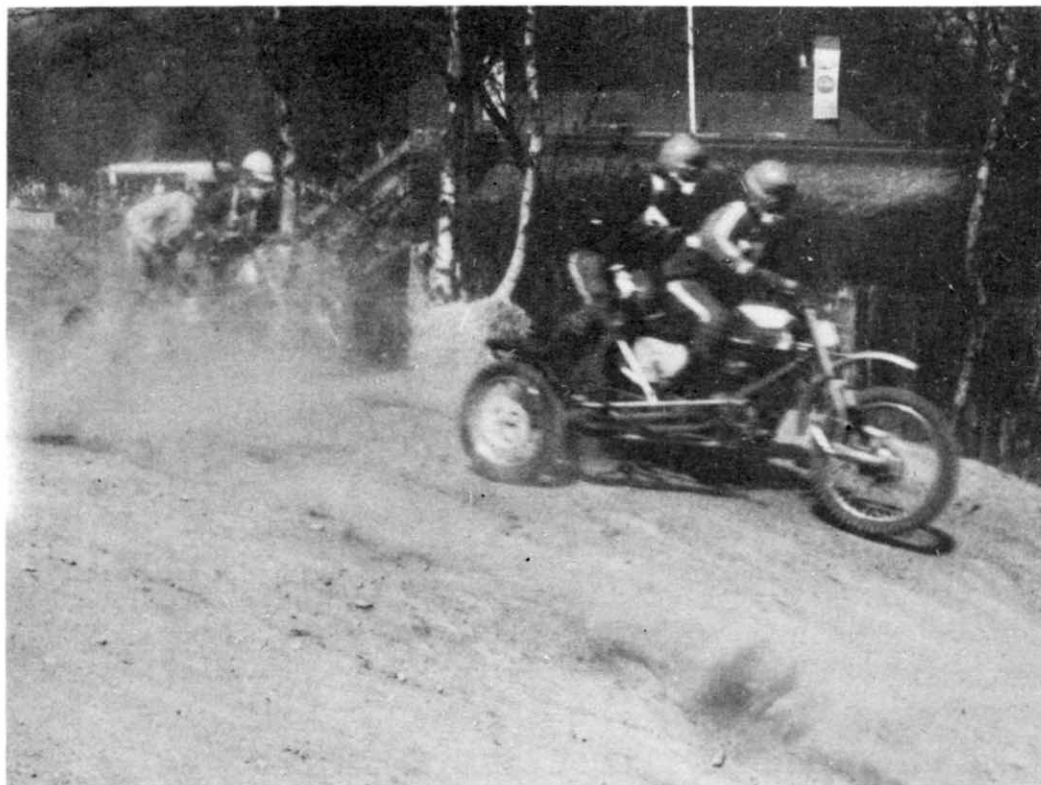


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e. v.



Es wirbelt der Staub beim Kampf der MOTO-CROSS-Gespanne
um Europameisterschafts-Punkte!

Bericht aus Kamp-Lintfort auf Seite 4 u.5



DEUTSCHE TOURIST - TROPHY 1971

Das Eifelrennen wird bekanntlich seit dem vorigen Jahr als "Deutsche Tourist-Trophy" ausgetragen und zählt in allen Motorrad-Klassen zur Deutschen Strassenrenn-Meisterschaft.

Während der Wintermonate ist der Ring unter großem Kostenaufwand überholt und stellenweise umgestaltet worden. Im Vordergrund dieser Bemühungen stand erhöhte Sicherheit für Aktive und Zuschauer. Wie das Eifelrennen zeigte, waren die getroffenen Maßnahmen von Erfolg.

Viele Stellen sind jetzt für die Zuschauer viel übersichtlicher geworden, man kann größere Streckenabschnitte einsehen und das Renngeschehen besser verfolgen. Auch für die Fahrer wurde durch die Entschärfung bekannter Gefahrenpunkte manches getan. Allerdings sind die neuen Rundenzeiten mit denjenigen vor dem Umbau nur bedingt vergleichbar.

Vielversprechende Startfelder in allen Klassen, sowie strahlender Sonnenschein sorgten für eine große Zuschauerkulisse. Bereits zum Auftakt mit der 50er Klasse waren 60.000 anwesend, am Sonntag umlagerten 200.000 Menschen den Ring. Es war wie in alten Zeiten.

Ausführliche Berichte zu den einzelnen Rennen wollen Sie bitte in der Fachpresse nachlesen. Wir beschränken uns auf die Ergebnisse und einige kurze Bemerkungen dazu.

Solomaschinen bis 50 ccm, 3 Runden = 68,5 km

1. Schurgers, Holland	KREIDLER	35:24,8 = 116,0
2. de Vries "	"	36:34,9 = 112,4
3. Kunz, Mühlacker	"	36:40,6 = 112,1
4. Kugler, Stuttgart	"	38:11,8 = 107,6
5. Mankiewicz, Polen	"	39:06,1 = 105,1

Schnellste Runde: Schurgers mit 11:40,5 = 117,4 km/h, Neuer Rundenrekord.

Solomaschinen bis 350 ccm, 7 Runden = 159,85 km

1. Laszlo Szabo, Ungarn	YAMAHA	1:11:18,7 = 134,5
2. Nelson, England	"	1:11:44,0 = 133,7
3. Lothar John, Schriesheim	"	1:13:09,9 = 131,1
4. Robb, Nordirland	Yamsel	1:14:04,4 = 129,5
5. Walter Sommer, Köln	YAMAHA	1:14:38,0 = 128,5

Hier sorgte der Finne Jarno Saarinen, ebenfalls auf YAMAHA, für eine Sensation, als er in der Startrunde mit 10:16,1 min = 133,4 km/h den bestehenden Rundenrekord brach! Leider schied Saarinen in der 4. Runde durch Sturz in der Südkehre aus, blieb aber unverletzt. Der spätere Sieger Szabo fuhr die schnellste Runde mit 9:59,2 = 137,2 km/h, das ist absoluter Rundenrekord für Motorräder!

Altmeister Karl Hoppe stürzte im Training und brach ein Schlüsselbein. Von 37 Startern fielen 19 Maschinen, mehr als die Hälfte, aus. Und das bei einer Streckendistanz von nur 160 Kilometern!

Der Sonntag begann mit dem Rennen der 250er. Auch hier waren die YAMAHAs fast untersch. Allerdings konnte sich an dritter Stelle eine KAWASAKI platzieren.

Solomaschinen bis 250 ccm, 6 Runden = 137 km

1. Szabo, Ungarn	YAMAHA	1:01:38,1 = 133,4
2. Ellis, England	"	1:01:39,1 = 133,3
3. Simmonds, England	KAWASAKI	1:02:09,0 = 132,3
4. Perris, England	YAMAHA	1:02:09,4 = 132,3
5. Huber, Hinterweidenth.	"	1:02:34,8 = 131,4

Neuer Rundenrekord durch Ellis in 10:08,3 = 135,1 km/h

In der 125er Klasse enttäuschte Weltmeister Dieter Braun seine Anhänger nicht und landete einen nie gefährdeten Start- und-Ziel-Sieg. Erfreulich war das Abschneiden von MAICO mit sechs Maschinen unter den ersten zehn. Hier das Ergebnis:

Solomaschinen bis 125 ccm, 5 Runden = 114,8 km

1. Braun, Hermaringen	SUZUKI	53:15,9 = 128,6
2. Mortimer, England	MAICO	53:51,9 = 127,2
3. Jansson, Schweden	"	53:52,1 = 127,2
4. Möhringer, Öschingen	YAMAHA	55:59,3 = 122,4
5. Minhoff, Neustadt	MAICO	56:08,8 = 122,0

Natürlich fuhr Dieter Braun mit 10:34,2 = 129,6 km/h auch einen neuen Rundenrekord.

Beim Training der Halbliter-Soloklasse hatte der Schweizer Rungg auf seiner Aermacchi mit 10:23,5 die schnellste Zeit erreicht. Im Rennen kam er allerdings erst auf den 9. Rang:

Solomaschinen bis 500 ccm, 7 Runden = 159,85 km

1. Dave Simmonds, England	KAWASAKI	1:12:16,3 = 132,7
2. Curry, England	SEELEY	1:13:02,6 = 131,3
3. Eickelberg, Wuppertal	YAMAHA	1:13:13,2 = 131,0
4. Findlay, Australien	SUZUKI	1:13:38,9 = 130,2
5. Robb, Nordirland	H.SEELEY	1:13:39,1 = 130,2

Lothar John und Ernst Hiller mussten leider mit Defekten ausscheiden; Walter Sommer brachte sein AERMACCHI auf den 8. Platz.

