

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



3/68



10 Jahre B.V.D.M.

10 Jahre, das kann viel und wenig sein. Man glaubt, das ist erst einige Wochen her, als in Buttenhausen der "Gelbe Schal", so hieß der B.V.D.M. früher, gegründet wurde. Viele waren dem Ruf gefolgt und glaubten voller Begeisterung, alle Probleme des Antimotorradfahrens seien im Sturm zu beseitigen oder zu lösen. Nachdem sich der erste Rausch der Begeisterung gelegt hatte und man aus dem Gründungsfieber heraus war, stellte man fest, daß der Weg der gestellten Aufgabe aus vielen tausend kleinen Schritten bestand und nicht aus einem mitreißenden Sturm auf die gegnerischen Stellungen. Gerade die häßlichen kleinen Nichtigkeiten waren es, die manchen mutlos machten und ihn bewogen, wieder seine eigenen Wege zu gehen. Einige gingen und einige kamen, aber beharrlich blieb ein Stamm von guten und zuverlässigen Kameraden bei der Stange und leistete unermüdlich stille Arbeit, die nirgendwo textlichen oder bildlichen Niederschlag fand. So kristallisierte sich der B.V.D.M. in seiner heutigen Form heraus. In der Mitgliederzahl zwar noch klein, man hatte in der Vergangenheit manchmal noch heißere Probleme zu bewältigen, als die Mitgliederwerbung. Aber über die Grenzen unseres Landes hinaus den Benzinger-tauften bekannt und zu einem Begriff geworden.

Darüber hinaus erfüllt es uns mit Freude, daß der B.V.D.M. auch zur Heimat des Nachwuchses geworden ist. Mancher von uns hat einen Sohn, mit dem er seine zukünftigen Motorradlerlebnisse teilen wird. Und wir sind überzeugt, davon, daß es in Zukunft um die Belange des Motorradfahrens besser bestellt sein wird, denn der jugendliche Elan, verbunden mit der erfahrenen Routine der Älteren wird zukünftige Schwierigkeiten besser meistern. Unsere Jugend wird dafür Sorge tragen, daß wir kein Moos ansetzen und bei uns kein Muff einzieht. Wir werden uns dafür mit unseren Erfahrungen revanchieren. Die nächsten zehn Jahre werden dann wohl für manchen von uns etwas leichter sein.

Bei einer solchen Rückschau, die man ja in Schrift und Wort nur knapp umreißen kann, denkt man daran, wie viele gute und liebe Kameraden, echte Kerle, auf die man bauen konnte, uns für immer verlassen mußten. Man denkt an viele gemeinsame Erlebnisse und findet darin Trost und Vermächtnis zugleich, sie nicht zu vergessen, ja sie nicht vergessen zu können, weil sie für immer zu uns gehören.

So wollen wir auch in Zukunft eine Vereinigung, ein Verband von Menschen sein, die zueinander gehören und die zueinander halten. Einiges haben wir geleistet - noch viel mehr ist zu tun.

Horst Briel

Vom 7. bis 10 September ist Köln wieder der große Magnet für alle Zweiradfreunde. Erstmals findet die INTERNATIONALE FAHRRAD- und MOTORRAD-AUSSTELLUNG in der nagelneuen Halle 13 statt, die in Unter- und Obergeschoß mehr Ausstellungsfläche bietet, als die drei früheren Hallen zusammen. Wie bisher in der Halle 12, werden die Fahrzeuge im Untergeschoß ausgestellt, während das Obergeschoß hauptsächlich den Teile-Lieferanten vorbehalten ist.

Der Termin ist leider nicht sehr glücklich gewählt, denn am 7. 9. ist in Berlin das AVUS-Rennen um den Junioren-Pokal; zwei Wochen später geht es auf dem Nürburgring noch einmal um die Punkte. Sicher hätten viele Motorradfreunde die Besichtigung der Ausstellung mit dem Besuch des Rennens verbunden. Daran ist nun nichts mehr zu machen, wir können nur hoffen, daß der Zweirad-Verband, als Veranstalter der IFMA, sich für 1970 zeitig genug mit den Veranstaltern der Rennen auf dem Ring in Verbindung setzt - oder diese mit dem Zweirad-Verband. Beide können von einer Koordinierung nur profitieren.

Alles was in der Zweirad-Industrie Rang und Namen hat, ist in Köln vertreten. Nur KREIDLER fehlt, wie immer, denn diese Firma gehört dem Dachverband nicht an. Große Überraschungen dürften ausbleiben, wenn nicht in letzter Minute BMW doch mit den schon lange erwarteten neuen Modellen kommt. Entscheidend dafür ist aber nicht, ob neue Maschinen fertig sind (mit Sicherheit ist eine Null-Serie davon schon gebaut), sondern wieviele Maschinen von der Übergangstypen mit der Telegabel die Importeure in den USA noch am Lager haben. Gerechterweise darf man diese Geschäftspolitik nicht einmal tadeln, denn ohne das lukrative Amerika-Geschäft würden bei BMW wahrscheinlich überhaupt keine Motorräder mehr gebaut. Es gibt in München genug Leute, die lieber heute als morgen die erstklassigen Fachleute aus der Motorradfertigung im florierenden Automobilbau einsetzen möchten.

Der BVDM ist in diesem Jahr mit einem eigenen Informationsstand vertreten, und zwar stehen wir in der großen Vorhalle in Stand 23. Wir freuen uns schon jetzt auf den Besuch von Freunden, die man sonst nur alle Jubeljahre zu sehen kriegt. Und natürlich rechnen wir auch damit, viele Motorradfahrer für unseren Verband und unsere Arbeit zu interessieren.

Robert S e x è wird auf Einladung des BVDM nach Köln kommen und an unserem Stand eigenhändig Fotos signieren.

Das Lokal mit dem kleinen Saal und dem großen Obstgarten als Zeltplatz an der Autobahn-Abfahrt BURSCHEID steht leider nicht mehr zur Verfügung. Das Gelände ist teilweise schon bebaut und der Besitzer des Lokals hat auch gewechselt. Wir bemühen uns noch um eine ähnliche Lösung in der Nähe von Köln, Auskunft darüber werden wir an unserem Stand geben. Schon jetzt möchten wir aber auf den großen Campingplatz in Rodenkirchen hinweisen. Dieser schöne Platz liegt an der südlichen Stadtgrenze von Köln, direkt am Rhein; er ist von der Autobahn-Abfahrt KÖLN-Süd / Bonn in wenigen Minuten zu erreichen. Ferner werden die Kameraden vom Landesverband RHEIN-RUHR eine Anzahl von Privatquartieren für BVDM-Mitglieder zur Verfügung stellen. Auskunft am Stand.

Auf Wiedersehen in Köln!

Der Bundesvorstand

Jahreshauptversammlung 1968

Ganz allgemein scheinen Hauptversammlungen nicht sonderlich beliebt zu sein. Diese Erscheinung betrifft nicht nur Aktien-Gesellschaften, sondern auch den BVDM. Trotzdem in diesem Jahr ein besonders günstiger Termin gewählt wurde und der Versammlungsort - Groß-Gerau - garnicht zentraler liegen konnte, hatte sich am Abend des 15. Juni nur ein Fünftel der stimmberechtigten Mitglieder im Saal der Gaststätte "Zum weißen Roß" eingefunden.

Es ist nun müssig, wegen dieser relativ geringen Beteiligung in lautes Wehklagen auszubrechen und beschwörende Appelle an die Mehrheit der Mitglieder zu richten, da die zur HV erschienene Minderheit ein echtes Interesse an der Mitarbeit im BVDM zeigte. Das kam nicht zuletzt an der lebhaften Beteiligung an den Aussprachen zu den verschiedenen Punkten der Tagesordnung zum Ausdruck.

Daß in diesem Jahr keine Vorstands-Wahl war und die Tage von Fronleichnam bis zum 17. Juni auch zu anderen Unternehmungen lockten, mag zu dem geringen Besuch beigetragen haben. Nur schade, daß darunter auch das mit viel Liebe vom Landesverband RHEIN-MAIN vorbereitete Zelttreffen "Im Wiesengrund" etwas leiden mußte. Trotzdem ging es draußen vor der Stadt sehr lustig und gemütlich zu. Einen ausführlichen Bericht bringen wir an anderer Stelle dieser Ausgabe.

Nun zum Ablauf der Hauptversammlung. Nach der Begrüßung durch den gastgebenden Landesverband eröffnete der 1. Vorsitzende Horst Briel die Versammlung. Anschließend verlas der Geschäftsführer, in Vertretung des erst später eintreffenden Schatzmeisters, den schon in der BALLHUPE Nr. 1/68 veröffentlichten Kassenbericht. Die Prüfung durch die im Vorjahr bestellten Kassenprüfer war ordnungsgemäß erfolgt und ergab keine Beanstandung. Die Kassenprüfer selbst befanden sich noch auf der Rückfahrt von der TT und trafen erst am nächsten Tage ein. Im Rahmen des nun folgenden Berichtes über das Geschäftsjahr 1967 konnte der Schriftführer die Vertreter der seit der letzten Hauptversammlung neu hinzugekommenen Landesverbände SCHWARZWALD-BODENSEE und MITTELHESSEN, die Kameraden Dietmar Klinge und Walther Kunert, vorstellen.

Der Geschäftsbericht zeigte eine anhaltende Aufwärts-Entwicklung des Bundesverbandes. Das Jahr 1967 brachte einen echten Mitgliederzuwachs von 20 %. Daß dieser Trend anhält, beweist die Tatsache, daß in den ersten fünf Monaten dieses Jahres die Mitgliederzahl um weitere 10 % gestiegen ist. Es wäre aber zu wünschen, daß sich mehr Mitglieder aktiv an der Verbandsarbeit beteiligten!

Die nun folgenden Berichte der Landesverbände können hier nur in Stichworten wiedergegeben werden:

LV FRANKEN: Hans Köhler konnte eine erfreulich gestiegene Mitgliederzahl bekanntgeben. Damit nimmt der frühere kleinste Landesverband heute einen guten Mittelplatz ein. In Anbetracht der besonderen Lage dieses Bezirkes ein beachtlicher Erfolg!

LV HARZ-HEIDE: Trotzdem die monatlichen Treffen immer sehr gut besucht werden, stagniert die Mitgliederzahl. Reinhold Kremeike und Claus Körner wollen die Werbung verstärken, wobei man aber verständlicherweise keinen Wert auf Leute legt, die trotz guter Bei-

spiele ihr Motorrad nur zum Abreagieren verspäteter Pubertätsscheineungen benutzen.

LV MITTELHESSEN: Walther Kunert konnte mit seinen Freunden in der erst kurzen Zeit seit der Gründung dieses Landesverbandes, bereits zwei Veranstaltungen durchführen. Eine davon war ein voller Erfolg, die andere wegen unglücklicher Terminwahl eine Pleite. Man will aber gerne hinzulernen.

LV RHEIN-MAIN: Harry Waldschmidt dankte vor allem seinen Mitarbeitern, deren Einsatz die Durchführung verschiedener Veranstaltungen ermöglichte. Auch hier nimmt die Mitgliederzahl stetig zu. H. Waldschmidt beantragte die Erhöhung des Jahresbeitrages auf 12,- DM.

LV RHEIN-RUHR: Durch seine Lage im am dichtesten besiedelten Gebiet der Bundesrepublik, war naturgemäß hier der stärkste Zugang neuer Mitglieder zu verzeichnen. Die Wahl des neuen Treffpunktes in "Gut Steinberg" bei Aprath wirkt sich sehr günstig aus.

