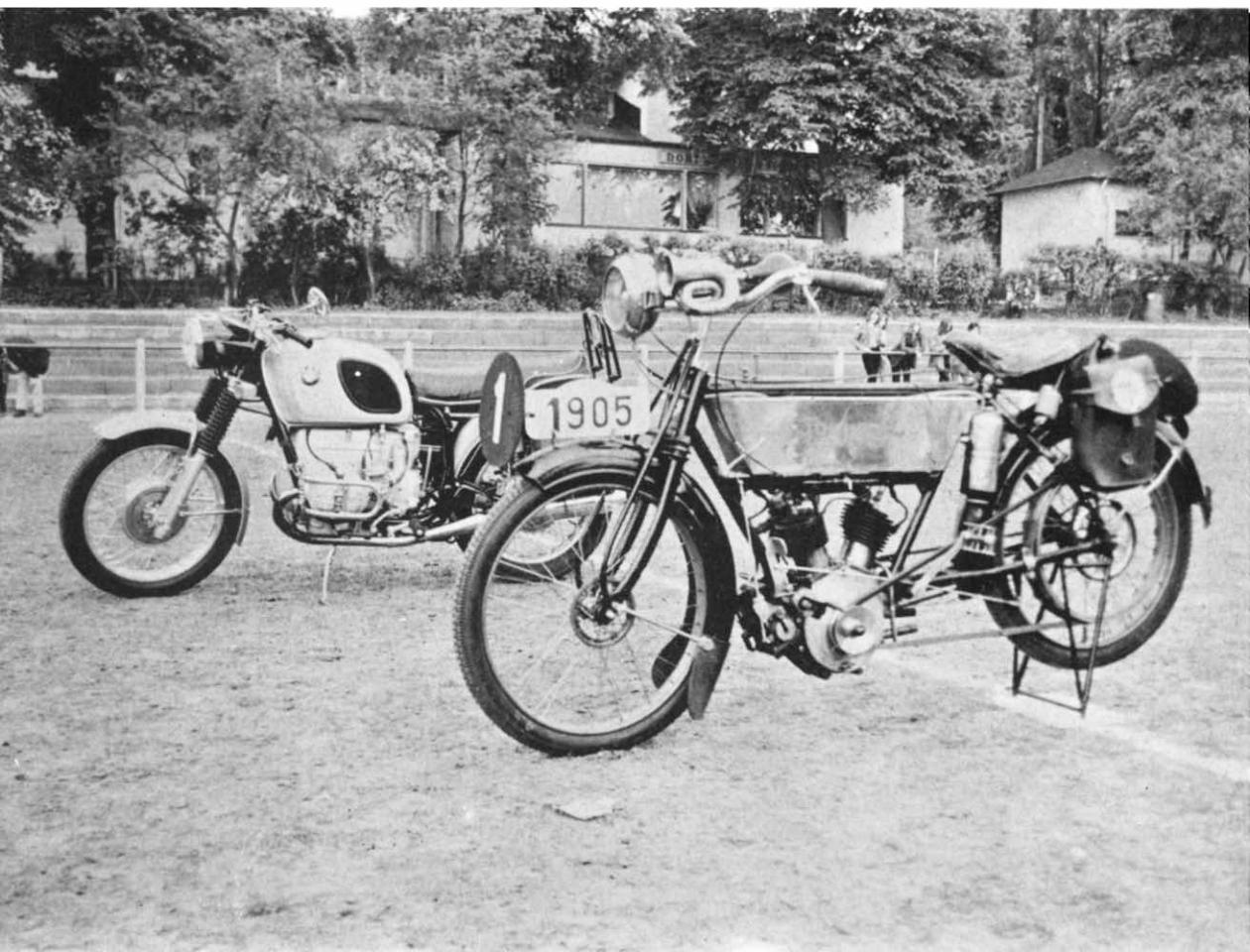


DIE BALLHUPE

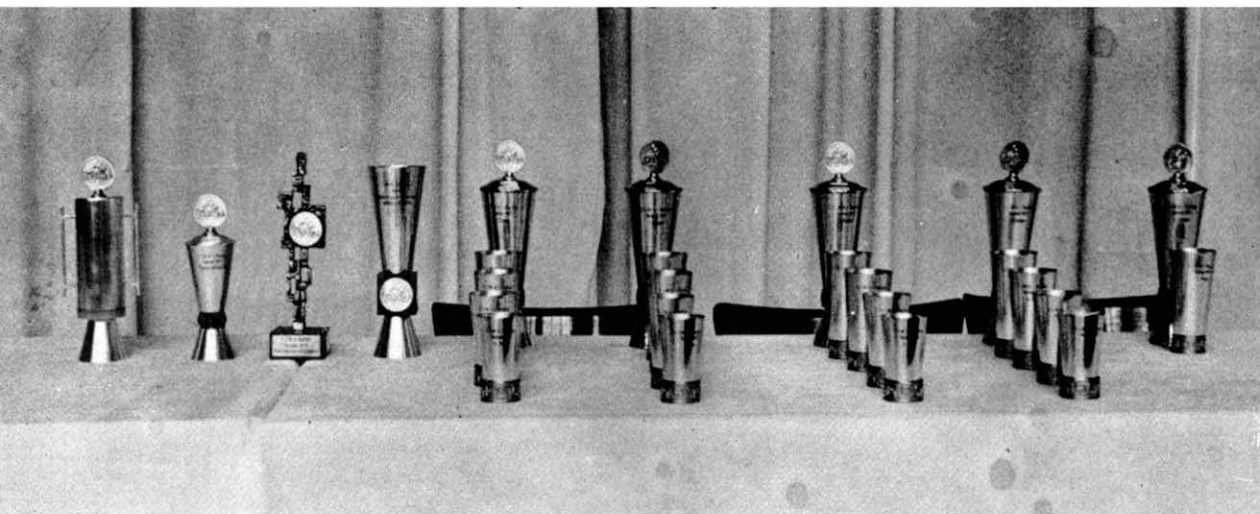
NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Dieses Bild aus dem "Parc fermé" in Xanten
umfaßt rund 70 Jahre Motorrad-Geschichte.



2/72



1. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye XANTEN

Wieder einmal erwies sich der alte Petrus als zuverlässiger Veteranenfreund. Mit seinem guten Pfingstwetter trug er sehr dazu bei, daß die vom Landesverband RHEIN-RUHR erstmals ausgeschrieben Veranstaltung zu einem großen Fest der Motorrad-Veteranen wurde.

Zum Gelingen trugen weiter bei: eine sorgfältige Vorbereitung durch den Veranstalter, eine perfekte Organisation unter der Regie des Old-Timer-Strategen Karl Reese und die vorbildliche Unterstützung seitens der Stadt Xanten.

Es hat bestimmt keiner der Teilnehmer und Zuschauer bereut, an den Niederrhein gekommen zu sein. Hier gibt es noch kein überlaufenes "Erholungszentrum" sondern noch echte Erholung. Und wo sonst kann man in einer landschaftlich reizvollen Gegend eine über 70 km lange Strecke aussuchen, auf der Maschinen ohne Kupplung und Getriebe eine mehrstündige Fahrt machen können, ohne Einschränkung des übrigen Verkehrs und ohne Beeinträchtigung durch den Feiertagsverkehr!

Kein Wunder also, wenn schon am Pfingstsamstag-Vormittag rund um das "Schützenhaus" lebhaftes Treiben herrschte. Auf der großen Wiese neben dem Lokal wurden zwischen Zelten und Wohnwagen die letzten Vorbereitungen für die Fahrzeugabnahme getroffen. Es schwebte über allem der Duft der großen, alten Motorradwelt aus Benzin, Gummi und rhizinushaltigen Motorenölen.

Die Abnahme der Fahrzeuge begann um 14 Uhr auf dem Markplatz der alten Römerstadt. Der Andrang der Zuschauer war manchmal beängstigend. Jede Maschine wurde von Karl Reese über eine Lautsprecheranlage sachkundig vorgestellt. In den gelegentlichen Pausen spielte ein Spielmanszug flotte Weisen.



Kritisch prüft die Abnahmekommission Fahrzeug und Papiere

Nach der Abnahme kamen die Maschinen in den "Parc fermé", den man im Stadion eingerichtet hatte. Eine ständige Wache sorgte dafür, daß sich bis zum Start am nächsten Morgen niemand an den Fahrzeugen zu schaffen machte.

Der Start der ersten Teilnehmer war am Pfingstsonntag auf 8 Uhr festgesetzt. Trotz dieser frühen Stunde hatten sich viele interessierte Zuschauer eingefunden. Leider verhielten sich manche Leute sehr undiszipliniert und liessen den Fahrern kaum die zum Anschieben nötige Gasse. Es mußte mit kaltem Motor gestartet werden. Dennoch schafften die meisten Maschinen die Startprüfung ohne Schwierigkeiten.

