

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e. v.

3/71



Willi Hammes, Düsseldorf
in Neuwied auf NSU "Pfeil"
Baujahr 1910, auf dem Weg
zum Klassensieg



B u n d e s t r e f f e n
mit Jahreshauptversammlung 1971

Nachdem bereits auf der Hauptversammlung 1970, in Rödgen bei Gießen, der LV LÜNEBURGER HEIDE mit der Ausrichtung der diesjährigen Hauptversammlung beauftragt worden war, wurde am 5. 12. 70 auf der Sitzung des BVDM-Gesamtvorstandes der Termin auf den 11. September festgelegt. Gleichzeitig wurde beschlossen, mit der Jahreshauptversammlung ein Bundestreffen zu verbinden. Damit wollen wir auch diejenigen ansprechen, die sich unter einer Hauptversammlung vorwiegend etwas Formaljuristisches vorstellen.

Aber nicht die notwendige Arbeit auf der Hauptversammlung soll im Mittelpunkt stehen, sondern das kameradschaftliche Zusammensein und das freundschaftliche Gespräch. Ort des Treffens ist Westergellersen, 12 km westlich von Lüneburg und ebenso weit östlich von der Abfahrt "Garlstorf" a. d. Autobahn Hannover-Hamburg.

Frank-Michael Wolf, Vorsitzender des LV LÜNEBURGER HEIDE, konnte schon im Dezember einen kurzen Überblick über die Vorbereitungen geben. Inzwischen liegt das vollständige Programm vor:

Sonnabend/Samstag, 11. September

bis 16,00 Uhr	Zielkontrolle der Zielfahrt
15,00 Uhr	Unfallhilfe-Vorführung des Deutschen Roten Kreuzes mit Unterweisung über richtige Maßnahmen am Unfallort
16,00 - ca. 17,30 h	Trial und Geschicklichkeitsfahrt
18,00 - ca. 18,50 h	Tombola
19,00 Uhr	Beginn der Jahreshauptversammlung (Tagesordnung liegt im Versammlungsraum aus)
ab ca. 22,00 Uhr	Würstchenbraten und Benzingespräche am Lagerfeuer; dazwischen Bekanntgabe der Sieger aus Zielfahrt und Trial mit Preisverteilung
ca. 24,00 Uhr	Ende des offiziellen Teils des ersten Tages

Sonntag, 12. September

8,30 Uhr	Wecken
9,30 - 10,00 Uhr	Start zur Heiderundfahrt und Stadtrundfahrt (wenn Mindestteilnehmerzahl erreicht wird) Die Stadtrundfahrt schliesst die Besichtigung des Museums oder des Rathauses in Lüneburg mit ein.

Zu verschiedenen Punkten wäre noch folgendes zu bemerken.

Die Unterlagen für die Zielfahrt können von Einzelmitgliedern bei der Schriftführerin des gastgebenden LV

Frl. Sigrid Blanquett, 3143 Bardowick,
Hamburger Landstr. 9

angefordert werden. Alle übrigen Mitglieder erhalten Ausschreibung und Kontrollkarte über ihren zuständigen Landesverband. Das Fahrtgebiet ist genau begrenzt und deckt sich ungefähr mit dem Einzugsbereich des LV LÜNEBURGER HEIDE. Befürchtungen, daß sich für dessen Mitglieder infolge besserer Ortskenntnisse Vorteile ergeben würden, sind unbegründet, denn alle Lüneburger haben irgendeine Funktion und können deshalb an der Zielfahrt garnicht teilnehmen!

Der Startstempel wird am Ortseingang SOLTAU, an der B 3, wenn man von der Autobahn-Abfahrt, "Soltau-Süd" kommt, von einem Posten des LV LÜNEBURGER HEIDE am 11. 9. in der Zeit von 8 - 12 Uhr erteilt.

Zu der praktischen Vorführung über "Erste Hilfe am Unfallort" durch das DRK sollten alle kommen, die bis dahin schon in Westergellersen eingetroffen sind. Jeder von uns könnte diese Kenntnisse als Helfer, aber auch vielleicht als Opfer, einmal dringend nötig haben !

Für das Trial wird eine Maschine zur Verfügung gestellt.

Die Heide- und Stadtrundfahrt am Sonntag-Vormittag sollte auch eine gute Beteiligung aufweisen.

Wer nicht die -kostenlose- Zeltmöglichkeit mit Dusche und WC wahrnehmen kann, sollte umgehend seine Quartierbestellung an Frl. Blanquett richten !

Noch ein paar Worte zur Jahreshauptversammlung. Die Teilnahme an dieser, für die Geschicke des BVDM maßgebenden Veranstaltung sollte für jedes Mitglied selbstverständlich sein. In diesem Jahr muß lt. Satzung der Bundesvorstand neu gewählt werden. Ein Grund mehr, zu erscheinen. Voraussetzung für die Ausübung des Stimmrechts ist der Quittungsvermerk für den entrichteten Beitrag auf der Rückseite der Mitgliedskarte. Mitglieder, die ihren Jahresbeitrag überwiesen haben, bekommen den Vermerk auf dem Mitgliedsausweis gegen Vorlage des Überweisungsbeleges am Saaleingang durch den Schatzmeister.

Auf Wiedersehen also, am 11. September in der Lüneburger Heide!

Besseres Styling bei BMW ? (DAS MOTORRAD, Heft 15, Seite 10)

Nach zuverlässigen Informationen soll das "bessere" Styling so aussehen: Standardfarben nur noch schwarz und weiß. Echte Metalleffektlackierung in blau - rot - gold - polaris gegen Aufpreis von ca. DM 60.- bis 80.-. Verchromter Batteriekasten; neuer Tank - natürlich kleiner! Der bisherige 24-ltr.-Tank nur noch gegen Aufpreis von ca. DM 30.-. Der Knick in der Auspuffanlage fällt weg, die Töpfe werden schräg nach oben geführt bis etwa in Höhe der hinteren Kotflügelkante. Die R 75/5 S (ca. 60 PS) kommt noch nicht.

MOTO-CROSS Weltmeisterschaft der Klasse bis 500 ccm

Wenn beim vorletzten Lauf am 8. August in ETTTELBRUCK/Luxembourg, Roger de Coster gewonnen hätte, wäre ihm die Weltmeisterschaft 1971 nicht mehr zu nehmen gewesen. Den ersten Lauf gewann er auch mit sicherem Vorsprung vor Ake Jonsson (MAICO) und Adolf Weil. Die zahlreich erschienenen de Coster-Fans bereiteten sich schon auf die große Siegesfeier vor.

Doch Ake Jonsson, der nach dem Ausfall seines Team-Gefährten Weil in Namur, noch gute Aussichten auf den Meistertitel hatte, wahrte seine Chance. Er steigerte sich im zweiten Lauf in einer Weise, die man selbst im MAICO-Stall kaum noch für möglich gehalten hatte.

De Coster hatte auch im zweiten Durchgang einen blendenden Start und übernahm sofort die Spitze, Er konnte aber Jonsson nicht abschütteln. In der 7. Runde ging dann der Schwede an der SUZUKI vorbei und nahm von da an dem Belgier in jeder Runde ein paar Sekunden ab.

Adolf Weil hatte gleich zu Beginn des zweiten Laufes Schwierigkeiten und konnte erst mit einer Runde Rückstand das Rennen aufnehmen. Damit war seine letzte, hauchdünne Chance bei der diesjährigen Titelvergabe noch mitzumischen, endgültig dahin.

Der erste Platz im zweiten Durchgang alleine hätte Jonsson nicht viel genützt. Er musste auf jeden Fall die bessere Gesamtzeit fahren, um die kostbaren Punkte zu kassieren. Er fuhr deshalb wie der Teufel, auch nachdem er seinen Widersacher schon sicher distanziert hatte.

Der Weltmeister der Jahre 1966-1968, Paul Friedrichs (DDR) auf CZ hatte den ersten Lauf an 6. Stelle beendet. Während des zweiten Laufes lag er dauernd an dritter Stelle und sicherte sich damit im Gesamtklassement den dritten Rang, vor dem amtierenden Weltmeister Bengt Aberg (HUSQUARNA).

Willy Bauer, der dritte MAICO-Werksfahrer, erreichte in diesem schweren Rennen einen sehr achtbaren fünften Platz. Auch ein schöner Erfolg für die Pfäffinger gegen die zahlenmäßig weit überlegenen HUSQUARNA und CZ. Alle Achtung aber auch vor den SUZUKI-Leuten, die die ganze Saison mit nur einem Fahrer bestritten. Dieser Roger de Coster ist aber wirklich ein Spitzenfahrer!

