

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Mülheim a.d. Ruhr, den 10.9.1966

Liebe Freunde !

Zum erstenmal treten wir mit einer umfassenden Werbung auf der diesjährigen IFMA vor eine breite Öffentlichkeit. Wieso und warum wir uns für diesen Schritt entschlossen haben, möchten wir kurz erklären.

Wie vielleicht nicht allen bekannt ist, wurde der BVDM mit der damaligen Bezeichnung "Der gelbe Schal" im Jahr 1953 gegründet. In einer Zeit, wo das Motorrad durch unsinnige Erhöhungen der Versicherungsprämien zum Aussterben verurteilt schien, wo jeder Scribent irgend eines Revolverblattes, einer Tageszeitung oder einer Illustrierten seine aufgestauten Komplexe durch Hetze gegen das Motorradfahren und über Motorradfahrer abreagieren konnte. Wir können vielen Nachrichtenblättern und deren Mitarbeitern heute noch bescheinigen, daß sie in ihrer negativen Berichterstattung über uns Phantasie, Fleiß und Ausdauer gezeigt haben.

In dieser Zeit also fanden sich Menschen, die den Mut hatten, Ansehen und Laseinstereotypisierung des Motorradfahrens gegen Verleumdungen zu verteidigen. Eine Aufgabe, die durch das Versagen und Verzagen der Zweiradindustrie, die praktisch nichts gegen die Diskriminierungen unternahm, nicht unproblematisch wurde. Gegen diese Diskriminierung wurde sehr viel getan, über den Rahmen des Verbandes hinaus fanden wir erstaunlich viele Gleichgesinnte, die manche Stunde Freizeit und manche Mark opferten um mit uns manchen Strauß zu fechten. Mittlerweile ist es ruhig geworden um die "rasenden" Motorradfahrer, nicht nur Ruhe ist eingekehrt, sondern das Ansehen der Motorradfahrer, sein Erscheinungsbild ist bereinigt und berichtigt worden. Man sieht in ihm den Menschen, der genau wie beim Bergsteigen, Skifahren, Reiten und Segeln, Einsatz zeigt und aktiv ist. Einen Menschen also, der sich bewußt aus der Vermassung herausgestellt hat, um Persönlichkeit zu sein und zu bleiben.

Wer aber glaubt, die gestellten Aufgaben seien nun gelöst, der befindet sich auf dem Holzweg. Ein kleiner Schritt wurde getan, viele sind noch zu tun. Die Interessen der Motorradfahrer müssen vertreten werden, das ist am einfachsten zu erreichen, indem die Basis des Motorradsportes erweitert wird durch Zusammenschluß aller Fahrer, durch die Heranführung jungen Menschen an unseren herrlichen Sport und durch die Betreuung des Nachwuchses. Damit werden wir vor die Wahl gestellt, entweder ein Club zu sein, der im vorhandenen Rahmen sich selbst genügt, oder eine Vereinigung darzustellen, die die vorgenannten Aufgaben einer echten Interessenvertretung zielstrebig verfolgt.

Sich für den ersteren Punkt zu entscheiden, hieße, sich auf das Niveau eines Traditionsverbandes der Brüder Leipzig-Leipzig einzustellen. Also eines Vereins, der trotz der Pflege der Tradition zum Sterben verurteilt sein muß, da alte Vorkämpfer langsam aber sicher in aller bürgerlichen Ruhe aussterben, weil es eben nur eine beschränkte Anzahl davon gibt. Damit würde aber aller, in der Vergangenheit gewisser Einsatz zunichte gemacht und dem, wogegen wir gekämpft haben, indirekt zum Siege verholfen.

Das kann nicht Ziel und Zweck eines Verbandes sein, der bisher Kampf und Einsatz zeigte. Nur wer sich einsetzt und auseinandersetzt mit den Schwierigkeiten der Umwelt, ist und bleibt Persönlichkeit, bleibt lebendig.

Deshalb gibt es nach jahrelanger Erfahrung und Überlegung für uns nur einen Weg, den Schritt zu einer echten Interessenvertretung für alle Motorrad-

fahrer zu gehen. Im Vertrauen auf die gezeigte Mitarbeit eines bewährten Mitgliederstandes haben wir uns zu diesem Schritt entschlossen.

An das Dreh- und-Gespinnst der Vereinsmeierei, das sich im Gefolge einer Vergrößerung einstellen soll, glauben wir nicht. Nur dort, wo es wenig zu tun gibt, wird die Vereinsmeierei geboren und treibt die tollsten Blüten. Aber dort, wo ohne Entgelt persönlicher Einsatz verlangt wird, gibt es keinen Platz für solche Dinge. Sie werden höchstens als Vorwand der Mühen und Sequemien benutzt, um sich von einer Arbeit zu distanzieren, die man nie zu tun bereit war.

Es kann für uns nur einen Leitsatz geben, was zu entscheiden für den bisher begangenen Weg, den Weg des Einsatzes, den Weg der Arbeit und des Erfolges.

Nicht uns alleine drückt der Schuh

aus der Kraftfahrer-Zeitung "Am Steuer" haben wir folgenden Artikel entnommen:

(Wir möchten nur noch hinzufügen: Wo der Staat mit "gutem" Beispiel vorangeht, können andere Institutionen nicht zurückstehen. Ab 1. Januar nächsten Jahres steigen die Kr.-Versicherungsprämien um 15 - 20 %.

Die Genehmigung des Versicherungsaufsichtsamtes beim Bundes-Wirtschaftsministerium ist zwar offiziell noch nicht erteilt, aber wer zweifelt noch daran?)

Jede Radumdrehung, die unser Fahrzeug tut, zahlt sich für Vater Staat in klingender Münze um. Denn mit jedem Liter Benzin, das zum Durchschnittspreis von jetzt 0,50 DM durch die bundesdeutsche Tankstellen-schlange fließt, hat der Verbraucher sage und schreibe bare 0,32 DM allein an den Fiskus zu zahlen.