Die Strecke war nach internationalen Regeln deutlich ausgeschildert. Trotzdem handelten sich einige Fahrer in der ersten Runde unnötige Strafpunkte ein, weil sie einen der vier Kontrollpunkte verpassten. Die wenigen Maschinen, die unterwegs ausfielen, wurden von den auf der Strecke patrouillierenden "Marschällen" schnellstens der Fahrtleitung gemeldet und von dem bereitstehenden Bergungsfahrzeug innerhalb kurzer Zeit abgeholt.



Bei diesem hervorragend restaurierten EXCELSIOR - Gespann hat sich ein Kupferwurm eingeschlichen

Unfälle unterwegs sind nicht bekanntgeworden. Nur August Stödt aus Wuppertal erwischte es böse: beim Antreten der von ihm gemeldeten 350er NSU-OSS (ein Sechs-Tage-Modell von 1936) schlug der Motor so zurück, daß ihm der Kickstarter die Achilles-Sehne verletzte.

Das von Karl Reese ausgearbeitete Wertungssystem hat sich bewährt. Es erfordert wohl eine sehr langwierige Vorarbeit, da für jeden Starter die Sollzeit nach dem zu fahrenden Durchschnitt für alle Zeitkontrollen vorher errechnet werden muß. Es erlaubt aber andererseits eine Auswertung unmittelbar nach Beendigung der Fahrt und damit die schnelle Bekanntgabe der Ergebnisse.

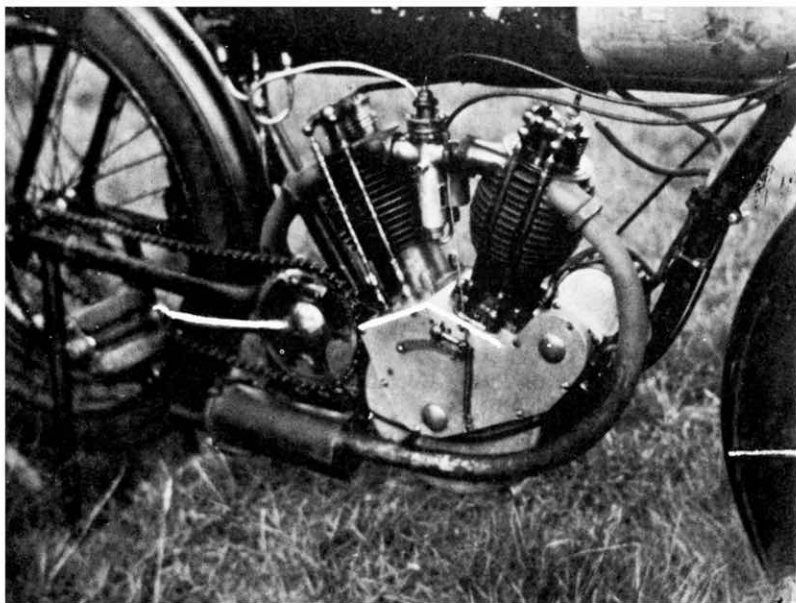
Die gemeldeten Maschinen waren zum großen Teil in hervorragendem Zustand. Es befanden sich darunter Raritäten, die man heute nur noch ganz selten zu sehen bekommt. Wo, zum Beispiel, trifft man noch eine Vierzylinder-FN oder eine MAGNAT-DEBON? Auch die IMPERIA von 1924 mit dem legendären ölgekühlten 350er BRADSHAW-Motor gehört zu den größten Seltenheiten. Sogar eine MEGOLA, erstklassig restauriert, tauchte auf, nahm aber an der Zuverlässigkeitsfahrt leider nicht teil. Schade, daß wir nicht alle Maschinen hier abbilden können.

Gesamtsieger und damit erster Inhaber des vom BVDM gestifteten "Dieter-Krause-Gedächtnis-Wanderpreises" wurde der junge Udo Schroer aus Mülheim/Ruhr auf einer NSU-Pfeil von 1910, mit nur 13 Strafpunkten! Dichtauf, mit nur 18 Punkten folgte Silvia Hennings aus Hamburg auf ihrer zierlichen EVANS von 1920.

Der älteste Teilnehmer, Klaas Reinbergen aus Tilburg/NL, erst 68 Jahre jung, brachte eine 500er NORTON SV von 1930 an den Start, von der man meinen könnte, er habe sie erst einen Tag vorher aus dem Laden geholt. Den Preis für die am besten restaurierte Maschine verdiente sich aber Ronald Briggs aus Handcross/GB mit seiner 350er HULBER-GHC von 1928. Die Ergebnisse bis zum 5. Platz finden Sie nachstehend.

Schon jetzt kann gesagt werden, daß sich die Motorrad-Veteranen-Rallye Xanten einen festen Platz im Terminkalender der Old-Timer-Freunde erobert hat. Wohl selten hat eine erstmals abgehaltene Veranstaltung dieses Umfangs auf Anhieb ein so positives Echo gefunden! Allen BVDM-Kameraden vom LV RHEIN-RUHR, die durch ihren Einsatz vor und während der Rallye zu deren Gelingen beigetragen haben, sowie den Herren von der Stadtverwaltung XANTEN, voran Herrn Stadtamtmann Flintrop, sei an dieser Stelle nochmals recht herzlich gedankt.

rr



Der Motor dieser MAGNAT-DEBON 500 ccm Baujahr 1910 mutet äußerlich direkt modern an. Der Zylinderkopf ist nicht abnehmbar. Die Ventile hängen senkrecht, damit Führungen und Sitze von unten durch den Zylinder bearbeitet werden können.



Fahrtleiter Karl Reese beglückwünscht den Tagesbesten Udo Schroer

1. Internationale Motorrad-Veteranen-Ralley in Xanten 1972

Aus meiner Sicht!

Es klappt in den seltensten Fällen auf Anhieb, eine Veranstaltung auszurichten, bei der vollkommen neue Maßstäbe gesetzt werden. Wie heißt es: Schwierigkeiten sind da, um überwunden zu werden. Ich bin der Meinung, alle Beteiligten sowohl Teilnehmer als auch Mitarbeiter, die am Gelingen dieser Veranstaltung mitgewirkt haben, können mit dem Erfolg zufrieden sein.

Um ein Echo aus der Teilnehmerschaft unmittelbar nach der Rallye zu erhalten, fand am 22. Mai 72 morgens um 10.00 Uhr ein Meckerstündchen, das angekündigt war, statt. Insgesamt 28 Fahrer und Fahrerinnen sowie Mitarbeiter nahmen an dieser Diskussion teil. Folgende Themen wurden behandelt:

1. Die Streckenausschilderung wurde durch Entwenden von 3 Schildern unbekannter Personen gefährdet. Zukünftig werden Marschälle an entsprechenden Streckenabschnitten postiert, die in jedem Falle Reserveschilder dabei haben.

2. Die Hinweisschilder werden ab 1973 international folgende Bedeutung haben:

Rundes Schild - rechts ab.

Viereckiges Schild - links ab.

Dreieckiges Schild - geradeaus.

Die rote Signalfarbe hat sich als sehr gut sichtbar erwiesen und wird für die folgenden Veranstaltungen beibehalten.

3. Die Fahrzeugabnahme wird in Zukunft auf einem Podest durchgeführt, wie es anlässlich der Sechstagesfahrt und bei den englischen Vintage Ralleys üblich ist.

4. Zukünftig werden in den Ausschreibungen Stadtplan und Zimmernachweis zu finden sein, um allen Teilnehmern unnötige Korrespondenz zu ersparen. Ebenfalls liegt ein Stadtplan, der mit entsprechenden Hinweisen versehen ist, bei.

5. Der zum ersten Mal eingeführte Auswertungsmodus hat sich durch die kurzfristige Auswertungszeit als positiv erwiesen. Die letzten Fahrer passierten um 16.42 Uhr das Ziel. Um 18.00 Uhr hing die Gesamtergebnisliste bereits aus. Ich bin der Meinung, daß nach sorgfältiger Überarbeitung dieser Wertungsmodus beibehalten werden sollte.

Verloren und gefunden:

Fam. Klaus Herlt aus 7801 Hugstetten (Start Nr. 42 Indian Scout) verlor ihre Adox Kamera. Der Finder wird gebeten diese Kamera doch bitte an Familie Herlt in 7801 Hugstetten, Landstr. 3 zu schicken. - Herzlichen Dank!

Nun noch eine nette Episode.

Ein Teilnehmer fuhr nach der letzten Zeitkontrolle in Richtung Schützenhaus. Ein offensichtlich dem Teilnehmer gut gesonnener und auch gut informierter Motorradfahrer fuhr nun neben dem Veteranenfahrer her und sang nach irgendeiner Melodie 16, 22-16, 22-16, 22 und so weiter. Der Fahrer konnte im Moment nichts damit anfangen. Plötzlich ging ihm das Lämpchen auf und siehe da, punkt 16.22 Uhr stand er auf der Ziellinie. - Die Moral von der Geschichte: Traue manchmal auch keinem Motorradfahrer nicht!!!

Das war es bis 1973 Euer

Karl Reese



Diesen Wanderpreis stiftete der BVDM zum Gedächtnis an seinen ersten Veteranen-Referenten Dieter Krause.