Die knappsten Ergebnisse gab es in der Seitenwagen-Klasse. Mit nur jeweils zwei Sekunden Abstand kamen die ersten drei Gespanne über die Ziellinie:

Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm, 5 Runden = 114,8 km

1. Auerbacher/Hahn	BMW	54:21,0 = 126,0
2. Wegener/Heinrichs	BMW	54:23,1 = 125,9
3. Luthringhauser/Cusnik	BMW	54:25,1 = 125,9
4. Hilton/Thornton, England	BMW	54:29,8 = 125,7
5. Wakefield/Macfedzern, Engl.	BMW	55:27,2 = 123,5

Die schnellste Runde fuhr Auerbacher mit 10:42,8 = 127,9 km/h. Leider mussten schon in der ersten Runde die Trainingsschnellsten Schauzu/Rutherford wegen eines Tankdefektes aufgeben.

- . - . - . -

MOTO - CROSS - Europa - Meisterschaftslauf in Kamp-Lintfort

Wer am 1. Mai anstatt zum Ring nach Kamp-Lintfort gefahren war, hat es bestimmt nicht bereut!

Dem Veranstalter war die Ausrichtung des einzigen in diesem Jahr in der BRD stattfindenden Europameisterschaftslaufes der Seitenwagen-Maschinen bis 750 ccm übertragen worden. Dadurch erhielt die Veranstaltung ihren besonderen Reiz.

Als bei sonnigem Wetter Punkt 14 Uhr die Solo-Lizenzfahrer bis 250 ccm starteten, waren die Zuschauer - "Ränge" dicht besetzt.

Auch für dieses Rennen waren bekannte Fahrer aus 7 Nationen am Start, natürlich auch der Publikumsliebbling Adolf Weil.

Kurz nach dem Start, noch an 3. Stelle liegend, hatte sich Weil bereits auf der Gegengeraden an die 2. Stelle geschoben. In der 2. Runde übernahm er die Spitze und legte dann einen immer größeren Abstand zwischen sich und dem Verfolgerfeld. Hier lieferten sich besonders die Belgier van de Voorst und Julien de Roover rundenlang einen verblissenen Zweikampf in den nach der 6. Runde auch der Holländer Keizer eingriff. In einem spannenden Finish konnte Keizer seine HUSQVARNA noch auf den dritten Platz bringen. Im Ziel hieß es also: Weil - den Roover - Keizer - van den Voorst und auf den 5. Platz kam Willi Bauer aus Harthausen.

Von den Gespannen waren bereits im Training einige ausgefallen. Die Gebrüder Haller aus der Schweiz überschlugen sich hinter dem ersten Sprunghügel auf der Gegengeraden mit ihrer 750er HONDA-BLM, an dem LAVERDA-WASP-Gespann der Holländer Snyder/van Boesschoten brach die Gabel(!) Es ereigneten sich noch zwei weitere Stürze, alle liefen aber noch relativ glimpflich ab.

Es ist schon ein packendes Bild, wenn rund zwei Dutzend Gespanne am Start lostoben, denn hier ist schon oft die gute Startposition entscheidend.

Die Schweizer Klausner/Hälg kamen als erste aus der Startrunde, dicht gefolgt von den Engländern Treleaven/Magnuson (NORTON-DT), Lubbers/Brouwer (Holland auf NORTON-Commando) und den Belgiern de Kort/de Laet auf NORTON-WASP. Die Deutschen Simon/Jörgens (HEDLUND-WASP) hielten sich ebenfalls in der Spitzengruppe. Während die Spitzenreiter in der 6. Runde stark zurückfielen, arbeiteten sich die Schwedischen Brüder Strömberg (TRIUMPH) nach vorne und übernahmen in der 7. Runde die Führung, die sie unangefochten bis ins Ziel hielten. Auf den Plätzen folgten: de Kort/de Laet - Simon/Jörgens - Gerber/Irniger Schweiz (NORTON) und ten Thije/ten Thije Holland auf BMW.

Der dann folgende Lauf der Ausweissfahrer bis 500 ccm sah Dietmar Weiss aus Köln auf MAICO als Sieger vor Jürgen Laengner aus Vorsfelden, Lothar Lewald aus Kästorf, Manfred Hauf aus Trebur (alle auf MAICO) und Erwin Eckhardt aus Ebersbach auf CZ.

Auch der zweite Lauf der Lizenzfahrer bis 250 ccm sah Adolf Weil bereits in der 2. Runde an der Spitze. Diesmal konnte sich Willi Bauer von vornherein in der Verfolgergruppe halten; er übernahm in der 10. Runden den zweiten Platz, den er bis ins Ziel gegen den Schweden Franzen verteidigen konnte. In der Gesamtwertung kam Willi Bauer hinter Adolf Weil auf den 2. Rang, vor Julien de Roover, der gegen Ende des 2. Laufes zu weit zurückgefallen war, um noch Bauer den 2. Platz streitig machen zu können.

Das Finale war der 2. Lauf der Gespanne. Hier konnten die Schweizer Gerber/Irniger die Sieger des 1. Laufes, Strömberg/Strömberg nur drei Runden in Schach halten, dann zogen die Schweden ab und schienen ihren Erfolg wiederholen zu wollen. Doch in der 7. Runde waren sie plötzlich weit zurückgefallen und die Engländer Treleaven/Magnuson führten das Feld an. Leider hatten Simon/Jörgens schon in der 2. Runde Schwierigkeiten, konnten ihren dicken 600er Einzylinder aber wieder in Gang bringen und hielten sich von da an, wenn auch mit Rundenrückstand, in der Spitzengruppe.

In der 13. Runde erwischte es die bis dahin klar führenden Engländer und die Schweizer Gerber/Irniger waren vorne, dicht gefolgt von den Brüdern ten Thijs auf BMW. An 3. Position lagen jetzt die Belgier Cox/Jans TRIUMPH-WASP und in dieser Reihenfolge endete der 2. Lauf.

Beim Zusammenzählen lautete das Gesamtergebnis dieses Europa-Meisterschaftslaufes:

1. Strömberg/Strömberg Schweden auf TRIUMPH
2. ten Thijs/ten Thijs Holland auf BMW
3. Cox/Jans Belgien auf TRIUMPH-WASP

Ohne ihr Pech im 2. Lauf wären Simon/Jörgens bestimmt zu wertvollen Meisterschaftspunkten gekommen.

Die Russen, die mit 3 Gespannen nach Kamp-Lintfort gekommen waren, konnten sich nicht im Vorderfeld platzieren. Trotz guter Fahrweise sind ihre 750er - Boxer - die sehr stark an eine BMW R 51/2 erinnern - den dominierenden Parallel-Twin's nicht gewachsen.

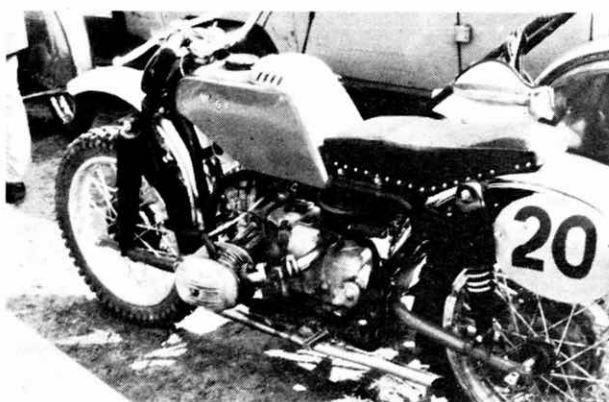
Erstaunlich gut ging der Einzylinder HEDLUND-MOTOR von Simon/Jörgens. Ein sauber gebautes Gespann mit R 75/5 Motor von Steenbock/Habiger aus Frankfurt spielte im Rennen auch keine Rolle.

Alles in allem sahen wir in Kamp-Lintfort begeisternden MOTO-CROSS-Sport. Für Weltklasse-Leute wie Weil bietet der Kurs allerdings zu wenig Schwierigkeiten und obwohl die Bahn für Gespanne gut geeignet ist, vermißte man stärkere Steigungen.

Zu loben war wieder die sehr gute Organisation, die für einen pünktlichen Ablauf der Veranstaltung sorgte.

Übrigens: der nächste Lauf um die Deutsche Meisterschaft der MOTO-CROSS-Gespanne ist am 20. Juni 1971 in den Sandbergen bei Ratingen.

WR.



Eine der russischen Maschinen mit 750er Boxer-Motor.

Der äußerlich gleiche Motor wird auch in einer Tourenmaschine verwendet.

Die Umrechnung der Angabe des Zündzeitpunktes
von mm vor OT in Grad Kurbelwinkel vor OT

=====

läßt sich auf verhältnismäßig einfache Weise hinreichend genau zeichnerisch lösen. Allerdings braucht man dazu die genaue Länge des Pleuels, von MITTE Hubzapfen bis MITTE Kolbenbolzen gemessen. Wer eine, vielleicht nur geringfügige, Ungenauigkeit in Kauf nehmen will, kann davon ausgehen, daß der genannte Abstand der beiden Mittelpunkte der Pleuelbohrungen etwa doppelt so groß ist wie der Hub des Motors.