Der Stand der Weltmeisterschaft vor dem letzten Lauf am 22.8. in St. Anthonis/Holland; gewertet sind die sieben besten Ergebnisse:

Roger de Coster	92 Punkte
Ake Jonsson	93 Punkte

Der letzte Lauf bringt also die Entscheidung zwischen diesen beiden, denn weder Weil noch Friedrichs können selbst im Falle eines Sieges nicht auf die Punktzahl kommen.

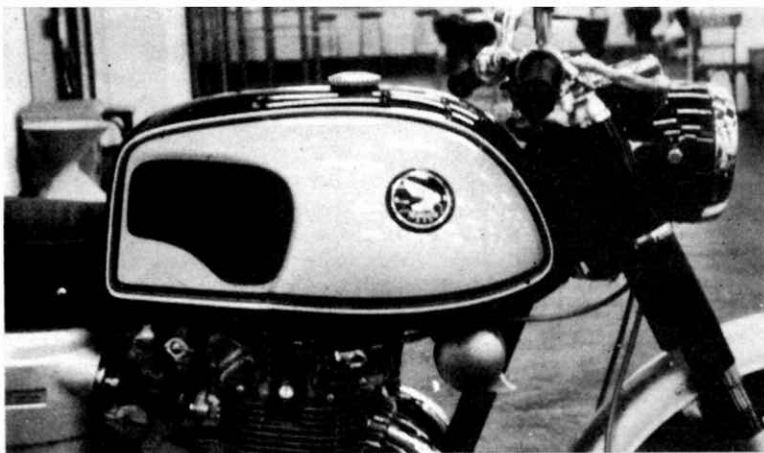
St. Anthonis ist aus dem westdeutschen Raum gut zu erreichen. Von Venlo in nördlicher Richtung über Horst - Venray sind es etwa 40 km.

An dieser Stelle muß noch etwas über die meist sehr dürrtigen Sicherheits-Vorkehrungen bei MOTO-CROSS-Veranstaltungen gesagt werden.

Es ist klar, daß MOTO-CROSS-Strecken in erster Linie von den gegebenen Gelände-Verhältnissen aus angelegt werden müssen. Trotzdem darf die Sicherheit von Zuschauern und Fahrern nicht dahinter zurückgesteckt werden. Es darf einfach nicht vorkommen, daß - wie in Bielstein - während eines Rennens Zuschauer die Strecke überqueren. In Ettelbruck drängten die Zuschauer so dicht an die Wendestellen der Slalomstrecke an Start- und Ziel, daß beim Ausbrechen einer Maschine das schlimmste Unheil entstanden wäre. Wie sehr auch die Fahrer gefährdet werden können zeigt ein empörender Zwischenfall in Luxembourg: als Weil, schon eine Runde zurückliegend, kurz vor dem Spitzenduo de Coster / Jonsson die erste Kehre nach der Startgeraden nahm, warf ihm ein Zuschauer - offenbar ein besonders fanatischer Anhänger des Belgiers - eine auseinandergefaltete Zeitung vor das Gesicht, um ihn an der Sicht zu hindern.

Bisher hat es noch immer gut gegangen. Die Veranstalter sollten sich aber darüber klar sein, daß ein schwerer Unfall dem MOTO-CROSS-Sport nicht gut zu machenden Schaden zufügen und die Behörden auf den Plan rufen wird. Und was dann kommt, können sich die Verantwortlichen selbst ausmalen. Ein paar Dutzend Strohballen mehr, sowie einwandfreie, nicht zu überrennende Abgrenzungen an gefährdeten Stellen dürften auf jeden Fall billiger sein als behördliche Auflagen, die die Durchführung von MOTO-CROSS-Veranstaltungen auf den meisten bisherigen Kursen überhaupt in Frage stellen!

R-R



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 Sitzbankumbau erforderlich.

KARL HEINRICH

Motorradverkleidungen und Zubehör

7034 MAICHINGEN bei Sindelfingen

Hanfäckerweg 13 - Telefon (07031) 82728

„EHLERT“ Kettenschutz

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

5. JUMBO-FAHRT in DEUTSCHLAND

Die Kasseler Motorradfreunde im Bundesverband der Motorradfahrer e.V. als Veranstalter dieser Fahrt konnten am 22. Mai mit Recht darauf stolz sein, zum fünften Male eine Fahrt durchgeführt zu haben, die nicht nur ihnen und den Teilnehmern viel Freude gemacht hat, sondern auch einem Kreis von Menschen, die aufgrund ihrer körperlichen Verfassung normalerweise nicht in der Lage sind, sich ein Erlebnis dieser Art zu verschaffen: Junge Leute, Patienten der Orthopädischen Klinik in Hessisch Lichtenau.

Aus allen Teilen der Bundesrepublik waren die Fahrer mit ihren meist schweren Seitenwagengespannen angereist, wie man leicht aus den polizeilichen Kennzeichen ersehen konnte: Hamburg, Lübeck, Wesel, Nürnberg, Schweinfurt, Remscheid, Wuppertal und viele andere Kennzeichen waren zu sehen. Selbst aus Holland und Belgien war eine stattliche Zahl von Motorradfahrern angereist, um möglichst vielen Kindern der Klinik die Möglichkeit der Teilnahme zu geben. Insgesamt waren es 87 Gespanne und etwa 30 Solomaschinen, die an dieser Ausfahrt teilnahmen. 64 Kinder der Klinik konnten mitgenommen werden. Wenn die Zahl der Kinder mit der Zahl der zur Verfügung stehenden Gespanne nicht übereinstimmte, so lag das daran, daß weder der Veranstalter noch die Leitung der Klinik damit gerechnet haben, daß die Beteiligung der Motorradfahrer so groß sein würde. Aus diesem Umstand muß gefolgert werden: Jeder der an der Jumbo-Fahrt teilnehmen will, muß sich unbedingt etwa 1 Woche vor der Fahrt verbindlich anmelden. Denn: Die Klinik muß die Kinder rechtzeitig auf die Fahrt vorbereiten, entsprechendes Begleitpersonal zur Verfügung stellen und die schulpflichtigen Kinder an diesem Tage zurückhalten, sie fahren nämlich sonst schon um 7 Uhr 30 mit einem Schulbus zur Schule. Kommt nun ein Fahrer unangemeldet, wird er darauf verzichten müssen, ein Kind anvertraut zu bekommen, denn es sind dann ganz einfach keine Kinder mehr da. So ging es in diesem Jahr einigen Fahrern, die natürlich recht enttäuscht waren. Deshalb in Zukunft rechtzeitig die Ausschreibung anfordern, die Nennung pünktlich zurückschicken. So wird sichergestellt, daß kein Fahrer eventuell viele hundert Kilometer vergeblich anreist. Schon jetzt kann man sich den Termin für die nächsten Jahre leicht merken: Immer am Samstag nach Himmelfahrt wird die Jumbo-Fahrt in Kassel durchgeführt werden. Das haben sich die Kasseler Motorradfreunde fest vorgenommen und damit rechnen auch die jungen Patienten in der Klinik. Pfarrer Hartmann von der Klinikleitung sagte in seiner Begrüßungsansprache an die Motorradfahrer: "Die Kinder haben voller Erwartung den heutigen Tag herbeigesehnt. Sie glauben gar nicht, wie sehr uns diese Veranstaltung hilft. Sie ist in unserer Klinik schon zum Mittel der Therapie geworden: Nur diejenigen Patienten dürfen an der Fahrt teilnehmen, die in den Wochen und Monaten vorher ihre Aufgaben im Rahmen der medizinischen Behandlung gewissenhaft erfüllt haben. Das wissen die Kinder und richten sich danach!" Zum Schluß seiner kurzen Ansprache wünschte Pfarrer Hartmann allen Teilnehmern eine gute Fahrt und versprach, seinen ganzen himmlischen Einfluß geltend zu machen für eine Wetterbesserung. Das gelang dann auch wie versprochen: Erfolgte noch der Start der langen Kolonne bei strömendem Regen, zeigte schon am ersten Ziel, dem Flugplatz in Kassel-Calden, die Sonne ihre ersten zaghaften Strahlen.

Der Flugplatz wurde den Fahrern und ihren Gästen geöffnet und alle Einrichtungen desselben von fachkundigem Personal gezeigt und erklärt. Die Fahrt ging dann weiter durch das Hessische Bergland. Auf dem Sportplatz in Grebenstein fuhren die Gespanne in weitem Rund auf und der Spielmannszug des Ortes erfreute alle Anwesenden mit flott und gekonnt vorgetragenen Musikstücken. Viel Freude bereitete es, als Kurt Schirakowski, der Vorsitzende des Kasseler Motorradclubs, zum Zeichen der Verbundenheit den Tambourstab übernahm und damit bewies, daß er wirklich jeder Lage gerecht wird: Er dirigierte genau, wie die Band spielte!