Ergebnisse der Klasse 1

Motorräder, die bis zum 1. Dezember 1914 gebaut wurden

1. Platz	Udo Schroer	NSU - Pfeil	13 Pkt.
St-Nr. 6	433 Mülheim-Ruhr	1910	
2. Platz	Silvia Hennings	EVANS	18 Pkt.
St-Nr. 5	2 Hamburg 61	1920	
3. Platz	Jan Koopmans	MAGNAT-DEBON	39 Pkt.
St-Nr. 7	Amsterdam NL	1910	
4. Platz	Helmut Langhanki	TRIUMPH-NÜRNBERG	49 Pkt.
St-Nr. 1	56 Wuppertal 2	1905	
5. Platz	Heinz Kindler	ADLER FRANKFURT	8 Pkt.
St-Nr. 2	2359 Schmalfeld	1903	(nach 1. Runde ausgefallen)

Ergebnisse der Klasse 2

Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1915 und dem 31. Dezember 1924 gebaut wurden.

1. Platz	Carl Linder-Madsen	HARLEY-DAVIDSON	43 Pkt.
St-Nr. 16	2670 Greve-Strand DK	1922	
2. Platz	Theo Anz	IMPERIA	46 Pkt.
St-Nr. 17	544 Mayen-Hausen	1924	
3. Platz	Gerrit Bürgers	HENDERSON	71 Pkt.
St-Nr. 12	Hengelo NL	1922	
4. Platz	Roel Kreunen	HARLEY-DAVIDSON	73 Pkt.
St-Nr. 15	Hengelo NL	1924	
5. Platz	Heinz Metzmaier	NSU	92 Pkt.
St-Nr. 10	757 Baden-Baden	1923	

Ergebnisse der Klasse 3

Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1925 und dem 31. Dezember 1932 gebaut wurden.

1. Platz	Fritz Bleckwehl	ARDIE	21 Pkt.
St-Nr. 34	2875 Ganderkesse	1930	
2. Platz	Waltraud Bleckwehl	HARLEY-DAVIDSON	24 Pkt.
St-Nr. 35	2875 Ganderkesse	1930	
3. Platz	Günter Nothen	NSU	32 Pkt.
St-Nr. 44	544 Mayen	1928	
4. Platz	Karl Heinz Galeazzi	NSU	33 Pkt.
St-Nr. 30	545 Neuwied 13	1929	
5. Platz	Jens Madsen	HARLEY-DAVIDSON	34 Pkt.
St-Nr. 50	22 Kopenhagen DK	1927	

Ergebnisse der Klasse 4

Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1933 und dem 31. Dezember 1939 gebaut wurden.

1. Platz	Wolf Sponner	ZÜNDAPP	26 Pkt.
St-Nr. 73	8053 Graz A	1939	
2. Platz	Uwe Schumacher	BMW 200	35 Pkt.
St-Nr. 72	2887 Elsflth	1937	
3. Platz	August Stöidt	NSU	50 Pkt.
St-Nr. 67	56 Wuppertal	1934	
4. Platz	Rudi Schlitzke	STANDARD	65 Pkt.
St-Nr. 81	5461 Kalenborn	1932	
5. Platz	Peter Taschenmacher	IMPERIA	71 Pkt.
St-Nr. 77	4501 Glane	1930	

Ergebnisse der Klasse 5

Motorräder mit Seitenwagen, die bis zum 31. Dezember 1939 gebaut wurden.

1. Platz	Axel-Wang Hansen	HARLEY-DAVIDSON	45 Pkt.
St-Nr. 85	2860 Søborg DK	1932	
2. Platz	Gerald Brabetz	IMPERIA	94 Pkt.
St-Nr. 86	6238 Hofheim	1930	

Ehrenpreise erhielten:

Ehrenpreis der Stadt Xanten:

St-Nr. 6 Udo Schroer NSU 1910 13 Pkt.

Dieter Krause Gedächtnispreis:

433 Mülheim-Ruhr
Tagesbester

Damenpreis:

St-Nr. 5 Silvia Hennings EVANS 1920 18 Pkt.
2 Hamburg 61

BVDM-Ehrenpreis:

St-Nr. 31 Klaas Reinbergen NORTON 1930
Tilburg NL geb. 17. März 1904

Ältester Teilnehmer

Visitor-Trophy:

St-Nr. 73 Wolf Sponner ZÜNDAPP 1939
Graz A

Weiteste Anfahrt

Prix "Concours d'Elegance:

St-Nr. 51 Ronald Briggs HUMBER 1928
Sussex GB

Alles falsch was die Astronomen seit Jahrhunderten über den Mars schrieben! Wie könnte ich ihn sonst bereisen, nur mit einem Druckausgleichshelm, einem Behälter mit genügend Erdenluft für 30 Marsstunden und lediglich mit bleiernen Schuhsohlen, um den Kontakt mit dem Marsboden zu sichern. Heimlich hatte ich mich von der Reisegesellschaft entfernt; trotz strengen Verbots des Führers. Ein nicht übel angelegter Weg führte an einem von Felsgetrümmer übersäten Berghang entlang. Die Hitze war enorm, weil hier keine Atmosphäre die Kraft der Strahlen milderte. Die verstellbare Helmentlüftung erwies sich als praktisch. In der "Luft" wogten grellgelbe Strahlenbündel auf und ab. Das rote Gestein war teilweise mit flechtenartigem Bewuchs überwuchert, der von blauer Färbung war. Die Kuppe eines unvorstellbar hohen Berges war blendend weiss. Damit waren ja hier die Farben der französischen Trikolore schönstens beisammen und damit durfte man in diesem vermutlich französischen Marssektor bald mit der Errichtung einer Zollstation rechnen.

Ab und zu vernahm ich ein dumpfes Grollen, es schien wie aus dem Marsinnern zu kommen. Ich musste dann mehrere Mkm (Marskilometer) zurückgelegt haben, als ich feststellte, dass da und dort Gebilde umherlagen, die aussahen wie Pleuel, Zahnräder, Nocken, Kipphebel und dergl. eines mir nicht ganz unbekannten Fabrikats, doch ich sprach die Dinger als irreführende Versteinerungen an, es ist doch undenkbar, dass auch "Die hier oben" denselben Werdegang durchmachten und dieselben Ersatzteile brauchten wie wir. Das aus dem Berginnern dringende Gedröhn verstärkte sich, knallartige Explosionen in unregelmässiger Folge, doch diese schienen mir irgendwie so bekannt, dass ich mich näher an die unheimliche Zone herawagte.

Ein riesiges Gittertor tauchte auf, davor ein ebener Parkplatz, auf dem vegetationsüberwucherte Gestelle herumlagen. Dass ich nicht umfiel vor Ueberraschung, verdankte ich den Bleisohlen, aber was da lag, war was übrigbleibt, wenn man von einer VINCENT den Motor ausbaut und die Räder entfernt! An einem der Wracks hing ein Helm, aus dem ein mit Propellerartigem Antrieb versehenes Tier wie ein Blitz herausfuhr und mit Leuchtspur durch das Gittertor schoss. Diesem näherte ich mich jetzt. Hier war deutlich zu hören, dass tiefer im Berg geschmiedet und geschlossert wurde, ab und zu heftiges Knallen, gefolgt von greulichem Gefluch und Getrappel und sogar Zähneknirschen war deutlich zu vernehmen, ich vermutete Riesen, die da drin werkten.

Als ich mich gerade verdrücken wollte, senkte sich das Gitter in den Marsboden und plötzlich stand Graf Kotčersteyn höchstpersönlich in seiner mächtigen Gestalt in der Oeffnung des Höhlenrachens. Seiner gewaltigen Hakennase entströmte schwarzer Qualm. Seine Lanze drohend emporhebend, schrie er

mir entgegen: Hier ist exklusives Marsgebiet, verschwinde, sage ich dir, du Erdenwurm! Auf einen greulichen Fluch folgte eine grässliche Lache, die plötzlich abbrach. Graf K.'s Augenblitze zünkelten nämlich auf meiner linken Brustseite herum und hatten sich auf meinem VOC-Abzeichen (Vincent - Owners - Club) konzentriert, unversehens war sein Blick mild geworden und die Lanze beiseite schleudernd sprach er: Sei willkommen, Erdegeplagter, hier in diesem untermarslichen Hallen soll dir geholfen werden, mein Sohn! Er stiess in ein Horn, das offensichtlich von einem Marssaurier herührte und sogleich ertönte der Wohlklang einiger V-Twins.