Am Beispiel des MAICO MD 50 Motors soll nachstehend der Vorgang erläutert werden:

Zunächst die technischen Daten dieses Motors, die hier gebraucht werden

Zylinderbohrung	d =	38 mm
Kolbenhub	s =	44 mm
Mittenabstand des Pleuels	l =	93,5 mm
Zündzeitpunkt : 2,1 bis		
1,8 mm vor dem oberen Totpunkt		

Bevor wir nun an die zeichnerische Lösung unseres Problems herangehen, müssen wir uns über folgende technische Zusammenhänge Klarheit verschaffen: Der Mittelpunkt des Hubzapfens der Kurbelwelle bewegt sich auf einer Kreisbahn. Dieser Kreis wird Kurbelkreis genannt. Sein Durchmesser ist der Kurbelkreisdurchmesser und dieser wiederum ist genau so groß wie der HUB des Motors. Wir können also auf Grund der Angabe in den technischen Daten den Kurbelkreis mit einem Halbmesser von

$$r = \frac{s}{2} = \frac{44}{2} = 22 \text{ mm}$$

im Maßstab 1: 1 auf einen DIN A 4 Bogen zeichnen. Vorher legen wir jedoch den Mittelpunkt dieses Kreises durch die Kreuzung zweier Mittellinien fest, von denen die senkrechte Mittellinie in der Mitte des Bogens und die waagerechte Mittellinie etwa 11 cm über dem unteren Blattrand liegt. Im Widerspruch zu den Regeln des technischen Zeichnens zeichnen wir diese Mittellinie und auch den Kurbelkreis nicht als dünne Strich-Punkt-Linien, sondern als dünne durchgehende Linien. Jeder dünner die Linien gezeichnet werden, umso genauer wird das Ergebnis unserer Arbeit sein.

Im Folgenden wird die Reihenfolge unserer Zeichenarbeit durch Ziffern und Buchstaben in der Reihenfolge der Ausführung benannt und kann in nebenstehend gedruckter fertiger Zeichnung, die natürlich durch den Druck verkleinert dargestellt ist, verfolgt werden. Die beiden Mittellinien erhalten die Ziffern 1 und 2, der Kurbelkreis die Ziffer 3.

Befindet sich der Kurbelkreis in OT-Stellung, ist der Mittelpunkt des Hubzapfens in Punkt A zu finden. Von dort aus messen wir auf der senkrechten Mittellinie die Länge $l = 93,5 \text{ mm}$ des Pleuels ab und finden den Punkt B. In diesem Punkt befindet sich zu diesem Zeitpunkt der Mittelpunkt des Kolbenbolzens. Von Punkt B aus messen wir nach unten den angegebenen Zündzeitpunkt in mm vor OT, in unserem Beispiel knapp 2 mm, nach unten und finden so den Punkt C. Wir nehmen nun einen Zirkel mit gut gespitzter Mine und stellen die Länge des Pleuels, also die Länge A - B ein. Dann setzen wir den Zirkel im Punkt C an und schlagen einen Kreis (4). Dieser Kreis schneidet den Kurbelkreis in den Punkten D₁ und D₂. Je nach Drehrichtung der Kurbelwelle befindet sich der Mittelpunkt des Hubzapfens bei der Kolbenstellung 2 mm vor OT im Punkt

The diagram shows a vertical section of a dam. A large circle represents the upstream face, centered at point M. A smaller circle represents the downstream face, also centered at M. The vertical axis passes through M and is labeled with points B, C, F, H, A, D₁, and D₂. A horizontal axis is labeled 2. A line segment connects M to E on the upstream face, forming an angle of 23° with the vertical axis. Points G and H are marked on the upstream face. A curved arrow indicates rotation around M.

7

Motorgehäuse vorhandener Markierung muß nun der Drehrichtung entsprechend der Punkt F in "Z" = Zündzeitpunkt und der Punkt E in "OT" = oberer Totpunkt umbenannt werden. Vorher ist es allerdings erforderlich, auf dem Polrad eine Markierung für die OT-Stellung der Kurbelwelle anzubringen, die mit der Markierung am Gehäuse übereinstimmt. (Siehe Heft 1/71) Nun mit einer spitzen Reißnadel die Markierung für den Zündzeitpunkt mit Hilfe der Schablone auf dem Polrad aufbringen kann.

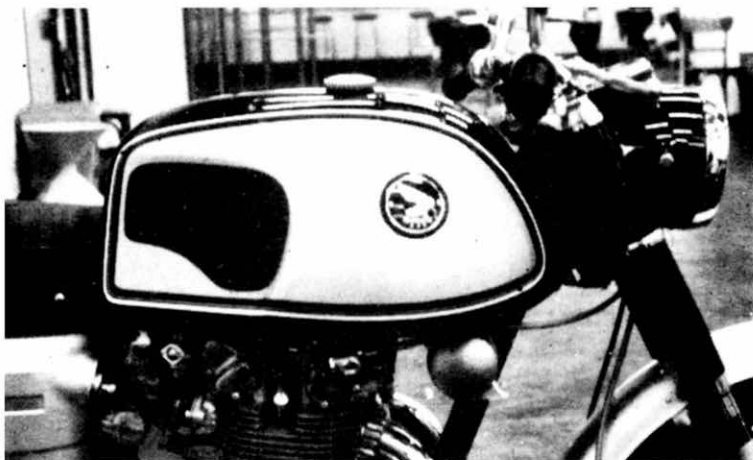
Die Einstellarbeit selbst birgt auch wiederum ihre speziellen Probleme und ein Aufsatz darüber wäre ebenfalls ein lohnendes Thema. Gerade in letzter Zeit habe ich mich sehr eingehend mit Schwunglicht-Magnetzündern mit außenliegender Zündspule beschäftigen müssen. Ich wäre froh, wenn mir diejenigen unserer Mitglieder, die ein Fahrzeug mit einer solchen Anlage fahren, ihre eigenen Erfahrungen kurz mitteilen würden bzw. Zuverlässigkeit, Empfindlichkeit, Verschleiß und evtl. aufgetretene Pannen und ihre Ursache. Überhaupt, schreibt mir mal, ob ihr Artikel zu den genannten Themen weiterhin lesen wollt? Wenn nicht, wäre es ja schade ums Papier!

E.M. Schmidt

HEINRICH-Kraftstofftank

für Honda CB 450 und CB 450 K1 25 Liter

für Honda CB 250 K1 24 Liter



Die Montage erfolgt wie beim Serientank, dadurch ist kein Sitz bankumbau erforderlich.

„EHLERT“ Kettenschutz

für die CB 450, CB 450 K1 und CB 250 K1

KARL HEINRICH

Motorradverkleidungen und Zubehör

7034 MAICHINGEN bei Sindelfingen

Hanfäckerweg 13 - Telefon (07031) 82728

Meine Finanzen beginnen nun, sich allmählich zu erschöpfen, so daß ich bemüht bin, möglichst bald den Rückweg anzutreten. Jedoch stehen mir noch etwa 14.000 km bevor. Daß sich auf dieser Strecke so einiges ereignen kann, sollte mir sehr bald klar werden.

Irgendwo in Indien - oder schon in Afghanistan - habe ich einen Gelbsuchterreger geschluckt, der bei mir nach einiger Zeit fieberige Anfälle, allgemeine Abschlaffung und gereizte Stimmung verursacht. So schleppe ich mich über zwei Wochen dahin und kehre zu meiner BMW R 60 nach Bombay zurück. Dabei habe ich im Zug großes Glück, denn ich erwische eine Schlafmöglichkeit, wodurch ich mich von meinen Schwachzuständen erholen kann, da ich im dritten "Schlafdeck" etwa 14 Stunden täglich schlafe und mich so gut erholen kann.

Von Bombay fahre ich nur 600 km mit der Maschine bis Indore, wo ich vom 30. September bis zum 14. November ins Krankenhaus muß. Die um Ausländer besonders besorgten Ärzte entlassen mich auf mein Drängen hin gegen medizinischen Rat vier Wochen vor dem angemessenen Zeitpunkt. Ich denke nämlich fast nur noch an die schwierige Rückfahrt, die auch durch die Türkei führt, die in der Gegend um Erzurum (2000m hoch gelegen) im Winter besonders reichlich mit Schnee eingedeckt ist.

In Delhi jedoch ist von Kälte Ende November noch nichts zu merken; die Nächte sind aber angenehm kühl, so daß noch weniger Mücken als sonst anzutreffen sind. Nicht betroffen von den kühlen Nächten wird die Maus, die auf dem Camping-Platz des indischen Jugendherbergsverbandes durch mein Gepäck huscht, unter meinem aus Schnur geflochtenen Bett hindurch.

