

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e. v.

4/71



Am Abend de 8. Januar wird wieder die
lange Kette der schweren Gespanne zu
Ehren unserer verstorbenen Kameraden
um die angestrahlte Nürburg donnern.



Über das Jahr 1971 können wir Motorradfahrer uns nicht beklagen. War der Juni noch kalt und verregnet, so folgte doch ein sehr schöner Sommer und ein langer Herbst, der immer wieder zum Fahren einlud.

Das zentrale Ereignis für den BVDM war das Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung Anfang September in der Lüneburger Heide. Noch nie war eine Hauptversammlung so gut besucht, noch nie aber auch führte die Regie eine so charmante junge Dame, wie Sigrid Blanquett, die Schriftführerin des gastgebenden Landesverbandes. Ihr wollen wir an dieser Stelle noch einmal recht herzlich danken!

Das ausführliche Protokoll der Jahreshauptversammlung kann von jedem Mitglied gegen Einsendung von 30 Pfennig in Briefmarken bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Der Vorstand wurde praktisch wiedergewählt. Es gab allerdings Ergänzungen, so ist jetzt neben Harry Waldschmidt auch Kurt Schirakowski, Kassel, 2. Vorsitzender. Dringend notwendig war ein zweiter Schriftführer. Dieses Amt übernahm der Kamerad Horst Orlowski, 563 Remscheid-Lennep, Augustenstr. 2, Er bearbeitet bereits die eingehenden Aufnahme-Anträge und führt die Zentralkartei.

Das neue Jahr beginnt - wie sollte es anders sein - mit dem ELEFANTEN-TREFFEN. Um diese Riesen-Veranstaltung im Griff zu behalten, müssen wir noch mehr Anstrengungen machen als in den Vorjahren. Andererseits konnten wir Einfluß nehmen auf die Zulassung von Händlern. Es wird keine Krims-Krams-Verhörer und keine frierenden Elefanten im Fahrerlager geben. Achten Sie bitte auch auf eine vernünftige Preisgestaltung für Teile und Zubehör! Die Händlerfirmen sind gehalten Listenpreise nicht zu überschreiten.

Helft alle mit, das ELEFANTEN-TREFFEN zu einem gelungenen Start in das Motorradjahr 1972 zu machen!

WR

Bundestreffen und Jahreshauptversammlung 1971
am 11./12. September in Westergellersen

Am Freitag, dem 10. 9. trafen die ersten Gäste bereits ein. Sie bezogen ihre zum Teil abenteuerlichen Quartiere und machten sich dann auf, nach Westergellersen. Dort lernte man sich kennen und saß noch lange gemütlich zusammen.

Am Sonnabend ging es erst richtig los. Das Wetter war herrlich und man konnte sich so richtig schön auslassen bei den letzten Vorbereitungen, die noch zu treffen waren.

Auf dem Zeltplatz, wo am Freitag erst ein paar Zelte standen, herrschte bald ein reges Treiben.

Am Mittag waren etwa 100 Personen anwesend und der Wirt hatte seine liebe Not, alle zu bedienen. Nachmittags trafen noch ein paar Gäste aus Holland und Dänemark ein, die allerdings auf der Durchreise waren.

Anhand unserer Anwesenheitsliste konnten wir zählen, daß 152 Teilnehmer (es waren bestimmt etwas mehr) zusammen gekommen waren.

Das Rote Kreuz traf kurz nach dem Mittag ein und führte Sofortmaßnahmen am Unfallort vor, die sehr viel Interesse fanden.

Nach der Vorstandssitzung, die am Nachmittag stattfand, erholte man sich beim Abendessen und bei einem kühlen Bier. Die Lose, die wir für eine Tombola verkauften, fanden einen reißenden Absatz, sodaß wir keine mehr nachbehielten.

Die Teilnehmer der Orientierungsfahrt, die ihre Fahrtausweise bereits am frühen Nachmittag abgegeben hatten, warteten schon voller Ungeduld auf die Siegerverkündung. Diese fand gleich statt, als sich alle wieder zur eigentlichen Sache dieses Treffens, nämlich der Jahreshauptversammlung in der Saal trafen.

(Leider ist uns das Protokoll über die Teilnehmer der Orientierungsfahrt, sowie der Preisverteilung abhanden gekommen - Entschuldigung).

Anschließend wurde die Tombola durchgeführt.

Bei der folgenden Hauptversammlung ging es noch einmal heiß her, sodaß man sich anschließend am Lagerfeuer erfrischen konnte - es regnete nämlich. Bei der Hauptversammlung wurde dem alten Vorstand Entlastung erteilt und ein neuer Vorstand wieder-gewählt. Es war natürlich der Vorstand mit der alten Besetzung, dieweil sich dieser so gut bewährt hatte.

Gegen Mitternacht, zur Geisterstunde, traf man sich dann im erfrischenden Regen am Lagerfeuer zum Würstchenbraten und zum Benzingespräch.

Petrus war im ganzen eigentlich ganz nett, sodaß man feststellen konnte, daß er ein Motorradfan ist.

Der Sonntag war am Anfang etwas verkatert, aber das legte sich bald. Mit Trommeln und Pfeifen wurde am frühen Vormittag zum Wecken aufgespielt. Anschließend machte sich die allgemeine Aufbruchstimmung aber deutlich bemerkbar. Mit viel Händegeschüttel versprach man dann, sich irgendwo und irgendwann wiederzutreffen.

Ich glaube, daß unser 1. Heidjer-Treffen ganz gut gelungen ist, sodaß wir uns entschlossen haben im nächsten Jahr ein 2. Treffen zu veranstalten.

Wir möchten uns bei allen denen bedanken, die es uns ermöglicht haben, daß Treffen so ohne Panne durchzuführen. Außerdem bedanken wir uns für die guten Ratschläge und die tatkräftige Unterstützung.

Sigrid Blanquett

Den nachstehenden Artikel entnahmen wir der "Rheinischen Post". Wir haben dem nichts hinzuzufügen. Aber auch dieser Beweis für den völligen Unsinn einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h wird auf Herrn Leber und sein Ministerium keinen Eindruck machen.

Versuch mit „100“

150 Motorradfahrer wollten es wissen

Die Schweiz hat das „Tempo 100“ geprobt. Ergebnis: lange Fahrzeugschlangen auf den Straßen, schimpfende Autofahrer und 150 zufriedene Motorradfahrer, die das Experiment auf eigene Faust gestartet hatten. Sie hatten wissen wollen, wie sich die Geschwindigkeitsbeschränkung, die auch auf den schweizerischen Straßen vorgesehen ist, in der Praxis auswirken wird. Ihre Versuchsfahrt über rund 240 Kilometer wuchs sich zu einem Demonstrationzug aus, an dem viele Autofahrer unfreiwillig teilnahmen.

Die 150 Demonstrationsfahrer waren sich auf ihren Motorrädern einig: Tempo 100 durfte nicht überschritten werden. Diesem Vorsatz blieben sie auf der Strecke von Luzern nach Bern treu. Resultat: die Stauungen, die sich aus der freiwilligen Selbstbeschränkung ergaben, waren zum Teil beträchtlich.

Gestartet waren die Motorradfahrer unter dem Motto: „Wir wollen nicht bevormundet werden.“ Damit keine Mißverständnisse aufkamen, erklärten die Beteiligten öffentlich: „Das Unternehmen ist nicht als Radaufahrt gedacht, sondern als stille Demonstration.“ Um dieser Demonstration Nachdruck zu verleihen, verteilten die Beteiligten Klebe-Etiketten mit der Aufschrift: „100 — Nein!“

Das Resümee der Fahrt wider „Tempo 100“ hat ein Sprecher der Motorradfahrer gezogen: „Die Fahrt hat gezeigt, daß wir mit Tempo 100 einem Verkehrschaos entgegensteuern. Den Beweis lieferten die vielen erbosten Autofahrer, für die wir außerhalb der Ortschaften mit unseren genau eingehaltenen 100 Stundenkilometern wie ein Bremsklotz wirkten.“

Änderung der Kfz.- Steuer

Während es um eine Änderung der Hubraum-Besteuerung bei den Pkw seit Monaten einen großen Wirbel in der Öffentlichkeit gibt, ist es bisher bei den Motorrädern ziemlich ruhig geblieben. Auf der Sitzung des Gesamtvorstands, am 6.11., hatten wir diesen Punkt noch eingehend beraten. Wir kamen zu dem Schluß, in dieser Angelegenheit vorerst nichts zu unternehmen, denn eine Umstellung der Steuerbemessung auf PS-Basis würde für die kleinen und mittleren Klassen sehr große Nachteile bringen.

Nun war vor kurzem in der Tagespresse zu lesen, daß für Kraftäder künftig eine einheitliche Steuer von DM 30.- erhoben werden soll. Da ja bekanntlich niemals eine Steuer so geändert wird, daß der Staat schlechter dabei abschneidet, muß damit gerechnet werden, daß künftig auch die bisher steuerfreien 50er unter die Einheitsbesteuerung fallen. Eine Anfrage dazu an die zuständigen Stellen in Bonn läuft. Wir werden unsere Mitglieder so bald wie möglich von dem Ergebnis unterrichten.

Der Vorstand

Einige Leser der Ballhupe werden mich kennen: KS 750-Fahrer, von Beruf Pfarrer in Remscheid. Vor allem kennen mich natürlich die Jungen in Remscheid. Immer wieder bestürmten sie mich, sie in die Geheimnisse des Umgangs mit schweren Motorrädern einzuweißen. So begann ich vor einigen Jahren, eine Motorradbastelgruppe einzurichten. Wir überholten die Motoren meiner KS 601 und KS 750, und sehr schnell wurden aus Jungen, die nur zuschauen und Werkzeug anreichen konnten, tüchtige Mitarbeiter, die Reifen flicken, Heli-Coil-Gewindereparaturen machen und Kupferwürmer finden konnten.

