

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Die hübsche Dänin
Karin D. ERIKSEN

6120 Hammelev, Ladegård /
Mark 6, Danmark, seit ei-
nem Jahr stolze Besitzerin
einer 500 ccm TRIUMPH,
hatte nicht nur den dritten
Platz in der weitesten An-
fahrt belegt, sondern erreg-
te durch ihre gekonnte Fahr-
weise die Aufmerksamkeit
vieler Männer beim
ELEFANTENTREFFEN 1971
auf dem Nürburgring !



1/71

MOTORRÄDER

von 50-750 ccm



OSSA

MOTO MORINI

MOTORRADZUBEHÖR und BEKLEIDUNG

liefert

GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

6949 HAMMELBACH/ODW.
Telefon 0 62 53 / 3 05

ELEFANTEN-TREFFEN 1971

- Eine Nachlese -

Von den Elefanten-Treffen der letzten Jahre sind wir Superlative gewöhnt.

So gab es auch diesmal - natürlich - einen neuen Teilnehmer-Rekord. Es waren rund 1000 mehr als 1970.

Ich glaube nicht, daß diese weitere Steigerung von dem so wenig winterlichen Wetter beeinflusst wurde. M.E. wären 99% aller Teilnehmer auch bei schlechteren Bedingungen gekommen, ja viele konnten bei ihrem Aufbruch noch gar nicht damit rechnen, daß in der Eifel innerhalb von 2 Tagen der Schnee fast ganz verschwinden würde.

Rekordbetrieb herrschte im Fahrerlager. Soviel Boxen, wie Händler mieten wollten, hat die Nürburgring GmbH gar nicht. Und was da alles verschertelt wurde. Der Jahrmarkt ist bald komplett. Wer noch glaubt, daß er beim Elefanten-Treffen besonders günstig kaufen könne, dem ist nicht mehr zu helfen.

Die Boxenmiete ist nicht gerade billig, die Anfahrt zum Ring ist z. T. lang; vielfach muß Personal für das Wochenende extra bezahlt werden. Was liegt also näher, diese Kosten durch einen "kleinen Elefanten-Aufschlag" wieder hereinzuholen?

Rekordeinsätze hatten auch die Sanitäter, die auch in diesem Jahr von unseren Freunden vom MALTESER-HILFS-DIENST Düsseldorf gestellt wurden. Hier die Bilanz:

- 20 Hilfeleistungen im Sanitätsraum
- 12 Einsätze des Krankenwagens, davon 10 Transporte zum Adenauer Krankenhaus. Dort wurden
- 4 Fälle ambulant behandelt,
- 6 Leute mußten zur stationären Behandlung im Hospital bleiben.

Am schlimmsten erwischt hat es einen Seitenwagen-Passagier aus Bremen. Er hat mehrere Knochenbrüche und schwere innere Verletzungen erlitten. Noch eine Woche nach dem Treffen war er ohne Bewußtsein.

Wenn man die irre Rennerei mancher Teilnehmer und das unvernünftige Verhalten vieler Zuschauer, z.B. in der Nordkurve sah, muß man sich nur wundern, daß nicht noch mehr passierte!

Hier ist ein Punkt, dem künftig besondere Aufmerksamkeit seitens der Organisationsleitung geschenkt werden sollte. Jahrelang ist es beim Elefanten-Treffen auf dem Ring zu keinen schweren Unfällen gekommen und jetzt diese Serie!

Bestens funktioniert hat unser Bergungsdienst. Die verunglückten Fahrzeuge wurden schnellstens geborgen und - soweit notwendig - sicher untergebracht. Den damit beauftragten Kameraden gilt unserer Dank!

Einen Rekord besonderer Art stellten einige Kameraden auf, nachdem am Samstagabend gegen 23 Uhr die Organisationsleitung vom Tribünen-Restaurant alarmiert worden war. Und zwar schickten sich dort einige stark alkoholisierte Figuren an, die Möbel anzuspitzen. Fröhliches Bierflaschenwerfen und etliche Zudringlichkeiten dem Bedienungspersonal gegenüber waren bereits vorausgegangen. Innerhalb weniger Minuten war aus Nürnberg eine kleine Mannschaft zur Stelle, deren bloßes Erscheinen schon recht beruhigende Wirkung hatte. Bei den Störenfrieden handelte es sich um Motorrad-"Freunde" aus Frankreich,

denen offenbar das deutsche Bier nicht bekommen war. Schon kurz nach Erscheinen der BVDM-Leute war der Spuk vorbei und zwei Säle des Restaurants geräumt, ohne das auch nur einer der Radaubröder durch den bekannten Schleudergriff am Kragen und Hosenboden die Anfangsgründe des Segelfliegens kennenlernen mußte. Die vorsorglich aus Drees herbeigerufene Verstärkung -ebenfalls in Rekordzeit da- brauchte nicht mehr einzugreifen.

Damit sind wir bei dem dritten und gefährlichsten der unangenehmen Begleitumstände des Elefanten-Treffens. Sicher, die da aus der Rolle fallen sind im Verhältnis zur gesamten Teilnehmerzahl nur ein ganz winziger Bruchteil, mehrere Stellen hinter dem Komma. Aber diese üblen Zeitgenossen schaden dem Ruf der anständigen Motorradfahrer mehr, als die ordengeschmückten "EASY-RIDER"-Ersatz-Karikaturen samt ihrer übrigen spinnerten Aufmachung.

Es ist nicht auszudenken, was hätte daraus folgen können, wenn es bei der "Befriedungs"-Aktion im Tribünen-Restaurant nicht so friedlich abgelaufen wäre! Mit Sicherheit wäre dieser negative Teil des Elefanten-Treffens am Montag auf der Titelseite einer bundesdeutschen Analphabeten-Zeitung erschienen!

Was diesmal noch eben vermieden werden konnte, ist aber im nächsten Jahr vielleicht schon traurige Wirklichkeit. Wir müssen uns hier unbedingt etwas einfallen lassen. Andernfalls wird in den Augen der Öffentlichkeit das Elefanten-Treffen mit Rocker-Meetings und gewissen Pop-Festivals in einen Topf geworfen!

Zum Schluß noch etwas Erheiterndes: Am Freitag vor dem Treffen fanden wir auf einem Autobahn-Parkplatz zwischen Siegburg und Siebengebirge einen Mann mit einem R 60 Gespann. Die Maschine hatte wohl ein großes Armaturenbrett mit vielen Uhren und Lämpchen, der Motor eine riesige Ölwanne, aber keine Kompression mehr. Als wir die Mühle endlich zum Laufen gebracht hatten, kam aus dem Entlüfter fast genau so viel Qualm wie aus dem Auspuff. Als wir den Fahrer fragten wohin er denn wolle, antwortete er und sprach! " Ich will zum Nürburgring, aber sagen Sie mal, wo ist das eigentlich? " Nun hätte uns diese Frage nicht erschüttert, wenn er von Weissgottwoher gekommen wäre. Aber laut amtlichen Kennzeichen an der Maschine war diese in M O E R S zugelassen!

W.R.

KONSTANT ERFREULICHES WIRD KAUM NOCH BEMERKT.
=====

Im Nachtrag zum ELEFANTENTREFFEN möchten wir auch den Renndiensten und Firmen unsere Hochachtung und unseren Dank aussprechen, die in jedem Jahr zum Ring kommen, ohne etwas verkaufen zu wollen, sondern nur zum Zecke des Helfens.

Ein ELEFANTENTREFFEN ohne B M W und M E T Z E L E R, ohne die Renndienstwagen von C A S T R O L, V A R T A und V E E D O L wäre für uns nicht mehr denkbar.

An dieser Stelle möchte ich, stellvertretend für viele Motorradfahrer den Männern dieser Firmen herzlichen Dank sagen!

Horst B r i e l



Der Schwede
Harry Torbjörn Helgesson
(r. im Bild) erzählt
seine Fahrerlebnisse bei
der Preisverteilung für
die weiteste Anfahrt.
Er legte mit seiner R 69 S
solo, von der lapplän-
dischen Grenze bis zum
Nürburgring ca. 1.000 km
zurück.



Nebstehend die Maschine
des schwedischen Fahrers.



Zweirad-Jahrmarkt im Fahrerlager!



An Nachwuchs
mangelt es wohl
nicht!



Robert SEXÉ im Gespräch mit Herrn und Frau Delinger. Von diesen
Dreien werden insges. über 150 Jahre Motorradfahrerfahrten ausge-
tauscht!



Ein kl. Teil der 6.000 Maschinen an START UND ZIEL!



Großes Zeltlager anl. des ELEFANTEN-TREFFENS auf dem Nürburgring!



Dieses Ungetüm mit dem 1,5 l Opel-Motor aus dem zweiten Weltkrieg kostete sehr viel Arbeit!

(Fotos D. Donnerstag)

Die Situation ist da! =====

Ab 1. Januar sind also die neuen Versicherungstarife in Kraft. Die in verschiedenen Klassen horrenden Erhöhungen haben sich wohl mittlerweile herumgesprochen. Besonders hart betroffen sind die 50er und die "Schweren" über 475 ccm. Genau die beiden Klassen, deren Zulassungszahlen in den letzten Jahren am stärksten zugenommen haben.

Die sogenannten "Kleinkrafträder" bis 50 ccm sind eine typische Anfängerklasse und daher sind die Möglichkeiten, daß es einmal bumst, sehr viel größer. Die Versicherungsgesellschaften behaupten nun, daß sowohl die Zahl der Unfälle in der 50er Klasse als auch die pro Vertrag nicht pro Unfall für die Schadenregulierung aufgewendete Summe seit einigen Jahren um etwa 140% gestiegen sei.

Nun kann man mit prozentualen Angaben wunderschöne Potemkin'sche Dörfer hervorzaubern, solange man die Ausgangsbasis, auf der die Prozente errechnet werden, nicht kennt. Und eben diese Basiszahlen hütet man sich, an die Öffentlichkeit gelangen zu lassen. Immerhin haben die Versicherungen die zuständigen Aufsichtsbehörden mit ihrem Material so beeindruckt, daß diese die neuen Prämien genehmigt haben.