Ich mache einen Abstecher nach Chandigarh in Nordindien. Diese z.Zt. sehr moderne Stadt ist von dem französischen Architekten le Corbusier erdacht worden und ist wegen der hohen Baukosten eigentlich nicht typisch für dieses Land. Die riesigen Regierungsbauten von Punjab und Rajasthan sind zwar allgemein schön anzusehen, sie sind aber keineswegs immer zweckmäßig gebaut und eingerichtet.

Dort möchte ich jedenfalls nicht meinen ständigen Arbeitsplatz haben, auch wenn man aus der 15. Etage eines der Verwaltungsgebäude einen herrlichen Blick auf das frühere Flußbett hat, auf dem jetzt diese sicher interessanten Gebäude stehen.

Die langsame Rückfahrt (ab Ceylon mit Pausen in Großstädten indes. 7 Wochen) setzt sich nun weiter fort bis zur Grenze nach Pakistan. Hier habe ich die erwarteten Schwierigkeiten mit dem Carnet de Passages, das seit 6 Wochen verfallen ist, Auch hier kommt man in solchen Fällen mit vorgespieltem Untertanengeist weiter. Immerhin kann ich es mir dadurch ersparen, nach Delhi zurückzufahren, um das Carnet verlängern zu lassen.

Am folgenden Tag komme ich im Hotel des pakistanischen Autoclubs in Lahore auf der Multan Road in den Genuß eines europäischen Frühstücks, an das ich seit etwa 8 Wochen sehnsüchtig gedacht habe; es handelt sich um 2 Pfund (also 1 Liter) heiße Mulch, beachtliche Mengen an Obst und Brot und vor allem Porridge, eine einfache Haferflockensuppe. Dies ist für mich umso wertvoller, da ich möglichst streng Diät halten soll. Eine gute Mahlzeit ist auch deshalb nötig, weil ich nur morgens und abends esse und den furchtbaren Verkehrsverhältnissen gewachsen sein möchte, die mir Pakistan beschert. Denn spätestens hier muß ich ernstlich an unfallfreier Weiterfahrt zweifeln. Dennoch gelingt es mir, die Rückfahrt durch diese Gegend unfallfrei abzuwickeln.

In Peschawar (= Peschaur) mache ich noch einige Souvenir-Einkäufe und erfreue mich an den letzten, wirklich warmen Sonnentagen, die ich auf dieser Reise erlebe.

Auf Empfehlung von Einheimischen, die sich auf der Hauptgeschäftsstraße um mein schwer beladenes Motorrad versammeln, verbringe ich den Rest des Tages in Peschawar und übernachtete dort, da ich Kaboul bei Tageslicht nicht mehr erreicht hätte.

So habe ich am nächsten Tag Gelegenheit, die Grenze nach Afghanistan ohne Hast zu überqueren und noch einige Photos am Khyberpaß zu machen. Dies ist zwar wegen der vielen Militärfestungen untersagt, aber auch gerade deswegen reizvoll.

In Kaboul angelangt, wird mir klar, welche Kälte mich in Persien und hauptsächlich in der Türkei erwarten wird.

In der fast 2.000 m hoch gelegenen Hauptstadt friere ich zum ersten Mal auf meiner Reise. Trotzdem ist es tagsüber angenehm warm.

Die 1.200 km lange, gute Asphaltstraße bis zur Grenze hinter Herat lege ich in zwei bequemen und schnellen Tagesfahrten zurück.

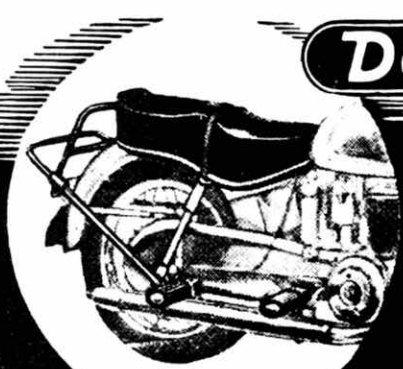
Mit einigen Bedenken betrete ich iranisches Gebiet, da ich mir darüber im Klaren bin, daß ich die 500 km sandschotter-, wellblech-Piste nicht umgehen kann. Zu meinem Glück begegne ich in Mesched einem Stuttgarter Vespafahrer (!) der nach Australien will. Er warnt mich ausdrücklich davor, die Nordstrecke zu benutzen, die ich auf meiner Hinfahrt gewählt hatte, nämlich Mesched - Bodjnurd - Gorgan - Sari. Er und sein Fahrzeug sind total mit Lehm verschmutzt und die Reise über die o.g. Strecke - im Sommer nur staubig und schlecht - ist inzwischen in ein Schlammloch verwandelt, da es dort in Bergnähe kräftig schneit und regnet. Deswegen fahre ich über Sabzevar bis Nishabur (= Neyshaboor), denn bis hierhin ist die Strecke gut asphaltiert; außerdem wird viel für den Straßenbau getan, denn die Grenze nach Afghanistan ist nicht weit entfernt und schließlich will man unter anderem die Touristenreisen erleichtern. Anschließend folgt aber noch einmal Piste von Shahrud bis Semnan, die z. T. 70 km/h befahrbar ist. Dies ist die Strecke durch die Salzwüste = Dasht - i - Kavir.

In Teheran gehe ich ein zweites Mal mit Erfolg zur Botschaft, um ein Rückführungs-Darlehen zu beantragen, da durch die Verzögerung der Rückfahrt infolge meiner Krankheit Kosten entstanden, mit denen ich nicht rechnen konnte. Obwohl ich noch etwa 5.000 km bis nach Hause zu fahren habe, fühle ich mich in dieser Stadt ganz heimisch.

Dieser Zustand ändert sich aber, nachdem ich in die Türkei eingereist bin und mich in Dogubayazit mit einem Pakistani über das Wetter zwischen Erzurum und Ankara unterhalte.

Fortsetzung folgt

Werner Stawitzke



Denfeld

Sitzbänke

- Sportsitze
- Sättel
- Fussrasten
- Kofferträger
- Packtaschen

DBP u. BGM

Georg Denfeld KG Sattelfabrik · Bad Homburg



Wegener/Heinrichs vom EIFELLAND-Racing-Team, Mayen, die am 2. Mai auf dem Nürburgring ein bravouröses Rennen fuhren und mit nur 2,1 sec. auf Auerbacher/Hahn Zweite wurden.

24 - Stunden-Rennen für Motorräder!

Der NEDERLANDSE MOTORSPORT BOND (Mitglied des IMBA - Internationaler Motorsportbund für Amateure) veranstaltet am 12. und 13. Juni sein zweites 24-Stunden-Rennen auf der Strecke von Oss/Holland.

Der Start ist am 12.6. um 16.00 Uhr in vier Klassen: bis 250 ccm, bis 350 ccm, bis 500 ccm und über 500 ccm, und zwar Serienmaschinen, die natürlich entsprechend vorbereitet sind, aber keine ausgesprochenen Rennmaschinen!

Der Kurs ist 3,2 km lang und während der Nacht beleuchtet. Nach der Ausschreibung gehören zu jeder Maschine zwei Fahrer, die sich alle zwei Stunden ablösen müssen. Es haben Fahrer aus Japan, Italien, Österreich, Frankreich, Deutschland u.a.m. gemeldet.

Nach Abschluß des 24-Stdn.-Rennens findet noch ein Rennen von Seitenwagen-Gespannen in drei Klassen statt.

Oss liegt ca. 20 km nordöstlich von s'Hertogenbosch, ist also von Westdeutschland aus gut zu erreichen. Der Veranstalter, der MSV Oss, verspricht eine vorbildliche Organisation. Im Vorjahr waren 60.000 Besucher in Oss! Fahrzeugabnahme und Training bereits am Freitag, d. 11.6. ab 18.00 Uhr.

"Motorradausstellung des Landesverbandes Südbaden/Dreiländereck
am 20. - 21. März in Haagen/Lörrach"

=====

Schon seit längerer Zeit hatten wir geplant, mit einer Motorradausstellung für die Idee des Motorradfahrens zu tun, gleichzeitig damit aber auch unseren Club in der Öffentlichkeit bekannt zu machen und schließlich auch etwaige Interessenten auf unsere Gemeinschaft aufmerksam zu machen. Nicht zuletzt brauchte unsere Kasse dringend eine Auffrischung, die sie vorweg gesagt, auch erhielt.