Nun wollten die Jungen natürlich auch fahren. Wenn man ein Jahr lang fleißig gebastelt und gelernt hat, hat man sich doch auch Fahrstunden verdient. Das Problem war allerdings, daß diese 14 - 16-Jährigen keinen Führerschein hatten. Wer haftet bei Unfällen? Wo kann man überhaupt fahren?

Übungsgelände war verhältnismäßig rasch gefunden. Der für die Verkehrserziehung in Remscheid verantwortliche Polizeibeamte war begeistert von meinen Plänen und brachte mich mit einem motorsportlich interessierten Fuhrunternehmer in Verbindung, auf dessen Asphaltplatz wir fahren durften. Ein Beigeordneter unserer Stadt gab die Erlaubnis, das Waldgelände einer ehemaligen Müllkippe zu befahren, das mit vielen kleinen Wegen und allerhand Geländeschwierigkeiten für uns ideal ist. Nur unsere Versicherung, die alle kirchliche Arbeit versichert, wollte sich nicht klar äußern, ob sie dieses Risiko mit übernimmt. Mein Bruder, der als Lehrer in Gladbeck mit seinen Schülern auf dem Schulsportplatz fährt, hatte da überhaupt keine Schwierigkeiten. So mußte ich mir in meiner Gruppe damit helfen, daß die Eltern der Jungen einen Haftungsausschluß unterzeichneten. Diese leider notwendige Maßnahme reduzierte die Mitgliederzahl meiner Jugendgruppe erheblich, da viele Eltern zu diesem Schritt nicht bereit waren.

Die Verhandlungen mit der Versicherung zogen sich über mehr als ein Jahr hin. Dann kam endlich die Deckungszusage, und mir fiel fast hörbar ein Stein vom Herzen, denn trotz Unterschrift der Eltern ist das Risiko unversicherten Fahrens fast nicht zu tragen.

Inzwischen hatte sich unter den verbliebenen Mitgliedern ein disziplinierter, routinierter Kern herausgebildet. Durch die gemeinsam getragene Verantwortung wächst man so zusammen, daß die "Aufsichtsfrage" gar kein Problem mehr ist. Anfangs mußte ich Jungen, die mutwillig Gefahren heraufbeschwören, nach Hause schicken und im Wiederholungsfall aus der Gruppe ausschließen. Jetzt kommt das gar nicht erst mehr vor, weil die Gruppe unter sich alles so regelt, daß Angeber erst gar nicht zum Zuge kommen. Neue Mitglieder werden sowieso nur einzeln aufgenommen, wenn ein Platz frei wird. So kann sich der Geist der Gruppe nicht durch neue Mitglieder negativ verändern.

Natürlich habe ich eine lange Warteliste für die Aufnahme in die Gruppe. Bevorzugt werden Jungen, die besonders fleißig die Bastelstunden besuchen, zu denen jeder Zutritt hat, und die eine Vorauswahl darstellen. Meist kommt das Fahren erst nach einem halben bis einem Jahr Basteln. Das ist eine harte, aber notwendige Geduldprobe.

Jungen aus gestörten Familien und straffällig Gewordene stellen ein besonderes Problem dar, da man sie gern betreuen möchte, sie aber selten viel Geduld aufbringen und rasch wieder austreten, wenn sie nicht gleich "Rennen fahren" können. Mit viel Geduld seitens der übrigen Gruppenmitglieder gelingt es trotzdem, den einen oder anderen zu halten, sodaß er sich in die Gruppe einfügt. Das ist für mich ein schöner Erfolg, als glänzende Fahrleistungen.

Wie sieht nun der praktische Ausbildungsgang aus?

Zunächst arbeiten wir als Bastelgruppe, d.h. jeder Junge muß so weit kommen, daß er ein Motorrad zusammen mit anderen gründlich überholt hat. Gemeindeglieder schenkten uns eine sogar noch fahrbereite DKW RT 125 und eine SB 500. Beide Maschinen wurden gut überholt. Leider fehlt der SB 500 noch das Hinterrad, da der Vorbesitzer es nur abgibt, wenn wir ihm für seinen Transportanhänger mit zwei SB 500-Hinterrädern andere Räder mit 15 mm Steckachsdurchmesser besorgen. Solche Räder haben wir leider noch nicht gefunden.

Um die Unkosten der Motorradreparaturen aufzubringen, macht die Jugendgruppe Kummerkasten-Aktionen in der Gemeinde, unentgeltlich natürlich, aber die "Trinkgelder" waren immer so reichlich, daß wir gut damit auskommen, zumal ich natürlich alle Teile für meine privaten Fahrzeuge selbst bezahle. Die Benzinkosten werden auf die Gruppenmitglieder umgelegt.



Fahrübungen bei Glatteis auf dem Speditionshof

(Foto: Gnoth)

Die Fahrübungen beginnen mit der KS 750 im 1. Gang, also schön langsam, ich selbst auf dem Sozius, ein Junge im Beiwagen. So fahren wir auf dem Platz des Fuhrunternehmers, bis jeder Junge etwa 1 Stunde Gespannerfahrung hat. Dann wird auf die RT 125 umgestiegen und Anfahren, Bremsen und wieder Anfahren und Bremsen geübt, bis das sitzt. Danach kommt Slalomfahren um Autoreifen im 1. Gang, dann Bergauf- und Bergabfahren auf dem Hausberg des Fuhrunternehmers, schließlich Schalten durch alle drei Gänge. Dann geht es ins Gelände.

Ziel der Ausbildung ist nicht mehr als absolute Verkehrssicherheit. Bis das Ziel erreicht ist, dauert es lange genug, es möge also bitte niemand scheel auf uns schauen, weil wir uns keine hohen sportlichen Ziele stecken. Verkehrssicherheit heißt allerdings Sicherheit auch auf vereisten und verschlammten Straßen und bei Dunkelheit und Regen, weshalb wir besonders eifrig Winterübungen machen. Daneben läuft immer noch der theoretische Unterricht in der Bastelstunde, sodaß auf ca. 10 Min. Fahren 1 Stunde Basteln und Theorie kommt.

Kürzlich brachte uns ein Peterwagen der Polizei eine Adler M 100, die herrenlos aufgefunden nun herumstand und zum Verschrotten zu schade war. Der Vikar meiner Gemeinde, ebenfalls in dieser Richtung interessiert, hat nun eine zweite Motorradgruppe gegründet, die diese Adler restauriert und dann fahren wird.

Früher habe ich ein Motorrad (Solo natürlich) und acht Jungen jeweils mit meinem VW-Kombi zum Übungsgelände gefahren. Der VW war dadurch ständig überladen, wovon glücklicherweise niemand offiziell Notiz nahm. Jetzt habe ich einen alten Land-Rover 109 (langer Radstand) gekauft, der das Gewicht und die Geländewege besser verkraftet. Ich suche jetzt noch einen für zwei Maschinen geeigneten Motorradtransportanhänger, damit wir zwei Maschinen mitnehmen können, mit denen wir allerdings keine "Rennen" fahren werden, sondern in zwei getrennten Gruppen üben. Weil wir die ganze Arbeit nicht mit fliegenden Fahnen, sondern ganz allmählich und langsam aufbauen, bleibt sie zwar klein, doch geht uns auch nicht so schnell der Atem aus.

Besonders freue ich mich darüber, daß wir in all den Jahren, von kleinen Stürzen abgesehen, noch keinen Unfall hatten. Plaster war nur bei Verletzungen beim Reparieren nötig. Zum Fahren tragen wir Helme, Handschuhe und sichere Kleidung. Auch die ehemaligen Mitglieder unserer Gruppe, die inzwischen längst große Maschinen besitzen, haben noch keinen Unfall gehabt.

Das Ganze ist nichts Besonders, nichts für die Öffentlichkeit. Es steckt aber viel Kleinarbeit darin. Vielleicht kann ich durch diesen Bericht aber noch jemanden zum Nachmachen ermuntern.

K. Gnoth

Liebe JUMBO-Fahrer!

Das Jahr 1971 geht dem Ende zu und ich hoffe, daß Sie außer der Jumbofahrt noch andere schöne Fahrten erlebt haben.

Ich möchte Sie aber heute schon wieder auf die "JUMBO-FAHRT 1972" hinweisen. Der Termin hierfür ist vom 11. - 14. Mai. Die Fahrt selbst ist am Samstag den 13. Mai 1972.

Zeltmöglichkeit ist an unserem Clublokal "Roter Kater" schon am 11. Mai, wozu ich Sie herzlichst einlade.

Ferner sind wir mit einem Informations- u. Ausstellungswagen auf der Start- u. Zielgeraden beim Elefantentreffen vertreten.

Ich würde mich herzlichst freuen, dort viele von Ihnen begrüßen zu können.

Bis zur nächsten JUMBO-FAHRT wünsche ich Ihnen alles Gute und ein fröhliches Wiedersehen.

Kurt Schirakowski



No 105 - 1971
PIEKSÄMÄEN LEHTI
Perjantaina 16. heinäkuuta
Irttonumero 40 penniä

Unser Mitglied Fritz Bahlo (62) aus Duisburg war im letzten Sommer wieder einmal in Finnland.

Die finnische Zeitung Pieksämäen Lehti fand den Besuch des rüstigen Oldtimers so bemerkenswert, daß sie unserem Fritz fast eine halbe Seite - das obige Bild und einen vierspaltigen Bericht widmete!

3. Int. Hexentreffen ein großer Erfolg

Trotz strömenden Regens 400 Motorradfahrer

Starke internationale Beteiligung aus 6 Nationen

Das am 25./ 26. September 1971 von den "Elefantentreibern Lippe", Landesverband Ostwestfalen Lippe, in Lemgo-Lüerdissen im Gasthof Lallmann veranstaltete Motorradfahrertreffen, das 3. Int. Hexentreffen, wurde trotz schlechter Witterung ein voller Erfolg für die Veranstalter.