Mit diesen 50 Prozent, die der Staat von unseren sauer verdienten Benzinegeld so mir nichts dir nichts einsteicht, bringt das Meer der Motorribakten jährlich rund acht Milliarden Mark auf!

Von der Kraftfahrzeugsteuer, die dem Finanzschel der Länder zur Freude gereicht, erst gar nicht zu reden. Dieser astronomisch anmutende Betrag macht innerhin zwölf Prozent des gesamten Bundeshaushalts aus.

Wenn man bedenkt, daß derjenige, der das Benzin herstellt, also die Raffinerie, nur ca. sieben Pfennige erhält, von denen sogar noch die Ansprüche der Ölscheichs zu befriedigen und die hohen Transportkosten zu zahlen sind, wenn man ferner berücksichtigt, daß auch Forschung und Entwicklung eine Menge Geld verschlucken, grenzt die Steuergefräßigkeit geradezu an Unanständigkeit.

Die Kraftfahrzeugbesitzer zahlen, wo sie gehen, fahren - und parken! Da sie als größte und mit Abstand bedeutendste Steuerquelle für den Staat schon ständig mit der Hand in der Brille tasche fahren müssen, ist allein der Gedanke an eine weitere Steuererhöhung - mit Verlaub! - glatter Hohn.

Und eine Gefahr zugleich.

Der Bogen ist nämlich bis zum Sprünge gespannt.

Einen Teil dieser Auflage läßt eine Postkarte für "Tage Motoren TT - Kalender" bei. Wenn an dieser Bildsack von dokumentarischem Wert interessiert ist, schicke diese Karte - ausgefüllt - möglichst umgehend ab.

Zur I F M A ohne Quartiersorgen!

Nach einer längeren Anreise ist die Quartiersuche in der Nähe einer Großstadt, noch dazu wenn dort eine Ausstellung stattfindet, unerfreulich. Da die meisten von uns aber über Zelt, Luftmatraze und Schlafsack verfügen, ist das Problem zu lösen.

Für die von Süden anreisenden Kameraden empfehlen wir den großen, sehr schön, direkt am Rhein gelegenen Zeltplatz RODENKIRCHEN. Anfahrt: auf der Autobahn Frankfurt-Köln bis Dreieck Köln-Heumar, von dort Richtung Aachen bis Abfahrt Bonn/Köln-Süd. Von hier auf der etwa parallel zur Autobahn verlaufenden Landstraße zurück nach Rodenkirchen, der Weg zum Campingplatz ist durch das bekannte Hinweiszeichen beschildert.

Eine weitere Gelegenheit haben wir für unsere Mitglieder und Freunde in unmittelbarer Nähe der Autobahn Kamen-Wuppertal-Leverkusen, bei Burscheid geschaffen. Hierbei haben wir an die aus Norden und Osten kommenden Kameraden gedacht. Anfahrt aus Richtung Kamen: a.d. Abfahrt Burscheid, die Autobahn verlassen, am Ende der Ausfahrt links abbiegen, an der Einmündung auf der B 51 (Ampel) rechts halten bis zum ersten Lokal an der rechten Straßenseite. Der Wirt heißt Josef Hoffmann, er hat uns den großen, zwischen seinem Parkplatz und der Autobahn liegenden Obstgarten zum Zelten zur Verfügung gestellt. Ferner ist dort ein kleiner Saal, wo 25 bis 30 Leute auf Luftmatratzen schlafen können. Wer hier, in Burscheid-Kaltenherberg (so lautet die Bezeichnung für diesen Ortsteil) mit Zelt oder im Saal übernachten will, muß sich umgehend beim Schriftführer melden. Bitte die ungefähre Ankunftszeit angeben, sowie die Dauer des Aufenthaltes. Wenn mehrere Kameraden zusammen kommen, genügt natürlich eine Meldung mit Angabe der Teilnehmerzahl. Platz und Saal sind ab Freitag-mittag, den 23.9. frei.

Eine Wertungsfahrt des Landesverbandes RHEIN-RUHR

Findet am Samstag, den 22. Oktober 1966 statt. Start ist ab 14 Uhr in Rheinbach (bei Bonn), an der Verladerampe gleich beim Bahnübergang. Es sind eine Reihe von Orten in der Eifel anzufahren, und zwar jeweils auf den kürzesten Wegen. Unterwegs sind vier Streckenkontrollen eingerichtet, für deren Anfahrt je 25 Gutpunkte gegeben werden. Für die über die "Idealstrecke" hinaus gefahrenen Kilometer werden Punkte abgezogen. Eine Streckenbeschreibung wird beim Start ausgegeben. Erforderlich ist die Deutsche General-Karte Blatt 12.

Achtung! Aus Anlaß dieser Veranstaltung findet unsere monatliche Zusammenkunft für Oktober am 24.10. in DREES statt!

Soeben erfahren wir, daß vom 23. - 25.9.66 in MELNIK - CSSR, dem Ort des Löwentreffens zu Pfingsten, ein Motorradfahrertreffen, verbunden mit einem Weinfest stattfinden soll! Interessenten melden sich sofort bei:

Fr. Hrabeta, MELNIK-MLAZIECE / CSSR, Leningradska 150

Für die Einreise ist ein Visum erforderlich!

Den nachstehenden Artikel haben wir dem soeben erschienenen Mitteilungsblatt unseres Landesverbandes WESERSTEIN, "Unterm Krachhut", entnommen. Die darin ausgesprochenen Gedanken sind es wert, auch den Kameraden der übrigen Landesverbände bekannt zu werden.

IST DAS MOTORRAD WIRKLICH SO TOT, WIE ES IMMER ZU HÖREN IST?

Ich glaube, diese Behauptung ist doch übertrieben. Es gibt noch sehr viele Leute, die ein Leuchten in den Augen haben, wenn irgendwo ein großer Brummer steht oder vorbeiorgelt. Dazu einige kleine Episoden.