Die erste Schwierigkeit bestand für uns darin, eine geeignete Lokalität für möglichst wenig Kosten mieten zu können. Die Kostenfinanzierung war eine heikle Sache, zumal wir mangels Masse nicht auf die Clubkasse zurückgreifen konnten. So wurden die notwendigen Auslagen vorweg von einzelnen Mitgliedern ausgelegt (immerhin 1.000,-- DM alles in allem) in der Hoffnung, daß diese Kosten wieder hereinkämen. Dank gut gestreuter Werbung - übrigens der teuerste Unkostenfaktor - und auch Dank guten Wetters kamen die Unkosten wieder herein und es blieb sogar noch einiges übrig für die Clubkasse.

Die Turnhalle in Haagen, die wir nach langem Suchen billig mieten konnten, zählte an beiden Tagen immerhin 1.500 Besucher. In Anbetracht der Struktur unseres Gebietes - keine Großstadt in näherer Umgebung sondern mit Ausnahme von Lörrach nur Landorte - kein schlechter Erfolg. Schweizer Besucher bzw. Interessenten wurden nicht speziell angesprochen, zumal wir davon ausgehen mußten, daß diese sich bereits auf der Ausstellung in Zürich informiert hatten.

Wir möchten durchaus Landesverbände, in denen eine Motorradausstellung noch nicht stattgefunden hat, ermuntern, es einmal hiermit zu probieren. Ein gewisses Kostenrisiko besteht zwar, doch dürfte, wenn die Ausstellung richtig aufgezoogen wird und auch etwas bietet, der Erfolg nicht ausbleiben.

Doch nun zur Ausstellung selbst: Ab Freitagabend wurden die Maschinen angeliefert - es waren immerhin ca. 50 Stück und dabei eine Reihe recht interessanter Stücke. Am Samstagmorgen stellten sich nur zögernd Besucher ein und unsere vereinseigene Wirtschaft hatte kaum zu tun. Das änderte sich ab Samstagnachmittag, an dem wir dann einen schon recht guten Besuch verzeichnen konnten. Für Samstagabend schließlich waren Castrol-Filme angekündigt und der Vorführraum war übervoll. Die Filme waren sehr gut und sehenswert und danken hiermit der Firma CASTROL herzlich. Der Sonntag schließlich brachte nachmittags stundenweise ein Gedränge um die Maschinen, mit dem wir nicht gerechnet hatten.

Wir hatten eine bunte Mischung von neuen und älteren Tourenmaschinen, Veteranen sowie Rennmaschinen zur Verfügung. Bei den Veteranen war zu erwähnen eine in sehr gutem Zustand befindliche und angemeldete INDIAN, die aus der Schweiz kam. Bei den Serienmaschinen waren in erster Linie die Japaner vertreten. Man sah die 500er SUZUKI, die neuen 350er und 250er YAMAHA's, KAWASAKI 350 und 500 ccm sowie natürlich von HONDA diverse Modelle, davon allein zwei 750er zum Teil in spezieller Aufmachung. Weiter neben einer älteren R 69 S zum Vergleich eine R 75/5 und daneben dieselbe Maschine Labitzke-getunt mit ca. 60 PS. Bei den großen Brocken ist auch noch eine GUZZI V 7 Spez. zu erwähnen. Daneben dann je eine DUCATI 450 Desmo in Straßen- und Geländeausführung. An Rennmaschinen waren u.a. vertreten: eine 125er HONDA PROD. racer, Schnell-Horex, die alte Rennmax von Fritz Kläger, eine 350er AJS und eine neue moderne YAMAHA 250 ccm. Als Besonderheit schließlich ist die

im letzten Heft besprochene DKW-Maschine zu nennen, ein Eigenbau des BVDM-Mitgliedes R. Jauch. Alle ausgestellten, oder auch nur alle irgendwie interessanten Maschinen zu erwähnen, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Es war aber so, daß die ausgestellten Motorräder sowohl die Sehleute als auch Motorradfahrer gleichermaßen ansprachen.

Es hatte, so glaube ich sagen zu dürfen, keiner das Gefühl, für seine DM 2,-- Eintritt keinen entsprechenden Gegenwert erhalten zu haben.

Abschließend bleibt festzustellen, daß die Ausstellung für uns in jeder Beziehung ein Erfolg war und wir uns mit dem Gedanken tragen, in zwei bis drei Jahren etwas Ähnliches auf die Beine zu stellen.

Helmut Schlatterer

2. Zelttreffen RECHBERG am 5. - 6. Juni 1971 auf dem Rechberg über Hauingen bei Lörrach

Unser 1. Zelttreffen im vergangenen Jahr auf dem Rechberg fand recht guten Anklang bei Motorradfahrern aus dem ganzen süddeutschen Raum und aus der Schweiz. Dies, obwohl keine Ausschreibung stattfand und keine Pokale oder ähnliches zu verteilen waren.

Wir haben dann zwar inoffiziell eine Clubwertung, eine Wertung für die weiteste Anfahrt usw. durchgeführt und auch entsprechende Preise verteilt. Für das diesjährige Zelttreffen wollen wir aber bewußt von allen derartigen Dingen absehen. Es existiert keine Ausschreibung, es ist keine Sternfahrt, es gibt nichts zu gewinnen. Wer trotzdem kommen möchte, der ist hiermit herzlichst eingeladen. Ein sogenanntes Programm gibt es offiziell ebenfalls nicht.

Wir bieten aber:

ab samstagfrüh Anreisemöglichkeit auf dem Rechberg, dort kostenlose Zeltmöglichkeit in schöner Gegend (Schwarzwald).

am Samstagabend gemütlicher Hock im Freien (bei schlechtem Wetter in der nebenan befindlichen Gaststätte) wobei für Lagerfeuer und Freibier gesorgt ist.

Am Sonntagmorgen ist evtl. eine kleinere Ausfahrt vorgesehen. Ansonsten am Sonntag bis gegen Abend zwangloses Beisammensein im Motorradfahrer-kreis.

Wir glauben sicher, daß dieses "Programm" wieder so viel Leute anzieht wie letztes Jahr und diejenigen, die letztes Jahr hier waren, werden bestätigen können, daß es nett und gemütlich war. Wir würden uns freuen, auch einige BVDM-Mitglieder aus anderen Landesverbänden bei uns zu sehen. Es bietet sich an, auf dem Weg in den Urlaub hier Station zu machen, oder vielleicht einige Tage Schwarzwald-Urlaub dranzuhängen.

Falls Zimmer für dieses Treffen benötigt werden, erteilt Auskunft:

Helmut Schlatterer
7867 Wehr/Baden, Werrachstraße 23

Der "Elefanten"-Aufschlag

Es kommt mir zwar zu den Naslöchern raus, jetzt noch etwas zum ELEFANTEN-Treffen schreiben zu müssen. Aber was gleich kommt, hat nur noch mittelbar damit zu tun.

In meinem Schrieb "Ist das ELEFANTEN-TREFFEN noch zu retten" (DAS MOTORRAD Nr. 4/71), hatte ich einen BMW-Händler erwähnt, der am Ring auf die Preise von Ersatzteilen und Zubehör 10 % geschlagen hatte. Ich hatte aber weder einen Namen genannt, noch sonstige Hinweise auf die Identität des betreffenden Geschäftemachers gegeben. Es würde also schon lange kein Mensch mehr an die Geschichte denken, wenn nicht etwas Erstaunliches passiert wäre:

DAS MOTORRAD erhielt einen fürchterlich sauren Brief von dem Inhaber eben jener Händlerfirma, die ich auch gemeint hatte. Darin wird nun nicht etwa der Preisaufschlag abgestritten und ich der böswilligen Verbreitung unwahrer Behauptungen bezichtigt, o nein. Dem Artikelschreiber wird jede Ahnung von kaufmännischen Belangen abgesprochen - was mich allerdings völlig unberührt lässt. Es wird lang und breit dargelegt, daß die Nürburgring GmbH für jede Boxe im Fahrerlager DM 200.- kassierte, daß Lohnkosten und Spesen angefallen sind, usw., usw. Nun behauptet der Firmenchef, daß der Aufschlag von 10 % noch nicht einmal die "minimalsten" Unkosten gedeckt hätten.

Nach meinen minimalen kaufmännischen Kenntnissen enthalten aber schon die normalen Ersatzteilpreise eine Handelsspanne. Der Mann hätte also korrekt schreiben müssen, daß der Aufschlag von 10 % die M e h r kosten für die Fahrt zum Ring nicht gedeckt hätten. Das könnte ja sein.

Meines Wissens ist aber noch niemals jemand mit vorgehaltener Maschinenpistole gezwungen worden, zum ELEFANTEN-Treffen zu kommen. Erst recht kein Händler.

Man will uns weismachen, daß man gewissermassen aus Menschenfreundlichkeit, wenn nicht gar aus Mitgefühl mit dem armen Motorradfahrer zum Ring komme. Ein paar Sätze vorher wird aber betont, daß der betr. Betrieb nach kaufmännischen Prinzipien geführt werde!