Bereits am Freitagabend trafen die ersten Teilnehmer ein. Der größte Teil erschien dann am Samstagnachmittag. Neben den deutschen Fahrern konnten wir zahlreiche Motorradfahrerfreunde aus England, Dänemark, Schweden, Holland, Belgien, Schweiz und Deutschland begrüßen. Bei der Siegerehrung erhielten für die weitesten Anfahrten den ersten Preis der Brite Robert Day aus Beckenham, Grafschaft Kent, mit 800 km. Der zweite Preis ging an Heinz Kaiser aus Zürich, Schweiz mit 720 km und den dritten Preis erhielt der Schwede Bo Jönsson aus Lund mit 640 km. Den Mannschaftspreis erhielten wie im Vorjahr Motorradfreunde, die mit 44 Teilnehmern a 120 km = 5.280 Punkte erreichten.

Anschließend wurde der Scheiterhaufen mit der Hexe in Brand gesteckt. Dies gelang erst nach einigen Bemühungen, denn das Holz war durch den anhaltenden Regen recht feucht.

Der beim zwischendurch verspeisten Spanferkel übrigbleibende Ferkelkopf wurde die gewohnt zu Gunsten der Aktion Sorgenkind amerikanisch versteigert. Nach einem turbulenten gegenseitigen Überbieten kamen schließlich 362,-- DM zusammen.

Durch den starken Regen bereitete die Unterbringung der zahlreichen Teilnehmer einige Schwierigkeiten. Trotzdem übernachtete der größte Teil in Zelten. Fast 100 Teilnehmer schliefen mit Luftmatratze und Schlafsack im Saal und etwa 50 wurden in den umliegenden Hotels und Pensionen untergebracht.

Am Sonntagmorgen wurde nach einem kräftigen Frühstück die Lipperlandrundfahrt durchgeführt. Zwei Gruppen mit jeweils 30 Motorrädern besuchten das Hermannsdenkmal, die Externsteine, die Adlerwarte und das Hexenbürgermeisterhaus in Lemgo.

Im Laufe des Nachmittags traten die Teilnehmer ihre Heimfahrt an, nachdem sie versichert hatten, beim 4. Int. Hexentreffen wieder dabei zu sein.

Die Elefantentreiber

Wir müssen Abschied nehmen

Von der alten Pferdestärke und einigen anderen uns seit der Zeit unseres bewußten Lebens vertrauten technischen Maßeinheiten. Nach einem Bundesgesetz, welches im Juli 1970 in Kraft trat, muß die Umstellung bis 1978 vollzogen sein. Je eher wir uns mit dem Gedanken vertraut machen, um so leichter wird jedem von uns diese Umstellung fallen, und wenn wir uns erst einmal mit den neuen Größen vertraut gemacht haben, werden wir sicher fragen, warum eine solche Maßnahme nicht schon früher getroffen wurde. Wie oft haben wir anlässlich eines Aufenthaltes in England den Kopf geschüttelt über das für uns nur schwer durchschaubare englische Währungs- Maß- und Gewichtssystem, aufgebaut auf einer Zwölferteilung, die aber auch nicht in allen Fällen strikt eingehalten wurde. Auf dem Gebiet der Währung haben sich die Engländer schon im vergangenen Jahr dem auf dem Festland üblichen Dezimalsystem angepaßt. Wir begrüßten diese Maßnahme sehr. Doch kehren wir einmal vor der eigenen Tür: Welchen Grund gäbe es wohl dafür, weiterhin in der Technik mit einem so krummen Wert weiterzurechnen, wie es ein PS darstellt: 75 mhp/sek und das Sammelmaß für 1 PS; 102 mhp/sek das Sammelmaß für 1 KW. Sicher, man hat sich daran gewöhnt, doch welchen wirklich triftigen Grund kann man außer der Gewöhnung für die Beibehaltung des alten Systems anführen angesichts der Tatsache, daß Generationen nach uns Zeit und Mühe aufwenden müssen, sich die unterschiedlichen Beziehungen der technischen Maßeinheiten untereinander klarzumachen und einzuprägen !

Das neue System basiert auf den technischen Grundeinheiten Sekunde, Meter und Kilogramm (Masse). Die bisher nur in der Physik gebräuchliche Einheit "Newton" (N) für die Kraft wird die in der Technik übliche Maßeinheit für die Kraft ablösen, das Kilopond (kp).

1 N ist die Kraft, die einem Körper von 1 kg Masse eine Beschleunigung von $1 \text{ m} / \text{sek}^2$ erteilt. Im Vergleich dazu: 1 kp war die Kraft, die einem Körper die Beschleunigung von $9,81 \text{ m} / \text{sek}^2$ erteilte.

Die Hinwendung zum Newton hat nun auch die Änderung einiger weiterer Maßeinheiten zur Folge: Die Einheit der Arbeit wird nicht mehr das Meterkilopond sein, sondern das Joule (J).

1 J ist die Arbeit, die eine Kraft von 1 N entlang einem Weg von 1 m wirkt.

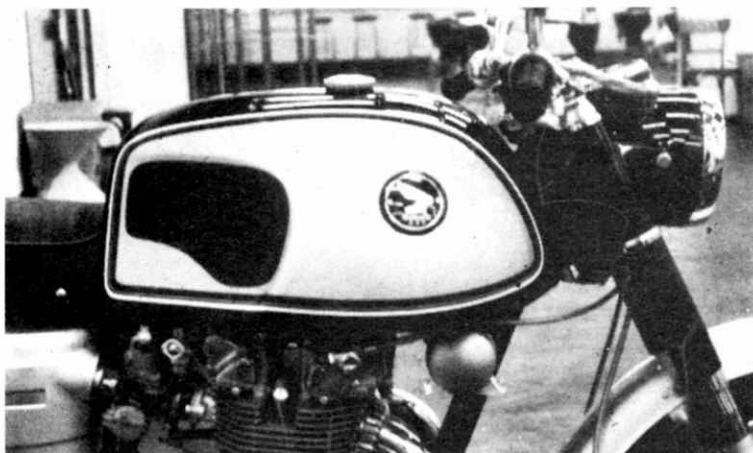
Leistung ist Arbeit pro Zeiteinheit. Bisher wurde sie häufig in mhp/sek oder in PS angegeben. In Zukunft wird die neue Leistungs-Grundmaßeinheit das Joule pro Sekunde sein, $1 \text{ J} / \text{sek} = 1 \text{ Watt (W)}$. $1.000 \text{ W} = 1 \text{ Kilowatt (KW)}$. Bis 1978 müssen alle Leistungen, auch die von Motorradmotoren in KW angegeben werden. Ein 100 PS Motor hat dann 73,5 KW.

Auch auf die Einheiten des Drucks wirkt sich das Verschwinden des Kiloponds aus: Die "Atmosphäre" wird verschwinden! Die künftige Druckeinheit ist das dezimal an das Newton angeschlossene "Bar". 1 bar ist der Druck, der entsteht, wenn sich auf 1 m² eine Kraft von 100.000 N verteilt. Man kann das umrechnen in 10 N/cm². Einen Trost haben wir dabei: 10 N sind ungefähr das, was früher 1 kp war (genau 0,981 kp), sodaß sich eigentlich nur der Name ändert und gültige Richtzahlen für Über- oder Unterdrucke immer dann unverändert übernommen werden können, wenn es nicht auf ein Zehntel mehr oder weniger ankommt.

Eigentlich ist es uns schon lange bekannt, daß diese Änderungen aufgrund internationaler Vereinbarungen auf uns zukommen. Leider fanden diese Gedanken bis heute in unserer Fachpresse bis auf einige kurze Abhandlungen keinen Widerhall. Die Übergangszeit verstreicht ungenutzt. Eigentlich sollte es doch so sein, daß in den technischen Daten unserer Kraftfahrzeuge die neuen neben den alten Maßeinheiten aufgeführt werden sollten, damit sich jeder Interessierte im Laufe der Zeit gewöhnen und umstellen kann.

Auch unsere Industrie spielt da bis jetzt überhaupt nicht mit, oder haben Sie schon mal einen neueren Prospekt für ein KFZ gesehen, in welchem die Motorleistung in PS und in KW angegeben war? Jawohl, habe ich, wird vielleicht der eine oder andere sagen, aber nicht in einer Druckschrift aus dem Wirtschaftswunderland, sondern der DDR: In den Reparaturanleitungen des Motorradwerks Zschopau für die Modelle ES 175/2, ES 250/2 und ETS 250/2 sind die Motorleistungen in DIN PS, SAE PS und in KW angegeben! Bleibt zu vermerken, daß diese Bücher schon im Jahre 1969 gedruckt worden sind. Überhaupt sind diese Bücher so interessant, daß über sie in einem besonderen Artikel berichtet werden soll.

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 Sitzbankumbau erforderlich.

KARL HEINRICH

Motorradverkleidungen und Zubehör

7034 MAICHINGEN bei Sindelfingen

Hanfäckerweg 13 - Telefon (07031) 82728

Wenn diese Ausgabe der Ballhupe erschienen sein wird, neigt sich das Jahr 1971 seinem Ende zu, und damit auch die in diesem Jahr erstmals mit etwas Verspätung angelaufene Aktion Touristik-Wettbewerb. Wir hatten zu diesem Zweck ein 16seitiges Fahrtenbuch drucken lassen, welches außer der Ausschreibung des Wettbewerbs die Möglichkeit enthielt, Eintragungen über insgesamt 12 Fahrten bestätigen zu lassen, von denen dann die 10 weitesten nach Luftlinienkilometern bewertet werden sollen. Desweiteren bot das Heftchen im Postkartenformat die Möglichkeit, Notizen verschiedener Art unterzubringen. Angaben zur Person des Inhabers einschließlich Lichtbild sind auf den Seiten 1 und 2 vorgesehen. Ein derartiges während eines ganzen Jahres sauber geführtes Fahrtenbuch wird nach Ablauf einer gewissen Zeit für den Inhaber von bedeutendem Erinnerungswert sein, aus welchem Grunde es auch nach erfolgter Auswertung dem Eigentümer zurückgesandt wird.

