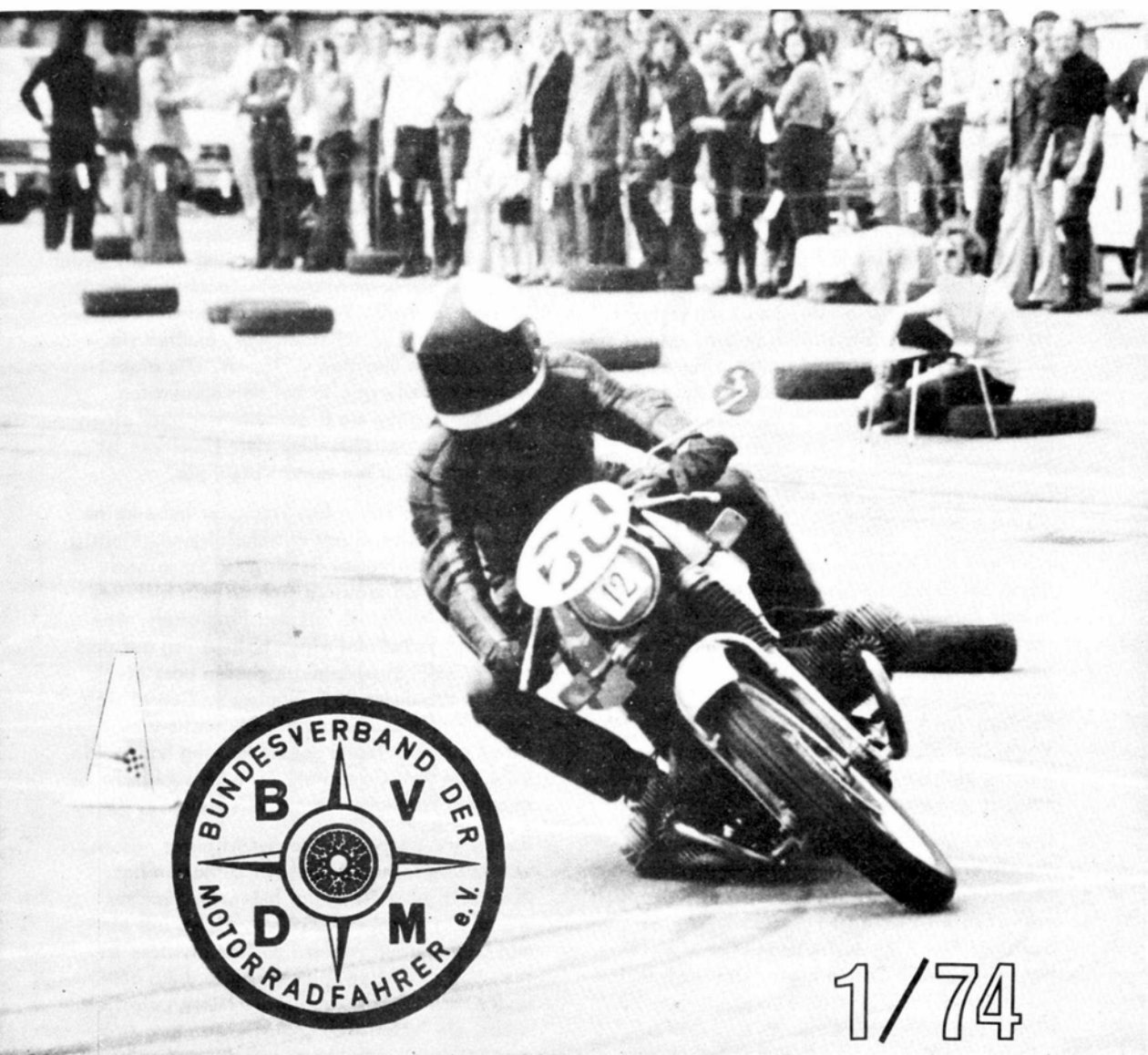


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Weiter kann man eine BMW nicht herunterwinkeln! Unser Mitglied Detlev Buda (LV SAUERLAND) auf seiner R 60/5 bei einer Slalom-Veranstaltung in Dortmund. (Foto R. Wass)

Der laue Unklare

aus dem Norden

Wer mit dem Beharrungsvermögen und der Sturheit einer Ministerial-Bürokratie auch nur einigermaßen vertraut ist, der konnte schon im November 1973, als im Gefolge der dann doch nicht stattgefundenen Energiekrise Tempo 100 diktiert wurde, kaum daran zweifeln, daß dieser Handstreich gegen den gesunden Menschenverstand nicht so leicht wieder rückgängig zu machen wäre. Schon seit Seebohms Zeiten sitzen im Bundesverkehrsministerium einflußreiche Beamte, die ihr Lieblingsziel, die Geschwindigkeitsknebelung auf den deutschen Autobahnen, niemals aus den Augen verloren haben.

Aber erst das Krisengeschrei verschaffte ihnen bei den Politikern endlich Gehör und es war dann kein Kunststück mehr, ihren unfähigen Minister für eine Weiterführung der einmal getroffenen Maßnahmen zu gewinnen. Schützenhilfe erhielten diese Kräfte von den bekannt "verkehrsfreundlichen" Ministern Vogel und Eppler, obwohl diese allen Grund hätten, sich um die Zustände in ihre eigenen Ressorts zu kümmern.

Die Bundesrepublik hatte von Anfang an mit ihren Verkehrsministern ausgesprochenes Pech. Der erste war ein Bergassessor, der, anstatt sein Ministerium zu führen, lieber Sonntags chauvinistische Reden vor Vertriebenen-Versammlungen hielt. Der nächste war ein Maurer, der sich wenigstens bemühte, eine Linie in den Straßenbau-Wirrwarr zu bringen. Und dann kam Lau-Lau. Er stammt aus Schleswig-Holstein und war mal Oberbür-

germeister von Kassel, mehr ist von ihm kaum bekannt.

Allen unseren bisherigen Verkehrsministern ist gemeinsam, daß sie keine Ahnung hatten, weder vom Verkehr ganz allgemein, noch von Straßenverkehr speziell. Wenn also auf einem Fachgebiet etwas zu entscheiden war, mußten sie sich auf ihre Beamten verlassen. Die eigentliche Macht liegt also bei den Bürokraten. Ausüben können sie diese aber nur über einen schwachen Minister. Und Herr Lauritzen ist noch schwächer als seine Vorgänger.

Man sagt von Herrn Lauritzen, er habe keine "Fortüne". Das klingt entschuldigend. Richtig ist, daß er keinerlei Befähigung zu seinem Amt hat. Man erinnere sich an sein hilfloses taktieren im Clinch mit den Fluglotsen. Anstatt sich selbst mal einen halben Tag auf dem Tower des Rhein-Main-Flughafen über die wahren Probleme zu informieren, ließ er sich von seinen Bürokraten, die ebenfalls vom Stress auf dem Tower soviel Ahnung haben wie eine Kuh vom Computer, in nebensächliche, beamtenrechtliche Fragen verstricken.

Spätestens danach mußte der Minister wissen, was er von seinen Ratgebern zu halten hat. Aber seit jeher ist es das hervorstechendste Merkmal deutscher Politiker, nichts aus einmal begangenen Fehlern zu lernen. Böse ist nur, daß die Allgemeinheit die Folgen ausbaden muß. Selbst fahren die Herren nämlich nicht, sie lassen sich chauffieren. Ihre Argumentation mit den "kostbaren Menschenleben, die gerettet" werden, ist reiner Hohn ange-

sichts der Belastung, der jeder Autobahn- und Fernstraßenbenutzer weiterhin ausgesetzt ist. Wenn man boshaft wäre, sollte man wünschen, die Beschränkungen bis in die Ferienzeit hinein aufrecht zu erhalten. Was dann auf unseren Autobahnen los wäre, könnte sich nur ein Sadist ausmalen!

Was nützen aber alle Proteste, wenn die Welle des Unmuts schon bald ausläuft und sich die Betroffenen in das scheinbar Unvermeidliche geschickt haben? Politiker, selbst die allerdümmsten, rechnen stets damit, daß das Wählervolk noch dümmer ist. Das bisherige Verhalten der deutschen Straßenverkehrsteilnehmer gibt ihnen augenscheinlich Recht. Bauern und Vertriebene haben nie gezögert ihre Ansichten politisch zu artikulieren und ihnen mit dem Stimmzettel Nachdruck zu verleihen. Damit haben sie sogar bei dem gewiss hartgesottenen Adenauer Eindruck gemacht. Nur die Kraftfahrer, an Zahl allen anderen Interessengruppen weit überlegen, haben sich bisher von den Politikern jeder Richtung wie unmündige Kinder behandeln lassen.

Machen wir doch den Verantwortlichen einmal ganz eindeutig klar, daß jetzt das Maß voll ist. Schreiben Sie an die Abgeordneten Ihres Wahlkreises, daß Sie ihn und seine Partei nicht mehr wählen würden, wenn er sich nicht dieser unsinnigen Verkehrspolitik ganz energisch widersetzt. Fragen Sie die liberalen Minister, wo denn hier der Liberalismus bleibt.