Wir sollten uns mal dafür interessieren, von wo man ausgegangen ist bei der Berechnung der Prozente. Vorerst frage ich mich, ob die Prämien nun mehr als das doppelte angehoben werden müssen, wenn die Schadenaufwendungen noch nicht einmal um das Anderthalbfache gestiegen sind? Wer mich hier der Milchmädchenrechnung bezichtigt, sollte mir mal erst echte Bezugsgrößen nennen.

Bisher war nur von den 50ern die Rede. Die anderen Hubraumgrößen sind aber auch nicht ungeschoren davongekommen. Hier wird das Zahlenspiel noch kurioser, denn nach den Gründen gefragt, wird lakonisch angegeben, daß der Schadenaufwand in den übrigen Klassen - also von 75 bis über 475 ccm - um gut 50% gestiegen ist.

Was soll man mit derartigen Angaben anfangen? Da die Prämien besonders bei den dicken Brummern über 475 drastisch hochgeschraubt wurden, ist zu vermuten, daß besonders in dieser Klasse die Schäden sehr gestiegen sind. Kein Wunder, denn gerade die großen Maschinen haben in den Zulassungsquoten erfreulich zugenommen. Weniger erfreulich ist, daß sich eine Reihe von Würstchen in diese Klasse eingeschlichen haben, seitdem Motorradfahren "schick" ist. Das aber nur am Rande, denn daran ist nichts zu machen.-

Nun habe ich, solange die Prämien erhöhungen im Gespräch sind, also schon lange bevor sie in Kraft gesetzt wurden, die Ohren gespitzt, was wohl seitens der betroffenen Industrie dazu unternommen würde. Immerhin befinden sich darunter so potente Firmen wie die Sachs-Gruppe und BMW. Aber nichts geschah, gar nichts, Schweigen ringsum! Man scheint bei den Produzenten anzunehmen, daß der Verbraucher es schon schlucken werde. Selbst wenn im Inland ein paar Maschinen weniger verkauft werden, was machts? Da kann man ja endlich die Export-Lieferzeiten verkürzen.-

Aber wie lange noch? Darüber macht man sich offenbar noch keine Gedanken. Bis es eines Tages wieder soweit ist. Schon einmal war eine so unverschämte Erhöhung der Versicherungsprämien der Anfang einer Existenzkrise der Zweirad-Industrie. Die heute noch leben, sind damals noch davongekommen.

Hat man das in den Direktionsbüros schon vergessen?

Bill Longstroke

NEUE VERSICHERUNGSPRÄMIEN IN KRAFT

Um die Jahreswende wurde von verschiedenen Versicherungs-Agenturen noch gemunkelt, daß die bis dahin bekannt gewordenen Erhöhungen der Prämien für die Haftpflicht-Versicherungen noch nicht genehmigt seien. Wie gleich zu vermuten war, handelte es sich hierbei um Geschwätz zur Beruhigung der aufgebrachtten Kunden.

Wir hatten uns an das zuständige Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparwesen gewandt und um klare Auskünfte über die Begründung der enormen Erhöhungen gebeten.

Das Bundesaufsichtsamt hat uns u.a. mitgeteilt, daß nach den statistischen Unterlagen der Versicherungen im Jahre 1969 gegenüber 1963 (das ist das Jahr, in dem die bisher gültigen Prämiensätze festgesetzt wurden) bei Kleinkrafträdern bis 50 ccm der Schadenbedarf um 138,7%, bei den übrigen Hubraumklassen um 54% gestiegen sei.

"SCHADENBEDARF" ist ein Ausdruck aus dem Versicherungs-Chinesisch und bedeutet den durchschnittlichen Schadenaufwand pro Vertrag.

Es wird ferner bestätigt, daß "sich die Zahl der Versicherungsunternehmen, die bei Krafträdern einen Schadenfreiheitsrabatt gewähren" vermindert hat. Ob eine Gesellschaft Schadenfreiheitsrabatt gibt oder nicht, kann sie selbst entscheiden, das Bundesaufsichtsamt hat darauf keinen Einfluß.

Es stimmt nicht, daß die auf einem Motorrad erworbenen schadenfreien Jahre nicht bei Übergang des Vertrages auf einen PKW angerechnet werden. Wörtlich heißt es:

"Fahrzeugwechsel

- (1) Der Versicherungsvertrag ist auch dann als nicht unterbrochen zu behandeln, wenn der Versicherungsnehmer bei einem Wegfall des versicherten Wagnisses (§ 6 AKB) spätestens nach 6 Monaten ein Kraftfahrzeug gleicher Art versichert und dieses dem gleichen Zweck dient. Bei Wehr- und Ersatzdienstpflichtigen beginnt die 6-Monats-Frist mit Ablauf der Dienstzeit, falls das versicherte Wagnis bei Beginn der Dienstzeit fortgefallen ist.
- (2) Der Versicherungsvertrag für das Ersatzfahrzeug wird in die Schadenfreiheitsklasse oder Schadenklasse eingestuft, die der Versicherungsnehmer mit dem ausgeschiedenen Fahrzeug erreicht hätte.
- (3) Ist das ausgeschiedene Fahrzeug ein Kraftrad oder ein Sonderfahrzeug, so wird das Ersatzfahrzeug in die Schadenfreiheitsklasse oder Schadenklasse eingestuft, die das ausgeschiedene Fahrzeug bei Anwendung der Nr. 16, 19 und 21 erreicht hätte, wenn diese Bestimmungen für das Ersatzfahrzeug anzuwenden sind. Dies gilt nicht, wenn das ausgeschiedene Fahrzeug ein Versicherungskennzeichen führen muß."

Aus Absatz 1 und 3 folgt, daß bei Ersatz eines Kraftrades durch einen Personenkraftwagen dieser unter bestimmten Voraussetzungen in eine Schadenfreiheitsklasse, unter Umständen aber auch in eine Schadenklasse eingestuft werden kann.

Trotz der mehrseitigen Stellungnahme des Bundesaufsichtsamtes sind unsere Fragen nicht erschöpfend beantwortet worden. Wir sind um weitere Klärung bemüht, insbesondere um die Aufgliederung der oben erwähnten 54% auf die einzelnen Hubraumklassen, da auch hier die Prämien sehr unterschiedlich erhöht wurden.

Unsere Mitglieder werden wir auf dem Laufenden halten.

DER BUNDESVORSTAND

EIN TIP VON UNS!

- Z.Zt. günstigste Haftpflicht-Versicherung -

Für Krafträder und Kraftrroller

bis 50 ccm	1 Mill. Pauschale	DM 189,--
Fahrzeug-Teilvers.)		
= Teilkasko		DM 44,--

zugelassen im ganzen Bundesgebiet.

VEREINIGTE HAFTPFLICHTVERSICHERUNG, HANNOVER, HINDENBURGSTRASSE 45

Der Landesverband LÜNEBURGER HEIDE wählte am 19.12.1970 einen neuen Vorstand, da der Gründer und mehrjährige Vorsitzende, Hans Georg Lehmann, den Vorsitz aus beruflichen Gründen niederlegen mußte.

Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

- | | | |
|------------------------------|---------------------|--|
| 1. Vorsitzender | Frank-Michael Wolf, | 2091 Ohlendorf Nr. 81 |
| | | Tel. 04185-22 22 |
| 2. " | Rainer Kallus, | 2094 Brakel ü. Winsen/
Luhe |
| Schriftführerin
und Kasse | Sigrid Blanquett, | 3143 Bardowick,
Hamburger Land-
straße 9,
Tel. 04131-12 638 |

Treffpunkt: Gasthof Cordes in Westergellersen, am letzten Samstag
j. Monats, gegen 19 Uhr.

Das Bundestreffen 1971, verbunden mit der Jahreshauptversammlung findet im September, voraussichtlich am 12.9.1971, im Bereich des LV LÜNEBURGER HEIDE statt. Die Vorbereitungen laufen bereits auf hohen Touren!

Eine Fünzfziger mit Heizgriffen

Diejenigen unter uns, die auch in den kalten Wintermonaten nicht auf das Motorradfahren verzichten wollen, beschäftigen sich zwangsläufig mit dem Problem der kalten Finger. Da werden u.a. auch Versuche mit geheizten Griffen durchgeführt. Leider blieb aber diese Möglichkeit bisher für die schwereren Maschinen reserviert, da naturgemäß nur deren Lichtmaschinen genügend Leistung zur Stromversorgung der Anlage abzugeben können.

Auf Anregung und mit tatkräftiger Unterstützung durch Herrn E.M. Schmidt, gab ich mich eines Tages an das Basteln solcher Heizgriffe, da ich auf deren Vorzüge - wenn ich auch nur eine Fünzfziger fahre - nicht verzichten wollte.

Als Stromlieferanten hatte ich die Lichtstromspule ausersehen. Da bei Wechselstromgeneratoren die ganze Leistung abgenommen werden muß, gilt es von vornherein einen Kompromiß zu schließen: Man kann entweder die Heizgriffe einschalten oder den Scheinwerfer. Bei der Anfertigung der Heizkörper waren zuerst die Dimensionen des Heizdrahtes festzustellen. Zur Verfügung stand Draht von der Heizspirale eines Toasters. Wir maßen zuerst den Strom, der bei einer angelegten Spannung von 6,3 V (Autobatterie) durch die im Scheinwerfer verwendete 25/25 W-Glühlampe fließt und ermittelten dann die erforderliche Länge des Drahtes. Ergebnis: Um den erforderlichen Strom von 3,2 A durchzulassen, mußten 2 parallelgeschaltete Heizspiralen aus 4 nebeneinanderliegenden Drähten, die einem alten elektrischen Heizgerät entstammten, gewickelt werden. Als Wicklungsträger wurden 2 Rechtecke aus Pappe vorbereitet. Ihre Länge entspricht der des Griffes, die Breite beträgt etwa 5 cm. An den Längsseiten dieser Rechtecke werden in einem Abstand von ungefähr 4 mm Einschnitte mit einer Tiefe von etwa 3 mm angebracht. Nun werden die Drähte von Einschnitt zu Einschnitt parallel zueinander gewickelt. Dabei ist zu beachten, daß sich die einzelnen Windungen unter keinen Umständen berühren dürfen, da durch den verringerten Widerstand der Strom plötzlich stark ansteigen und sich der Fahrer im günstigsten Fall nur ödentlich die Finger verbrennen würde.