Nun also aufgepaßt für die Teilnehmer am diesjährigen Wettbewerb: Bis zum 31. Januar 1972 sollten die Fahrtenbücher unseren Sportwarten Sauerland / Esser in 4182 Uedem, Moster Str. 22 zur Auswertung vorliegen. Macht es den Leuten nicht so schwer, auf der Landkarte die von Euch angegebenen Reiseziele zu finden, gebt bitte jeweils entsprechende Hinweise auf Entfernung und Lage zur nächsten Großstadt !

Zur Durchführung des Touristik-Wettbewerbs 1972 wurden in der Vorstandssitzung am 6. 11. 1971 in Groß-Gerau folgende Beschlüsse gefaßt:

- a) Am Touristik-Wettbewerb 1972 kann jedes BVDM-Mitglied gegen Entrichtung eines Nenngeldes in Höhe von DM 5,-- teilnehmen.
- b) Die Abgabe der Nennung und die Austeilung der Fahrtenbücher erfolgt bei den Sportwarten der einzelnen Landesverbände. Diese kassieren auch das Nenngeld und rechnen geschlossen mit den Bundessportwarten ab.
- c) Einzelmitglieder fordern das Fahrtenbuch direkt bei den Sportwarten an: Dabei soll zur Erreichung minimalsten Organisationsaufwandes folgendes Verfahren angewendet werden: Per Postanweisung DM 5,-- an Herrn Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22 oder Herrn Hans Essers, 4182 Uedem, Pastoratstr. 2 einzahlen. Auf der Rückseite des linken Abschnittes der Postanweisung ist folgender Text einzutragen: "Kurzennung für BVDM-Touristikwettbewerb 1972, Klasse (A,B oder C, siehe Ausschreibung) Ausschreibung anerkannt Unterschrift". Name und Anschrift stehen ja auf der Vorderseite dieses Abschnittes und sind hoffentlich gut leserlich ausgefüllt.

- d) Die eingegangenen Nenngelder werden von den Sportwarten verwaltet und ausschließlich zur Deckung der durch den Wettbewerb entstehenden Kosten einschl. Beschaffung von Preisen verwendet.

Die erste Auflage des Fahrtenbuches wird den Bedarf des nächsten Jahres noch decken, doch dann wird an eine Neuauflage zu denken sein. Dabei können dann Verbesserungen in der Gestaltung und Ergänzungen eingearbeitet werden. Wer Verbesserungsvorschläge oder Ergänzungsvorschläge zu machen hat, schreibe bitte ebenfalls an die Sportwarte.

Bitte beachten Sie die auf den nächsten Seiten gedruckte Ausschreibung.

E.M. Schmidt

Ausschreibung

zum Jahres-Touristik-Wettbewerb des BVDM

Im Verlauf der Vorstandssitzung am 5. 12. 1970 wurde beschlossen, ab 1971 eine Jahresmeisterschaft in der Sparte Touristik auszuschreiben. Ziel dieser Veranstaltung ist es, diejenigen unter unseren Kameraden zu ermitteln, die im Sinne des Tourismus mit ihren Motorrädern die weitesten Strecken zurückgelegt haben. Die besten Fahrer jeder Klasse werden in der "Ballhupe" vorgestellt und erhalten anlässlich der dem Sportjahr folgenden Jahreshauptversammlung der Kassenlage entsprechende Geld- oder Sachpreise. Nachfolgend die Teilnahmebedingungen:

1. Teilnehmen können alle BVDM-Mitglieder mit zugelassenen Motorrädern ab 49 ccm. Beifahrer werden nicht gewertet.
2. Klasseneinteilung:
Klasse A: Kleinkrafträder
Klasse B: Motorräder ohne Seitenwagen
Klasse C: Motorräder mit Seitenwagen
3. Wertung:
Gewertet werden die Luftlinien-Kilometer vom Startort zum Ziel. (Startort=Zulassungsort der Maschine; aus dem Kennzeichen ersichtlich).
Bei Maschinen mit kleinerem Hubraum wird diese Entfernung mit einem Faktor multipliziert:

bis	100 ccm	- Faktor	1,25
bis	200 ccm	- Faktor	1,20
bis	250 ccm	- Faktor	1,10
bis	350 ccm	- Faktor	1,05
über	350 ccm	- Faktor	1,00
4. Ziele, die in der Wertung angefahren werden können:
 - a) Motorradfahrer-Treffen in Europa, die von Clubs ausgeschrieben, oder in der Presse angekündigt werden.
 - b) Die Clubabende unserer Landesverbände.
 - c) Motorradsportveranstaltungen in Europa.
 - d) Motorradausstellungen in Europa.
 - e) Motorradmuseen in Europa.

- f) Paßstraßen über 2.500 m Höhe.
- g) Die europäischen Hauptstädte.
- h) Die Randorte Europas: Nordkap; Thursa (Nord-Schottland); Brest (West-Frankreich); Gibraltar (Süd-Spanien); Cappa de Rocca (Portugal); Bova Marina (Süd-Italien); Kalamata (Süd-Griechenland).
- i) Alle anderen selbstgewählten Zielorte, sofern sie dem Bundessportwart vor Antritt der Reise per Postkarte mitgeteilt werden.

Wichtig: Pro Fahrt wird nur eins der genannten Ziele gewertet!

- 5. Die Auswertung erfolgt nach der Europakarte des Verlages Kümmerly und Frey, Bern, Maßstab 1 : 2 500 000.
- 6. Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 12 gewerteten Fahrten vor, von denen wiederum nur die 10 weitesten Fahrten zum Endergebnis addiert werden. Hierdurch soll erreicht werden, daß jeder Teilnehmer an dem Wettbewerb eine sorgfältige Planung für das Sportjahr durchführt und seinem eigenen Plan gemäß handelt.
- 7. Auf der Wertungskarte soll das aufgesuchte Reiseziel handschriftlich eingetragen werden und durch Veranstalter oder Behördenstempel (Bahn, Post, Polizei) bestätigt werden. Auch müssen alle sonstigen Rubriken der Wertungskarte gewissenhaft ausgefüllt werden. Ist das Reiseziel ein kleiner Ort, so ist die nächste Großstadt anzugeben.
- 8. Das Sportjahr, welches der Wertung zugrunde gelegt wird, beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember. Einsendeschluß der Wertungsunterlagen an den Bundessportwart ist der 31. Januar des darauffolgenden Jahres. (Datum des Poststempels).
Den Landesverbänden steht es frei, vorher eine Landesverbandswertung durchzuführen.
- 9. Alle an der Touristik-Meisterschaft teilnehmenden Mitglieder verpflichten sich, die Ausschreibung anzuerkennen und verzichten ausdrücklich darauf, den BVDM für Schäden, die den Teilnehmern eventuell auf ihren Fahrten entstehen, haftbar zu machen. Sie verpflichten sich desweiteren, auf ihren Fahrten die Gesetze des Straßenverkehrs zu beachten. Die Entscheidung der Jury, die sich aus dem Bundessportwart und vier weiteren Sportwarten aus verschiedenen Landesverbänden zusammensetzt, ist nicht anfechtbar.
- 10. Auf die Erhebung des Nenngeldes wird im Sportjahr 1971 verzichtet.
- 11. Die eingeschickten Unterlagen werden den Teilnehmern nach erfolgter Auswertung zurückgegeben.

Der Vorstand des BVDM wünscht allen Teilnehmern am Touristik-Wettbewerb

G U T E F A H R T ! ! ! !

Sportwarte: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
Tel. 02825-475

Hans Essers, 4182 Uedem, Pastoratstr. 2
Tel. 02825-7187



B V D M



TOURISTIK-WETTBEWERB

Anmeldung zur Teilnahme am BVDM Touristik Wettbewerb 1972

Name ----- Vorname ----- PLZ ----- Wohnort ----- Straße Nr. -----

Pol. Kennzeichen

cm ³
Hubraum

mit	ohne
Seitenwagen	

Klasse

Landesverband

Mitgliedszeit

Ort ----- und ----- Datum -----

Neingeld DM 5.-

Quittung des LV -----

Unterschrift in Anerkennung der Ausschreibung

Happy Rider

*leicht, komfortabel
motorradgerecht*

*Leder- und Regenbekleidung
Stiefel, Handschuhe, Mund-
schützer, Nierenschutzgürtel*



ERBO

Motorradbekleidung

Happy Rider

ERNST R. BLAUHUT
4801 OESTERWEG

*Versand per Nachnahme
ab DM 100,- portofrei
Preise einschl. MWSt.
bei Bestellung bitte
Größen angeben*

Happy Rider



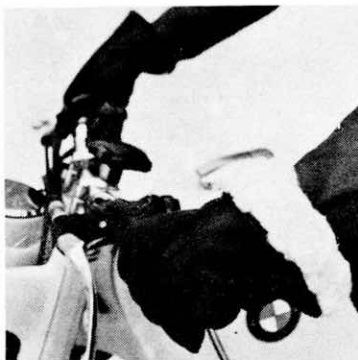
4091 Mundschützer
aus Leder
mit Gummiband **DM 9,90**

4090 Mundschützer
aus Leder mit Druckknöpfen
zur Helmbefestigung
(Druckknopfunterteile
werden mitgeliefert) **DM 9,90**

4060 Nierenschutzgürtel
aus weichem Rind-Nappa mit
3 Schnallen, Seidenfutter,
Rücken mit Schaumstoff,
Reißverschußtasche.
Jede Länge in Abstufungen
von 10 cm lieferbar. **DM 39,80**

4122 Rennhandschuhe
mit Wollfutter, schwarz,
Oberhand mit Reißverschluß,
extra lang
Größen 8-12 **DM 44,50**

3136 Rennstiefel, lang
rückwärtiger Reißverschluß,
2 Schnallen,
genarbttes Leder
Größen 38-46 **DM 96,90**



0987 Regenkombi G
aus blauem, gummiertem Nylon,
zweifach genäht und Nähte
wasserdicht mit Dichtungsmittel
eingestrichen.
Stehkragen, Ärmel mit Elastik-
bündchen, doppelte Wasser-
blende (innen mit Reißverschluß
und Überlappung, außen mit
großer Blende mit VELCRO-
Klettenband), große Brusttasche
mit Patte, Beine schlang ge-
schnitten mit Keilen und Reiß-
verschlässen. Gewicht: ca. 490 g
DM 114,-

Niederrhein-Grenzlandfahrt

Am 3. Oktober dieses Jahres fand wie in den vorangegangenen Jahren die Niederrhein-Grenzlandfahrt statt. Der Wettergott meinte es an diesem Tag außerordentlich gut und bescherte uns einen herrlichen sonnig warmen Oktobersonntag. Dieser Tatsache war auch wohl zu verdanken, daß bereits um 9 Uhr morgens zahlreiche Motorradfahrer am Schützenhaus in Xanten erschienen waren.