Für eine 650-er zahlte ich die Kfz-Steuer beim Finanzamt. Als ich gerade wieder unten bei meinem Krad ankam, beugte sich der Beamte oben aus dem Fenster und fragte traurig, ob die 650-er jetzt so klein geworden wären; allerdings stand auch nur eine 100-er Herkules auf dem Parkplatz.

In einem hessischen Dorf stand eine 1200-er Harley vor einem Hause und nach und nach sammelten sich immer mehr Interessierte um das PS - Reservoir. Ein PKW - Fahrer, fuhr extra in die kleine Gasse und man diskutierte eifrig über PS, ccm, Km/h und wieviele DM dort wohl stünden. Zum Schlusse meinte jemand die Maschine käme sicherlich aus Holland, denn das Kennzeichen lautete: HOL - A 444.

Auch das Interesse ist bei der Jugend vorhanden, wenn es nur irgendwie gefördert wird. In obigem hessischen Dörfchen ist ein rühriger Herkules - Vertreter ansässig. Er versorgt die Umgegend mit 50-ern, Mopeds und lieferte auch schon zwei Geländemaschinen. Eines Sonntags standen nun dort, wo einmal die dicke Harley geparkt war, eine AJS - Twin und ein "Grüner Elefant" (KS 601) im Geländetrimm. Zwei etwa Zwölfjährige sahen die Maschinen, hielten mit ihren Fahrrädern an und betrachteten sich den Elefanten. Einer stellte dann fachmännisch fest: "Das ist aber eine große Herkules".

Mann kann hieraus ersehen, daß doch noch Interesse für Motorräder vorhanden ist. Glücklicherweise hat die Hetze gegen Motorradfahrer seit geraumer Zeit aufgehört. Hin und wieder kann man sogar erfreuliche Artikel über das Zweirad lesen.

So erschienen in den letzten Monaten in einer Eschweger Tageszeitung zwei mehrspaltige Artikel. In dem Ersten wurde berichtet, daß große Solomaschinen die Filme für Sportsendungen und aktuelle Berichte des deutschen Fernsehens weitaus am schnellsten transportieren.

Es war sogar zu lesen, daß die Polizei diese Fahrer gerne sieht, da sie trotz ihrer großen Eile immer vorbildlich und unfallfrei fahren. Ein 2. Artikel beschäftigte sich mit dem Motorrad in Amerika. Es hieß darin, daß das Motorrad dort als Zweit-Fahrzeug oder zum "Spaß an der Freud" groß im Kommen sei, und daß allein die Japaner 1966 750.000 Maschinen nach den USA exportieren werden.

Sollte uns allen dieses nicht ein Ansporn sein, auch etwas für das Motorrad zu werben? Vielleicht wird der Ruf der Motorrad-Fahrer dann besser, und vielleicht fährt man auch bei uns dann wieder mehr Motorrad. Folgendes sollten wir möglichst ständig tun:

Durch Ortschaften hindurch die Drehzahlen in den einzelnen Gängen wegen der Geräusche - und der blauen Wölkchen beim Zweitakter - niedrig halten.

Überhaupt an größeren Menschenansammlungen, auch außerhalb von Ortschaften wie an Ausflugslokalen oder dergleichen, sollten wir immer möglichst ruhig und nicht wie die Wilden vorüberziehen.

In dicht befahrenen Straßen sollten wir, sofern für uns gefahrlos, ruhig hin und wieder einmal zumachen, um jemandem zum Einscheren aus einer Tankstelle oder Einfahrt zuzuwinken und ihm dieses zu ermöglichen.

An Tankstellen und überall dort, wo wir in unserer Motorrad-Kluft auftauchen, sollten wir uns höflich und ruhig zeigen.

Kurzum, wir sollten immer versuchen, nur angeheim in Erscheinung zu treten und nicht als Spinner, verklemmte Seelchen mit Komplexen oder als Halbwilde aufzufallen.

Ich weiß wohl, daß die allermeisten Leser dieser kleinen Ermahnung nicht bedürfen, aber vielleicht liest diese Zeilen doch jemand, der darüber noch nie nachgedacht hat. Vielleicht werden aber die alten Hasen hierdurch angeregt, es dem Nachwuchs auch klarzumachen.

Wenn es bei uns erst wieder mehr Motorräder gibt, so profitieren wir davon, denn dann werden die Händler auch wieder Reifen, Ketten und vielleicht sogar Ersatzteile für uns vorrätig haben.

Volker Lefèvre

Gefährliche Blinker !

Bei Nacht sind die Ochsenaugen an meiner BMW so hell, daß ich fast geblendet werde, das Ausschalten oder unbeabsichtigtes Einschalten also nie übersehen werden kann. Bei Tage jedoch ist diese Anlage lebensgefährlich, da unbeabsichtigtes Einschalten, zum Beispiel durch Berühren des Tankrucksacks unentdeckt bleibt und andere Verkehrsteilnehmer irritiert werden. Die schlimmsten Unfälle können sich aus einer solchen Situation entwickeln! Nachdem ich die Blinkanlage sowieso nur bei Dunkelheit eingesetzt habe, habe ich die Schaltung am Zündschloß nunmehr dahingehend geändert, daß die Blinkanlage nur zusammen mit Standlicht oder Scheinwerfer arbeitet. Für diejenigen, welche sich bislang mit elektrotechnischen Problemen noch garnicht beschäftigt haben, sei kurz erklärt, daß das Kabel vom Blinkgeber zu Zündschloß normalerweise an Klemme 15 angeschlossen ist. Man nehme es dort weg und verbinde es mit Klemme 58, von der auch das Rücklicht mit Strom versorgt wird. Was allerdings der TÜV zu dieser Änderung sagen wird bzw. würde, entzieht sich meiner Kenntnis. Mir ist jedenfalls meine eigene Sicherheit wichtiger als die Meinung eines Beamten, der vielleicht stur nach seinen Vorschriften entscheidet und eine Vorschrift, nach der Blinkanlagen an Motorrädern nur bei Dunkelheit arbeiten müssen gibt es meines Wissens leider bislang nicht.

Schmidt.

Der "G e l e g e n h e i t s k a u f" !