Vor dem Wickeln wurden die Enden verlötet. Da das Heizdrahtmaterial keine Verbindung mit Zinn eingeht, müssen die Enden vor dem Verzinnen mit einem dünnen Kupferdrähtchen umwickelt werden. Die Heizkörper werden nun der Rundung des Griffes angepaßt und mit einigen Windungen Isolierband (Gewebeband) befestigt. Die Zu- und Ableitungen werden auf die erforderlichen Längen abgeschnitten und an die verzinnten Enden der Wicklungen angelötet. Zuletzt wurde über die ganze Angelegenheit ein auf passende Länge geschnittenes Stück von einem alten Fahrradschlauch gestülpt.

Nun ist der Heizdraht wegen der Schwierigkeit bei der Beschaffung und bei der Verarbeitung (durch hohen spezifischen Widerstand müssen die Drähte oft mehrmals doppelt genommen werden) keineswegs als ideal anzusprechen. Deshalb haben wir später als Heizdraht ganz gewöhnlichen Bindedraht von 0,7 mm $\varnothing$ benutzt. Dadurch konnte man die beiden Heizkörper in Reihe schalten, was den Vorteil hat, daß bei Kabelunterbrechung in einem H.K. die gesamte Anlage außer Betrieb gesetzt ist, während bei Parallelschaltung im gleichen Falle die intakte Wicklung anfängt zu glühen, bevor alles durchbrennt. Für die 25 Watt-Anlage ergibt sich für einen 0,7 mm dicken Eisendraht eine Länge von 2,05 m pro Heizkörper (bei Reihenschaltung). Dieser Draht kann entweder in der beschriebenen Weise auf Pappe gewickelt werden, oder aber direkt

auf den Gummi des Griffes. Im letzten Fall wird die Wärme natürlich besser verteilt.

Zuletzt wird die ganze Angelegenheit verdrahtet. Da man natürlich das Licht nicht endgültig stilllegen kann, wird ein Umschalter (z.B. Abblendschalter) eingebaut. Die von der Lichtmaschine kommende Leitung wird von ihrer Klemme (bei MAICO MD 50: Klemme 51) gelöst und mit dem Schaltglied des Umschalters verbunden. Der eine Kontakt im Schalter wird mit der Zuleitung für die Heizgriffe belegt, vom anderen Kontakt aus führt eine Leitung zur Klemme 51. Die Ableitung der Heizkörper wird an Masse gelegt (etwa am Lenker oder Scheinwerfer).

Bei einer neueren MAICO mit 35 Watt-Anlage mußten drei Heizkörper gefertigt werden, da 17,5 Watt an einem Griff wohl etwas zuviel des Guten gewesen wären. Es wurden also drei Heizkörper aus je 75 cm Eisen- draht gewickelt. Der dritte Heizkörper wurde gut isoliert und am Rahmen befestigt, weil wir nichts Besseres damit anzufangen wußten.

Zum Schluß möchte ich bemerken, daß die beschränkte Anwendungsmöglichkeit (nur bei Tag) natürlich ein großes Handicap bedeutet. Man kann mit dem Erreichten trotzdem sehr zufrieden sein, denn es bedeutet einen großen Sprung nach vorne.

Bernd Luchtenberg

MAGURA wenn's in entscheidenden Sekunden um griffsichere Fahrt geht.

Ganz neu:

Gasdrehgriff D 305 für 1 oder 2 Gaszüge. Ein Superding:

mit Klemmring, Metallgehäuse, automatischer Nippelaufnahme, unverlierbarer Regulierschraube für Gängigkeit, Schmutz- und Knickschutz, rundem oder ovalem Griffrohr und einem Hub bis 43 mm. Bereits im Serieneinbau. Jetzt auch für nachträglichen Einbau in junge und alte Maschinen. Dazu die bewährten Brems- und Kupplungshebel H 48 mit den bekannten technischen Raffinessen.



MAGURA immer einen Schritt voraus.

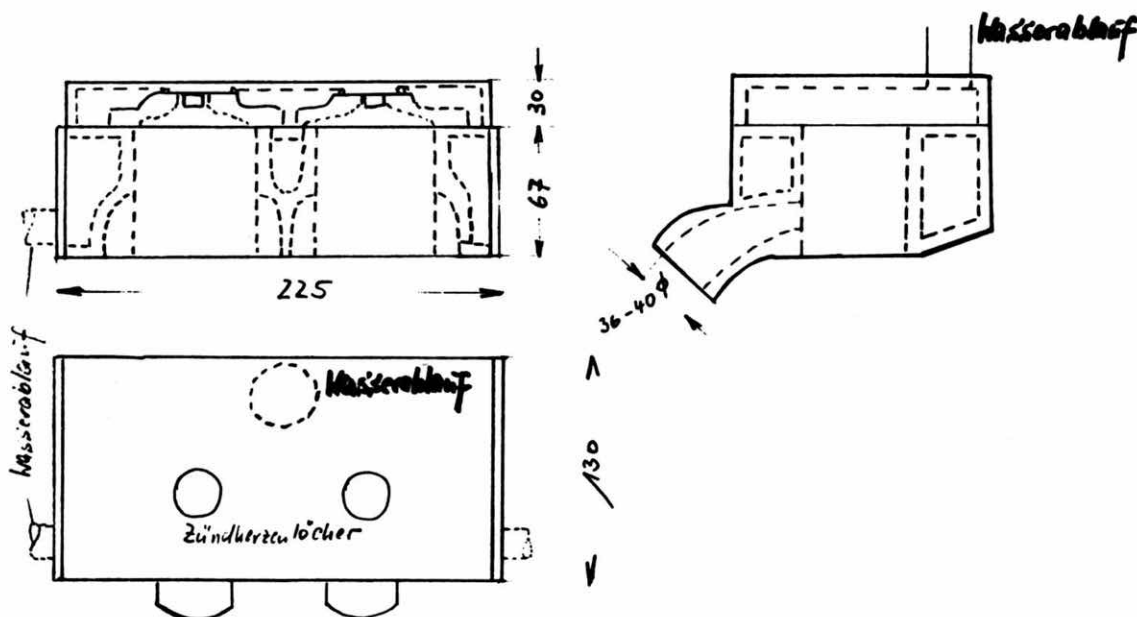


MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÜRTT.

WASSERGEKÜHLTER ZYLINDERBLOCK FÜR A D L E R TWIN 250

Beschreibung: durchgehender Zylinderblock mit 2 Bohrungen, Spezial - Aluminium Sandguß, salzwasserbeständig, mit besonders günstigen Kennwerten. Einzelne Zylinderdeckel mit breiter Quetschkante und zentraler Zündkerze; über beide Zylinderdeckel reichender Wasserkasten. Überströmkanäle und Auslaßkanal sind eingegossen.

Maße: (die angegebenen Maße sind Fertigmaße)



Die Teile werden als Rohlinge geliefert.

Lieferumfang: 1 Zylinderblock, 2 Seitendeckel, 2 Brennraumdeckel, 1 Wasserkasten für beide Zylinderköpfe.

Preis: DM 100,-- + Porto und Verpackung.

Auf Anfrage können Motorenteile wie Ansaugstutzen für 2 Vergaser, Spezialkupplungsdeckel, Schleudergußbuchsen etc. geliefert werden.

Klaus Eigenfeld, 8700 WÜRZBURG, Arndtstraße 37, Tel.: 0931/73915

Die Markierung des oberen Totpunktes auf der Schwungscheibe!

Die Sache ist die und der Umstand der, daß der Kolben zwischen den Kurbelwinkelstellungen 5° vor OT bis 5° nach OT kaum noch einen meßbaren Weg zurücklegt. Tasten mit einem Hölzchen durch die Zündkerzen-Gewindebohrung oder Beobachtung des Ventiltriebes bei einem Viertaktmotor führen nur zu ungenauen Ergebnissen, die unbrauchbar als Grundlage exakter Einstellarbeiten sind.

Die im Folgenden beschriebene Methode eignet sich besonders für solche Motoren, deren Zündkerzenbohrung senkrecht oder fast senkrecht zum Kolbenboden liegt: Man nehme eine alte Zündkerze, entferne mit Hilfe eines Meißels den Bund, welcher Kerzengehäuse und Isolator zusammenhält. Der Isolator mit Mittelelektrode fällt dann heraus. Die Masseelektrode wird ebenfalls entfernt. In der Regel wird die im Kerzenkörper verbleibende Bohrung gerade so groß sein, daß man mit Hilfe eines Gewindebohrers M 8 Gewinde hineinschneiden kann. In dieses Gewinde schraube man eine etwa 70 mm lange M 8 Schraube mit durchgehendem Gewinde hinein. Ist das Gewinde zu leichtgängig, kann man es ruhig durch Einlage eines Stückchens Stoff dazu bringen, den notwendig festen Sitz zu bekommen. Die so vorbereitete "Zündkerze" schraube man an ihren gewohnten Platz und schön fest.

Die M 8 Schraube wird so weit hereingedreht, bis der Kolben in OT-Stellung die Schraube berührt. Nun drehe man die Schraube, nachdem der Kolben Richtung UT weiterbewegt wurde, um weitere vier bis fünf Umdrehungen hinein. Man lasse den Kolben langsam hochkommen, bis er an der Schraube anstößt.

Am Motorgehäuse wurde eine Markierung angebracht.

Auf der Schwungscheibe markiere man, der Außenmarkierung gegenüber, die gefundene Einstellung. Man drehe den Motor in entgegengesetzter Richtung, bis der Kolben schließlich wieder an der Schraube anliegt. Auch diese Stellung markiere man auf der Schwungscheibe. Die Mitte zwischen beiden Markierungen kann durch Messen mit einer Schieblehre festgestellt werden. Überdeckt sich die Mittelmarkierung mit der Markierung am Motorgehäuse, befindet sich der Kurbeltrieb garantiert genau in OT-Stellung. Sollte der Abstand zwischen den beiden Außenmarkierungen zu groß ausgefallen sein, kann man das leicht dadurch beeinflussen, daß man bei einem zweiten Versuch die M 8 Schraube um eine oder mehrere Umdrehungen herausschraubt. Die Markierungspunkte nähern sich dann einander so weit, daß die Mitte zwischen ihnen schon fast nach Augenmaß festgelegt werden kann. (Messen ist sicherer)

E. M. Schmidt

WERDEN UND WACHSEN EINES HEISSEN OFENS

Schon viele Motorräder habe ich besessen, neue und gebrauchte; aber alle waren noch nicht das, was ich mir wünschte.

Meine persönlichen Anforderungen sind deshalb folgende: formschön, zuverlässig, gutes Fahrwerk, schneller Motor, schöne Bremsen und günstige Ersatzteilversorgung. Es liegt deshalb nahe, an einen Wagenmotor zu denken, denn ccm bringen Zuverlässigkeit und PS. Man muß sich aber vorher im klaren sein, Solo oder Seitenwagen. Auch ich wollte den Kardan nicht, denn eine Kette bietet mehr Übersetzungsmöglichkeiten und ist billiger.

Nach etlichem hin und her, für und wider, habe ich mich für den DKW-Wagenmotor entschieden. 1000 ccm, 50 PS, DM 100 Kaufpreis aus einem Unfallauto mit 17.000 km.

Der nächste wichtige Punkt war das Fahrwerk. Ein Norton-Fahrwerk zu bekommen war schwierig; also blieb mir das Imperator-Fahrwerk.

Als Getriebe habe ich eines von BSA 500 gewählt, das ist einigermaßen stabil und läßt sich auch sauber schalten.

Als ich dies so alles vor mir liegen sah, sagte ich mir, zu jedem Zylinder gehört ein Vergaser und ein Auspuff. Gesagt, notiert und getan. Ohne das Fahrwerk zu ändern und zu schweißen, wurde der 3-Zylindermotor mit speziellen Aufhängungen quer, leicht nach vorne geneigt, eingebaut. Das Getriebe habe ich so angeblockt, daß die Welle, auf der die Kupplung sitzt, in das Anlasserauge reicht. Aus gutem Grunde, denn in dieses Auge baute ich ein doppelreihiges Kugellager ein, das eine Welle aufnimmt, die auf der einen Seite eine Steckverbindung zum BSA-Getriebe hat und auf der anderen Seite die Kupplung von BSA aufnimmt. Dieser Aufwand war notwendig, denn die Flucht der Hinterradkette mußte ja stimmen, und der Motor muß unbedingt in der Mitte des Rahmens sitzen, dann führen nämlich die Rahmenrohre genau zwischen den Krümmern durch.

Ich habe auf der linken Seite einen Auspuff, auf der rechten Seite zwei. Das gibt sich von allein, denn der mittlere Auslass am Motor ist nach rechts versetzt. Serienmäßig einigermaßen passende Auspuff-Krümmen waren nicht aufzutreiben. Darum hat mir der liebe Eddi aus unserem Club, aus 45 mm Rohren alle drei Krümmen genau nach Maß um den Motor herumgebogen, die ich nachher geschliffen und poliert habe.

Die Schwungmasse am Motor wurde abgenommen, ein Flansch aufgesetzt und ein Kettenritzel montiert. Der Flansch ist so ausgebildet, daß jederzeit Schwungmasse verschiedenen Gewichtes angebracht werden kann.

Ausgewuchtet natürlich! Eine Duplex-Kette führt zur Kupplung. Ein Alu-Deckel wurde angefertigt und öldicht gemacht. Auch mußte ich die Schaltung auf die andere Seite legen, also nach links, weil rechts der Bremshebel so schön liegt. Zwei Heizungskühler hängen vorne rechts und links, ob diese genügen, wird sich bald herausstellen; läßt sich aber schnell ändern.

Am Fahrwerk wurde eine Tele eingebaut, die schönen Imperatornaben beibehalten und mit 4 mm Speichen in Original 700er Guzzi-Felgen eingespeicht.

Da der Motor wenig Bremskraft hat, wird demnächst eine hydr. Porsche-Bremse im Vorderrad eingebaut. Den Tank habe ich wie folgt gemacht: Ein großes Stück Steropor genommen, die Tankform herausgearbeitet, Einfüllstutzen und Benzinhahnanschlüsse festgelegt, dann das Ganze mit Kunstharz überzogen. (Verstärkung an den Auflagestellen nicht vergessen) Nach dem Trocknen habe ich oben den Einfüllstutzen aufgeschnitten und 1 - 2 Liter Benzin hineingegossen und das Styropor ver-

schwindet ganz einfach. Durch diese Methode braucht man keine oder mehrere Teile, die nachher wieder zusammengeklebt werden müssen.

Über das Fahren mit dem DKW-Motor haben schon andere Leute genug geschrieben. Daß ein ungeheures Drehmoment vorhanden ist, das weiß man auch und daß 50 PS bei richtiger Übersetzung an der Spitzengeschwindigkeit etwas bringen kann, kann sich wohl jeder denken. Ich kann allerdings noch nicht viel dazu sagen, denn diese Kreissäge, wie die Maschine von einem Freund aus Tuttlingen genannt wird, wurde jetzt gerade zur Motorausstellung in Schwenningen fertig. Ich möchte nicht behaupten, daß ich die ideale Lösung gefunden habe, aber ich glaube, ich bin auf dem richtigen Weg, zumal 500 ccm genau soviel Versicherung kosten, wie 1000 ccm.

Ein Fahrbericht folgt in der nächsten Ausgabe der Ballhupe!

Rolf J a u c h

BRIEFWECHSEL:

Ein japanischer Motorradfahrer wünscht Briefwechsel mit deutschem Motorradfreund. Hier die Anschrift:

Takeo Ichihashi
c/o MINEGISHI
2-3-2 Higashi - Cho
S H I B U Y A - K U / TOKYO
Japan

Herr Ichihashi fährt eine R 69 S mit Steib-TR 500. Er schreibt, daß es in ganz Japan nur drei dieser Seitenwagen gibt. Die Korrespondenz muß in Englisch geführt werden!

Der MOTO-CLUB MARCINELLOTS " LES-CHOUCAS" führt am 6./7. März sein erstes Internationales Motorradfahrertreffen durch. Treffpunkt ist das Sportgelände "Marus-Meurée" bei Marcinelle, an der Straße Beaumont - Charleroi. Es gibt Möglichkeiten zum Zelten. Auskunft über:

Elian Lisart
101, Rue Florian Montagne
B - 6001 MARCINELLE/Belgien

ACHTUNG! Als Termin für das Eifelrennen wurde uns der 30.4. - 2.5.71 genannt. Es wird sich wieder um eine mit Wagenläufen gemischte Veranstaltung handeln. Näheres in der nächsten BALLHUPE.

Die WIMA ist ein Motorradclub für Mädchen, die in ihrem Fahrzeug nicht nur ein etwas ungewöhnliches Alltagsverkehrsmittel, sondern auch den Ausdruck einer Lebensauffassung sehen.

Die WIMA ist 1950 in den Vereinigten Staaten von Louise Scherbyn gegründet worden und hat sich von dort über die ganze Welt ausgebreitet. Heute umfaßt sie fünf Sektionen: USA, Kanada, Großbritannien, Australien und Kontinentaleuropa und zur letztgenannten Sektion gehört natürlich Frankreich.

Jedes Jahr treffen sich die Mitglieder der kontinental-europäischen Sektion für eine Woche in einem der Mitgliedsländer. Man beschnuppert sich, redet miteinander und trägt eine Reihe von Wettbewerben aus, in denen die "FRAU DES JAHRES" ermittelt wird.

Ein paarmal hat Ellen Pfeiffer, bewährter Kapitän auf dem europäischen WIMA-Kontinent, diese Rallye organisiert. In früheren Jahren traf sich die WIMA auf dem Nürburgring, in Hockenheim und auch schon in Zandvoort. Voriges Jahr fand das Treffen in Österreich statt und 1970 war erstmals Frankreich das Austragungsland: 27. Juli bis 2. August am Col des Croix in den Vogesen.

Diesmal waren dabei:

Aus England die englische WIMA-Chefin Maureen Willis auf Honda 450ccm, Anne Greenwood auf Honda 250, Jean Sutton auf Triumph Trophy, Shirley Tarant auf Triumph Tiger 100ccm.

Aus Deutschland Ellen Pfeiffer (BMW R 75/5), Edda Floehren (BMW 75/5), Christel Berg (BMW R 50) und Jo Johnen (BMW R 51/3).

Aus Österreich Traudl Schuster auf Bultaco Metralla.

Aus Finnland Tuula Kinnunen auf Pannonia 250ccm, Raila Rinne auf Pannonia und Pirrko Paananen.

Und aus Frankreich Ninie Stiegler aus Straßburg auf Honda C 92, Marie-France Salabert auf Suzuki 350 und Agnes Acker auf Suzuki T 350, die Organisatorin des Treffens.

Am Sonntag, den 26. Juli treffen im dichten Nebel die ersten Fahrerinnen aus Deutschland ein, dazu eine fünfzigjährige Holländerin auf einer BMW R 69 S, die aber leider nur einen Tag bleiben konnte. Montagnachmittag sind fast alle versammelt und es geht zur ersten Prüfung, der Orientierungsfahrt.

Man muß sich mit Hilfe einfacher Zeichnungen durch ein Gewirr von 31 Kreuzungen über eine Distanz von 12 km zurechtfinden und dabei geht es über Feldwege, Waldpfade, Wiesen, Bachbetten und hühnergackernde Bauernhöfe. Die eingebauten Geheimkontrollen sind von den anwesenden Mannsbildern wie Ehegatten und Freunden besetzt. Obwohl auf so einer Strecke die dicken Brocken gehandicapt sind, bringt Kapitän Ellen Pfeiffer ihre R 75/5 am schnellsten um den Kurs, gefolgt von den zwei im Gelände höchst sicheren Finninen.

Dienstag: Mini-Rallye. Die vier ersten Buchstaben einer Motorradmarke freier Wahl müssen nach der Michelin-Karte der Gegend angefahren werden. Gewonnen hat, wer die wenigsten km braucht und zwar nach Luftlinie. Hier kommt es weniger aufs Gasgeben als aufs Überlegen an und es gewinnt Traudl vor Edda, Anne und Christel.

Die Bevölkerung der Gegend, wenig beeindruckt von der Motorradwege in Frankreich, zeigt sich ziemlich verstört über den Einfall der modernen Amazonen, was dem Stempelsammeln nicht gerade entgegenkam, vor allem, wenn diese Amazonen fremde Barbarensprachen redeten.

Am Abend hatte jede irgendeine irre Episode zu erzählen!

Mittwoch: Der große Tag der Sonderprüfungen.

Früh am Morgen hält alles die Nase in den Wind, aber leider ist es trüb und grau. Punkt neun Uhr beginnt die Bergprüfung. 1,7 km lang ist die Strecke. Sie muß zweimal gefahren werden und ist durch die Polizei von Epinal und Remiremont abgesperrt. Das Fernsehen baut Kameras und Mikrophone auf.

Der französische Meister von 1965, Paul Wolff aus Straßburg, eröffnete die Prüfung auf seiner KAWASAKI 500 und legt eine Zeit von 1:03,8 hin. Aber Kapitän Ellen, erfahrene Teilnehmerin an Zuverlässigkeitsfahrten auf dem Ring, kommt mit 1:04,9 ziemlich nahe an ihn heran.

Das Endergebnis lautet: 1. Ellen 1:04,9; 2. Agnes 1:10,8; 3. Christel 1:12,8; 4. Anne 1:13,5; 5. Traudel 1:17,0; 6. Marie-France 1:22,4; Edda, die auf offener Strecke mit 1:04 gestoppt wurde, fährt in der Wertung neben raus und muß ausscheiden.

Am Nachmittag schlägt die Stunde der Leichtgewichte, TRIAL: mit Fähnchen ist über schwieriges Gelände - Wiesen, glitschige Felsen (es hat geregnet), zwischen Sträuchern hindurch ein Parcours abgesteckt. Hier sind die Finninen zuhause. Erstaunlich, wie sie diese Strecke bewältigen. Tuula fährt strafpunktfrei, ihr folgt Ellen, die ihre BMW wie ein Moped durchs Gelände bewegt, mit 3 Strafpunkten, dann Raila, Ninie und Agnes (je 5), Marie-France mit 8, Jo mit 14 Punkten.

Am Abend entspannen sich beim Diavorführen die Gemüter. Die Geschichte der WIMA auf dem Kontinent von 1958 bis heute wird bestaunt und man hockt bis spät in die Nacht hinein beisammen, in der Jean Sutton und Shirley Tarrant auf ihren schönen Triumphs ankommen, begleitet von Dick Sutton, Jeans Mann, einem der englischen SIX-DAYS-FAHRER.

Am Donnerstag wird eine gemütliche Tour gefahren. Die WIMA und ihre Begleitung streifen durch die Vogesen, besucht Riquewihr, macht im Keller eine Weinprobe und besichtigt die Veteranensammlung von Herrn Karl in Barr. Gutgelaunt geht es durch die endlosen Kurven der Vogesenstraßen zurück zum Col des Croix.

Der Freitag bringt die Orientierungsfahrt, auf der nach Plan auf 125 km 12 kleine Ortschaften angefahren werden müssen. Dabei sind unterwegs 7 Kontrollposten zu passieren. In dreieinhalb Stunden muß die Strecke bewältigt werden. Unter Gewitterschauern gewinnt Jo in 2 Stunden 52 Minuten diese Prüfung knapp vor Tuula und Raila. Bei dieser Prüfung gab es ein paar theoretische Examen: in einer bestimmten Zeit mußte man 6 Motorräder und 6 Rennfahrer identifizieren, 14 Einzelteile der Honda 350 und Kawasaki 350 nach einer Zeichnung richtig bezeichnen und schließlich die durcheinandergemischten Phasenzeichnungen der Wirkungsweise von Zwei- und Viertaktmotoren so schnell wie möglich zu ordnen. Bei dieser Schularbeit beweisen Traudl, Christel und die Finninen, daß sie (im Gegenteil zu Brigitte Bardot) nicht bloß mit dem Körper, sondern auch mit dem Köpfchen beim Motorrad sind. Hierzu muß man wissen, daß zum Beispiel Christel über 200000 Motorradkilometer auf dem Buckel hat und daß die Finninen, die zwischen 17 und 18 Jahre alt sind, seit Anfang Juli in Europa mit ihren widerspenstigen Motorrädern unterwegs sind. Einmal mußten sie auf einem Campingplatz in Deutschland einen Motor völlig auseinandernehmen, was ihm offenbar sehr wohl bekommen ist. Es war

übrigens ihr Schullehrer, der ihre Begeisterung fürs Motorrad geweckt hat und sie auch auf ihrer ersten Fahrt begleitet hat. Sie waren damals zu viert auf zwei Maschinen, so daß immer ausgelost werden mußte, wer fahren durfte. So kam es, daß der riesige Matti oft auf dem Rücksitz saß und eine seiner zierlichen Schülerinnen fuhr. Man muß einmal die Gesichter der Einheimischen gesehen haben, wenn die Finninen erzählten, wie man bei minus 20 Grad einen Schlauch flickt.....

Am Samstag kommen noch ein paar Freunde dazu: das Ehepaar Debonneville aus Nordfrankreich, andere aus England, aus Besançon und aus Lyon, darunter Geneviève Delorme auf ihrer Honda CB 125. Die ganze Versammlung applaudiert der "WIMA-Frau" des Jahres 1970: Traudl Schuster.

Es gibt mehrere Trophäen und Preise und ein paar Filme werden vorgeführt von Straßenrennen, dazu ein Kurzfilm von Dreyer, aus der Anfangszeit des Films, über das Motorrad.

Und dann kommt der Abschied! Bis zum nächsten Jahr, wo wir uns ganz sicher in Deutschland wiedersehen werden. Dann werden wir wieder miteinander lachen, unseren Spaß auf den Straßen haben und in irgendeinem Gasthaus schwätzen - denn die Hauptsache an unserem Treffen ist die Freundschaft, die das Motorrad stiftet.

Anke-Eve Goldmann-Kimmel

ACHTUNG! BVDM-TOURISTIK-MEISTERSCHAFT 1971!

Die Ausschreibung kann angefordert werden. Einzelmitglieder bestellen beim Bundessportwart Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstraße 22 (bitte 30 Pfennig in Briefmarken beilegen).

Die Landesverbände richten ihre Anforderung an die Geschäftsstelle.

Die Ausschreibung ist ein Heft im Postkarten-Format und enthält 12 Kontrollblätter für die Wertung. Unsere Sportwarte haben sich viel Mühe mit der Ausschreibung gegeben. Lohnt es ihnen durch zahlreiche Teilnahme!

KLAMOTTENMARKT

Verkaufe: 2 Teleholme von HOREX DM 30,--; 1 Büffellenker DM 10,-- von BMW R 69 S; Schwingsattel DM 10,--, 1 Rücklicht DM 10,--, 2 vord. Stoßdämpfer gpl. DM 60,--, 1 Kurbelwelle R 69 S mit Ölschleuderblechen, gebraucht DM 100,--. Günter Scholtisseck, 5 Köln 60, Stammheimerstr. 160.

Kassenbericht für das Kalenderjahr 1 9 7 0 (Bundesverbandskasse)

Einnahmen:

Beiträge	DM	3.823,80
Spenden	"	272,61
Anzeigen in Ballhupe	"	1.386,95
Plaketten u. Anstecknadeln	"	361,50
Veranstaltungen	"	1.100,--
Summe	DM	6.944,86
		=====

Ausgaben:

Verwaltung	DM	1.197,53
Ballhupe (Druck u. Porto)	"	5.783,82
Porto u. Telefonkosten	"	242,23
Spesen	"	390,70
Veranstaltungen	"	125,90
Plaketten u. Stoffabzeichen	"	758,82
Schreibmaschine (elek.)	"	400,--
Kranzspende	"	43,--
	DM	8.942,--
		=====

Kassenbestand am 1. 1. 1970	DM	2.402,88
Kassenbestand am 31.12. 1970	DM	405,74
Differenzbetrag:	- DM	1.997,14
		=====

E.M. Schmidt

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V.
(BVDM), Sitz Mülheim, Mergelstraße 42.

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9
Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Straße 23

Anzeigenverwaltung: Hano Dern, 577 Arnsberg, Auf der Steinbredde 14
Redaktion: Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstraße 53

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

+) Betr.: A n n o n c e n .

Bei Bestellungen bzw. Anfragen beziehen Sie sich bitte auf die Anzeigen in dieser Ballhupe!

Vorliegender Kassenbericht bestätigt eindeutig, daß die auf der letzten Jahreshauptversammlung getroffene Maßnahme der Beitragserhöhung von DM 12,-- auf DM 20,-- dringend erforderlich war. Es zeigte sich, daß die Ausgaben des Jahres 1970 die Einnahmen um rund DM 2.000,-- überschritten!

Betrachtet man allerdings die Spalte "B e i t r ä g e" auf der Einnahmeseite etwas genauer und setzt man voraus, daß der Bundeskasse pro Mitglied etwa DM 7,-- zufließen, erkennt man, daß eine verhältnismäßig große Zahl von Mitgliedern ihren Jahresbeitrag für 1970 noch nicht bezahlt haben! Es wäre also jetzt erforderlich, eine Aktion "Mahnschreiben" zu starten. Schade um die schöne Zeit, die dafür wieder drauf geht! Machen wir es doch so: Jeder, der diese Zeilen liest, überprüft mal schnell, ob auch er evtl. vergessen hat, seinen Beitrag für 1970 zu bezahlen. Wenn ja, dann nichts wie zum Postamt und die Sache in Ordnung gebracht, am besten gleich zusammen mit dem Jahresbeitrag für 1971.