Die beiden nächsten Absätze aus dem Händlerbrief muß ich wörtlich zitieren:

"Ich bin seit mehreren Jahren bei dem Elefantentreffen auf dem Nürburgring, weil dieses Gebiet zu meinem Motorradstützpunkt gehört und weil ich geglaubt habe, den Motorradfahrern sei diese Unterstützung willkommen. Der Beweis wurde uns vielfach durch Kundenbriefe und Äußerungen geliefert!

Aber Sie zerreißen durch Ihren einseitigen Artikel ja nun langsam alles und jedes. Wäre ich nicht auf dem Nürburgring, so könnte ich mir Ihre Zeilen schon vorstellen: BMW oder

BMW-Motorradstützpunkt bemüht sich nicht um einen ordentlichen Service anlässlich einer solchen großen Veranstaltung."

Denjenigen Leuten aus dem Rhein-Ruhrgebiet, die in dem Briefschreiber nun die Firma H. Philipp Müller KG, Düsseldorf, vermuten muß ich bestätigen, daß sie richtig getippt haben. Nachdem sich der Chef dieses Hauses durch sein Schreiben an DAS MOTORRAD selbst bloggestellt hat, sehe ich keinen Grund, nun noch meinerseits den Namen zu verschweigen.

Es stimmt, daß die Firma Müller seit zwei Jahren, d.h. seitdem es die neuen BMW-Modelle gibt, zum ELEFANTEN-Treffen kommt, seitdem also das Motorrad wieder interessant und "modern" ist.

Wo war aber die Firma Müller in den ganzen Jahren, wo Motorradfahrer als "Halbstarke" oder "Rocker" diffamiert, oder als eine sektiererische Clique einiger Aussenseiter abqualifiziert wurden? Das ELEFANTEN-Treffen gab es auch damals schon; und erstaunlicherweise sind auch ohne Anwesenheit der Firma Müller defekte Maschinen wieder flottgemacht worden, selbst wenn BMW-Ersatzteile dazu nötig waren.

Es kommt aber noch dicker. Gegen Ende seines Schreibens droht Herr Müller im MOTORRAD keine Anzeigen mehr zu plazieren und verlangt, "in Form einer Gegendarstellung zu dem angesprochenen Themenkreis Stellung zu nehmen".

Frage: Was soll gegendargestellt werden?? Daß die 10 % draufgekloppt wurden, gibt Herr Müller ja selber zu. Oder soll ich ihn im Namen der Teilnehmer am ELEFANTEN-Treffen allerunterthänigst ersuchen im nächsten Jahr 20 oder 30 % aufzuschlagen, damit er überhaupt wiederkommt?

Herr Müller hat inzwischen seine Drohung wahrgemacht und alle Anzeigen-Aufträge beim MOTOR-PRESSE-VERLAG storniert, also nicht nur für DAS MOTORRAD, auch für AUTO, MOTOR und SPORT. Die Redaktion von DAS MOTORRAD hatte ihm allerdings schon vorher ganz klar zu verstehen gegeben, daß er mit der Streichung von Anzeigen-Aufträgen die Freiheit der redaktionellen Arbeit nicht werde beeinflussen können.

Von seinem Brief hatte Herr Müller eine ganze Menge Copien verteilt, unter anderen an Herrn Spintler, Direktor der BMW-Vertriebs GmbH, an den ADAC-Gausportleiter Kurt Bosch, sowie an dessen Motorrad-Referenten Ernst Kleiner. Was die letztgenannten dazu gesagt haben weiss ich nicht; sicherlich gibt es auch in der ADAC-Gaugeschäftsstelle Papierkörbe.

Herr Spintler hat jedenfalls in einer Herrn Müller zugesandten Stellungnahme dessen Reaktion auf den kritischen Artikel ganz eindeutig mißbilligt und ebenso deutlich das Recht einer freien Fachpresse verteidigt. Der BMW-Vertriebschef weist daraufhin, daß ja auch das Werk schon des öfteren nicht nur Lob, sondern auch Tadel habe einstecken müssen.

Offenbar ist Herr Müller der Ansicht, daß er mit seinen Anzeigen dem Verlag einen Gefallen erweist. Dabei dachte ich

immer, eine Firma inseriert, um für sich zu werben und damit mehr zu verkaufen (und zu verdienen).

Schliesslich hatte Herr Müller von der Redaktion DAS MOTORRAD noch verlangt, meine Identität bekanntzugeben. Das wurde aufgrund pressegesetzlicher Vorschriften abgelehnt.

Ich weiß zwar nicht, was es Herrn Müller nützen könnte, aber wenn er noch Wert darauf legt, kann er meinen Namen samt Anschrift von der Redaktion der BALLHUPE, bzw. von der Geschäftsstelle des BVDM gerne erfahren.

Bill Longstroke

Zweiter BVDM-Stützpunkt in Ostwestfalen

Am 13. März fand in Håverstdt, Kreis Minden, in Anwesenheit von Mitgliedern des Bundesvorstands die Gründungsversammlung des Landesverbandes PORTA-WESTFALICA statt.

Vorsitzender des neuen LV ist

Karl-Dieter Szabol, 4951 Håverstdt, Wittekindstr. 1

als Schriftführer fungiert

Rdiger Renger, 4951 D  t z e n, Karlstr. 12.

Unsere dortigen Freunde treffen sich am 1. und 3. Freitag jedes Monats in der Gaststätte "Wittekindstal" in Håverstdt, Wittekindstr. 10.

Wir heien unsere neuen Motorrad-Kameraden herzlich willkommen und freuen uns auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit!

Neuer Landesverband am Mittelrhein

Die bisher als "Motorradstaffel Neuwied" zusammengeschlossenen Motorradfreunde, sind als Landesverband "RHEINLAND-WIED" dem BVDM beigetreten. Der neue LV steht unter der Leitung von

Karl-Heinz Galeazzi, 545 N e u w i e d 13, Fluraustr. 52

Ein vollständiger Vorstand wird in Kürze gewählt. Unsere Neuwieder Freunde verfügen über ein eigenes Clubheim an der Dierdorfer Landstrae 14. Dort trifft man sich jeden Sonntag ab 10 Uhr und jeden Donnerstag-Abend ab 19 Uhr.

Liebling morgen früh geht's los! Endlich ein paar Tage Urlaub, die wir auf unsere Art verleben wollen.
Dieses "auf unsere Art" sollte folgendermassen aussehen:
Eine Motorradfahrt zwischen Weihnachten und Neujahr von Berlin nach Karlsbad und zurück.

Um vier Uhr morgens donnerte der starke Auspuffschlag unserer Halbliter Sportmaschine mit Seitenwagen vor unserer Haustür. Schwer beladen, mit meiner Frau im Beiwagen und reichlichem Wintergepäck, zog das erprobte Fahrzeug unter seines Fahrers Hand an.
Über eine leichte Schneedecke bei minus zwei Grad, fuhren wir quer durch Berlin in Richtung Potsdam.

Da, in Zehlendorf ein Wegweiser: "Reichsautobahn über Teltow."
Also links in die Hauptstraße eingebogen und über Teltow zur RAB.
Ja, das hatte ich mir gedacht.
Vorbei an vielen Wegkreuzungen ging es, aber kein Straßenhinweis zur Autobahn.
Die Schneedecke war auch höher geworden. Jetzt ein Ort. "Saarmund" las ich und dahinter der langgesuchte Richtungspfeil "Michendorf-Reichsautobahn."

Na endlich!

Hatten wir in Berlin eine leicht befahrbare Schneedecke, so war dieselbe hier hoch und zeitweilig derart festgefahren, daß sie steinharte Spurrinnen zeigte und es der ganzen Geschicklichkeit des Fahrers bedurfte, die Maschine zwischen jenen durchzubalancieren. Hier hieß es für Fahrer und Beiwageninsassin Gemüt und Geduld haben, trotzdem mir vor Wut und meiner Gefährtin aus Verzweiflung die Tränen aus den Augen rollten.

Oh schöner, reingefegter Berliner Asphalt, oh noch einigermaßen befahrbare Landstraße, wie wünschten wir uns beides unter die Räder.

Es half kein Luftablassen bis zur erträglichen Grenze. Kein Herumstellen am Lenkungs- und Stoßdämpfer. Dann wurde eine halbmeter hohe und sechs bis acht Meter lange Schneeverwehung in flotter Fahrt durchstoßen, wobei wir in einer Schneewolke fast verschwanden. Nun wieder glitzerndes Glatteis, bei der das Gespann Jimmy und Polka tanzte. Und jetzt ein Bockspringen, daß wir glaubten, wir hätten den Veitstanz.

Dieses furchtbare Gehopse war mir zunächst ein Rätsel, bis ich an uns entgegenkommenden Lastzügen die riesigen Schneeketten sah, welche durch ihren ungleichmäßigen Bodendruck die einigermaßen festgefahrne Schneedecke derartig aufrissen, das unregelmäßige Eisbuckel entstanden, welche auf das leichte Fahrzeug fürchterlicher wirkten als das gemeinste Katzenkopfpflaster märkischer Dörfer.

Ich verwünschte Fernlastwagen und Schneeketten aufs Äußerste.

Als es dann endlich so gegen acht Uhr hell wurde, hielten wir am nächsten Parkplatz zur Frühstückspause- Und wo war das?? Tausend Meter vor der Ausfahrt Niemegk/Belzig, 75 Kilometer von Berlin entfernt. 75 Kilometer in vier Stunden! Na, das konnte ja gut werden.

Als wir um elf Uhr die Ausfahrt nach Delitzsch erreichten, war unser Autobahnbedarf hinreichend gedeckt und auf etwas besser zu fahrender Landstraße rollten wir Leipzig entgegen, wo wir gegen zwölf Uhr eintrafen.

Durch diese uns gutbekannte Großstadt rutschten wir weiter über Borna und Altenburg nach Zwickau, der Heimat der "AUTO-UNION". Doch bis wir dort ankamen, hatten wir noch einige kleinere Abenteuer zu bestehen.

Mehrmaliges Festsitzen in Schneewehen. Eine halbe Stunde Aufenthalt wegen eines in den Graben gerutschten Lastwagens, dessen Anhänger sich dabei quer über die Straße gelegt hatte und so ähnliche Abwechselungen.

Nach dreizehnstündigem Aufenthalt auf freier Landstraße hatten wir für heute die Fahrerei satt und machten in Zwickau - nach 300 Fahrkilometern - Nachtruhe, die ehrlich verdient war und uns gut bekommen ist, was wir am folgenden Tag merkten.

Die Nacht hatte die Schneedecke noch erhöht und als wir um halb neun Uhr starteten, kamen wir bald in die weißen Vorläufer des Erzgebirges.

Über Aue, Eibenstock und Wildenthal erreichten wir noch wohlgemut und mit frischen Kräften den 1018 m hohen Auersberg, dessen imposante Steigung ein dreimaliges Anlaufnehmen erforderte, bis wir seinen Gipfel erklimmten, das bei einer dreißig Zentimeter hohen Schneedecke ohne Schneeketten für unser Gespann allerhand Leistung erforderte.

Leider war wegen des Nebelschleiers um den Gipfel von einer schönen Fernsicht keine Rede, und so rodelten wir den Berg wieder hinab in Johannegeorgenstadt hinein, einem hübsch gelegenen Ort, in dem der Wintersport mit Ski und Rodel blühte.

Jetzt standen wir an der ehemaligen tschechischen Grenze und nachdem uns der deutsche Zollbeamte nach unserem "WOHIN" gefragt hatte, hob sich der Schlagbaum, und wir rollten ins Sudetenland ein.

Was besteht doch für ein Unterschied zwischen dem Altreich und diesem ehemals tschechischem Gebiet. Schon das erste Dorf nach dem deutschen Schlagbaum zeigt das sehr deutlich.

Armselige kahle Häuser ohne jeden Zierrat und Schmuck.

Kühl und glatt stehen die Hauswände am Rande der Straße. Kein Baum vorm Hause, kein Blumenbrett mit Pflanzen. Schmale Fenster lassen in lichtschwache Stuben sehen; die Eingangstür führt ohne Flur oder Korridor unvermittelt in Küche oder Stube. Ohne einen richtigen Hof oder Vorplatz liegen die Stallungen und Schuppen am Wohnhaus. Scheunen oder Tennen haben wir gar keine gesehen.

Aber ein herrliches Landschaftsbild!

Riesige dichte Wälder, saftige breite Wiesen, durchbrochen von Flüssen und Bächen unzähliger Art.

Die Straßen gut fahrbar, nur oftmals kurvenreich und plötzlich stark ansteigend oder unmittelbar abfallend.

Endlich erreichten wir, gegen vierzehn Uhr von den Höhen kommend, den Weltkurort K a r l s b a d .

Auffallend ist der lebhafteste Fahrverkehr.

Dicke Autobusse und elegante Luxuswagen aus allen Ländern. Riesige Lastzüge und flinke Lieferwagen, dazwischen Motor- und Fahrräder aller Gattungen.

Wir fahren eine Stunde kreuz und quer in der Stadt herum. Vorbei an erstklassigen Hotels und Kaufläden, Geschäftshäusern bekannter Weltfirmen und internationalen Banken.

Endlich finden auch wir unser Ruheplätzchen für die Nacht. Doch noch ist es zu zeitig, um das Bett aufzusuchen. Also wird erst einmal ein Kännchen Kaffee getrunken und schmackhaften Kuchen dazu verzehrt. Dann geht es zu einem kleinen Abendbummel durch die inzwischen erleuchtete Stadt.

Es gab genug zu sehen und zu bewundern, besonders die Preise einiger Artikel, die, wie meine darin sachverständige Frau und Reisegefährtin



Der Autor des Winter-
fahrt-Berichtes mit
seiner Gattin 1938 im
NSU-Gespann. Eine aus-
führliche Typenbeschrei-
bung der OSL 501 bringen
wir in der nächsten Ausgabe.

meinte, bedeutend billiger seien als in Berlin. Auch waren wir ver-
wundert über den uneingeschränkten Verkauf von Butter, Eiern, Sahne
und Zwiebeln, die im Reich doch schon zur Mangelware gehörten.
Natürlich nahmen wir ein halbes Kilo Butter und drei Kilogramm
Zwiebeln mit, zu anderen Dingen reichten unsere Moneten nicht.

Wir verlebten noch einen geruhsamen Abend hier und es fiel uns anderen
morgens schwer, das schöne Karlsbad wieder zu verlassen.
Oh, schon wieder hatte es in der Nacht geschneit und noch immer fielen
die Flocken dick zur Erde.

Doch ein Blick in die Reisekasse gebot uns, mit aller Gewalt an die
Abreise zu denken.

- Fortsetzung folgt -

Arthur Winter, 345 Holzminden,
Liebigstraße 63.

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.

In den nächsten Wochen gibt es für Veteranen-Fahrzeug-Freunde eine reichhaltige "Speisekarte":

22. Mai 1200 Jahre Neckarsulm, mit Veteranen-Rallye
23. Mai Veteranen-Rallye im Neuffener Tal, veranstaltet von MSC Frickenhausen, 7443 Frickenhausen
6. - 11. Die traditionellen Veteranen-Veranstaltungen
Juni anlässlich der T.T. auf der Insel Man
11. -13. D M V - Veteranen-Rallye Plettenberg
Juni
20. Juni Veteranen-Rallye 2358 Kaltenkirchen/Holstein
3. - 4. Veteranen-Fahrt "Quer durch Neuwied"
Juli (siehe besonderen Hinweis)
-

"Quer durch Neuwied"

das war in den frühen 50er Jahren ein Zauberwort für alle Freunde des Motorrad-Rennsports! Hier wurde, gleichrangig mit dem Hamburger Stadtpark-Rennen, der Eilenriede, dem Schleizer Dreieck, dem Grenzlandring und vielen anderen, leider zu Unrecht vergessenen Rennstrecken, ein wichtiges Kapitel in der Wiederauferstehung des deutschen Strassenrennsportes nach dem Kriege geschrieben.

Große Namen stritten hier um Sieg und Punkte, oft noch auf Maschinen, die man auf abenteuerlichste Weise durch den Krieg gerettet hatte. Hier fuhr H.P. Müller, Bielefeld, 1950 auf einer 350er DKW (noch mit Kompressor!) die Tagesbestzeit mit 89,6 km/Std.

In der 250er Klasse waren u.a. Herman Gablenz, Karlsruhe, auf DKW - später auf einer Doppelnocken MOTO-PARILLA und Hein Thorn-Prikker, Godesberg, auf MOTO-GUZZI am Start.

In der 350er Klasse mischten Knees und Macanec auf VELOCETTE, Nitschky auf Kompressor-DKW und Friedel Schön auf einer JAP-Sprinter (!) mit. Die ersten AJS Boy-Racer tauchen in Deutschland auf.

Bei den 500ern lieferten sich Otto Rühschneck auf NORTON und Ernst Hoske auf BMW rundenlange Rad-an-Rad-Kämpfe.

Die älteren Leser der BALLHUPE werden sich noch weiterer Namen erinnern, die seinerzeit im deutschen Strassenrennsport einen guten Klang hatten: Hein Krings, Fröndenberg, Otto Daiker, Stuttgart, Otto Kohfink, Bietigheim, Max Eberhard, Remscheid und Hugo Schmitz, Bad Ems (die beiden letztgenannten sind heute noch BVDM-Mitglieder). Alle kurvten und kämpften damals "Quer durch Neuwied".