Auf ein Inserat, in dem eine Unfall-BMW für DM 1.600,-- angeboten wurde, wobei sich dann noch herausstellte, daß der Hobel schon 95.000 km hinter sich hatte, schrieben einige Freunde vom Landesverband RHEIN-MAIN den nachstehenden Brief.

Wir glauben, den Lesern der BALLHUPE diesen launigen Schrieb nicht vorenthalten zu dürfen:

Lieber Sportskamerad!

Wir haben im Kreise unserer Motorradsporthfreunde folgenden Beschluß gefaßt:

Für Deine wunderschöne, motorüberholte, nicht fahrberete, günstige Unfallmaschine, die ihr Greisenalter von 95.000 km feiert, wollen wir Dir beiliegenden Goldhammer zwecks Reparatur Deines offensichtlich um einige km zurückgebliebenen Hinterwäldnerhirns überreichen. Wir wünschen Dir von Herzen, daß mit jedem fürchterlichen Schlage, den Du Dir mittels des Goldhammers selbst zufügen darfst, mit ohrenbetäubendem Krachen und Getöse die Tausendsechshundert in Golddukaten Dir aus dem Arsch klappern!

Ferner bieten wir: 1 BMW R 50, Liebhaberstück, Rahmen rechteckig gebogen, gut zerbeulter Hosketank mit generalüberholtem Tankdeckel, zusätzlich div. Kompression in Frischhaltebeutel. Maschine fahrbereit, jedoch ohne Hinterrad. Dieses kann bei Bedarf an der Chaussee nach Mannheim am 37. Baum auf der linken Seite vom Ast gehoben werden. Bes. Extras: Maschine verfügte vor einigen Jahren über eine original werksseitig eingestellte Rückspiegelanlage! Bei einer Geschwindigkeit von ca. 45 km/Std schaltet sich automatisch eine Spieluhr ein mit dem Choral "O Herr, wie bin ich nah bei Dir". Nicht zugelassen, jedoch versteuert und versichert bis 1961.

Mit vorbeibrausender Hochachtung

Wir Alle!

Freudige Überraschung:

Bei nochmaliger Überprüfung auf einwandfreie technische Funktion, konnten wir jubelnd feststellen, daß auf dem linken Kolbenboden die ersten Vergißmeinnicht ihre zarten Knospen gen Himmel recken. In Anbetracht dieser Tatsache werden Sie sicher mitfühlen können, daß wir unter diesen Umständen nicht mehr an den Verkauf des Prachtexemplars denken!

Andere Hobby's, andere (dumme) Fragen

Jeder von uns könnte von Begegnungen mit Zeitgenossen erzählen, die sich etwa wie folgt abspielen: Man hält irgendwo mit dem Motorrad. Wenn Mann und Maschine einen gepflegten Eindruck machen, und der Mann sich nach Abnehmen des Krachhutes als dem Halbstarkenalter entwachsen erweist, bleiben bald interessierte Mitmenschen stehen, denen man eine - teilweise erstaunte - Bewunderung für Roß und Reiter vom Gesicht ablesen kann.

Mit den Fragen "Wie schwer" und "Wie stark" beginnen dann die meisten Gespräche. Da fast jeder der Frager ein Auto hat (und wer hat das heute noch nicht?), gilt die nächste Frage der Höchstgeschwindigkeit. Dann geht der Dialog munter weiter. "Wieviel Liter auf 100 km?" - Je nach Fahrweise 4,5 - 7. "Warum ein englisches Motorrad und kein deutsches?" - Weil es im Frühjahr 1954, als ich die Maschine kaufte, in Deutschland kein dem damaligen Stand der Technik entsprechendes Motorrad gab. "Was, die Maschine ist schon mehr als zwölf Jahre alt?" - Ja, und sie hat schon über 200.000 km gelaufen! - Staunen ringsum.

Dann will man noch die Kosten für Steuer und Versicherung wissen, was Lederzeug und Regenbekleidung kosten usw. Nach diesem erschöpfenden Fragespiel versinkt unser Gegenüber in tiefes Grübeln. Je nach seiner Begabung im Kopfrechnen, kommt er früher oder später, aber totsicher, zu der für uns so sensationellen Erkenntnis, daß man sich dafür ja auch einen Wagen leisten könne! Es folgt die übliche Aufzählung der Vorteile eines Autos: vier Räder sind sicherer als zwei, Dach über dem Kopf, und so weiter, und so fort.

Das alles verdaut unsereiner dank Gewöhnung noch ohne Schwierigkeiten. Aber die Hinweise, die damit beginnen "Ich habe früher auch mal ...", oder "Denken Sie doch an Ihre Gesundheit", sowie die Prophezeiung "Sie werden auch noch auf einen Wagen kommen!", verdaue ich nicht mehr ohne sauer aufzustoßen. Ich habe ein ganzes Sortiment von mehr oder weniger sauren Rülpsern auf Lager. Damit habe ich schon manchen dieser klugen Ratgeber ganz schön anlaufen lassen. Ich hätte ja nie geglaubt, daß ich auch einmal so dumm fragen und so einen schlaun Rat erteilen könnte!

Vor einigen Wochen saß ich mit einem Arbeitskollegen zusammen. Nach ein paar Sätzen fiel das Wort "Tauben". Mir war bekannt, daß diese schnellen Flieger sein Hobby sind. Da ich schon immer die Gaben und Leistungen dieser schönen Tiere bewundert habe, ließ ich einen ganzen Regen von Fragen auf ihn niedergehen. Das ging von den Geheimnissen der Züchtung bis zur Traktnahrung, über "Witwerschaft" und Mauser. Mit der Brutpflege kam mein Kollege auf das Körnerfutter zu sprechen. Auf meine Frage nach dem "Verbrauch", hieß es "einen Zentner im Monat". Seinen derzeitigen Bestand von 40 Tauben wolle er aber noch reduzieren.