Einzelmitglieder überweisen direkt an mich, Mitglieder der Landesverbände überweisen an ihre Kassierer.

Noch ein Tip: Bei Beitragszahlung nicht den BVDM als Empfänger angeben, sondern den Namen des Kassierers. Bei der Post hält das sehr genau! Wer auf mein Sparkassenkonto überweist und seine Einzahlung bei einer Bank oder Sparkasse vornimmt, spart die Überweisungsgebühren. Auch das scheint vielen Leuten noch nicht bekannt zu sein, denn in der Regel ist doch der Weg zur Sparkasse nicht weiter als der zur Post und wenn man eine Mark sparen kann, dann soll man es doch tun!

Nachfolgend meine Kontonummern:

Eduard Max Schmidt, 563 Remscheid,
Magdeburger Straße 23

Konto-Nr.: 990 440 Stadtparkasse Remscheid,
Zweigstelle V ö m i x oder

Postscheck-
konto Nr.: 118 429 Postscheckamt Köln

PS. Eine Mahnaktion starten wir nicht; wo es nötig wird, holen wir den Beitrag per Postnachnahme rein. Das hat für die Betroffenen den Nachteil, daß die Kosten um die Nachnahmegebühr und die Bearbeitungsgebühr von DM 1,-- steigen.

Wer glaubt, DM 1,-- pro Bearbeitungsfall sei zu viel, darf sich hier melden und die Unterlagen abholen. Von mir aus bearbeitet er die Sachen dann umsonst oder nach Gebot. Mir selbst tut es leid um jede Minute, die ich mit dem langweiligen Schreibkram verbringen muß. Es sollte doch mal gesagt werden: Der Kassenabschluß mit Aufstellung des Kassenberichtes hat trotz Einsatz einer elektrischen Rechenmaschine 2 Personen je 5 Stunden ihrer Freizeit gekostet.

BERICHTIGUNG!

Auf Seite 31 der BALLHUPE Nr. 5/70 hat uns der Druckfehlerteufel einen Streich gespielt. Unter dem Termin für das Zelttreffen des LV Franken steht: Auskunft durch Hans Zähler. Natürlich heißt der Häuptling unserer dortigen Freunde immer noch Hans K ö h l e r, obwohl er bestimmt gerne zählt, z.B. 50-Markscheine oder die Häupter seiner Lieben.

Die Red.

**Oberste Motorradsport-Kommission
(O M K)**

OMK-Mitteilung Nr. 4/71

Offizieller Terminkalender 1971

Zuverlässigkeitsfahrten und Trial

Die Genehmigung der einzelnen Veranstaltungen erfolgt erst nach Vorlage der Ausschreibungsentwürfe durch Veröffentlichung in den OMK-Mitteilungen.

- - - - -

I = International o = offen g = geschlossen

Datum	Veranstaltung	Art	Veranstalter
<u>März</u>			
13.	DMV-Trial (Meisterschaftslauf 70/71)	o	RKB Ölbronn e.V. /DMV <u>7131 Ölbronn</u> Hindenburgstr. 70
14.	Nordbadisches DMV-Trial (Meisterschaftsendlauf 70/71)	o	MSC Schatthausen e.V. /DMV <u>6901 Schatthausen</u> Oberdorfstr. 60
14.	8. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt	o	AMC Ingelheim e.V. /ADAC <u>6507 Ingelheim</u> Mainzerstr. 102
21.	15. ADAC-Ulfenbachfahrt	o	MSC Ulfenbachtal e.V. /ADAC <u>6949 Unterschönmannweg</u> Hauptstr. 54
28.	ADAC-Geländefahrt "Vor den Toren Hannovers"	o	MSG Hannover / ADAC z.Hd. Herrn Gerd Daebnitz <u>3 Hannover</u> Postfach 4124
28.	10. ADAC-Geländefahrt Streitberg /Ofr. "Quer durch die Fränkische Schweiz"	o	MSC Fränkische Schweiz e.V./ADAC Sportleiter Herbert Baume <u>8551 Weilersbach /b.Forchheim</u> Oberweilersbach 120

April

4.	31. ADAC-Westfalen-Lippe-Fahrt	o	MSC Lippe-West e.V. /ADAC z.Hd. Herrn Wolfgang Butzner <u>4816 Sennestadt</u> Schopketal 71
4.	19. ADAC-Odenwaldfahrt	o	AC Bensheim e.V. /ADAC <u>6140 Bensheim</u> Beethovenstr. 17

April

4.	ADAC-Simssee-Trial	g	MSC Rosenheim e.V. /ADAC <u>82 Rosenheim - 2</u> Postfach
10./11.	Int. 17.Norddeutsche ADAC- 2-Tagefahrt Kaltenkirchen	I	MSC Kaltenkirchen e.V. /ADAC z.Hd. Herrn Hans Harbeck <u>2359 Stuvemborn</u> Brock
17./18.	Int. DMV-2-Tagefahrt Eschwege (Gelände-Europameisterschafts- lauf)	I	Deutscher Motorsport Verband <u>6 Frankfurt-M-70</u> Gartenstr. 38
25.	16. Südwestfälische DMV- Zuverlässigkeitsfahrt (Meisterschaftslauf)	o	MSC "Freier Grund" e.V. /DMV <u>5908 Neunkirchen-Wiederstein</u> Langenholzstr. 11
25.	ADAC-Grenzland-Trial	GZ	MSC Kiefersfelden e.V. /ADAC <u>8205 Kiefersfelden</u> Feldweg 14

Mai

2.	17. ADAC-Grenzland-Zu- verlässigkeitsfahrt Dahn (Meisterschaftslauf)	o	MSC Supero e.V. /ADAC <u>678 Pirmasens</u> Feldstr. 4
2.	ADAC-Geländefahrt "Rund um die Hünengräber"	o	Ortsclub Delmenhorst / ADAC <u>287 Delmenhorst</u> Bremerstr. 41
2.	6.DMV-Weser-Solling-Trial	o	MSC Weser-Solling e.V. /DMV <u>3419 Fürstentagen</u>
9.	3.ADAC-Nibelungenfahrt	o	MSC Worms e.V. /ADAC <u>652 Worms am Rhein</u> Neumarkt 12
9.	ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt "Rund um die Bayerische Puppenstadt"	o	MC Neustadt/Cob. /ADAC <u>8632 Neustadt /Coburg</u> Friedrichstr. 9
15.	10. Sauerländische ADAC-Zu- verlässigkeitsfahrt	o	Gau Westfalen-West e.V. /ADAC <u>46 Dortmund</u> Kaiserstr. 63
15./16.	19.Mittelrheinische ADAC- Zuverlässigkeitsfahrt	o	Gau Mittelrhein e.V. /ADAC <u>54 Koblenz</u> Friedrich-Ebert-Ring 31
16.	ADAC-Geländefahrt	o	MSC Weser-Diemel e.V. /ADAC <u>3522 Karlshafen</u> Blockhaus am Reinhardswald
16.	2. Schwere ADAC-Geländefahrt "Westlicher Stromberg"	o	Ortsclub "Westlicher Strom- berg" / ADAC <u>7134 Knittlingen</u> Brettenerstr. 54

Mai

- | | | | |
|-----|---|----|---|
| 23. | 17.Oberpfälzer ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt | o | A u.MC Sulzbach-Rosenberg e.V. /ADAC
<u>8458 Sulzbach-Rosenberg /Opf.</u>
Rosenbergerstr. 16 |
| 23. | ADAC-Hackensee-Trial | GZ | A u.MC Holzkirchen e.V. /ADAC
<u>8150 Holzkirchen</u>
Tegernseerstr. 35 a |
| 29. | 12.ADAC-Westfalen-Lippe-Trial | o | MSC Lippe-West e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Wolfgang Butzner
<u>4816 Sennestadt</u>
Schopketal 71 |
| 30. | Int. ADAC-Waldlauf "Rund um den Bökensberg" | I | MSV Ostholstein / ADAC
z.Hd.Herrn Rolf Rohardt
<u>2420 Holzkaten</u>
Tannenhof |
| 30. | 12.DMV-Zuverlässigkeitsfahrt | o | BMW-Club / DMV
<u>6503 Mainz-Kastel</u>
Boelckestr. |
| 30. | 6.ADAC-Emsquellen-Trial | o | MSC Bielefeld-Sieker e.V. /ADAC
<u>48 Bielefeld</u>
Herforderstr. 172 |
| 31. | 4.DMV-Westerwald-Geländefahrt | o | MC Hermannstein e.V. /DMV
<u>6331 Hermannstein</u>
Hofstadtstr. 10 |

Juni

- | | | | |
|-----|---|-------------|---|
| 5. | 1.ADAC-Prüfungsfahrt Nordbaden | o
Straße | Gau Nordbaden e.V. /ADAC
<u>75 Karlsruhe</u>
Bahnhofplatz 16 |
| 5. | 4. 400-km-ADAC-Fahrt Nürburgring | o
Straße | MSC Brake e.V. /ADAC
<u>4805 B r a k e</u>
Postfach 1 |
| 6. | ADAC-Geländefahrt "Rund um Rotenburg" | o | MSG Rotenburg e.V. /ADAC
<u>213 Rotenburg (Vümme)</u>
Söhlingerstr. 4 |
| 12. | Int. ADAC-Reinoldusfahrt Nürburgring | I
Straße | Dortmunder MSC / ADAC
z.Hd.Herrn Heribert Schulte
<u>46 Dortmund-Hörde</u>
Weingartenstr. 15 |
| 13. | 1.ADAC-Geländefahrt "Quer durch den Westerwald" | o | MSC "Kannenbäckerland" e.V./ADAC
<u>5412 Ransbach-Braunbach 2</u>
Börsenweg 9 |
| 13. | ADAC-Trial | o | MSC Pfatter e.V. /ADAC
<u>8401 Pfatter</u>
Postfach |

Juni

13. 14. DMV-Asse-Trial o Adler-Club Braunschweig e.V./DMV
33 Braunschweig
Hannoversche Str. 31
- 18.-20. Int. ADAC-3-Tagefahrt Isny I Gau Württemberg e.V. /ADAC
7 Stuttgart - 1
Richard-Wagner-Str. 53
27. ADAC-Nordmarkfahrt o MSA Polizei Hamburg e.V. /ADAC
z.Hd. Herrn U. Ewert
2 Hamburg - 80
Kirschgarten 53
27. 4. ADAC-Geländefahrt o MSC "RCO" Sersheim e.V. /ADAC
7126 Sersheim
Gasthaus Adler
27. 13. Schwere Aischgründer ADAC- o MSC Aischgrund e.V. /ADAC
Zuverlässigkeitsfahrt
"Rund um den Aischgrund" 8531 Dachsbad
Clublokal Hieronymus
27. 10. DMV-Untertaunus-Gelände- o MSC "Michelbacher-Hütte e.V./DMV
fahrt 6209 Kettenbach
Scheidertalstr. 15

Juli

4. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt o A u. MC "Hohe Aßlitz" e.V. / ADAC
"Rund um die Hohe Aßlitz" 8625 Sonnefeld /Ofr.
Schafberg 8
4. 8. ADAC-Geländefahrt "Rund o MSC Renchtal e.V. /ADAC
um den Kutzenstein" 7602 Oberkirch
Appenweilerstr. 54 a
4. 18. Schwere ADAC-Sachsenwald- o MSC Schwarzenbek / ADAC
Geländeprüfung 2053 Schwarzenbek
Hamburgerstr. 5
4. 4. ADAC-Trauntal-Trial g MSC Traunreut e.V. /ADAC
8225 Traunreut /Obb.
Postfach 64
10. Int. 14. ADAC-Prüfungsfahrt I Gau Württemberg e.V. /ADAC
Solitude Straße 7 Stuttgart - 1
Richard-Wagner-Str. 53
11. ADAC-Harz-Heide-Fahrt Gau Niedersachsen e.V. /ADAC
(Meisterschaftslauf) 3 Hannover
Hindenburgstr. 37
17. Int. 6. ADAC-Hessen-Rheinland- I MSC Würselen e.V. /ADAC
Nürburgringfahrt Straße 5101 Verlautenheide
Stolbergerstr. 54

Juli

18. 20. Südhannoversche ADAC- o MSC Göttingen e.V. /ADAC
Geländefahrt z.Hd.Herrn Armin Jedosch
34 Göttingen
Lange Geismarstr. 71
18. 19. Schwere ADAC-Steigerwald- o MSVg Gerolzhofen e.V. /ADAC
Geländefahrt 8723 Gerolzhofen
Nikolaus Fey-Str. 2
18. 2. DMV-Geländefahrt o MSC Schatthausen e.V. /DMV
6901 Schatthausen
25. 10.DMV-Fichtelgebirgs-Zuver- o MSC Gefrees Fichtelgebirge e.V./DMV
lässigkeitsfahrt 8586 Gefrees
(Meisterschaftslauf) Brennofenweg 8

August

1. 10.Schwere Badische Gelände- o MSC Mauer e.V. /ADAC
fahrt 6903 Neckargemünd
(Meisterschaftslauf) Güterbahnhofstr. 5
- 7./8. DMV-Spessart-Geländefahrt o MSC Goldbach e.V. /DMV
8752 Goldbach
Finkenweg 1
8. 10. Hildesheimer ADAC-Zuver- o Hildesheimer MC / ADAC
lässigkeitsfahrt z.Hd.Herrn Werner Hoyer
32 Hildesheim
Hannoverschestr. 8
8. ADAC-Geländefahrt o MSC Eppelheim e.V. /ADAC
69 Heidelberg - 24
Brennerweg 23
15. 7.ADAC-Geländefahrt "Rund o MSC Alemannorum e.V. /ADAC
um Schweighausen" 7631 Schweighausen
Mühlhalde 46 c
22. ADAC-Rheinlandfahrt o Gau N.hein e.V. /ADAC
5 Köln 51
Oberländer Ufer 144
22. 1.ADAC-Allgäu-Fahrt GZ MSC Amtzell e.V. /ADAC
7987 Amtzell /Kr. Wangen
22. 9. DMV-Asse-Geländefahrt o Adler-Club Braunschweig e.V. /DMV
33 Braunschweig
Hannoverschestr. 31
22. DMV-Trial g RTC Traunstein / DMV
8221 Wipperfurth - 16
Post Sieboldorf
28. ADAC-Langstreckenfahrt o Hannoverscher MSC e.V. /ADAC
Straße z.Hd.Herrn Dieter Hecht
3 Hannover
Plüschowstr. 3

August

29. 13. Oberschwäbische ADAC- o A u. MSC Biberach-Riß e.V. /ADAC
Geländefahrt 7950 Biberach a.d. Riß
Postfach 109
29. 14. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt o MSC Freigericht e.V. /ADAC
Freigericht 6463 Freigericht I
Barbarossastr. 14

September

5. 15. Zirndorfer ADAC-Gelände- o 1. A.u. MC Zirndorf e.V. /ADAC
prüfung 8502 Zirndorf
Leichendorferstr. 5
5. 13. ADAC-Gelände-Zuverlässig- o MSC Odenheim e.V. /ADAC
keitsfahrt 7521 Odenheim
"Rund um Odenheim" Hauptstr. 74
5. 14. ADAC-Trial g AC Garmisch-Partenkirchen e.V. /ADAC
z.Hd. Herrn Hans Seeberger
81 Garmisch-Partenkirchen
Kirohweg 12
5. 30. DMV-Trial ' MSA Solidarität Harburg / DMV
2 Hamburg - 90
Hastedtplatz 17
- 11./12. 4. ADAC-Straßenzuverlässig- o MSC "Rund um Schotten" e.V. /ADAC
keitsfahrt Schottenring Straße 6479 Schotten
Postfach 32
19. 5. ADAC-Zabergäu-Geländefahrt o MSC Bönningheim e.V. /ADAC
7124 Bönningheim
Goethestraße
25. 4. ADAC-Bergland-Trial o MSC Leopoldshöhe e.V. /ADAC
4811 Leopoldshöhe / Lippe
Oerlinghauserstr. 11
26. 4. ADAC-Geländefahrt o MC Baden-Baden e.V. /ADAC
z.Hd. Herr Kurt Frank
757 Baden-Baden
Ooser Luisenstr. 6
26. 1. ADAC-Mühlenbrink-Trial o MSC Lage e.V. /ADAC
4811 Leopoldshöhe
Neustr. 8

Oktober

3. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt o A u. MSG Osnabrück e.V. /ADAC
"Durch die Osnabrücker Berge" 45 Osnabrück
Am Kirchenkamp 15
9. 1. ADAC-Straßenzuverlässigkeits- o MC Osning e.V. /ADAC
fahrt Nürburgring Straße z.Hd. Herrn Egon Hartke
4812 Brackwede
v. Möllerstr. 5

Oktober

- | | | | |
|-----|--|---|---|
| 9. | ADAC-Grenzland-Trial
(Meisterschaftslauf 71/72) | o | MSC Kiefersfelden e.V. /ADAC
<u>8205 Kiefersfelden</u>
Feldweg 14 |
| 10. | DMV-Trial
(Meisterschaftslauf 71/72) | o | RTC Traunstein / DMV
<u>8221 Wimpasing 16</u>
Post Siegsdorf |
| 17. | 21. ADAC-Ostsee-Nordseefahrt | o | MSC Kaltenkirchen e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Hans Harbeck
<u>2359 Stuvendorf</u>
Brook |
| 17. | Int. 15. ADAC-Trial | I | AC Garmisch-Partenkirchen e.V./ADAC
z.Hd.Herrn Hans Seeberger
<u>81 Garmisch-Partenkirchen</u>
Kirchweg 12 |
| 24. | 17. ADAC-Teutoburger-Waldfahrt | o | MSC Bielefeld-Sieker e.V./ADAC
<u>48 Bielefeld</u>
Herforderstr. 172 |
| 24. | DMV-Geländefahrt | o | MSC Lindenfels / DMV
<u>6145 Lindenfels</u>
Seewiesenweg 2 |
| 30. | 13. ADAC-Westfalen-Lippe-Trial | o | MSC Lippe-West e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Wolfgang Butzner
<u>4816 Sennestadt</u>
Schopketal 71 |
| 31. | 17. ADAC-Geländefahrt "Kreuz
und quer d.d.Havelberge" | o | Gau Berlin e.V. /ADAC
<u>1 Berlin - 31</u>
Bundesallee 29/30 |
| 31. | 10. ADAC-Trial Ravensberger
Land | o | MSC Brake e.V. /ADAC
<u>4805 Brake</u>
Postfach 1 |

November

- | | | | |
|----|---|---|--|
| 6. | 21. ADAC-Hellkuhlen-Bergtrial
(Meisterschaftslauf 71/72) | o | MC Uelzen e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Walter Bruns
<u>3110 Veerßen</u>
Spechtstr. 14 |
| 7. | 27. ADAC-Trial Lüneburg
(Meisterschaftslauf 71/72) | o | Ortsclub Lüneburg e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Werner Piepho
<u>3141 Häcklingen</u>
Sandwehe 3 |
| 7. | 4. ADAC-November-Cup | o | MSV Ostholstein e.V. /ADAC
z.Hd.Herrn Rolf Rohardt
<u>2420 Holzkaten</u>
Tannenhof |

Offenbach/Main, den 28.1.1971

Kr/Bo

Vert.: I - IX - 1100

Oberste Motorradsport-Kommission

(O M K)

gez.: Krasky

Oberste Motorradsport-Kommission
(O M K)

OMK-Mitteilung Nr. 5/71

Offizieller Terminkalender 1971

S t r a ß e n r e n n e n

Die Genehmigung der einzelnen Veranstaltungen erfolgt erst nach Vorlage der Ausschreibungsentwürfe durch Veröffentlichung in den OMK-Mitteilungen.