Nun sind Strassenrennen auf innerstädtischen Kursen heutzutage nicht mehr denkbar. Die "Motorradstaffel Neuwied", eine Gruppe begeisterter Motorradfahrer - heute als Landesverband RHEINLAND-WIED im BVDM - wollte aber die ruhmreiche Vergangenheit nicht einfach ruhen lassen. So wurde mit viel Liebe, mit unendlicher Kleinarbeit, gegen unzählige Widerstände und Widrigkeiten, im vorigen Jahr die VETERANEN-Rallye "Quer durch Neuwied" durchgeführt. Auf Anhieb fand diese Veranstaltung bei Teilnehmern und Publikum eine so große Resonanz, daß man sie in diesem Jahre, am 4. Juli, wiederholen wird.

Natürlich hat man aus einigen, im Vorjahr noch entschuld-baren Mängeln gelernt. Wohl ist der Start am Luisenplatz in der Stadtmitte, die Strecke selbst geht aber über 35 km auf guten Straßen ausserhalb der Stadt. Der Kurs ist eindeutig beschildert, Einmündungen und Kreuzungen werden freigehalten. Übermässige Steigungen werden vermieden, sodaß auch getriebe-lose Maschinen über die Runden kommen.

Nachstehend das Wichtigste aus der Ausschreibung:

Zugelassen werden:

Gruppe A:	Klasse 1	Motorräder ohne Beiwagen	bis 1914
	Klasse 2	" "	von 1915 - 1922
	Klasse 3	" "	von 1923 - 1928
	Klasse 4	" "	von 1929 - 1933
	Klasse 5	" "	von 1934 - 1941
Gruppe B:	Klasse 6	Motorräder mit Seitenwagen	bis 1920
	Klasse 7	" "	von 1921 - 1933
	Klasse 8	" "	von 1934 - 1941

Zur Gruppe B zählen auch Dreiräder der entsprechenden Baujahre.

Für nicht zugelassene Fahrzeuge kann beim Veranstalter für nur DM 4.- eine Tageshaftpflichtversicherung abgeschlossen werden.

Abnahme der Fahrzeuge ist am Samstag, d. 3.7. ab 15 Uhr. Start ist am Sonntag ab 10.30. Die Veranstaltung ist eingeteilt in Startprüfung - Zuverlässigkeitsfahrt - Bergprüfung - Gleichmässigkeitsprüfung - Sonderprüfung. Insgesamt sind zwei Runden a 35 km zu fahren. Das Nenngeld für Motorräder der Gruppen A und B beträgt DM 20.-. Nennungen müssen bis zum 23. Juni 1971 beim Fahrtleiter

Karl-Heinz Galeazzi, 545 Neuwied 13, Fluraustr. 52 eingegangen sein. Bitte dort auch die komplette Ausschreibung anfordern.

Veranstalter sind der BVDM-Landesverband RHEINLAND-WIED und

der Neuwieder Motorsport-Club 1924 e.V. im ADAC. Unsere Freunde rechnen mit einem guten Besuch seitens der anderen Landesverbände. Camping-Möglichkeit ist vorhanden. Am Abend des 3.7. ist im Festzelt am Luisenplatz ein gemütliches Beisammensein mit Tanz!

Also, am ersten Juli-Wochenende auf nach N e u w i e d !

rt.



Unser Freund D i e t e r A n d r y s i a k aus Wattenscheid verunglückte am 15. April tödlich. Da der Unfall nachts auf der Heimfahrt passierte und unmittelbare Zeugen des Geschehens nicht vorhanden sind, wird die Ursache für das tragische Unglück wohl ungeklärt bleiben.

Wir werden unserem Kameraden Dieter ein ehrendes Angedenken bewahren!

LV SCHWARZWALD - BODENSEE aus dem BVDM ausgeschieden

Mit Ablauf des Jahres 1970 hat der Vorstand des bisherigen Landesverbandes SCHWARZWALD-BODENSEE den Austritt aus dem BVDM erklärt. Als Grund wurde die auf der Jahreshauptversammlung 1970 von den anwesenden Mitgliedern beschlossene Erhöhung des Jahresbeitrags von DM 12.- auf DM 20.- angegeben.

Auf dieser Hauptversammlung waren aber Vertreter aus dem Schwarzwald nicht anwesend; wie sich später herausstellte, hatte man absichtlich keine Delegation entsandt.

Ein Besuch des amtierenden Bundesvorstandes auf einer Mitgliederversammlung des LV am 28.11.70. in Hardt brachte keine Annäherung der gegenseitigen Standpunkte. So wurde zum Beispiel verlangt, daß anstatt einer Beitragerhöhung, beim ELEFANTEN-Treffen eine Art Eintritt oder Unkostenbeitrag zugunsten der Bundeskasse erhoben werden sollte.

Derartige Vorschläge sind nicht neu. Man übersieht aber dabei, daß der BVDM nicht Veranstalter des ELEFANTEN-TREFFENS ist. So hätten wir als Veranstalter z.B. auch das volle juristisch erfassbare Risiko am Halse, für alles was im Gefolge des Treffens am und um den Ring passierte.

Es ist klar, daß wir derartigen Gedanken nicht folgen können. Wir haben dann den Vorstand der Schwarzwälder zur Sitzung des Gesamtvorstands, am 19. Dezember in Kassel, eingeladen. Diese Einladung wurde in Hardt nicht abgelehnt, man hat ihr aber auch keine Folge geleistet.

Im Januar, nach Redaktionsschluß der letzten BALLHUPE, erhielten wir dann die offenbar schon seit langen beschlossene Austrittserklärung.

Wir bedauern selbstverständlich diesen Schritt, der nicht gerade von besonderer Weitsicht zeugt, in einer Zeit, da immer mehr örtliche oder regionale Motorradfahrer-Vereinigungen den Anschluß an einen starken Verband auf Bundesebene für richtig halten. Offenbar sind einige Mitglieder des ehem. LV der gleichen Ansicht, denn sonst hätten sie uns nicht gebeten, weiterhin als Einzelmitglieder im BVDM verbleiben zu können.

Termine von B V D M - Veranstaltungen

22. Mai JUMBO-FAHRT-DEUTSCHLAND der KASSELER MOTORRAD-FREUNDE im BVDM. Start Samstag, d. 22. früh am Clublokal "Roter Kater", Kassel-Wolfsanger
- 29.-31. Mai Pfingsttreffen des LV RHEIN-MAIN in Groß-Gerau im Wiesengrund beim Friedel Diehl. Camping - Lagerfeuer - Benzingespräche
- 5.-6. Juni 2. Internationales RECHBERG-Treffen des LV SÜDBADEN/DREILÄNDERECK auf dem Rechberg bei Hauingen in der Nähe von Lörrach (s. besondere Notiz)
- 3.-4. Juli Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" (s. besondere Ankündigung)

A c h t u n g! Landesverband RHEIN-RUHR

Wegen Termin-Kollision mit örtlichen Veranstaltungen finden die Monatstreffen im Mai und Juni nicht am 3., sondern am 4. Samstag im Monat statt. Also Treffen in Xanten am 22.5. und 26.6.71.

D I E B A L L H U P E, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr.42
Geschäftsstelle: 56 Wuppertal 1, Querstraße 9

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

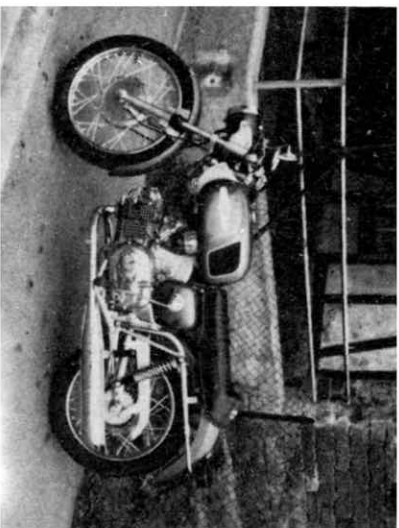
Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23

Redaktion: Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstr. 53

Anzeigenverwaltung: Hano Dern 577 Arnsberg, Auf der Steinbreite 14

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet



ARMACCHI
HARLEY-DAVIDSON

350 ccm



Jetzt ist er da, der Mittelklasse-Hammer, allerdings ein Spitzhammer, da geht nämlich was. Präzision und Qualität einer Match-Waffe auf „zwei Rädern“.

GENERAL-IMPORTER
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

MOTORRÄDER 250 – 750 ccm


MOTO-GUZZI

RIVETTIS

MOTORRADZUBEHÖR und BEKLEIDUNG

Besuchen Sie uns oder eine unserer Filialen.

O S S A

23 Kiel
Krummbogen 24

6949 LAMMERLACH/ODW.
Telefon 06253 / 305

565 Solingen
Dorperstr. 21

BVDM – Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf Bekleidung