Bis hierhin mag ich noch als gern gesehener Frager mit Interesse und Verständnis für anderer Leute Hobby gegolten haben. Doch dann passierte es. Ich sprach den unverzeihlichen Gedanken aus, daß er mit einem Zentner Körnerfutter doch mindestens 15 Hühner halten könne! Doch ehe ich deren praktische Vorteile aufzuzählen begann, fiel mir schon die Parallele zu meinem eigenen Hobby ein.

Es war das Gleiche, wie wenn man mir offenbart, daß ich mit den Kosten für mein Motorrad auch einen viel vernünftigeren Wagen unterhalten könne!

Mein Kollege verzieh mir mit lachender Miene. Doch ich versuchte mich in seine Lage zu versetzen. Der Umgang mit seinen Fliegern und deren Pflege ist für ihn dasselbe, wie wenn wir uns mit einem Motor von 100 PS/ltr. beschäftigen. Die von mir empfohlenen Hühner müssen ihn so ähnlich "begeistern", wie uns der Rat zu einem Auto. Weil ich das gleich merkte und mit Verständnis zum Ausdruck brachte, erntete ich von meinem Kollegen noch Anerkennung. Wie anders ist es aber meist bei unseren Fragern! Wüßten sie doch nur ein wenig davon, welches Fahrgefühl man auf einem Motorrad erleben kann! Nur ein Flußzeug mag da noch eine Steigerung bieten. Wer das aber nicht erlebt hat, kann es natürlich nicht wissen und damit nicht lieben.

Und die Moral von der Geschicht:

Wer über anderer Leute Vogel ohne Verständnis spricht,
vergesse den Vergleich mit seinem eigenen nicht!

W.B.

Der Landesverband W E S E R S T E I N

veranstaltet am Sonntag, d. 18. September 1966 ein nicht genehmigungspflichtiges T R I A L in Bad Sooden-Allendorf.

Fahrtleiter: Dietrich Vondran, 3437 Bad Sooden-Allendorf,
Sickenberger Str. 10

Treffpunkt: Gaststätte "Onkel Toms Hütte", oberhalb des Orts-
teils Allendorf, zwischen 8.00 und 9.00 Uhr.

Hier das Wichtigste aus der Ausschreibung:

Teilnahmeberechtigt sind alle Moped- und Motorradfahrer.
Die Fahrer brauchen keinen Sportverbänden anzugehören.

Nennungen werden ab 8.00 Uhr am obengenannten Treffpunkt entgegen genommen. Startgeld: für Mopeds DM 1,50 , Motor-
räder DM 3,-, Gespanne DM5,-.

Teilnehmen dürfen nur Fahrzeuge, die den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen. Spiegel und Blinklichter dürfen für die Dauer des Wettbewerbs abgebaut werden, nicht aber die Schalldämpfer! Bei Abgabe der Nennung erfolgt eine Abnahme des Fahrzeugs.

Klasseneinteilung:

- | | |
|----------|--|
| Klasse I | Mopeds |
| II | Serienmäßige Straßenmaschinen ohne Seitenwagen |
| III | Spezialmaschinen ohne Seitenwagen |
| IV | Serienmäßige Straßengespanne |
| V | Spezialgespanne |

Fahrzeuge mit einem Geländereifen zählen schon zu den Spezial-
maschinen!

Die Veranstaltung zählt für die Bundesmeisterschaft des B.V.D.M.

Wir wünschen dieser Veranstaltung eine rege Teilnahme und allen Beteiligten viel Freude am schönen Trialsport!

Warum mehrzylindrige Motoren mit ungeraden Zylinderzahlen?

Wenn ein Werk einen neuen Mehrzylindermotor entwickelt, wird zuerst ein Einzylinder-Prototyp gebaut, um das gesamte Verhalten und die Betriebsbedingungen zu erforschen. Bei der endgültigen, mehrzylindrigen Ausführung läßt sich aber fast nie die entsprechend vielfache Leistung des Einzylindermotors erreichen.

Woran liegt das?

Jedes sich drehende oder hin- und hergehende Teil hat einen Eigenschwingungsbereich, z.B. die Kurbelwelle eines Einzylinders. Nun haben aber mehrere Teile gleicher Abmessung und Form das Bestreben, sich gegenseitig in Schwingungen zu versetzen, z. B. Kurbelwellen eines mehrzylindrigen Motors mit um 180 Grad versetzten Kröpfungen, die also in einer Ebene liegen. Schwingt aber ein Teil, so benötigt es dazu Energie. Diese Energie geht aber als Arbeitsleistung verloren.

Was kann man dagegen tun?

Herkömmliche Pkw-Motoren liegen im Allgemeinen in einem Drehzahlbereich, der besondere Maßnahmen nicht erforderlich macht. Trotzdem wird heute schon durchweg zwischen jeder Kurbelwellen-Kröpfung ein Hauptlager vorgesehen, bei vier Zylindern also fünf Hauptlager. Auch findet man schon bei Serienmotoren Schwingungsdämpfer. Diese bewirken durch ihre Massenträgheit einen ruhigeren Lauf der Kurbelwelle.

Aber alle diese Methoden zur Dämpfung auftretender Schwingungen beseitigen das Übel nicht an der Wurzel, denn nur Teile gleicher Abmessung haben den gleichen Eigenschwingungsbereich, können sich also gegenseitig in Schwingung versetzen. Bei den heutigen Rennmotoren mit ihren enormen Drehzahlen geht man daher einen anderen Weg.

Seit etwa einem Jahr baut HONDA die 50er Rennmaschine mit drei, die 125er mit fünf Zylindern. Auch die italienische MV hat sich für drei Zylinder entschieden und es ist kein Geheimnis, daß Triumph sogar eine Dreizylinder-Serienmaschine im Versuch hat. Im Gegensatz zu herkömmlichen Zwei- oder Vierzylindermotoren mit einer Schwingungsebene, werden nun die Schwingungen auf drei, bzw. fünf Ebenen verteilt. Sie können sich nicht mehr gegenseitig erregen, wir haben praktisch die Verhältnisse wie bei einem Einzylinder. Die nunmehr ungleichmäßigen Zündabstände - hier ist nur von Viertaktern die Rede - spielen dagegen eine untergeordnete Rolle.