Schreiben Sie dem Kanzler, daß Herr Lauritzen ein Garant für den Untergang der sozial-liberalen Koalition ist!

Die gleiche Solidarität, die die deutschen Motorradfahrer im Kampf gegen die ungerechten Versicherungstarife bewiesen haben, sollte sie auch jetzt im Kampf gegen die Geschwindigkeitsknebelung zeigen! Wer sich erfolgreich gegen die mächtige Versicherungsmafia zur Wehr setzt, sollte sich vor Politikern, die eines Tages unsere Wählerstimme brauchen, nicht bange machen!

Bill Longstroke

Tempo-Limit

Aktion Postkarte

Die größte unabhängige Automobil-Fachzeitschrift "Auto-Motor-Sport", die im gleichen Verlag erscheint wie "DAS MOTORRAD", hatte die ausgezeichnete Idee, ihrer jüngsten Ausgabe vorgedruckte Postkarten an den Herrn Verkehrsminister beizufügen. Wir glauben, daß von AMS nichts dagegen einzuwenden ist, wenn wir diese Karte in leicht veränderter Form kopieren und der "BALLHUPE" beifügen. Unsere Interessen auf diesem Gebiet sind ja die gleichen. Bitte, schicken Sie sofort eine Karte, mit Ihrem Absender versehen, an den Verkehrsminister ab! Vergessen Sie nicht, auf der Rückseite die entsprechende Spalte anzukreuzen. Weitere Karten können - soweit der Vorrat reicht - bei der BALLHUPEN-Redaktion angefordert werden!

Abs.: _____



Aktion
Autobahn-Tempo

Bitte
30 Pfg.
Porto

An den
Bundesminister für Verkehr
Dr. Lauritz Lauritzen

5300 Bonn-Bad Godesberg

Postfach 100

Bitte ankreuzen



Ich bin **GEGEN** eine
Autobahn-Begrenzung auf

100 km/h

☐

Ich bin **GEGEN** eine
Autobahn-Begrenzung auf

130 km/h

☐

Ich bin **GEGEN**

jede Autobahn-
Begrenzung

☐

Ich bin **FÜR** eine
Autobahn-Begrenzung auf

km/h

☐

Ich bin **FÜR**

Richtgeschwin-
digkeiten

☐

Horst Briel

- 50 Jahre jung



Der 1. Vorsitzende des BVDM ist einer der Männer, bei denen man gar nicht auf die Idee kommt, vom "Alter" zu sprechen. Unser Jubilar wäre auch der Letzte, der es als Verdienst ansehen würde, nunmehr das fünfzigste Lebensjahr vollendet zu haben.

Wir haben aber allen Grund, zu diesem Anlaß einmal ein paar Worte des Dankes auszusprechen. Denn ohne Horst Briel, das kann ohne die geringste Übertreibung behauptet werden, gäbe es keinen BVDM.

Als begeisterter Motorradfahrer gehörte er 1958 zu den Mitbegründern des "Gelben Schal". Als nach der anfänglichen Begeisterung die anderen Initiatoren wieder kalte Füße bekamen, hat er den Kern um sich versammelt und den schon verloren scheinenden Haufen mit Überzeugungskraft und Organisationstalent zum BVDM zusammengeschmiedet.

In den frühen 50er Jahren selbst aktiver Rennfahrer, gilt bis heute seine besondere Liebe dem Straßenrennsport. Logischerweise wurde er so zum Initiator und Wortführer der RDM, der Renngemeinschaft Deutscher Straßenrennfahrer.

Bei aller Liebe zum Motorrad hat er daraus nie eine Doktrin gemacht. Auch auf anderen Gebieten hat er der Allgemeinheit gedient, so als Schöffe am Jugendgericht seiner Heimatstadt Mülheim (Ruhr) und als stellvertretender Kreisvorsitzender der F.D.P.

Alle, die ihn kennen, schätzen seine Dynamik, seine Fähigkeit andere mitzureißen, seine offene Art, die Dinge beim Namen zu nennen und Problemen nicht aus dem Wege zu gehen.

Er würde es sich sehr verbitten, hier eine Liste seiner Verdienste aufzuzählen (die würde auch ziemlich umfangreich ausfallen). Wünschen wir ihm statt dessen noch viele Jahre bester Gesundheit, die Erhaltung seiner Überzeugungskraft und Schlagfertigkeit. Gedenken wir am 4. März in Freude und Dankbarkeit unseres alten, nunmehr 50 Jahre jungen Freundes Horst Briel!

HM

BALLHUPEN – Leser

beanstanden:

daß im Rahmen des Berichtes über die Jahreshauptversammlung 1973 in Nr. 4/73 der neue Bundesvorstand nicht ausführlich vorgestellt wurde. Das holen wir hiermit nach:

1. Vorsitzender

Horst Briel, (50), 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42, Tel. 02133/59977. Mitbegründer des BVDM, Beruf: Kaufmann, Inhaber eines Motorrad-Fachgeschäftes (BMW, YAMAHA, MAICO, MOTO GUZZI) mit Service- und Tuning-Werkstatt.

2. Vorsitzender

Willy Reuter, (54), 56 Wuppertal 1, Querstr. 9 Tel. 02121 / 423779. Beruf: techn. Kaufmann, tätig als Ausbilder in einem Werk für Papier- und Folienverarbeitung.

2. Vorsitzender

Kurt Schirakowski (34), 35 Kassel-Harleshausen, Hohlsteinstr. 3, Tel. 0561/884432, Mitbegründer und 1. Vorsitzender der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM, Beruf: Kfz.-Meister, Inhaber eines Zweirad-Fachgeschäftes

1. Schriftführer (Geschäftsführer)

Horst Orlowski, (35), 563 Remscheid-Lennep, Augustenstr. 2, (tagsüber zu erreichen unter 02123/60301 Fa. Wulfig), Beruf: Kaufmann, tätig als Einkäufer in einer Spinnerei.

2. Schriftführer

Friedrich-Wilhelm Sprenger, (31), 563 Remscheid-Lennep, Albert-Schweitzer-Str. 25 (tagsüber zu erreichen unter 02196/86236, Fa. Emil Lux) Beruf: Kaufmann, tätig in der Verkaufs-Abteilung einer Werkzeug- und Maschinen-Import-Firma.

Schatzmeister

Volkmar Duschek, (33), 529 Wipperfurth, Weberstr. 19, (tagsüber zu erreichen unter 02123/47 248 – GEWAG), Beruf: Bautechniker, tätig in einer Wohnungsbau-Gesellschaft.

1. Sportwart

Günter Wuttke (25), 48 Bielefeld, Dornberger Straße 225 (z. Zt. kein Telefon), Beruf: Ingenieur grad., tätig in einer Werkzeugmaschinenfabrik.

2. Sportwart

Horst-Rainer Raff, (25), 4902 Bad Salzuflen-Wüsten, Neue Dorfstr. 17, Tel. 05222/59165, z. Zt. Stud.-Ing.

Referent für Presse, Film, Funk

Horst Miethe (48), 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstr. 15, Tel. 0211/791982, Beruf: Fahrlehrer

Wir hoffen, mit dieser Aufstellung, einem dringenden Bedürfnis abgeholfen zu haben.

IMPRESSUM:

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

Redaktion und Anzeigenverwaltung:

56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 02121/423779

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Der Versicherungsfragebogen

den wir in der BALLHUPE Nr. 4/73 abgedruckt hatten, ist leider nicht in der Stückzahl ausgefüllt zurückgekommen, wie wir es angesichts der Versicherungssituation erwartet hatten. Nur 382 Leser haben die Fragen beantwortet, von einigen Landesverbänden sind gar keine zurückgekommen, ein enttäuschendes Ergebnis.

Andere LV haben sogar benachbarte - nicht dem BVDM angehörende - Clubs für die Aktion mobilisiert, voran der LV LÜNEBURGER HEIDE. Ehre, wem Ehre gebührt!

Immerhin gaben auch annähernd 400 Antworten eine repräsentative Aussage. Zunächst wurde ganz primitiv gezählt: Fahrer bisher ganz ohne Unfall = 172; Fahrer mit unverschuldeten Unfällen = 156; Fahrer mit selbstverschuldeten Unfällen = 98.

Wenn sie diese Zahlen addieren, kommen Sie über die oben genannte Gesamtzahl. Das kommt, weil einige Leute sowohl unverschuldete, als auch verschuldete Unfälle hatten.

Diese Zahlen sagen aber überhaupt nichts, aus ganz einfachen Gründen: bei den "unfallfreien" sind solche, die erst wenige Monate einen Führerschein haben genau so dabei, wie bei denjenigen mit Unfällen solche, die seitdem mehr als 10 Jahre unfallfrei gefahren sind. Wir haben daher eine andere Statistik aufgestellt:

Fahrer, die mindestens 3 Jahre unfallfrei gefahren sind	69
Fahrer, die mindestens 5 Jahre unfallfrei gefahren sind	85
Fahrer, die mindestens 10 Jahre unfallfrei gefahren sind	93
	247

64 Leute sind erst seit höchstens 3 Jahren Motorradfahrer und bisher unfallfrei gefahren. Ganze 40 Fahrer (= 10,47 %) hatten in den letzten drei Jahren 48 selbstverschuldete Unfälle. Nur diese knapp 10,5 % können also in den letzten drei Jahren die Bilanzen der Versicherungen belastet haben!

Unter "unfallfrei" haben wir natürlich nur die selbstverschuldeten Unfälle gemeint. Andererseits haben wir bei den selbstverschuldeten Unfällen auch die Bagatellen mitgezählt, die - soweit Angaben dazu gemacht wurden - höchstens einen Schaden von DM 100,- zur Folge hatten.

Dagegen waren seit 1970 90 Fahrer von insgesamt 103 unverschuldeten Unfällen betroffen! Wer schraubt also die Prämien in die Höhe?? Man sieht, wie man anhand ganz einfacher Statistiken zu überraschenden Ergebnissen kommen kann und wie die offiziellen Verlautbarungen der Versicherungswirtschaft immer unglaubwürdiger werden. Oder glaubt jemand, daß bei den 48 von Motorradfahrern verursachten Unfällen jedesmal ein vollbesetzter Autobus oder ein Tanklastzug umgeschmissen wurde??

Norton-Commando 7

Stellungnahme eines Norton-Händlers und -Fahrers

Daß es kein ideales Motorrad gibt, ist jedem echten kritischen Motorradfahrer klar. Der Eine steht auf seiner kleinen hochdrehenden Zweitaktmaschine mit möglichst viel Gängen, der Andere liebt den Klang seiner 4-Zylinder-Viertakt-Rakete, ein Dritter findet die Erfüllung seiner Wünsche auf einer benzin-fressenden großen Zweitakt-Dreizylindermaschine. Es gibt dann noch neben vielen denkbaren Arten von Motorradfahrern den Liebhaber von großvolumigen Viertaktern mit 2 Zylindern, so von 500 cm³ Hubraum an aufwärts. Diese Fahrer schätzen die aus einem hohen Drehmoment resultierende große Durchzugskraft, die ausreichende Motorleistung von wenigstens 45 bis 50 PS und vor allen Dingen die Möglichkeit, auch schaltfaul fahren zu können, wohlgemerkt können, nicht müssen! Kommt zu den genannten Wünschen noch die meines Erachtens wichtigste Forderung nach einem erstklassigen Fahrwerk, dann hat man einen potentiellen Parallel-Twin-Fahrer. Wer sich an Kettenantrieben stört, hingegen nicht an gewissen fahrgeometrischen Unannehmlichkeiten, der kann stattdessen sich ein Motorrad mit Boxermotor zulegen. Ich selbst gehöre zu den Fahrern, die sich einen kräftigen und schnellen Motor in einem erstklassigen Fahrwerk wünschen und auch gerne einmal eine Kette nachstellen oder pflegen und hin und wieder eine neue kaufen, deshalb fahre ich eine Norton-Atlas Baujahr 1967, nicht etwa, weil ich eine neuere Commando nicht wollte, sondern ich sie mir jetzt in der Aufbauphase meines Betriebes einfach nicht leisten könnte.

Nach diesen Vorbemerkungen nun im Einzelnen zu H. G.'s Beitrag:

Wenn ihm gleich auf der ersten Fahrt das Öl bis in die Stiefel und in die Stiefel seiner hübschen Sozia lief, ist er wirklich selbst schuld. Man füllt eben nicht zuviel Öl ein, sondern höchstens bis zur Marke "H" am Ölmeßstab und zwar nachdem der Motor kurz gelaufen war, damit auch das im Sumpf befindliche Öl im Öltank ist! Schade für die schönen 2 Paar Stiefel! Das Filter-Element ist mit DM 13,-- wirklich nicht zu teuer!

Der zweite "Schicksalschlag", die durchblausende Zylinderkopfdichtung, wäre nicht aufgetreten, wenn der Händler nach den ersten 500 km alle Kopfschrauben in der richtigen Reihenfolge und mit dem richtigen Drehmoment angezogen hätte. Übrigens, dieser 1. Service ist kostenlos!

Nach 3000 km wurde ein unruhiger Zeitpunkt festgestellt. Nun lag an einer defekten Verstellereinheit, die kostenlos auf dem Garantiewege gegen eine verbesserte neue ausgetauscht hätte werden sollen. Jeder Norton-Händler muß diese neuen Einheiten liegen haben und bei Bedarf kostenlos austauschen. Inzwischen sind alle neuen Commandos mit der verbesserten Einheit ausgerüstet! Das Teil, wie gesagt, inzwischen verbessert, ist ein Lucas-Zuliefererteil, da kann es schon einmal vorkommen, daß schlecht gearbeitet wird, das wird jeder Motorradfahrer bestätigen können. Das kommt auch bei deutschen und japanischen Maschinen durchaus vor!

Auch ein Simmerring kann defekt werden, dafür sollte auch der kleinste Händler wenigstens 1 Dutzend jeder Sorte liegen haben. Ich kann nicht verstehen, daß kein Original-Simmerring aufzutreiben war. Von mir hätte H. G. ihn in wenigen Tagen haben können und zwar zum Preis von DM 2,20 incl. MWST. ! Nachdem nun glücklich das Gehäuse abgeändert worden war, was man ja nie machen sollte, wurden 2 neue Kontakte eingebaut (bei mir je Stück DM 7,50 incl. MWST) und dann erlebte der liebe H. G. die einzige Sternstunde mit der Norton und wo erlebte er sie? Mit 3800 km auf dem Tacho, also einer kaum richtig eingefahrenen Maschine geht es flugs auf die Autobahn. Die Maschine dreht mühelos bis in den roten Drehzahlmesserbereich, der bei 7000 U/min beginnt! Unser Freund donnert also mit einer Kolbengeschwindigkeit (mittleren!) von mindestens 20,8 m/sec über die Autobahn! Die Prospektangaben über die Höchstgeschwindigkeit stimmen also! Das mußte ja einmal festgestellt werden. Wahrscheinlich war auf der Maschine noch das 19-zählige Getrieberitzel montiert! Und nun, mitten im schönsten 170er Speed ein glühendes rechtes

Auspuffrohr, das ist wirklich zuviel. Ein Grauen erfaßt den Fahrer, herunter vom Gas, heimgeschlichen, eine Kompressionsmessung bestätigt die schlimmsten Vermutungen. Ein kleines tückisches Grätchen an einem der Unterbrecherklötzchen, gewaltige Spätzündung plötzlich auf dem rechten Zylinder, verbranntes Auslaßventil. Und wieder ist dieses Teil weder beim Importeur noch beim Händler aufzutreiben. Das ist ja kaum noch zu fassen. Auch ein Auslaßventil hätte H. G. bei mir bekommen und zwar ab Lager! Aber das soll ja kein Vorwurf sein, H. G. wußte bestimmt nichts von meinem kleinen Betrieb. Das Ventil hätte DM 26,80 incl. MWST gekostet. Daß die Ventile nach 4000 km einschleifreif und die Führungen auch nicht mehr die besten waren, den Fall habe ich überhaupt noch nicht erlebt! Es wäre interessant, zu wissen, welches Öl H. G. gefahren hatte.

Nachdem der Motor wiederhergestellt war, geht es auf zu einem Motorradfahrer-Treffen. Nur 14 km Autobahn hält der verd... englische Motor, dann reißt der linke Kolbenboden ab, den Rest kennt jeder Fahrer, Ventile krumm, Führungen hinüber, Ölpumpe durch Späne auch in den ewigen Jagdgründen. Hier ärgerte sich H. G. nun über einen Punkt zu Recht. Ich habe es auch bedauert, daß man eine Zeitlang den Filter im Sumpf wegließ, inzwischen haben ihn die Norton-Motoren wieder! Nun aber zurück zum Kolbenboden, ehrlich, bei welcher Drehzahl ist denn dieser Schaden passiert, bei 6000, 7000 U/min oder noch darüber? Ich weiß, die Autobahn ist verlockend, man sollte sie als Motorradfahrer möglichst meiden, denn wo ist da der Reiz? Der Preis von DM 180,- für eine Ölpumpe ist zu hoch, sie kostet nur DM 151,25 incl.! nebenbei bemerkt.

Es stimmt, daß einige Motoren der 1972er Serie Lagerschwierigkeiten aufzuweisen hatten. Es war dies eine Frage des Lagerseitenspiels (2 Rollenlager mit Anlauftring!) Bei meinen wenigen Kunden, wo dies auftrat, war nach Auswechseln der Lager seither kein Schaden mehr aufgetreten.

In der CSSR hätte H. G. den erneuten Ärger mit der Zündverstellereinheit erst gar nicht erlebt, wenn er sich kostenlos die verbesserte

Einheit mit der gehärteten Grundplatte bei seinem Händler hätte einbauen lassen! Es ist eben meist doch klüger, in der Garantiezeit auftretende Mängel vom Händler beseitigen zu lassen und zwar kostenlos! Während des Winters wurden von H. G. neue Kurbelwellenlager montiert, hoffentlich wurde bei dieser Gelegenheit das Seitenspiel der Kurbelwelle (Achspiel) geprüft, es sollte ca. 0,15 mm betragen. Kolben ohne durchgehende Schlitze unter den Ölabstreifern waren tatsächlich nicht leicht zu beschaffen, jetzt gibt es sie und sie sind auch serienmäßig eingebaut. Bei den Nockenwellen ist es nicht so, daß alle der SS-Type schlecht gehärtet waren und defekt wurden, sondern hin und wieder eine aus der 1972er Serie. Ich hatte einen einzigen Fall und ersetzte die Nocke kostenlos samt Stößeln.