LV SCHWARZWALD-BODENSEE: Dieser Landesverband hat sich seit seiner Gründung kräftig entwickelt. Dietmar Klinger sprach sich gegen eine Beitragserhöhung aus und rechnete vor, daß sich sein LV aufgrund von Sonder-Einnahmen anlässlich von Veranstaltungen finanziell selbst tragen könne. Die bisher im Schwarzwald durchgeführten Treffen waren allemal gut besucht.

LV WESERSTEIN: Nachdem man sich von den Kasseler Motorradfreunden organisatorisch wieder getrennt hat, wird auch künftig mit den Nachbarn aus Kassel freundschaftlich zusammengearbeitet. Der Sprecher, Volker Lefèvre, sah eine Beitragserhöhung durchaus ein, befürchtete aber negative Auswirkungen bei einem Teil der Mitglieder seines LV. Auch bei WESERSTEIN erzielt man Sondereinnahmen bei Veranstaltungen.

KASSELER MOTORRADFREUNDE: Kurt Schirakowski, der die von ihm 1967 erstmals in Deutschland durchgeführte JUMBO-Fahrt für körperbehinderte Kinder auch in diesem Jahr mit gutem Erfolg wiederholte, will diese schöne Veranstaltung zu einer ständigen, jährlich im Mai oder Juni stattfindenden Einrichtung machen. Er beklagte aber zu Recht, daß die Teilnahme von BVDM-Mitgliedern in diesem Jahr beschämend gering gewesen sei.

Es schloß sich nun eine lebhafte Aussprache an, die sich allerdings zum Punkte "Beitragserhöhung" über Gebühr lange ausdehnte. Es wurde u.a. darauf hingewiesen, daß die an sich lobenswerte Initiative mancher Landesverbände hinsichtlich der Aufbesserung ihrer Finanzen durch Sondereinnahmen bei Treffen und Veranstaltungen - ausgenommen natürlich Nenn gelder - praktisch einer "Sonderbesteuerung" gerade der aktiven und interessierten Mitglieder gleichkäme. Gemeinsame Aufgaben sollten aber von allen mitgetragen werden. Auch wurde bemerkt, daß der BVDM-Beitrag im Vergleich mit anderen Klubs geradezu winzig sei und noch dazu bei der Bestellung nur eines Reifens schon wieder herauskäme. Schließlich wurde die Erhöhung des Jahresbeitrages von bisher DM 10,- auf DM 12,- mit großer Mehrheit bei 10 Gegenstimmen und zwei Enthaltungen angenommen.

Ein Antrag, wonach Lehrlinge, Schüler und Studenten für die Dauer ihrer Ausbildung auch nach Vollendung des 18. Lebensjahres nur den halben Jahresbeitrag zahlen, wurde ebenfalls mit großer Mehrheit gebilligt. Dagegen waren acht Mitglieder, einer enthielt sich der Stimme.

Da diese EntschlieÙungen eine Änderung bzw. Ergänzung der Satzung bedeuten, bringen wir den Wortlaut der neuen Fassung im Anschluß an diesen Bericht.

Allgemeine Zustimmung fand der Vorschlag, daß ab sofort auf jeder Hauptversammlung festgelegt werden soll, in welchem Landesverband die nächste Jahreshauptversammlung stattfinden soll. Nach Möglichkeit soll auch der Termin gleich festgelegt werden.

Es wurde daher beschlossen, mit der Durchführung der Jahreshauptversammlung 1969 den LV SCHWARZWALD-BODENSEE zu beauftragen. Der Termin soll allerdings später festgelegt werden, denn Dietmar Klinger gab zu bedenken, daß es im Hochschwarzwald im April noch sehr kalt sein kann. Später als im Mai soll aber die Versammlung nicht stattfinden.

Nach Schluß der diesjährigen Hauptversammlung zeigte Herr Dittmann von der Firma BMW - auf seinen interessanten technischen Vortrag kommen wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe zurück - den lustigen Zeichen-Trickfilm "Ein Münchener im Himmel". Diese heiter-hintergründige Darbietung wurde mit großem Beifall aufgenommen und noch am nächsten Tag konnte man den zornigen Ausruf des zum Engel degradierten Dienstmannes vernehmen: "Illujah soag i !! "

Aufgrund der Beschlüsse der Jahreshauptversammlung 1968 wurde die Satzung des BVDM wie folgt geändert:

§ 8, Absatz 1) Es wird ein jährlicher Mitgliedsbeitrag von DM 12,- erhoben.

§ 8, Absatz 4) Juniormitglieder nach § 5, Absatz 3, zahlen ebenfalls nur die Hälfte des Jahresbeitrages. Diese Regelung erstreckt sich auch auf Lehrlinge, Schüler und Studenten nach Vollendung des 18. Lebensjahres für die Dauer ihrer Ausbildung

„TEFLON“ Kupplungs-, Brems- und Gaszüge
für alle Motorräder
fertigt an und liefert

Ulrich Lipowski · 56 Wuppertal-Barmen
Kronenstraße 20

Pässe - Pannen - nette Leute

=====

Grüße an die Kameraden vom BVDM senden meine Frau und ich nach herrlicher Griechenlandfahrt mit der KS 601. Die Maschine war, bevor sie vor etlichen Jahren in meinen KS-Stall kam, von Helmut Langhanki und Hasso Kramer vorbildlich überholt worden. Auf den Schlaglochstraßen Jugoslawiens, auf dem 1700 m hohen Katara-Paß in Griechenland, auf dem wir im Juni noch Schneefelder fanden, und dann bei der Rückreise in einer Hitze, die anscheinend bei jeder Rast das Benzin in den Vergasern zum Kochen brachte, dachten wir dankbar an die beiden Edelbastler.

Von den vielen Erlebnissen nur ganz wenige: Wir fuhren als Gastarbeiterbetreuer und besuchten zahlreiche Familien. Wenn wir am steckengebliebenen Autobus vorbei waren, empfingen uns freundliche Dorfbewohner und lustige Schulkinder in Dörfern, in die noch nie ein Ausländer gekommen war. Der Bürgermeister überreichte uns Blumensträuße, wie sie sonst nur Indienreisende bekommen und der Lehrer schenkte uns eine byzantinische Kirche, von den Schulkindern aus Zedernholz für uns geschnitzt. Die unvorstellbare Gastfreundschaft beglückte uns immer wieder, auch in den Dörfern, aus denen wir keine Gastarbeiter kannten.

Die letzten Motorradstraßen Europas in Jugoslawien und Griechenland führten zu diesen freundlichen Menschen.



Auf dem KATARA-Paß

Natürlich wollten wir auch etwas Freude bereiten und waren außer mit einigen Ersatzteilen so mit Gastgeschenken beladen, daß unser Schmugglerschiff am Hinterrad 3,5 atü brauchte. Trotzdem ist der Reifen irgendwie gewandert, und der nagelneue Schlauch riß am Ventil durch. Erst Meißelhiebe auf die Felgenschulter brachten Abhilfe.

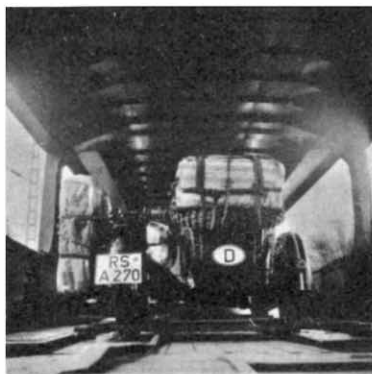
In Athen hatten wir die einzige größere Panne: Ein Auge von einem Seegerring am rechten Kolbenbolzen hatte sich selbstständig gemacht und Kolben und Zylinder ganz schön kaputtgeschlagen. Da fast keine Geräusche zu hören waren, merkten wir es erst, als das Bruchstück am Öl-abstreifring angekommen war, diesen festklemmte und die KS eine leichte Ölfahne hinter sich herzog. Einen Ersatzkolben im Normalmaß hatten wir mit. Zylinderschleifereien findet man dort genug. Aber wir fanden bei Mysiriotis in Athen einen neuen Zylinder, so daß

die Reparatur rasch beendet war. Notfalls wären wir aber mit dem defekten Teilen auch noch weit gekommen, nachdem wir das Bruchstück herausgeholt hatten.

Wir hatten mit 5000 Motorradkilometern allein in Jugoslawien und Griechenland gerechnet. Die wurden es dann auch beinahe. So wollten wir mit unserer Zeit und unserer Kraft - und auch mit der Maschine -

vorsichtig umgehen und wählten einen für Motorradfahrer noch ungewöhnlichen Anreiseweg: Den Autoreisezug Köln-Deutz - Villach und zurück. Erst hieß es: "Motorräder nehmen wir nicht mit." Als ich dann aber an die Bundesbahndirektion Köln schrieb und das Motorrad schilderte, genehmigte man es sofort. Freilich mußte ich das Gespann auf dem Transportwagen schön mit Riemen festbinden. Für Solomaschinen gibt es wegen der Gefahr des Umfallens auf dem Wagen diese Reisemöglichkeit noch nicht.

Wir hatten die Fahrt gut durchgerechnet. Billig ist der Autoreisezug nicht. Doch wenn man ausrechnet, was man an Benzin, Verschleiß, Urlaubstage usw. spart, ist die Sache für jeden, der in kurzer Zeit eine lange Reise machen will, diskutabel. Wir kamen so auf 2000 Eisenbahnkilometer und 5000 Motorradkilometer bei etwa 3 Wochen Fahrt, und eine solche Fahrerei ist auch auf schlechten Straßen eine ausgesprochene Erholung.



Ein Gespann im "Auto"-
Reisezug!

Zur Erholung tragen nicht nur die freundlichen Leute in den Dörfern bei, sondern auch die billigen und manchmal sehr guten Hotels. Eins davon kann ich allen BVDM-Kameraden empfehlen: Hotel Schloß Mokrice, etwa 20 km nördlich von Zagreb, direkt an der Autobahn. Für 15,- DM gibt es eine Vollpension, von der mindestens zwei Motorradfahrer satt werden, so daß es sich das Hotel leisten kann, den Gast abends sein Pensionsessen nach der Karte aussuchen zu lassen. Wer will, kann jeden Abend Spanferkel, Forellen oder einen riesigen serbischen Spieß essen. Das ist alles im Preis mit drin. Wer die Essenmengen wieder abarbeiten will, kann das im Thermalbad oder im gewöhnlichen Schwimmbad tun, oder er kann für 5,- DM die Stunde (Überstunden gratis!) die schloßeigenen Lipizzaner bewegen. Reitunterricht ist in den 5,- DM inbegriffen und bei dem Temperament dieser Rösser sehr empfehlenswert, wenn man nicht mit der Wiese Bekanntschaft machen will.

Wir hätten es dort noch länger ausgehalten als die eine Woche, die uns der Urlaub nur erlaubte. Weil dort noch etwas vom alten Grafen Kotzensteyn übriggeblieben ist und das Schloßpersonal entweder reitet oder Motorrad fährt, wird unser nächster Urlaub wohl wieder nach Mokrice gehen! Meine Frau möchte gern wieder allabendlich nach den Klängen der Schloßkapelle das Tanzbein schwingen.

Klaus Gnoth

Anmerkung der Redaktion:

Das Gespann im Autoreisezug mag manchen Motorradfahrer auf die Palme bringen. Wenn man aber einmal bedenkt, wieviele Kolben, Lager und Ventile - ganz abgesehen von noch vielen anderen Möglichkeiten - auf der Fahrt in den Süden schon auf den bundesdeutschen Autobahnen verbraten worden sind, finden wir die Lösung von Klaus Gnoth sehr vernünftig.