Mit diesen Methoden kommt man der schwingungsfreien Kurbelwelle zumindest sehr nahe. Die Baubreite eines Motors ist für die Wahl einer ungeraden Zylinderzahl kaum entscheidend. Ein Fünfzylinder baut nicht viel breiter als ein Vierzylinder, er ist auch nur unwesentlich schmaler als ein Sechszylindermotor. Da Rennmaschinen nur mit Verkleidung gefahren werden, spielt die Breite eines Motors ohnehin keine Rolle.

Hans Haberland

"Rallye CHAMOIS 2770"

Der BMW-Club von Paris hatte zum Motorradfahrer-Treffen im Val d' Isère eingeladen und wir kamen am 16.7. bei strahlendem Sonnenschein in den kleinen Bergdörfchen an. Es herrschte schon ein reger Betrieb, wir mußten uns förmlich einen Weg durch das dichte Spalier von Motorrädern wühlen und stellten unsere Maschine in unmittelbarer Nähe von Münch's KAMMUT ab. Das war der erste tolle Vogel, den wir zu sehen bekamen; es waren aber eine ganze Reihe weiterer da. Man sah auffallend viele HONDA und YAMAHA.

Im Laufe des Nachmittags trafen immer mehr Teilnehmer ein. Es wurde später eine Teilnehmerzahl von 800 Personen genannt. Das war ein Donnern und Brummen! Wir saßen genüsslich auf der Terasse und ließen den Fahrzeugstrom an uns vorüberziehen. Darunter viele bunte Gestalten, auch Maschinen mit viel "Christbaumschmuck", zum Teil eine ziemlich südliche Gesellschaft. Männer mit flatternder Mähne, Bärte in allen Varianten; der "schönste" Mann war aber wohl der HARLEY-Fahrer mit einem ausgewachsenen Fuchspelz als Rücken-dekoration!

Am Abend saßen wir alle auf einer großen Wiese, rund um ein riesiges Lagerfeuer. Für jeden gab es Brot, Käse und Wein. Während wir am Schmausen waren, wurden auf den Bergen Freudenfeuer abgebrannt und selbst ein kleines Feuerwerk fehlte nicht. Die Veranstalter hatten sich schon etwas einfallen lassen.

Sonntag-früh ging ein leiser Nieselregen nieder und die Bergkuppen hatten sich in Nebel gehüllt. Dennoch ging das Programm weiter. Ein endloser Zug setzte sich in Bewegung. Mit vom Pfarrer geweihten Maschinen, von Presse und Fernsehen von allen Seiten geknipst und gefilmt, ging es die 17 km hinauf zu Col d' Isèran. Durch Regen, Nebel und Schneefall beeinträchtigt, war es keine bequeme Spazierfahrt und sicher wäre mancher lieber unten geblieben, wenn nicht auf der Passhöhe die Verlosung einer BMW R 50 stattgefunden hätte! Die Aussicht, vielleicht selbst der Gewinner zu sein, ließ jeden zum Gipfel kommen.

Ein NORTON-ATLAS-Fahrer war dann der Glückliche (ob er wohl jetzt seiner Lady untreu wird?). Der zweite Preis war ein Tankrucksack; der Dritte und Vierte bekamen ihr Startgeld zurück.

Nach dieser Tombola fuhren wir wieder in's Tal zu unserer Wiese und nahmen dort ein Lunchpaket und einen Becher Rotwein in Empfang. Das Treffen war damit zu Ende, wir machten uns schleunigst auf den Heimweg, denn Montag-früh mußten wir wieder zu Hause sein, reicher um ein schönes Erlebnis der internationalen Motorrad-Kameradschaft!

Ellen Pfeiffer

Muß man es denn immer wieder sagen,

daß auch uns eine Adressen-Änderung interessiert? Es bedeutet doch nur unnötige Arbeit und überflüssige Kosten, wenn z.B. die BALLHUPE als unzustellbar zurückkommt! Auf der letzten Seite dieser Ausgabe haben wir diese Balla einmal unter Angabe der bisher bekannten Anschrift angeführt. Damit sprechen wir die Freunde der Betroffenen an, denn diese selbst können wir ja z.Zt. nicht erreichen. Also bitte nochmals: bei Umzug die neue Adresse dem Schriftführer oder dem Vertrauensmann melden. Postkarte genügt!

Die Welt des "Kradmelders"

Gedanken zu dem Buch "HEISSE MOTOREN - KALTE FUSSE" von Helmut Günther, erschienen 1963 im Kurt Vowinkel-Verlag, Neckargemünd, 256 Seiten, 2 Kartenskizzen, Leinen DM 10,80

Wer den 2. Weltkrieg nicht als "Held", sondern als Kind miterlebt hat und sehen mußte, wie er mit der Hinterlassenschaft der Helden, den Trümmern und Toten, fertig wurde, der nimmt ein Buch mit Kriegserinnerungen mit einiger Skepsis zur Hand. Ertönt hier wieder "Es ist so schön Soldat zu sein.."? Wird hier Stellung genommen zu dem Unrecht und Leid dieses Krieges? Wird die damalige eigene Haltung kritisch überprüft?

Das Buch hält diesen Fragen stand. In freundlichem, flüssigen Plauderton erzählt es die Erlebnisse eines etwa zwanzigjährigen Freiwilligen der Waffen-SS, der den Krieg als Kradmelder "von unten her" mitbekommt.

Das Buch zeigt, mit welchem Idealismus damals mancher junge Mann Soldat wurde, und vorsichtig deutet es an mehreren Stellen die Enttäuschung im Verlauf des Krieges an. In Holland, Frankreich und Jugoslawien spürte der Verfasser noch wenig vom Kriege. Erst in Rußland wurde es Ernst für ihn. Fast alle Kameraden fielen in den Kämpfen vor Moskau. Auf dem Rückzug erlitt er auf seinem Krad schwere Erfrierungen und kam mit einem Verwundetentransport endgültig in die Heimat zurück.