Es erschien ein beladenes Dreiradgefährt, an jedem Rad sass ein etwa kniehohes, V-förmiges Wesen mit zwei Köpfen und vier auf Graf Kotčenstejn gerichtete Stielaugen, gehorsam dessen Haltsignal erwartend. Auf dem gliederlosen Rumpf trugen diese Triebssatzwesen ein Schild, darauf TRIVIN stand. Fabrikmarke demnach der Graf Kotčenstejn'schen Erzeugnisse, das Dreirad war vollbeladen mit Motoren, blinkenden Rapids und Comets, nachtschwarze Shadows, Lightnings und Grey-flashes, Multi-nockenbremsen, Eglirahmen, Gabeln, Federbeinen und was sonst noch das Herz des geplagten Erdenfahrers zu erfreuen vermochte, der sich einer gewissen Marke verschrieben hat. Das meine schlug den Radetzky marsch angesichts so vieler Herrlichkeiten, aber als Graf Kotčenstejn eine "Shadow" vom Haufen nahm und sagte, die schenke er mir, ergriff mich Wut und Traurigkeit zugleich, da ja Import von Marsfabrikaten untersagt ist. Ich suchte ihm diese Kalamität zu erklären, stumm wandte er sich ab, bestieg "Trivin" und blies ins Rohr, worauf die Zwillingssköpfe in Aktion traten. Das Gefährt verschwand mit Blitzes-

schnelle in der Finsternis des Höhlentors, dessen Gitter sich sofort schloss. Und schon sass auch wieder der Propellervogel, dessen grüne Scheinwerferaugen böse funkelten, in seinem Helmnest als Hüter! Schön, - diese Reise hätte ich mir ersparen können, Neid, Entsagung und ähnliches hätte ich auf unserer Erde billiger haben können, mich der Reisekosten erinnernd!

Da die Minisonne schon bedenklich tief gesunken war, war es an der Zeit zu überlegen, in welcher Marsrichtung es weiter gehen sollte, denn in Marsnächten soll die Temperatur auf dreimal sibirische Kälte sinken! Ich beschloss, Mars-Ost einzuschlagen, da aber das Gestein immer röter zu werden schien, so entschied ich mich für Mars-West und kehrte alsbald um. Ein Berg von der Grösse des Schwarzwälder Belchen begann meinen Blick zu fesseln, bald hatte ich mich ihm genähert, weil sich ja hier oben die Fortbewegung sieben mal schneller vollzieht als auf unserem plumpen Planeten. Aus der Bergflanke ragte ein mächtiges Rohr von mindestens den Ausmassen eines Kamins von einem Ozeanriesen. Blaue Rauchschwaden entströmten diesem Rohr und verfinsterten ein Drittel des Marshimmels dieser Region. Da musste ein untermarsliches Kraftwerk sein. Am Bergfuss angekommen: wieder so eine Art Höhlenrachentor, doch unvergittert der gähnende Schlund. Auch da gab es "Versteinerungen" verstreut am Weg, doch diesmal waren es Pleuelbüchsen, Schlauchstücke, Dichtungen und Kerzen aller Typen. In einem kleinen Kraterloch lag ein alter Dreiecksrahmen - nanu - ist doch von einer...? Ein Eichhörchen-ähnliches Tierchen mit purpurnem Leibbindchen kam herbeigehüpft und da wusste ich Bescheid.

Unvermittelt hob ein Geratter an, und wuchs zu einer derartigen Yowl-Höhe, als frässen sich tausend Kreissägen in Hölzer aller Härten. Am Höhlentor vor dem ich gerade war, entstand ein so gewaltiger Sog, der mich sicher in die Tiefe gezogen haben würde, wenn ich mich nicht sofort hingeworfen hätte. Das Kreissägen-Yowl war in ein orkanartiges Brausen und Donnern, das jedes Phonmessergerät unserer Erde vernichtet hätte, übergegangen, sodass ich den Helmhörer auf Minus stellen musste. Ich bekam allerhand Respekt vor diesen Marswerken, die wirklich alles grosszügig handhabten. Als der Höllenspektakel, bzw. Höhlenspektakel, abklang, setzte ich mich auf einen Meteoriten und musste auf einige Marsminuten = einige Erdentage, eingenickt sein, bis mich ein mir nicht unbekanntes schnurrendes Geräusch wachriss. Es war ein Zweiradwagen, unbemannt, weil von einem schönen, vermutlich weiblichen Wesen gelenkt, der auf mich zufuhr. An jedem Rad sass ein Flying-Squirrel, die den Antrieb besorgten, der zentrale Fasstank hatte zwei purpurne Streifen, solche hatte auch der pulli der Denkerin.

Aber, um Gotteswillen, was für eine Fabrikmarke trägt der Tank, entsetzlich - sie lautet: BISCOTT !! Gleicht mal wieder diesen selbstherrlichen Engländern, ein Dialog mit Leuten des unfernen französischen Sektors hätte auch diesen faux-pas vermieden, denn "Biscotte" ist ein gerösteter Zwieback, welche Blamage! Wegen der zwei "Motore" war ja Bi-Scott nicht unlogisch, aber lächerlich. Wegen meines Lachanfalls schien das schöne "Wesen" ein wenig beleidigt, war aber gleich wieder freundlich und lockte mich in eine Laube, die ganz aus Wabenkühlern erbaut war, es war auch höchste Zeit unterzukommen, denn draussen war in wenigen Sekunden pechschwarze Nacht geworden und mir schauerte schon in Gedanken an die grausige Kälte. Doch das Liebeswesen betätigte ein Schwungrad und schon wurden die Kühler von heisser Flüssigkeit durchronnen und schnell entstand eine wohlig-verführerische Wärme! Nach einigen Cocktails aus firmeneigenem Höhlengewächs und nutzloser Tändelei schlief ich ein, wozu alles bereit war, denn die Wabenhütte war das Gästehaus.

Zuvor hatte mir das liebe Marswesen mitgeteilt, dass weiter westwärts sich die Werke aller sonstigen englischen Fabrikate befänden, danach die italienischen, dann die deutschen, worunter NSU besonders bedeutend sei (wenn ich das dem Heinz in BB berichte, bucht er für die nächste Marsfahrt), dass die japanischen hinter jenem fernen Vulkan lägen, und die französischen in einem besonderen Zollsperrgebiet abgeriegelt seien.

Ihr habt kein Wasser auf Mars, wie also kühlt ihr eure BISCOTTs, bzw. erwärmt ihr euer Gästehaus,- fragte ich. Antwort des "Wesens": die silberweisse Materie auf den Bergspitzen ist unser friedliches URIAN = Erz, - nicht zu verwechseln mit euerm todbringenden URAN. Mit ersterem gewinnen wir die waserähnliche Flüssigkeit NEBELIN. Millionen von Meteoriten

werden auf uns fallen, wenn euer Erdball einst wie Feuerwerk versprühen wird, weshalb wir bereits alles untermarslich angelegt haben.

Am nächsten Morgen kam das liebebreizende Wesen mit dem Frühstück, danach schenkte es mir einen Satz Squirrelnichten und wünschte mir, dieselben unbehelligt durch den Zoll bringen zu mögen und dann verabschiedeten wir uns sehr herzlich.

Ich schlug gleich die rechte Richtung ein und fand auf der Station zufällig eine Reisegesellschaft, die sich für den Flug zur Erde fertig machte. Da kamen Marsjungen, die Extrablätter austrugen und schrien: IRIGANDIEN und PAKICHKhan im Kriegszustand! Ich dachte nun meinen Teil vom Mars, auch wenn sie kein URIAN verwenden, und sowieso, wenn man schon nichts Rechtes importieren darf, dann schon lieber auf unsere Erde zurück! Als wir ankamen, war es da mittlerweile tiefster Winter geworden.

Plötzlich verspürte ich auf der Station eisige Kälte und, - erwachte! Meine Frau hatte nämlich mir Fieberkranken den Eisbeutel aufgelegt, weil ich gar so widersinniges Zeug faselte von einem Grafen Kozensein oder sowas, von einer Trivin, von Biscotts und Eichhörnchen, besonders aber von einem gewissen lieben Wesen, mit dem sie mir noch lange Zeit in den Ohren lag.



Happy Rider

*leicht, komfortabel
motorradgerecht*

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



ERBO

Motorradbekleidung

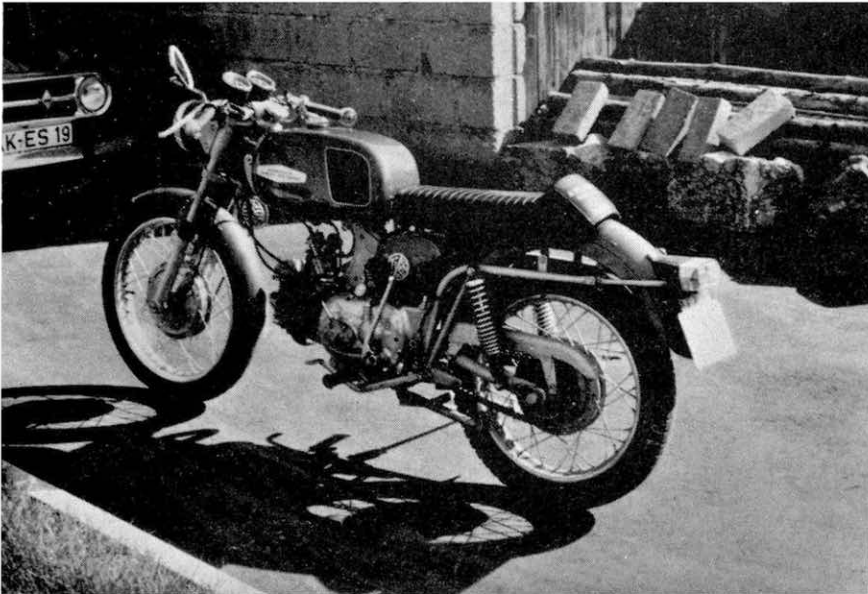
Happy Rider

ERNST R. BLAUHUT
4801 OESTERWEG

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

Eindrücke von der AERMACCHI TV 350

Zunächst ist zu bemerken, dass es sich hier nicht um einen Super-Testbericht handelt, der in fachmännischer Manier alles von jeder Seite gründlich beleuchtet. Es ist vielmehr ein Versuch, das Wesentliche an und um dieses Motorrad nach den persönlichen Eindrücken und Erfahrungen des Verfassers herauszustellen. Womit sich heute noch kein endgültiges, sondern lediglich ein vorläufiges Urteil ergeben kann, denn die Maschine hat noch nicht mehr als ca. 4.000 km gelaufen. Eine abschliessende Wertung soll eventuell einem späteren Bericht vorbehalten bleiben.