Zelttreffen Groß-Gerau 1968 im Wiesengrund

Wie man sich bei manchen Dingen von Vorstellungen leiten läßt -, wie man dabei noch so manches nur vom eigenen Standpunkt aus sieht, das mußten wir nun selbst wieder einmal erfahren; waren wir doch bei der Termin-Festlegung nur davon ausgegangen, daß man mit dem Freitag (eben dem 15. 6.) als U r l a u b s -Tag, ganze fünf Tage zur Verfügung haben. Das war aber insofern ein Trugschluß, als eben eine Menge Leute diesen Tag eben nicht als Urlaub nehmen konnten und evtl. auch noch am Samstag gearbeitet haben. Außerdem waren ja die Kinder in der Schule auch festgelegt. Also, Freunde ----, ein Experiment mit dem Ergebnis: Nächstes Jahr wieder an P f i n g s t e n !

Es ging also auch entsprechend zögernd los mit dem Eintreffen der Gäste. Das hatte aber auch sein Gutes; jeder wurde dann eben entsprechend empfangen. Am Freitag-mittag fand sich alles, was nun schon da war, beim gemeinsamen Mittagessen, Linsensuppe mit Würstchen, zusammen. Das Wetter war sehr vielversprechend und am Abend waren dann doch schon einige Zelte da. Am kleinen Lagerfeuer war der Kreis dann schon ganz schön, -- vor allem laut mit alten und neuen Liedern, natürlich viel Spaß --, und es wurde auch ziemlich spät. Der Samstag, an dem ja unsere Jahreshauptversammlung stattfand, zeigte sich von seiner schlechtesten Seite: schon morgens begann es mit einem kleinen Wolkenbruch und unsere Er-



Daß es außer Motorräder auch andere erfreuliche Anblicke gab, zeigt dieser Schnappschuß vom Zeltplatz "Im Wiesengrund".

wartungen sanken auf 2 Strich unter Null. Mittags klärte es etwas auf, Herr Dittman von BMW kam dann zum Zeltplatz raus, sehr viel früher als angemeldet, und schaute sich mit Foto sehr genau um. Ab 14 Uhr zeigte er i.d. Gaststätte "Zum weißen Roß" einen interessanten Lichtbildervortrag, bei dem sehr viele Fragen gestellt und beantwortet wurden, teils von Herrn Dittman und teils von Horst Briel.

Da über die JHV selbst wohl an anderer Stelle berichtet wird, kann ich mir das hier sparen -- nur eines, Freunde: Wir waren über die schwache Teilnahme doch etwas enttäuscht! Zugegeben: das Wetter ging am Nachmittag wieder auf "Weltuntergang", aber ob das im ganzen Bundes-

gebiet der Fall war, wage ich zu bezweifeln.

Am Sonntagmorgen harnte unser eine weitere Enttäuschung: Die mit viel Mühe und Arbeit vorbereitete Wertungsfahrt, 14 Kontrollen mit Markierung und 10 besetzte Kontrollen, brachte ganze a c h t Teilnehmer auf die Räder. Davon waren noch 4 aus dem LV Rhein-Main-- und von uns sollte eigentlich niemand starten! Auch die angesetzten Preise wären einer besseren Beteiligung würdig gewesen. Und das alles trotz Hinweis am Zeltplatz und am Vorabend bei der JHV. Ja --, die h a r t e n Männer!

Aber dafür e i n Lichtpunkt: von einem der Teilnehmer, Manfred Roos, kam dieser Tage ein Päckchen, Inhalt: 5 Drillschrauben !! Anbei ein Brief: er möchte die Sachen für eine Veranstaltung spenden, vielleicht sei das ein Anreiz mehr, um Teilnehmer zu gewinnen. --- Hier an dieser Stelle unseren D a n k, für die Sache und für die Tat! (Der Glaube an die Menschheit war wieder da --.)

Der Sonntag brachte noch einen BMW-Holländer mit Frau; war mit abgerissenem Ventil auf der Autobahn aufgelesen worden, daneben ein Straßenwachtmann mit etwas ratlosem Gesicht ---. Dann auf den Zeltplatz eingeschleppt hinter DKW-Gespann; das letzte Stück noch geschoben: auf der Schmiere in den Wegen nicht mehr zu schleppen.

Ehe die Holländer den Krachhut runter hatten und "Guten Tag" sagen konnten, waren schon drei oder vier Mann über die Maschine hergefallen und der Mann sah seinen Kolben schon, bevor er wußte, wo er war. Der Kolben war "hinüber" und nach einigem Hin- und Herfragen war klar, wer noch was zuhause liegen hatte und es wurde auf den nächsten Tag verlegt. Am Abend wurde dann das große Lagerfeuer angezündet und Banjo und Gitarre klangen in die Nacht, gespielt von "El Krokodilo" und dem "Pfadfinder". Manches alte Lied klang auf und ganz lustig wurde es, als der Wiesengrund-Friedel seine Würstchen anbrachte, die über'm Feuer gegrillt wurden, dabei hineinfielen und mit viel Verrenkungen und Geschrei wieder herausgeangelt werden mußten. Als dann zu später Stunde der Himmel wieder Wasser frei Haus lieferte, zogen wir uns in die "Säle" zurück und saßen noch lange zusammen.

Am Montag wurde die Holland - R 50 mit allen Tricks behandelt; Führungen gewechselt, Sitze gefräst, neues Ventil eingebaut, ein Kolben mit Untermaß rein -- und um 4 Uhr nachmittags lief sie wieder! Zwar nicht so ganz Gentleman-like ---, aber sie lief und die Holländer konnten mit viel Dank weiterfahren, sie mußten am nächsten Tag zuhause sein. Während der Schrauberei hatten die meisten ihre Zelte abgebrochen, waren abgefahren - der Platz wurde jetzt schnell leer, nur einige von unseren Zelten standen noch verloren herum. Mit noch ölverschmierten Händen winkten wir den letzten Freunden nach --- und dann war wieder mal alles vorbei und der Alltag hatte uns wieder.



Die Zelte sind abgebaut, das Gespann steht fertig beladen bereit; gleich geht es ab -- Richtung: Heimat!

Harry Waldschmidt

Man muß sich doch manchmal fragen: Warum sieht es bloß in der BRD. so ausgesprochen schlecht aus auf dem Gebiet der Werkstattbetreuung für Motorradfahrer?! Ist das tatsächlich nur auf das Desinteresse der Händler ganz allgemein zurückzuführen? -- oder tragen wir als Motorradfahrer da nicht auch ein Teil Schuld ?? - Nun, da ist beispielsweise eine größere Markenvertretung, i.d. Hauptsache Autos, wenn man da hinkommt, sind die Leute zwar höflich, aber auch sehr erstaunt: "Jaa, natürlich gerne --, aber das müßten wir erst in M. bestellen, auf Lager haben wir d a s nicht". Wenn man nun einwendet, das sei doch eine Marken-Vertretung, dann bekommt man zur Antwort: "Jaa, sicher!, aber Sie sind seit etwa acht Wochen der erste Motorradmann, der etwas bei uns holen will!"

Ja, Freunde ----, so werdet ihr es wohl z.T. kennen, aber ist da nicht eine Möglichkeit drin --- von u n s e r e r Seite??! Sehen wir es einmal so: Jeder hat so seine "Quellen", wo er (mehr schlecht als recht) seine Brocken für die Mühle bekommt. Und das sind viele, die das so machen, und der Großhändler kriegt garnicht mit, was da noch im Bereich an Motorradkundschaft existiert. Wenn wir nun unsrerseits einen Händler in dieser Richtung ansprechen, ihm die Leute zuführen, dann ist für den Mann auch noch geschäftliches Interesse da (denn Geld wird da auch mit verdient). Wenn wir uns, innerhalb eines bestimmten Gebietes, auf einen Händler konzentrieren, dann lohnt sich für diesen eine Lagerhaltung in größerem Umfang als bisher --- und wir haben bessere Einkaufsmöglichkeiten!

Wir haben nun hier in unserem Gebiet (LV. Rhein-Main) einen BMW-Händler daraufhin angesprochen: die Motorradfahrer irgendwie "unter einen Hut" bringen, evtl. eine Art Kundenliste schaffen, durch geeignete Insertion darauf hinweisen, usw., usw. --- Das braucht natürlich seine Zeit, geht nicht von heut' auf morgen --- aber, Freunde!, ich glaube, daß es g e h t . Besagter Händler fand die ganze Sache auch sehr vernünftig, könnte für b e i d e Seiten nur von Vorteil sein, die Lagerhaltung wäre viel sinnvoller zu gestalten, wenn man eine entsprechende Kunden-Zahl sicher habe; außerdem könnte man dann auch wieder die Instand-Haltung mehr beachten, obwohl bei den meisten Motorradfahrern die T e i l e -Versorgung wichtiger sei, da meistens selbst montiert würde. Für die Leute aus unserem Raum hier die Anschrift des Händlers:

BMW-Vertretung Karl Mayer, 6085 Nauheim b/Gr.-Gerau.

Das ist nun leider nur für B M W -Freunde wichtig, aber vielleicht findet auch noch jemand einen Händler, der sich um andere Marken in ähnlicher Form kümmern würde! Wichtig ist dabei nur, daß sich soviel Leute wie nur möglich auf einen Händler konzentrieren !!

Ich glaube, man sollte ruhig mal darüber nachdenken ---!

Harry Waldschmidt

Man lernt nie aus

Diese alte Weisheit fiel manchem wieder ein, der am Nachmittag vor der Jahreshauptversammlung im Saal der Gaststätte "Zum weißen Roß" dem Lichtbilder-Vortrag beiwohnte, den der Leiter der Kundendienst-Schule der Bayrischen Motoren Werke, Herr Dittmann hielt.

Schon beim ELEFANTEN-TREFFEN hatten uns die Herren von BMW zugesagt, den interessanten Lehrgang über das korrekte Einstellen der Zweizylinder-BMW-Maschinen, auf einer Veranstaltung des BVDM zu wiederholen. Die beste Gelegenheit dazu ergab sich zur Hauptversammlung.

In anschaulicher Weise zeigte Herr Dittmann, wie man Zündung und Vergaser so einstellt, daß der Motor seine volle Leistung geben kann. Viele BMW-Fahrer wissen aus der Praxis, daß es z.B. nicht ganz einfach ist, beide Vergaser so einzuregulieren, daß sie wirklich gleichzeitig öffnen und jeder weiß, wie wichtig ein exakt eingestellter Zündzeitpunkt für die Leistung ist.

Hier konnte man sehen und hören wie es gemacht wird. Darüber hinaus beantwortete Herr Dittmann viele Fragen und er scheute sich auch nicht, sogenannte heiße Eisen anzufassen. Natürlich konnte auch er nicht sagen, wann denn nun BMW endlich mit neuen Modellen kommt; wir hörten aber, daß die Maschine mit dem bisherigen Rahmen, aber mit Telegabel nur eine Übergangstypen für den amerikanischen Markt ist. Man denkt in München nicht daran, diese Ausführung als Neuheit auf den deutschen Markt zu bringen. Zu Recht würden sich die Käufer dieser Maschine über's Ohr gehauen fühlen, wenn man, vielleicht schon bald, mit einer wirklichen Neukonstruktion kommt.

Wir brauchen also nicht zu befürchten, daß man in München nur noch Veteranenpflege betreibt. Wir dürfen aber auch nicht vergessen, daß der Anteil des Inlandes am Umsatz von schweren Motorrädern, es nicht mehr erlaubt, Neuentwicklungen nur im Hinblick auf den deutschen, privaten Käuferkreis zu betreiben.

