

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



MülheimRuhr: 16. November 1966

Rückblick - I F M A - 1966.

Die diesjährige IFMA hat wohl jedem gezeigt, daß das Interesse am Motorrad seitens der Hersteller kaum geringer ist, als von der Seite der Motorradfahrer her. Das Angebot an Maschinen aller Hubraumklassen stimmte hinsichtlich der Zukunft des Motorrads optimistisch. Honda zeigte zwar keine neuen Modelle, hatte aber durch die beachtliche Preissenkungen einen wirksamen Messeknüller geschaffen. Bei den Leistungsdaten hatte man sich bei Honda, vor allem für die 250 er, realer gezeigt. Suzuki hingegen offerierte bei der 250 ccm Maschine Leistungsangaben, die schon in Hubraumklassen von 500 und 600 ccm hineinragen. Wie der Test im MOTORRAD zeigte, auch nicht zu unrecht. Ob allerdings diese Leistungshöhe gehalten werden kann, wenn alle Auflagen hinsichtlich Geräuschdämpfung bei einer Zulassung in Deutschland erfüllt werden, ist fraglich.

Erfreulich waren vor allen Dingen die kleinen Maschinen mit 50, 75 und 125 ccm. Es wurden auch von deutschen Firmen (Maico, Zündapp, Zweirad-Union und Hercules) wirklich gekonnte Maschinen gezeigt. Um so enttäuschender war es, daß BMW auch in diesem Jahr nicht mit dem schon vor 2 Jahren angesagten reinrassigen Solo-Modell mit Telegabel und abgeänderter Rahmenkonstruktion, erschienen war. Auch die konsequent durchgeführten technischen Detailverbesserungen im Rahmen der Modellpflege konnte die Enttäuschung nicht mildern. Interessant ist, daß die Bayerischen Motoren Werke sich auf Grund einer Händler-Umfrage in den USA dazu entschlossen, beim alten Modell zu bleiben. Über 80 % der amerikanischen Händler hatten sich gegen ein neues Modell ausgesprochen. Die Ablehnung basierte auf durchweg merkantilen Überlegungen, wie Vergrößerung der Ersatzteilerhaltung, Neuanschaffung von Werkzeugen und dgl. Ob BMW sich hier gut beraten ließ, ist zumindest fraglich. Allerdings will man im nächsten Jahr evtl. die jetzigen Modelle wahlweise mit Telegabeln ausrüsten. Aufälle gezeigten Maschinen der IFMA einzugehen, würde den Rahmen dieser kurzen Rückschau sprengen. Sensation der Ausstellung war zweifelsohne das Mammut von Münch. Mit dieser Maschine hat sich Friedel Münch, von dem wir bisher im Rennsport immer wieder gut hergerichtete Maschinen sahen, selbst übertroffen.

Durch Verwendung von Elektronik weist die Maschine ein Gesamtgewicht von 184 kg auf. Dieses Geschoß gibt es hinsichtlich der Motorleistung in verschiedenen Ausführungen. Von der zahmen Version (was sich beim Friedel so zahm nennt) mit 52 PS bis zu 80 PS. Damit ist aber die PS-Ausbeute noch nicht am Ende, der Motor ist auf 100 PS zu bringen. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei ca. 200 km/h. Die Lautstärke des Schalldämpfers beträgt 72 Phn, ein ausgesprochen ziviler Wert, der von vielen Maschinen nicht erreicht wird. Das Getriebe besitzt 4 Gänge, mehr braucht man für diesen bulligen Motor auch nicht, die Kupplung hat 7 Lamellen. Die Hinterradkette läuft in Öl und wird durch eine Spannvorrichtung gespannt, dadurch entfällt jegliches Verstellen der Hinterachse durch Exzenter. Als Bremsen finden vorne und hinten Duplexbremsen Verwendung. Bereifung hinten 4.00 X 18 und vorn 3.25 X 19. Die Elektrik wird kaum Anlaß zu Ärger geben. Die Lichtmaschine, ein Drehstrom Generator leistet 400 W. Die Batterie wird nur zum Starten benötigt. Auch bei der Zündanlage wurde nicht gespart. Jede Zündkerze besitzt eine eigene Zündspule. Als Scheinwerfer wurde ein Doppelscheinwerfer mit asymmetrischem Abblendlicht verwendet.

NSU übernimmt volle Motorengarantie, während Friedel Münch die Garantie für alle anderen Teile übernimmt. Übrigens wird jede Maschine mit Drossel geliefert, die erst nach einer gewissen Eingewöhnungszeit des Fahrers entfernt wird. Der Preis der Maschine liegt bei DM 7.000,- bis DM 7.400,- und DM 8.200,-, wobei praktisch die höheren Preise nur in der verschiedenen Vergaserbestückung liegen. Leider sind die verwendeten Weber - Vergaser nicht billig.

Das Angebot von Motorrad-Zubehör war recht ordentlich, aber doch durchweg bekannt. Allerdings gab es bei Belstaff einen wunderschönen Motorrad-Anzug, den man sich, sollte er erst einmal erprobt sein, zulegen sollte.

Die Scheiben-Bremse ist auch beim Motorrad im Kommen. Es wurden einige Ausführungen gezeigt, aber über Preise und Leistung war nichts zu erfahren.

Alles in allem hat die diesjährige IFMA gezeigt, daß es mit dem Motorrad wieder aufwärts geht und wir Fahrer von der wieder einsetzenden Konkurrenz auf dem Motorrad-Sektor in Zukunft profitieren können.

Horst Briel

Bericht vom 3. ng. Trial in Bad Sooden-Allendorf

Alle Vorbereitungen waren reibungslos abgelaufen, die Besitzer hatten das Gelände wieder zur Verfügung gestellt, und Magistrat und Polizei der "Badestadt" hatten die Anbringung von Richtungspfeilen erlaubt. Am Sonntag morgen beim Aufbau der Sektionen war das Gelände noch sehr taunauß, und alle Serienmaschinen-Sektionen konnten nur bergab ausgerichtet werden, da der Grasbewuchs im Gelände für Straßenreifen wie Schmierseife wirkte.

Zwei Jungen mit ihren Fünfigern haben sich dann auch lange vor Beginn des Trials als sie durch's Gelände brausten, ganz gewaltig auf den Pinsel gelegt. Ihre Köpfe waren Sekunden vorher noch in rasender Fahrt zu sehen; plötzlich waren sie blitzschnell verschwunden. Nach einer Weile rappelte sich der erste und dann der zweite wieder hoch. Die kleine Honda mußte dabei ganz schön Federn lassen - Gabel verzogen-Lampenring und Glas zerbrochen - Rücklicht zersplittert - Fußrasten krumm und Auspuff daneben!

Schade, daß uns hier ein künftiger Teilnehmer, den man noch hätte "erziehen" können, durch die Lappen gegangen ist. Ich hatte beide vorher zum Langsamfahren aufgefordert ..., zum Gasauftreiben gehören eben nur Muskeln ... Es bumst, wenn das Gehirn nicht mitfährt

Die Teilnehmerzahl war mit 35 Startern noch etwas größer als beim Trial im Vorjahr. Wir haben uns sehr gefreut, daß einige Fahrer aus dem norddeutschen Raum von der Trial-Sportgemeinschaft, sogar mit einem Gespann, zu uns gefunden haben. Durch ihre Beteiligung haben sie unseren Freunden einen großen Ansporn gegeben und ein hervorragendes fahrerisches Können gezeigt. Die Sektionen brachten: Hangqueren, enge Wenden über Wurzeln, Steilwandfahrt an einer Böschung im Halbkreis, eine Steilabfahrt mit anschließender Fahrt schräg zum Hang und einer engen Wende um eine Kiefer auf losem Sand und Geröll, einen nassen Hohlweg bergauf-und- ab, sowie eine 80cm hohe Steilstufe in einem Böschungswinkel. An diese Sektion gingen die Fahrer erst heran, als Herr Göbel aus Senne sie vorgefahren hatte. Bei unseren eigenen Fahrversuchen war der Schneid, einen Anfang zu machen, immer das Wichtigste. An dieser Stelle möchte ich auch allen Helfern und Punktrichtern, besonders den beiden ehemaligen Lady-Treibern, für ihren Einsatz am Sonntag morgen danken.