Elegant und schnell. So könnte man die AERMACCHI kurz charakterisieren

Am Anfang stand der Kaufentschluss. Wer kauft heute AERMACCHI und warum? Das ist zweifellos nicht ganz leicht zu beantworten. Die Maschine kostete 1971 rund DM 3.650,-- und kostet jetzt m. W. ca. DM 3.720,--. Das ist nicht besonders billig, obwohl es teurere 350er gibt. Aber es gibt auch welche die unter diesem Preis liegen. Der Wettbewerb bietet grösstenteils - vom Preis mal abgesehen - mehr PS und wohl auch eine etwas gefälligere Styling. Marktbeherrschend sind und werden es wohl auch bleiben HONDA, KAWASAKI, YAMAHA. Daneben kann man seit einiger Zeit die 350er MV AGUSTA kaufen. Angeboten, aber vermutlich kaum in grösserer Zahl abgesetzt werden daneben auch noch die 350er JAWA und die 350er DUCATI. Mehr PS haben die Japaner und die MV soll angeblich in etwa gleich liegen, der Rest liegt drunter. Direkt vergleichbar mit der AERMACCHI sind die Japaner und die MV - die beiden übrigen beiden erwähnten Maschinen werden mal ausser acht gelassen - wohl kaum. Es handelt sich um Motore, die eine vernünftige Leistung erst in höherem Drehzahlbereich abgeben. Die AERMACCHI hingegen bringt ihre Leistung von unten heraus, sie setzt bei ca. 3.000 U/min ein und man kommt durchaus flott voran, ohne den Motor immer bis zum Letzten hochjubeln zu müssen. Die Charakteristik des Motors dürfte es u.a. sein, die Manche veranlasst, dies Motorrad zu kaufen. Abgesehen davon hat es sich herumgesprochen, dass man bei AERMACCHI dauerhaft baut und die Motoren in der Regel sehr lange Laufzeiten erreichen. Mancher möchte dazuhin gerne einen Viertakter-1 Zylinder. Ist er nicht speziell an der MOTO GUZZI Falcone interessiert, so zieht er die AERMACCHI in seine Überlegungen ein.

Zu sagen ist, dass AERMACCHI seit eh und je - wenn auch kleinen - einen Freundeskreis hat. Es ist und wird wohl ein Liebhaberfahrzeug bleiben. AERMACCHI hat an sich ein gutes Image, man produziert durchaus sportliche Motorräder, abgesehen von der offiziellen Rennbeteiligung und man baut wie gesagt, Qualität. Dies in kleineren Stückzahlen, also nicht auf Masse und in wohl mehr oder weniger handwerklicher aber präziser Fertigung.

Es macht Spass, das Motorrad zu bewegen, vielleicht auch gerade deshalb, weil es sich um keinen nervösen Renner handelt, mit nur "oben" was drin. Man ist in ca. 7 Sek. auf 100 km/h, was ich nicht als lahmen Wert bezeichnen kann. Endgeschwindigkeit 140 - 145 km/h. Nicht überwältigend, aber gut und gerne ausreichend, wenn man nicht öfters Langstrecke fährt, sondern vorwiegend am Wochenende z.B. im Gebirge herumkurvt. Zu ersterem ist das Motorrad nicht gebaut, zu Letzterem insbesondere geeignet, wobei ich an das gute Fahrwerk, das Durchzieh- und Beschleunigungsvermögen bereits in niederen Drehzahlen denke. Neben der zu erwartenden langen Lebensdauer der Maschine kommt noch deren verhältnismässige technische Unkompliziertheit dazu. Wenn man dies nun alles weiss und berücksichtigt, so ist es durchaus denkbar, dass man die nicht gerade besonders elegante Form des Motorrads hinten anstellt und die Maschine bestellt. Ich wollte es also genauer wissen und tat dies - ich habe es bis heute nicht bereut.

Mit getätigtem Kauf beginnen die Freuden und Leiden des Kunden. Denn nicht immer steht die bestellte Maschine beim Händler schon im Laden. Man hat sich mitunter mit Lieferzeiten abzufinden. So auch in meinem Falle. Wobei zu erwähnen ist, dass die Produktion wohl grösstenteils nach USA gehen wird und dort von der Muttergesellschaft HERLAY-DAVIDSON vertrieben wird. Nach 6 Wochen klappte es jedenfalls, die Maschine wurde abgeholt. Der Händler war nicht direkt vor meiner Haustür, das Motorrad wurde daher von dort mittels PKW nach Hause gebracht.

Die Überraschungen begannen bei der Abholung. Ein KFZ-Brief war nämlich nicht da. Der lag beim TÜV. Also Motorrad mitnehmen und Brief später zugesandt bekommen, damit auch später anmelden. Warum? Der Hersteller (wo blieb die Endkontrolle?) und auch der Händler merkten nicht, dass die Lichtanlage nicht einwandfrei funktionierte. Dass es der TÜV merkte, war Pech - für mich. Ich durfte nun zusehen, wie ich mit der Maschine nach Behebung des Schadens zum hiesigen TÜV kam, um diesen von der Ordnungsmässigkeit der Dinge zu überzeugen. Witzigerweise erklärte man sich zunächst für nicht zuständig und wollte mich zu dem TÜV schicken, wo der Brief lag. Nach viel gutem Zureden bequeme man sich und bestätigte, dass alles o.k. sei. Die Bestätigung ging an den anderen TÜV und nach mehrmaligem Mahnen sandten mir diese Leute dann auch mal meinen Brief.

Dann wurde angemeldet und nicht viel später etwas entdeckt, was auch nicht gerade bestens in Ordnung war. Erwartet man bereits beim Kauf eines Rasierapparats für DM 100,--, dass das Ding einwandfrei funktioniert, so doch mit Fug und Recht für bald DM 4.000,-- einen ebenfalls fixfertigen Apparat. Ich durfte aber nach 500 km die Feststellung machen, dass Ein- und Auslassventil

O-Spiel hatten. Es war aber noch nichts passiert, vermutlich wegen der zu Anfang nur niederen Drehzahlen. Das Ganze wurde beim Nachsehen und beabsichtigten Korrigieren der Ventilspiele bemerkt. Ich wagte es nun, an den Händler die bescheidene Frage zu richten, warum man mich über den Zustand der Maschine im Unklaren liess. Woraufhin ich mir doch tatsächlich anhören musste, man hätte mir doch gesagt, die Ventile seien erst einzustellen..... Nur hatte der Händler "vergessen" dass er mir dies gar nicht gesagt hatte.

Nun war eigentlich alles klar, lediglich fehlte mir noch immer das Handbuch. Nach 3 Monaten erhielt ich dies zwar, aber in bestem Italienisch. Trotz mancherlei Bemühungen ist es mir noch nicht gelungen, einen ital. Gastarbeiter ausfindig zu machen, der das Ding preiswert übersetzen kann. Von offizieller Seite gibt es leider m.W. noch immer kein deutsches Buch. Man kommt zwar auch so in etwa klar, aber es ist und bleibt eine halbe Sache.

Zwei Spitzenfabrikate



Zwei Begriffe



GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Tel. 06253/305

Telex 468 474

Wir überlassen Ihnen gerne unser

neuestes Händlerverzeichnis

Nach diesen erfreulichen Kleinigkeiten, die das Salz in der Suppe sind, kam ich schliesslich doch mal zum Fahren. Die ersten 1.500 km wurde die Maschine vorsichtig bewegt, der Motor war noch rauh und unelastisch. Dabei keinerlei grössere Beanstandungen - mit einer Ausnahme, die mir und Anderen schmerzhaft auffiel: Das Antreten der Maschine ist nicht unproblematisch. Bei Ventilspiel 0 war das Ganze ausgesprochen bössartig, d.h., der Kickstarter schlug dauernd zurück. Das wiederum hatte ich auch schon anderweitig gehört und hielt es für normal. Aber auch bei korrekter Einstellung ist die Neigung zum Zurückschlagen da. Wenn man nicht daran denkt, erwischt es einen gewöhnlich. Inzwischen passiert es mir kaum noch und ich komme hiermit zurecht, ohne Anschieben zu müssen.