Der Firma BMW möchten wir an dieser Stelle nochmals dafür danken, daß sie einen so ausgezeichneten Kenner der Materie, wie Herrn Dittmann zu uns sandte, der es glänzend verstand, seine kritischen Zuhörer voll zufrieden zu stellen.

rt.

Wie man hört

.... erwartet den Privat-Rennfahrer schon bald ein interessantes Angebot an käuflichen Rennmaschinen (Produktion-Racers) in verschiedenen Klassen:

MAICO, ermuntert durch die schönen Erfolge mit getunten 125er Maschinen, will nun in dieser Klasse eine echte Rennmaschine für den Privat-Fahrer bringen. Gleichzeitig soll ein Umbausatz für die 125er Serienmaschine angeboten werden.

Bei YAMAHA soll ein 350er Produktion-Racer in Vorbereitung sein.

Eine 250er (?) Straßenrennmaschine von MZ (!) will angeblich NECKERMANN anbieten. Nachdem, was das Frankfurter Versandhaus bisher auf dem Zweirad-Sektor geleistet hat, dürfte die MZ-Rennmaschine kein Gerücht bleiben.

Freiburg - Schauinsland

Der 28. Juni 1968 war in unserem Kalender dick unterstrichen. An diesem Tag sollte das Bergrennen am Schauinsland in Freiburg sein und das ist immer ein Treffpunkt ganz besonderer Art. Nicht, weil im Kampf gegen Zeit und Berg ein Deutscher Meisterschaftslauf ausgetragen wird, sondern weil immer genügend Zeit bleibt, bedingt durch die Art einer solchen Veranstaltung, mit seinen Freunden in gemüthlicher Runde bei einem Viertel Roten oder einem Obstler zusammenzusitzen. Man trifft immer wieder Bekannte, "die dieses Jahr eigentlich nicht nach Freiburg wollten" und dann doch da sind. Die herrliche Umgebung und die gediegene Atmosphäre der alten Universitätsstadt erfreuen einen in jedem Jahr erneut.

Doch dieses Jahr sollte unsere Urlaubsfahrt gen Norden, nach Dänemark an die Nordseeküste gehen. Dort wollten wir faulenzen, am Strand liegen, uns in der Sonne aalen und baden. Wir fanden dort auch einen sehr schönen Campingplatz aber das Wetter war gar nicht nach unserem Geschmack. Es regnete zwar nicht andauernd, aber es war mehr als frisch und von Sonne konnte eigentlich nicht die Rede sein. Als uns das Wort "Aufbruch" in den Sinn kam, hatten wir auch schon gepackt und die Nase nach Süden gedreht, Wohin ? Na, nach Freiburg!

Am Donnerstag vorm Rennen trafen wir im Fahrerlager ein und bauten unser Zelt gleich neben Big Nergers Leinwandburg auf. Big inspizierte gerade seine 350 und 450 ccm Honda, sein Zelt war noch naß von der holländischen Nordsee, drei Wochen hatte er dort Urlaub gemacht, das hatte sicher Nerven gegeben. Das Wetter war gut und versprach uns für die feuchte nordische Kühle zu entschädigen. Nach und nach füllte sich das Fahrerlager und mit viel Hallo und freudigem Begrüßen schüttelte man die Hände der Hinzukommenden. Die Maschinen wurden ausgepackt, gleich über Übersetzungen diskutiert, vom letzten Rennen in Jugoslawien erzählt und wo man in diesem Jahr noch fahren könnte. Einige Unentwegte waren schon mit zugelassenen Maschinen auf der Strecke, um den Straßenzustand zu inspizieren, dieses Jahr sollte ja ein großes Stück der Bergstrecke verbreitert und mit neuem Belag versehen sein. Als sie zurückkommen, erzählen sie, daß die Strecke im oberen Teil etwas schneller geworden sei, aber dafür sei sie unten noch schlechter als im vergangenen Jahr und die Galoppsprünge blieben ihnen auch in diesem Jahr nicht erspart. Es herrschte ein reges Leben und Treiben. In der Gaststätte am Fahrerlager saßen schon die ersten Schlachtenbummler, die Begleiter eines jeden Rennens, die Leute, die man bei jedem Rennen trifft, sie redeten fachmännisch Benzin und beobachteten gleichermaßen fachmännisch den Damenflor, der sich in bunter Palette darbot. Gutgewachsene Mädchen mit mini-Minis die ahnen lassen, wo die Beine anfangen, wirken erfrischend auf den Blutkreislauf. Schräg gegenüber hatte BMW ein Lokal angemietet und die gesamte Produktion ausgestellt, Rasanz, Schönheit und Schnelligkeit waren vertreten, nur keine Motorräder. Ob die gar keine mehr bauen, fragten ein paar böse Zungen.

Am Freitag und Samstag im Training konnten die Fahrer je Klasse drei Trainingsläufe fahren. Anscheidt war in der 50 ccm Klasse auf Suzuki über 8 Sekunden schneller als die Kreidlers. In der 125 ccm Klasse langt es auch, aber hier war ihm Braun und Möhringer auf Neckermann/MZ dicht auf den Fersen und auch Mann auf MZ lag gut. Ein Unterschied zwischen der MZ von Mann und einer Neckermann/MZ war nicht festzustellen, wenigstens nicht konstruktiv. Bei den 250 ccm war Braun auf Neckermann/MZ der Schnellste, mit der Zeit von 6.48,7 min war er der schnellste Motorradfahrer des Trainings. Aber dicht hinter ihm folgte Rungg, der kleine Schweizer, der mit der Aermacchi per Achse zum Rennen zu fahren pflegt. Mit Lampe und Hupe legte er eine Zeit hin, die verriet, daß er schon eine ganze Zeit hier in Freiburg war und Tag für Tag trainiert hatte. Lothar John, der auf dem nächsten Platz

folgte, fuhr eine Yamaha. Sowohl in der 500 als auch in der 350 ccm Klasse war Karl Hoppe, dem Berggeist von Freiburg, die schnellste Zeit nicht zu nehmen, allerdings war er in der 350 ccm Klasse auf seiner Aermacchi nur unwesentlich langsamer als mit der Matchless. Drittschnellster, hinter Scheimann, war Kaczor auf der Stoßstangen-BMW. Bei den Seitenwagen lagen Enders/Engelhardt nur ganz knapp vor Fath/Kalauch. Aber wie schon so oft, sollte das Rennen wieder zeigen, daß Training und Rennen zwei Paar Schuhe sind.

Als alle Maschinen wieder mehr oder minder heil im Fahrerlager waren, ging die Bauerei los. Walter Scheimann hatte wohl am meisten zu tun, er war bei der Bergfahrt mit der Norton beim Anbremsen weggerutscht und die Maschine fiel ca. 20 m tief den Abhang hinunter, während er Gottlob auf der Straße geblieben war. Mit der 125 ccm Honda war er bei der Bergauffahrt weggegangen, als ein Megaphon aufsetzte. Kempa aus Neuß wechselte den Motor an seinem BMW-Gespänn, Eccarius hatte Ärger mit dem Rennmagneten, Big Nerger war mit der Straßenlage seiner Honda nicht zufrieden. Kaletsch brauchte einen neuen Lenkungsämpfer und Hoppe fand bei der Aermacchi einen defekten Kolbenring und bei der Matchless einen festsitzenden Kolbenbolzen. Alle hatten etwas zu tun und glücklich war der, der sich nur um Einstellarbeiten zu kümmern hatte.

Am Sonntag eröffneten dann die 50er den Reigen und da gab es gleich die erste Überraschung: Anscheidt wurde durch Defekt nur Fünfter und mußte die anderen Plätze in der Reihenfolge Noller, Schmälzle, Kunz, alle Kreidler, und Reinhard/Suzuki überlassen. In der 125 ccm Klasse kam Anscheidt auch nicht ganz zum Zuge, er wurde von Braun auf den zweiten Platz verwiesen. Dritter wurde Krivanek aus Wien auf Rotax, einer Zweitaktversion á la MZ. John und Möhringer auf MZ lagen auf Platz vier und fünf. Toni Gruber kam auf Platz sechs und konnte mit seiner Maico so gute Leute wie Scheimann und Lohmann, sowie Bergamonti auf die Plätze hinter sich verweisen. Mann auf MZ und Ewig auf Bultaco fielen aus. Damit waren die Überraschungen noch nicht am Ende. In der 250 ccm Klasse hinkte die MZ von Braun den Berg hinauf und John auf Yamaha (nicht wie im Programm stand auf Suzuki) wurde Sieger, hinter ihm lag Rungg, dann Tenconi und an vierter Stelle lag Toni Gruber auf Bultaco, der vielversprechende Nachwuchsmann. Karl Hoppe war in der 350 ccm Klasse bis Kilometer 3 unerhört schnell, da riß beim Anbremsen der Hinterradbowlzug, der Fußschalthebel setzte auf, die Maschine machte einen Satz und nur mit Mühe konnte Hoppe sie halten. Er fuhr dann mit einer Hand weiter und hielt links den Fußbremshebel hoch. Ohne zu kuppeln schaltend, fuhr er immer noch einen unerhörten Streifen und kam hinter Heukerott auf den zweiten Platz! Dritter wurde Fischer auf Aermacchi vor Lee/AJS und Görden/Honda. Dafür war Hoppe in der 500 ccm Klasse, von keinem Pech verfolgt, nicht zu schlagen. Er siegte vor Scheimann/Norton, Rosenbusch/Norton und Kaczor/BMW. Bei den Seitenwagen war Fath nicht zu schlagen, mit Riesensätzen stürmte er über das schlechte Anfangsstück und auch oben mußte er unerhört schnell gewesen sein. Zweiter wurde Enders und auf den dritten Platz kam Schauzu, der einen Arm geschient trug, vor Auerbacher und Butscher.

Es war ein schöner Renntag, er verlief unfallfrei, das Wetter war gut und die Siegerehrung am Abend auf dem Vorplatz des Münsters in idyllisch-historischer Umgebung beendete würdevoll diesen Tag. Wir waren wieder einmal dabeigewesen.

Horst Briel

5. Moto-Cross-Ratingen

4. Lauf zur Deutschen Meisterschaft

Der Motorsportclub "Dumeklemmer" e.V. Ratingen im ADAC richtete am 9. Juni 1968 in den Sandbergen den 4. Lauf um die Deutsche Meisterschaft aus.

Im Programm der Veranstaltung fand ich eine kleine Plauderei über Moto-Cross, die ich hier gerne aufführen möchte, da ich annehme, daß unter unseren Lesern bestimmt einige sind, die mit den Regeln dieses Sportes nicht vertraut sind.

"Das Rennen wird in 4 Klassen durchgeführt:

Klasse I	Motorräder über 175 ccm - 250 ccm Lizenzfahrer 2 Rennen á 13 Runden = 41 km Gesamtdistanz
Klasse II	Motorräder über 350 ccm - 500 ccm Lizenzfahrer 2 Rennen á 13 Runden = 41 km Gesamtdistanz
Klasse III	Motorräder über 175 ccm - 250 ccm Ausweisfahrer 1 Rennen, 13 Runden = 20,5 km Gesamtdistanz
Klasse IV	Motorräder über 350 ccm - 500 ccm Ausweisfahrer 1 Rennen, 13 Runden = 20,5 km Gesamtdistanz

Die Fahrer haben, nachdem die Maschinen von einer Kommission abgenommen wurden, die Möglichkeit zum freien Training. Im Anschluß daran findet das Pflichttraining statt. Hierbei entscheidet sich dann, welche Fahrer zum offiziellen Rennen zugelassen werden. Die 25 schnellsten Fahrer einer jeden Klasse bestreiten das Rennen. Als Betriebsstoff darf nur ein Kraftstoff verwendet werden, der als handelsüblich zu bezeichnen ist, ohne Alkohol oder sonstige Zusätze.