Ergebnisliste

Klasse I Mopeds

1. Noak, Helmut, Oberhone, 3 Pkt.; 2. Goetze, Jörg, Bad Sooden-Allendorf, 4 Pkt.; 3. Wilhelm, Ernst, Oberdünz bach, 10 Pkt.; 4. Schäfer, Günter, Aue, 11 Pkt.; 5. Hildebrandt, Werner, B.S.A. 13 Pkt.; Für die Bvdm-Meisterschaft keine Punkte

Klasse II Serienmaschinen bis 100 ccm

1. Mangel, Karl-Otto, Grebendorf, 1 Pkt.; 2. Fischbach, Dieter, Oberdünz bach, 10 Pkt.; 3. Neusuß Walter, Langenhain, 12 Pkt.; 4. Kachel, Udo, Eschwege, 20 Pkt.; 5. Schiffler, Hans-Erich, Reichensachsen, 26 Pkt.; 6. Kachel, Eckhardt, Kassel-Ha., 32 Pkt.; 7. Lenz, Walter, Germerode, 33 Pkt.; 8. Pachan, Wolfgang, Eschwege, ausgef. Für die Bvdm-Meisterschaft keine Punkte.

Klasse III Serienmaschinen über 100 ccm

1. Siemon, Klaus, Kassel, 16 Pkt.;
 2. Labus, Norbert, B.S.A., 20 Pkt.
 3. Gürge, Horst, Ehlen, 37 Pkt.;
 4. Kunig, Wilfried, Helsa, 42 Pkt.;
 5. Lefevre, Volker, Grebendorf, 11 Pkt.; außer Konkurrenz.
- Für die BVdM-Meisterschaft: Gürge 3 Pkte.

Klasse IV Geländemaschinen und Spezialmaschinen

1. Goebel, Jürgen, Senne I, 16 Pkt.;
 2. Rüttjeroth, Peter, Göttingen, 33 Pkt.;
 3. Liese, Manfred, Reichensachsen, 37 Pkt.;
 4. Walter, Bernhard, Hannover, 38 Pkt.;
 5. Liese, Dieter, Reichensachsen, 55 Pkt.;
 5. Bechthold, Herbert, Hoheneiche, 55 Pkt.;
 6. Wiebking, Werner, Hannover, 70 Pkt.;
 7. Schäfer, Karl-Heinz, Langenhain, 76 Pkt.;
 8. Zindel, Manfred, Hann-Münden, 80 Pkt.;
 9. Aibel, Georg, Eschwege, 118 Pkt.;
 10. Ady, Sippel, Daterode, 120 Pkt.;
- Für die BVdM-Meisterschaft keine Punkte.

Klasse V und VI Serien- und Geländemaschinen mit Beiwagen

1. Östreich, Heinz, Beifahrer Ahr, Heinz, Dorsten, Gelände spezial, 5 Pkt.;
 2. Jirschitschka, Heinz, Beifahrer?, Serien, Gemünden, 15 Pkt.
 3. Gürge, Horst, Beifahrer, Hechel, Eckhardt, Ehlen/Kassel, 15 Pkt.,
- Für die BVdM-Meisterschaft Gürge 3 Punkte.

Dietrich Vondran

Nachricht aus dem Weltall: "DER NÄCHSTE WINTER KOMMT BESTIMMT"

Mit diesem Werbeslogan werden unsere Ehefrauen angesprochen, an die rechtzeitige Einkellerung von Briketts zu denken. Frauen lieben nun mal die Wärme und Geborgenheit, und wir sollten das berücksichtigen, wenn wir mit unserer besseren Hälfte auch im Winter ausgedehnte Fahrten machen wollen. - Auf meiner Englandreise traf ich Roy Topping aus Preston, 52 Hawkhurst Road, Lower Penwortham, der guten Erfolg mit seiner Warmluftheizung für Seitenwagen und Lenkerstulpen an seinen BMW-Gespann erzielt hat. Er zeigte und erklärte mir die Anlage, und ich will hier versuchen, im Folgenden die Sache zu beschreiben:

Hauptteil der Anlage war das Zwischenrohr zwischen den beiden Auspuffrohren, welches von einem 3" starken Rohr umgeben wurde, dessen Enden von je einer Scheibe abgeschlossen wurden. Das Ganze wurde durch mehrere Lagen Abest gegen Wärmeabgabe isoliert. Die rechtsseitige Endscheibe enthielt zwei Einlaßkrümmer von je 1/2" Ø, an die sich 2 Kupferrohre angeschlossen, welche mit Hilfe von Schlauchband fest an das rechte Auspuffrohr angepreßt wurden (Vorwärmung). Diese Kupferrohre reichten bis kurz vor die Krümmung des Auspuffrohrs und waren an ihren Enden trichterförmig erweitert. Die linksseitige Endscheibe enthielt zwei 1/2" grosse Auslaßkrümmer, von welchen aus die Warmluft durch Kunststoffschläuche zum Seitenwagen bzw. zu den Lenkerstulpen geleitet wurde.

Diese Anlage mußte sogar im Stand funktionieren, da die aufgeheizte Luft auch ohne Staudruck an die höher gelegenen Austrittsstellen entweichen würde. Man sollte also darauf achten, daß der Einlaß der Kaltluft in der unteren Hälfte der Scheibe erfolgt, der Auslaß der Warmluft in der oberen Hälfte, die Leitung selbst bis zum Austritt der Warmluft eine kontinuierliche Steigung aufweist. Vielleicht wäre es vorteilhafter, wenn man auch die Auslaßstutzen in die rechte Endscheibe oben einfassen würde und die dazu notwendigen Rohre im Inneren des Warmluftbehälters bis kurz vor die linke Endscheibe führen würde. Dadurch würde der Weg bis zum Seitenwagen erheblich verkürzt und an der Außenseite des Gespannes wäre von Schlauchleitungen nichts zu sehen.

Besuch aus Frankreich

Am ersten Tag der IFMA, am Samstag also, hatten einige von uns das Glück, unseren alten Freund, Robert Sexe zu treffen und mit ihm zu sprechen. Er war mit seiner DKW RT 125 nach hier gekommen, um, wie er sagte, sich von seinen alten Freunden zu verabschieden. Er meinte, dieses sei seine letzte größere Fahrt, er könne seiner Frau nicht mehr zumuten, sich mit Recht um ihn zu sorgen, immerhin sei er mittlerweile 76 Jahre alt geworden. Er bat mich, allen Freunden herzliche Grüße zu bestellen und ihnen auszurichten, daß er sich über viele Besucher bei sich in Frankreich von Herzen freuen würde! Seine Adresse ist: SAINT-BENOIT, Departement VIENNE. Nun möchte ich den sehen, der sich auf einer Reise durch Süd-Frankreich oder nach Spanien nicht die Zeit nimmt, dem alten Herren die Freude seines Besuches zu machen!