So nach und nach wurde der Motor voll rangenommen, was ihm nicht ausmacht. Auch ist bisher nichts abvibriert oder abgebrochen, obwohl die Vibrationen bekanntermassen vorhanden und nicht wegzudiskutieren sind. Das Schalten der 5 Gänge geht ohne jede Anstände, man kann sie gut gebrauchen, speziell im Gebirge. Man sitzt ziemlich sportlich, etwas vornübergebeugt, wobei die Hebel und Rasten richtig sitzen. Stundenlanges Fahren auf der Autobahn mit 140-145 km/h wurde praktiziert, nach 300 km dann getankt. Verbrauch dabei nicht über 4,2 l/100 km (kein Druckfehler). Ergibt bei 16 l Tankinhalt doch immerhin einen ganz vernünftigen Radius. Ueber diesen Wert bin ich nie gekommen, auch nicht bei Kurzstrecken.

Ich möchte fast annehmen, dass der Motor vollgasfest ist und auch thermisch gesund. Nach jetzt 4.000 km kann ich ihm Robustheit, Zuverlässigkeit sowie Sparsamkeit bescheinigen und konnte im Übrigen keinerlei Mucken feststellen.

An den liegenden Zylinder kommt man zwecks Ventileinstellen sehr gut heran. Einstellen schnell möglich. Der Motor selbst, bzw. das Äussere ist etwas englisch zerklüftet, dadurch etwas schwierig zu Reinigen.

Negative Punkte: Anspringen sowohl bei warmen als auch bei kaltem Motor manchmal nicht sofort. Vibrationen bei hohen Drehzahlen insbesondere auf der Autobahn auf die Dauer deutlich spürbar, nicht aber auf Kurzstrecke. Sitzbank: nach 200 km Autobahn wünscht man sich eine bessere, breitere, die nicht so hart ist. Ausserdem bietet sie nur Platz für eine Person.

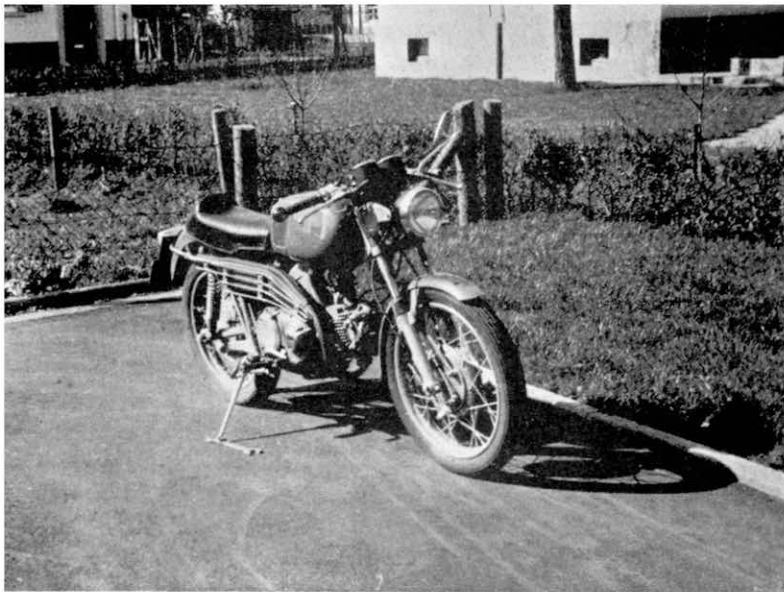
Ersetzt wegen Defekt, bzw. Verschleiss musste folgendes werden: bei km 800 die Kette zum Hinterrad, sie war am Ende und wurde durch eine deutsche ersetzt, die heute noch drauf ist. Bereits nach 3 Tagen riss der Nippel des Kupplungszuges. Wurde neu verlötet und hält noch heute. Die Hupe gab nach 6 Wochen ihren Geist auf. Wurde kostenlos ausgetauscht. Das ist bereits Alles. Der montierte ital. Pirelli-Hinterradreifen geht so langsam hinüber und wird in den nächsten Wochen durch einen Metzeler Block C 5 3,50 S - 18 ersetzt, von dem ich mir eine längere Laufzeit erwarte.

Der Ton der Maschine ist zivil, bedingt durch Ansauggeräuschkämpfung (Luftfilter) und doppelten Auspuff. Die Federung ist sportlich hart. Praktisch finde ich dass sowohl Mittelkippständer als auch seitlicher Abkippständer vorhanden sind. Das Licht ist nicht berühmt, Nachtfahrten daher nur wenn unbedingt nötig. Die Bremsen sind sehr gut. Die Maschine selbst ist relativ gross und nicht italienisch klein, zierlich. Verarbeitung, Lack, etc.: befriedigend. Fazit: keine grösseren Defekte. Man kann mithalten, auch mit grösseren Maschinen. Fahren, insbesondere Kurzstrecke und kurvenreiche Strecken, macht Spass. Zum Ersatzteilproblem kann ich nichts Definitives sagen. Nach meinen Erfahrungen sind wohl nicht immer alle Teile prompt greifbar, man bemüht sich jedoch, diese schnellstens zu beschaffen.

Die Leistung: 27 DIN-PS bei 7200 U/min mit der Standard-Übersetzung 14/32 Zähne: ca. 145 km/h. Man hörte verschiedentlich von anderen Übersetzungen, womit die Maschine je nach Gewicht des Fahrers länger oder kürzer übersetzt werden kann. Nur sind diese soweit mir bekannt ist, bisher nicht lieferbar. Ich jedenfalls bin mit der obigen Übersetzung - mein Gewicht ca. 80 kg - bestens zurecht gekommen. Es passt sehr gut zur vorhandenen Übersetzung, man hat aber noch Reserven drin.

Gefahren wurde eine Bosch-Kerze, Wärmewert 280. Ölwechsel alle 1500 km 2 L SAE 40. Bislang bei 500, 1000 und 4000 km je eine Inspektion. Einen Ölverbrauch konnte ich nicht feststellen.

Ueber den Winter wurde nun das Motorrad etwas aufgemöbelt. Folgende Änderungen wurden vorgenommen: Die 125er Düse ersetzt durch eine 140er, Luftfilter abmontiert und offener Ansaugtrichter montiert. Womit die Maschine 29 PS bringt. Das Fahrverhalten war jedoch noch nicht befriedigend, beim Beschleunigen gab es "Löcher". Das änderte sich nach Montieren des hochgezogenen Auspuffs, wie er für Amerika vorgesehen ist. Der Motor zieht jetzt lochfrei hoch und dürfte meiner Schätzung nach ca. 32 PS bringen. Diese wirken sich in erster Linie in noch besserer Beschleunigung aus. Ausserdem geht er jetzt in der Spitze bis ca. 155, wobei der Motor höher dreht, nämlich auf 7500. Wenn man nicht aufpasst, hat man aber schnell auch 8000 erreicht, was vordem nicht möglich war. Mit dauerndem Hochdrehen bin ich aber etwas vorsichtig, da dies doch den Motor zu stark belasten könnte und die Kolbengeschwindigkeit zu hoch wird.



Hier die Maschine nach der im Text beschriebenen Umrüstung.

Der Ton ist jetzt recht kräftig, auf jeden Fall angenehmer wie vorher. Das Ansaugergeräusch ist deutlich zu hören. Man kann aber innerorts leise im unteren Drehzahlbereich fahren. Die Elastizität des Motos hat durch die PS-Spritze nicht gelitten. Spritverbrauch jetzt sichtlich höher, wurde aber noch nicht ermittelt.

Ich hoffe, dass dieser Bericht doch Einige dazu ermuntern wird, sich mit dieser Maschine einmal näher zu befassen. Es ist ein unproblematisches Motorrad, an dem man nicht dauernd Schrauben und Kerzen wechseln muss und das nicht alle paar Tage seiner Diffizilität wegen eine Werkstatt von innen sehen muss - wenn der Besitzer nicht die Zeit oder die Fachkenntnisse hat, sich damit zu beschäftigen. Es ist aber gleichwohl ein Motorrad, das Spass macht und so recht für kleine Wochenendausfahrten geeignet ist. Wer keinen hochgezüchteten Renner möchte, sich aber auch eine ganz grosse Maschine nicht halten kann oder will und darüberhinaus einen Viertakter bevorzugt, den sollte eigentlich die AERMACCHI ansprechen. Insgesamt ein akzeptables Motorrad, das es verdient, bei uns noch mehr Freunde hinzu zu gewinnen.

Das dies bisher noch nicht der Fall ist, mag auch daran liegen, dass wohl relativ wenig Händler in Deutschland dieses Motorrad verkaufen. Womit die leidige Frage der Werkstatt- und Ersatzteilbetreuung auftaucht. Das sollte aber zu lösen sein. Unverständlich bleibt auf jeden Fall, dass nach einigen zaghaften Versuchen die Werbung für dieses Modell praktisch eingestellt wurde. Dass damit der Markt nicht ausgebaut werden kann, ist klar. Dass aber dieses Motorrad in Deutschland Verkaufschancen hat, behaupte ich. Nur müssen die entsprechenden Leute Mittel und Wege finden, die Maschine auch an den Mann zu bringen.

