir Premiere, Günter seine erste längere Gespannfahrt und meine Person saß zum ersten Mal überhaupt bei einem Wettbewerb im Seitenwagen. Etwas Lampenfieber breitete sich aus, ebenso die dunklen Wolken am Himmel für einen warmen Regenguß. Der erste Punkt nach dem Start war ein Kennzeichen Lippstadts, der alte Wasserturm. Seine Höhe sollte geschätzt werden.

Nach einigen Kilometern Fahrweg taucht vor uns eine Sonderkontrolle auf. Es wurden Fragebogen gereicht, der manchem Rätsel aufgab. Es wurden Fragen gestellt wie, wo die Rennstrecke Monza liegt, wie alt der Nürburgring geworden ist, wo denn schon 80 mal die Tourist Trophy ausgetragen wurde, wer der erste deutsche Rollerhersteller war und was ein grüner Elefant sei. Wir gaben uns Mühe!

Nachdem ein Ort durchfahren war, der seinen Geburtstag vor ca. 1100-1200 Jahren hatte, ging die Tour auf den Ort Eringerfeld. Dort galt es den auf einem mitgegebenen Foto abgebildeten Gegenstand zu suchen.

Die Auffahrt „zum Haarstrang“ machte dem Oldie schon sehr zu schaffen. Bei einer folgenden Ortsdurchfahrt waren wir beim Thema

„Fisch“. Man wollte wissen, um wieviel der Verzehr von „Forelle blau“ die Geldbörse erleichtert.

Nach einem zu erklimmendem Hügel erreichte unser Gespann die neu eröffnete Verkehrsanlage „Kaiserkuhle“ bei Rütthen zur Gleichmäßigkeitsprüfung. Wir mußten eine Pause in Kauf nehmen, da sich die Oldie-Teilnehmer vor dem Eingang stauten. Familie Bockes (NSU Max-Gespann) und die Brüder Kirchhoff (BMW R 27 mit Seitenwagen) waren schon auf dem Parcour, wobei die Letztgenannten nach viermaligem Durchfahren bei 15 km/h die Idealzeit fuhren. Bei Günter und mir ging es nicht so gut. Im Ziel angekommen erhielten wir eine merkwürdige Zeit, muß wohl was verkehrt gelaufen sein.

Matthias kam gar nicht zum Fahren, seine Batterie streikte. Er brauchte unsere Hilfe mittels eines Überbrückungskabels. Alsdann wurde eine Bildaufgabe gelöst, ein landwirtschaftliches Produkt eingeladen (huch, was ging das Gespann bergab so schnell!), an einer weiteren Kontrolle ein Gewicht abgeschätzt, um am Ende der ersten Etappe das Alter einer Maschine zu bestimmen.

Soviel Fahrerei und Aufgabenlösen macht hungrig. Den Hunger konnten wir vor dem Tor eines kleinen privaten Motorradmuseums bei Horn (50 Kräder von 1927-1960) stillen. Dort gab es für jeden Teilnehmer eine deftige Erbsensuppe und ein Getränk. Spätestens jetzt ließ sich der ganze organisatorische Aufwand erahnen.

Nach der Pause verfolgten zahlreiche Zuschauer den Start der Teilnehmer zur letzten Etappe. Auf eine Verwirrungstaktik des Veranstalters in den Unterlagen ließ ich mich nicht ein und bei einsetzendem Sonnenschein erwartete uns die nächste Gemeinheit an der dritten Kontrolle.

Ein Haufen von 20 verschiedenen Sechskantmuttern mußte acht dem Gewinde nach passenden Schrauben zugeordnet werden. In 90 Sekunden war das Problem gelöst.

Nach der Standortbeschreibung einer Bilderaufgabe wurde der Fluß überquert, der Lippstadt ihren Namen gab, und da die Frage nach „Graf Bernhard“, dem Stadtgründer gelöst war, schafften wir es 2 Minuten vor der Idealzeit auf dem Marktplatz im Stadtzentrum einzutreffen. Dort wurden die aufgereihten Maschinen von Jung und Alt bestaunt und be-

gutachtet. So nach und nach begaben sich die Teilnehmer zu dem nahegelegenen, dem ältesten Gasthaus Lippstadts, dem „Goldenen Hahn“, zur Siegerehrung.

In der offiziellen Begrüßung wurde die organisatorische Leistung der Fahrtleiter Peter Osthoff und Friedrich Mattenklott gewürdigt und allen Helfern Dank ausgesprochen. In der folgenden Siegerehrung wurden in der Klasse bis 1945 Horst Bork, Castrop-Rauxel auf NSU, in der reich besetzten Klasse 1946-1962 (30 Teilnehmer) Yves Laufer, Lohne, auf BMW mit Seitenwagen, als Gewinner geehrt.