Der ständige Ärger mit der Zündanlage ist H. G.'s alleinige Schuld, siehe meine Ausführungen in vorangegangenen Absätzen. Nach den schlechten Erfahrungen mit der SS-Nockenwelle ist es mir unerklärlich, wie man auf den Trichter verfallen konnte, härtere Ventildfedern zu montieren, denn in dieser Beziehung ist der Motor absolut in Ordnung und selbst in Rennmotoren werden nur die ganz gewöhnlichen serienmäßigen Federn verwendet!

Vom Ventiltrieb her würde ein Norton-Motor 7500 bis 8000 U/min ohne weiteres vertragen! Bronze-Ventilführungen zu montieren ist hingegen kein Schaden, schon wegen der besseren Wärmeabführung bei den Auslaßventilen nicht. Den Lichtmaschinen-Rotor hätte sich H. G. auch durch einen besseren neuen kostenlos ersetzen lassen können, denn ob die geschilderte Bastelei auf Dauer hält, weiß ich nicht. Neue Scheibenbrems-Klötze waren nach vermutlich fast 10.000 km auch fällig, die kosten beide ja auch den ungeheueren Betrag von zusammen DM 15,- incl. Die Öldichtringe (O-Ringe) sind für ganz geringe Beträge zu haben. Richtig eingesetzte Stehbolzen im Zylinderkopf drehen sich nicht heraus und auch die sehr schön groben englischen Gewinde halten sehr lange. Nur bei recht alten Zylinderköpfen (über 6-8 Jahre) mußte ich gelegentlich 3 Spezialbolzen einsetzen. Überhaupt sollte man niemals ein original englisches Gewinde

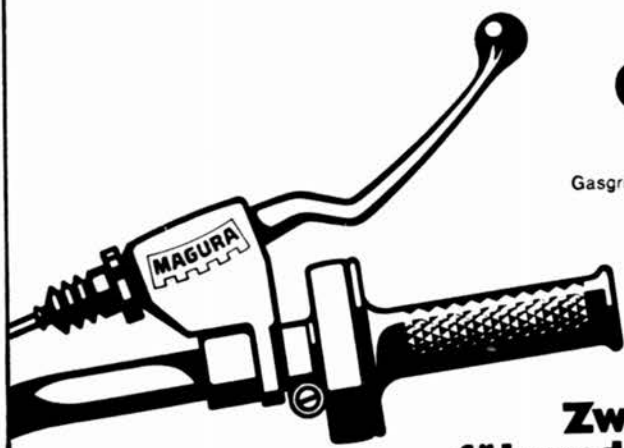
durch ein deutsches ersetzen, eventuell am Rahmen, nicht aber am Motor. Es kommt ja auch keiner auf die Idee, an einem japanischen Motor mit englischen Schrauben zu arbeiten. Warum hatte die Batterie über den Winter ihren Geist aufgegeben, ist sie vielleicht nicht nachgeladen worden oder fehlte es an Aqua destillata?

Macht man von jedem Öltropfen unter der Maschine, jeder Kettennachstellerei usw. eine große Geschichte, dann kann freilich ein Notizbuch voll werden. Aber 20.000 km ist der Liebe doch gefahren in der Zeit von April bis Oktober, wenn ich richtig gelesen habe! Entsetzlich, diese ständige Angst im Nacken und die Ungewißheit, das war ja richtig abenteuerlich, wie oft sind Sie, lieber H. G. denn nun nicht am Ziel angekommen? Sie sind am Anfang Ihres Berichtes doch mit Einzelheiten auch nicht geizig gewesen! Was Sie geschildert haben, ist wirklich nicht typisch für Norton. Seien Sie bitte so objektiv und überlegen Sie, was Sie vielleicht falsch gemacht oder nicht beachtet hatten. Möglicherweise haben Sie auch nicht gerade den besten Motor erwischt und vielleicht dazu noch eine schlechte Werkstatt.

Ich selbst fahre mit meiner Atlas 750 seit Anfang 1971 ohne jede ernstliche Störung, der Motor war seither nur einmal zur Überprüfung offen, einmal wurden die Ventileführungen gewechselt gegen Bronceführungen, einmal riß die Primärkette ohne großen Schaden anzurichten (noch $1/2 \times 5/16$ " Simplexkette!) sonst war nichts außer Fahrfreude und auch Fahrleistungen, der Motor wird nicht geschont, nur drehe ich nie über 6.500 U/min, auf der Autobahn, wenn es einmal nicht anders geht, kann ich dauernd mit 5.800 bis 6.000 U/min fahren ohne Schäden befürchten zu müssen. Bei meiner langen Übersetzung sind das immerhin ca. 166 bis 173 km/h. Das geht natürlich nur mit einem 5-Gang-Getriebe.

Es ist schade, daß Sie resigniert haben, denn ist Motorradfahren nicht ein letztes Stück Abenteuer? Stellen Sie sich ein Motorrad mit der Perfektion eines Mercedes Benz vor! Schauderhaft!

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



Sporthebel im Euro-Stil
Gasgriffe aus Aluminium und Kunststoff
für den Wettbewerb.
Bitte fordern Sie unseren
Sportprospekt 38/72 an.

MAGURA Zweiradarmaturen führend in Europa

M/47

MAGURA Gustav Magenwirth KG, 7417 Urach 1, Postfach 1180.

Doch nun zu Ihrem letzten Absatz über die Zukunftsaussichten von Norton. Ich bin überzeugt, daß das einfache, leicht reparierende Motorrad in der Art der Norton Zukunft hat. Ich glaube eher, daß die Tage der 3, 4 und 6-Zylinder-Boliden gezählt sein werden, wenn die Fahrer die Nase voll haben von teuren Ersatzteilpreisen, Werkstätten, die den komplizierten Motoren nicht gewachsen sind, die kaum ein Fahrer selbst überholen und reparieren kann, ohne sehr teures Spezialwerkzeug. Einfachheit und konservativer Bau haben auch ihre Vorteile, Sie können alle Norton-Motoren in fast sämtliche Norton-Rahmen einbauen, Getriebe austauschen wie Sie wollen. Wichtige Lager- und Konusdimensionen sind seit über 20 Jahren gleich geblieben. An welchen Motorrädern können Sie schon den Zylinderkopf oder Kopf und Zylinder zusammen demontieren ohne den Motor auszubauen, ebenso das Getriebe öffnen, ohne es auszubauen. Es gibt meines Wissens kein Motorrad, bei dem Sie für nicht einmal DM 100,- alle Spezialwerkzeuge erhalten. Und wie steht es denn mit dem Fahrwerk der englischen Motorräder? Sie werden wenig vergleichbare Rahmen finden. Gewiß, die Konstruktion ist fast 20 Jahre alt, aber sehen Sie sich einmal das fast kugelförmige Kurbelgehäuse an, ist die Konstruktion vielleicht schlecht, ist in diesem Falle nicht die vertikale Teilung die einzig richtige? Der jetzt aus der konsequenten Weiterentwicklung entstandene 850er Motor ist ein gesunder Motor, (mit einer Kolbengeschwindigkeit von 20,8 m/sek? Die Redaktion) er hat den gleichen Hub von 89 mm wie der 650er und der 750er Motor, einen neugeschaffenen Zylinder mit 77 mm Bohrung und einen neuen Kopf, ist also nicht einfach durch weiteres Aufbohren entstanden. Er ist nur noch 8,5 / 1 verdichtet und hat die etwa gleiche Motorleistung wie der 750er, etwa 54 DIN-PS aber ein um 15 % höheres Drehmoment. Ist das vielleicht schlecht? Was die Weiter- oder Neuentwicklung betrifft. Wovon sollen denn die Engländer die Kosten bestreiten, wenn nicht Sie und ich und viele andere Fahrer englische Maschinen kaufen. Ich weiß, heute werden nur die Marken gekauft, die mit großem Werbe-

aufwand und einigen gewissen Superlativen angepriesen werden. Wen interessiert schon ein gutes Fahrwerk, was für Durchschnittsfahrer zählt, ist: Beschleunigung, Leistung, Spitzengeschwindigkeit, vielleicht noch Zylinderzahl und möglichst viel Chrom, schwulstiges Styling, schlachtschiffartiger Aufbau. Den einen oder anderen Fahrer interessieren vielleicht noch die Bremsen, vom Fahrwerk spricht doch keiner und wer liest schon in einem Test den verschämten Satz, der über ein Fahrwerk alles sagen kann. Wer fragt schon beim Kauf einer superschnellen "Three Wing" oder "Super ZX" nach den Ersatzteilpreisen?

Lieber H.G., ich wüßte schon gerne wer Sie sind, vielleicht erfahre ich es noch, hoffentlich hat Sie mein Beitrag nicht zu arg getroffen, jedenfalls freut es mich, daß Sie überhaupt weiterhin Motorrad fahren und nicht einmal ein schlechtes. Wenn mich nicht die Fahrgeometrie und die mir nicht mehr geheuere scheinbare Perfektion stören würden, wäre diese Maschine noch nicht meine letzte Wahl.

H. Schleicher
Norton-Fahrer und -Händler
7886 Murg-Oberhof

YAMAHA-Werksvertrag für Dieter Braun

Längere Zeit hatte es den Anschein, als ob Weltmeister Dieter Braun für die Rennsaison 1974 "in der Luft hängen" würde.

Nun teilt die MITSUI-Maschinen GmbH, General-Importeur von YAMAHA, mit, daß Dieter Braun am 15.2.1974 einen Vertrag als Werksfahrer für das MITSUI-YAMAHA-Rennteam unterschrieben hat.

Er wird bei allen Straßen-Weltmeisterschaftsläufen in den Klassen 250, 500 und Formel 750 an den Start gehen. In erster Linie wird man sich die Verteidigung des Weltmeistertitels in der 250er Klasse zum Ziel setzen.

Wir halten Dieter Braun den Daumen und wünschen ihm eine erfolgreiche Saison 1974!

Typgeprüft

= verkehrssicher?

Bekanntlich darf in Deutschland kein Kraftfahrzeug in den Verkehr gebracht werden, welches nicht in allen Teilen der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) entspricht. In der StVZO ist z.B. festgelegt, wo die Blinker sitzen müssen, welche Zusatzbeleuchtung angebaut sein darf, wie laut, bzw. leise ein Auspuff zu sein hat, usw.

Inländische Fahrzeughersteller tun sich meist leicht mit der sogen. Typprüfung. Sie können nach den geltenden Vorschriften bauen und haben bei der Vorstellung ihrer mehr oder minder prachtvollen Erzeugnisse selten Schwierigkeiten.

Anders ist es bei dem Versuch, Fahrzeuge ausländischer Herkunft, insbesondere Motorräder, durch die Typprüfung zu bringen. Importeure können darüber ganze Opern singen - überwiegend Klagelieder.

Nur selten liegen z.B. die für die Schalldämpfung im Herkunftsland erlaubten Werte innerhalb der von der StVZO gezogenen Grenzen. Hat man endlich die deutschen Vorschriften erfüllt, sind etliche der im Prospekt versprochenen Pferdestärken auf der Strecke geblieben.

Das ist meiner Meinung nach noch das kleinere Übel, denn Krach macht die Motorradfahrer bei unseren Mitmenschen nicht sympathischer.

Aber auch die Lichanlage ist den hiesigen Vorschriften anzupassen. Ferner wird das ganze Fahrzeug vermessen und gewogen; wenn endlich alles stimmt und registriert wurde, ist der Typ geprüft. Das Fahrzeug kann in der geprüften Ausführung in den Verkehr gebracht werden.

Es kann nicht oft genug betont werden, daß nachträgliche Änderungen die Betriebserlaubnis hinfällig werden lassen, sofern nicht Teile angebaut werden, die in Verbindung mit dem betreffenden Fahrzeug ebenfalls "typgeprüft" sind. Das ist z.B. bei vielen Umbausätzen auf Halogen-Licht der Fall.

Es ist immer ratsam, sich bei irgendwelchen An- oder Umbauteilen vom Hersteller oder Händler bescheinigen zu lassen, daß sie typgeprüft sind!

Gegen die Typprüfung ist soweit gar nichts einzuwenden. Der Händler hat ein ruhiges Gewissen (manche haben gar keins), seine Kunden kriegen bei der Zulassung keinen Ärger, alles scheint o.k.

Nun hat sich Karlchen Normalverbraucher einen exotischen Super-Wetzhobel gekauft.

Als ein verantwortungsbewußter Mensch, er gewöhnt sich erst mal an das teure Stück und nimmt den neuen Motor nicht gleich voll her. Aber schon bald hat er in schnellen Kurven so ein komisches Gefühl im Südpol; wenn er in den Gängen den Hahn aufzieht, wird die Karre vorne so verdammt leicht und das Vorderrad verläßt schon hin und wieder beim vollen Beschleunigen den Boden der Tatsachen.

Eines Tages liest er in seinem Leib- und Magenblatt den mit Spannung erwarteten Test seiner schönen Maschine. Die hohe Motorleistung, die guten Bremsen, die ordentliche Geräuschkämpfung werden lobend hervorgehoben. Die Fahreigenschaften werden aber nicht so sehr gerühmt, sie erhalten erst nach der Umrüstung von Bereifung und Federbeinen allenfalls durchschnittliche Noten. Und wenn er gar hört, daß etliche Leute von der gleichen Maschine unfreiwillig und recht unsanft abgestiegen sind, dann fragt Karlchen mit Recht, wie so etwas denn überhaupt zugelassen werden kann.

Das frage ich mich manchmal auch, aber ich wundere mich nicht darüber. Denn ich weiß, daß bei der Typprüfung wohl peinlichst darauf geachtet wird, ob die Nummernschildbeleuchtung das Kuchenblech auch ausreichend anstrahlt, daß aber keiner der Herren Typprüfer die Maschine mal wenigstens ein paar Stunden unter Alltagsbedingungen bewegt. Es ist also ohne weiteres möglich, Böcke mit kriminellen Fahreigenschaften ganz legal unters Volk zu bringen!

Es ist kein Trost, wenn bei Autos nach dem gleichen Schema verfahren wird. Wie wäre es sonst möglich, daß noch Tag für Tag fabrikneue Wagen in den Verkehr kommen, die mit der serienmäßigen Diagonal-Bereifung objektiv gefährlich sind. Wenn Onkel Emil mit frisch erworbenem Führerschein mit so einer Karosse auf Trambahnschienen gerät, hat er ganz furchtbar viel damit zu tun, das schicke Auto (Tante Elfriede fand Form und Farbe so elegant) wieder auf den richtigen Kurs zu bringen. Ist es gar noch naß, dann steht die Karre plötzlich quer. Gerät nun noch ein Zweiradfahrer in die Schußbahn, dann wieder ein weiterer Beweis für die Gefährlichkeit des Motorradfahrens erbracht!

Aber Spaß beiseite. Da werden die Sicherheitsapostel nicht müde, immer neue Zwänge zur "Erhöhung der passiven Sicherheit" zu propagieren. Es ist eben bequemer, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Sturzhelmpflicht oder Anschnallzwang zu dekretieren und Versicherungen zu erhöhen, als von berufenen Fachleuten verbindliche Richtlinien für die aktive Fahrsicherheit nebst den dazu passenden Prüfbestimmungen ausarbeiten zu lassen, und gegen das Wehgeschrei der betroffenen Hersteller durchzusetzen.

Man darf allerdings die Leute, die in der Lage sind, das Fahrverhalten von Kraftfahrzeugen objektiv zu beurteilen, nicht in den zuständigen Behörden suchen. Auch nicht unter den "vereidigten Sachverständigen".

Die Ursachen mancher Unfälle könnten an der Quelle erkannt und beseitigt werden. Statt dessen heißt es hinterher im Unfallbericht "überhöhte Geschwindigkeit". Es ist garnicht so selten, daß Motorradunfälle auf freier Strecke ohne Zeugen geschehen. Man wundert sich, wieso jemand aus einer so harmlos anmutenden Kurve flog und sich dabei den Hals brach. Mußte der auch sooo rasen?! Dabei hat wahrscheinlich bei durchaus angemessener Geschwindigkeit plötzlich das Hinterteil seiner Mühle angefangen zu schlingern, weil die Schwingenkagerung schon von Hause aus nicht astrein war. Nicht jeder kann so einen Wackelpudding wieder einfangen. Oder wie war das mit den herausgeklappten Seitenständern, die in der nächsten Kurve Roß und Reiter in die Gegend katapultierten? Sie hatten die Typprüfung unbeanstandet passiert! Davon steht ja auch nichts in der StVZO. Weitere Beispiele ähnlichen Irrsinns werden jedem ohne langes Nachdenken einfallen. Ich kann sie mir daher hier sparen. Es soll nur einmal aufgezeigt werden, daß die vielzitierte (und garnicht billige) Typprüfung mit der Fahrsicherheit der geprüften Objekte fas nichts zu tun hat.

Fragen Sie nun bitte nicht mich, was denn das Ganze für einen Wert haben soll. Fragen Sie besser den Verkehrsminister.

Bill Longstroke

DER VERSICHERUNGSFALL

(2. Fortsetzung, s. BALLHUPE Nr. 3 + 4/73)

Seit der letzten BALLHUPE hat sich auf dem Versicherungsgebiet allerhand getan. Glaubte man bei den HUK-Gesellschaften im Herbst noch, daß sich die Empörung über die unverschämten Tarifierhöhungen vom 1.7.73 allmählich wieder legen würde, mußten sie bald erkennen, daß man den Bogen überspannt hatte.

In Heft 22/73 der Zeitschrift "DAS MOTORRAD" hatte ein Herr Heinen, Motorrad-Fachhändler aus Datteln, zur Gründung einer unabhängigen Motorradfahrer-Versicherung aufgerufen. Er erhielt daraufhin eine Flut von zustimmenden Antworten. Manche Fragen waren aber noch offengeblieben und stellvertretend für viele, kann die Anfrage des Motorrad-Clubs Passau in Heft Nr. 26/73 gelten. War die Stellungnahme der Zeitschrift zu den Erhöhungen bis dahin schon ziemlich flau gewesen, erteilte der Chefredakteur Siegfried Rauch den Passauern eine Antwort, die von vielen als offene Aufforderung verstanden werden mußte, sich von dem Unternehmen des Herrn Heinen zu distanzieren. Nun hat ja niemand etwas dagegen, wenn ein Journalist seine eigene Meinung zum Ausdruck bringt, er darf aber zu deren Rechtfertigung keine falschen und irreführenden Behauptungen aufstellen. Das war leider in der Antwort auf die Passauer Anfrage der Fall.

Anfang Dezember hatten wir uns nämlich mit Herrn Heinen in Verbindung gesetzt, weil wir im Interesse unserer Mitglieder wissen wollten, was dahinter steckt. Wir kamen zu der Überzeugung, daß Herr Heinen kein wirklichkeitsfremder Spinner ist, und daß eine unabhängige Motorradfahrer-Versicherung eine reelle Chance hat, wenn die Motorradfahrer solidarisch sind. Eine erste Folge der mit Herrn Heinen vereinbarten Zusammenarbeit war die zum

ELEFANTENTREFFEN durchgeführte Flugblottaktion.

Diese Aktion war ein überwältigender Erfolg! Erstmals waren hier die von unabhängigen Fachleuten kalkulierten Prämien auf der Grundlage einer Tarifeinteilung nach Leistung - und nicht mehr nach Hubraum - genannt.

Schon vorher hatten wir an Herrn Rauch einen ausführlichen Brief mit einer Richtigstellung seiner falschen Darstellungen geschrieben. Anstatt diesen Brief abzdrukken und damit Klarheit zu schaffen, wurden wir im Leitartikel von Heft 2/74 in hässlicher Weise als Störenfriede abqualifiziert, die dem "aufläuternd wirkenden" MOTORRAD nun auch "Sabotage" an der Selbsthilfe-Organisation von Herrn Heinen vorwerfen würden! Davon war in unserem Brief an keiner Stelle die Rede, sondern wir hatten in sachlicher Weise auf die Unrichtigkeiten in der Replik von S.R. hingewiesen.

Der MOTORRAD-Chefredakteur vergißt nie, auf die gesetzlichen Bestimmungen hinzuweisen, die zur Errichtung einer neuen Versicherung zu beachten sind. Als ob wir nicht wüßten, daß eine Versicherung kein Gemüseladen ist. Sein zweites Steckenpferd ist die Auflage, daß eine neue Versicherung während der ersten Jahre nicht billiger sein darf, als die bis dahin billigsten Unternehmen.

Wenn S.R. unseren Brief vom 2.1. gelesen hätte, dann könnte er diesen alten Hut in der Schachtel lassen. Damit es nun ein jeder weiß, bringen wir hier nochmals die in dem vorerwähnten Schreiben enthaltene Gegenüberstellung des in Aussicht genommenen Zweirad-Versicherungs-Tarifes mit den Tarifen von drei bekannten Versicherern:

	A)				B)	C)	D)
Kleinkraftträder bis 7 PS	DM 312	bis 50 ccm	DM 410	405	401		
Motorräder " 10 PS	DM 68	" 100 ccm	DM 102	90	90		
" 15 PS	DM 118	" 175 ccm	DM 162	152	150		
" 20 PS	DM 124	" 250 ccm	DM 282	275	273		
" 30 PS	DM 203	" 475 ccm	DM 842	845	936		
" 42 PS	DM 395	über 475 ccm	DM 876	880	868		
" 50 PS	DM 414						
" 70 PS	DM 485						
über 70 PS	DM 556						
Summe der Prämien für alle Klassen				DM 2.675	2.674	2.647	2.618

A) = Deutscher Zweiradversicherungsverein a. G.

B) = Gerling-Konzern

C) = Karlsruher Versicherungsverein

D) = Haftpflichtverband der deutschen Industrie

Der Zweiradversicherungsverein ist also gar nicht "billiger".

Das ganze Geheimnis ist die gerechtere Einteilung der Tarifklassen!

Anstatt diese Fakten zu bringen, verkündet "DAS MOTORRAD" die frohe Botschaft "Schadenfreiheitsrabatt jetzt für alle". Ein Schmeih, den man schon drei Wochen vorher von jedem Versicherungsvertreter hören konnte! Warum fragt DAS MOTORRAD denn nicht einmal die zuständigen Stellen, warum jetzt auf einmal wieder Schadenfreiheitsrabatt für Motorräder möglich ist; warum jetzt auf einmal die "Gothaer" ihre Tarife um ganze 7 % ermäßigen kann??? Im Sommer hieß es doch, man ohne die riesigen Erhöhungen den Ruin vor Augen habe. Jetzt auf einmal nicht mehr?

Von dritter Seite hörten wir, daß die "MOTORRAD"-Redaktion damals, nach der Erhöhung, eigene Recherchen eingeleitet habe. Wenn das der Fall wäre, dann hätte man zwangsläufig zu den gleichen Ergebnissen kommen müssen wie Herr Heinen und wir. Denn die vom Bundesaufsichtsamt genannten Zahlen über die in der HUK-Statistik erfassten Risiken (= zugelassene Motorräder) stimmen nicht! Sehr sonderbar ist zunächst einmal, daß die Behörde nur

Zahlen von 1971 nennt. Angeblich wurde vom gesamten Beitragsaufkommen ein Anteil von 92,54 % erfasst. Gleichzeitig gibt man an, daß im Jahre 1971 118.854 Risiken von Kraftträdern über 50 ccm erfaßt wurden. Im Klartext könnte das bedeuten, daß diese 118.854 Motorrad-Versicherungsverträge (über 50 ccm) etwa 92,5 % aller Beiträge entsprachen hätten. Laut einem Bescheid vom Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg waren aber zum gleichen Zeitpunkt 201.452 Motorräder und Roller über 50 ccm zugelassen! Will man uns weismachen, daß die Differenz von 82.598 Fahrzeugen die restlichen 7,5 % des Beitragsaufkommens repräsentieren??

Natürlich haben wir das Bundesaufsichtsamt nach einer Erklärung dieses sonderbaren Verhältnisses gefragt. Wir haben auf unsere Anfrage noch keine Antwort.

Leider müssen wir noch einmal auf DAS MOTORRAD zurückkommen.

Aufgrund des Leitartikels in Heft 2/74 hatte es wohl derart viele Proteste gehagelt, daß man sich veranlaßt sah, in Nr. 3/74 den von uns zum Elefanten-Treffen verbreiteten Aufruf abzudrucken. Eine nochmalige Sturmflut von Zustimmungserklärungen war das Echo.

Man nun wissen, wie es um die Aktion

von Herrn Heinen steht. Hier der gegenwärtige Stand:

Die Satzung der "Deutschen Zweiradversicherung, Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit" ist von den Juristen fertiggestellt und zur Genehmigung an das Bundesaufsichtsamt geleitet worden. Mit einer Bearbeitungsdauer von etwa zwei Monaten muß gerechnet werden, denn mit Außenseitern läßt man sich dort sehr viel Zeit.

Ist die grundsätzliche Genehmigung erteilt, wird öffentlich zu einer Gründungsversammlung eingeladen und zur Zeichnung der Kapital-Anteile (DM 150,- pro Mitglied) aufgerufen.

Die Gründungsversammlung wählt den Aufsichtsrat, dieser bestellt den geschäftsführenden Vorstand. Und dann kann es losgehen, sofern das gesetzlich vorgeschriebene Mindestkapital erreicht wird. Zur Zeit liegen rund 22.000 Zustimmungserklärungen vor. Damit wäre die Mindestausstattung von 3 Millionen sichergestellt. Wenn aber nur 5.000 bis dahin wieder abspringen?

Auch dann fallen wir nicht auf den Bauch. Abgesehen davon, daß noch eine große Zahl von bisher abwartenden Fahrern einsteigen werden, wenn sie sehen, daß es Ernst wird, stehen finanzkräftige Gruppen, die ein vitales Interesse am Motorrad haben, mit erheblichen Summen bereit. Es besteht also kein Grund zu Pessimismus!

Sicher wäre es besser gewesen, wenn die neue Versicherung schon jetzt hätte starten können, wo viele Fahrer nach der Winterpause ihre Maschinen wieder anmelden. Das geht aber nun leider nicht. Achten Sie bitte darauf, daß Sie nur kurzfristige Verträge abschließen! Notieren Sie sich den nächstmöglichen Kündigungstermin! Notfalls genügt ein "Besitzwechsel", um aus einem Vertrag herauszukommen.

Und noch eins: die etablierten, im HUK-Verband straff organisierten Versicherungen werden alles tun, um die Zweiradversicherung madig zu machen. Die Vertreter werden die letzten Schauermärchen verbreiten. So z.B. das von einer Mithaftung, falls der Verein Pleite macht. Das ist Quatsch, weil gesetzlich und nach der Satzung des Vereins nicht zulässig!

Alles, was schlimmstenfalls vorkommen könnte, wäre der Verlust des Kapitalanteils von DM 150,-. Außerdem besteht die Pflicht zur Rückversicherung. Wird also der berühmte Autobus umgeschmissen, dann geht der Verein daran nicht kaputt, weil Schäden über DM 10.000,- von der Rückversicherung getragen werden. Vielleicht können wir in der nächsten BALLHUPE schon über den Verlauf der Gründungsversammlung berichten!

W.R.

Die KS 601 lebt!

Achtung Zündapp KS 601 !

Einige Zündappfahrer wollen ein gemeinsames Zündapptreffen für alle KS 601 und größere Zündapp-Hubräume durchführen. Der Termin soll im Sommer sein.

Alle Fahrer bzw. Besitzer solcher Maschinen, die an dem Treffen interessiert sind, mögen mir bitte schreiben. Die Anmeldung dient nur zur Planung. Jeder Teilnehmer wird noch persönlich angeschrieben.

Es sollen bei dem Treffen Möglichkeiten der Ersatzteilbeschaffung usw. besprochen werden. Adressenangaben aller Zündapp-

Fahrer mit Maschinentyp usw. sind für alle interessant.

Voranmeldungen bitte an den

BVDM e.V. LV Sauerland 5762 Hachen
Bernd Keggenhoff Hauptstr. 172

Kleinanzeige

Verkaufe MOTO-GUZZI V 7 Spez., dunkelblau-metallic, Konis, Kunststoff-Kotflügel, neu bereift, 32.000 km, Motor vor 3.000 km überholt, für Sw-Betrieb zugelassen, mit Anschlußteilen für TR. VB DM 4.000,-, 100er wird in Zahl. gen.

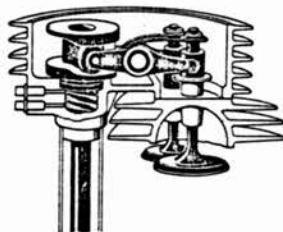
F.W.Sprenger, 563 RS-Lennep,
Albert-Schweitzer-Str. 23



Der „Original-K“-Motor

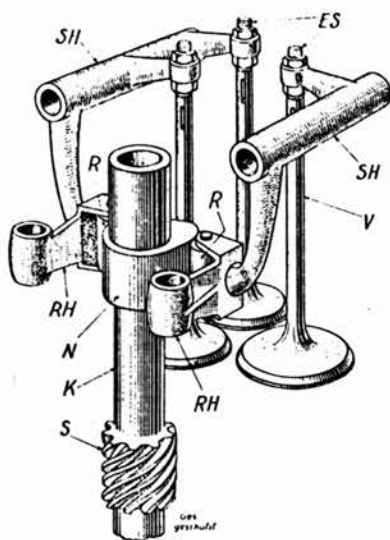
In Heft Nr. 26 / 73 brachte DAS MOTORRAD einen interessanten Artikel über einige Arbeiten des in den Zwanziger und dreißiger Jahren sehr bekannten Konstrukteurs Richard Küchen. Der Verfasser, Erwin Tragatsch, erwähnte darin auch einen Motor, dessen Ventile nicht durch Nocken, sondern durch eine auf einer "Königswelle" angebrachten Kurvenscheibe gesteuert wurden. Die meisten Leser konnten sich darunter wahrscheinlich nichts vorstellen, denn diese eigenartige Konstruktion ist mit Worten schlecht zu beschreiben. Wir sind in der glücklichen Lage, hier eine Darstellung dieser Ventilbetätigung bringen zu können. Alles wesentliche ist aus der Zeichnung ersichtlich, lange Erklärungen können wir uns daher sparen. Die vollkommen Öl- und staubdichte Kapselung des Ventilmechanismus war damals - ca. 1924 - ein großer Fortschritt.

Leider gelang es nicht, den Zylinderkopf ausreichend zu kühlen, der Motor blieb, wie die meisten Küchen-Konstruktionen, wärmekrank. Auch dürfte mit den seinerzeitigen Ölen eine auf die Dauer befriedigende Schmierung der Nockenscheiben-Gleitflächen kaum zu bewerkstelligen gewesen sein.



Nach meinen Unterlagen soll der Motor bis 7000 U/min gemacht haben - eine für damalige Verhältnisse irrsinnig hohe Drehzahl. Bei den geringen oszillierenden (hin- und her gehenden) Massen im Ventiltrieb ist diese Drehzahl aber glaubhaft. Die Leistung des 500 cm-Motors betrug dabei aber nur 15 PS - ein sicheres Zeichen für schlechte Füllung wegen ungünstiger Strömungsverhältnisse.

Küchen hat dann Untersuchungen über die günstigsten Ventilgrößen angestellt. Das Ergebnis war ein dreiventiliger Zylinderkopf, bei dem die Steuerung der Ventile wieder durch eine Königswelle erfolgte. Diesmal trug die Welle am oberen Ende einen ziemlich breiten Nocken. Mit der Kurvenscheibe war man ja nicht recht glücklich geworden. Wie aus der nächsten Zeichnung ersichtlich, war der Ventiltrieb um mehrere Ecken doch ziemlich umständlich.



Auch diese Anordnung erlaubte keine halbkugelförmige Ausbildung des Zylinderkopfes. Die Ventilteller standen ziemlich eng, die Kerze konnte nicht zentral zwischen den Ventilen vorgesehen werden. Die beiden kleineren Ventile steuerten das einströmende Frischgas. Es war aber nur ein Vergaser vorgesehen. Der größere Gesamt-Querschnitt für den Einlaß brachte daher kaum etwas. Der Auslaßkanal gabelte sich hinter dem Ventil und mündete in zwei Auspuffrohre. Außer einer höheren thermischen Belastung für den Zylinderkopf brachte das auch nichts. Dieser Unsinn wurde in den Dreißiger Jahren zu einer regelrechten Mode, die im Gefolge der aufkommenden "Wehrsport"-Welle im "hochgezogenen Doppelauspuff" gipfelte.

Doch noch einmal kurz zurück zu Richard Küchen. E. Tragatsch schreibt schon von "6-K-Motoren", (Küchen's Konstruktionen kennen keine komplette Kühlung). E.T. erwähnt auch Küchen's Tick mit dem möglichst glattflächigen Motor. Das führte unter den nach außen glatten Motoren zu den unsinnigsten Verrenkungen. Konnte man die in die Zylinder eingegossenen Ansaugleitungen bei den seitengesteuerten ZÜNDAPP-Modellen K 500 und K 800

noch hinnehmen, so kann man über diese Anordnung bei den OHV-Motoren der VIKTORIA-Bergmeister und HOFFMANN-Gouverneur nur den Kopf schütteln. Stellen Sie sich bitte einmal den Weg des Frischgases vom Vergaser, der schön versteckt und zentral im Motorgehäuse untergebracht war, bis in den Brennraum vor! Ich habe mich nur immer gewundert, daß es Motorrad-"Fabrikanten" gab, die diesen Quatsch nicht nur ankauften, sondern auch noch bauen ließen! Aber bezahlen mußte das ja letzten Endes der Kunde. Der "Erfolg" ließ dann ja auch nicht lange auf sich warten.-

Chronikus

Betr.: MÜNCH!!

Die Firma Münch, die am 1.11.73 in Konkurs ging, wurde am 22.11.73 von Herrn H. Henke übernommen. Die technische Leitung hat Herr Münch, und die besten Mitarbeiter wurden wieder eingestellt. Die Herstellung der Motorräder geht in kleiner Stückzahl weiter, bei Ersatzteillieferung und Inspektion soll es keine Schwierigkeiten geben.

Herr Henke ist selbst begeisterter Münch-Fahrer und möchte einen möglichst guten Kontakt zu allen Münchfahrern erreichen. Alle Münchfahrer, die diesbezügliche Fragen haben, wenden sich an:

Firma Münch Inh. H. Henke
6472 Altenstadt/Hess. 1
Heegwaldstr. 2

KAWASAKI Z1 (900)

Fahrbericht:

Die technischen Daten des obigen Modells sind inzwischen bekannt - auch aus dem Bericht in Heft 4 - so daß ich diese hier nicht nochmals wiederhole. Das Motorrad wurde von mir von April - Oktober letzten Jahres 11.000 km gefahren, wobei interessieren dürfte, wie es sich dabei verhalten hat. Vorab die Feststellung, daß zwar die positiven die negativen Dinge weit überwiegen. Letztere sind jedoch nicht wegzudiskutieren.

Defekte: a) ca. 15 Birnen Abblend- Fernlicht. War über Monate nicht zu beheben, trotz eingebautem Zusatzwiderstand in Form zuschaltbarer Birne. Auch mehrere Rücklichtbirnen gaben den Geist auf. Bei eingeschaltetem Licht ging zunächst der Abblendfaden und dann der Fernlichtfaden kaputt, besonders ab Drehzahl von ca. 5000. Aber auch ohne Licht gingen die Birnen kaputt, was eindeutig auf Vibrationen zurückzuführen ist. Nachdem Scheinwerfer elastisch aufgehängt wurde, aus diesem Grunde kaum mehr Defekte an Birnen. Weitere Abhilfe schaffte der von Kawasaki nachträglich gelieferte Zusatz-Widerstand. Defekte infolge zu hoher Spannung sind nicht mehr aufgetreten.