- Schmidt -

Mitgliedsbeiträge

Der Eingang von Beitragszahlungen in unterschiedlicher Höhe gibt Veranlassung dazu, an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, daß unser Jahresbeitrag anlässlich der Jahreshauptversammlung 1965 in Groß Gerau auf DM 10.- festgesetzt worden ist. Diejenigen Kameraden, welche für 1966 nur DM 7.- angewiesen haben, wollen ihr Konto bitte mit der Zahlung für 1967 ausgleichen. Das Gleiche gilt natürlich auch für diejenigen, welche DM 12.- und mehr eingeschickt haben. Mit der Einzahlung des Jahresbeitrages für 1967 soll bitte gewartet werden bis zur Ausgabe der nächsten BALLHUPE, weil bis dahin die Kontonummern der Kassierer der einzelnen Landesverbände bekannt sein werden. Nur diejenigen Mitglieder, welche keinem Landesverband angehören, zahlen ihren Beitrag weiterhin auf das Konto des Bundes - Schatzmeisters.

- Schmidt -

Sport- und Familienprogramm

Die bisher von uns durchgeführten Veranstaltungen obiger Art verliefen durchaus erfreulich mit einer Teilnehmerzahl von durchschnittlich 20 Personen. Für die Monate Dezember und Januar soll auf die Aufstellung eines Programms verzichtet werden. Ab Februar 1967 soll es im bisherigen Sinne weitergeführt werden, sofern genügend Vorschläge von Seiten der Mitglieder gemacht werden. Wir wollen bestrebt sein, die BALLHUPE weiterhin im Zeitabstand von 2 Monaten erscheinen zu lassen, entsprechende Vorschläge müssten also frühzeitig geplant und angemeldet werden. Eigentlich ist es überflüssig, an dieser Stelle noch zu erwähnen, daß die unter der Bezeichnung Familienprogramm gemachten Vorschläge zur Gestaltung eines Wochenendes den Zweck erfüllen sollen, die Familie am Clubleben gelegentlich teilhaben zu lassen, das "Betriebsklima" zu verbessern. Selbstverständlich kann und soll bei solchen Gelegenheiten zur Anfahrt Bahn, Bus, Flugzeug oder neinetwegen auch der eigene oder geliehene PKW benutzt werden, sofern unser Motorrad zum Transport so vieler Personen nicht ausreicht!

- Schmidt -

Beilagenhinweis

Dieser Ausgabe der BALLHUPE liegt ein Prospekt des PLASS VERLAG Robert Poensgen & Co bei. Wir meinen, daß die hier angebotenen Motorsportbücher geeignet sind, uns an langen Winterabenden manche erbauliche Stunde zu bereiten. Allein der Name des Verlegers, den meisten von uns bekannt als hervorragender Motorsport-Journalist und langjähriges BVdM Mitglied gewährleistet, daß uns für unser Geld ein echter Gegenwert geliefert wird. An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, daß Robert Poensgen als Buchhändler Bestellungen zur Lieferung jeglicher anderer Literatur entgegennimmt. Hier noch einmal die Anschrift: PLASS VERLAG 8939 OBERAMMINGEN.

So erlebte ich die Sechstagesfahrt 1966

Über die Vogelfluglinie fuhren wir nach Schweden, wo in Villingsberg bei Örebro vom 30.8.-4.9. die Sixdays stattfanden. Auf dem Campingplatz in Karlskoga standen ausschließlich Zelte von Motorradfreunden, darunter auch Molly Briggs und Eida Abrahamova, die selbst Sixday-Goldmedaillen-Besitzerinnen sind. Fortwährend kamen Neuankömmlinge, eine ganze Anzahl brachte Maarten Maager mit vom Motorradsreffen in Grindaheim.

Freddi aus Wiesbaden, der als Kottlet-Griller bereits internationalen Ruf genießt, machte sich bei den Zeltbewohnern beliebt, indem er täglich einige Unterröcke voller Pilze mitbrachte, was bei den schwedischen Preisen hochwillkommene Mahlzeiten waren. Wir alle freuten uns, daß Freddi ein solcher Kenner ist. (Von Pilzen natürlich). Auch Heidelbeeren gab es in Fülle, und Dank der guten Streckenführung waren viele von uns Doppelverdiener, d.h. Zuschauer und Mahlzeitsammler.

Nun sollte aber niemand auf den Gedanken kommen, ich hätte außer Essen und Trinken nichts im Kopf, oh nein, schließlich war ich wegen der Sixdays hier und beobachtete das Geschehen sehr interessiert. Aber das wird inzwischen jeder von fachmännischerer Seite kennen, besser und gründlicher, als ich es je könnte. Freilich sah ich, wie sich manch einer im Schlamm wälzte, während ein anderer elegant und sicher den gleichen Schlamm links liegen ließ. Es gab auch Episoden wie diese: Da war im Streckenverlauf eine "sturzverdächtige" Stelle, die aber auch umfahren werden konnte. Die Männer vom Fernsehen konnten es nun nicht leiden, daß die meisten Fahrer den ungefährlicheren Weg wählten und blockierten deshalb die Einfahrt. Als dann mein Mann die Blockade wieder aufhob und somit die Sensationsfotos unmöglich machte, sollte er "bestraft" werden. Nur meinem Eingreifen ist es zu verdanken, daß er noch lebt. Das sind aber auch Sitten, meinen Mann hauen, das kann ich selbst.

Tja, die Tage gingen sehr schnell vorbei und zum Schlußrennen im wunderschönen Motorstadion "Gällaräsen", versammelte sich die ganze Motorradgemeinde, um zum letzten Mal ihren Lieblingen zuzujubeln. Das Schicksal will es, und ich sitze neben einem Freund, der mir wieder die Frage stellt, wieso ich überhaupt als Frau auf den Gedanken gekommen bin, Motorrad zu fahren. Bis jetzt ist mir noch keine treffende Antwort eingefallen, aber es ist sicher, sie wird und sollte dann die Wirkung eines K.O. haben.

Es war wirklich schade, daß die letzten Stunden so schnell vorüber gingen, die Veranstaltung war zu Ende, wir sahen noch einige begeisterte Rennen, und aus war der Traum. Die Fahrer hatten am Abend noch ihre Siegerehrung und die Zuschauer müssen sich wieder an Wälder ohne Motorräder und an Pilzesammler ohne Sturzhelm gewöhnen.

Ellen Pfeiffer

Wir weisen nochmals daraufhin, daß am Sonntag, dem 27.11.1966 im Rahmen unseres Familien-Programms eine Führung durch das Löbbocke-Aquarium in Düsseldorf stattfindet.

Treffpunkt: 13.30 Uhr gegenüber dem Eisstadion.