Das Leid der russischen Zivilbevölkerung wird an einer Stelle kurz erwähnt. Über die Jugenddeportationen hört man in dem Buche nichts. Wie der Verfasser einmal andeutet, benutzten die Kradmelder Zeitungen zum Ausstopfen von Stiefeln und Hosen, aber nicht zum Lesen. Ich halte es für wahrscheinlich, daß er als Frontsoldat von den Vorgängen im Hinterland nichts erfahren hat, da sein Informationsdrang nicht groß war. Leider setzt sich erst heute - und zwar ganz, ganz langsam - die Überzeugung durch, daß nicht mehr Ruhe (und Gehorsam) die erste Bürgerpflicht ist, sondern sich informieren, mitdenken, und als kritisch Denkender mitarbeiten. Klappte Ansätze dazu sind in dem Buch enthalten. Daher kann man die Tendenz nicht als militaristisch bezeichnen. - Die Kartenskizzen, die Ortsangaben und die Daten der Kampfhandlungen habe ich nicht überprüft.

So weit zu dieser Seite der Kradmelder-Erzählungen. Ich hatte aber zu diesem Buch vor allem als Motorradfahrer gegriffen und wurde von dieser Seite her ziemlich enttäuscht. Der Verfasser stellt es selbst als unverständlich hin, das es bei seiner Einheit keine technische und fahrerische Ausbildung gab. Technik lernten die Melder offensichtlich durch Pannen und Fahren durch Hinfliegen. **Motorradtypen schildert der Autor denn auch recht laienhaft als "sechs blitzende NSU-Maschinen" (S. 17), von denen der Leser erst später (S. 22) erfährt, daß sie 250 ccm haben. An seine "treue 600er BMW" und an die "750er ZUNDAPP" erinnert er sich nicht mehr in Einzelheiten. Es fällt ihm nicht auf, daß bei der 600er BMW schwerlich der Tacho am Lenker hing (S. 209), und daß die 750er ZUNDAPP, also die KS 750, keinen Zündschlüssel hatte, sondern einen fest eingebauten Zündschalter (S. 224). Die üblichen Starthilfen bei Kälte scheinen unbekannt zu sein. Jedenfalls werden sie nicht berichtet. Im theoretischen Unterricht werden taktische Zeichen und Orientierung nach Sternbildern gepaukt, nicht aber das Ingangsetzen einer KS 750. So passierte es, daß der Verfasser mit einer benzingefüllten Konservendose unter der KS Feuer machte, um den Motor anzuwärmen. Dabei muß die Maschine gang schön gebrannt haben! Sie konnte aber noch gelöscht werden.**

Der einzige brauchbare Trick der mitgeteilt wird, ist der, daß man sein im Schlamm festsitzendes Motorrad mit einer genügend langen Leine an einen langsam durch den Schlamm mahlenden Lkw binden kann, ohne daß der Wagen dabei anzuhalten braucht.

Offensichtlich ist das Buch nicht für Motorradfahrer geschrieben. Zu empfehlen ist es für Leser, die sich für die Lebensweise und Gedankenwelt der Kradmelder interessieren. Wir Motorradfahrer würden uns aber über ein Buch freuen, das die technischen und fahrerischen "Gewußt wie's" aus Rußland und Afrika sammelt! Ob dieses Buch noch einmal geschrieben wird?

K. Gneth

Schrauben und Schrauber - Eine Berichtigung

In der letzten BAUMPUFF, genauer gesagt auf Seite 2, in Harry Walaschmidt's Bericht vom Pfingsttreffen, hatte uns der Druckfehlerteufel einen Streich gespielt. Stand doch da gleich zu Anfang "Schrauben-Treffen", so daß ein boshaftes Gemüt auf die Idee kommen könnte, wir hätten doch statt "Schrauben" gleich "Nieten" schreiben sollen. Nun wird die Mehrzahl unserer Leser schon gleich gemerkt haben, daß es "Schrauber-Treffen" heißen sollte. Trotzdem möchten wir uns für diesen Fehler entschuldigen und geloben feierlich Besserung!

Wird ein FORD - Motorrad kommen?

Unter dieser Überschrift berichtete vor einiger Zeit die englische Motorrad-Zeitschrift MOTOR-CYCLE-NEWS von Gerüchten, wonach der zweitgrößte amerikanische Automobil-Konzern bereits ein großes deutsches Motorradwerk aufgekauft habe und schon bald mit je einem Viertakter von 125 und 250 ccm herauskommen würde.

Wir haben diese Meldung seinerzeit mit Skepsis aufgenommen, denn zuviel darin ist doch sehr ungereimt. Einmal gibt es überhaupt kein "großes deutsches Motorradwerk" mehr, zumindest nicht in der Bundesrepublik; zum anderen kann man Motorräder - erst recht keine erstklassigen Viertakter - nicht wie frische Pfefferchen herstellen. Schließlich sollen diese ja gegen die Japaner auch konkurrenzfähig sein, und zwar in Leistung und im Preis!

Interessant an dieser Story ist aber, daß der anhaltende Motorrad-Boom in Amerika anscheinend die sonderbarsten Blüten treibt. Bemerkenswert erscheint uns auch, daß es ausgerechnet Maschinen deutscher Herkunft sein sollen, die unter dem weltweit bekannten Markenzeichen FORD gegen die in den USA marktbeherrschenden japanischen Firmen antreten sollen.

Die Zeiten, da Deutschland das führende Motorradland in der Welt war, sind lange dahin. Wohl scheint noch etwas von dem vergangenen Glanz bis über den großen Teich zu strahlen, wenn es auch nur noch dazu reicht, ab und zu ein Gerücht etwas interessanter zu machen. Auch diesmal: nur ein Gerücht. Schade.

W.R.

Wir sollen dran glauben!