I = International o = offen L = Lizenz A = Ausweis

Datum	Veranstaltung	Art	Veranstalter

<u>März</u>			
6./7.	DMV-Clubtraining Hockenheim	o L/A alle Klassen	Badischer MSC e.V. / DMV <u>6832 Hockenheim</u> Ernst-Wilhelm-Sachs-Haus
27./28.	4.DMV-Bergpreis	o A 50,500 solo A 500 ccm Swg.	MSF Zotzenbach e.V. /DMV <u>6949 Zotzenbach /Odw.</u> Bahnhofstr. 14
27.	ADAC-Renntraining Nürburgring	o L/A alle Klassen	A u.MC Frankfurt e.V. /ADAC <u>6 Frankfurt /Main</u> Schifferstr. 52-56

April

3./4.	DMV-Clubtraining "Hessen" Nürburgring	o L/A alle Klassen	Landesgruppe Hessen / DMV Geschäftsstelle <u>63 G i e ß e n</u> Steinstr. 68
24./25.	DMV-Krähberg-Rennen Erbach/Odw.	o A 500 ccm solo A 500 ccm Swg.	MS u.TC Erbach e.V. /DMV <u>6122 Erbach /Odw.</u> Joh.Seb.-Bach-Str. 20
25.	20.ADAC-Fischerei- hafen-Rennen (Juniorenpokal)	o A alle Klassen	MSC Unterweser e.V. /ADAC <u>285 Bremerhaven - M.</u> Bürgerm. Smidt-Str. 133

Mai

1./2.	34. Int.ADAC-Eifelrennen (Meisterschaftslauf)	I L alle Klassen	Gau Nordrhein e.V. /ADAC <u>5 Köln - 51</u> Oberländer Ufer 144
1./2.	6.ADAC-Frankenwald-Berg- rennen Stadtsteinach	o A alle Klassen	1.AC Erlangen e.V. /ADAC <u>852 Erlangen</u> Noetherstr. 69

Mai

1./2.	7.ADAC-Bergpreis	o A 250,500 solo A 500 ccm Swg.	MSC Heilbronn e.V. /ADAC <u>71 Heilbronn</u> Goethestr. 70
9.	DMV-Landesgruppen- Training Hessen Hockenheim	o L/A alle Klassen	Landesgruppe Hessen / DMV <u>63 G i e B e n</u> Steinstr. 68
15.	4.ADAC-Bergprüfung Schauinsland	G A 250,500 solo A Swg.	Gau Südbaden e.V. /ADAC <u>78 Freiburg</u> Karlsplatz 1
15./16.	ADAC-EUROHILL-Berg- rennen Obermässing	o A alle Klassen	RTC Nürnberg e.V. /ADAC <u>85 Nürnberg</u> Tuchergartenstr. 14
16.	Int.DMV-Mai-Pokalrennen "Gr.Preis v.Deutschland" (VM-Lauf u. Meister.Lf.)	I L alle Klass.	Badischer MSC e.V. /DMV <u>6832 Hockenheim</u> Ernst-Wilh.-Sachs-Haus
16.	ADAC-Flugplatzrennen	o A 250,500 solo A 500 ccm Swg.	MSC Kaufbeuren e.V. /ADAC Sportleitung Kurt Sattler <u>8950 Kaufbeuren</u> Irseerstr. 18
22.	ADAC-Rennen "Rund um den Contiturm" (Juniorenpokal) (siehe auch 4./5.9.)	o A 50,125 ccm	Gau Nordrhein e.V. /ADAC <u>5 Köln - 51</u> Oberländer Ufer 144
29./30.	DMV-Kyrburg-Bergrennen	o A 500 ccm solo A 500 ccm Swg.	Renngemeinschaft Christophorus e.V. /DMV <u>658 Idar-Oberstein - 2</u> Mainzerstr. 83
31.	3.ADAC-Flugplatzrennen Neuhausen (Meisterschaftslauf)	o L 125,250 ccm	Schwäbischer AC e.V. /ADAC <u>7220 Schwenningen /N.</u> Mozartstr. 70

Juni

12./13.	ADAC-Jura-Bergrennen	o L/A	MSC Neumarkt e.V. /ADAC <u>843 Neumarkt /Opf.</u> Oberer Markt 14
19./20.	7.ADAC-Bergrennen	o A 250,350 ccm A 500 ccm Swg.	AMC Rotenburg a.d.F. e.V. /ADAC <u>6442 Rotenburg a.d.F.</u> Steinweg 13
26./27.	4.ADAC-Bergpreis Schottenring	o A 350,500 ccm A 500 ccm Swg.	MSC "Rund um Schotten" e.V. /ADAC <u>6479 Schotten</u> Postfach 32

Juli

2./4.	ADAC-Avus-Rennen (Meisterschaftslauf)	o L 350,500 solo	Gau Berlin e.V. /ADAC <u>1 Berlin - 31</u> Bundesallee 29/30
-------	--	---------------------	--

Juli

- 3./4. 2 IV-Risselberg-Rennen o MSC Niederstadtfeld / DMV
A 350,500 ccm A 500 ccm Swg. 5531 Niederstadtfeld
Udersdorferstr. 2
- 17./18. DMV-Hockenheim-Ring- o Badischer MSC e.V. /DMV
Rennen A 50,125,250 6832 Hockenheim
(Juniorenpokal) (siehe 15./17.10.) Ernst-Wilh.-Sachs-Haus
- 24./25. DMV-Rundstreckenrennen o Landesgruppe Hessen /DMV
Hessen Hockenheim A 63 G i e ß e n
(Juniorenpokal) alle Klassen Steinstr. 68
- 24./25. 7.ADAC-Ellerberg-Rennen o Allg.Bamberger AC e.V. /ADAC
L/A 86 B a m b e r g
Luitpoldstr. 32

August

14. ADAC-Flugplatzrennen o Gau Niedersachsen / ADAC
Wunstorf A 3 H a n n o v e r
(Juniorenpokal) alle Klassen Hindenburgstr. 37
- 14./15. ADAC-Jubiläums-Rusel- o Degendorfer ADAC-Ortsclub e.V.
berg-Rennen A und MSC Plattling e.V. /ADAC
125,250,500 835 Plattling
solo Postfach A 83
A 500 ccm Swg.
- 21./22. ADAC-Ratisbona-Berg- o MSC Kelheim e.V. / ADAC
rennen L 250,350 ccm 842 Kelheim
(Meisterschaftslauf) L 500 ccm Swg. Donaust. 22
- 28./29. 3.ADAC-Flugplatzrennen o AC Mayen e.V. /ADAC
Mendig A 54 Koblenz
(Juniorenpokal) alle Klassen Postfach 129
29. 4.DMV-Dünsberg-Berg- o A u.MC Rodheim-Bieber e.V./DMV
rennen L 500 ccm Swg. 6301 Biebertal - 1
(Meisterschaftslauf) A 125, Swg. Wiesenstr. 8

September

- 4./5. ADAC-Rennen Nordbaden o Gau Nordbaden e.V. /ADAC
Hockenheim L 125 ccm Sportabteilung
(Meisterschaftslauf) 75 Karlsruhe - 1
Bahnhofplatz 16
- 4./5. ADAC-500 km-Eifelpokal- o Gau Nordrhein e.V. /ADAC
rennen Nürburgring A 5 Köln - 51
(Juniorenpokal) 250,350,500 Oberländer Ufer 144
solo
A Swg.
(siehe auch 22.5.)
- 11./12. ADAC-Avus-Rennen o Gau Berlin e.V. /ADAC
(Juniorenpokal) A 1 Berlin - 31
alle Klassen Bundesallee 29/30

September

18./19.	5.DMV-Flugplatz-Rund- streckenrennen (Meisterschaftslauf)	o L 50,250 ccm A 50,350,500 A 500 ccm Swg.	MSC Mainz-Finthen e.V. /DMV <u>65 Mainz-Finthen</u> Mainzer-Str. 19
18./19.	Int. 6-Std.-Dauerrennen	I L/A alle Klassen	Schwäbischer AC e.V./ADAC <u>7220 Schwenningen</u> Mozartstr. 70
18./19.	7.ADAC-Bergpreis Schwäb.Alb-Neuffen	o A 125,250, 350, 500 ccm solo A 500 ccm Swg.	MSC Kirchheim-Teck e.V./ADAC <u>7312 Kirchheim /Teck</u> Stuttgarterstr. 6
25./26.	3.Ansbacher ADAC- Bergrennen	o A 250,500 solo A 500 ccm Swg.	MSC Ansbach u.Umgebung e.V. <u>8800 Ansbach</u> (ADAC) Martin-Luther-Platz 2

Oktober

2./3.	ADAC-Preis von Baden- Wttb. u.Hessen Hockenheim (Meisterschaftslauf)	o L 500 ccm solo L 500 ccm Swg.	Gau Württemberg e.V. /ADAC <u>7 Stuttgart - 1</u> Postfach 760
3.	3.Augsburger ADAC- Flugplatzrennen (Juniorenpokal)	o A alle Klassen	MSC Augsburg e.V. /ADAC <u>89 Augsburg</u> von Parsevalstr. 5
10.	Int. 7.ADAC-Sauerland- Bergpreis (Meisterschaftslauf)	I L 250,350 solo L 500 ccm Swg.	MSC Oberruhr e.V. /ADAC Velmede-Meschede <u>5781 Gevelinghausen - Schloß</u>
15./17.	DMV-Herbst-Pokal- Rennen (Juniorenpokal)	o A 350,500 solo A 500 ccm Swg. (siehe auch 17./18.7.)	Badischer MSC e.V. /DMV <u>6832 Hockenheim</u> Ernst-Wilh.-Sachs-Haus
16./17.	Mayener ADAC-Rund- streckenrennen (Meisterschaftslauf)	o L alle Klassen	AC Mayen e.V. /ADAC <u>544 Mayen</u> Hölderlinstr. 3
31.	Weinheimer-DMV-Berg- rennen	o A ?	Renngemeinschaft Berg- straße e.V. /DMV <u>6940 Weinheim</u> Königsbergerstr. 16

- - - - -

Offenbach/Main, den 28.1.1971
Kr/Bo
Vert.: X - IX - 1100

Oberste Motorradspport-Kommission
(O M K)
gez. i.V. Krasky