Zum Thema Honda CB 450

Viele von uns werden mit einigem Erstaunen im Anzeigenteil der Zeitschrift "Das Motorrad" Verkaufsangebote von fast neuen Honda CB 450 Maschinen gelesen haben. Nachdem wir feststellten, daß einer der Inserenten Mitglied des BVdM ist, baten wir diesen um offene Angabe der Gründe, die ihn zu dem frühzeitigen Entschluss zum Weiterverkauf veranlasst haben. Seine Antwort war so interessant, daß wir sie dem großen Kreis unserer Mitglieder nicht vorenthalten möchten, indem wir den Brief auszugsweise wiedergeben :

"Der Hauptgrund für meinen Entschluß, die Maschine zu verkaufen ist der Umstand, daß ich gerade jetzt Gelegenheit habe, mich selbständig zu machen. Es tut mir selber sehr leid, aber erst kommt das Leben und dann das Vergnügen! Ich kaufte mir mit 19 Jahren eine BMW R51/3. Die habe ich 6 Jahre gefahren. Sie hatte schließlich 90 000 km auf dem Tacho mit ein und demselben Motor! Im Sommer fuhr ich solo, im Winter mit Seitenwagen bis ich schließlich aus familiären Gründen auf einen VW umsteigen

mußte. Aber als echter Motorradfahrer hält man es ohne Motorrad schlecht aus. Ich kaufte mir eine R 50 S, das schlechteste Motorrad, das BMW meiner Ansicht nach je herstellte. Nach entsprechendem Ärger wurde sie gegen ein BMW Auto eingetauscht, und ich fuhr nebenbei eine R 26. Vor 2 Jahren kaufte ich mir dann eine englische Maschine. Die hatte mir schon immer imponiert: der Klang, das sportliche Fahren. Es war eine 650ccm. Die habe ich 1 Jahr gefahren. Ich wollte noch höher hinaus und bestellte mir eine Harley Davidson 900 ccm, doch machte ich den Kaufvertrag rückgängig, nachdem die Lieferfrist mehr als 3 Monate überschritten war. Ich meldete die Lady wieder an, und dann kam die Pechserie : Der Motor ging dreimal in sechs Monaten auseinander, Gesamtschaden über 1.000 DM. Ich war sauer! Ich gab die Maschine in Zahlung und kaufte mir die Honda. Der Motor läuft wie ein Uhrwerk. Ob 2000 oder 9000 Touren, die Maschine bleibt ruhig. Die Beschleunigung bis 120 km/h ist einmalig. Da kommt nur die Atlas oder die Bonneville mit. Nun bin ich ein Mann, der bei 180 cm Größe 100 kg auf die Waage bringt und gleichzeitig von einem Motorrad erwartet, daß es mir , ohne voll ausgelastet zu sein, eine Reisegeschwindigkeit von 140 bis 150 km/h erlaubt. Das ist bei meinen Abmessungen nicht drin und langlegen geht auch nicht, dafür ist der Bauch zu dick. Unter meinem Kameraden von 60 kg Körpergewicht ist die Maschine blitzschnell auf 160 km/h und nur mit Teillast in diesem Geschwindigkeitsbereich zu fahren."

Soweit R.K. aus Sch., doch um das Bild abzurunden, noch einige Auszüge aus einem Gespräch mit Herrn Ing. Caralus von Honda / Hamburg auf der IFMA : Herr Caralus sagte, daß die Händler leider noch zu wenig dahingehend geschult seien, ihre Kundschaft auf die Bedeutung der richtigen Wahl der Sekundärübersetzung hinzuweisen. Dem Hersteller seien in dieser Hinsicht die Hände gebunden, da die Maschinen unbedingt mit der Übersetzung ausgeliefert werden müssen, wie sie vom TÜV bei der Erstellung des Typgutachtens abgenommen worden seien. Nach den Buchstaben des Gesetzes müsse sogar der Fahrer, welcher nachträglich eine Übersetzungsänderung vornimmt, diese vom TÜV abnehmen lassen!! Der Hersteller würde durch laufende Kontrollen dahingehend überwacht ob irgendwelche Abweichungen vom genehmigten Typ vorgenommen wurden. Schon wegen der geringfügigen Übersetzungsänderung um einen einzigen Zahn habe es in Hamburg die größten Schwierigkeiten mit der Behörde gegeben.

Mein Vorschlag: Die Aufnahme von entsprechenden Gangdiagrammen mit unterschiedlichen Gesamtübersetzungsverhältnissen und zugehörigen Widerstandskurven für Fahrer mit unterschiedlichen Körperabmessungen in die Betriebsanleitung würde es dem Einzelnen erleichtern, das für seine Maschine richtige Übersetzungsverhältnis zu finden.

Schmidt

Ein Motorrad-Wochenende in der herbstlichen Eifel

bescherte der Landesverband RHEIN-RUHR seinen Mitgliedern und Freunden am 22./23. Oktober. Es begann samstags gegen 14 Uhr in Rheinbach bei Bonn mit dem Start zu der angekündigten Orientierungsfahrt. Nach der Ausgabe der Fahrtunterlagen an die zahlreichen erschienenen Teilnehmer begann alsbald ein eifriges Suchen nach der "Ideal-Strecke" auf den mitgebrachten Kartenmaterial. Gewitzt durch frühere Erfahrungen, hatten manche Fahrer sich Wanderkarten von der Nordeifel besorgt, um nicht auf die Generalkarte angewiesen zu sein. Wie sich bald zeigte, taten sie gut daran!

Im Abstand von 2 Minuten gingen dann 30 Maschinen auf die Reise. Die ersten beiden Etappen boten eigentlich keine Schwierigkeiten, so war man später sehr verwundert, daß gerade hier sogar von alten Hasen überflüssige Kilometer "gesammelt" wurden!

Auf der dritten Etappe wurde es schon etwas lustiger. Gleich hinter Kesseling führte die Strecke in steilen Serpentinien über enge, teils geröllbedeckte Pfade über eine kahle Hochfläche mit wunderbarem Rundblick auf die Eifelberge, nach Fronrath. Ab hier hiess es aufpassen, um den idealen Weg nach Lederbach zu finden. Wer das geschafft hatte, mußte nun ab Hohenleimbach den richtigen Strich nach Netterhof suchen. Von diesem Stück meinten einige Leute, es sei "kriminell". Vielleicht weil auf dem "Weg" einige Pfützen standen und weil es einmal durch den schmalen Nette-Bach ging? Jedenfalls hörte man nachher nichts derartiges mehr, denn die weitaus meisten Fahrer hielten die gesamte Strecke für gut befahrbar, und das war sie auch.

Vom Nette-Bach ging es wieder über einen Höhenrücken ins Tal des Nitz-Baches, wo am Zusammenfluß mit dem Achter-Bach die Kapelle von St.-Jost steht. Leider durfte man an diesem herrlichen Fleckchen nicht verweilen, denn es wurde bei hereinbrechender Dämmerung Zeit, die Zielkontrolle in Drees anzufahren. Hier trafen nach und nach 22 Solofahrer und 8 Gespanne ein. Im Laufe des Nachmittags hatten sich auch viele weitere Mitglieder des LV RHEIN-RUHR in Drees eingefunden, um hier die monatliche Zusammenkunft abzuhalten, die wegen der Zielfahrt nach Kiel um eine Woche verschoben worden war. Die Siegerehrung konnte am Abend im gewohnten Rahmen stattfinden.

An dieser Stelle soll nun noch einmal denjenigen Kameraden gedankt werden, die diese schöne Fahrt organisierten und für einen reibungslosen Ablauf sorgten. Ganz besonderen Dank verdient Hans Höschler und Günter Braunegger, die die Strecke aussuchten! Es muß noch erwähnt werden, daß in der Eifel ein fast ideales Wetter herrschte, während es sonntags ab Bonn nördlich schon seit dem frühen Morgen goß!

Einigen Teilnehmern hatte die Fahrt so gut gefallen, daß sie am Sonntag unter der kundigen Führung von Hans Höschler den Heimweg wieder auf abgelegenen Wegen und Pfaden quer durch die Eifelwälder nahmen. Hinter Rheinbach trennte man sich erst, um den Heimweg weiter "unter Wasser" zurückzulegen. Der Regen konnte aber niemandem mehr die Freude über das wunderschöne Eifel-Wochenende nehmen.