Lassen wir nun eine Teilnehmerin zu Worte kommen: "Ich heiße Barbara Großkopf, bin 21 Jahre alt und nehme heute zum fünften Male an der Jumbo-Fahrt teil. Mir haben bis jetzt alle Fahrten gut gefallen. Heute fahre ich zum dritten Male mit der Familie Knauf aus Friedrichsfeld bei Dinslaken." Sicherlich wird sich Barbara freuen, wenn sie auch im nächsten Jahr wieder mit dabei sein kann.

JUMBO-FAHRTEN werden von Motorradfahrern in mehreren Ländern Europas durchgeführt: Die Engländer machten den Anfang und dieses gute Beispiel wurde zunächst von den Holländern aufgegriffen. Holländische Motorradclubs veranstalten seit etwa 10 Jahren Jumbo-Fahrten für die Patienten der Kliniken in Arnheim und Nimwegen. Am 21. August dieses Jahres wird auch in Belgien erstmals eine JUMBO-RUN durchgeführt werden. Interessenten wenden sich an Andre Temmermann, B 8320 Assebroek, Astridlaan 24. Der Treffpunkt wird in der Klinik "Institut Dominiek Savio" in GITS, etwa 25 km südlich von Brügge liegen. Verbindliche Anmeldung ist auch hier erforderlich!

Den Kasseler Motorradfreunden gebührt Dank und Anerkennung für die gute Vorbereitung und den präzisen Ablauf der Fahrt. Eine Kolonne von rund 100 Fahrzeugen hat immerhin eine Länge von etwa 1,5 km. Die Polizei unterstützte die Motorradfahrer in vorbildlicher Weise: An allen Kreuzungen standen Beamte und schalteten die Ampeln auf Dauer-Grün für die lange Kolonne. Die Solofahrer, durch Brust und Rückenschilder besonders gekennzeichnet, sperrten die Seitenstraßen und sorgten so für eine ruhige und sichere Fahrt. Ein Lob soll auch den Autofahrern im Hessischen Bergland ausgesprochen werden, die durch die Presse informiert, rücksichtsvoll warteten, bis die Kolonne passiert hatte. Anscheinend wußte jeder, um was es bei dieser Fahrt ging.

Eduard Max Schmidt

Zwei der Teilnehmer mit ihrem "Passagier" während der Rast am Flugplatz



Die erste, von einem BVDM-Landesverband durchgeführte Veteranen-Veranstaltung hatte ein sehr gutes Nennungsergebnis. Am Samstag-Nachmittag stellten sich 42 Motorräder, davon 4 mit Seitenwagen, und 9 Automobile der technischen Abnahme.

Die meisten Fahrzeuge waren in gutem bis sehr gutem Zustand, sodaß es relativ wenig Minuspunkte für Mängel oder nicht originalen Zustand gab. Natürlich waren auch einige wenige Maschinen darunter, die allzu sorglos hergerichtet waren, denn es gibt offenbar immer noch Leute, die meinen, daß ein altes Motorrad bei einer Veranstaltung in erster Linie zu laufen habe. Das Gesamtbild war aber erfreulich.

Unsere Neuwieder Freunde scheinen gute Beziehungen nach ganz oben zu haben: es war nach dem verregneten Juni das erste Wochenende mit echtem Sommerwetter. Ähnlich guter Kontakt besteht offenbar zur Geschäftswelt von Neuwied und Umgebung, denn was da an Preisen und Erinnerungsgaben zusammengekommen war, konnte sich sehen lassen.

Karl-Heinz Galeazzi, die Seele des Unternehmens, war unermüdlich und überall. Neben ihm hatte wohl unser Kamerad Paffrath den meisten "Brassel am Hals"; er hatte seine ganze Werkstatt ausgeräumt und in ein zünftiges Lokal verwandelt, in dem am Abend beim "Rallye-Ball", manch flotter Tanz gedreht wurde. Als besonderer Gag war das Podium der Kapelle auf eine Hebebühne montiert worden. Die fleissigen Musikanten konnten also während ihrer Tätigkeit noch auf und ab schweben.

Am Sonntag-Morgen wurde es dann ernst. Unter großer Anteilnahme der vielen Zuschauer und dem Surren der Fernsehkameras gingen pünktlich um 10.30 Uhr die ersten Fahrzeuge auf die Strecke. Die Startprüfung wurde von fast allen Teilnehmern glatt absolviert. Sonderbeifall erhielten die Maschinen ohne Kupplung und Getriebe, die aber glänzend in Fahrt kamen.

Die Zeiten waren für die einzelnen Klassen nicht knapp bemessen, so kam trotz der Bergprüfung niemand in Schwierigkeiten. Nach den ersten beiden Runden wurde eine Mittagspause eingelegt.

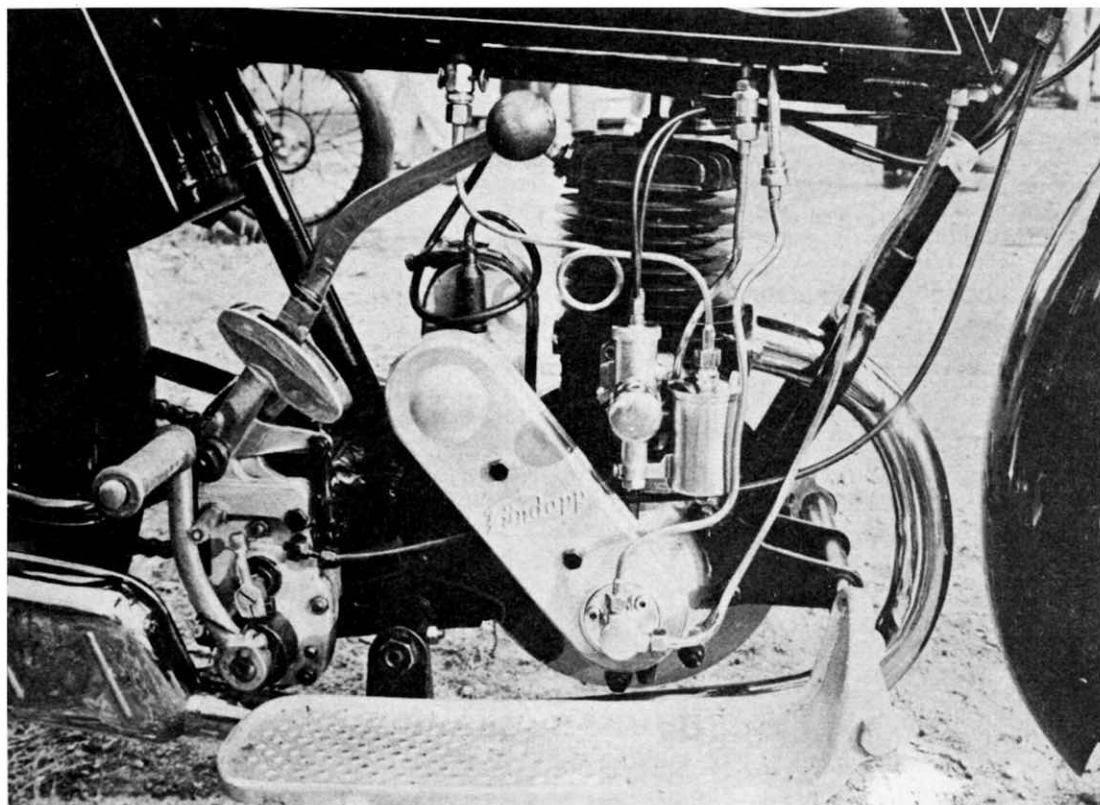
In der dritten Runde war eine Gleichmässigkeitsprüfung vorgesehen. Die Teilnehmer mussten zwei verschieden lange Abschnitte in jeweils der gleichen Zeit zurücklegen. Hier muss der Fahrer sehr genau aufpassen, um keine Strafpunkte einzuhandeln.

Leider bot die Durchführung dieser Sonderprüfung Anlass zur Kritik. Da nur eine Zeitnahme zur Verfügung stand, ergaben sich für die Teilnehmer lange Wartezeiten, die bei der herrschenden hochsommerlichen Temperatur als unzumutbar anzusehen waren. Sicher haben unsere Freunde in Neuwied aus dieser Panne gelernt und werden im nächsten Jahr für eine flottere Abwicklung sorgen.