Dem Fahrer wird folgende Bekleidung vorgeschrieben: Sturzhelm, Brille, Handschuhe, Lederhose, Nierenschutz-Gürtel und Stiefel. Es ist nicht erlaubt, eine kurzärmelige Oberbekleidung zu tragen. Die Startaufstellung richtet sich nach den gefahrenen Trainingszeiten. Die Schnellsten starten in der ersten Reihe, gestartet wird stehend mit laufendem Motor. Das Startzeichen wird durch Heben der weißen Flagge gegeben.

Während des Rennens ist es den Fahrern erlaubt, rechts und links zu überholen. Absichtliche Behinderung eines anderen Fahrers oder Verlassen der markierten Strecke führen zum Ausschluß. Hilfe bei einem Sturz und beim Wiederflottmachen der Maschine führen ebenfalls zur Disqualifikation.

Moto-Cross Maschinen dürfen im Gegensatz zu Straßen-Rennmaschinen keine Verkleidungen irgendwelcher Art haben."



Christoph Specht - hier auf der 360er MAICO - in voller Aktion.



Hoffentlich haben diese beiden
alles über "Flugregeltechnik und
Moto-Cross" gelesen!

Am Start in den einzelnen Klassen waren:

Lizenzfahrer bis 250 ccm	23 Fahrer
Lizenzfahrer über 350 ccm	26 Fahrer
Ausweisfahrer bis 250 ccm	20 Fahrer
Ausweisfahrer über 350 ccm	18 Fahrer

Unter ihnen die gesamten Spitzenfahrer aus der Bundesrepublik. Bei
windigem, sommerlichen Wetter erlebten 4.235 zahlende Zuschauer
einen Renntag voll spannender Kämpfe.

Ergebnisse:

Gesamtergebnis: Klasse bis 250 ccm - Lizenzfahrer Std.M.s.

1. Specht, Christoph, Poltringen	MAICO 26 R.	1,00.20
2. Müller, Wolfgang, Essen	MAICO 26 R.	1,00.41
3. Kocjas, Klaus, Essen	MAICO 26 R.	1,01.04

Gesamtergebnis: Klasse über 350 ccm - Lizenzfahrer

1. Weil, Adolf, Solingen,	MAICO 26 R.	0,59.36
2. Müller, Wolfgang, Essen	MAICO 26 R.	1,00.37
3. Schmider, Erwin, Wolfach	NECKERM-CZ 26 R.	1,00.52

Gesamtergebnis: Klasse bis 250 ccm - Ausweisfahrer

1. Behrens, Wilfried, Elvershausen	NECKERM-CZ 13 R.	0,31.37
2. Kornfeld, Hans-Joachim, Brackwede	Montesa 13 R.	0,32.41
3. Kornfeld, Hartmut, Brackwede	OSSA 13 R.	0,32.43

Gesamtergebnis: Klasse über 350 ccm - Auswaisfahrer Std.M.s.

- | | | |
|--------------------------------------|---------------|---------|
| 1. Kornfeld, Hans-Joachim, Brackwede | Montesa 1o R. | o,25.52 |
| 2. Bäuerle | CZ 1o R. | o,25.57 |
| 3. Kols, Heinz, Käs Dorf | MAICO 1o R. | o,25.58 |

Meisterschaftsstand nach diesem 4. Lauf:

Klasse 250 ccm:	Specht/MAICO 36 Pkte.	500 ccm:	Weil/MAICO 40 Pkte.
	Müller/MAICO 32 "		Müller/ " 34 "
	Weil /MAICO 28 "		Specht/ " 23 "

SiB

Interessante Publikumsveranstaltung bei der 8. IFMA

Die IFMA in Köln ist nicht nur der internationale Treffpunkt von Fachleuchten der Zweiradbranche, sie ist zugleich ein weltweites Schau-
fenster für die privaten Interessen. Deshalb lassen es sich die Ver-
anstalter angelegen sein, dem Publikum während der IFMA eine Reihe von
Sonderschauen und radsportlichen Veranstaltungen zu bieten.

Für die Jugend, die noch nicht das für die Erlangung des Führerscheins
vorgeschriebene Alter hat, und für alle diejenigen, die ihre Kennt-
nisse über die Verkehrsbestimmungen testen wollen, gibt es auf der IFMA
in Köln die Möglichkeit, durch Ausfüllung von Fragebogen die Prüf-
scheinigung für den Moped-Führerschein gegen eine ermäßigte Gebühr von
DM 2,-- zu erwerben. Nicht minder interessant ist für alle Verkehrs-
teilnehmer die kostenlose Gelegenheit auf der IFMA, sich einem Seh-
und Reaktionstest zu unterwerfen. Beide Prüfungen werden am Stand der
Deutschen Verkehrswacht im Obergeschoß der Halle 13 vorgenommen.

Für Interessenten, die das führerscheinfreie Motorzweirad Mofa 25 aus-
probieren wollen - bekanntlich können jetzt bereits 15jährige dieses
Zweirad fahren - stehen solche Fahrzeuge für Probefahrten auf einer
besonderen Bahn vor der Halle 13 zur Verfügung.

HEINRICH VERKLEIDUNGEN

1000 fach bewährt



HEINRICH
KRAFTSTOFFTANKS
zweckmäßig
formschön

HEINRICH - Schutzverkleidungen

HEINRICH - Kraftstofftanks

für die großen BMW- und HONDA-Maschinen sind
zweckmäßig auf diese Modelle abgestimmt -
ein neues, begeisterndes Fahrgefühl!

Original-HEINRICH-Motorradverkleidungen sind nur
zu beziehen vom Hersteller:

KARL HEINRICH

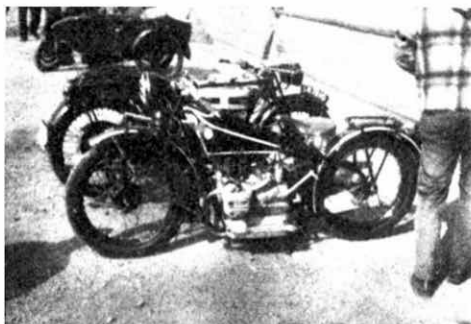
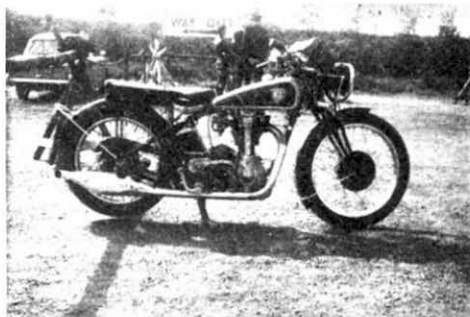
7034 Maichingen bei Sindelfingen

HANFACKERWEG 13 - TELEFON 07031) 82728

Veteranen - TT. 1968

Die letztjährige Veteranen-Rallye hatte uns, d.h. Helmut Langhanki und mich, so fasziniert, daß beim Verlassen der Insel M a n bereits die Teilnahme für 1968 feststand. Über Winter wurde die "BMW" R 42", 500 ccm, mit der Helmut hinfahren wollte, restauriert. Auch an meiner "NSU" habe ich nochmal Hand anlegen müssen, um in Finish und Originalität das "nom plus ultra" zu erreichen. Bereits aus 1967 war ich gewohnt, daß diese "Dinger" uns einige Sorgen bereiten. Helmut's BMW brachte den Zündfunken durcheinander; Magnetzündler ausbauen, einbauen, zerlegen, wieder einbauen -- ich weiß nicht, wie oft wir beide das durchexerziert haben! Schließlich stellte unser Freund Uli Lipowski den Magneten seiner R 16 leihweise zur Verfügung, so daß mit der Zulassung und allem Drum und Dran doch noch alles klappte -- wenn auch mit elender Lauferei verbunden --. Bei meiner NSU lief der Zulassungskram in ca. 10 Minuten ab, da offensichtlich die zuständigen Beamten sich an das letztjährige Schauspiel erinnerten.

Helmut buchte für "MS.Torline", Amsterdam - Immingham, bereits vor, da er sich bei dieser Gelegenheit auch einer hochprozentigen See-Atmosphäre aussetzen wollte. Die Überfahrt dauert 13 Stunden. Am Samstag, den 8.6.1968, zogen wir mittags, wieder im Begleitschutz von zwei weiteren TT.-Jüngern, Rainer Menkhoff und Heinz Beckmann aus Essen, los. Rainer verband die Fahrt mit einer Einfahrt-Strecke, um seine jungfräuliche asiatische "Suzuki" das Laufen zu lehren. Bis zur holländischen Grenze war herrliches Wetter, aber kaum hatten wir den Schlagbaum hinter uns, goß es aus Eimern und hörte erst um ca. 22⁰⁰ auf --. Es wundert mich, wie unempfindlich die BMW von 1926 und die NSU von 1932 gegen Wasser und Feuchtigkeit sind --, wo bleibt da der Fortschritt der modernen Motorräder ?? Am Sonntagmorgen um 11⁰⁰ gingen wir von Bord der "Torline" und fuhren sofort los, um evtl. das 16-Uhr-Schiff von Liverpool nach Douglas zu erreichen; zwei Holländer schlossen sich uns an. Dann kam das Verrückteste mit, was ich je erlebte: Keiner von uns hatte geeignetes Karten-Material dabei, so daß wir nach der Methode des "feuchten Daumens" quer durch England fuhren. Es ging buchstäblich von Pontius zu Pilatus. Statt das Schiff um 1600 zu erreichen, kamen wir abends um 18 Uhr im Liverpooler Hafen an -- Pause bis Mitternacht -- erst dann genau ging das nächste Schiff zur Insel.

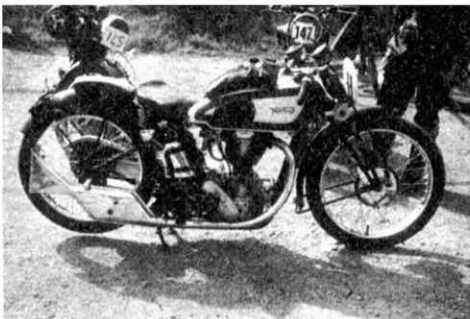


Hier beide Veteranen in voller Lebensgröße. Links die NSU - SS Typ "Bullus", Baujahr 1932, 500 ccm ohc, 32 PS bei 5.600 U/min. Rechts BMW R 42, Baujahr 1926, 500 ccm sv, 12 PS bei 3400 U/min

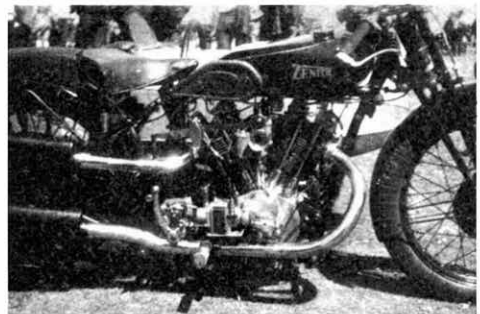
Die Leerlauf-Zeit wurde mit Waschen und Inspizieren im wesentlichen vertan. Zugleich lernten wir ein spezielles China-Restaurant und eine genuine Liverpool - Hafenkneipe kennen -- aber die einzigen Damen in letzterer, waren die als Bedienung tätigen "klassischen" englischen Ladies. Um Mitternacht stampfte die alte "Manx" los und schaukelte uns in einen sanften 4-stündigen Schlaf. Im Morgengrauen zogen wir in Richtung Woodbourn-square zu unserer Pension und packten leise unsere Motorräder ab; plötzlich geht die Türe auf -- und Mrs. Harrison hatte und erspäht. "Come in", rief sie, und erzählte uns, daß sie uns schon gestern abend erwartet hätte. Mit Sack und Pack zogen wir ein, spülten uns den Rest Schlaf aus den Augen -- und waren wieder top-fit. Heinz und Rainer hatten noch keine Unterkunft und wir versuchten, noch 2 Betten bei unserer Pensionswirtin "loszueisen". "Natürlich, that's all-right", sagte Mrs. Harrison, "denn ich habe gestern abend 2 Leute rausgeschmissen, die mir zu schmutzig waren". In ihrer Pension wohnten nur Deutsche -- außer einem englischen Ehepaar, das kein Wort Deutsch verstand und sprach. Er allerdings versicherte uns, daß er bis nächstes Jahr bestimmt Deutsch lernen würde. --- Nett, nicht wahr ?!

Nun zum Ereignis, der Veteranen - Rallye :

Ca. 200 Teilnehmer mit 95 %-ig bestem Maschinenmaterial; kein Gammel -- alles Original bis zum Speichen-Nippel -- wohl eine einmalige Schau! Dienstag, den 11.6. Ausfahrt und Abnahme in Ramsay; am gleichen Abend 20 Uhr garden-party im "Highlander", unmittelbar an der Rennstrecke gelegen. Am gleichen Tage fand in Casteltown ein BMW-meeting statt, an dem Helmut mit seiner R 42, Baujahr 1926, teilnehmen wollte. Nach der Abnahme zog Helmut seine Jacke an -- und mußte sich zu seiner BMW durch-"ringen", die sich in einem Pulk von Bewundern befand. -- "Nun chömmt daas absolut Zuverlässige" (würde ein Zür'cher Eidgenosse sagen): Benzinbahn auf, Maschine vom Ständer, Zündung auf "früh", (?? EMS)



Die im Text erwähnte SUNBEAM, 500 ccm hc(keine Königswelle) Baujahr 1938/39, je nach Ausführung 26-32 PS. Diese Type wurde bereits bei MATCHLESS in Birmingham gebaut.



Hier der sagenhafte Dampfser mit Seitenwagen. ZENITH mit JAP-Motor KTC-SS 980 ccm, 58 PS bei 5500 U/m Baujahr 1927. Geht noch 95 Meilen/h mit Seitenwagen!!

einmal Tupfer, dann -- ein Tritt: blubb-blubb, blubb-blubb-blubb -- Schweigen ...! Ein englischer Gentleman steht mit glasigen Augen daneben und murmelt tief ergriffen die Worte: one excellent Bi-Em-Double-jou". Die Buchstaben "BMW" stellen für den englischen Motorradliebhaber nach wie vor das Optimale an Eleganz und Laufkultur dar. Hoffentlich wissen die Verantwortlichen in München dies zu würdigen und zu hüten -- auch einen guten Ruf kann man nicht über Generationen hinweg "genießen". Am Donnerstag, 13.6., die Rallye, auf die sich meine

Konkurrenten schon freuten und dazu einige "heiße Sachen" mitbrachten: SUNBEAM S 90, 500 cc, 1928, NORTON Manx 500 v. 1932, NORTON International 350 u. 500, von 1934, SCOTT-SPRINT-Special 1929, RUDGE-Replica 1930, usw ...

Schon in der ersten Runde lauerte einer auf den anderen, in Sekunden-schnelle waren wieder 6 Maschinen beisammen; es wurde gefahren, was das Zeug hielt! Schräglagen ...? -- Kein Auspuffrohr, keine Fußbraste war gegen Straßenberührung sicher. Die Führung wechselte ständig; ich habe bald vor lauter Gasgeben den Lenker verdreht, um im Pulk zu bleiben. Hinter P e e l ging's in ein Labyrinth von Kurven: jetzt oder nie...! -- aus den Ecken war die "NSU mit der Nase vorne, zum Glück war allerdings die SCOTT schon rechts raus, sonst hätte es in diesem Abschnitt anders ausgesehen. -- Nun, ich war vorne und hatte die ganze Meute im Nacken! Jetzt kommt eine ca. 2 - 300 Meter lange Gerade -- noch immer vorne bis ca. zur Hälfte davon --, da geht doch der Bengel mit der MANX an mir vorbei! -- ich aber direkt in den Windschatten, wo ich mich dann auch halten konnte. Der Drehzahlmesser zeigte "zitternd" um 7.000 U/min., und das waren echte 150 km/h., die ich da runterspulte. Es kommen einige Links-rechts-Kurven ..., der NORTON-Mann hampelt da etwas, ich nehme sofort die Gelegenheit wahr und gehe an ihm vorbei. In der zweiten Runde das gleiche Manöver; dauernd saß mir der MANX-Mann im Nacken oder fummelte mir kräftig vor der Nase herum. Vor Start und Ziel, an der gleichen Stelle, habe ich ihn dann wieder "erwischt"-- und am Abend haben wir uns umarmt und über diese "Gaudi" riesig gefreut. Die NORTON-Manx und ihre Neckarsulmer Schwester standen unterdessen bruzzelnd und nach Öl riechend auf dem Start- u. Ziel-Platz in St. Johns. Für diejenigen, die es nicht wissen: Der Konstrukteur Walter W. Moore, heute 85 Jahre alt, ist der Vater der NORTON C.S.I 500 (Königswelle) u n d der NSU SS 500 (Königswelle). Er schuf 1930 bis 1936 die legendären Rennmodelle 350 -500 -550 und 600 ccm in Neckarsulm.

Helmut legte natürlich auch um die Ecken, zwar mit weniger PS, aber dafür lief er auch trouble-free alle Runden durch bis ins Ziel. Er erzählte mir nach der Rallye ganz aufgeregt -- denn so kenne ich ihn gar nicht --, daß an ihm einer mit einem G e s p a n n mit ca. 50 km/h mehr drauf vorbeischoß!! Und das stimmte: 1000 ccm -58 PS - 2 Zyl. - JAP-Motor in einer 1927er ZENITH. Als SW war ein spezieller Alu-Seitenwagen in Zeppelin-Form angebracht. Der Beifahrer lag in dieser Zigarre auf dem Rücken. Die Vermutung liegt nahe, daß der hinterher Genickstarre hatte, alldieweil er ja immer den Kopf heben und drehen mußte, wollte er auch beim Rennen dabei sein! Jedenfalls lassen sich bei diesem Apparat mit einem Gesamtgewicht von 185 kg einschließlich SW. so 150 km/h realisieren. Nach Ankunft aller Maschinen ging es zurück nach Douglas zur Promenade. Dort wurden sämtliche Veteranen ausgestellt und for the public zugänglich gemacht. Um 20 Uhr abends waren alle Teilnehmer vom Bürgermeister (Major and Majoreß of Douglas) eingeladen. Beim Betreten des Saales wurde jeder einzelne Gast von einem Butler aufgerufen und dem Major und der Majoreß vorgestellt -- shakehands und tiefe ehrfurchtsvolle Verbeugung, genau nach "Knigge", waren selbstverständlich. Nach abgeschlossenem Dinner folgte die Preisverteilung. Helmut Langhanki und ich erhielten je einen Silberpokal für den 1. Platz in unsern Klassen. Er gewann damit die Klasse von 1926 -30 und ich die Klasse von 1930 -34. Langhanki gewann dazu noch einen tollen Silber-Pott, die "Continental visitor's Trophy", für die längste zurückgelegte Anfahrt-Strecke. Nach dieser Ehrung ging es zurück in unsere Privat-Pension, um da noch im engeren Freundeskreis dieses Ereignis zu feiern. Am Freitag, den 14.6. ging es zum Hafen, wo der Dampfer bereits am Pier lag. Um 13⁰⁰ in Liverpool gelandet, hieß es tanken und aufsitzen, da wir das Abendschiff, von Immingham abgehend, in jedem Falle erreichen mußten. Gegenüber der Hinfahrt klappte die

Rückfahrt durch England ganz ohne Komplikationen; in Immingham ging's gleich auf das Fährschiff, wo unsere Motorräder und wir eine 13-stündige Pause genießen konnten. Ein erhebendes Erlebnis auf diesem Dampfer war noch, als wir vier in Kniebundhosen und Strickjankern im Speise-Restaurant erschienen, uns frisch rasiert und gewaschen die skandinavische Küche dieses North-sea-steamers schmecken ließen, und zum Nachtschiff die fragenden Blicke und offenen Mäuler der übrigen Gäste genossen, die "sowas" wie uns in diesen "heil'gen Hallen" offenbar noch nicht erlebt hatten.

Am Samstag-Vormittag hatte uns unser alter Kontinent wieder; bei mir setzte auch der Heuschnupfen wieder ein, der mir wie auf der Hinfahrt das Wasser in die Augen trieb. Was soll's schon -- eine Woche ist zu Ende, wie sie nicht besser ablaufen konnte! -- Und unsere Motorräder: sie laufen und laufen und laufen ...; diesmal gab es außer Putzen nichts zu bauen! - Eigentlich schade, was?! Also -- bis zur nächsten Veteranen - Rallye!!

Karl Reese

Neuer Kassierer beim LV SCHWARZWALD-BODENSEE

Gustav S a h r , Kassierer des LV Schwarzwald-Bodensee, mußte sein Amt aus gesundheitlichen Rücksichten in jüngere Hände legen. Sein Nachfolger ist Hermann Albrecht, 7239 Beffendorf Lohwiesen 233. Wir danken Gustav Sahr für seine bisherige aktive Mitarbeit und bitten alle Mitglieder dieses Landesverbandes künftig an Hermann Albrecht zu zahlen. Seine Konto-Nr. wird möglichst bald bekanntgegeben.



MOTO GUZZI V 7



HONDA

**liefert
und
betreut**

YAMAHA

CZECH - 404 Neuß - Alemannenstraße 32

Reden wir mal vom Wetter!

Warum auch nicht, wir sind ja nicht die Bundesbahn. - Es läßt sich leider nicht verbieten oder auf sonstige Weise verhindern, daß es hierzulande gelegentlich regnet, manchmal sogar sonntags, zuweilen ganz unverhofft, wenn man gerade mit dem Motorrad unterwegs ist. Obwohl gerade das nicht sein kann, weil nicht sein darf, wenn man den Prospekten deutscher Motorradhersteller glauben würde.

Nun bietet uns ein rühriger Zubehörhandel eine breite Auswahl an Regenbekleidung und ein großer alter Mann des Motorradfahrens hat einmal gesagt: "Wer auf dem Motorrad naß wird oder friert, ist entweder sehr dumm oder sehr arm!" Diese Behauptung ist auch heute noch grundsätzlich richtig, wenn wir es auch überwiegend mit der Dummheit zu tun haben, denn kein Geld zu haben, gilt ja in unserem Wunderland schon fast als ehrenrührig.

Eine besondere Art von Dummheit ist in meinen Augen die Einbildung. Zum Beispiel die, daß zum richtigen, zum zünftigen, zum superwindgesichtigen Motorradfahrer ein Regenanzug möglichst englischer Herkunft gehört. Dabei spielt es keine Rolle, daß es darunter Dinger gibt, die überall schwarze Spuren hinterlassen, daß das Wasser nach wie vor vom Helm in den Nacken läuft, wobei man nach längerer Regenfahrt trotz des bekannten Frotteehandtuchhalstuchtricks einen nassen Hintern kriegt, von innen nämlich.

Die Preise - zwischen DM 120,- und 180,- - sind weniger wichtig, man hat's ja, und schließlich ist Motorradfahren heutzutage kein Armutszeugnis mehr. Ich wage aber sehr zu bezweifeln, ob viele der stolzen Barstaff und Belbour-Besitzer daran denken, daß die vorgenannten Beträge für manchen doch sehr viel Geld sind. Ich meine da ganz besonders die jungen Leute, die sich mühselig eine 50er, neu oder gebraucht, zusammengespart haben. Kann man es diesen Jungens verdenken, wenn sie nun erst einmal fahren wollen und nicht gleich daran denken, daß zum Motorradfahren auch eine entsprechende Bekleidung gehört? Der Händler sagt es ihnen ohnehin nicht und wir sollten sie nicht mitleidig von Oben herab ansehen, weil sie nicht gleich mit einem "zünftigen" englischen Regenanzug daherkommen.

Man kann aber auch für bedeutend weniger Geld zu einer 100 %igen Regen- und Wetterbekleidung kommen, die dazu noch gegenüber den bekannten Super-Perlon, Teer- oder sonstigen Anzügen einige beachtliche Vorteile aufweist. Man braucht nicht einmal an ferne Motorrad-Spezial-Zubehörläden zu schreiben, es genügt der Weg in das nächste bessere Kaufhaus, z.B. Karstadt oder Kaufhof. Dort gibt es in der Sportabteilung sogenannte Segelanzüge aus einem leuchtend gelben, mit Weich-PVC beschichtetem Stoff. Davon sind zwei Ausführungen auf dem Markt: einmal vorne ganz geschlossen mit genügend großem, aber dicht zu schließendem Ausschnitt, oder mit Druckknopfverschluss, (rostfreie Druckknöpfe selbstverständlich) und breitem Übertritt, auch am Hals dicht zu schließen. Die erstgenannte Ausführung ist in besonders großen Größen nicht lieferbar, man muß sich dann die zusätzliche Arbeit machen, und durch den breiten Saum eine Kordel ziehen, damit das Ding unten nicht flattert. Beide Blusen haben eine angeschnittene Kapuze, das ist der Vorteil Nr. 1; bei starkem Regen zieht man die Kapuze über den Kopf, macht vorne wieder dicht und stülpt dann den Krachhut über das Ganze. Es kann dann unmöglich noch Wasser in den Nacken laufen und man braucht nicht alle paar Kilometer anzuhalten, um das Frotteehandtuch auszuwringen

(wobei dann wieder die Brille beschlägt usw.). Man kann allerdings den Kopf nicht mehr ganz nach hinten drehen, das aber dürfte gegen die Vorteile nicht in's Gewicht fallen. Vorteil Nr. 2: mit dieser Jacke wird man - auch bei Dämmerung und miesem Wetter - schon von weitem gesehen. Bei den Seglern ist nämlich eine hellgelbe oder leuchtend-orange Farbe Vorschrift! Wenn da mal einer in den Bach fällt, hat er bedeutend mehr Chancen schon nach kurzer Zeit wieder herausgefischt zu werden, als wenn er so ein schwarzes Kamisol an hätte. Versaufen soll nicht besonders angenehm sein, von einem trottelligen Autofahrer auf die Hörner genommen zu werden aber auch nicht.

Da haben schon kluge Leute gelehrte Artikel geschrieben, daß man auf dem Motorrad so schlecht gesehen wird, und daß man deshalb auf die bösen Autofahrer ganz furchtbar aufpassen soll, usw.. Von diesen Superklugen ist aber anscheinend noch keiner auf die Idee gekommen, auf dem Motorrad einmal etwas anderes anzuziehen als dunkle bis pechschwarze Klamotten. Vielleicht liegt das daran, daß Kaufhäuser normale Sportgeschäfte keine Sachen für Test- (sprich Reklame-) Zwecke mit mehr oder weniger Preisnachlaß herausrücken.

Bisher habe ich nur von der Jacke gesprochen. Sie kostet, je nach Größe und Ausführung zwischen DM 35,- und 45,-, alle Nähte sind natürlich verschweißt, die Ärmel sind winddicht zuzuknöpfen. Selbstverständlich gibt es dazu auch die entsprechende Hose, sowohl in gelb, aber auch in anderen Farben, kostet etwa das gleiche, der komplette Anzug kommt also auf keinen Fall über DM 100,--, und das ist schließlich ein Wort für eine vollwertige Regen- und Wetterbekleidung.

Die Hosen haben übrigens einen bis auf die Brust reichenden Latz sowie elastische Träger. Man kann also auch ruhig mal ein paar Schritte darin gehen, ohne daß man sich gleich auf den Hosensaum tritt. Es ist fast überflüssig, noch zu erwähnen, daß sich Jacke und Hose auf Zigarrenkistengröße zusammenlegen lassen; man kann also auch auf gewissen japanischen Maschinen sein Regenzeug mitnehmen.

Ich selbst trage so eine Segeljacke schon seit etwa fünf Jahren, und nachdem meine alte Gisenia-Hose nicht mehr zu retten war, habe ich mir auch aus dem gleichen Zeug eine Hose dazu gekauft. Und da ich seit nunmehr dreißig Jahren Motorrad fahre, wird mir der geneigte Leser wohl glauben, daß ich in dieser Zeit auch einige Erfahrungen über Motorrad-Bekleidung sammeln durfte. Übrigens - an der Waterkant sausen jede Menge Moped- und Rollerfahrer in Segelanzügen herum, sogar solche, die noch nie in einem Kahn gesessen haben. Nur der zünftige Motorradfahrer trägt schwarz; ist ja auch eine so vornehme Farbe. Und auch für Trauerfälle geeignet.

Ihr, weder zünftiger, noch vornehmer, und erst recht nicht trauriger

Bill Longstroke

BESCHLOSSENE SACHE



ist nun, daß wir für 1969 eine Nordlandfahrt für Mitglieder und Freunde des BVDM vorbe-
reiten und auch durchführen werden.

1967 machten wir den ersten Versuch in dieser Richtung und die einstimmige Meinung aller Teilnehmer war damals, der Versuch habe sich gelohnt, es solle unbedingt in den nächsten Jahren Ähnliches aufgezogen werden. Doch die große Frage ist immer, wer ist bereit und in der Lage, die notwendigen Vorbereitungen zu treffen, alle Interessenten unter einen Hut zu bringen, entsprechend zu verständigen und zu benachrichtigen. Nun, diese Frage wäre gelöst, denn unser Kamerad Manfred Braun, 565 Solingen-Ohligs, Fraunhofer Str. 6 hat sich dazu bereit erklärt, diese Aufgabe zu übernehmen. Auf mehreren Reisen nach Norwegen hatte er Gelegenheit, Land und Leute kennenzulernen und wird uns mit Sicherheit diskutabile Vorschläge zur Gestaltung der Reise unterbreiten. Alle Anfragen in dieser Angelegenheit sind also, unter Beifügung von Rückporto, an Manfred Braun zu richten.

Während sich im vorigen Jahr unsere Reise auf den südlichen Teil Norwegens beschränkte, soll es im nächsten Jahr weiter nach Norden bis zum Nordkap gehen. Eine solche Reise bedarf natürlich größerer Vorbereitungen sowohl in Hinsicht auf die Maschine als auch in finanzieller Hinsicht. Aus diesem Grunde geben wir jetzt schon, also fast ein Jahr vor dem Reisetermin, diesen Hinweis an alle Interessenten, damit nicht wie im Vorjahr eine ganze Reihe von Leuten mit Bedauern auf die Teilnahme verzichten mußten, da

sie sich schon anderweitig gebunden hatten. Die Reise soll im Juli 1969 durchgeführt werden, also während der Schulferienzeit in Nordrhein-Westfalen. Reisedauer etwa 25 Tage. Zeltreise.

Für diejenigen, die unsere Art, eine Gruppenfahrt zu unternehmen, noch nicht kennen, folgender Hinweis: Auf keinen Fall soll während der Fahrt der ganze Pulk zusammenbleiben. Am Morgen wird das Tagesziel bekanntgegeben und jeder kann sich den Weg dorthin nach eigener Lust und Laune einteilen. Am Abend findet sich dann alles (hoffentlich) auf dem gemeinsamen Zeltplatz ein und man kann zum gemütlichen Teil des Tages übergehen.

Zum Schluß noch eine Idee von Manfred Braun: Bei rechtzeitiger Anmeldung der Teilnehmer unter präziser Angabe der benutzten Maschine ließe sich eine sinnvolle Einteilung der mitzunehmenden Ersatzteile und Werkzeuge durchführen.

So, und jetzt nehmt die Karte raus und rechnet selber nach, wieviel km da wohl abzuspuhlen sind und wieviel Kapital zur Bestreitung der Kosten erforderlich ist. Und wer dann glaubt, das ließe sich wohl machen, der schreibe möglichst bald an obige Anschrift mit der Bitte um weitere Information.



**Die Erfolge
der Weltmeister beweisen:**

RENOLD

die ERSTE Präzisionskette



**Lieferbar für alle in- und
ausländischen Fabrikate**

RENOLD KETTEN

G. m. b. H.

4 Düsseldorf

Liststraße 50

Bestellungen von Mitgliedern an:

**Bundesverband der Motorradfahrer e. V.
433 Mülheim/Ruhr · Mergelstraße 42**



KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA

verkauft —
betreut —
und fährt selbst:

Ihr Zweitakt-Spezialist

HEINRICH RONS DORF JUN.

Kraftfahrzeuge und Zubehör

583 Schwelm i. Westf. · Berliner Str. 62

Ohne technische Kenntnisse

Es ist wirklich verwunderlich, wie oft sich Fahrer, die von den maschinellen Teilen ihres Motorrades so gut wie nichts wissen, auf weite Touren trauen, und es ist ein hohes Zeichen der Solidität unserer Motorräder, daß es diesen Fahrern fast immer gelingt, ihre Fahrten ohne Defekt zu Ende zu führen. Es ist schon vorgekommen -- und uns sind solche Fälle bekannt -- daß Motorzweiradfahrer, die kaum recht wußten, daß sich im Innern des Zylinders ein Kolben auf- und abbewegt, Fahrten von Hunderten von Kilometern gemacht haben! Solche, man möchte fast sagen: leichtfertige, Auffassung von den Tücken eines Benzinmotors steht im krassen Gegensatz zu der Art, wie die professionellen Maschinisten von stabilen Maschinen für ihren Beruf vorbereitet werden. Diese Leute müssen oft Jahre lernen, bevor man ihnen die selbständige Wartung eines Motors anvertraut, und doch ist eine große, auf einem soliden Unterbau ruhende Gasmaschine meist viel weniger Störungen ausgesetzt als ein kleiner schnellaufender Zweiradmotor.

So erfreulich es nun auch ist, daß es vielen nur mit mangelhaften Kenntnissen ausgestatteten Zweiradfahrern gelingt, ihre Touren erfolgreich durchzuführen, so ist es doch andererseits eine Pflicht der Fachpresse, davor zu warnen, so ganz unvorbereitet auszufahren. Man soll sich womöglich eine gründliche praktische und theoretische Ausbildung aneignen, so daß man wenigstens über das Wichtigste informiert ist -- und dann erst weitere Touren versuchen. Oft handelt es sich um lächerliche Kleinigkeiten, die einen Fahrer zum Abbruch einer schönen Tour zwingen können, die ihn wütend machen und die nachträglich der unschuldige Händler oder Fabrikant zu entgelten hat.

---- Und nun, lieber Leser, dürfen Sie **d r e i m a l r a t e n**,
woher dieser lehrreiche Aufsatz stammt !!
Sie werden es kaum glauben: er stand in der "Allgem. Automobil-
Zeitung von Oesterreich", erschienen darin im **J a h r e 1 9 0 4**
(jawohl!, kein Druckfehler: null - vier!)