Ergebnisliste der Orientierungsfahrt des LV RHEIN-RUHR
am 22. Oktober 1966

Gestartet: 30 Maschinen
Solomaschinen: 22

Am Ziel: 28 Maschinen
Gespanne 8

Solomaschinen:

1. Heinz-Gerd Czech, Neuß	HONDA S 90
2. Klaus Selbach, Neuß	HONDA CB 450
3. Ferd. Goldhammer, Wuppertal	NSU-Max
4. Armand Nerger, Köln	HONDA CB 450
5. Günter Scholtissek, Köln	BMW R 69S
6. Ed.-Max Schmidt, Remscheid	BMW R 60
7. Helmut Kramp, Friedrichsfeld	BMW R69S
8. Gerd Schneider,	BMW R 60
9. Peter Wittke, Krefeld,	BMW R 69S
10. Richard Schönfelder, Remscheid	Herkules K 103
11. Manfred Roos, Wuppertal, Zündapp,	KS/DKW 3-6
12. Ulrich Lipowski, Wuppertal,	Herkules K 100
13. Hermann Schumacher, Düsseldorf	DKW
14. Fr.-Wilh. Sprenger, Remscheid	RIXE 100 ccm
15. Manfred Wolf, Düsseldorf,	BMW R 26
16. Peter Braune, Leverkusen,	NSU-Max
17. Konrad Ernst, Köln,	DKW RT 175
18. Bernd Neunz, Wuppertal,	DKW 159TS
19. Friedr. Vossen, Düsseldorf,	Herkules K 103
20. Bernd Weisheit, Wuppertal,	DKW RT 175 S

Gespanne:

1. Horst Barbutzki/Harry Barbutzki, Bochum,	HOREX-Imperator
2. Engelbert Tubes/Ros. Tubes, Düsseldorf,	BMW R 50
3. Udo Ziegler/M. Dahlenburg, Köln, BMW	BMW R 51/2
4. Hartwig Petersen/Gisela Petersen, Delhoven,	BMW R 69S
5. Willy Reuter/-, Wuppertal,	BMW R 26
6. Ulrich Dahlenburg/Reinh. Hohmann, Köln,	BMW R 69S
7. Helmut Langhanki/Karl Reese, Wuppertal,	BMW R 68
8. Hartmut v. Rappard/Helga v. Rappard, Köln,	DKW RT 350

Für die BVdM-Meisterschaft erhielten die fünf erstplatzierten jeder Gruppe jeweils 6 - 4 - 3 - 2 - 1 Punkte.

Da zwei Beifahrer auf Solomaschinen teilnahmen, lautet die richtige Reihenfolge der Beifahrer:

1. Harry Barbutzki
2. Ros. Tubes
3. M. Dahlenburg
4. Gisela Petersen
5. Harald Schulz (auf der Maschine v. H. Kramp)
6. Reinh. Hohmann
7. Karl Reese
8. Helga v. Rappard
9. Lutz Hecht (auf Solo-Masch.)

Und läuft und läuft und läuft und ...

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen: hier soll nicht die gute alte Zeit des Motorradbaues aufkommen, als man noch "vernünftige" Motoren und Maschinen baute und die "Hubraumleistungen noch beherrschte", auch sollen keine sogenannten "Tugenden" wie Bescheidenheit und Sparsamkeit herausgestellt werden.

Es soll nur betont werden, daß man auch ohne das "Neueste" zu haben (Motorräder von vor 1955 gelten ja vielfach schon als "Veteranen"), und auch ohne permanentes Basteln seinen Spaß an der Freude haben kann.

Es handelt sich um eine R 25/2, von vielen Fahrern neben 25/3 als das Zuverlässigste bezeichnet, was BMW in der 250er Klasse bis jetzt gebaut hat. Mir kam ein Exemplar dieser Gattung vor kurzen in die Hände, d.h., ein Freund überließ sie mir für einige Zeit zum Gebrauch: Er ist der zweite Eigentümer und hat damit einige ausgedehnte Urlaubsreisen unternommen, die ich mit einer Honda so ohne weiteres nicht gewagt hätte. Sie trug ihn nämlich u.a. bis nach Assuan am Nil, in Begleitung eines Freundes, der eine R26 sein eigen nannte, letztere war ein dauerndes Bastelobjekt.

Natürlich waren in Deutschland viele Fahrten von Hamburg nach Heidelberg oder Tübingen und Berlin drin, und natürlich wird der "Zossen" fast jeden Tag dazu gebraucht, um zur Arbeit zu gelangen.

Und dies alles ohne Basteln. Das heißt, es stimmt nicht ganz, eine Hinterradfeder ist vor kurzem gebrochen, und bei dieser Gelegenheit wurden die Pertinax-Buchsen ausgewechselt. Schließlich wurde auch noch der Zylinder ausgeschliffen. Ansonsten alles Original, d.h., wie vom Besitzer übernommen.

Und ich für meine Person (zwei Jahre Adler 250 ccm) kann nicht sagen, daß ich mit dem Motorrad der Langsamste wäre, im Gegenteil, fuhr ich doch vor kurzem von Remscheid nach Heidelberg (Bundesstraße) und kann mich beim besten Willen nicht daran erinnern, daß mich irgendein Fahrzeug überholt hätte - es war allerdings Samstag Abend. 300 km Entfernung - Fahrtdauer 5 1/4 Std. Natürlich wird dann alles rausgelockt, was drinsteckt - 12 PS. Der Federungskomfort ist trotz Gattell nie der einer Schwingemaschine - damit läßt sich aber ohnehin kein Vergleich anstellen. Es sollte nur gesagt werden, daß es nicht immer das Neueste, bzw. Größte sein muß - weil es die anderen auch haben oder weil es das "gewisse Etwas" verspricht.

Volker Sohnius

" Die verliebene Ehefrau "

Tragikomödie für vier Personen und zwei Gespanne in 6 Etappen.

Beim Start zu einer Orientierungsfahrt meinte ein recht flotter Gespannfahrer, daß es bei seiner Angetrauten mit dem Kartenlesen doch etwas hapere. Er "überließ" daher seine Gattin einem anderen Gespannbesitzer, der ohne Beifahrer war und nahm dafür einen "alten Hasen" mit in sein Boot, damit ihn dieser zielsicher zu den 5 Durchfahrtskontrollen lotse.

Zunächst schien diese Rechnung aufzugehen, Die verschaukelte Ehefrau mußte im Gelände sogar zeitweise schieben, da der "Andere" hinten nur einen nicht mehr ganz frischen Straßenreifen drauf hatte. Am Ziel gab es aber zwei lange Gesichter, als der Ehemann mit seinem erfahrenen Beifahrer drei Plätze hinter dem Gespann des Freundes landete, den er mittags seine Frau angelehrt hatte!

Merke: Wer meint, daß seine Frau nichts kann,
ist mit anderen oft noch schlechter dran!

Bill Longstroke

Wer erwischt den Fuchs?

Die diesjährige Fuchssuchfahrt des Landesverbandes RHEIN-RUHR ist am Sonntag, dem 4. Dezember. Den Fuchs machen diesmal Hasso Kramer und Helmut Langhanki, zwei wirklich "alte Füchse", die eine interessante Veranstaltung gewährleisten!

Die Jagd geht durch das Bergische Land, der Start ist um 10 Uhr in Wuppertal-Barmen, an der Beyenburger Straße, vom Parkplatz der Firma Schnackenberg aus. Von hier aus ist schon mehrfach gestartet worden. Für diejenigen, die die Örtlichkeit noch nicht kennen: die Beyenburger Straße liegt im Osten Wuppertals und verbindet den Stadtteil Oberbarmen mit dem Vorort Beyenburg. Anfahrt von Norden und Süden über die B 51, die von Westen kommenden Teilnehmer müssen die ganze Stadt auf der Talsohle (B 7) durchqueren, das ist aber an einem Sonntag-Morgen kein Problem.

S p i m b a s ? ? ?

Weder ein neuer afrikanischer Staat noch ein Raumfahrt-Projekt, sondern eine der nettesten Erfindungen auf dem Sektor "Schnücke Dein Heim". Erfinder ist unser Freund Robert Poensgen, der Verleger des Internationalen Motorradsporthkalenders.

Er weiß genau, daß die meisten Motorradfahrer es nicht über's Herz bringen, die prachtvollen Aufnahmen dieses Kalenders dem Altpapier zu überantworten. Und da es auch nicht schön ist, die Bilder mit Reißzwecken an die Wand zu pinnen, hat er einen Spezial-PLASS-Internationalen-Motorradsporthkalender-Bilder-Aufzieh-Set (SPIMBAS) herausgebracht.

Ein Spimbas besteht aus:

- a) einer genau zugeschnittenen Spanplatte,
- b) einer dazu passenden Folie zum Aufbügeln,
- c) einem Häkchen zum Aufhängen und
- d) zwei passenden Nägeln.

Alles in einem Plastikbeutel verpackt, mit Anleitung. Nur Hammer und Bügeleisen muß man sich selbst besorgen.

Und preiswert ist die Sache auch:

1 SPIMBAS DM 1,50 + 1,--Porto	6 SPIMBAS DM 8,20 + 1,40 Porto
2 SPIMBAS DM 2,90 + 1,--Porto	7 SPIMBAS DM 9,50 + 1,40 Porto
3 SPIMBAS DM 4,30 + 1,--Porto	8 SPIMBAS DM 10,75 + 2,10 Porto
4 SPIMBAS DM 5,60 + 1,40Porto	9 SPIMBAS DM 12,-- + 2,10 Porto
5 SPIMBAS DM 6,90 + 1,40Porto	10 SPIMBAS DM 13,20 + 2,80 Porto

Es wird in vielen Fällen vorteilhaft sein, wenn sich mehrere Kameraden bei einer Bestellung zusammen tun. Hier noch einmal die Anschrift:

PLASS-VERLAG, Poensgen & Co., K.G., 8939 Oberammingen

Wir lasen:

Robert Poensgen: Geröll, Motoren, feine Kerle.

2. erweiterte Auflage, 298 Seiten, 105 Bilder

Eine ausgesprochene Motorrad-Literatur gibt es nicht. Bücher über Motorräder beziehen sich überwiegend auf die Technik. Berichte in Buchform über das Erleben mit dem Motorrad sind ganz selten. Das vorliegende Buch - nunmehr in der zweiten Auflage und wesentlich erweitert - schliesst eine Lücke. Robert Poensgen, selbst viele Jahre aktiver Gelände- und Langstreckenfahrer, hat das Geschehen bei allen Nachkriegs-Sechstagefahrten mit deutscher Beteiligung als Fachjournalist (der Zusatz "Fach" hat hier einmal wirklich seine Berechtigung) an Ort und Stelle verfolgt. 1952 war er auf einer TORNAX als Teilnehmer dabei.

Jede Seite in diesem Buch, jede geschilderte Episode ist vom Autor selbst miterlebt. Es gibt daher keine nüchterne Aufzählung der gestarteten Fahrer, Nationen, Mannschaft usw. Der Leser nimmt unmittelbar teil an Triumpf und Verzweiflung. Manche bisher unbekannte Anekdote kommt zutage, große Namen werden uns wieder gegenwärtig: Ulrich Pohl, diese einmalige Kombination von Fahrer, Konstrukteur, Stratege und Betreuer, Walter Aukthun, Klaus Kämper, Otto Sensburg, Volker v. Zitzewitz und viele andere mehr. Die schon zur Historie gewordenen Gelände-"Schlachten" auf den "Wasserböden", der "Alten Ettaler", "Sulov", "St.-Anna", erlebt der Leser noch einmal mit.

Wir werden mit dem riesigen Umfang der organisatorischen Vorbereitung einer Sechstagefahrt bekannt gemacht und sehen die Auswirkungen wenn diese Organisation versagt. Nicht vergessen werden die stillen Helfer im Hintergrund, die Männer und Frauen von den Firmen-Sportdiensten. Auch den Journalisten ist ein Kapitel gewidmet.

Von ganz besonderem Wert ist der Tabellen-Anhang. Er enthält zunächst eine Übersicht über alle Sechstagefahrten von 1913 bis 1965. Eine Ergebnisliste der Sixdays 1929-1965 fehlt ebenso wenig wie die alphabetische Aufzählung aller westdeutschen Teilnehmer und ihrer Platzierung ab 1951. In der Aufstellung der deutschen Trophy- und Silbervasen-Mannschaften ab 1925 begegnen uns so berühmte Namen wie Ernst Henne, der mehrfach auf BMW den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord für Motorräder errang; Julius von Krohn, in den 20er und 30er Jahren ein bekannter Gelände- und Langstreckenfahrer auf Zündapp; Hannes Stelzer, Schorch Meier, Ludwig Kraus, Rudi Seltsam, Walter Zeller auf BMW; Fleischmann auf NSU. Mancher wird diese Namen nur in Verbindung mit dem Strassenrennsport gehört haben. Es galt aber damals als selbstverständlich, daß ein guter Rennfahrer sich auch im Gelände sicher bewegen konnte. Tatsächlich lernt man nirgendwo Maschinenbeherrschung und blitzschnelles Reagieren auf unvermutet auftauchende Hindernisse besser als im Gelände. Vielen unserer heutigen Straßen-Rennfahrer würde die "Gelände-Schule" gewiss nicht schaden!

Alles in allem ist dieses Buch nicht nur für die Anhänger des Geländesports interessant. Es verdient vielmehr die Aufmerksamkeit jedes echten Motorradfahrers und sollte erst recht in die Hand des Nachwuchses kommen. Eine gute Gelegenheit hierzu bietet das bevorstehende Weihnachtsfest!

IV. Internationale Zielfahrt nach K I E L , 15./16. Okt. 1966.

Obwohl erst zum vierten Mal durchgeführt, hat diese Veranstaltung schon so etwas wie Tradition. In diesem Jahr waren rund 150 Nennungen eingegangen, fast 80 davon für die Zielfahrt, der Rest für die "kleine Plakette"!

Den Fahrtleiter, unseren Kameraden Hans-Heinrich Franzen, hatten wir gebeten, uns einmal zu schildern, wie eine derartige Fahrt aus der Sicht des Verantwortlichen aussieht. Seine Ausführungen, die auch einen kurzen Rückblick auf das Entstehen dieser Veranstaltung einschliessen, sind so interessant, daß wir sie nachstehend im vollen Wortlaut bringen. Besondere Beachtung verdienen seine Gedanken zu der Fahrtdauer und den Gefahren, die in dem dieses Jahr praktizierten Austragungsmodus liegen. Auch wir würden es begrüßen, wenn die Vorschläge von H.H.Franzen zu einer recht lebhaften Diskussion führen würden! Hier nun sein Bericht:

" Die Internationale Zielfahrt nach Kiel führten wir das erste Mal anlässlich des Hirschentreffens 1963 durch und haben diese sportlich-touristische Veranstaltung seitdem jedes Jahr im Herbst wiederholt. Wir waren jedes Jahr wieder bemüht, die Fahrt besser zu machen, Fehler auszumerken und die Freude am Sport für alle Teilnehmer zu steigern. Natürlich bleibt in dieser Hinsicht noch viel zu tun, und bei jeder Zielfahrt tauchen neue Gedanken, neue Verbesserungsvorschläge und auch neue Fehlerquellen auf, die wir bis zur Ausschreibung der nächsten Fahrt berücksichtigen werden.