Pünktlich um 10 Uhr war eine kurze Fahrerbesprechung und danach wurden gegen Entrichtung des Startgeldes die Unterlagen an insgesamt 34 Fahrer ausgehändigt.

Es handelte sich in diesem Jahr um eine reine Bildersuchfahrt. Die Bilder, oder besser gesagt, die fotografierten Objekte, mußten im Raume Xanten und Umgebung mit Hilfe einer Kartenskizze ausfindig gemacht werden. Jeder Punkt war mit einem Posten besetzt. Nach eingehendem Studium der Unterlagen verließen die Fahrer der Reihe nach das Schützenhaus und machten sich auf die Suche. Es war ein herrliches Bild, wie Yamahas, BMW's, Guzzis und nicht zu vergessen einige Veteranen, den Platz verließen. Wider Erwarten bereitete es den Teilnehmern weitaus weniger Schwierigkeiten die Punkte zu finden, die vom Veranstalter festgelegt worden waren. Bereits nach 1 Stunde und 50 Minuten erschien der erste Fahrer wieder am Schützenhaus und hatte alle Posten angefahren. Bis um 13 Uhr waren alle Fahrer zurück und hatten fröhliche Gesichter. Es hatte allen sichtlich Spaß bereitet, bei herrlichem Wetter am Niederrhein kreuz und quer zu fahren.

Im Anschluß an die Suchfahrt fand noch ein Geschicklichkeitsfahren auf der angrenzenden Wiese statt. Es hieß, durch einen Parcours aus Büchsen zu fahren und von dem fahrenden Motorrad Pfeile auf eine Zielscheibe zu werfen. Es hatten sich eine Menge Zuschauer eingefunden, die bei besonders guten Leistungen mit Beifall nicht sparten. Zum Schluß mußte eine Reifen von einer 400 x 18 Felbe auf- und abmontiert werden. Die Zeit wurde gestoppt. Otte Lange war bei diesem Wettbewerb der Schnellste mit 45 Sekunden. Die Auswertung dauerte ca. eine halbe Stunde. Die Zeit wurde genutzt, ein Sonnenbad zu nehmen, denn das war zu dieser Zeit tatsächlich noch möglich. Um 17.30 Uhr war die gesamte Veranstaltung gelaufen.

Hier die Plazierung bei der Niederrhein-Grenzlandfahrt:

<u>Bis 250 ccm</u>	H.G. Lange	HONDA CB 250	502 Punkte	
	K.H. Fleuren	HONDA CB 125	486	"
	G. Hirsch	HONDA CB 250	476	"
<u>üb. 250 ccm</u>	W. Spankowski	BMW R 75	507	" <u>Tagesbester</u>
	K. Reese	NSU 350 OSS	488	"
	S. Zapf	HONDA CB 750	488	"
	T. Zöllner	BMW R 69 S	486	"
<u>mit Swgn.</u>	H. Gaus	NSU-Max	426	"
	H. Schäfer	BMW R 69 S	406	"
	M. Arendt	BMW R 60	369	"

Heinz Sauerland

- Tip 1: Es kommt schon mal vor, daß der Gasbowdenzug reißt. Für 1-Zylinder-Motorräder mit durch Bowdenzug verstellbarem Luftschieber ist dies jedoch kein Problem. Man hängt den Zug vom Luftschieber in den Drosselschieber, reguliert das Spiel mit der Stellschraube am Deckel und fährt - wie unsere Väter - mit Gasregulierung durch Handhebel. Bis nach Hause oder zur nächsten Werkstatt reicht das allemal.
- Tip 2: Sie kaufen eine neue Hinterradkette, wollen sie aufziehen und stellen fest, daß sie einige Glieder zu lang ist. Da Sie keinen Ketten-Nietenziehler haben, taucht die Frage auf, was nun ? Man nimmt eine Stahlkugel zwischen 4 und 6 mm, aus dem Steuerkopflager oder aus einer Fahrradnabe, dazu noch eine 6 mm Mutter. Man hat sich den herauszudrückenden Niet vorher gemerkt. Auf diesen Niet setzt man die Kugel mit etwas steifem Fett auf, auf der Gegenseite des Nietes hält man die 6 mm Mutter so, daß sie den Niet innen führt und spannt das Ganze in einen Schraubstock oder in einen großen Feilkloben. Fest zudrehen. Dabei drückt die Kugel den Niet, dort wo er aufgestaucht ist, durch die Lasche. Ist dies getan, die Kette quer über den Schraubstock legen und den Niet vollends heraustreiben. Hat man hierzu keinen Durchschlag, eignet sich gut ein sog. Hilti-Stahlnagel für diese Arbeit. Diese Nägel findet man leicht auf einer Baustelle.
- Tip 3: Die Elektroanlage an Ihrer Maschine ist durch Nässe ausgefallen, bzw. das gute Stück spuckt und stottert, weil sich Kriechströme gebildet haben. Nicht verzweifeln! Fast immer hat ein weibliches Wesen in unserer Nähe einen Haartrockner. Dieser hilft nicht nur das Selbstbewußtsein der Damen stärken, sondern trocknet auch das Motorrad, dort, wo man es für richtig hält. Auf der Autobahn sollte man sich erinnern, daß in jeder Toilette der Rasthäuser ein Elektro-Warmlufttrockner angebracht ist, der ausgebaute Zündspulen, Kerzenstecker und sonstige Teile in wenigen Minuten wieder austrocknet.
- Tip 4: Die polierten Teile an Ihrem Motorrad werden stumpf und unansehnlich. Nun, dafür gibt es Abhilfe. NEVER DULL, ein amerikanisches Produkt, sorgt wieder für Glanz, ohne die üblichen feinen Kratzer zu hinterlassen. Den letzten Hochglanz erhält man jedoch mit Wiener Kalk. Diesen gibt es für Pfennige in technischen Drogerien. Auf einen trocknen Wollappen gibt man eine kleine Menge Kalk und verreibt das Ganze auf der zu behandelnden Fläche. Anschließend wird mit einem Poliertuch oder Watte nachgerieben. Der Effekt ist erstaunlich.

Herbert Pittich

Stellenangebot

Wir suchen einen Mitarbeiter (oder eine Mitarbeiterin) für die BALLHUPE. Er soll keine Artikel schreiben, aber die Beiträge sammeln, zusammenstellen und druckfertig machen. Um die Anzeigen-Werbung und um den Druck selbst braucht er sich nicht zu kümmern. Da die BALLHUPE in Wuppertal gedruckt wird, sollte er in diesem Raum wohnhaft sein. Neben guter Kenntnis der deutschen Sprache und Gefühl für die Gestaltung des Blattes sind Interesse und Liebe zur Sache die wichtigsten Voraussetzungen.

Die Besoldung ist der Bedeutung der Aufgabe angemessen. Es wird das gleiche Gehalt gezahlt, wie für den BVDM-Geschäftsführer: nämlich nichts.

Trotzdem hoffe ich, daß sich jemand meldet. Ich mache es nicht mehr lange alleine.

Willy Reuter

=====

Geschäfts - Übergabe

Unser Mitglied Richard Herfort, 4290 Bocholt, Dinxperloer Str. 94 will aus Altersgründen sein seit 1922 bestehendes und gut eingeführtes Zweiradgeschäft mit Werkstatt an eine jüngere Fachkraft abgeben. Der gegenwärtige Vertrag für die Geschäftsräume läuft noch gut 7 Jahre. Werkstatteinrichtung und vorhandener Bestand an Ersatzteilen können zu sehr günstigen Bedingungen übernommen werden. Es bestehen Verträge für die Wartung der von Quelle und Neckermann verkauften Zweiräder sowie ein Service für BSA/TRIUMPH und MV-AGUSTA.

Interessenten setzen sich bitte direkt mit Herrn Herfort in Verbindung.

=====

Buchbesprechung

"1000 Tricks für schnelle BMW's" von H. J. Mai

Ein Buch, das hält, was es verspricht! H.J. M. ist den meisten von uns aus seinen Artikeln in der Zeitschrift "DAS MOTORRAD" bekannt. In der Regel sind es die technischen Probleme, die er an seine Leser in gut verständlicher Form heranträgt und man hat als Leser immer das Gefühl, hier von einem Mann beraten zu werden, der in der Lage ist, aus dem Schatz seiner Erfahrungen zu schöpfen.

Mit seinem Buch "1000 Tricks für schnelle BMW's" hat H.J. M. eine fleißige Arbeit geleistet. Fleißig deshalb, weil das Buch neben dem Text eine Fülle von Zeichnungen, Fotos und Tabellen enthält, die dem Leser Auskunft auf seine Fragen erteilen: Einstelldaten, Abmessungen, Toleranzen, Anzugsdrehmomente, Zeichnungen von Sonderwerkzeugen unter Berücksichtigung der Möglichkeiten eines Bastlers. Kurz gesagt: Für einen Motorradfahrer, der den Ehrgeiz hat, seine BMW ohne fremde Hilfe zu warten und zu pflegen, ist das Buch mehr wert als es kostet.

E.M. Schmidt



Offenes Geheimnis

Daß BMW-Fahrer bedenkenlos stundenlang Vollgas fahren dürfen, verdanken sie dem kerngesunden Zweizylinder-Boxer-Motor. Daß sich BMW-Fahrer während der Fahrt nie um ihren Antrieb kümmern müssen, ist das Verdienst des problemlosen Kardans. Daß BMW-Fahrer eine schlechte Fahrbahn

ignorieren können, liegt am Fahrwerk – an der langhubigen Telegabel und an der Abstimmung von Federung und Dämpfung. BMW-Fahrer interessieren sich weniger für die katalogmäßige Leistung einer Maschine. Sondern welche Kraft in der Praxis auf den Boden zu bringen ist.



BMW – Aus Freude am Fahren.

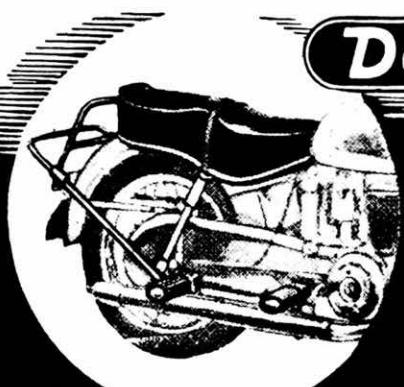


Ein packendes Duell lieferten sich in der 125er Klasse auf dem Varssekring bei Hengelo (Gelderland) Rolf Minhoff (44) und Björn Carlsson (39)

(Foto Schleuter)

Unser Bild stammt vom 2. Internationalen Motorradrennen auf dem Varssekring. Dieses Rennen hätte eigentlich einen ausführlichen Bericht verdient, hatte doch der Veranstalter in fast allen Klassen eine Besetzung aufgebildet, die manchem Weltmeisterschafts-
lauf zur Ehre gereicht hätte. Unter anderen waren am Start: de Vries, Saarinen, van Dongen, Sommer, Findlay, Hoppe, Simmonds, Hiller und Butenuth.

Wir wollen versuchen, vom 3. Intern. Varssekring-Rennen aktuell zu berichten.



Denfeld

Sitzbänke

Sportsitze
Sättel
Fussrasten
Kofferträger
Packtaschen

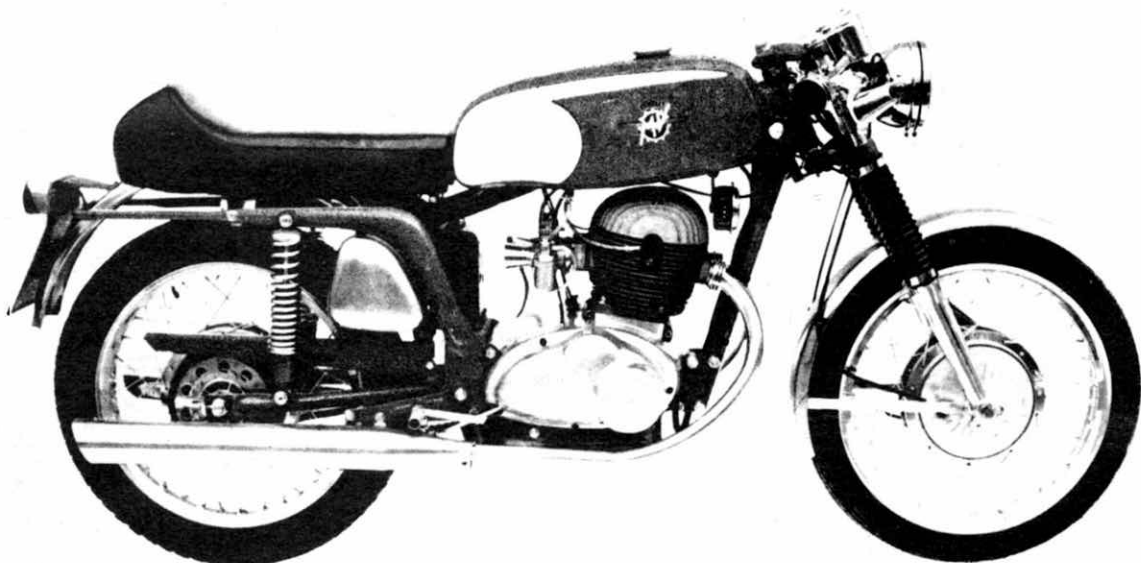
DBP u. BGM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Homburg

Neu in Deutschland:

350er Zweizylinder von MV - AGUSTA

Die Maschine macht einen vorbildlich "aufgeräumten" Eindruck. Eine typisch italienische Linie zeigen die Zylinderköpfe. Es gibt diesen Twin als MV 350 GT in Normalausführung und in einer sportlichen Version als MV 350 S. Die technischen Daten finden Sie unten:



2-Zylinder 4-Takt OHV, Bohrung 2 x 63 mm, Hub 56 mm; Verdichtung 1 : 9; zwei Dellorto-Vergaser; Leistung 32 SAE-PS bei 7.600 U/min. (Nach ital. Norm werden 29 PS angegeben). Motorschmierung durch Zahnradölpumpe; Primärtrieb zum 5-Gang-Getriebe über Zahnräder; Kupplung im Ölbad. Gleichstrom-Lichtmaschine 6V - 45 W (!)

Bremsen vorne und hinten 200 mm $\emptyset$. Es werden Borrani-Alu-Felgen verwendet; Bereifung vorne 2.75 - 18, hinten 3.25 - 18.

Der italienische Prospekt nennt eine Spitze von 169 km/h, wozu aber die 29 PS keinesfalls reichen dürften. Es soll ein Umbausatz auf 41 PS lieferbar sein, genaue Werte hierzu liegen uns aber noch nicht vor. Auch gehen aus unseren Unterlagen die Daten für die Type MV 350 S nicht hervor.

Die Preise: MV 350 GT DM 4.100.-; MV 350 S DM 4.250.-

Obwohl die MV damit ca. DM 900.- über der 350er HONDA liegt, könnte sich diese Maschine aus berühmtem Hause Freunde erwerben, denn italienische Motorräder verfügen über anerkannte Fahrwerksqualitäten und über eine bestechende Handlichkeit.

Im Veteranen-Teil bringt die BALLHUPE diesmal einen knappen, doch interessanten Bericht unseres Freundes Fritz Karl, in Barr/Elsass, über den Großen Preis von Belgien im Jahre 1928.

Manche der hierin auftauchenden Namen sind längst vergessen. Andere haben mit ihrem Ruhm die Jahrzehnte überdauert, so die Fahrer Geiß, Handley, Guthrie, vor allen Stanley Woods, der noch 11 Jahre später - 1939 - seine 10. TT in der 350er Klasse gewann, auf VELOCETTE.

Von den erwähnten Fabrikmarken existiert keine mehr. Allerdings sind DKW, NORTON, AJS und ROYAL ENFIELD dem Motorradkenner noch heute ein Begriff.

Bemerkenswert ist ausser der Streckenlänge die Tatsache, daß Telegabeln, Fußschaltungen, Hinterradfederungen und Vollnabenbremsen damals noch unbekannt waren!

Mit der Vorstellung der NSU-OSL 501 eröffnen wir eine Folge von Veteranen-Maschinen der 20er und 30er Jahre. Im nächsten Heft finden Sie u.a. einen Artikel über Einbau-Motoren in Deutschland vor dem Kriege.

Schliesslich möchten wir die Veteranen-Freunde noch auf zwei große Veteranen-Veranstaltungen hinweisen, die im kommenden Jahr von BVDM-Landesverbänden ausgerichtet werden: Pfingsten in XANTEN, am 2. Juli "Quer durch Neuwied". Näheres im Termin-Kalender.--

=====

Ein Grand-Prix vor 43 Jahren -
SPA-FRANCORCHAMPS 1928

=====

Das Rennen fand bereits damals auf dem Circuit National Francorchamps statt, bei Spa-Malmédy-Stavelot.

Für die 500er ist heutzutage die Länge geringer als damals für die 175er! Würden die Spitzenboliden von heute der 500-Klasse 427 km durchhalten - man darf sich fragen ?

Von 40 Startern beendeten nur 12 das Rennen, an diesem Debakel waren zahlreiche Pannen und nicht zuletzt außergewöhnliche Hitze schuld, die zu diesen Ausfällen beitrug.

Klasse der 175er

Sieger Arthur Geiss auf DKW 89 St/km, Zweiter Crabtree auf EXCELSIOR-JAP, 10 Min. zurück.

Klasse der 250er

Gestartet waren: Davison (LEVIS), Longman (O.K.-SUPREME), Fondu (LA MONDIALE), Porter (NEW-GARRARD), Alberta (RUSH), Johnston (COTTON), Fernihough (ROYAL-ENFIELD), Thomas (REX ACME), S. Crabtree (EXCELSIOR JAP), Clark (NEW-IMPERIAL).

RUSH und LA MONDIALE waren belgische Fabrikate.

Die Ergebnisse waren:

1. S. Crabtree (EXCELSIOR-JAP) 96 St/km
2. Fondu (LA MONDIALE), 3. Thomas, 4. Davison, 5. Clark.

Klasse der 350er

Starter waren: Handley (AJS), Eveleigh (AJS), Schouppe (BOVY), Treborg (LA MONDIALE), Rouwers (LA MONDIALE), Guthrie (NORTON), Gersi (NORTON), Durant (RUSH);

Handley war bereits dreifacher TT-Sieger, Guthrie im Anfang seiner phantastischen Laufbahn mit 6 TT-Siegen. Handley erlitt 1941 den Fliegertod. Von 1923 bis 1932 hieß es: Ein Rennen ohne Handley gleicht einem Ei ohne Salz -, 4 TT-Siege und 9 mal schnellste Runden!

Nachdem Handley und Guthrie abwechselnd in Führung lagen, mußten beide aufgeben und nur zwei Belgier beendeten das Rennen mit kläglichen Zeiten.

Klasse der 500er

Starter waren: Dodson (SUNBEAM), Craig (NORTON) -später Ingenieur bei NORTON -, er schuf dort den O.H.C.-Motor; Walker (RUDGE), Demeuter (RUSH), Meyer (RUSH) Zundorf (DKW), Claessens (SAROLEA), Tom (SAROLEA), Gregoire (SAROLEA), Marvet (BOVY), Bentley, Milhoux, Kichen, van Hamersveld, alle auf GILLET-HERSTAL.

RUSH, BOVY, SAROLEA und GILLET-HERSTAL waren belgische Fabrikate.

Dodson war TT-Sieger in der Halbliterklasse, was sich übrigens 1929 wiederholte.

Woods wurde später 10 mal TT-Sieger ("der irische Express") und erzielte 11 schnellste Runden.

Erst nach 11jähriger Teilnahme an der TT, nach mehreren 2. und 3. Plätzen konnte Graham Walker 1931 seine erste TT gewinnen; er war eine der legendärsten Figuren und später Autor und Schriftleiter einer bekannten engl. Motorradzeitschrift.

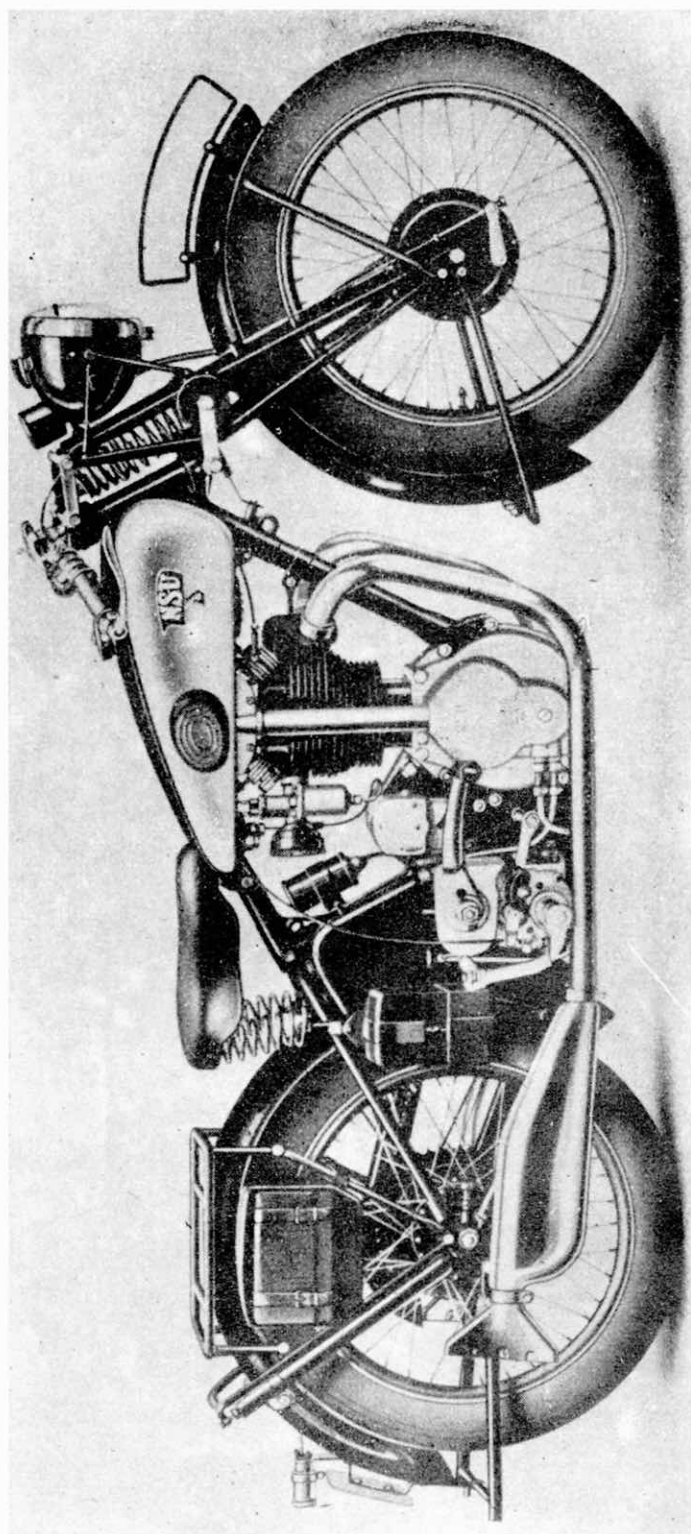
Der Belgier Milhoux fuhr später auf F.N. und GILLET eine große Zahl Weltrekorde.

Besonderes Aufsehen im belg. G.P. hatte Geiss erregt, er fuhr auf seiner DKW mit 89 Schnitt einen glänzenden Rekord heraus, für die damaligen 175er war es eine Sensation.

Nur zwei Fahrer der 500er beendeten das Rennen, alle anderen waren ausgefallen!

1. Dodson auf SUNBEAM 427 km (1) in 3 Std. 43' und Rundenrekord 126 Std/km.
2. Demeuter auf RUSH, 4 Std. 25 '

Hut ab vor der Ausdauer der damaligen Fahrer, unter Berücksichtigung der Hitze, der Straßenbeschaffenheit und Fehlens jeglicher Hinterradfederung!



Hier die angekündigte Abbildung der NSU - OSL 501,
auf der unser Kamerad Winter seine Winterfahrt 1938
(BALLHUPE 2/71 und 3/71) unternahm.

Die Motor-Daten: Bohrung 80mm, Hub 99mm = 494 ccm;
Verdichtung 1:6,2; Leistung 22 PS/5150 U/min.
Getriebe: 4 Gänge, Fußschaltung rechts!

Termine von B V D M - Veranstaltungen 1972

- 8./9. Januar ELEFANTEN-TREFFEN, Nürburgring
- 29./30. April KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM:
"Treffen italienischer Motorräder" in Kassel.
Auskunft: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harleshausen,
Hohlesteinstr. 3, Tel. 0561-6832
13. Mai KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM:
JUMBO-Fahrt Deutschland (Zelten ab 11. Mai mögl.)
Auskunft: Kurt Schirakowski
- 20.- 22. Mai BVDM-Landesverband RHEIN-MAIN:
Pfingsttreffen in Groß-Gerau, im "Wiesengrund"
Auskunft: Harry Waldschmidt, 608 Groß-Gerau,
Frankfurter Str. 50, Tel. 06152-2098
- 20.- 22. Mai BVDM-Landesverband RHEIN-RUHR:
1. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye
in Xanten/Niederrhein
Auskunft: Karl Reese, 422 Dinslaken-Hiesfeld,
Heistermannstr. 110
Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
- 27./28. Mai BVDM-Landesverband SÜDBADEN / DREILÄNDERECK:
3. Internationales "Rechberg-Treffen" auf dem
Rechberg bei Hauingen, Krs. Lörrach
Auskunft: Helmut Schlatterer, 7867 Wehr/Baden
Werrachstr. 23
- 1./2. Juli BVDM-Landesverband RHEINLAND-WIED:
Veteranenrallye "Quer durch Neuwied"
Auskunft: Karl-Heinz Galeazzi, 545 Neuwied 13
Fluraustr. 52
- 5./6. August BVDM-Landesverband LÜNEBURGER HEIDE:
"Heidjer"-Motorradfahrer-Treffen mit Orientie-
rungsfahrt in Westergellersen bei Lüneburg
Auskunft: Frank-M. Wolf, 2091 Ohlendorf, Nr. 81
Sigrid Blanquett, 3143 Bardowick,
Hamburger Landstr. 9
- 26./27. August KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM:
Treffen der "Jumbo"-Fahrer in Kassel
Auskunft: Kurt Schirakowski
- 9./10. September BVDM-Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung
in Haverstadt bei Minden
Gastgeber: BVDM-Landesverband PORTA-WESTFALICA
- 16.- 19. Sept. IFMA-Zielfahrt nach Köln
Auskunft: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
- 23./24. Sept. BVDM-Landesverband OSTWESTFALEN-LIPPE:
4. Internationales "Hexentreffen" in Lemgo
Auskunft: Günter Wuttke, 492 Lemgo-Brake,
Hornscher Weg 25

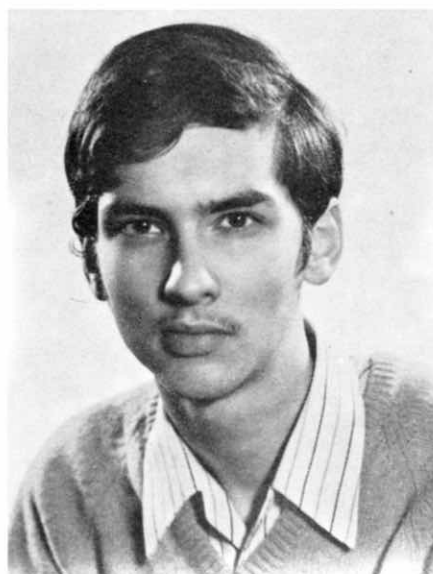
1. Oktober BVDM-Landesverband WESERSTEIN:
Ng. Trial für Serienmaschinen in Bad Sooden-
Allendorf
Auskunft: Dietrich Vondran, 3431 Kleinvach,
Sandweg
8. Oktober BVDM-Landesverband RHEIN-RUHR:
"Niederrhein-Grenzlandfahrt", Startort Xanten
Auskunft: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
- 14./15. Okt. BVDM-Landesverband FRANKEN:
Zelttreffen bei Wildenstein
Auskunft: Hans Köhler, 8521 Poxdorf, Nr. 105

Änderungen, sowie weitere Termine werden in der BALLHUPE gebracht.