Zweiter in dieser Klasse wurde Joachim Sommer, Dortmund, DKW, vor den Kirchhoff-Brüdern, Lippstadt, BMW mit Seitenwagen. Zu unserer größten Überraschung belegten der Günter Sommer und ich den 8. Platz. Familie Bockes und Matthias belegten weitere Plätze und dennoch hat es jedem von uns einen Riesenspaß gemacht, so daß wir gewiß beim nächsten Mal wieder mit dabei sind.

Edgar Müller

Schuberth lud ein

Es hätte ruhig mehr sein können

Am 19. September 1987 hatte Schuberth die Tore für die BVDM-Mitglieder geöffnet. Etwa 80 Gäste wurden erwartet.

Die Erwartung wurde jedoch leicht enttäuscht, da nur 36 Motorradfahrer kamen. Die Gründe dafür sind sicher mannigfaltig. Einige bemängelten, daß sie erst zu spät von der Veranstaltung erfuhren. Die Veröffentlichung solcher Termine für BVDM-Mitglieder geschieht in der Hauptsache durch die BALLHUPE. Da die Termine, wann unsere Zeitung erscheint, langfristig festgelegt werden, war eine frühere Bekanntmachung nicht mehr möglich, denn zur Ausgabe davor, war der Termin noch nicht bekannt.

Für die Anwesenden war es laut der Aussage von Manfred Arendt jedoch ein Erlebnis. In zwei Gruppen geteilt wurden die Besucher von vier Angehörigen der Schuberth-Werke mit dem Ablauf der Helmproduktion bekanntgemacht. Das Rahmenprogramm verlieh der Veranstaltung die entsprechende Würze.

Es wird derzeit mit der Firma Schuberth verhandelt, wann eine Nachfolgeveranstaltung erfolgen kann. Sobald der Termin feststeht, wird er Euch, dann hoffentlich zeitiger, mitgeteilt.

Jörg Riepenhusen

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster
Telefon 02501 - 13322

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

Renaud Rahier
Rudolfstraße 19
5100 Aachen
Telefon 0241 - 545 15 0
003287 - 8661 64

Geschäftsstelle:
Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Schriftwechsel
Stempel und alles,
was sonst noch anfällt und nicht in den
4 anderen Rubriken steht

Herbert Johnen
Grevenbroicher Straße 106
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 305529

BVDM-Service

Margot Wittke
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 712297

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 32050000)

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

Sport-Touristik-Wettbewerbe, Ori-Veran-
staltungen (Treffen - Ori's - Tourenfahrten),
Koordination Sporttermine,
BVDM-Deutschlandfahrt

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM –

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Koordination und Layout:
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße
4232 Xanten
Telefon 02801 - 2295

Druck: trost-druck xanten

Autoren in Heft 4/87:

Jutta Hölzel
Horst Orlowski
Renaud Rahier
Ernst Leverkus
Peter J. Großheimann
Rudolf Kästner
Norbert Varnskühler
Riko Peters
Heinz Sauerland
Günter Heumann
Martin Brede
Thomas Eisenmenger
Herbert Johnen
Edgar Müller
Jörg Riepenhusen

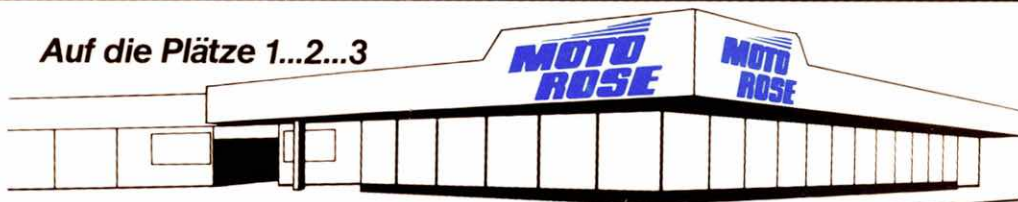
Mitarbeit an Heft 4/87:

Gudrun Riepenhusen
Petra Versin-Johnen
Margot Wittke
LV Rhein-Ruhr

Der Bezugspreis
ist im Mitglieds-
beitrag enthalten.

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

Auf die Plätze 1...2...3

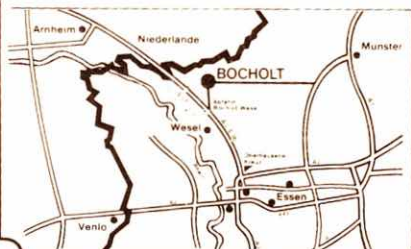


Wer bietet mehr?

über 100 Gebrauchte
von 50 - 1200 ccm

Jetzt kaufen -
Im März zahlen

Anzahlung: 25% oder
Ihre Gebrauchte-
auch Eintausch von 80ern



ÖFFNUNGSZEITEN

Montag — Freitag: 8.00 — 12.30 Uhr und 14.00 — 18.00 Uhr

Samstag: 8.00 — 13.00 Uhr, jeden 1. Samstag im Monat

8.00 — 17.00 Uhr Auch Versand möglich (Telefon-Info)

MOTO
ROSE

Dingdener Str. 60
4290 Bocholt

Telefon 02871/6047

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPE
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender