

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

2/69



KARL HOPPE
Eifelrennen 1969

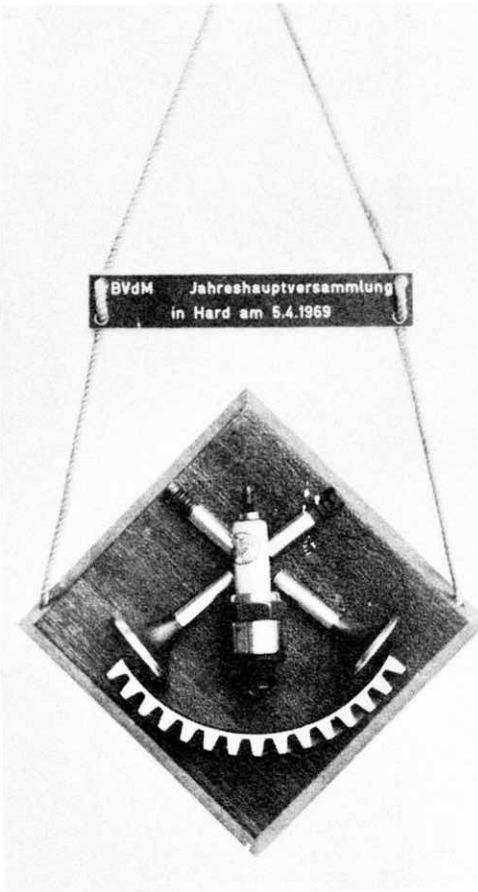


Ablauf der Jahreshauptversammlung 1969

Nach der Begrüßung durch den gastgebenden Landesverband eröffnete der 1. Vorsitzende des BvDM Horst Briel die Versammlung.

Wegen Krankheit des Geschäftsführers Willi Reuter verlas Ulrich Lipowski dessen Jahresbericht für 1968.

Aus diesem war unter anderem ersichtlich, daß der Bundesverband sich inzwischen um 20 % vergrößert hat.



Der Kassenbericht von E.M. Schmidt wurde durch den Kassenprüfer bestätigt.

Danach folgten die einzelnen Berichte der Landesverbands-Vorstände:

Rhein-Main

Harry Waldschmidt machte unter anderem darauf aufmerksam, daß ein neues Club-lokal ausfindig gemacht wurde: SKG-Gaststätte, 6085 Nauheim b. Groß-Gerau, Königstädterstraße und machte darauf aufmerksam, daß das Pfingst-Zelttreffen wieder im Aussiedlerhof "Zum Wiesengrund" stattfindet.

Franken

Hansi Köhler entschuldigte sich telef. und gab den Termin des Zelttreffens des LV Franken am 4. und 5.10.69 bekannt.

Da am 17.5. auf dem Nürburgring ein Junioren-Rennen und in Hessisch-Lichtenau die Jumbo-Rallye stattfindet, trifft sich der Landesverband Rhein-Ruhr am Samstag nach Pfingsten, am 31.5.69, im Haus Steinbruch in Duisburg.

Kasseler Motorradfreunde

Bekanntgabe der Jumbo Rallye am 17.5.69 in Hessisch-Lichtenau.

Schwarzwald-Bodensee

Rückblick über Veranstaltungen. Mit-gliederzuwachs.

Wahl eines Versammlungsleiters:

H. Witwer wurde gewählt.

Nach der Entlastung des Gesamtvorstandes fanden die Neuwahlen statt.

Alle bisherigen Vorstandsmitglieder kandidierten wieder und wurden auch einstimmig wiedergewählt.

1. Vorstand: Horst Briel
2. Vorstand: Harry Waldschmidt
3. Vorstand: H. Wittwer (Neuwahl)
Schatzmeister: Eduard Max Schmidt
1. Geschäftsführer: Willi Reuter
2. Geschäftsführer: H. Sprenger
Wahl der Sportwarte:
1. H. Sauerland
2. H. Essers

Als weiterer Punkt der Tagesordnung war eine öffentliche Diskussion vorgesehen.

Diskutiert wurde über:

1. Ehrungen erfolgreicher Motorradfahrer innerhalb des BvdM
2. Unkostenbeitrag Elefantentreifen
3. Uneinigkeiten über Zielfahrtauswertungen

10. 4. 1969

-/st

MOTORRADAUSSTELLUNG DES LV. SCHWARZWALD-BODENSEE AM
1. + 2.3.1969 IN SCHWENNINGEN/NECKAR.

Der Grundgedanke für diese Ausstellung war in erster Linie der, der Öffentlichkeit zu zeigen, daß es überhaupt noch Motorräder gibt. Ferner, daß die Männer, welche sich Motorräder kaufen und diese fahren, keine Verrückten oder gar Snobs sind, denen es auf Golf- oder Tennisplätzen zu langweilig geworden ist, sondern deren Steckenpferd ganz einfach Motorradfahren heißt.

Das also war der Grund, warum sich einige Männer des LV. Schwarzwald-Bodensee entschlossen, eine Ausstellung zu planen und zu organisieren.

Als erstes mußte natürlich die Zustimmung sämtlicher Mitglieder des Clubs abgewartet werden. Deshalb wurde das nächste Treffen mit Spannung erwartet. Die größte Überraschung war, daß die meisten Mitglieder für die Durchführung der Ausstellung waren, einige zauderten, einige waren dagegen und das an und für sich mit Recht; denn was konnten wir schon bieten, ganz zu schweigen von der finanziellen Belastung. Doch unsere Devise war, wer nicht wagt, der nicht gewinnt.

Erstaunlich war die Bereitwilligkeit einiger älterer Mitglieder, die Ausstellung in jeder Weise zu unterstützen, da gab es gar keine Bedenken, im Gegenteil, sie machten uns noch Mut.

Als erstes begann die Suche nach einer geeigneten Stadt, welche auch über eine große Halle verfügte.

Als zweites mußte der Preis für diese Halle festgelegt werden, er durfte natürlich einen gewissen Betrag nicht überschreiten.

Drittens, ein wichtiger Faktor, war der Termin der Ausstellung. Er sollte natürlich nicht am Anfang und nicht am Ende eines Jahres sein.

Vier Wochen später standen diese drei Punkte fest.

Als Austragungsort wurde die Messehalle in Schwenningen bestimmt.

Für diese Stadt entschied man sich wegen ihrer zentralen Lage, außerdem hatte die Halle gute Parkmöglichkeiten und liegt zudem noch an der Bundesstraße.

Die Messeleitung stellte uns die Halle für einen annehmbaren Preis zur Verfügung.

Nur der Termin bereitete uns im Anfang Sorgen. Von Seiten der Messeleitung kam nur der 1. + 2.3.69 infrage; denn in der übrigen Zeit war die Halle schon belegt.

Frage 2) bestand nun darin, was stellen wir aus?

Am geeignetsten erschien uns - von allen Motorradsparten etwas -

Veteranen, Rennmaschinen (Straßen u. Gelände), moderne Serienmaschinen, Eigenbauten, Motore und, man verzeihe uns, aus Reklamegründen noch 1 oder 2 Rennwagen.

Da die Größe der Halle beachtlich ist (1500 m^2) mußte schon etwas drinstehen, wenn man sich nicht blamieren wollte. Deshalb wurde die Mindestzahl der Motorräder auf 70 festgelegt, weniger durften es auf keinen Fall sein.

Für das Auftreiben dieser Maschinen blieb uns ein halbes Jahr Zeit. Was in dieser Zeit abgeklappert und angeschrieben wurde waren einige Kilometer und etliche Seiten Papier, aber was solls, von nichts kommt nichts.

Bei einer Ausschuß-Sitzung des BVDM in Mülheim/Ruhr wurde ebenfalls unser Anliegen vorgetragen. Man sicherte uns seitens des Bundesverbandes sowohl finanzielle als auch Unterstützung durch Maschinenmaterial zu. Hoffentlich denkt nun keiner, die Brüder hätten die ganze Bundeskasse geplündert. Wir benötigten nur ca. DM 200,--. Außerdem sollte die Fahrt zur Ausstellung als erste Zielfahrt zur Bundesmeisterschaft gewertet werden.

Ende des Jahres hatten wir die Zusicherung von ca. 50 Maschinenbesitzern, die ihre Fahrzeuge ausstellen wollten. Wie uns der zuerst ungünstig erscheinende Termin zugute kam, zeigte sich in der Beschaffung von Rennmaschinen, da die Rennsaison erst Anfang April 1969 beginnt.

Erfreulicherweise beteiligten sich auch einige Firmen sowie auch einige Motorradhändler an unserer Ausstellung. Sie riskierten ja nichts, denn die Ausstellungskosten waren frei, nur verkaufen durften sie nichts.

Unaufhaltsam rückte der Termin näher und den Verantwortlichen war es manchmal bange und wer erzählte, ihm sei es immer ganz wohl gewesen, der lügt.

Mitte Februar fiel ca. 1 m Schnee und strenge Kälte war bis Anfang März angekündigt. Das hatte zur Folge, daß eine Vertretung, von der man es am wenigsten erwartet hätte, ihre Nennung mit der Begründung zurücknahm, daß bei diesem Wetter zuwenig Interessenten kämen. Angerechnet ein Prunkstück der Ausstellung die "Norton Commando". Na ja, deswegen würde die Ausstellung auch nicht untergehen.

Um den 20.2. herum begann die eigentliche Arbeit. 300 rote und gelbe Plakate mußten aufgehängt werden.

Wieder war die Bereitschaft der Mitglieder ausschlaggebend für ein Gelingen der Ausstellung. So war es nicht verwunderlich, daß im Umkreis von 50 km fast in jedem Ort zu lesen war, was am 1. und 2. März in Schwenningen geboten würde. Auch die Tagespresse mußte verständigt werden.

Leider wurden die von uns geschriebenen Artikel zensiert und zudem noch verdreht. So kamen oft wunderliche Dinge zum Vorschein.

Z.B. schrieb einer: (ich zitiere wörtlich)

So steht da eine NSU aus dem Jahre 1909
eine Tornax und vieles mehr.

Besondere Aufmerksamkeit verdient das 4-
Zylinder-U-R-S-Gespann, auf dem der zweifache
Weltmeister Helmut Fath seinerzeit
seine Siege herausfuhr.

Es wurde doch höchste Zeit, daß solche Leute endlich aufgeklärt würden.

Obwohl einige ziemlich lange Anfahrtswege hatten, dazu noch 2 Tage Urlaub nehmen mußten, waren Donnerstagfrüh gegen 9 Uhr (2 Tage vor der Ausstellung), rund 10 Mitglieder des LV-Schwarzwald-Bodensee vor der Halle anwesend, um Aufstell- und Putzarbeiten durchzuführen. Am Abend des gleichen Tages standen dann 20 Maschinen blitzblank geputzt und poliert in der Halle.

Am Freitag waren es sogar 15 Mitglieder, die Maschinen transportierten, abluden sowie die Wände der Halle schmückten und dabei über den Witz des Tages lachten.

Diesen Witz lieferte uns die Fa. BMW, hervorgerufen dadurch, daß sie uns doch tatsächlich eine Maschine vom Typ R 60/2 zur Verfügung stellte nebst einer Kiste Prospekte, die zu 70 % aus Autowerbematerial bestand.

Darüber konnte man doch wirklich nur lachen, da wir genügend R 60/2 - Maschinen von Mitgliedern zur Verfügung hatten.

Gegen Abend stand die Ausstellung. Es fehlten zwar noch einige Maschinen, deren Besitzer erst Samstagfrüh kommen konnten, egal, hauptsächlich sie kamen. Plotzlich wurde ich das Gefühl nicht mehr los, daß die Ausstellung doch noch ein Erfolg werden würde.

Samstagfrüh 9.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung. Man traute seinen Augen kaum, denn es kamen tatsächlich Besucher. Meist sah man erstaunte Gesichter, denn für viele war die Ausstellung doch eine Überraschung. Der Anblick von 4 Reihen Motorradern, etlichen Motoren, sowie 2 Rennwagen, war wirklich nicht schlecht.

In der ersten Reihe standen Veteranen:

Man sah neben 2 Triumph's, eine Zündapp, eine DKW 500, eine Motosacoche, eine Megola, eine 1000er Tornax, eine Mabeco, eine Ardie, eine Ariel, eine Scott sowie eine Scott-Rennmaschine, ein Sahara KS-Gespann, ein D-Rad, eine Zehnder und eine Gillet-Herstal 1923 aus der Schweiz und eine NSU, Baujahr 1909.

Die zweite Reihe bestand aus Rennmaschinen:

2 Horex 500, eine Suzuki, eine Lube, die 4-Zyl. Eigenbau von Karl Reese, die Klägerschen Renner, darunter die FKS, die NSU-Rennmax und die einzige noch existierende 350 ccm Horex-werks-Rennmaschine. Auch waren vertreten: ein BMW-RS-Gespann, eine Puch, eine Kreidler, ein Grasbahn-Gespann, Produktions-Racers der Fa. Maico, ferner die Straßen- und Gelände-Rennmaschinen dieser Fa. und als Krönung das URS-4-Zyl.-weltmeister-Gespann von Helmut Fath.

Die dritte Reihe bestand aus Serienmaschinen:

Zu sehen waren das Honda-, Yamaha-, Suzuki-, Maico - Programm. Einige Privatmaschinen wie Norton, Ducati, Aermacchi, Zündapp, Kreidler, NSU, Horex, BMW R 69 S, R 50, R 60/2, Moto-Guzzi, Moto-Morini, Puch.

An Motoren standen da: ein Schnittmodell der Fa. Maico und Suzuki. Außerdem ein Guzzi-V 7-Motor, ein Jap-Motor, ein Bootsrennmotor, ein Mercedes-Flugzeugmotor sowie ein BMW-KS-Motor.

Bei den Eigenbauten war der Blickpunkt eine Supermax, die 1000er Vincent aus Baden-Baden, eine z.T. umgebaute und verbesserte Norton und die RJ-DKW.

Beim Anblick der Supermax kam einem unwillkürlich der Gedanke, wäre dieses Prachtstück von NSU gebaut worden, es hätte keine Japaner auf Deutschlands Straßen gegeben.

Bei dieser Gelegenheit mochte sich der LV-Schwarzwald-Bodensee bei all denen bedanken, die den langen An- und Abfahrtsweg, sowohl den Transport nicht gescheut haben, um ihre Maschinen auszustellen.

So den Herren Fath, Klager, Kaiser.

Den Ausstellern der Veteranen: den Herren Schwengeler und Brunner aus der Schweiz, Diehl und der Fam. Sattler aus Worms, der Fam. Briel, den Herren Reese, Langhanki, Haller, Merkle und Klement. Den Eigenbauern: Metzmeier, Dittmer, Straub.

Den Firmen Maico und BMW.

Den Motorrad-Vertretungen: Roth, Sauer, Schieck und Flaig.

Den Mitgliedern des LV-Schwarzwald-Bodensee, die ihre Maschinen zur Verfügung stellten und zuguterletzt allen Helfern, die hier nicht namentlich aufgeführt werden können.

Loch zurück zum eigentlichen Geschehen.

Obwohl es in der Halle nicht gerade warm war, kamen viele Zuschauer. Bis Mittag waren es ungefähr 200. Gegen 13.00 Uhr kam die Sonne heraus und mit ihr kamen auch die ersten Motorradfahrer. Besonders erwarteten wir 4 Besucher aus Gießen, die einzigen von 40 Nennungen, die an der Zielfahrt teilnahmen. Sie kamen unter vielen anderen. Bis zum Abend zählten wir ca. 700 Besucher. Nicht schlecht für den Anfang. Damit waren auch Gott sei Dank die Unkosten gedeckt. Gegen 20.00 Uhr traf man sich in Bad Dürkheim in einem Lokal. Der Abend verlief gemütlich. Die Tische wurden zusammengeschoben, man sprach über Motorräder und in erster Linie über die Ausstellung.

Sonntagfrüh sollte die Ausstellung gegen 11.00 Uhr beginnen. Doch die ersten Besucher erschienen schon um 9.00 Uhr.

Zur großen Überraschung traf ein Münch-Mammut ein. Der Fahrer war auf einen Telefon-Anruf hin gekommen, er hatte den weiten Weg nicht gescheut.

Für die Zweitakt-Fans stellten sich zwei 500er Suzuki aus der Schweiz ein. Um uns nicht die Schau zu stehlen, wurde eine von diesen Maschinen auch noch in der Halle aufgestellt.

Inzwischen war es Mittag geworden und der Besucherstrom ließ ein wenig nach. Wieder hatten ca. 700 Besucher die Ausstellung passiert. Der große Andrang aber kam gegen 14.00 Uhr, so viele Zuschauer hatten wir beim besten Willen nicht erwartet. Ganz zu schweigen von der Vielzahl der Motorradfahrer.

Die größte Überraschung war zweifellos, daß das Fernsehen unaufgefordert zu Aufnahmen erschien. Woher die das bloß wußten?

Einer vom Team sagte, er hätte es im Motorrad gelesen.

Alle kamen, die Tagespresse, H. Sachs vom Veteranenverband, das Fernsehen, nur von unserer heißgeliebten Lektüre dem "Motorrad" war keiner da. Ich glaube, die hatten unser Artikelchen in Heft 3 nicht für voll genommen. Wie sich aber später herausstellte, konnte niemand kommen, da Herr Rauch zu einer Tagung mußte und Klacks sich in England aufhielt. Durch unseren 1. Vorsitzenden Horst Briel, der ja als freier Mitarbeiter des "Motorrades" kein Unbekannter ist, war dann die Berichterstattung sichergestellt.

Als sich das Fernsehen gegen 16.30 Uhr nach vielen Aufnahmen und Interviews mit Motorradfahrern verabschiedete, standen auch schon die ersten Maschinen zum Abtransport bereit.

Gegen 18.00 Uhr war die Ausstellung offiziell beendet, obwohl noch immer Schaulustige kamen.

Bei einem Kaffee, den unsere unermüdlichen Kassiererinnen brauten, wurde Kassensturz gemacht. Die Kasse stimmte. Ca. 4000 Zuschauer hatten an diesen beiden Tagen die Ausstellung besucht. Ein guter Erfolg.

Gegen 20.00 Uhr war die Halle so leer wie am Donnerstagmorgen. Doch sah man zum Unterschied nur frohliche Gesichter, wäre die Ausstellung danebengegangen, hätten 3 Mann wahrscheinlich die Flucht ergriffen.

Der krönende Abschluß war am Dienstagabend, als die Abendschau des ARD unter dem Titel: "Feiert das Motorrad auf den deutschen Straßen ein neues Comeback" Ausschnitte von der Ausstellung, den Maico-Werken und Friedel Münch's Mammut-Produktion brachte. Als sich dann noch einige Mitglieder des IV-Schwarzwald-Bodensee sahen und sprechen hörten, wer kann es denen verdenken, daß sie sich freuten und ein wenig stolz darauf waren.

Hermann Albrecht

Ausschreibung

Zur Zielfahrt des BVDM LV Mittelhessen, anlaßlich des Moto Cross Weltmeisterschaftslaufs in Beuern.

Am Samstag, den 12.7.1969, findet in Rödgen (zwischen Gießen und Beuern) eine Zielfahrt statt. Teilnahmeberechtigt ist jeder Motorradfahrer mit einer zugelassenen Maschine.

Aufgabe: Auf der Fahrt nach Rödgen sind aus Ortschaften mit zweistelliger Postleitzahl Stempel von Polizei, Post oder Bahn zu sammeln. Neben dem Stempel muß das Datum, die Uhrzeit und ein Namenszeichen des Stempplers vorhanden sein. Aus jeder Ortschaft wird nur ein Stempel gewertet. Frühester Starttermin ist Samstag 0⁸₀₀ Uhr.

Wertung: Für jeden Stempel mit zweistelliger Postleitzahl werden 10 Punkte angerechnet. Zielkontrolle bis spätestens 15.00 Uhr am Gasthaus zum Bergwald, Rödgen bei Gießen. Nach Ankunft aller Teilnehmer wird ein Büchsenslalom veranstaltet. Alle Teilnehmer fahren auf einer gestellten Maschine. Beim Slalom gibt es folgende Wertung:

Büchse umwerfen	2 Punkte
Fußten	3 Punkte
Verlassen der Strecke	20 Punkte

Klasseneinteilung der Zielfahrt: Bis 100 ccm, über 100 ccm

Preise: Der Gesamtsieger erhält einen Pokal. Die drei Klassenbesten erhalten je eine Plakette. Die übrigen Teilnehmer erhalten Sachpreise.

Nennung: Nennungsschluß ist der 3.7.1969. Nachnennung ist nicht möglich. Das Nenngeld beträgt DM 5,-- und ist im Brief als Schein an Manfred Zieger, 63 Gießen, Weserstr. 15, einzusenden.

Im Nenngeld inbegriffen: Zeltplatzbenutzung oder Übernachtung im Saal.

Folgender Zeitplan ist vorgesehen:

15⁰⁰ Uhr Ankunft aller Teilnehmer
16⁰⁰ - 18⁰⁰ Uhr kann das Training in Beuern besucht werden
18³⁰ Uhr Ölbüchsenslalom
19⁰⁰ Uhr Wahl der schönsten Maschine
19³⁰ Uhr Preisverteilung
20⁰⁰ Uhr Film- und Dia-Vorführung
Anschließend Benzingequatsche am Lagerfeuer

Die Zielfahrt gilt als Wertung der BVDM JAHRESZIELFAHRT.

Jeder Fahrer fährt auf eigene Verantwortung! Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Schäden, die vor, während oder nach dem Treffen entstehen, ab! Die Einhaltung der Verkehrsvorschriften werden jedem Fahrer zur Pflicht gemacht. Zuwiderhandeln führt zum Ausschluß aus der Wertung.

Euer
Motorrad-Sportclub
im BVDM Mittelhessen

Fahrtleiter: Manfred Zieger, 63 Gießen, Weserstr. 15

Immer wieder diese Regenanzüge

Auch ein Trialon-Regenanzug ist nicht das, was er verspricht und das, was ich mir von ihm erhofft hatte.

Diese Erfahrung machte ich, als ich bei einer kleineren Fahrt in heftiges Schneetreiben geriet.

Innerhalb 10 Minuten war das Schneewasser bis auf die Haut durchgedrungen.

Was da doch immer als wasserdicht angepriesen wird!

Der Anzug wurde Ende Mai 1968 gekauft.

Inzwischen war er also 8 Monate alt geworden, davon hing er ein 1/4 Jahr unbenutzt im Schrank.

In den 5 Monaten, in denen er getragen wurde, ist er ziemlich strapaziert worden. Trotzdem, wer kann sich schon leisten, dauernd Geld für Klamotten auszugeben, man will ja schließlich auch noch fahren.

Zumindest sollte doch ein Anzug von DM 200,-- ein Jahr lang halten, und meiner ist übrigens nicht der einzige, der durchläßt.

Oder ist bei uns im Schwarzwald der Regen von einer besonderen Art?

Wie wäre es, liebe Motorradfahrer, wenn man einmal ausnahmsweise über Regenzeug diskutieren würde? Es wird zwar für manchen ein langweiliges Thema sein, nicht aber für den, der alle 6 Monate in die Tasche greifen muß, um nicht naß zu werden.

Da zur Zeit viele Anzüge angeboten werden, fällt die Wahl schwer, besonders, da keinerlei Angaben über die Haltbarkeit derselben gemacht werden.

Deshalb wäre es doch einmal interessant, durch Umfragen festzustellen, welche Anzüge für den Motorradfahrer betr. Wetterfestigkeit und Haltbarkeit infrage kommen.

Hermann Albrecht

Anmerkung der Redaktion:

Anscheinend hat unser Freund Albrecht die BALLHUPE Nr. 3/68 nicht gelesen. Dort steht auf Seite 22 ("Reden wir mal vom Wetter") klipp und klar, was von den englischen Regenanzeigen zu halten ist und wie man preisgünstig an eine wirklich brauchbare Regenbekleidung kommt. Es sind noch etliche Exemplare der Nr. 3/68 vorhanden; bitte, anfordern, solange der Vorrat reicht.

Diese Zuschrift erreichte uns aus einem Landesverband, und zwar aus einem erfolgreichen. Da er aber treffend die Situation in jeder größeren Gemeinschaft schildert, gilt dieser Schrieb auch für den gesamten BVDM, weshalb er hier einmal für alle abgedruckt wird.

Die Redaktion

Die Bremser

Es gibt verschiedene Arten von Bremsern. Solche, die bergauf bremsen und solche, bei denen an jeder Kurve das Stoplicht brennt. Und dann gibt es noch eine Art von Bremsern, aber bei denen brennt nicht mal hinten ein Licht, geschweige denn dort, wo man das Gehirn vermutet. Nur manchmal ist ein ganz schwaches Glimmen zu erkennen. Diese Bremser gibt es überall, in jedem Club, in jedem Verein und bei jedem Verband. Ich muß dazu allercings sagen, daß diese Bremserei meistens ungewollt, nichtwissend oder aber durch übertriebenen Optimismus geschieht.

Ein Verein läßt sich am besten mit einer Kutsche vergleichen, nämlich so: Vorne bewegt sich ein Vierer- oder Sechser-Gespann (wie traurig hoch diese Zahl), das zieht die ganze Karre. Dann sitzen einige auf dem Bock mit der Peitsche. Von diesen bekommen dann die Ziehenden ab und zu eine von hinten gebraten, sie wissen aber nicht, warum. (Vor den Pferden steht keiner, die könnten beißen!) Die Nächsten sitzen dann in der Kutsche, ein paar hängen noch außen herum, stehen auf den Trittbrettern oder sonst wo. Das sind die Gäste, die haben für die Jahresfahrt bezahlt und damit ist der Fall für sie erledigt. Das ist auch weiter nicht schlimm, sie werden eben gezogen. Aber dann kommen die, welche ich ganz besonders liebe, die können sich nicht entschließen, ob sie mitfahren wollen oder nicht. Vielleicht rumpeltes auch manchmal zu stark in der Kutsche, und sie haben Angst, sie könnten aus ihrem dahindösenden Alltagsleben erwachen. Die hängen dann einfach hinten an und lassen sich mitschleifen. Meistens haben sie noch an einem Seil einen Schiffsanker hängen, damit ja nicht die Bremswirkung verloren geht. Wie man diese Bremser denn handhabt (man muß sie ab und zu mal hochheben oder ein bißchen anschieben). Das ist vereinsinnere Angelegenheit und dazu kann ich nicht viel sagen.

Henry Ventil

Die Rallye vom Blei, vom Zündkraut und vom schwarzen Pulver

Wer gerne einmal mit alten Waffen schießen möchte, wer Blitz und Donnerschlag nicht fürchtet, wer gerne Pulverdampf riecht, dabei ein gutes Auge und eine ruhige Hand behält und für das Ganze noch einige km abspult, für den ist sie geschaffen, die Schwarzpulver-Rallye.

150 km Luftlinie vom Start bis zum Zielort sowie DM 5,-- für Unkosten, waren die Bedingungen, die vom Veranstalter gestellt wurden.

Auch der grauverhangene Himmel konnte uns Samstagfrüh nicht hindern, die Fahrt in den Odenwald durchzuführen. So machten wir uns also gegen 9.00 Uhr, ein Horex- und ein Guzzi V7 Gespann, auf die Reise.

Das über Deutschland stehende Tiefdruckgebiet machte sich nun doch bemerkbar.

Doch der aufkommende Regen konnte die gute Stimmung nicht trüben. Im Gegenteil, durch das schlechte Wetter waren nur ganz wenige auf der Straße, und das ist auch einiges wert.

Auch bei solchem Wetter können Landschaften schön sein. Allerdings war es eine rauhe Schönheit an diesem Tage. Die Nebelschwaden, die aus den Tälern stiegen. Die Berggipfel des Schwarzwaldes, die in tiefhängende Wolken gehüllt waren, dazu die diesige Sicht, die alles gespenstig erscheinen ließ. Sogar die Geräusche der Motoren verstummten im Pfeifen des aufkommenden Windes.

Nach Freudenstadt verwandelte sich der Regen in Schnee.

Schnell wurden Landschaft und Fahrbahn weiß.

Inzwischen verließen wir die Höhen des Schwarzwaldes, in den tieferen Lagen regnete es erneut in Strömen. In Pforzheim streifen und deshalb viele mitleidige Blicke. Bei einer Tankstelle bei Bretten fühlen sich die guten Leute veräppelt, als sie auf die Frage nach dem Wohin bei diesem Wetter entgegnet bekamen: "Nach Hammelbach zur Schwarzpulver-Rallye".

Man sah es ihnen an, sie verstanden nur Bahnhof. Oder zweifelten sie gar an unserem Verstand?

Zu aller Überraschung hielt plötzlich ein Mercedes am Straßenrand. Ein junger Bursche sprang heraus und umschlich die beiden Gespanne. Die erste V7, die er in Natura sah, erzählte er. Beiläufig erwähnte er, daß er selbst eine R 67 fahre.

Man sah es ihm an, er wäre gern mitgefahren. Als wir wegfuhr, schaute er uns noch lange nach, derweil stand der Benz einsam mit laufendem Motor und geöffneter Tür am Straßenrand.

Nach Bretten hörte es schließlich auf zu regnen.

Es wurde auch langsam Zeit, denn durch den Sprühdreck waren unsere Gesichter schwarz.

Zögernd kam die Sonne heraus. Schneller ging es jetzt voran.

Sinsheim lag hinter uns, über Neckargmünd fuhr wir jetzt in Richtung Eberbach.

Serpentinenartig schlängelte sich der Weg durch Laubwälder hinab in das Neckartal.

Eberbach lag vor uns. Eberbach am Neckar, diese schöne Stadt mit den engen Straßen und Gässchen, den kleinen Häusern und dem Schloß.

Schade, es war nicht viel Zeit zum Verweilen, denn noch waren wir nicht am Ziel. Uns allen knurrte der Magen und was verständlich erschien: die Frauen wollten sich frisch machen nach der Regenfahrt. Den Neckar begleiteten wir nur ein kurzes Stück, dann wurde in Richtung Hirschhorn abgebogen.

Durch kleine Ortschaften, über schmale Straßen, an deren Abhängen manchmal Schafherden grasten, erreichten wir über Ober Absteinach waldmichelstadt.

Überraschend treffen wir in waldmichelstadt gute Bekannte aus Furtwangen. Den Fritz mit dem R 60-Gespann und den Otto mit der 350er DKW.

Wo die wohl hinwollten?

Kurz nach 14.00 Uhr trafen wir in Hammelbach ein.

Ein internationales Häufchen Motorradfahrer begrüßte uns. Schweizer, Österreicher, Franzosen, Holländer.

Quartier war schon eine Woche vorher bestellt worden und das betreffende Gasthaus wurde dann auch schnell gefunden. Nach einer ordentlichen Säuberung, einem Glühwein sowie einem Vesper nach Schwarzwälderart fühlte man sich wieder einigermaßen zivilisiert. Am Abend verlagerte sich der Schwerpunkt des Treffens in den Saal des Gasthauses zum Ochsen. Ab 20.00 Uhr fand die Siegerehrung der Pfadfinder-Trophäe statt.

Es wurde gegessen und getrunken und langsam hob sich die Stimmung. Zu unserer Tischrunde gesellte sich ein gewichtiger Zündappfahrer, der durch seine Heiterkeit schnell Anschluß fand. Wieder ein Bekannter mehr. Inzwischen füllte sich der Saal.

Gegen 20.00 Uhr wurde es still. Die Siegerehrung begann. Erstaunlich was da mancher Fahrer im Laufe des Jahres vollbrachte.

Mit Erzählungen von Fahrten und Benzingesprächen ging ein gemütlicher Abend zu Ende.

Gegen 10.00 Uhr verdrückten wir uns, denn für den kommenden Morgen würde ein gutes Auge und eine ruhige Hand unerläßlich sein.

Fast zu schnell ging die Nacht vorüber.

Es war schon fast 8.00 Uhr als wir erwachten.

Motorengebrumm kündigte an, daß einige Fahrer schon unterwegs zum Schießstand waren.

Draussen bog ein starker Wind die Tannen, die Wolken hingen tief und es roch nach Schnee.

Das Frühstück war ausgezeichnet, nach beglichener Rechnung waren wir dann auch soweit. Übrigens, es scheint doch noch preiswerte Gegenden zu geben.

Schöner und romantischer kann ein Schießstand nicht sein, als dieser Steinbruch, der mitten im Wald liegt und von hohen Tannen umgeben ist.

Hier also sollte das Schießen entschieden werden. Unter einem abgedeckten Stand standen auch schon die Gewehre bereit.

Es waren Nachbauten von Steinschlossgewehren und Perkussionswaffen.

Dazu wäre folgendes zu sagen:

Im 17. Jahrhundert kam das Zündsystem des Steinschlusses auf, das bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts gebräuchlich war. Ein im Hahn befestigter Feuerstein schlägt hart gegen den Feuerstahl, die entstehenden Funken fallen auf die Pfanne mit dem Zündkraut. Durch den Zündkanal wird das Pulver gezündet. Das entstehende Gas treibt das Geschoß aus dem Lauf.

Bei den Perkussionswaffen ist es ähnlich, der Hammer, der wie beim Steinschloßgewehr funktioniert, schlägt mit voller Kraft auf das Zündhütchen, die Flammen, die durch die Explosion hervorgerufen werden, entzünden das Pulver.

Die größte Schwierigkeit des Schiessens bestand also darin, durch den Blitz des Steinschloßgewehres zu zielen und dabei noch zu treffen. Aber genug der Erklärungen, zurück zum Schießplatz.

Gerade erklärte Herr Leverkus die Bedingungen für die Teilnehmer.

Jeder, der am Schießen teilnahm, mußte 5 Schüsse auf eine 50 m entfernte Zehner-Ring-Scheibe abgeben. Davon 3 Schuß mit den Perkussionsbüchsen, sowie 2 Schuß mit dem Steinschloßgewehr.

Pünktlich 10.00 Uhr kündete ein Kanonenschuß aus einem nachgebauten Schiffsgeschütz das Schiessen an.

Während die Waffen geladen wurden, betraten die ersten Schützen den Gefechtsstand.

Als die ersten Donnerschläge verhallten, die Flammenblitze erloschen und die Pulverschwaden sich verzogen hatten, wurden die Gewehre erneut geladen.

Eine genau abgestimmte Menge Pulver in den Lauf geschüttet, ein Filzpfropfen, ein paar Tropfen Öl und als letztes die 14 mm große Bleikugel. Bei den Steinschloßgewehren mußte noch das Zündkraut auf die Pfanne geschüttet werden, während bei den Perkussionswaffen Zündhütchen dies ersetzen.

Erneut wurde der Hahn gespannt, gezielt und abgedrückt, so verging die Zeit im wahrsten Sinne des Wortes, Schlag auf Schlag.

Als ich an die Reihe kam, betrat ich den Gefechtsstand mit etwas weichen Knien. Trotzdem frisch gewagt, die Büchse fest an die Schulter und Wange gepreßt. Linkes Auge zu, etwas über das Ziel gehalten, gut Fuß gefaßt und langsam den Abzug durchgezogen.

Wumm! Das Perkussionsgewehr entlud sich, überraschend der geringe Rückstoß, na ja, bei dem Waffengewicht.

Der Schuß lag zwar etwas tief, aber er war auf der Scheibe, außerdem standen noch 4 Schuß aus.

Die zweite Kugel durchschlug die Scheibe etwas links. Schuß 3 und 4 wurden mit dem Steinschloßgewehr abgegeben. Vom Zündblitz irritiert und erschrocken, verfehlten beide ihr Ziel. Der 5. Schuß aus dem Perkussionsgewehr saß.

Insgesamt 15 Ringe, das mußte für einen Rang unter den ersten Zehn reichen.

Bei der nachfolgenden Siegerehrung stellte sich heraus, daß ich mit meiner Vermutung recht hatte. Der achte Platz wurde mit noch ein paar Schützen geteilt, darunter auch Fritz mit ebenfalls 15 Ringen. Dietmar und Otto wollten die Scheiben schonen, deshalb hätten sie vorbeigezielt.

Um 13.00 Uhr sollte die Heimfahrt beginnen.

Es blieb noch eine Stunde Zeit. Gerade richtig, um etwas Kaffee zu kochen und einigen Bratwürsten den Garau zu machen.

Hinter einem Bretterstapel fanden wir Schutz vor dem kommenden Schneefall.

Herrlich wie die Bratwürste dufteten, Bratwürste schmoren, das kann der Dietmar, das muß man neidlos anerkennen.

Ich glaube, allen Sechsen schmeckte der Kaffee und die Würste ausgezeichnet, das sah man an den zufriedenen Gesichtern.

Bei starkem Schneetreiben begann die Heimfahrt.
Im tiefergelegenen Fürth ging der Schnee in leichten Regen über,
der sich im Laufe der weiteren Fahrt in ein duscheähnliches Wasser-
bad verwandelte. Der aufkommende Wind machte uns sehr zu schaffen,
dazu die Wasserfahnen der Autos auf der Autobahn.

Endlich linker Seite der Schwarzwald. Wieder waren die Berggipfel
in Wolken gehüllt. Aber diesmal waren es Schneewolken, und da
mußten wir noch durch.

Abzweigung Autobahn Offenburg, der Regen wurde halter, noch 80 km.
Die Furtwanger Freunde waren bereits den Blicken entschwunden, sie
fuhren ja eine andere Richtung.

30 km vor dem Ziel begann der Schneesturm. Inzwischen waren auch
die Klingers abgebogen.

Allein im Schneetreiben, fast keine Sicht, beschlagene Brillen-
gläser, dazu ein klemmender Gaszugverteiler, aber trotzdem schafften
wir es noch.

Die Gesichtshaut prickelte, als ich die 3 cm Schneeschicht abschüt-
telte.

Wieder mal war eine Fahrt beendet.

Hermann Albrecht

Richtiges Anbringen eines Rückspiegels

Abgesehen von einigen Maschinentypen, an deren Kupplungsgriffen Gewindebohrungen zur Befestigung von Rückspiegeln angebracht sind, sieht man noch häufig die Anbringung derselben durch Klemmschellen.

Meist sitzt die Schelle zwischen Kupplungsnebel und Lenkerbefestigung, also in der Mitte einer Lenkerhälfte.

Ein einwandfreies Blickfeld bei dieser Art der Befestigung erreicht man aber nur über eine lange Spiegelhalterung.

Dieses lange Gestänge hat jedoch folgende Nachteile:

1. Bei niedriger Drehzahl des Motors verschwindet das Spiegelbild durch die entstehende Vibration
2. Beim Fahren wird der Spiegel Flatterbewegungen ausgesetzt, die durch den Luftwiderstand entstehen

Folge: Häufiges Zerspringen des Spiegelglases.

Aber wahrscheinlich ist diese Befestigungsart die billigste.

Allerdings auch die Unvollkommenste.

Das ist auch der Grund, weshalb immer wieder neue Befestigungsstellen gesucht werden, z.B. an der Lampe, an den Sturzbügeln, am Rahmen usw.

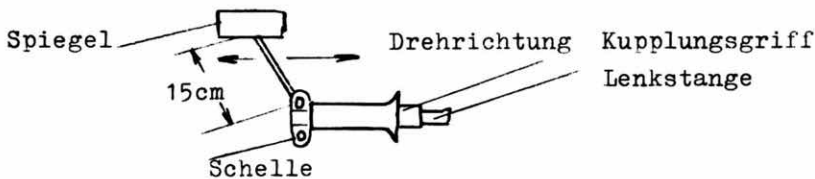
Die beste Befestigungsstelle befindet sich zweifellos am Lenkerende. Der Spiegel vibriert nicht, der Blickwinkel ist ideal und auch das Glas fällt nicht mehr heraus.

Der einzige Nachteil, kippt die Maschine mal um, ist der Spiegel hin.

Als einfachste und billigste Lösung erscheint mir die nachfolgende:

Das Gestänge eines Rückspiegels mit Schellenhalterung wird um ca. 10 bis 15 cm gekürzt. Die Schelle wird am Lenkerende befestigt, das erfordert nur eine Verschiebung des Kupplungsgriffes um Schellenbreite. Fällt die Maschine einmal um, weicht der Spiegel durch die Drehbewegung, die er machen kann, aus und wird dadurch nicht beschädigt.

Außerdem kann man in den freien Lenkerenden Blinker anbringen.



Hermann

Neckermann ist nicht "motorradmüde"
Marktanteil von einem Drittel bei Mofas

Neckermann Versand KGaA, Frankfurt. Das Versandhaus wird seine Aktivität im Verkauf von motorisierten Zweirädern nicht vermindern und auch sein Engagement im Motorradsport wie geplant fortsetzen. Anderslautende Gerüchte hatten sich an einem personellen Wechsel entzündet; der bisherige Verantwortliche für das Zweiradgeschäft, Rudolph, hatte Neckermann auf Grund schwerer Differenzen mit der Geschäftsleitung vor einiger Zeit verlassen. Seine Nachfolge hat inzwischen der Gesellschafter der unlängst in Schwierigkeiten geratenen Fahrradfabrik Bauer-Werke GmbH in Klein-Auheim, Reichert, angetreten.

Wie uns Johannes Neckermann, als Sohn von Josef Neckermann und dessen Assistent speziell mit dem Motorzweirad-Geschäft befaßt, auf Anfrage mitteilt, bestene kein Anlaß, in dieser Sparte zurückzustecken. Sie floriere weiterhin, wobei natürlich das Schwergewicht unverändert bei den 50-Kubikzentimeter-Maschinen für die Führerscheine 4 und 5 (Mopeds, Mokicks, Kleinkrafträder) sowie vor allem bei den führerscheinfreien Mofas liege, bei denen Neckermann 1968 einen Marktanteil von einem Drittel erreicht habe. Schritte zurück werde es nicht geben, freilich wolle man sich jetzt starker als bisher bemühen, das Erreichte zu konsolidieren, und nicht nur auf Expansionskurs steuern. Es sei auch nicht geplant, einzelne Marken wieder aus dem Angebot herauszunehmen, zumal sich das auf den ersten Blick recht bunte Programm in erster Linie auf zwei Hersteller, Garelli aus Italien und Jawa/CZ aus der Tschechoslowakei, stütze. Gerüchte, wonach das Katalogangebot der MZ-Motorräder aus der "DDR" verschwinden werde und die Verträge praktisch schon ausliefen, werden von Johannes Neckermann zurückgewiesen. Man werde diese Typen - vor allem die Maschine mit 150 Kubikzentimeter Hubraum, eine Große, die im Jawa-Programm fehle - weiterhin verkaufen, schon weil man jetzt einmal die Ersatzteilhaltung dafür aufgebaut habe und sie im Interesse der bisherigen Käufer fortführen müsse.

Die Ersatzteilhaltung für das Motorzweirad-Geschäft von Neckermann ist jetzt in Langenau bei Ulm zentralisiert worden. Als weiterer wichtiger Schritt ist der Motorzweirad-Service dem Technischen Kundendienst (TKD) des Versandhauses angegliedert worden. Das soll die Möglichkeit bieten, die Servicestellen besser zu überwachen und den Neckermann-Kunden, der oft schon von den Hausgeräten her Kontakt zum TKD hat, von diesem auch in Sachen Zweirad beraten zu lassen. Auslieferung und Wartung laufen aber weiterhin über die Neckermann-Vertragswerkstätten. Hier habe man scharf gesiebt, ihre Zahl stark reduziert und jetzt wieder auf rund 200 Servicestellen vergrößert. Dem Autogeschäft habe man die Idee des Kundendienst-Scheckhefts abgeschaut, das jeder Neckermann-Motorzweiradkäufer erhält. Darin sind auch Richtlinien und Inspektionssätze festgelegt. Der Kunde kann unter den Neckermann-Vertragswerkstätten frei wählen, nach wie vor werden die erste und die zweite Inspektion kostenlos vorgenommen. Li.

Ein Garantiefall im näheren Bekanntenkreis machte mir deutlich, wie unterschiedlich solche unliebsamen, aber leider nicht immer vermeidbaren Vorkommnisse bei zwei namhaften Motorradherstellern behandelt werden. Das eine ist die renommierte und auf ihren sagenhaften Ruf bauende Firma BMW. Das andere ist eine ehemals ebenfalls sehr berühmte Firma, die vor 2 1/2 Jahren ein come back versuchte. Der Versuch gelang, und heute zählt Moto-Guzzi mit der V-7 wieder zu den ersten Herstellern großvolumiger, zuverlässiger Maschinen.

Der Garantiefall bei einer ca. 4 Monate alten R 60 trat bei Tachostand 3.000 ein. Der 3. und 4. Gang sprang immer öfter heraus. Das Getriebe wurde ausgebaut und auf den Rat eines alten Hasen direkt in das Haus BMW geschickt mit einem Begleitbrief an den Kundendienstbetreuer, Herrn Dittmann. Erfreulicherweise konnte nach knapp 2 Wochen das reparierte Getriebe wieder eingebaut werden. Weniger erfreulich ist aber die Kostenseite dieses einwandfreien Garantiefalles ohne Selbstverschulden oder gar normalen Verschleiß. Das Paket kam per Nachnahme zu DM 49,-- und einigen Pfennigen. Die inliegende Rechnung besagte kommentarlos: Reparaturkosten u. Versandkosten. Dazu kommen noch die Versandkosten Gießen - München mit rd. DM 10,--. Also insgesamt DM 60,-- Kosten für ein neues Motorrad nach ca. 3.000 km Laufzeit in ca. 4 Monaten! Daß sich der R-60-Besitzer dagegen sofort schriftlich gewehrt hat, ist klar. Es bringt einen nur auf den Gedanken, daß hier nach der Methode gehandelt wird, wenn's geht, geht's. Der Kunde ist erst einmal seine DM 60,-- los.

Garantiefall bei meiner eigenen Moto-Guzzi V-7: Ich kaufte die Maschine Ende Juni 1967. Es war eine der ersten Maschinen, die in Deutschland ausgeliefert wurden. Nach ca. 5.000 km begann die Kupplung vor allem bei kaltem Motor zu rutschen (Anfang August 67). Als ich dem Importeur, Herrn Röth, davon erzählte und erwähnte, daß ich zum WM-Lauf nach Monza wollte, meldete er mich in Mandello bei Moto-Guzzi an. Kurz vor dem Start nach Monza mußte ich in einer nassen Waldkurve durch eigene Schuld absteigen. Dabei wurde die linke Auspuffanlage und der Sturzbügel beschädigt. Das Tacho-Glas war auch gesprungen. Die Reise nach Monza ging trotzdem glatt und gleich am Montag nach dem Rennen in Monza lieferte ich die V-7 um 8.00 Uhr in Mandello ab. Auf dem Tacho standen fast 9.000 km. Bis Mittag sollte sie wieder fertig sein. Als wir um 14.00 Uhr ins Werk kamen, führte uns Herr Ermelini, der Chef der Kundendienstabteilung, in die Werkstatt. Es verschlug uns die Sprache. Unser gutes Stück stand nackt und ohne Motor da. Der Motor lag zerlegt auf der Werkbank und das Getriebe und der Hinterachsantrieb wurden gerade montiert. Scheinbar belustigt über unsere entsetzten Gesichter sagte Herr Ermelini: "Wir haben gedacht, wenn Sie schon einmal hier sind, sehen wir uns alles gleich ganz genau an. In ca. 3 Stunden ist alles fertig und dann können Sie wieder beruhigt nach Hause fahren!" Er empfahl uns in der Zwischenzeit eine Besichtigung des Werkes. Nach einer Tasse Kaffee gingen wir wieder in das Werk und sahen gerade, wie sich für unsere V-7 das Werkstor zur Probefahrt öffnete. Ungeduldig warteten wir auf die Rückkehr. Doch wir mußten uns noch etwas gedulden, denn wieder verschwand sie unseren Blicken in die Werkstatt. Die letzten Einstellungen wurden noch vorgenommen. Dann kam der langersehnte Augenblick. Wir erhielten unsere V-7 zurück. Eine neue Kupplung war eingebaut und außerdem hatte man noch so einiges gefunden. Die linke Maschinenseite zierte eine neue Auspuffanlage und ein neuer Sturzbügel.

wegen des Tacho-Glases hatte man gleich einen neuen Tacho eingebaut. Diese "Schönheitsreparaturen" waren unaufgefordert vorgenommen worden. An Stelle einer Rechnung erhielten wir gute Wünsche für eine gute Heimfahrt und viele tausend pannenfreie Kilometer!

Soweit also der Vergleich des ersten Garantiefalles an einer R-60 und an einer V-7. Komme mir aber nun keiner und sage, daß die Fahrt nach Mandello schließlich mehr als DM 00,-- gekostet hat. Erstens liegt Mandello auf dem Wege nach Monza und zweitens war es meine Angelegenheit, daß ich einer Reparatur im Werk den Vorzug gab, obwohl mir die Fa. Roth ebenfalls eine kostenlose Reparatur angeboten hatte. Allein, daß das Werk seinem Händler die Möglichkeit gibt, die Kunden direkt in das Werk zu schicken, zeigt doch, wie ernst man das Wort Kundendienst auffaßt. Mich hat das einen Urlaubstag gekostet, der durch die nicht alltägliche "Schönheitsreparatur" wohl aufgewogen ist.

Im übrigen hat meine V-7 jetzt gute 40.000 km auf dem Buckel und sollte an der R-60 ein weiterer Garantiefall auftreten, so kann ich meinen 2. Garantiefall oder besser Kulanzfall, denn die Garantiezeit war abgelaufen, dagegensetzen und bin schon heute überzeugt, daß die Pluspunkte an den Kundendienst der V-7 gehen werden. Wann werden endlich die Kundendienstabteilungen anderer Motorradfirmen einsehen, daß man sich zufriedene Kunden nicht durch Werbeslogans und "alten Lorbeer", sondern in erster Linie durch eine anständige Behandlung schafft.

walther Kunert

PS: wie ich soeben erfahre, hat sich das Haus BMW gerade mit einem Brief an den R-60 Besitzer gemeldet und mitgeteilt, daß die Instandsetzung selbstverständlich kostenlos ist. Wir freuen uns, daß damit die Ehre des Hauses BMW gerettet ist, wenn auch das Geld noch nicht eingegangen ist.

W.K.

An diesen Fall müssen wir einige Bemerkungen knüpfen. Wir sind weder mit GUZZI, noch mit BMW, noch mit irgend einem anderen Hersteller oder Händler von Motorrädern oder Motorrad-Zubehör verwandt oder verschwägert. Auch gibt es bei der BALLHUPE weder Verleger noch Anzeigen-Abteilung, die uns mit der Drohung, daß ein auf den Schlipps getretener Anzeigenkunde einen fetten Inseraten-Auftrag zurückzieht, veranlassen könnten, etwas nicht zu schreiben, was wir im Interesse unserer Mitglieder (und aller Motorradfahrer) für richtig halten. Deshalb bringen wir auch den Schrieb von Walther Kunert, obwohl wir davon überzeugt waren, daß der Fall mit der R 60 nur eine bedauerliche Panne war, weil die Sache bei BMW unglücklicherweise irgend-einem Trottel in die bürokratischen Fänge geraten war.

Wir haben aber noch einen weiteren Grund zu dieser Stellungnahme. Da haben doch einige Leute - man lese und staune - den 10.000-Kilometer-Fahrbericht über die GUZZI V-7 von Hermann Albrecht in der BALLHUPE Nr. 1/69 mit Mißfallen quittiert. Natürlich nicht direkt an uns, wir hörten aber um etliche Ecken herum davon. Dabei waren wir der Meinung, daß dieser Bericht doch äußerst positiv für die besprochene Maschine ausgefallen ist!

Diesen und anderen Kritikern mochten wir hier noch einmal mit aller Deutlichkeit versichern: auch in Zukunft werden wir über alles, was mit Motorrädern und Zubehör zusammenhängt, so objektiv wie nur irgend möglich schreiben. Dabei werden wir Mist nicht mit schönen Worten umschreiben, sondern ganz klar Mist nennen. (S. Regenanzüge). Wir wollen uns auch nicht dahinter verstecken, daß Beiträge von Mitarbeitern nicht unsere Meinung wiedergeben. Grob erkennbare Unwahrheiten oder böswillige Entstellungen haben ohnehin bei uns keine Chance. Außerdem kann jeder, der sich auf die Zehen getreten fühlt, uns ohne Scheu seine Meinung schreiben. Er wird sie in der nächsten BALLHUPE abgedruckt finden.



JUMBO-RUN NEDERLAND

ORIGINAL GREAT BRITAIN 1961 / JUMBO NL 1964 / Jumbo Fahrt Deutschland 1967.

Barneveld, de 13 März 1969.
~~Nijmegen~~

Sehr geehrter Herr Briel,

Sowie versprochen am Nürburgring:

Samstag 14 Juni Jumbo Fahrt Holland.

Ich habe erst kurz die Bestätigung beider Klinike empfangen, aber ich hoffe dass meine Meldung noch rechtzeitig kommt.

Alle Deutsche Freunde, die vergangenes Jahr teilgenommen haben sind wieder eingeladen, mit Ausnahme von Freund Göckeritz in Schiefen. Ich habe noch die genaue Adresse, noch Postfachnummer, aber hoffentlich kann er die Bekanntmachung in "Ballhupe" oder "Motorrad" lesen.

Wir haben ein ganz neues Programm: Nimwegen fährt jetzt 9.30 ab. Zusammenfügen 10.- Uhr in Arnheim und dann weiter eine ganz andere Strecke mit neuen Pauseplätzen.

Wenn Sie Zeit übrig haben: jetzt schon ein herzliches Willkommen!

Mit sportlichem Gruss,
Hochachtungsvoll,

Meldungen an:

Th. J. Kranenburg.

Correspondentie-adres: LANGSTRAAT 521, BARNEVELD / DORTMUND 4, NEDERLAND
Holland.

Zu diesem Thema möchte ich auch meinen Beitrag leisten.

Zuerst eine Richtigstellung: In der letzten Ballhupe stand ein Artikel über ein Reginagespann und eine R 25/III, dieser war mit meinen Initialen (DK) unterzeichnet, stammte jedoch nicht von mir, sondern von meinem Freund H. Albrecht.

Die Redaktion unserer Ballhupe hat wohl einwandfrei herausgefunden, daß es sich um meine Horex handelt und angenommen, der Artikel stamme von mir.

Nach dem Beitrag von H. Pittich und den beiden darauffolgenden Diskussionen steht es 1 : 2 für die Versandhausmaschinen. Was diese anbelangt, kann ich kein objektives Urteil fällen, da ich schon von der Ostzone her voreingenommen gegen die Jawa's bin. Vielleicht zu unrecht. Zweitakter sagten mir nie sehr zu und die kleinen Räder sowie das weiche Fahrgestell taten das Ubrige, um mich von der Jawa fernzuhalten. Ich fuhr nie gern damit.

Dies sind persönliche Ansichten und sollen den Wert einer Maschine nicht herabsetzen.

Bei "Alten Öfen" sieht die Sache ganz anders aus, da habe ich im Laufe der Jahre schon 16 Stück besessen, mich mit manchen herumge-argert über andere, mich gefreut und für fremde Leute etliche Hirsche dieser Art repariert. Somit glaube ich, auf diesem Gebiet einigermaßen mitreden zu können. Mancher wird aufgrund der letzten beiden Abhandlungen in der Ballhupe, die positiv für die alten Maschinen ausfielen, sich entschließen, eine Gebrauchmaschine älteren Datums anzuschaffen, um damit seelig zu werden.

Mein Freund H. Albrecht berichtete über die Zuverlässigkeit meiner alten Regina auf den vielen Fahrten, die wir gemeinsam unternahmen. Das stimmt, aber er hat die vielen kleinen Basteleien, Verbesserungen und die stets gewissenhafte Kontrolle, die ich vor jeder großen Fahrt durchführe, nicht miterlebt. Diese Punkte machen die Zuverlässigkeit unterwegs erst aus. Auch stelle ich keine großen Anforderungen an die Höchstgeschwindigkeit. Eine vernünftige Reisegeschwindigkeit reicht mir. Meine Freunde, die sonst schnellere Fahrzeuge besitzen und aus diesem oder jenem Grund mal mit mir im Seitenwagen fahren, mache ich stets darauf aufmerksam, daß Blumenpflücken während der Fahrt verboten ist.

Setzen wir den Fall: Einer aus unserer Zunft entschließt sich, eine Maschine in der Preislage von DM 100,-- bis DM 500,-- zu kaufen, dies sind meistens Maschinen, die 10 und mehr Jahre auf dem Buckel haben. Dieser Käufer muß sich folgende Gedanken machen: Welche handwerklichen Möglichkeiten hat er, da sollte man etwas selbstkritisch sein und seine Fähigkeiten nicht überschätzen.

Schlägt einer Lager aus dem Gehäuse, ohne dasselbe vorher zu erhitzen oder ist nicht in der Lage, Bowdenzüge selbst zu löten, so lasse er die Finger von den Gebrauchsmaschinen in der obengenannten Preisklasse. Die Werkstätten wollen von Motorrädern, die älter als 10 Jahre sind, nichts mehr wissen und verlangen außerdem ca. DM 15,-- für eine Stunde. Eine Reparatur, die aus mehreren Kleinigkeiten besteht, erfordert viel Zeit und der Preis dafür gibt gerade die Anzahlung oder Rate für eine "Neue". Der technisch Unbegabte wird nun schon gemerkt haben, daß die Sache für ihn ungünstig aussieht.

Nehmen wir an, der Käufer ist ein Bastler, besitzt Zeit, Werkzeug und steckt voll Optimismus. So bleiben noch folgende Überlegungen: wo und um welchen Preis bekomme ich für den ersehnten Hirsch gebrauchte und neue Ersatzteile, wieviel Maschinen dieses Typs wurden produziert und in welcher Häufigkeit werden diese verkauft (Annoncen im Motorrad). Welche bekannten Fehler hat dieser oder jener Typ.

(Fehler haben sie alle) und mit welchen Mitteln kann man sie beseitigen.

An 2. Stelle kommt erst der Blick in den Geldbeutel - ich betone extra an 2. Stelle - da der Preis oft vom äußeren Zustand und dem Grund des Verkaufs abhängt. Ich habe da durch zähes Handeln und Feilschen, zu dem allerdings Überreueungskunst und Gedulo gehört, so manchen guten Kauf gemacht. Von einer äußerlich schönen Maschine kann man oft getauscht werden. Ich bekam schon Motorräder in die Finger, denen hatte jeder Fachmann noch ein langes Leben vorausgesagt.

Neugierig wie ich nun mal bin bei Motoren, öffnete ich diesen und siehe da, die angeblich oder wirklich nur werkstattbetreute Maschine entpuppte sich als vermurkster Bock. Ein anderer Fall, der wesentlich günstiger lag, glich diesen wieder aus.

Ein Reginalbesitzer, dem ich für ein paar Mark seine alte Liebe abfuggern wollte, gab nach langem Fragen nach dem Zustand des Motors zu, daß dieser so schüttle und klappert, da könnte nur die Kurbelwelle kaputt sein. Dies bejahte ich natürlich, war mir aber nach einem Blick auf den Tacho darüber im Klaren, daß der Welle nichts fehlt. In einem unbeobachteten Moment griff ich unter den Motor, und meine Vermutung bestätigte sich, die Befestigung war lose. Dem Manne gab ich DM 25,-- für seine Regina und fuhr dann mit diesem Motor ohne Reparatur noch weitere 20.000 km. Dieses Beispiel zeigt, welche Kleinigkeiten eine oft noch gute Maschine den Verkäufer verleiten, diese billig abzugeben.

Die beliebteste Hubraumklasse liegt bei 250 ccm. Diese Maschinen sind in der Anschaffung und in der Unterhaltung am billigsten. Man bekommt in dieser Klasse für sein investiertes Geld das günstigste Motorrad.

Bei den Gebrauchten liegt man, falls auf Geschwindigkeit und Rasanzen kein großer Wert gelegt wird, mit den älteren BMW-Modellen R 25/II und R 25/III am besten. Die Maschinen sind das Optimum an Zuverlässigkeit und ziemlich wartungsfrei.

Die 250er Regina von Horex ist ebenfalls ein einfach zu reparierendes und solides Motorrad, man kann von der 350er fast alle Teile verwenden und da gab es eine Masse von (alle 7 Min. eine Regina lt. Horex-Hauspost). Die 250er gab es seltener.

Ich habe mich für die Regina entschieden und bin gut bedient damit. Die Fehler der Konstruktion habe ich teilweise beseitigt, den Rest nehme ich in Kauf. Das Spezialwerkzeug stelle ich selbst her und sammel Jahr um Jahr Erfahrungen an der Regina, so daß es mir jetzt nicht schwer fällt, meine Maschine stets am Laufen zu halten. Sollte ein Reginalfaner unter den Lesern mit seiner Maschine nicht mehr weiter wissen, so glaube ich mit Rat und Tat beistehen zu können.

Mit diesen Zeilen hoffe ich manchen zukünftigen Käufer "Alter Ofen" ein paar Tips gegeben und allzuviel Optimismus etwas gedämpft zu haben.

Sollte sich einer für einen "Alten Ofen" entscheiden, so wünsche ich gute Fahrt und freue mich, einen Leidensgenossen gefunden zu haben.

Noch ein Trost: Welche Veteranen hätten denn später unsere Enkelkinder, wenn wir alle alten Motorräder wegwerfen würden!

Fahren wir also unseren Enkeln zu liebe noch ein paar Jahre "Alte Ofen".

Dietmar Klinger

Das Thema "Alte Öfen" hat es wirklich in sich. Wir freuen uns, daß hierzu eine rege Diskussion in Gang gekommen ist und bringen heute zwei weitere Beiträge mit interessanten Erfahrungen.

Die Redaktion

Die alten Öfen

Zu dem Beitrag von Herrn Dahlhaus zum oben genannten Thema möchte ich folgendes sagen: Allem Anschein nach hat Herr Dahlhaus mit seinen alten Öfen mehr Glück gehabt als eigentlich erlaubt ist. Auch betreffend wiederverkauf, es stent eben jeden Tag einer auf. Ich konnte ihm etliche andere Berichte geben, von wegen Zuverlässigkeit und so. Ganz zu schweigen von Fahrkomfort, wenn man bei diesen 10 bis 15 Jahre alten Eisenhäufen überhaupt davon reden kann. Es gibt natürlich auch Ausnahmen. Ich kann dazu wohl etwas sagen, denn diese Maschinen, die Herr Dahlhaus aufgezählt hat, habe ich auch zum Teil schon gefahren, sogar noch mehr wie man an beiden Händen zählen kann. Wenn man den Bericht von Herrn Dahlhaus liest, kommt man zu der Überzeugung, er sei ein Zweitaktfahrer, und es liegt nahe, zu denken, er hätte der R 27 den Kragen abgedreht. (Kolbenklemmer-Kopf gerissen usw). Daß die R 27 kein allzu schneller Renner ist, mußte er vor dem Kauf schon gewußt haben. In einem Punkt muß ich ihm Recht geben, daß man an einer alten oder gebrauchten Maschine lernen kann, denn das Werkzeug muß immer griffbereit sein. Oder wie hat er gelernt? Er brauchte doch nie zu schrauben. Trotzdem brachte er es nicht fertig, daß seine R 27 auch bei kalter Witterung gut anlief. Zum Schluß hat er scheinbar doch genug gehabt von alten Öfen, denn er kaufte sich ja eine neue R 60, die er bestimmt um die Hälfte des Preises gebraucht bekommen hatte, wo doch die alten Öfen so zuverlässig sind. O D E R ?!!

Auf einer anderen Seite dieser Ausgabe beschreibt nun ein Fahrer seine Horeeritis (altes Baumuster-Regina). Ich kenne diesen Mann persönlich, denn es ist ein guter Freund von mir. Ich muß ihm Recht geben, denn seine Maschine ist immer in einem guten Zustand und läuft auch immer. (Kein Wunder bei dem Ersatzteillager). Aber er stellt wirklich keine Anforderungen an Fahrkomfort und hoher Leistung, auch jagt er seine Maschine nie und das ist wohl ein wichtiger Punkt bei alten Öfen.

Rolf Jauch

Seit 1948 fahre ich ständig, wenn auch nur überwiegend im Sommerhalbjahr Motorrad. Bereits seit meinem 19. Lebensjahr zählte ich überwiegend Motorräder über 350 ccm als mein Eigen. Nun, aufgrund der immerhin schon 20-jährigen Motorradfahr- und Bastelpraxis kristallisieren sich besondere Lieblingsstücke heraus.

Wer kennt z.B. noch den NSU Typ OSL 500 ccm von 1936? Offene Haarnadelventilfedern, Graugußzylinder bzw. Zylinderkopf. Der Motor hatte eine Leistung von 22 PS bei einer maximalen Drehzahl von 4.800 Umdrehungen. Die Maschine erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km allerdings war, wie zur damaligen Zeit üblich, das Fahrgestell langsamer als der Motor, so daß in den seltensten Fällen dem Motor seine Maximalleistung abverlangt wurde. Jedoch Stehvermögen und Sparsamkeit gingen dem der damaligen Konstruktion im Ruf voraus. Der konstruktive Vater war kein geringerer als der Norton-Schöpfer Walter Moore, der diese Maschine parallel zu den damals gebauten SS 500 Königswellen-Konstruktionen im Neckarsulmer Werk Ende der 20iger Jahre entwarf.

1931 engagierte nun das Neckarsulmer Werk den berühmten Rennfahrer Tom Bullus, der die 500er Königswellen-Maschinen von Sieg zu Sieg steuerte. Die sportlichen Erfolge waren eine gute Untermauerung für die seinerzeitigen Verkaufserfolge der NSU-Werke.

So konnte ich eine gute OSL 500 eines Tages erwerben. Die Maschine wurde 1950 bis 1951 als Gespann mit einem Steib-Seitenwagen S 500 von einem Besitzer benutzt, der in reichlichen Mengen dem Alkohol zusprach und in diesem Gespann außer Zement, Gips und seinen Handwerksutensilien hin und wieder - nach seltener oberflächlicher Reinigung - auch seine ihm angetraute Ehehälfte zum Einkaufsbummel ausfuhr.

Es kam natürlich so, wie es kommen mußte. Mangels Finanzmasse seinerseits, erwarb ich nun das restlos heruntergekommene Stück zum Preis von DM 300,--. Wenn ich heute kritisch diesen Einkauf betrachte, handelte es sich um eine reine Affekthandlung, denn ich erhielt für diese DM 300,-- einen puren Schrotthaufen. Heute könnte mir so etwas nur noch bei geistiger Umnachtung passieren; aber das kommt vielleicht auch mal wieder vor. " Kluger Mann baut vor " !!!!!

Die Maschine wurde nun dem Originalzustand entsprechend wieder hergerichtet, wie sie einstmals in den Schaufenstern stand. Ein schönes rotes Rennkissen gaben diesem schwarzen Neckarsulmer-Vollblut die letzte persönliche Note. Meine Frau brach natürlich inkeine Beifallsstürme über diese spartanische Marterbank aus. Ebenso wenig erfreulich war die Tatsache, daß nach der ersten größeren Ausfahrt der Anorak meiner Holden sowohl von der Schmierung der Hinterradkette als auch von den Teerflecken der damaligen Straßenbeläge gekennzeichnet war. Der Muskelkater meiner Sozia beschleunigte nun den von mir beabsichtigten Umbau auf Hinterradfederung und Teleskopgabel sowie Hinterradkettenschutz und entsprechenden Sitzgelegenheiten. Allerdings wollte ich in keinem Fall das Motorradfahren vermissen, so daß der von mir geplante Umbau in Etappen abgewickelt wurde. Anstelle der eingebauten Trapezgabel wurde eine Regina-I-Gabel eingebaut. Nach nichtbefriedigendem Fahrverhalten, wahrscheinlich auf den zu flachen Nachlauf zurückzuführen, wechselte ich diese nun gegen eine Gabel aus dem Regina-III-Modell mitsamt Vorderrad aus. Das Vorderrad der Regina-III hatte bereits Bremsbacken mit 40 mm Belagbreite, so daß außerdem eine bessere Bremsleistung durch die Vorderradbremse erzielt wurde.



Die gute OSL mit
verbessertem Fahr-
werk; aber noch mit
dem Original-Motor!

Im Winter 1951/53 wurde der Umbau des Hinterrahmens vorgenommen. Um keine weiteren Risiken einzugehen, verwandte ich eine komplette Hinterradfederung samt Hinterrad der Horex-Regina III. Dieser Umbau mußte so geändert werden, daß dem linksseitigen Antrieb des NSU-Hinterrades Rechnung getragen wurde. D.h., bei Einbau einer Horex-Hinterradnabe mitsamt Tachometerantrieb wird das Kettenrad linksseitig verwandt, so daß durch den Tachometerantrieb, der jetzt entgegengesetzt des Uhrzeigersinnes läuft, ein neuer Tachometer angefertigt werden mußte.

Es ist unvorstellbar, was bei so einem Umbau alles auf einen zukommt: Kettenflucht, Kettendurchhang. Der Federbereich muß natürlich auch am Kotflügel berücksichtigt werden. Nun, auch diese Wochen gingen vorüber!

Gegenüber dem alten Starrahmen bestand doch ein wesentlicher Unterschied. Spurtreue und Straßenlage ließen für meine vergangenen Wünsche eine derartige Fahrweise zu, daß manchesmal bei einer wilden Hatz die Auspuffrohre und Schalldämpfer auf der unteren Seite in Mitleidenschaft gezogen wurden. Nun hatte ich ein für meine Begriffe schnelles Fahrgestell; aber mit 125 bzw. 130 km auf dem Zifferblatt war nun allemal ein Ende. Mit Beifahrer machte das kaum weniger aus, da ja der Strömungsbeiwert sich nur unwesentlich verändert und der Rollwiderstand in diesen Bereichen bei entsprechend höherem Luftdruck kaum beeinflußt wird.

Was ist zu tun!? Einen zweiten Motor hatte ich mir inzwischen für Geld und gute Worte eingehandelt. 82 mm Bohrung und 99 mm Hub ist schon ein Wort und bei jenseits 5000 Umdrehungen zerren einige Flieh- und Massenkräfte am Pleuellager und Kolbenbolzen. Bevor mit dem Umbau angefangen wurde, habe ich mir einen Drehzahlmesser bei den VDO-Leuten mitsamt Winkeltrieb anfertigen lassen. Der Winkeltrieb wurde von der Auslaßnockenwelle am Steuergehäuse-deckel angetrieben. Die Meßergebnisse, die der Tacho lieferte, waren einwandfrei und wurden durch den nun angebauten Drehzahlmesser bestätigt. Im Bereich von 4800 bis 5000 Umdrehungen war also restlos Ende. Bergrunter oder bei einer kräftigen Brise Rückenwind kamen vielleicht noch 150 bis 200 Umdrehungen dazu. Das waren dann so um die 135 km herum. Die erste Frisurarbeit konnte nun beginnen. Der Motor war in diesem Falle mit Spiralfedern ausgerüstet und erhielt von mir neue Haarnadelventilfedern. Die Verdichtung wurde durch Abdrehen des Zylinders von 1 : 5,8 auf 1 : 6,8 erhöht. Sodann wurden hierbei die Ventile und Kanäle überarbeitet und brachten nach dieser Änderung prompt einen leichten Drehzahl- und Leistungszuwachs.

Aufrechtsitzend und mit meiner Frau im Rücken reichte es immer bis 130 km in der Stunde. Nachdem der Motor die Haarnadelventilfedern verpaßt bekam, lief dieser sehr hart im Steuertrieb. Wenn man bei einem Ventildruck bei geöffneten Ventilen 80 kg zugrundelegt, so bleibt den gerade verzahnten Stirnrädern bei einem erhöhten Flankenspiel nichts anderes übrig als zu klappern. Die eingebauten Ventile wurden um 1,5 mm einlaßventilseitig und auch auslaßventilseitig um 1 mm vergrößert. Das Auslaßventil wurde von der Daimler-Benz AG beschafft, da die Ventile vom Zooter sich geradezu in den Maßen anboten. Die Schaftstärke betrug wie bei NSU 8 mm, allerdings mußte der Schaft sowohl in der Länge als auch in der Keilnute entsprechend abgeändert werden. Der ursprüngliche Fischer-Amal-Vergaser mit einem Durchlaß von nur 27 mm sollte durch die höhere und zu erwartende Luftgeschwindigkeit nicht zur Eismaschine abgestempelt werden. Aufgrund dieser Tatsache besorgte ich mir nun um 25 Ecken und Einschalten vieler Freunde den ach so ersehnten TT-Vergaser mit 32 mm Durchlaß und einer außenliegenden Luftregelung. Vorsorglich 2 mm größer, denn wer weiß, was da noch alles drin ist!

Die maximale Frühzündung wurde mit 19 mm belassen. Die Zündkerzen wurden mit Wärmewerten zwischen 225/14 mm (Original 18 mm) gefahren. Also wie gesagt, das harte Geräusch muß doch im Ventiltrieb wegzubringen sein und wenn, -ja- es wurden neue Nockenwellenräder angefertigt. Schrägverzahnung 15°. Der Motor war nicht mehr wiederzuerkennen. Das Klappern war weg und nun hörte ich an allen Ecken Geräusche. Ich beneide in gewisser Hinsicht die Kategorie Menschen, die mit einem verbrennungsmotorischen Gefährt und 1 mm Spiel im Pleuellager eine halbe Weltreise machen und wenn der berühmte Knall auftreten sollte davon erzählen, daß sie überhaupt kein Geräusch wahrgenommen hätten und warum so etwas überhaupt passieren kann.

Na-ja, Sachen gibt es halt !!!!

Aber des Bastelns und Ergründens nicht müde, wollte ich doch noch soweit kommen, daß ich mal so einer BMW R 51-II oder R 5 richtig wegfahren würde. Dazu ist es dann auch gekommen, jedoch eine ereignisreiche und in mancher Beziehung schwierige Zeit stand mir noch bevor. Darüber will ich in der nächsten BALLHOPE berichten.

K R D

Mitglieder des BVDM mit "Echten Verbesserungsvorschlägen für den Club" können diese am neueingeführten "langen Tisch" der sich am Dienstag, den 17.6.1969 in der Gaststätte "Berghauser Hof" trifft unentgeltlich loswerden.

Zu erreichen: Gaststätte liegt an der Straße zwischen Schwelm und Linderhausen, nahe der Autobahn Leverkusen - Kamen.
Anfahrt ab Autobahn-Abfahrt Wuppertal-Schwelm auf der B 7 Richtung Schwelm, an der dritten Ampel links, ca. 1 1/2 km den Berg hinauf.
Von der Abfahrt Wuppertal-Nord-Ost Richtung Schwelm ca. 3 km.

N A C H R I C H T



Unser Kamerad, Theodor Götz, ist ganz plötzlich und unerwartet im Alter von 57 Jahren an einem Herzinfarkt verstorben.

Theo, wie wir ihn nannten, war einer der begeistersten Motorradfahrer unter uns und wer ihn beim Elefanten-Treffen in seiner Freude erlebte, vergißt ihn nie! Ob Val d'Isère, Hammelbach, St. Gallen oder wo sonst noch was mit Motorrädern los war, unser Theo war überall zu finden.

Den Besuchern der diesjährigen Hauptversammlung wird er ebenfalls in Erinnerung bleiben, denn er führte selbst mit seinem R 60-Gespann eine Besuchergruppe durch den südlichen Schwarzwald; er freute sich sehr, daß es allen bei dieser Fahrt gefallen hat.

Theodor Götz hinterläßt in unserem Landesverband (Schwarzwald/Bodensee) eine große Lücke. Seine Freundlichkeit und seine Hilfsbereitschaft werden wir nie vergessen.

Kameraden unter sich!

Anläßlich der Jahreshauptversammlung des BVDM in Hardt bei Schramberg im Schwarzwald trafen sich mal wieder Motorradfahrer um "dabeizusein"!

Die inoffizielle Begrüßung der Fahrer untereinander fand schon bei der Ankunft am Karfreitag bei herrlichem Frühlingswetter vor dem Gasthof Kreuz statt. Worte schwirrten durcheinander und der Humor fehlte nicht dabei: - 'n Tag Hartmut, bist du heute halb hier? Nein, meine Frau ist gerade in der Gaststätte! Was macht die DKW? Läuft und läuft und läuft! Na Harry, auch schon hier? Und Harry antwortet in seiner lässig trockenen Art mit einem Vortrag, daß es tatsächlich heute noch Motorräder gibt, die noch halde und auf die man sich verlassen kann.

Am Abend saßen wir in gemütlicher Runde im Gasthof bei Wein und Bier und es wurde von den vielen Fahrten erzählt.

Am Sonnabend fuhren wir, eine Gruppe von 7 Fahrern, unter der Führung eines Lotsen, vom LV Schwarzwald/Bodensee ins Trachten- und Uhrenmuseum nach Triberg. Anschl. machten wir eine Wanderung zu den Triberger Wasserfällen. Am Eingang zu den Wasserfällen stand eine Bretterbude, wo jeder seinen Obulus entrichten mußte. Erwachsene DM 1,--, Kinder DM 0,50. Helga, unsere Köl'sche Vereinsnudel flüsterte mir zu, daß sie gern zu dem Preis für Kinder rein möchte. Also, ging ich zwei Karten lösen: Ein Erwachsener, ein Kind bitte! Wie, sie sind doch zwei erwachsene Personen! Nein, es ist ein Kind dabei! Wie alt ist denn das Kind? 15! Ja, dann geht's. Haben wir gelacht!!!! Immer weiter ging es den steilen Weg neben den Wasserfällen hinauf, bis wir auf dem Eis nicht mehr vorwärts kamen. In Schußfahrt stolperten wir ohne Skier wieder hinunter, vorbei an stöckelschuhbeußten Damen, welche sich krampfhaft bemühten, zentimeterweise vorwärts zu kommen. Zur Ruine Geroldseck bei Lahr führte uns der weitere Weg und nach dem Essen in der dortigen Gaststätte marschierten wir hinauf. Der Schloßgeist der Ruine erzählte uns von den Rittern, die darinnen wohnten. Beim Lied von den alten Rittersleuten stimmte kamerabewährter älterer Herr in den Refrain mit ein. Ja sie war-ns, ja sie war-ns..... Junge war das schön. Nach dem offiziellen Teil der Jahreshauptversammlung saßen wir wieder in gemütlicher Runde beisammen und der vorzügliche Spätburgunder mundete uns und gewann immer neue Freunde. -Schleichwerbung?- Gesungen haben wir nicht schön, aber laut und plötzlich war der Geist des Grafen von Kotzensteyn auch mit dabei: "Die Vincent" lebt noch so lange wie es Motorradfahrer gibt.

Am Sonntag fuhren wir, zwölf Fahrer, unter der Führung von drei Freunden aus dem Schwarzwald, durch die schönsten Gegenden des Schwarzwaldes. Am Titisee machten wir die erste Rast. Unser Starfotograf Uwe aus Solingen sorgte dafür, daß wir auf ewig auf die Platte gebannt wurden. Schwierigkeiten hatte er mit seinem Heinkel am Berg, aber dafür lief er bergab wieder gut. Weiter fuhren wir durch das Höllenthal auf den Kandel, 1241 m, von dort hat man eine sehr schöne Aussicht auf die Bergwelt. Um diese Jahreszeit liegt dort oben noch Schnee. In der Gaststätte zum Landwassereck sorgten wir dafür, daß der Magen nicht mehr knurrte und Helga sorgte dafür, daß die Lachmuskeln strapaziert wurden. Diese Fahrt durch den Schwarzwald war 176 km lang und man muß staunen, wie sich jeder einzelne diszipliniert im Straßenverkehr verhalten hat. Es herrschte eine echte Kameradschaft, die ich sehr hoch einschätze. Am Abend waren wir wieder im Kreuz und mit uns auch der Graf von Kotzensteyn. Der Montag brachte die übliche Aufbruchstimmung; aber davon spricht man nicht gern. Wir können nur hoffen, daß wir uns beim nächsten Mal alle gesund wiedersehen.

H.W.

Kassenbericht für das Kalenderjahr 1968

Einnahmen :

Beiträge	2 677,50	DM
Spenden	20,00	"
Anzeigen Ballhupe	230,00	"
Plaketten und Ansteckn.	147,00	"
	3 074,50	DM

Ausgaben :

Verwaltung	654,29	DM
Ballhupe	1 557,27	"
Porto	395,55	"
Spesen	278,35	"
Diktiergerät	50,00	"
	2 935,46	DM

Gesamteinnahmen 3 074,50 DM

Gesamtausgaben 2 935,46 DM

Differenz 139,04 DM

Kassenbestand am 1. 1. 68 1 790,51 DM

Kassenbestand am 31.12, 68 1 929,55 DM

Differenz 139,04 DM

Anlagevermögen :

1 Vervielfältigungsgerät	28.2.61	DM	806,15
z.Zt. bei Horst Miethe, Düsseldorf			
1 gebrauchte Schreibmaschine	21.11.64	"	40.-
z.Zt. bei Willy Reuter, Wuppertal			
1 Filmgerät	13.6.66	"	100.-
z.Zt. bei Horst Briel, Mülheim			
1 Diktiergerät	7.11.68	"	50.-
z.Zt. bei Willy Reuter, Wuppertal			

Schatzmeister

Die Kasse wurde geprüft und in Ordnung befunden am 15.03.69

.....
Fräulein Horst
 Kassenprüfer

.....
Willy Reuter
 Kassenprüfer