=====

JÖRG BRENNKE

verstarb am 17. August 1971 an den Folgen eines Verkehrs-
unfalls, den er mit seiner Kreidler-Florett erlitt.



Die Nachricht vom Tode unseres jungen Freundes traf uns deshalb so hart, weil Jörg Brenneke trotz seiner Jugend und seiner verhältnismäßig kurzen Mitgliedschaft im BVDM kraft seiner Persönlichkeit schon seinen festen Platz in unseren Reihen gefunden hatte. Die Lücke, die sein Tod hinterläßt wird allen, die Jörg persönlich kannten, immer wieder bewußt.

Jörg Brenneke war ein Junge, der durch sein bescheidenes, kameradschaftliches Auftreten verbunden mit Sorgfalt und Besonnenheit auffiel.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Achtung - Jahresbeitrag 1972!

Einzelmitglieder überweisen ihren Beitrag (DM 20.-) an den Bundesschatzmeister, Eduard-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23

Postscheckkonto Köln, 118429 oder Stadtparkasse Remscheid, Zweigstelle Völmix, Konto Nr. 990 440

Mitglieder eines Landesverbandes zahlen grundsätzlich an dessen Kassierer!

Für den LV RHEIN-RUHR ist zuständig Ulrich Lipowski, 56 Wuppertal 2 Kronenstr. 20

Postscheckkonto Nr. 179335, Postscheckamt Essen

=====

Kleinanzeigen - Klamottenmarkt - Kleinanzeigen - Klamottenmarkt

1 Trial-Reifen 3.50 - 16, neuwertig DM 30.-; div Teile für PUCH 250, u.a. Zyl. und Kopf; versch. BING-Vergaser 20 - 26 mm
Herbrt Pittich, 3502 Vellmar 1, Wiesenstr. 1

MV-AGUSTA 350 S fabrikneu weit unter Listenpreis abzugeben;
Richard Herfort, Spez.-Werkstatt für Motorräder, 429 Bocholt, Dinxperloer Str. 94

VW-Cabrio, fahrbereit (o. Accu) zum Ausschachten DM 500.-;
Mot. 1,3 ltr nur 10.000 km, Verdeck gut, viele Extras.
W. Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 02121-42 37 79

Wichtiger Hinweis:

Kleinanzeigen in der BALLHUPE sind billig! Das Wort kostet 20 Pfg. Postleitzahl, Hausnummern und Typenbezeichnungen zählen nicht extra! Schicken Sie Ihren Text mit dem entspr. Betrag in Briefmarken an die Geschäftsstelle. (Nur für Mitglieder)

=====



Eine Gruppe von Teilnehmern an der JUMBO-Fahrt 1971 mit ihren Beifahrern während einer Rast.

"Die Kraft und die Herrlichkeit"

Unter diesem Titel - eine unfreiwillige Leihgabe von Graham Greene - bringt der "Stern" in Nr. 50 zwölf Seiten über Motorräder. Nun ist es ja nicht mehr ungewöhnlich, daß sich die Massenpresse mit diesem Thema beschäftigt, seitdem Motorradfahren "in" ist. Meist lohnt sich das Hinsehen nicht. Auch im STERN fehlen nicht die unsäglich blöden Bilder, wo BB auf einer alten 750er HARLEY posiert und sich der Schah mit Farah auf einer MV-4-Zylinder fotografieren lässt - er im Straßenanzug, sie im luftigen Kleidchen, alles im Stand natürlich. Aber das muss wohl bei Illustrierten so sein.

Trotzdem kann ich diesen STERN empfehlen. Der Text des Artikels ist von dem bekannten Auto-Tester und alten Motorradfreund B. Busch. Was er hier über Motorräder schreibt, unterscheidet sich wohlthuend von dem oft haarsträubenden Quatsch, den man sonst in einschlägigen Artikeln vorgesetzt bekommt.

Der Clou der STERN-Story ist aber eine ganze Menge von mehrfarbigen Bildern mit Veteranen-Maschinen. Zwei davon - eine PHÄNOMEN von 1906 und die BMW-Recordmaschine von 1929 sogar auf je einer Doppelseite. Dazwischen zwei Seiten mit insgesamt 33 Aufnahmen von zum Teil sehr seltenen Maschinen. Zwar haben sich bei den Untertiteln einige Fehler eingeschlichen: DOUGLAS wird als USA-Fabrikat deklariert, eine 1200er INDIAN als 500er ausgegeben und die MOTOSACOCHE in "Sacoche" umgetauft. Der Fachkundige kann über solche Kleinigkeiten hinwegsehen. Bedauerlich ist dagegen, daß etliche der guten Stücke vor einem so ungünstigen Hintergrund fotografiert wurden, daß manche Feinheiten verloren gehen. Hier hätte man ohne Mehraufwand, aber mit mehr Sachverstand, besseres erreichen können.

Alles in allem ist aber der STERN-Bericht positiv zu werten und trotz einiger "Easy-rider"-Attitüden dem albernen, pseudo-sexwissenschaftlichen Humbug zum gleichen Thema, wie zum Beispiel in JASMIN, turmhoch überlegen!

Bill Longstroke

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“.

Jetzt Winterkonditionen (auf Anfrage)

GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

Ständig grosse Auswahl an
WINTER- und REGENBEKLEIDUNG



MOTO-GUZZI

SUZUKI

RIVETTS

Besuchen Sie uns oder eine unserer Filialen.

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Zweigniederlassung Kiel

23 Kiel 14, Stoschstraße 1

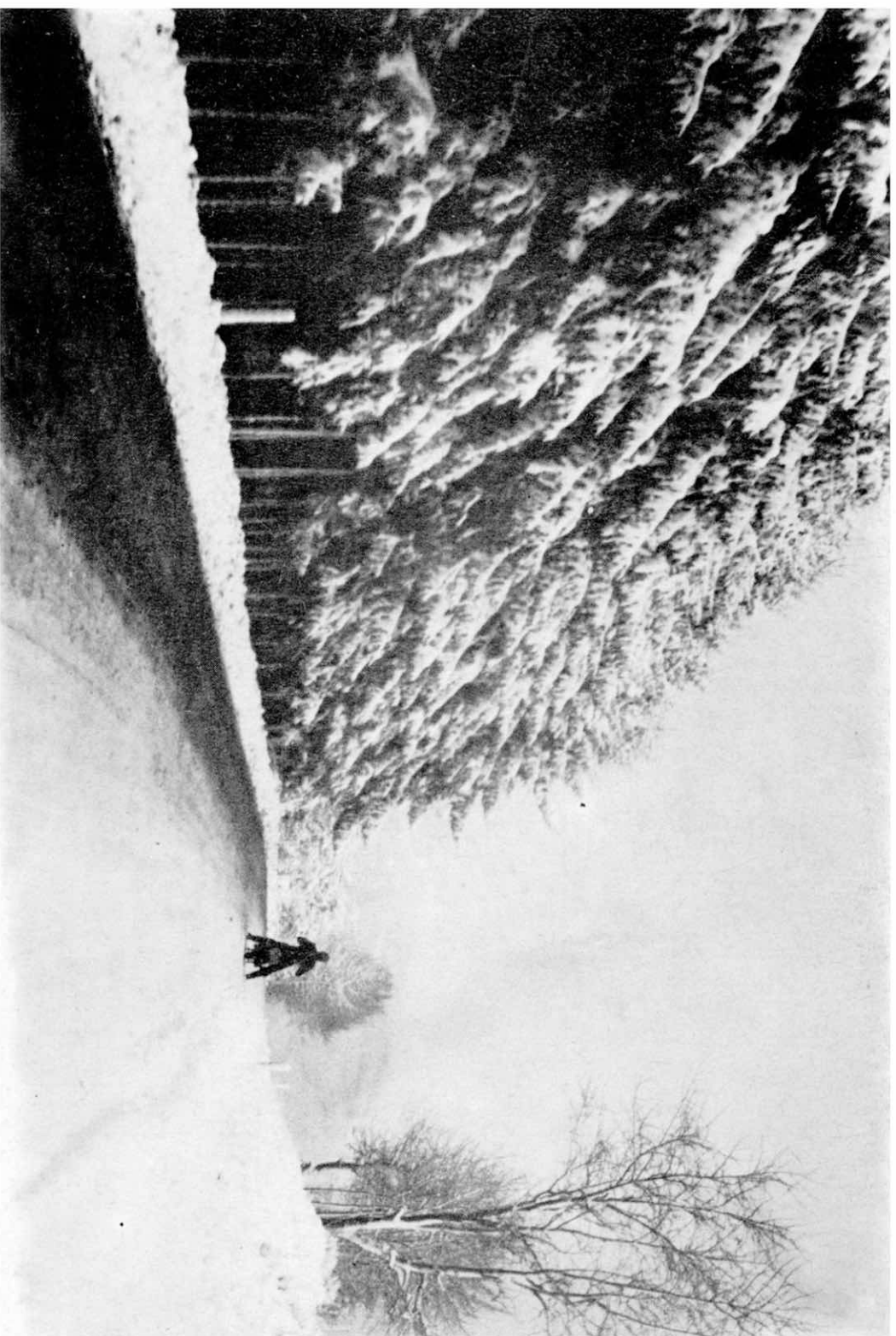
Fernruf (04 31) 7 49 82

565 Solingen

Tel. 06253 / 305

Dorperstr. 21

BVDM - Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf Bekleidung



Gute Fahrt durch den Winter und ein schönes Motorradjahr 1972
wünscht allen Mitgliedern und Freunden des BVDM

Der Bundesvorstand und die
Redaktion der "BALIHUPE"

(Foto: Donnerstag)