Auch auf den Aufenthalt am Schießstand sollte verzichtet werden, zumal das Kleinkaliberschießen keinen Einfluß auf die Wertung haben sollte. Durch die erwähnten, vermeidbaren Verzögerungen kam man leider entsprechend spät zur Auswertung der Fahrtunterlagen. Nachstehend die Ergebnisse in den einzelnen Klassen:

<u>Klasse 1</u>	1. Willi Hammes (BVDM) auf NSU "Pfeil" 1910	
	2. Silvia Hennings	" EVANS 1922
	3. K.H. Nietzold	" TRIUMPH 1920
	4. Karl Reese (BVDM)	" TRIUMPH 1905
<u>Klasse 2</u>	1. Heinr. Haidle	" NSU 1922
	2. Wilh. Haidle	" AJS 1925
	3. Ernst Hübner	" KADI 1924
<u>Klasse 3</u>	1. Gerald Brabetz	" IMPERIA 1930
	2. Rolf Grüner	" IMPERIA 1929
	3. Joh. Gallsen	" INDIAN 1928
	4. Theo Anz	" ZÜNDAPP K 800 1938
<u>Klasse 4</u>	1. Val. Gaida	" DKW E 200 1927
	2. Edwin Platz	" BMW R 42 1927
	3. K.J. Niehoff	" HARLEY-DAVIDSON 1928
	4. H.D. Saska	" ZÜNDAPP 200 1928
<u>Klasse 4 a</u>	1. Fr. Bleckwehl	" ARDIE 500 1930
	2. Dr. J. Beyer (BVDM)	" NSU T5 1930
	3. Werner Schmidt	" PUCH 500 1930
	4. Günter Schnell	" DKW 200 1929
<u>Klasse 5</u>	1. Horst Hecht	" BMW R 2 1932
	2. K. Henseler	" ZÜNDAPP 200 1932
	3. Aug. Jacobs	" AJS 500 1931
<u>Klasse 6</u>	1. Erich Heisbach	" DKW SB 200 1936
	2. M. Offermann	" NSU Pony 200 1936
	3. Siegfr. Schölch	" STANDARD 200 1935
	4. Bernh. Gross	" ZÜNDAPP DB 200 1938

Wir bitten höfl. um Verständnis dafür, daß wir aus Platzmangel nicht die Plazierung sämtlicher Teilnehmer abdrucken können.



Die hervorragend restaurierte ZÜNDAPP, Baujahr 1928
von Hans-Dieter Suska

Aus den BVDM - Landesverbänden

Neugründung:

Nachdem sich die Ortsgruppe Rutesheim gebildet hat, haben sich weitere Mitglieder des LV NECKAR-ENZ mit neu hinzugekommenen Motorradfahrern als BMW-FREUNDE DIEFENBACH im BVDM zusammengeschlossen. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender	Ferdinand Riedmayer
2. "	Harald Haas
Schriftführer	Klaus Streicher
Schatzmeister	Jörg Binder

Die Anschrift lautet: BMW-Freunde Diefenbach, 7131 Zaisersweiher, Schützinger Str. 105

Die BMW-Freunde verfügen über ein in 1000 Arbeitsstunden errichtetes Clubheim und treffen sich dort jeden 2. Samstag im Monat.

Wir heißen die BMW-Freunde Diefenbach in unseren Reihen herzlich willkommen!

LV OSTWESTFALEN-LIPPE - ELEFANTENTREIBER LIPPE

Am 3. Juli fand bei der Domäne Oelentrup das Clubinterne Zelttreffen mit Spanferkelessen statt. Dazu hatte man diesmal eine kleine Rallye ausgeschrieben, an der 13 Fahrer teilnahmen. Zum gemütlichen Teil waren am Abend rund 60 Motorradfahrer erschienen. Viele Teilnehmer besuchten am nächsten Tag die Motorrad-Ausstellung des benachbarten LV PORTA-WESTFALICA.

LV PORTA-WESTFALICA

Die am 3./4. Juli in Dützen aufgezogene Motorrad-Ausstellung wurde auf Anhieb ein voller Erfolg! Bei schönem Wetter kamen am Sonntag ca. 800 Besucher. Große Beachtung fand die Schau auch in der regionalen Presse. So wurde auf wirksame Weise einer breiten Öffentlichkeit bewiesen, daß Motorradfahrer keine Rocker sind.

LV RHEINLAND-WIED

Über die große Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" berichten wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe.

LV RHEIN-RUHR

Merken Sie bitte die folgenden Termine für die nächsten Monatstreffen im "Schützenhaus" zu Xanten vor:

- 28. August (4. Samstag)
- 18. September (3. Samstag)
- 23. Oktober (4. Samstag)

LV SÜDBADEN-DREILÄNDERECK

Das diesjährige Rechbergtreffen, am 5./6. Juni litt leider sehr unter der ungünstigen Witterung. War das Juni-Wetter im ganzen Bundesgebiet schon besch..., so traf es unsere Freunde in Südbaden mit Super-Regengüssen besonders hart. Da es aber auch

anderswo regenete, war es kein Wunder, wenn sich aus anderen Landesverbänden niemand auf den z.T. weiten Weg gemacht hatte. Wer fährt schon gerne ein paar Stunden unter Wasser, wenn er nicht einmal die Aussicht hat, am Ziel wieder trocken werden zu können?

Trotzdem wollen sich Leute im Dreiländereck nicht entmutigen lassen, denn im nächsten J'hr scheint auf dem Rechberg sicher wieder die Sonne!

LV SAUERLAND

Neuer Treffpunkt: jeden 2. und 4. Freitag im Monat ab 18 Uhr Gasthof L ü b k e in Reiste bei Meschede, direkt an der B 55, von Meschede kommend am Ortsausgang auf der rechten Seite.

Interessante Bücher - auch für Motorradfahrer

Hans-Otto Meissner, "Die überlistete Wildnis", 304 Seiten mit vielen Bildern, Sigbert-Mohn-Verlag, Gütersloh, DM 28.-

Wie beschafft man sich Trinkwasser in der Wüste? Wie im Rettungsboot auf dem Ozean? Wie überwintert man in der Schneewüste? Wie ernährt man sich ausreichend wenn scheinbar nichts Essbares vorhanden ist? Wie macht man Feuer ohne Streichholz, wie jagt man ohne Waffen?

Verschiedene zivile und militärische Überlebensbücher sind hier kombiniert und ausgewertet worden. Natürlich kann ein solches Buch nie vollständig sein, vor allem kann es nicht auf individuelle Wünsche, wie die Beschaffung von Heilmitteln für bestimmte Krankheiten, eingehen. Man vermißt aber sehr ein ausführliches Eingehen auf die Beschaffung von Salz und Zucker. Vor allem Salz braucht ein Mensch der schwer körperlich arbeiten muß, z.B. beim Bau einer Schneehütte oder eines Blockhauses.

Trotz kleiner Unvollständigkeiten ist das Buch unentbehrlich für jemanden, der in unbewohnte Gegenden fahren will. Wen der hohe Preis schreckt: das Buch ist über den auswärtigen Leihverkehr aller Stadtbüchereien bei der Stadtbücherei Bielefeld erhältlich. Da im Leihverkehr nur wissenschaftliche Werke vermittelt werden, muß man betonen, daß es sich um ein militärwissenschaftliches Buch handelt.

Walter J. Spielberger and Uwe Feist, "Militärfahrzeuge, German Softskinned Vehicles of WW 2", Armor Series Vol.10, Aero Publishers Inc. 329, Aviation Road, Fallbrook/California 92028. 52 Seiten mit vielen, teils farbigen Großaufnahmen. In amerikanischer Sprache; 3 US-Dollar

Die amerikanischen Armor-Series sind nicht so anspruchsvoll wie das Buch von W. Oswald "Kraftfahrzeuge und Panzer" (Motor-Buch-Verlag Stuttgart). Sie dienen aber dem Foto- und Infomationssammler, sowie dem Restaurator von Militärfahrzeugen mit hervorragenden großen Fotos, die z.T. angeblich noch nie veröffentlicht wurden. Die drucktechnische Wiedergabe ist wesentlich besser als bei Oswald. - Wo bekommt man das Buch? Am besten über die o.a. Adresse gegen vorherige Überweisung von 3 Dollar + Porto. Ich habe mein Exemplar in Holland gekauft.

Klaus Gnoth

Letzter Teil Reisebericht Ceylon

Es wirkt recht anschaulich, wenn er sagt, daß ich die Strecke nach Sivas und Yozgat meiden soll, wenn ich keinen Selbstmord begehen will. Ein Blick auf den Ararat, der nun viel tiefer verschneit ist als vier Monate zuvor, bestätigt seine Aussagen.

Schneesturm, Schneeverwehungen und sehr schwer befahrbare Glatt-eispisten entlocken mir am folgenden Tag manche hoffnungslosen Flüche. Auf dem Tahir Gecidi (Tahirpaß) bleibe ich schließlich im Schneesturm stecken; dabei hört der Motor zu arbeiten auf, da durch das kurze Zurückrollen der Maschine die Auspüffe mit Schnee verstopfen.

Glücklicherweise bin ich in unmittelbarer Nähe der Polizeistation auf der Paßhöhe. Diese bemerke ich aber erst, nachdem die Fahrer der vor mir fahrenden LKW ebenfalls stecken geblieben sind und nun aussteigen, um in der Station Neuigkeiten über den Stand der Räumungsarbeiten zu erfahren. Schließlich wird gemeldet, die Strecke nach Horasan und Erzurum sei wieder befahrbar.

Jetzt bin ich aber darauf angewiesen, mich und die Maschine per LKW nach Horasan - der nächsten Bahnstation - transportieren zu lassen, da ich mich in einer aussichtslosen Situation befinde. Nach einigem Suchen und Warten finde ich schließlich einen Lastwagen, der mit Schneeketten ausgerüstet ist und mich mitnehmen kann.

An diesem Abend sinke ich spät in einem billigen und schmutzigen "Hotel" - Bett für 1,-- DM - in wohlverdienten Schlaf. Zuvor allerdings müssen die Fragen von einigen dutzend Neugierigen, aber auch von hilfsbereiten Menschen beantwortet werden.

Einige unter ihnen sprechen ein recht brauchbares Deutsch, das sie während ihrer Zeit als Gastarbeiter erlernten.

Wegen der schlechten Witterung entschlöße ich mich, die Maschine mit der Bahn bis Istanbul transportieren zu lassen. Außerdem habe ich Bedenken, einen gesundheitlichen Rückfall zu erleiden, wenn die Anstrengungen der Fahrt zu groß werden. Ich habe nun die günstige Gelegenheit, mit zwei jungen Engländern in einem arg demolierten, alten VW bis München zu fahren. Ein Teil des Gepäcks wird auch von Australiern übernommen, die in einem VW-Kombi über München bis England fahren und den großen Seesack an einer vorher vereinbarten Anschrift in Deutschland lassen. Hätten die es sich anders überlegt, wäre eine ganze Menge Kleidung, Ersatzteile und Souvernirs losgewesen.

Es folgen nun einige anstrengende Tag- und Nachtfahrten über die z.T. noch schmale Piste, die aber zum Glück schneefrei wird, jedoch fast nur aus Schlaglöchern besteht. Die Straße über Erzincan - Niska - Tokat - Amasya ist mir unbekannt, hat aber den großen Vorzug, ziemlich sicher vor Schnee und Glatt-eis zu sein, da die Strecke von Bergen geschützt und tief gelegen ist.

Da nun zwei Fahrer in dem vollgestopften PKW sich abwechseln können, wickelt sich die Fahrt zum Bosphorus schnell ab.

Dort verbringen wir die Tage, die in Europa als Weihnachten gefeiert werden. Dafür haben wir ohnehin keinen Sinn, denn ausreichende Verpflegung und nicht ganz kalte Hotelzimmer sind uns viel wichtiger.

Einige Zeit wird nun damit verbracht, die Zollämter zu besuchen, denn ich will die BMW R 60 drei Monate lang dort abstellen, da sämtliche Wetterberichte motorradfeindlich ausfallen.

Da ich mit den beiden Engländern weiterfahre, entfällt für mich das Risiko, durch Schnee in Jugoslawien oder Österreich nochmals festzusitzen. Durch die 7 Wochen unfreiwilligen Krankenhausaufenthalts in Indien bin ich empfindlich geworden gegen unvorhergesehene Verzögerungen.

Die Fahrt von Belgrad bis München geschieht in einem Durchgang. Dies kostet uns viel Kraft und Nerven, jedoch weniger Übernachtungsausgaben und ziemlich schnelle Heimfahrt.

Erleichtert über die unfallfreie Rückfahrt werden wir auf der Autobahn bei Salzburg durch die Leuchtraketen und Silvester-Donnerschläge begrüßt.

So einfach, wie vermutet, ist die Einreise ins bürokratische Deutschland aber nicht abzuwickeln: Der VW mit Zollnummer hat inzwischen keinen Versicherungsschutz mehr, so daß der Wagen nicht auf deutsches Gebiet fahren darf. Wir hinterlassen ihn auf einem österreichischen Parkplatz und treten die letzte Etappe per Autostop an.

- Ende -

Werner Stawitzke



Die schwerbepackte R 60
des Verfassers an der
Grenze zwischen der Türkei
und dem Iran.

"Nüfus 8400" heisst
8400 Einwohner!

Hier endete nun die die lange Ceylon-Reise-Fortsetzungsgeschichte. Wir glauben, daß der Bericht von dieser abenteuerlichen Fahrt viele unserer Leser interessiert hat.

Nun fährt ja nicht jeder gleich mit dem Motorrad nach Indien, aber auch Fahrten zu den Randgebieten Europas können genug Erlebnisse bringen, die in Form eines Reiseberichtes in der BALLHUPE gedruckt werden sollten! Fotos sind dabei sehr erwünscht. Die Anschrift der Geschäftsstelle steht auf Seite 23.

Hatten wir gestern mit 104 Kilometern einen leichten Fahrtag gehabt, so lagen heute bis Berlin 350 vor uns, wenn wir nicht noch einmal übernachten wollten.

Darum wurde um neun Uhr gestartet.

Die Straße nach Joachimsthal verfehlten wir gleich zu Anfang, und um nicht nochmals sieben Kilometer nach Karlsbad zurückzufahren, bog ich auf einen Feldweg ab.

Kaum hundert Meter waren wir gefahren, als wir auch schon bis an die Achsen im Dreck saßen.

Doch mit Hilfe eines Passanten kamen wir wieder heraus.

Wieder weitere hundert Meter das gleiche Mißgeschick. Und so wohl an die viermal.

Dann wurde es besser, und siebzig Meter vor der Hauptchaussee hatten wir es geschafft, daß soll heißen, die Maschine saß bis zum Motorunterbau und der Seitenwagen steckte bis zur Windschutzscheibe in einem Loch.

Doch auch dies ging nach einer Viertelstunde vorüber.

Und einmal erreichten wir doch noch die Chaussee.

Nun kam ein Berg, und nachdem ich schon vor einer ganzen Weile den ersten Gang eingerückt hatte und die 22 PS des Motors bei fünftausend Umdrehungen der Kurbelwelle pro Minute schrill aufheulten, kamen ein paar Häuser --, dann wurden ihrer noch mehr, nun bei rotglühenden Auspuffrohren eine Ortstafel: "Joachimsthal". Der Ort war sehr lang, der Berg noch länger.

Überall flitzten oder pusteten, je nachdem, ob bergan oder bergauf, Skiläufer an uns vorüber.

Der Ort war zu Ende, doch der Berg fing erst richtig an, und bei 5500 Touren und weißglühenden Auspuffrohren sagte der Motor:

"Ade, ich kann nicht mehr!"

"Also liebe Beifahrerin, steig bitte aus und schieb mit hinauf!"

Doch erst, als noch zwei starke Männer schieben halfen, kamen wir an eine Stelle, die um ein geringes weniger steil war, sodaß unser "PUSZTABLITZ" bei stehendem Motor und eingeschaltetem ersten Gang eine Abkühlungspause wagen durfte.

Mein braver Passagier ging die letzte Steigung zu Fuß hoch.

Ich steckte mir meine Tabakpfeife in Brand und begann mit Volldampf und Vollgas den Berg zu bezwingen.

Wie ich gerade so recht im Schwunge bin und meine Sozia fast erreiche, winkt sie mir heftig zu und ruft mir Unverständliches entgegen. Doch ich fahre weiter, denke nur immer an meinen schönen Schwung.

Da auf einmal wieder rufen und schreien aus vielen Männerkehlen, endlich verstehe ich so etwas wie: "Halt, halt, Steinschlag" und "Zurück, zurück!"

"Himmelsakra, mein prächtiger Schwung" fluche ich, doch schon höre ich dumpfes Donnern und Poltern; und da kommen auch schon ein paar mächtige Brocken heruntergesaut.

Aber nun schnell kehrt und heidi den Berg wieder hinunter bis zu meiner letzten Abfahrstelle.

Einige Augenblicke später erklang ein Hornsignal, das Zeichen, daß die Straße wieder frei sei.

Nachher erfahre ich, daß man Stein- und Felssprengungen ausgeführt habe.

Dann endlich ward auch der Berg einmal geschafft.

Um dreizehn Uhr fuhren wir in das 1100 Meter hoch gelegene vollkommen vereiste Gottesgab ein.

Nach umständlicher Zollkontrolle bei Oberwiesentahl durchfahren wir diesen Ort und langten gegen zwei Uhr nachmittags in Anna-berg an; hier kurze Mittagsrast, dann weiter in Richtung Dresden. Doch in Lengefeld hatten wir Vorderreifenpanne. Geflickt und weiter. Nach zehn Kilometern Fahrt ist der Vorderreifen wieder ohne Luft. Flicken war dicht, der Ventileinsatz am Schlauch ließ aber Luft entweichen. Die Mutter nachgezogen, Luft rein, weiter. Vier Kilometer vor Freiberg: Vorderreifen platt. Schneegestöber, dunkle einsame Landstraße. "Herrgott nochmal, dreckiger Reifen" fluche ich! Schön, nur nicht ärgern, in Freiberg wird ein neuer Schlauch gekauft, basta. Kurz vor der Stadt eine Tankstelle. Luft nachgepumpt und weiter. Ich werde den Schlauch in Meißen kaufen. In Meißen ist der Schlauch noch schön prall und rund. Na dann weiter. Großenhain, Liebenwerda. Vorderreifen noch immer gut, also Abendbrot gegessen; es ist auch bereits halb zehn Uhr geworden. Es folgen dann Jüterbog und Luckenwalde. Hier schallen uns die "Prosit Neujahr" Rufe und Wünsche entgegen und ich stoppe unsere Maschine mitten auf dem Marktplatz ab, beuge mich zu meiner Frau im Seitenwagen herab und küsse sie auf ihren vor Kälte zitternden Mund, wobei ich bemerke, daß aus ihren Augen Tränen perlen. Auf meine besorgte Frage, was ihr denn fehle, antwortete sie mir, das dies nicht Tränen der Rührung seien, sondern ungewollte, von der Kälte herausgepreßte. Ob ich ihr das wohl glauben dürfte? Ich fuhr ganz langsam -, beinahe feierlich weiter; und als ich dann am Ausgange des Dorfes ein bescheidenes Gasthaus entdeckte, machte ich halt und trat mit meiner Gefährtin ein. Es befanden sich nur noch wenige Gäste darin, die gerade im Begriff standen, ihre heimatlichen Penaten aufzusuchen. Da der Wirt, wie er uns sagte, mit seiner Ehefrau allein den Jahreswechsel feiern wollte, würde er die Gaststätte jetzt schließen. Ich bat ihn, uns noch ein wenig einzulassen, wies auf meine vor Kälte zitternde Frau und erzählte ihm, daß wir mit dem Motorrad direkt von Karlsbad kämen. Das schien den alten Gastwirt zu erweichen, denn er lud uns ein, seine Gäste zu sein. Seine Gemahlin, ein gutherziges altes Muttchen, trug eine große Schüssel selbstgebackener Pfannkuchen herbei und ihr Mann braute einen starken aromatischen Sylvesterpunsch. Ich bezahlte hernach alle unsere Getränke, und das Wirtspaar spendierte die herrlichen Pfannkuchen. So verlebten wir so verschiedenartigen Menschen einen schönen harmonischen Neujahrsanfang. Es ward uns Beiden ordentlich bange, nach zweistündigem warmen Aufenthalte wieder in die kalte Winternacht hinaus zu müssen. Doch es mußte sein. Nach herzlichem Abschied von dem alten Wirtspaar rollten wir durch Trebbin hindurch unserer Heimatstadt Berlin zu, wo wir wohlbehalten gegen vier Uhr morgens eintrafen. Eine wundervolle Winterfahrt lag hinter uns.

Arthur Winter

- Ende -

Die in der vorigen Ausgabe angekündigte Typenbeschreibung der NSU OSL 501 kann wegen Platzmangels erst im nächsten Heft gebracht werden. In loser Reihenfolge bringen wir dann weitere Beschreibungen mit Bildern von interessanten Veteranen-Maschinen.

Die amtliche Mafia

Was die Mafia ist, weiß heute nahezu jeder. Ihre Erfinder in Sizilien nannten sich auch gerne "Die ehrenwerte Gesellschaft", obwohl sie hauptsächlich von Erpressung lebten. Hier soll aber nicht von Sizilien oder Chicago die Rede sein, auch will ich nicht schon wieder über die Kfz-Versicherungen schreiben, die soeben ihre Prämien mit staatlichem Segen erneut angehoben haben. Wohl aber von einer Art Erpressung, angeordnet und ausgeübt von höchst ehrenwerten Zeitgenossen. Ich meine die Gebührenordnungen bundesdeutscher Kfz-Zulassungsbehörden.

Wer nicht gerade sein allererstes Fahrzeug hat, für dessen Zulassung noch der Händler sorgte, hat bestimmt schon mit der Zulassungsstelle an dem für seine Stadt oder seinen Kreis zuständigen Straßenverkehrsamt Bekanntschaft gemacht. Hier wird - nachdem man einen umfangreichen Fragebogen ausgefüllt hat - mit deutscher Gründlichkeit alles notiert und registriert was mit dem Fahrzeug und dessen Halter irgendwie zusammenhängt.

Nun ist ja der normale Bundesbürger an die allgegenwärtige und allgewaltige Behördenbürokratie schon so gewöhnt, daß er den Formularkram mit Nummern, Stempeln und Plaketten für den fahrbaren Untersatz schon für ganz normal hält. Bevor er aber in den Besitz des begehrten Zulassungspapiers kommt, wird er zur Kasse gebeten, und zwar sehr kräftig.

Denn die mehr oder weniger emsigen Bürokraten, die einem weitverbreitetem Irrtum nach von Steuergeldern bezahlt werden, tun das nicht umsonst. Es gibt da eine Gebührenordnung, deren Sätze erst kürzlich ganz deftig angehoben wurden.

Während man von den Versicherungen im Falle eines Falles seinen Schaden ersetzt bekommt, bzw. für angerichtetes Unheil nicht aus der eigenen Tasche zahlen muß, ist der Gegenwert für die Zulassungsgebühren sehr dürftig zu nennen. Die nachstehenden Beispiele stammen aus meinem Heimatort, es wird aber anderswo keine bedeutenden Abweichungen geben.

Für die Umschreibung eines zugelassenen Motorrades auf meinen Namen mußte ich Ende April DM 17,50 blechen.

Die Leistungen der Zulassungsstelle dafür:

- a) Eintragung meiner Anschrift in den Kfz-Brief
 - b) Ausstellen des Kfz-Scheines, wobei die Fahrzeugdaten aus dem Brief per Fotokopie auf den grünen Schein übertragen werden. Hinzu kommt auf der Vorderseite die Anschrift des Halters, ein Datumstempel, ein amtlicher Stempel, eine Unterschrift mit einem weiteren Stempel, aus dem ersichtlich ist, daß ein "Stadthauptsekretär" unterschrieben hat.
- Auf der Rückseite wird Monat und Jahr der nächsten TÜV-Untersuchung vermerkt und wiederum mit einem Amtsstempel beglaubigt.

Je eine weitere Fotokopie wird für die Kartei der Zulassungsstelle und für die Sammelkartei in Flensburg benötigt.

Die Gebühr bezahlt man nun nicht etwa direkt an den Zulassungsbeamten; der schickt einen mit einem Durchschlag des Anmeldeformulars zur Kasse. Die befindet sich gottlob auf dem gleichen Stockwerk. Dort nimmt eine freundliche Dame (ehrlich sie war wirklich nett - ich habe ja nicht grundsätzlich etwas gegen Beamte oder Behördenangestellte) das Papier entgegen, steckt es in den Schlitz einer riesigen Registrierkasse, tippt den Betrag und läßt die Maschinerie rasseln. Das Geld darf sie aber nicht annehmen, das tut ein paar Schritte weiter ein Kollege.

Es wird also deutlich demonstriert, daß sich mehrere Leute um einen bemühen. Nun stellen sie sich aber mal folgendes vor: In einem Supermarkt sitzen an jeder der vielen Kassen zwei Leute. Einer der die Beträge tippt, der andere der das Moos annimmt. Der Verantwortliche dafür würde nicht nur gefeuert, man brächte ihn wahrscheinlich auf dem schnellsten Wege zur nächsten Klappmühle !

Trauen eigentlich die Behörden ihrer Kassenverwaltern so wenig ?? Dabei hätte die erwähnte nette Dame sogar theoretisch keine Chance, ein paar Piepen abzuzweigen, denn was die Maschine registriert, muß auch zum Feierabend in der Kasse sein. Das funktioniert in jedem Metzgerladen; warum bei Behörden eigentlich nicht ?

Das ist aber noch gar nichts. Vor kurzem mußte ich eine Maschine wieder in Betrieb nehmen, die mehr als ein Jahr abgemeldet gewesen war. Ich wußte zwar, daß nach Ablauf eines Jahres der Kfz-Brief eines stillgelegten Fahrzeugs ungültig wird, obwohl ich darin keinen Sinn erblicken kann. Die Nummer des Kennzeichens kann ja nach einem Jahr anderweitig vergeben werden; gut, dann bekommt man eben eine neue.

Nun wurde mir nicht etwa schon die neue Nummer mit einer vorläufigen Fahrerlaubnis (für die Vorführung beim TÜV) zuteilt. Das wäre ja zu einfach gewesen. Ich mußte mit einer roten Nummer zum TÜV, aber erst am nächsten Tag, weil der Kfz-Brief per Boten zum TÜV befördert wird. Klar, daß das rote Kennzeichen nur gegen eine besondere Gebühr von DM 10,-- und DM 5,-- für Steuer herausgegeben wird. Sodann mußte ich auch gleich DM 8,-- für den neuen Kfz-Brief zücken. (Natürlich noch immer getrennte Kassen, wie oben). Für die fünf Mark Steuer mußte man natürlich extra zum Finanzamt. Erst gegen Vorlage der Quittung bekommt man das rote Nummernschild.

Vorher hatte ich eine andere Maschine abgemeldet. Dazu wird auf einem Vordruck Name, Anschrift und Kennzeichen-Nr. eingetragen, der obligatorische Stempel nicht vergessen, so dann drückt der Mann einen Stempel über die Abmeldung in den Kfz-Brief und schreibt das Datum dazu. Schließlich überzeugt er sich noch, daß der Stempel vom Nummernschild entfernt ist. Das alles dauert, ohne jede Hast, vielleicht 2, höchstens 3 Minuten, worin das Zusammenheften des einbehaltenen Zulassungsscheins mit einem der Vordrucke mit enthalten ist.

Früher kostete das garnichts, später DM 3,50, heute muß man die paar Minuten "Amtshandlung" mit Fünf Mark bezahlen.

Aber nun weiter mit meiner Zulassung. Am nächsten Tag also zum TÜV. Dort nur 20 Minuten warten, 5 Minuten Prüfung. Es wurde nur der fehlende Beifahrer-Handgriff an der Sitzbank beanstandet, obwohl keine Sozialschuhe vorhanden waren. Der TÜV-Mann war aber sonst ganz menschlich, so wollte ich wegen des dämlichen Griffs keinen Streit anfangen. Nach weiteren 10 Minuten durfte ich DM 20,60 zahlen und konnte noch froh sein, daß ich noch so schnell abgefertigt worden war.

Als nächstes mußte ich wieder zu meinem Versicherungsmann, eine neue Versicherungsdoppelkarte für die endgültige Zulassung holen. Die erste Doppelkarte war für die rote Nummer verwendet worden.

Am dritten Vormittag wieder hin zur Zulassungsstelle. Erst das rote Nummernschild abliefern. Dann bekommt man die Nummer seines Kennzeichens zugeteilt. An der Kasse wurde ich schon als alter Bekannter begrüßt, zückte dort DM 19,50 und begab mich anschließend zu einem Schildermacher. Nach zwei Stunden durfte ich mit der Maschine wiederkommen. Den neuen Kfz-Brief durfte ich gleich gegen Unterschrift in Empfang nehmen, dann durfte ich draußen beim Fahrzeug warten, bis der Mann mit den Plaketten kam. Das dauerte sogar keine 10 Minuten und nachdem er nochmal die Rahmen-Nr. verglichen hatte, drückte er Zulassungs- und TÜV-Plakette aufs Nummernschild und mir den Kfz-Schein in die Hand - ohne nochmals einen Obolus dafür zu verlangen !

Dā habe ich also drei Vormittage nur dazu gebraucht, ein Motorrad wieder in den Verkehr zu bringen - nicht etwa einen Veteranen von Anno Tobak, sondern eine ganz normale Maschine Baujahr 1964, mit nur einem Vorbesitzer - bloß weil sie mehr als ein Jahr abgemeldet war. Gekostet hat das außer meiner Zeit noch DM 63,10 in bar, wovon DM 23,-- (für rote Nummer und neuen Brief) völlig für die Katz hinausgeworfen werden müssen. Das neue Nummernschild ist nicht einmal in den Gesamtkosten enthalten.

Während der dreitägigen Wiederzulassungsprozedur hatte ich ja genügend Zeit, mir über das Verfahren und der damit verbundenen Kosten einige Gedanken zu machen.

Zunächst einmal die Gebührenordnung. Wer setzt sie fest, welches parlamentarische Gremium hat sie beschlossen, genehmigt und überwacht sie auch ?
Sodann: Wozu bezahlt jeder Fahrzeughalter Kfz- und Mineralölsteuer ? Gewiß, die Städte oder Kreise stellen Räume und Arbeitskräfte für die Registrierung von Kraftfahrzeugen etc. zur Verfügung. Da ja ohnehin alles statistisch erfaßt wird, könnte am Ende des Haushaltjahres die Landesregierung den Stadt- und Kreisverwaltungen pro Fall eine bestimmte Summe aus dem Kfz-Steueraufkommen zuweisen. Dazu könnte m. E. der Steuersatz von z. Zt. DM 14,40 pro 100 ccm Hubraum auf DM 15,-- angehoben werden. Damit würde die Verwaltung vereinfacht (z.B. die doppelte Kassenbesatzung wäre überflüssig).

Der Bürger sparte Zeit und unnötige Laufereien. Vor allem hätte er nicht das Gefühl, als Kfz-Besitzer überall ausgenommen - mit anderen Worten: erpreßt - zu werden.

Im Zeitalter der Computer ist es ein kostspieliger und durchaus vermeidbarer Unfug, den Bürger bei der Erfüllung von Vorschriften - deren Wert zum Teil noch zweifelhaft ist - auch noch hin und her zu schicken, wofür er obendrein noch unge-rechtfertigt hohe Gebühren bezahlen muß.

Unsere hochgelobte Demokratie erweist sich dort als leere Formel, wo in Wirklichkeit die Diktatur der Behördenbürokratie in die Geschicke des Einzelnen eingreift.

Wir sollten die von uns gewählten Volksvertreter einmal auffordern, sich auch um diese Dinge zu kümmern. Irgendwelche Resolutionen helfen da wenig. Ihr müßt den Bundestags- und Landtagsabgeordneten Eures Wahlkreises direkt brieflich auf die Nerven fallen. "Unruhe" im Wahlkreis ist manchmal ganz heilsam, denn die Herren möchten ja alle mal wieder an die Krippe gewählt werden !

Bill Longstroke

Umweltschutz - Ein aktuelles Thema?

Zeitungen, Radio und Fernsehen sind voll davon. Nur bei einigen Veranstaltern von Motorsport-Ereignissen scheint man nichts davon gehört zu haben. So zum Beispiel beim MOTO-CROSS-Weltmeisterschaftslauf in Bielstein.

Die Organisation war - wie immer in Bielstein - ganz ausgezeichnet. Es ist daher schwer einzusehen, daß der unvermeidliche Abfall, den große Besuchermassen nun einmal hinterlassen, diesmal künstliche vervielfacht wurde: die Erfrischungsstände nahmen leere Flaschen nicht zurück. Die Pullen wurden also achtlos in die Gegend gefeuert.

Wo Getränkeflaschen gegen Erstattung eines Pfandbetrages zurück genommen werden, sorgen schon clevere Buben dafür, daß keine Flasche liegenbleibt. Eine so günstige Gelegenheit zur Aufbesserung des Taschengeldes bietet sich nicht alle Tage. Mit den Cola-Büchsen könnte man es genau so machen.

Es dürfte den Händlern keine unzumutbare Mühe machen, für das Leergut entsprechende Behälter bereitzustellen. Das ist m.E. zweckmäßiger, als das Zeug am nächsten Tag einzusammeln, wo dann doch ein Menge liegenbleibt. Schliesslich werden die Getränke auch nicht gerade zu Minipreisen abgegeben.

Die Veranstalter sollten nur solche Händler zulassen, die sich verpflichten, Leergut sofort zurückzunehmen. Daraus liesse sich sogar in der Öffentlichkeit Good-will-Kapital schlagen für den Motorradsport: Umweltverschmutzung? Bei uns nicht!

W.R.

DIE FÖDERATION DER SEITENWAGEN CLUBS

Die jährliche Rally und das Camping-Wochenende werden vom 28. bis 30. August abgehalten.

Treffpunkt Wolvey Villa Farm, Wolvey, Warwickshire.

Der Treffpunkt der diesjährigen Föderations Rally, die Wolvey Villa Farm befindet sich auf der Hauptverbindungsstraße zwischen Leicester und Coventry (A 46) und ist ca. 13 km von Nord-Ost Coventry entfernt.

Das Gelände ist dicht an dem hohen Kreuz wo sich die beiden Römerstraßen Watling Straße und Fosse Weg kreuzen und tatsächlich wurde das hohe Kreuz von den Römern als das Zentrum Englands betrachtet.

Leicester ist ca. 25 km entfernt, stellt das Zentrum der englischen Strumpfwarenindustrie dar und hat ausgedehnte römische Überreste innerhalb seiner Grenzen.