Helmut Schlatterer



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.

S O S auf Europas Straßen, unter diesem Titel hat der ADAC eine Druckschrift herausgegeben, in der sehr viel wichtiges und wissenswertes über Pannenhilfsdienste mit den dazu gehörenden Anschriften für alle europäischen Reiseländer zusammengestellt ist. Ein guter Gedanke war, den Adressen einige Sätze in Englisch, Französisch, Italienisch, Serbokroatisch und Spanisch anzufügen, die im Falle eines Falles die Verständigung erleichtern werden. Die Broschüre ist bei allen ADAC-Dienststellen und an den Grenzübergangsbüros des ADAC kostenlos zu haben.

Interessantes für uns aus der Zulieferindustrie:

Unter der Bezeichnung SILASTIC 733 RTV hat die DOW-CORNING GMBH, 8 München 50, Pelkovenstr. 152 ein Spezial-Dichtungsmittel für Fahrzeugmotoren herausgebracht. Es handelt sich um ein Fluorsilikonkautschuk-Material, welches zwischen -40 und +250 Grad elastisch bleibt und beständig gegen Kraftstoffe, Öle und Lösungsmittel ist. In Notfällen kann SILASTIC von außen, ohne Demontage angewendet werden. Von PORSCHE wurde dieses Mittel schon im Renneinsatz erprobt; was für PORSCHE gut ist, dürfte auch für Motorräder brauchbar sein.

Die Herstellerin der bekannten IWIS-Ketten, die Firma Joh. Winklhofer & Söhne, 8 München 25, will zur IFMA eine neue Liste über alle lieferbaren IWIS-Motorradketten herausbringen. Es ist erfreulich, daß sich ein deutscher Hersteller von Qualitätsketten wieder um die Motorradfahrer kümmert.

IWIS liefert auch ein Schmierstoff-Spray unter der Bezeichnung VP 6-Kombi zum Preis von DM 8,-, 10,-. Lieferung über den Fachhandel.

Aus den Landesverbänden:

Die Elefanten-Treiber Lippe (LV OSTWESTFALEN-LIPPE) haben ein neues Clublokal: Gasthof "Lillmann" in Lemgo-Lüerdissen. Zu erreichen über die B 238 in Richtung Rinteln, ca 2 km nach dem Ortsausgang Lemgo geht es rechts ab nach Lüerdissen. Dieser Ort wird ganz durchquert und ca 500 mtr nach dem Ortsende geht es in einer Linkskurve rechts ab.

Außer dem normalen Monatstreffen am Samstag nach dem 15. ist dort jeden 1. Freitag im Monat ein Treffen nur für Motorradfahrer (mit Beifahrern natürlich).

Achtung, LV RHEIN-RUHR

Die nächsten Monatstreffen im Clublokal "Schützenhaus" in Xanten sind am Samstag, den 15. Juli und am Samstag, den 12. August!

Es haben sich in den letzten Monaten weitere Anschriften geändert. Die neue Liste ist im Entwurf fertig. Sobald von allen Landesverbänden die Korrekturen vorliegen, wird die Anschriftenliste gedruckt und der nächsten BALLHUPE beigelegt.

Klaus Draeger
aus Holzhausen verunglückte am
20. Februar zusammen mit seiner
Freundin Cornelia Hinz, beide
erst 18 Jahre alt, tödlich.



Egon Kuhlmann
starb am 6. April an den Folgen
eines Unfalls im Alter von
20 Jahren.



HEINRICH-KRAFTSTOFFTANKS HEINRICH-VERKLEIDUNGEN

zweckmässig
formschön



**HEINRICH-Motorradverkleidungen und Sporttanks für die
großen BMW-Typen an den Motorradfahrer direkt vom Hersteller;**

**KARL HEINRICH Motorrad-Zubehör
7032 Sindelfingen-Malchingen**

Berliner Str. 13 · Tel. 07031/33144 · Postfach 31

Der Gedanke an Leistungswettbewerbe mit echten Serienmaschinen ist schon so alt, wie der Motorsport selbst. Alle Ansätze in dieser Richtung scheiterten aber schon sehr bald an der Frage: Was ist eine "Serienmaschine"? Die einfachste Antwort wäre: ein Motorrad, so wie es jeder beim Händler kaufen kann. Aber so einfach ist das wiederum nicht.

Die Hersteller motorisierter Zweiräder hatten schneller begriffen, daß sich mit Wettbewerbserfolgen ihre Propaganda-Mühlen trefflich auf Touren bringen ließen. Andererseits hatten sie allen Grund, ihren eigenen Erzeugnissen nicht allzuviel zu trauen. Auch wollte man der Konkurrenz gerne ein Stück voraus sein. Schon in der Frühzeit des Motorsportes wurden daher die Wettbewerbsmaschinen in den Werken sorgfältig ausgesucht und vorbereitet. Sie hatten bald mit den in den Schaufenstern der Händler stehenden Motorräder oft kaum mehr als das Markenzeichen auf dem Tank gemeinsam.

Dieser Trend blieb nicht auf den Straßenrennsport beschränkt, er zeigte sich genauso im Geländesport und in jüngerer Zeit auch im Trial. Das führte zu grotesken Irrwegen. Man denke nur an die Kompressormotoren der Vorkriegs-Rennmaschinen. Für die 6-Tage-Fahrt 1939 setzte DKW hinterradgedeferte Maschinen mit Ladepumpenmotoren ein, die es für kein Geld zu kaufen gab. Von Seriennähe war außer den zwei Rädern kaum etwas übrig geblieben.

Der am aktiven Sport interessierte Privatmann hatte gegen die Werksmaschinen keine Chance; er darf aber bis heute als Programmfüller mitmachen.

Motorradnormalverbraucher und Fachpresse murrten wohl gelegentlich. Dann wurde aber von den Werken lautstark darauf hingewiesen, daß die Entwicklung kostspieliger Spezialmaschinen letzten Endes doch der Serie zugute kommt. Wer das glaubt wird selig, denn die Dummen bekommen ja bekanntlich im Himmel einen Vorzugsplatz.

Seit etlichen Jahren gibt es nun eine stattliche Reihe von 750er Maschinen, bei denen schon in der Serienausführung kein Mangel an Pferdestärken herrscht. Bei vielen davon lassen sich auch ohne den Aufwand einer Werks-Rennabteilung weitere Pferdchen mobilisieren. Man sah also zu Recht in dieser Klasse einen neuen Ansatzpunkt für den Rennsport mit Serienmaschinen.

Für das, was dabei erlaubt ist und was nicht, ist die FIM zuständig. Und prompt hat diese Institution wieder einmal versagt. Der Weg führte auch hier in die Sackgasse der Superspezialmaschinen. Die große Chance, endlich zu publikumswirksamen Rennen mit wirklichen Serienmaschinen zu kommen, ist wieder einmal kläglich vertan. Beweis: die sogenannte Daytona-Formel. Was dort lief, hatte - siehe oben - mit der Serienmaschine nur den Markennamen gemeinsam.

Wie soll aber eine echte "Serienformel" aussehen? Darüber sprach ich kürzlich mit einem Mann, der den deutschen und internationalen Straßenrennsport seit 25 Jahren intim kennt. Er meinte kurz und präzise: das Fahrwerk, also Rahmen, Räder, Federung, Bremsen müssen der Serie entstammen und dürfen nicht modifiziert werden. Am Motor ist innerhalb der Hubraumgrenze alles erlaubt, aber die Maschine darf nicht lauter sein als 80 Phon!

Das ist nämlich der Knüller; denn schon bald würde sich zeigen, wer mehr PS in den Motor zaubern kann ohne mehr Krach zu machen. Ich würde noch eine weitere Bedingung stellen: die Zündanlage muß ebenfalls serienmäßig sein.

Es ist doch eine Zumutung, Maschinen, die zwischen 5000 und 8000 Mark kosten, mit Zündanlagen auszustatten, die eine absolut genaue Einstellung des Zündzeitpunktes bei Mehrzylindern garnicht ermöglichen. Dabei gibt es schon lange - spätestens seit der IFMA 1970 - ausgereifte, kontaktlose Zündsysteme. Eine preisgünstige Herstellung wäre möglich, wenn die Zweiradhersteller ihre Erzeugnisse bloß damit ausrüsten würden. Statt dessen werden aber bunte Farben, mehr Chrom und kleinere Tanks geboten. Vielleicht wirkt der neue 125er SACHS bahnbrechend.

Der vorhandene Service ist für die steigende Stückzahl technisch anspruchsvoller Geräte viel zu spärlich, ganz abgesehen von den bei einer nicht geringen Zahl von Händlern unzureichenden Reparatur-Möglichkeiten und Kenntnissen. Man ist auf die Dauer garnicht in der Lage einer schnell zunehmenden Kundenzahl über einen längeren Zeitraum und zu vertretbaren Kosten die Nutzungsfreude an dem für teures Geld erworbenen Apparat zu erhalten.