Der gleichen Quelle wurde die folgende Anzeige entnommen:

Der Katalog pro 1904 der Adler-Fahrradwerke

normals Heinrich Kleyer zu Frankfurt a. M.

gelangt eben zur Aufgabe, worauf die Interessenten von Fahrrädern,
Motorzweirädern, Motorwagen und Schreibmaschinen aufmerksam
gemacht werden.

Treffpunkte der Landesverbände und Ortsclubs:

=====

Landesverband FRANKEN

Treffpunkt: am 2. Samstag jeden Monats in der Gaststätte
"Zur Burgruine" in Regensberg, Krs. Forchheim

Landesverband HARZ-HEIDE

Treffpunkt: jeden letzten Sonnabend im Monat in der Gaststätte
"Zum Krug" in Lengede bei Vienenburg (an der B 4)

Landesverband MITTELHESSEN

Treffpunkte: am zweiten Freitag jedes Monats gegen 19 Uhr im
Gasthaus "Zum Bergwald" in Rödgen bei Gießen

Landesverband RHEIN-MAIN

Treffpunkt: jeden ersten Samstag im Monat in der Gaststätte
"Zur Neuen Welt", Groß-Gerau, W.-Rathenau-Str. 4
jeden 3. Samstag im Monat in der Gaststätte
"Zum Wiesengrund", Groß-Gerau, In den Martinssümpfen
jeweils gegen 20 Uhr

Landesverband RHEIN-RUHR

Treffpunkt: am 3. Samstag jedes Monats in der Gaststätte
"Gut Steinberg" b. Ap-rath (B224), 19 Uhr

Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE

Treffpunkt: am letzten Samstag jedes Monats im Gasthof
"Zum Kreuz", in Hardt bei Schramberg, gegen 19 Uhr

Landesverband WESERSTEIN

Treffpunkt: am ersten Samstag jedes Monats im Gasthaus
"Zum Gelstertal" in Hudelshausen, Krs. Witzenhausen,
19 Uhr

Kasseler Motorradfreunde im BVDM

Treffpunkt: am letzten Sonnabend jedes Monats um 20 Uhr im Gast-
haus "Graue Katze" im Fuldatal hinter Kassel-Wolfs-
anger

Motorradsportvereinigung LÜNEBURGER HEIDE

Treffpunkt: am letzten Sonnabend jedes Monats gegen 19.30 Uhr
in der Gaststätte "Löns-Hof", Hermann-Löns-Straße
in Lüneburg

Änderungen werden jeweils in der BALLHUPE bekanntgegeben.

Letzte I F M A - Informationen

Es steht nunmehr fest, daß die Firma KREIDLER erstmals auf einer IFMA vertreten ist. Dieser Entschluß wird sicher von allen Motorradfreunden lebhaft begrüßt, denn wir empfanden es immer als eine schmerzliche Lücke, wenn die Kornwestheimer auf dieser größten europäischen Motorradschau nicht anwesend waren.

KREIDLER steht im Obergeschoß der Halle 13. Dort finden Sie auch SUZUKI und MZ. Alle anderen Motorrad-Hersteller haben ihre Stände im Erdgeschoß.

Von den großen englischen Marken sind BSA, NORTON und TRIUMPH vertreten. Die Engländer haben einen großen Block zwischen den Gängen D und E belegt.

Unter der Firmenbezeichnung CLYMER MÜNCH Motorcycles finden wir am Stand F 14 unseren alten Bekannten Friedel Münch. Ob wir neben einer weiterentwickelten MAMMUT auch eine der Wiederauferstandenen ruhmreichen INDIAN zu sehen bekommen?

Das große Rätselraten um eine neue BMW wird wohl bis zur Eröffnung der Ausstellung weitergehen. Wir können uns schlecht denken, daß die Münchener sich noch einmal als "Veteranen"-Aussteller ver-spotten lassen wollen.

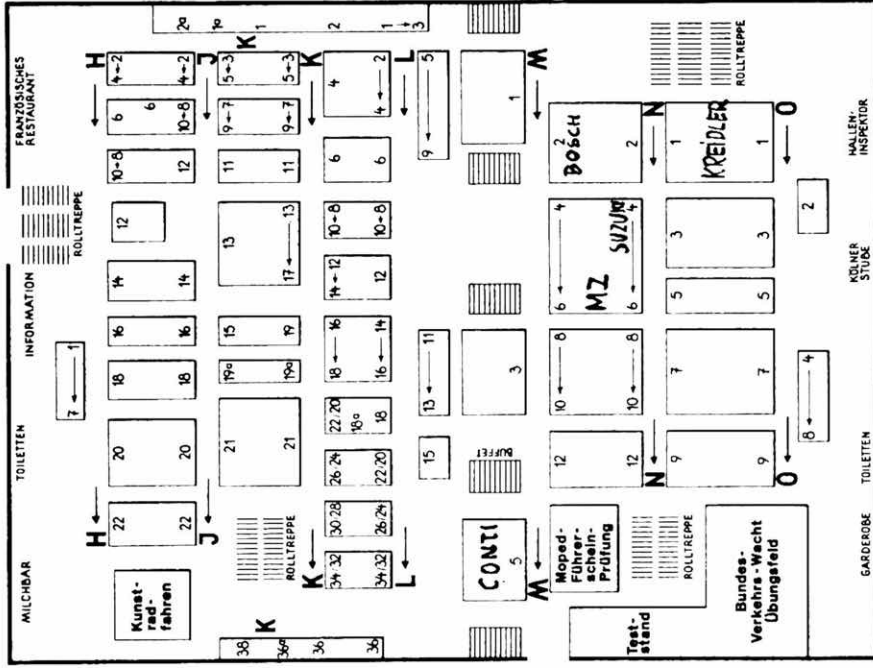
NECKERMANN tritt selbst nicht als Aussteller in Erscheinung. Die von dem Versandhaus vertriebenen Marken GARELLI und MZ sind aber mit repräsentativen Ständen dabei. Es bleibt abzuwarten, inwieweit das Erscheinen von JAWA/CZ von den Ereignissen in der CSSR beeinflußt sein wird.

Die ungarische Marke PANNONIA, früher auch unter dem Namen CSESPEL bekannt, hat im Erdgeschoß den Stand A 6 belegt. Dieses Fabrikat ist hierzulande fast unbekannt, in den Ostblock-Ländern hat diese Marke aber einen guten Ruf.

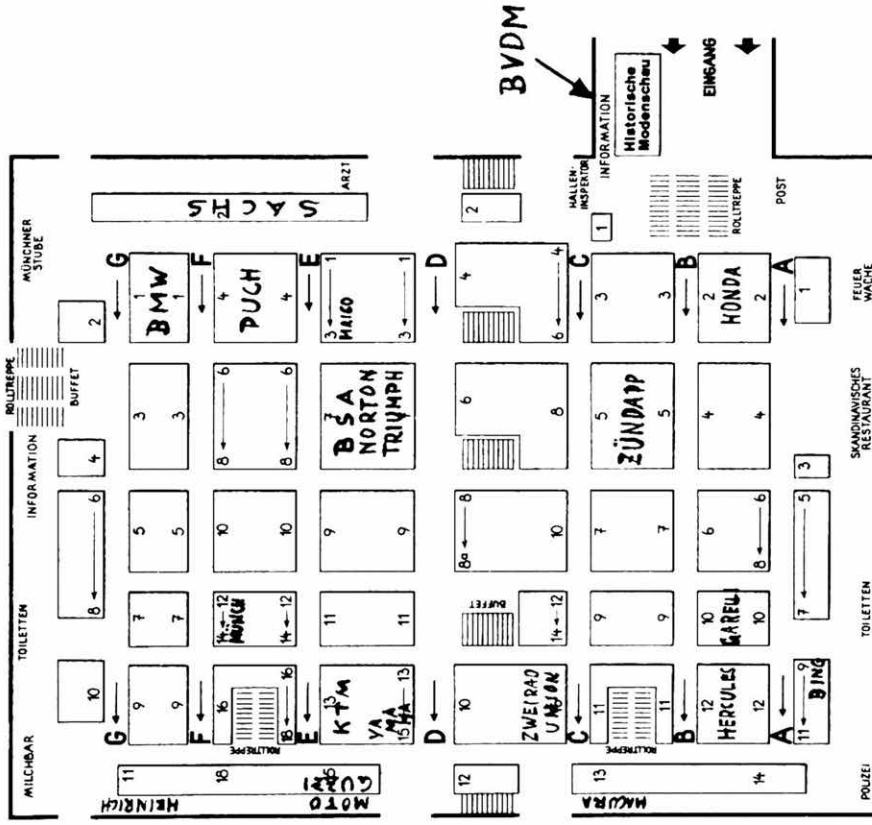
Um unseren Freunden und Lesern die Orientierung auf der IFMA zu erleichtern, bringen wir auf der nächsten Seite eine Übersicht über die Ständeinteilung. Die wichtigsten Aussteller haben wir auf den Hallenplänen vermerkt. Wer darüberhinaus etwas besonderes oder einen bestimmten Aussteller sucht, kann an unserem Informationsstand den Aussteller-Katalog einsehen.

A c h t u n g! Landesverband R H E I N - R U H R!

Wegen des am 21. September auf dem Nürbrügring stattfindenden Laufes um den Junioren-Pokal, findet unser Monatstreffen in Gut Steinberg bei Aprath am 28. September, das ist der vierte Samstag, statt.



Die Hallenpläne sind nicht maßstabgerecht, sie dienen lediglich zur Orientierung über die Standlage.



Die Hallenpläne sind nicht maßstabgerecht, sie dienen lediglich zur Orientierung über die Standlage.

Aus dem Terminkalender

7. September AVUS, Berlin, Junioren-Pokal, alle Klassen
21. September Nürburgring, Junioren-Pokal, alle Klassen
5. Oktober Zielfahrt nach DREES/Eifel mit Motorradfahrer-treffen und kameradschaftlichem Zusammensein aus Anlaß des 10-jährigen Bestehens des BVDM. Ausschreibungen ab 7. 9. durch Heinz Sauerland, 4182 Uedem/Ndrh., Mosterstraße 22, oder am BVDM-Stand auf der IFMA.
- 11./13. Oktober 6. Internationale Zielfahrt mit Motorradfahrer-Treffen nach Trappenkamp bei Bad-Segeberg.
Veranstalter: Vereinigung Norddeutscher Motorrad-fahrer e.V. Kiel. Ausschreibungen durch Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67.

Diese Veranstaltung zählt auch in diesem Jahr für die Bundesmeisterschaft des BVDM.
12. Oktober Rhönberg-Preis (Junioren-Pokal) alle Klassen
13. Oktober Motodrom Hockenheim. letzter diesjähriges Meister-schaftslauf. Hier fällt die Entscheidung über den Weltmeistertitel in der Gespannklasse: Auerbacher oder Fath?!
- 19./20. Oktober 3. Löwentreffen in ZOLDER/Belgien. Ausschreibung anfordern beim Veranstalter: MOTO-CLUB BRUXELLES 86, Rue du Vieux Moulin, Brüssel 16/Belgien.
Sonntag, d. 20. 10. besteht die Möglichkeit, eine in der Nähe von Zolder liegende Kohlengrube zu besichtigen. Ferner kann die Rennstrecke von ZOLDER befahren werden.
-

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRAD-FAHRER e.V. (BVDM), Sitz Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42,
Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstr. 13

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstraße 13
Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Straße 23

Die von unseren Mitarbeitern mit Namen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des BVDM dar.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.