Das 13 km entfernte Coventry ist ein wichtiges Zentrum der Englischen Automobil Industrie aber unter seinen Besuchern berühmt für seinen modernen Dom mit seinen berühmten Stickerien. Weiter weg im Süden, aber immer noch innerhalb der 50 km Grenze des Gebietes, befindet sich Stratford-upon-Avon, welches als Besuchsort für die Touristen besonders durch die enge Verbindung mit dem unsterblichen Poeten William Shakespeare bekannt ist.

In Memoriam "Gustav" H o c h



Unser langjähriges Mitglied Günther Hoch, den Motorradfreunden aus der Kölner Gegend als "Gustav" bekannt, ist am frühen Morgen des 6. Juni auf dem Weg zu seiner Arbeitsstätte tödlich verunglückt.

Unser Freund wurde - auf der äußersten rechten Straßenseite fahrend - von einer entgegenkommenden Pkw-Fahrerin frontal genommen und starb knapp zwei Stunden später.

Wir trauern um einen stets fröhlichen Kameraden. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie. Alle, die Gustav kannten, werden ihn nicht vergessen!

Warnung der gebrannten Kinder an Leute, die bisher Dusel hatten !

Das Tanken größerer Mengen Benzin-Öl-Gemisches für Zweitaktmotoren mit normaler Mischungsschmierung (keine Getrenntschmierung) kann auf zwei verschiedene Arten geschehen: Entweder werden Benzin und Öl in eine Mischkanne gefüllt und kräftig umgerührt, oder man läßt den Tank direkt von der Zapfsäule aus unter Zugabe von Öl volllaufen. Die zweite Möglichkeit hat jedoch einen Haken: Richtige Mischung erfolgt nur bei Verwendung von selbstmischendem Zweitaktöl. Der kluge Mann weiß das, aber auch er ist nur ein Mensch. Aufgrund dieses "Menschseins" gingen meinem Freund ein nagelneuer Kolben mit Zylinder nebst beiden Pleuel- und Kurbelwellenlagern in die Binsen.

Tatbestand: Es wurden 5 l Benzin, dann 0,4 l offenes Motorenöl und zum Schluß nochmals 5 l getankt. Der Clou: Wenn offenes Motorenöl in der Mischkanne mit Benzin gemischt wird, so wird es sich richtig mit diesem vermischen und nicht absetzen. Zweitaktöl ist vorgemischt und wird sich auch ohne Verwendung einer Mischkanne nicht absetzen. (Dafür wird von den Ölgesellschaften garantiert!) Daß einfaches Hinzuschütten offenen Motorenöls nicht gutgeht, dafür können wir jetzt auch garantieren.

Das Zweitaktöl (2-T-Öl) kostet natürlich etwas mehr, aber ich meine, daß die Preisdifferenz zwischen Zweitaktöl und offenem Motorenöl so oft in den DM 130,-- enthalten ist, die allein ein neuer Zylinder mit Kolben kostet, daß sich der Aufwand lohnt.

Zum Schluß noch ein Tip für die, die es immer wieder vergessen: Klebt Euch doch einen verheizten Kolben auf den Tankdeckel, dann denkt Ihr bestimmt daran.

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 Gangigkeit, Schutz- 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.

Klamottenmarkt

Verk. 350er JAWA, DM 450.- W. Rühl, 563 Remscheid 11, Otto-Hahn-Str.11

THE PANTHER INTERNATIONAL MOTORCYCLE RALLY 17.- 19. Sept. 1971
at Debden Green Camp Site bei Loughton/Essex

EPPING WALD

Wie der bezaubernde Schwarzwald in Deutschland und die herrlich duftenden Nadelwälder von Schweden und Norwegen, besitzt England schöne Wälder, der Panther Club hat das Glück seine Rallies in dem Epping Wald abzuhalten, welcher nur 24 km weit von den hellen Lichtern Londons entfernt liegt.

Er ist einer der ältesten Wälder Englands und war einst der Spielplatz vergangener Königinnen und Könige - später als sie Interesse daran verloren, wurde er zum Versteck für Verbannte und Wegelagerer. Zwei berühmte Wegelagerer Dick Turpan und Robert King benutzten den Wald für ihre Sicherheit.

Dichter und Maler haben versucht den Charm dieses Waldes in ihren Worten und Bildern einzufangen. Auch das Schicksal hat zur Verbindung dieses Waldes mit der Motorradzunft beigetragen: Die erste Sandbahn Englands wurde bei High Beech gebaut und der Abenteurer-Soldat Laurenz von Arabien, welcher natürlich ein begeisterter Motorradfahrer war, besaß sage und schreibe sieben Brough Superiors und baute hier ein Haus.

Wir, die Organisateure der Rally betrachten alle echten Motorradfahrer als Abenteurer und belohnen daher den Fahrer mit der längsten Anfahrt mit einer Plakette. Wir hoffen, das Vergnügen zu haben, Euch bei der internationalen Panther Rally zu begrüßen.

Als Warnung für alle Teilnehmer soll die Entwicklung stehen, die das einstmals so schöne Elefantentreffen genommen hat. Daher bitte keine falsche Propaganda machen und nur echte Freunde und nur richtige Motorradfahrer einladen. Die Panther Rally soll keine Massenveranstaltung werden, sondern eine Begegnung von interessanten und netten Freunden des Motorrads. Auf "Höllengel", Radaubröder, Alkoholisten, Diebe und Egoisten können wir verzichten.

Wir alle, die an der Panther Rally teilnehmen, möchten mit ordentlichen Fahrzeugen, gutem Benehmen und Hilfsbereitschaft und Kameradschaft einer Jugend Vorbild sein, die sich ihre Vorbilder in Räuberfilmen und Sensationszeitungen sucht.

Allen Motorradfahrern eine schöne und sichere Fahrt wünschen die Organisatoren der Panther Rally 1971 !

Panther and Associates Sidecar Club

Terminkalender

21. August 1. Belgische JUMBO-Fahrt in Gits/Flandern
Anmeldungen an André Temmerman, Koningin Astridlaan 24
B 8320 B r u g g e
22. August Letzter MOTO-CROSS WM-Lauf bis 500 ccm in
St. Anthonis/Holland

Grasbahnrennen in Haltern
- 28./29. Aug. Zelttreffen der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM
am Clublokal "Roter Kater" im Fuldatal
- 28.-30. Aug. Rally der Federation of Sidecar Clubs, Wolvey/
Warwickshire - England (s. besonderen Hinweis)
- 11./12. Sept. BVDM-Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung
in Westergellersen bei Lüneburg
- 10./13. Sept. IX. Internationale Zielfahrt nach Trappenkamp
bei Bad Segeberg/Holstein. Ausschreibungen durch
Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67
- 17.-19. Sept. Internationale PANTHER-RALLY, Debden Green / England
(s. besonderen Hinweis)
- 25./26. Sept. "Hexentreffen" des LV OSTWESTFALEN-LIPEE in
Lemgo, Näheres durch Günter Wuttke, 492 Lemgo-
Brake, Hornscher Weg 25
3. Oktober Niederrhein-Grenzlandfahrt des LV RHEIN-RUHR
Näheres durch Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
- 9./10. Okt. Zelttreffen des LV FRANKEN bei Wildenstein/Fränk.
Schweiz. Näheres über Hans Köhler, 8521 Poxdorf 105
-

Impressum: DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES
DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz 433 Mülheim / Ruhr.

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal 1, Querstraße 9, Tel 02121-42 37 79

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

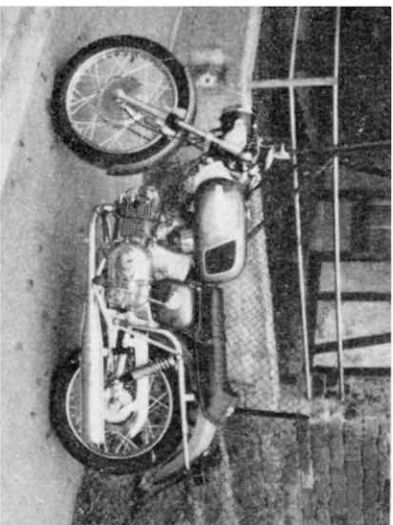
Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

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

Anzeigenverwaltung: Hano Dern, 577 Arnsberg, Auf der Steinbredde 14

Druck: Rolf Schorre, Buch- und Offsetdruckerei, Wuppertal 1

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet



AERMACH
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

RIVETTS

MOTORRADZUBEHÖR und BEKLEIDUNG

Besuchen Sie uns oder eine unserer Filialen.

O S S A

23 Kiel
Krummbogen 24

6049 LÄMMELBACH/OSW.
Telefon 06253 / 305

565 Solingen
Dorperstr. 21

BVDM - Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf Bekleidung