Die Motorradhersteller sollten daher eigentlich auf die Idee kommen, ihre Maschinen so zu bauen, daß eine Wartung auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt bleibt. Die Automobilindustrie hat es da schon beachtlich weit gebracht. Ein Auto, bei dem alle 3000 km Ventilspiel und Zündeneinstellung korrigiert werden müßten, hätte selbst in der billigsten Preisklasse keine Marktchance.

Wer mir hier mit der im Vergleich zu unseren Motorrädern so viel niedrigen Literleistung der Wagenmotoren kommen will, dem möchte ich empfehlen, sich nicht nur am VW zu orientieren. Friedliche Gebrauchsmotoren renommierter Fabrikate sind nämlich schon längst jenseits von 60 PS/ltr. angekommen.

Dafür haben die Motorradleute die besseren Werbesprüche. Stand doch kürzlich in der Anzeige für eine bekannte Dreizylinder der schöne Satz: " Keine Probleme beim Einstellen der Zündung. Jeder Zylinder hat seinen eigenen Unterbrecher."

Lacht nicht. Das hatten die ernst gemeint!

Bill Longstroke





Denfeld

Sitzbänke DBP & u. BGM.

Sportsitze · Sättel
Fussrasten · Koffer-
träger · Packtaschen

Georg Denfeld KG Sattelfabrik Bad Homburg



DER VETERANEN - TEIL

Im Veteranenteil bringen wir heute die traurige Geschichte einer verschwundenen Maschine, deren rechtmäßiger Besitzer die Hoffnung noch nicht aufgegeben hat, das Motorrad doch noch einmal wiederzufinden.

Die fragliche Maschine, eine Beschreibung folgt weiter unten, stand im Sommer 1962 im Keller des Hauses Ottostr. 3 in Remscheid. Schrotthändler fanden den Apparat auf der Suche nach Lumpen und Alteisen, fragten im Hause, ob sie das Ding mitnehmen dürften, und erhielten die Erlaubnis dazu. Aber nicht von dem rechtmäßigen Besitzer, denn der war garnicht da, sondern zu der Zeit im Ausland. "Sachunkundige" Verwandte waren so "freigiebig", den Besitzer auf diese verständnislose Weise um einen wertvollen Veteranen zu bringen.

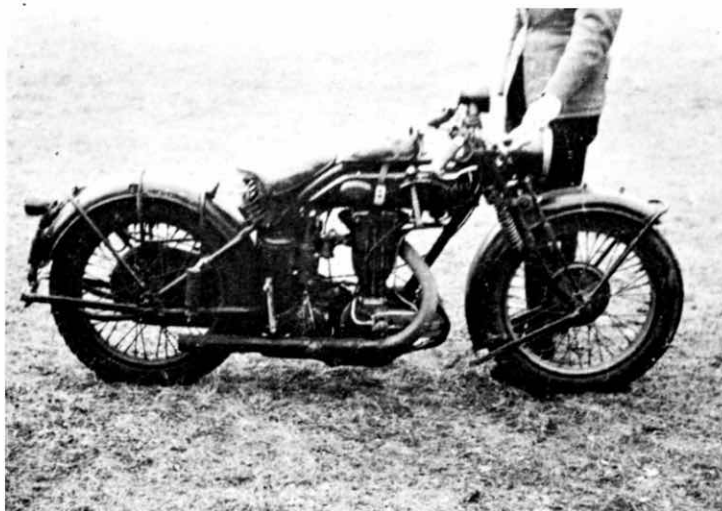
Es handelt sich um die nachstehend abgebildete AJS, 500 ccm ohv, Baujahr 1926/27, Motor- und Fahrgestell-Nr. G 90 113.

Zur Zeit der Entwendung war das Motorrad mit Doppelscheinwerfer und einem geschlossenen hinteren Kettenschutz ausgerüstet.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß ein anderer Veteranenfreund die Maschine dem unbekannten Schrotthändler abgehandelt hat. Wir bitten daher alle Kameraden im Gebiet Rhein - Ruhr - Wupper einmal nachzudenken, ob ihnen eine derartige Maschine irgendwann in den letzten 10 Jahren begegnet ist. Geben Sie dann bitte Nachricht an den Besitzer, Herrn Karl Thieme, 437 Marl, Wiener Straße 26.

Wir haben zwar wenig Hoffnung, auf diesem Wege die Maschine wiederzufinden, aber es gibt ja bekanntlich die tollsten Sachen. Jeder Freund von Motorrad-Veteranen kennt weiter Liebhaber alter Maschinen und es könnte ja sein, daß die AJS damals doch vor einem unrühmlichen Ende bewahrt wurde. Natürlich würde sich Herr Thieme mit dem jetzt igen Eigentümer versuchen freundschaftlich zu einigen. Denn wenn einer die Maschine hat, dann hat er sie ja seinerzeit im guten Glauben erworben.

Vielen Dank im Voraus!



Quer durch Neuwied

am 1. u. 2. Juli mit Motorradfahrertreffen (Sternfahrt)

Schirmherr Robert Sexé (Frankreich)

1972

Die Motorradstaffel Neuwied eV im BVdM veranstaltet zusammen mit dem BVdM-Landesverband Rheinland-Wied am 1. u. 2. Juli 72, ihre internationale Fahrzeugveteranenrallye für Motorräder und Wagen, zugleich ein Motorradfahrertreffen.

Start: Sonntag, den 2. Juli 1972, um 11.00 Uhr,
am Auto- und Motorradhaus Paffrath,
545 Neuwied 1, Engenser Landstraße 15

Sternfahrt der Motorradfahrer aller Kategorien
Wertung der längsten Anfahrt
(Shell-Generalkarte mit Startbeleg - Tankstelle -)
und des schönsten Eigenbaus
Letzter Ankunftszeitpunkt:
2. Juli, um 12.00 Uhr im Fahrtbüro am Startplatz

Samstag, 1. Juli,
ab 20.00 Uhr

Rallyeball am Start

Unterhaltungsprogramm

Ausschreibungen bitte anfordern:

Fahrtleitung „Quer durch Neuwied“
Karl Heinz Galeazzi
545 Neuwied 13 Segendorf
Austraße 38

DER TERMINKALENDER

1./2. Juli	Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" mit Motorradfahrer-Sternfahrt (s. besonderen Hinweis)
16. Juli	MOTO CROSS - Weltmeisterschaftslauf der 500er Klasse in Beuern bei Giessen
20.-22. Juli	BMW-Fahrerlehrgang auf dem Nürburgring "Besser fahren auf BMW", Auskunft: Verband der BMW-Clubs, 433 Mülheim/Ruhr
22./23. Juli	Großer Preis von Schweden der 750er Klasse auf der Strecke von Anderstorp
5. August	HEIDJER-Treffen des BVDM-LV LÜNEBURGER HEIDE in Westergellersen bei Lüneburg mit Zielfahrt (Start ab 24.7.) Ausschreibung und Auskunft: Frank-Michael Wolf, 2091 Ohlendorf Nr. 81, Tel. 04185 / 2222
12./13. August	MAYENER Rundstreckenrennen auf dem Nürburgring, Deutsche Meisterschaft für Motorräder
19. August	JUMBO-Fahrt Belgien, Auskunft: Kurt Schirakowski, 35 Kassel -Ha. Hohlesteinstr. 3
26. August	Treffen der JUMBO-Fahrer in Kassel, Auskunft: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Ha. Hohlesteinstr. 3
27. August	Internationales Straßenrennen in Hengelo/Gelderland (nördl.v.Emmerich)
1.-3. September	Eifelpokal-Rennen auf dem Nürburgring
9. September	BVDM-Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung in Häverstädt b.Minden
9./10. September	MOTORRALLYE RIP (Motorradfahrer-Zielfahrt) Veranstalter und Auskunft: AUTOMOTOCLUB SVAZARMU, Roudnice/CSSR (Teilnehmern wird auf Wunsch Unterkunft für die 6-Tage-Fahrt 1972 besorgt)
16.-19. September	IFMA in Köln - natürlich wieder mit großer Beteiligung des BVDM
23. September	HEXENTREFFEN in Lemgo des BVDM-LV Ostwestfalen-Lippe
23./24. September	2. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye in HENGELO/Gelderland (nördl. von Emmerich)

klein - ANZEIGEN

/erkaufe:

Hercules 100 GS, ehem. Werksmaschine, Bauj. 67, Tüv 6.73 800,-- DM

1 vord. und 1 hint. Rad m. Bereifung von Maico 360 GS, 50,-- DM

Zündapp KS 100, blau, Bauj. 67, Tüv 10.73, guter Zustand, 1.Hand, 600,-- DM

Vespa 150 GS, metallik blau, Bauj. 61, Tüv 4.73, 300,-- DM

Tüv-fälligen Westfalia v. Anhänger, techn. i.O., aus 1.Hand, Ladefläche:
Länge 2,00 m, Breite 1,00 m, Höhe 0,50 m, Bereifung 90%, 300,-- DM

Manfred Zindel
351 Hann.Münden
Blume 35

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

Geschäftsstelle 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: Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Druck: F.W. Engels Söhne GmbH, 563 Remscheid 13/0168

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet

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

Ganz neu:

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

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



**MAGURA immer
einen Schritt voraus.**

MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÜRTT.



HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungsräume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62