Ich erinnere mich gut an den Tag, als ich in Kiel zum ersten Mal den Vorschlag machte, eine Zielfahrt durchzuführen. Vielleicht zwei oder drei Mann waren wir dafür, alles andere ging unter "das wird doch nie was"! Die jedes Jahr steigende Teilnehmerzahl bewies uns dann aber, daß es "doch was wird", vor allem auch, wie schon Horst Briel mir 1963 schrieb, daß ein echtes Bedürfnis für diese Art Sport unter den Motorradfahrern vorliegt. Einerseits ziehen wir unsere Zielfahrt unter den Gesichtspunkt echter sportlicher Betätigung auf, und es sind für einen Platz verdammt harte Leistungen zu erbringen, aber andererseits ist das alles ohne besondere Ausweise und mit normalen Maschinen zu machen, also eine Sportart, die zwischen Touristik und "echtem Motorrad-sport" liegend, einen weiten Kreis von Fahrern anspricht. Seit dem vorigen Jahr haben wir eine zweite Gruppe, nämlich Plakettenjäger, hinzugenommen, die für die direkte Anfahrt vom Wohnort zum Ziel die silberne Zielfahrtplakette erhalten können, um auch der weniger sportlich eingestellten Fahrergruppe einen Anreiz zu bieten. Aber unsere Goldplakette und vor allem die Preise sind nur durch einen sehr sportlichen Einsatz zu gewinnen, und das wird auch so bleiben. Als Fahrtleiter sieht man naturgemäß von der ganzen Sache sehr wenig, der Posten besteht aus Kartenmessen, Rechnerei, Herumrennen in einem mehr oder weniger großen Raum (in manchen Jahren hätte man eher "Loch" sagen müssen), in einem verzweiferten Kampf zu später Stunde mit Mikrophonen und einem schon müden und unruhigen Publikum, sowie in ellenlangen Schreibereien mit Firmen, Fahrern und Institutionen.

Dazu kommt die nicht minder große Arbeit des Organisators, der für Ausschreibungen, Ausgestaltung, Werbung, Versand, Druck und was weiß ich noch alles verantwortlich ist, ich möchte annehmen, daß unser Boß Günther Zühlke da einen Riesenanteil Arbeit leistet, von dem sich mancher gar keinen Begriff macht. Auch meine eigene Arbeit als Fahrer-leiter wird bei steigender Teilnehmerzahl von Jahr zu Jahr mehr. Haben wir uns in den ersten Jahren z.B. mit der Auswertung fast nur als "Familienbetrieb" bestätigt, von den einzelnen Helfern abgesehen, die noch dazu z.T. aus den Reihen der Gäste oder sogar der Teilnehmer "rekrutiert" wurden, so hatte uns gerade Günther in diesem Jahr einen ausgezeichneten Auswertestab zur Verfügung gestellt, was sich sehr spürbar bemerkbar machte.

Ich möchte aber zu der ganzen Arbeit von der Veranstalterseite her folgendes sagen: Diese Sache als bezahlten Job auszuüben, würde absolut nicht schmecken, da kann man sich leichtere Arbeit denken. Aber wir machen das doch nicht, um irgendwelche Lorbeeren oder goldene Nasen zu ernten, sondern einzig und allein, weil es uns selber Spaß macht, weil es Freude macht, vielen Motorradfahrern zu einem sportlichen Erlebnis zu verhelfen, ganz einfach, weil einem dieser verflixte Eisenhaufen auf zwei Rädern so oder so gefangen hält und man dafür Sachen macht, die einem im Berufsleben gar nicht einfallen würden. Fragt doch mal Leute wie den Old Briel und seine Freunde, den Günther Zühlke und wie sie alle heißen, ob es denen nicht genauso geht?

Die IV. Zielfahrt brachte 68 Nennungen der Gruppe B (kleine Plakette) und 78 der Gruppe A (Zielfahrer). Nicht alle sind angekommen, nur von einigen wissen wir, ob und wo sie ausgefallen sind, alles in allem war es ein Rekordergebnis, und einschließlich der Gäste und Schlachtenbummler hatten wir wohl zwischen 400 - 500 Teilnehmer in Ralsdorf. Wir hatten im Auswertungsbunker, der Hotelgarage, nachdem wir am Morgen erst einmal einen Kampf mit der Wirtin wegen der dort ausgehängten Hotelwäsche erfolgreich geführt hatten, leider auch etwas lautstark, noch die Konkurrenz sitzen, die Auswertung der Kieler Jahreszielfahrt, aber vor allem hatten wir endlich einmal Platz für unsere Arbeit. Allerdings haben sich auch dieses Mal wieder einige Auswertungsfehler einschleichen können, z.B. durch falsches Ablesen einer Maßstabzahl in einer Fahrerkarte, durch Einreihen eines Gespannfahrers in die Soloklasse usw. Aber diese Sachen lassen sich ganz einfach und schnell durch Nachkontrolle noch am selben Abend lösen und bereinigen - wenn, ja wenn der Fahrer damit ankommt und auch nachrechnen läßt.

An dieser Stelle muß ich mal einen Vorwurf den Fahrern, oder besser gesagt, einzelnen Fahrern gegenüber machen: Freunde, wenn Ihr das nicht in Ordnung findet und glaubt, daß wir uns vertan haben, dann kommt doch damit an und laßt uns das zusammen durchgehen, anstatt mit Wut im Herzen grollend heimwärts zu fahren!!!

Es soll und muß bei unserer Fahrt alles korrekt zugehen-, haben wir aber einen Fehler gemacht, so muß man ihn doch zumindest erfahren. Z.B. stieß ich ganz zufällig auf einen Sportkameraden, der gerade abfahren wollte und dabei die Meinung äußerte, solche Fahrten würde er nie wieder mitmachen, sein Ergebnis könne doch gar nicht stimmen! Eine Nachrechnung ergab, daß zwei Stempel fast übereinander lagen, dabei war eine Strecke und ein Ort nicht gewertet worden. Das konnte schnell berichtigt werden-, aber lieber Freund, warum kamen Sie nicht gleich damit an? Hätte ich das nicht zufällig mitbekommen, wären Sie mit bösen Gedanken abgefahren, wir hätten manchen Freund dadurch verärgert gehabt, und unserem Sport wäre kein schöner Dienst erwiesen.

Viele Fahrer sind auch dem Trick verfallen, erst am Ziel nachzusehen und damit bei einem evtl. Ausfall das Nenngehalt gespart zu haben. Das müssen wir in der nächsten Ausschreibung durch irgend eine Maßnahme verhindern, denn unsere Kalkulation geht dabei nicht auf. Unsere Plaketten kosten so um 8-9 DM, manche auch über 10,- DM, und die Differenz bis zum Nenngehalt wird für Porto usw. und vor allem für den Einkauf der Preise verwendet. Bei allzu vielen Nachnennungen steht man dann bei der Siegerehrung da und kann manchen ehrlich erworbenen Preis nicht ausgeben, eben weil er bei der Vorausberechnung nicht drin war. Zwar läßt sich alles nachsenden, aber ein Preis gehört m.E. doch zu der Siegerehrung dazu. Nun, das sind so Sorgen, mit denen man fertig werden muß, auch daß man manchmal weder Plaketten noch Preise zur Verfügung hat, weil die Lieferfirmen nicht spurten., das sind so Kleinigkeiten, mit denen man sich herumschlägt.