Keine Angst, unser letztes Stündlein ist noch nicht gekommen. Mit der Überschrift meine ich ganz etwas anderes. Die Werbung nämlich. Mit diesem Ausdruck bezeichnet man heute dezent das, was man früher "Reklame" nannte. Das Wort Reklame hatte aber im Laufe der Zeit so einen Beigeschmack bekommen von Marktschreierei und Holzhammer. Und davon kann ja bei der heutigen "Werbung" beileibe keine Rede sein!

O nein; wo es früher kategorisch hieß: "Wascht mit Persil", präsentiert man uns jetzt "das strahlende Weiß meines Lebens". Zahnpasten und Seife dienen nicht mehr einer selbstverständlichen Körperpflege, sondern stiften Ehen und verhelfen zu beruflichen Karrieren. Und über allem schwebt "Der Duft der großen weiten Welt"!

Die Werbetexter und Verkaufspsychologen haben sich schon eine Menge einfallen lassen; wenn man ihnen glauben wollte, alles aus schierem Edelmüt zum höchsten Nutz und Frommen des armen, unwissenden Konsumenten. Und nebenher auch, damit es in den Kassen ihrer Auftraggeber munter klingelt.

Wie tummeln sich die menschenfreundlichen Werbeleute erst, wenn es um das Wohl des Kraftfahrers und seines Vehikels geht! Die einen wollen uns einen Tiger in den Tank packen; andere lassen uns von einer ernstblickenden, langmännigen Dame ein Glasgefäß mit nicht näher bezeichneter Flüssigkeit entgegenhalten, während im Hintergrund eine Art Autokorso mit schwarzen und weißen Fahnen stattfindet. Wieder andere betonen, daß der von ihnen verzapfte Saft blau fließt (obwohl er das schon seit ...zig Jahren tut). Ist ja eine so sympatische Farbe.

Und erst die Motoröle! Freunde, erspart mir die Zitate, lest selbst die teuren Inserate! Lest sie, nehmt sie aber nicht ernst! Sonst geht es Euch wie dem Mann, der da glaubte, erst nach 10.000 km wieder Ölwechsel machen zu brauchen, sich aber sehr wunderte, daß nach 3.000 km schon barnichts mehr zum Wechseln da war.

Wozu aber der ganze Aufwand an klugen Sprüchen und schönen Vierfarben-Kupfertiefdruck-Bildchen? Mann will dem Verbraucher, der in den Vorstellungen vieler Werbemanager ein unmündiger Trottel zu sein scheint, einreden, daß nur dieses oder jenes "Markenzeugnis" Qualität verbürge. Und so wuchert die "Markeritis" in allen Bereichen des Konsums munter immer weiter, herunter bis zum Nachttopf.

Man will uns das Denken abnehmen, wir brauchen ja nur zu glauben. An die Sprüche der cleveren Werbefritzen. Und der Erfolg gibt Ihnen recht. Kein Wunder in einem Land, das sich wohl gerne das der Denker und Dichter nennen hört, in dem aber schon seit Jahrzehnten selbstständiges Denken den Einzelnen verdächtig macht. Das ist ja schließlich Sache der Behörden und einiger Zeitungen (eine davon wird sogar in täglich einigen Millionen Exemplaren speziell für geistige Analphabeten hergestellt).

Freunde seid wachsam! Glaubt nicht unbesehen jedem Schmonzes der modernen Rattenfänger. Wer über "160' im Dritten" nur milde lächelt, sollte sich auch von dem Duft der großen weiten Welt nicht einnebeln lassen. Wer daran glaubt, ist selber schuld. Wie sagte mein alter Lehrer früher? Jeder sehe, daß er sieht, daß er sehen kann!

Bill Longstroke

Für unsere Mitglieder besteht die Möglichkeit, Motorradketten in gängigen Abmessungen zu beschaffen. Bei der Bestellung muß unbedingt die Gliederzahl und das Teilungsmaß angegeben werden. Die Ketten werden auf Anforderung von Meterware abgelängt. Die Qualität kann nach einer Erprobung über 6.000 km auf einer 45-PS-Maschine als zufriedenstellend bezeichnet werden. Richtpreis für eine Normalkette ca. DM 9,-/10,-.

Bestellungen schriftlich an:

Dietr. Vondran, 3437 BAD SOODEN-AlLENDORF, Sickenberger Str. 10

Die B.V.D.M. - Klebeschilder sind da!

Wir sind bestimmt die Letzten, die ein Motorrad für einen Weihnachtsbaum halten, der mit möglichst viel Flitter und Lametta geschmückt werden muß. Auch über Schilder und Plaketten auf Schutzblechen und Verkleidungen kann man geteilter Meinung sein. Viele unserer Mitglieder haben es aber immer wieder als Mangel empfunden, daß man bei Treffen und Veranstaltungen oft nicht mit Sicherheit sagen konnte, ob es sich bei diesem oder jenen um einen B.V.D.M. - Kameraden handelt. Mancher nähere Kontakt ist dadurch nicht zustande gekommen.

Das hat uns veranlaßt, eine Plakette aus selbstklebender Metallfolie herstellen zu lassen. Der Durchmesser beträgt nur 60 mm, der Grund ist dunkelblau; Rand, Beschriftung und Verbandsabzeichen sind in silber gehalten. Es handelt sich also nicht um ein knalliges, buntes Schild und doch wird die Plakette ihren Zweck als Erkennungszeichen sehr gut erfüllen!

Der Stückpreis beträgt DM 1,---. Bestellungen nach Möglichkeit gesammelt über den Landesverband an den Schatzmeister aufgeben. Einzelbestellungen wie folgt: Betrag für eine oder mehrere Plaketten an den Schatzmeister überweisen, DM 0,15 Porto, auf der Rückseite des linken Zahlkarten-Abschnittes vermerken "für Plakette". Zusendung erfolgt dann umgehend!

Bitte folgender Trick beachten: Klebeschild von der Schutzfolie abziehen, nicht umgekehrt! Der Anfang ist an einer Stelle des Randes gut zu finden. Nicht scharf knicken! Vorgesehene Fläche vorher einwandfrei säubern!

Zur IFMA sollte jedes B.V.D.M. - Mitglied die Plakette an der Maschine haben!