Wir müssen so kalkulieren, daß bei einer gut besuchten Fahrt, wie der diesjährigen, ein kleines Polster für die mageren Jahre stehen bleibt - man darf sich eben nicht erlauben, auch nur eine Plakette oder einen Pott zuviel zu kaufen, schon wenn man den Preis für einen Erster-Platz-Pott bedenkt, immer um 30,-DM oder darüber, ein Mannschaftspreis kommt sogar bis an 50,-DM heran. Ich denke, daß man den Fahrern hierüber auch einmal Aufklärung schuldig ist. Oder wenn in unserem Fall der - sehr günstige Druck der Ausschreibungen um 400,-DM kostet, und Günther Zühlke das annähernd durch die Hereinholung von Werbeanzeigen wieder wettmacht, so wirft das auch ein Licht hinter die Kulissen.

In jedem Jahr hatten wir verschiedene Abfahrtszeiten festgelegt. Nach einer 1965 durchgeführten Fahrerabstimmung entschied sich die Mehrheit für eine kurze Fahrtzeit und die freie Wahl der Kontrollen. Also machten wir das, früheste Abfahrtszeit Freitag 0⁰⁰ Uhr, späteste Ankunft Samstag 14⁰⁰ Uhr. Eine kurze Fahrtzeit, die mir selbst gar nicht schmeckte, aber von der Mehrheit gewollt war. - Wenn man nun die Leistungen der Spitzenreiter betrachtet und sich das mal nachrechnet, so kann es gar nicht anders sein, als daß dabei bis zu 38 Stunden ununterbrochen geknuppelt wurde, kaum Zeit zum Tanken, Essen und dem Gegenteil. Wer hat außerdem noch bis Freitag 00⁰⁰ Uhr einige Stunden geschlafen? Aber manche Fahrer haben mir an anderen Tag erzählt von plötzlich auftauchenden Männchen am Straßenrand, von dicken Eichen auf der Autobahn von scharfen Kurven auf schnurgeraden Strecken usw.! Sollen wir jetzt warten, bis auch dieser Sport durch einen schweren Unfall diskriminiert wird? Bis der erste Tote auch hier auftaucht? Weiß ich denn, warum einige Freunde ausgefallen sind, und was da los ist? Eines ist dabei ganz klar: so sehr ich auf eine sportliche Auslegung unserer Fahrt bedacht bin, dafür, daß einige Fahrer 50 Stunden und mehr wach sein können und dann noch eine solche Aufgabe erfüllen, dafür kann ich bei aller Liebe in Zukunft meinen Kopf nicht mehr hinhalten. Als Hauptverantwortlicher dieser Fahrt kann ich heute schon sagen, daß diese Nonstopraserei, und zwar das Wort Raserei im negativen Sinne gemeint, bei aller Anerkennung der gebotenen Leistungen, nicht wieder geben wird, solange ich dabei bin.

So, jetzt ist's heraus, mag auch mancher böse sein! Aber viele andere werden mir beistimmen, und alle diese fordere ich auf, mir Vorschläge und Schützenhilfen zu geben, wie und was man besser machen kann. Als Diskussionsgrundlage: Mehrere über die PRD verteilte Zwangskontrollen, besetzt mit Freunden unserer Verbände, mit genauester Kontrolle, mit mehrstündigem Zwangsaufenthalt usw., dazwischen einige frei wählbare Kontrollen, anstelle Autobahnschruberei andere, z.B. Orientierungsaufgaben, Schach der absoluten Kilometerleistung als alleinigem Wertungsfaktor! In diese Richtung müßten Verbesserungen zielen, und ich würde mich auf ein reichhaltiges Echo freuen!"

Wir sind der Ansicht, daß die Vorschläge unseres Freundes Franzen eine echte Diskussionsgrundlage darstellen, und wir hoffen, daß recht viele Fahrer ihre Meinung hierzu äußern werden!

Die vollständige Ergebnisliste können wir aus Platzmangel hier leider nicht veröffentlichen. Wir beschränken uns daher auf die folgenden Einzelheiten, die wir den uns von der Fahrtleitung zur Verfügung gestellten Unterlagen entnommen haben:

Nach Kiel kamen als Teilnehmer an der Zielfahrt alleine 20 ausländische Fahrer. Neun davon stammten aus dem benachbarten Skandinavien; zwei kamen aus der Schweiz, neun aus Holland. Acht Holländer absolvierten die Fahrt auf Veteranen, an der Spitze Jack Branse mit einer 350er DOUGLAS, Baujahr 1913!!

Die absolut meisten Kilometer schrubbte Dithard Kretschmann, Berlin, auf R 69 S-Gespann: 2653 km!

Der Sieger der zusammengelegten Klassen I und II (bis 50 bzw. bis 125 ccm) schaffte 2410 km auf einer HONDA S 90!

Für die Bundesmeisterschaft des BVdM errangen 3 Punkte
Fr. Wilh. Sprenger, Remscheid als 3. in der Klasse VIII (Gespanne bis 350 ccm) mit 969 Punkten, 1371 Str.-km.
4 Punkte Bruno Essenberg, Wermelskirchen als 2. in Klasse X (Gespanne über 500 ccm) mit 1765 Punkten, 2440 Str.-km.

E r s t e H i l f e !

Einen Kurz-Kursus in Erster Hilfe für Mitglieder des BVdM führt der MHD (Malteser-Hilfe-Dienst) Düsseldorf am Samstag, dem 21. Januar 1967 durch .

Ort: im "ALTEN SCHLOSSTURM", Düsseldorf, Burgplatz, direkt am Rhein Nähe Oberkasseler Brücke. Beginn 14 Uhr, Ende gegen 19 Uhr. anschließend Fahrt zum Motorrad-Monatsstreffen in Osterrath. Reichliche Parkmöglichkeit ist gegenüber des Schloßturms, auf der unteren Rheinwerft.

Wie wichtig die Kenntnisse in der Ersten Hilfe sind, braucht man wohl nicht zu erklären. Wir rechnen mit einer starken Beteiligung unserer Kameraden an diesem Kursus!

W.R.

Die nächste BALLHUPPE erscheint anfang/Mitte Februar nächsten Jahres. Wir bitten hierfür um Verständnis. Wir stecken aber schon jetzt mitten in den Vorbereitungen für das ELEFANTENTREFFEN (Schaut mal auf den Kalender!), und da wir "nebenher" auch noch einem Brötchenerwerb nachgehen müssen, bleibt einfach nicht die Zeit, um dazwischen noch diese Zeitung zu machen.

Alles Wichtige, be. soweit es mit dem ELEFANTEN-TREFFEN zusammenhängt, wird den Vertrauensmännern der Landesverbände so rechtzeitig mitgeteilt, daß diese es auf den Monatsstreffen im Dezember bekanntgeben können.

Allen Mitgliedern und Freunden wünschen wir schon jetzt ein schönes Weihnachtsfest und hoffen auf ein frohes Wiedersehen am "Ring" am 7./8. Januar! Übrigens, wer schon einen Tag früher kommen kann und gerne helfen möchte, braucht sich nur im Start-Ziel-Haus zu melden. Zu tun gibt's genug!

Der Bundesvorstand