- b) Tachometer-Nadel zeigte bei km 10.500 nicht mehr an. Wurde kostenlos repariert.
- c) Schlauch im Hinterradreifen. Die Luft entwich zweimal schlagartig, ohne daß eine äußerliche Einwirkung (Nagel o.ä.) als Ursache hierzu festgestellt werden konnte. Offensichtlich war der Original-Schlauch porös (mangelnde Qualitätskontrolle?) Er wurde nach km 2000 durch Metzeler-Schlauch ersetzt, der einwandfrei ist.

- d) Ölpumpe für Kette zum Hinterrad war falsch eingestellt. Kette lief trocken, was auch bei anderen Maschinen desselben Typs beobachtet wurde. Funktioniert inzwischen nach richtiger Justierung der Pumpe.
- e) Im Lichtschalter hat das Kunststoffpreßteil, das den Kabelbaum zusammenhält Spannungsriß, daher keine volle Stromübertragung mehr und nur Fernlicht schaltbar. Reparatur mit Kunststoffkleber bisher noch nicht gelungen.

Normaler Verschleiß: Bei km 5000 wurde Originalkette, die trotz guter Pflege restlos hinüber war, durch Renolds-Kette mit Schloß ersetzt (kostete ca. 85,-) die noch ca. 50% ig ist. Vorne ist der zweite (ist am Ende), hinten der dritte Reifen drauf, der noch gut ist.

Pflegearbeiten: Ölwechsel, Kette, Bremsen, Kupplung nachstellen, Reifen wechseln, Kundendienst bei km 800 und km 4000. Kein nennenswerter Ölverbrauch, kaum Ölspuren, keinerlei Schwierigkeiten an Motor und Getriebe.

Die Kawasaki springt stets sofort an. Sie läuft nach kurzer Warmlaufzeit sehr ruhig und zieht ab 3000 U/min gut durch. 7000 - 7500 U/min, teils kurzzeitig auch mehr konnten auf der Autobahn ohne Anstände stehengelassen werden. Spritverbrauch dann bis zu 13 l/100 km. Sonstiger Spritverbrauch bei mir ca. 7-8 L.

Fahreindruck: Langgezogene sehr schnelle Kurven verursachen ein Unruhigwerden der Maschine hinten. Wurde mit Austausch des Original-Reifens gegen Conti K 111 besser, ist aber nicht behoben. Es dürfte an der Schwingenlagerung und den Federbeinen liegen. Ich beabsichtige Einbau von MS-Buchsen und Koni-Beinen und hoffe dann auf besseres Fahrverhalten. Bremsen sowohl vorne als auch hinten sehr gut. Ein gewisses Manko ist, daß vorne nur eine Scheibenbremse montiert ist, was sich bei sehr scharfen Bremsen nachteilig bemerkbar macht.

Man hat das Gefühl, daß das Rad auf eine Seite zieht. Einbau einer zweiten Scheibe ist unbedingt empfehlenswert und vorge-sehen. Federung hart, jedoch dank guter Sitzbank sind gute Straßen bzw. lange Strecken ermüdungsfrei zu bewältigen. Der Tank ist mit 18 l Inhalt zu klein, ca. 25 l wären angebracht.

Ausgewechselt wurde der Originallenker, der indiskutabel erschien gegen den der 1000er Laverda, womit sich das Motorrad sehr gut fahren läßt.

Ich glaube schon heute sagen zu können, daß die Maschine im Großen und Ganzen keine Kinderkrankheiten hat. Da der Anschaffungspreis nach wie vor günstig ist, mußte man in 1974 eigentlich von diesem Typ zunehmende Stückzahlen zu Gesicht bekommen. Schön wäre es allerdings, wenn die vergleichsweise teils etwas hohen-Ersatzteilpreise etwas nach unten rutschen würden - ein Gesichtspunkt, der bei einer evtl. Kaufentscheidung durchaus zu prüfen wäre.

Von meiner Sicht aus und auf meine Maschine bezogen kann ich jedenfalls zusammenfassend sagen, daß die Anschaffung der Kawasaki von mir nicht bereut werden mußte und ich diese Maschine jederzeit nochmals kaufen würde. Um sie optimal hinzubekommen sollte man allerdings bereit sein, zusätzlich noch einige Scheine zu opfern (Koni-Federbeine, andere Schwingenlagerung, 2. Scheibenbremse und auch hydr. Lenkungsämpfer sowie geändertem Lenker und evtl. größerer Tank.)

Helmut Schlatterer

Zum Thema

Fahrberichte

hatten wir zwei Besitzer einer KAWA 900 angesprochen, weil wir ein möglichst umfassendes Bild von diesem dicken Dampfer bekommen wollten. Der Bericht von Manfred Bruckhoff konnte im letzten Heft gebracht werden. Es ist aber interessant, daß sich die Erfahrungen von Helmut Schlatterer doch ziemlich mit denen von M.B. decken. Beide Fahrer kennen sich übrigens nicht, eine Absprache war daher nicht möglich.

Nun wollen wir zu interessanten Maschinen möglichst viele Stimmen hören. Es müssen aber nicht jedesmal mehrere Artikel daraus werden. Wenn also mehrere Berichte eingehen, dann werden wir unterschiedliche Erfahrungen in einem Artikel zusammenfassen, aber so, daß jeder mit seiner persönlichen Ansicht zu Wort kommt.

Fahrberichte zu den folgenden Maschinen sind besonders erwünscht:
SUZUKI 750, BMW R 90/6 S,
YAMAHA 750.

Das soll aber nicht heißen, daß Erfahrungen mit anderen Maschinen unerwünscht sind. Das müssen auch keineswegs ausführliche Dauertestberichte sein. Tips, Tricks und Hinweise über ausgeführte Verbesserungen sind ebenso willkommen. Wer also glaubt, daß seine speziellen Erfahrungen mit seiner Maschine auch anderen nützen können, der soll bitte schreiben!

Die Redaktion

BVDM – Touristikwettbewerb 1973

Der Touristikwettbewerb hat 1973 einen gewaltigen Aufschwung erlebt. Von 19 Teilnehmern des Wettbewerbsjahres 1972 stieg die Zahl der Teilnehmenden 1973 auf 46 Fahrer an. Erstmals kam die neue Wertung zur Geltung, die nur noch eine Gesamtklasse berücksichtigt. Viele Fahrer nutzten dieses aus und starteten mit verschiedenen Maschinen, solo oder Gespann. So konnten sämtliche Fahrten für eine Klasse addiert werden.

In den vergangenen drei Wettbewerbsjahren stiegen die Wertungspunkte der Fahrer stetig an. Der Sieger des letzten Jahres mit 3343 Punkten könnte im Wettbewerbsjahr 1973 gerade den Platz 21 belegen. Es zeigt sich, daß das Interesse anwächst und mehr Wettbewerbsgeist gezeigt wird.

Trotz unserer mehrmaligen Bitte, kleine Ziele vernünftig zu beschreiben, mußten wir leider vielfach feststellen, daß uns nicht entsprochen wurde und wir viele Orte mit großem Aufwand lange suchen mußten. Es wurden viele kleine Ziele im Ausland angegeben, wo uns nicht einmal das Land angegeben war, geschweige denn die nächst größere Stadt. So geht es nicht weiter!!

Laut Ausschreibung sollen die Ziele auf der Europakarte von Kümmery & Frey (Maßstab 1: 2500000) zu finden sein. Bei ca. 400 zu wertenden Fahrten mußten wir ungefähr 150 verschiedene Orte ausmessen. Waren diese noch nicht einmal bekannt, vermehrte sich der Aufwand auf ein Vielfaches.

Allerdings müssen wir auch einige Fahrer erwähnen, die eine genaue Beschreibung ihres Zielortes lieferten, der dann sehr schnell auffindbar war. Es muß ja nicht, wie in einem Falle geschehen, eine Kartenkopie mit eingezeichnetem Zielort sein, eine Kurzbeschreibung reicht vollkommen aus.

Nun zu den Siegern:

Platz 1

Hans-Joachim Priester, 24 Jahre aus Ave, Kreis Land-Hadeln, LV "Motorradfreunde Niederelbe", erfuhr mit seiner MZ ETS 250, 11528 Wertungspunkte.

Zu seinen Zielen gehörten unter anderem: Nordkap, Rechbergtreffen, Berchtesgaden, Wildenstein und Rom.

Am 1.4. hatte seine MZ einen Tachostand von 580 km, zum Ende der Saison am 13.10. einen Kilometerstand von 22163.

Platz 2

Frank-Michael Wolf, 26 Jahre, aus Ohlen-dorf, Kreis Harburg, LV Lüneburger Heide, erfuhr mit seiner R 69 Solo und Gespann 6158 Wertungspunkte.

Zu seinen Zielen gehörten: Hettenhain, Elefantentreffen, Ingolstadt, Kopenhagen, Paris.

Platz 3

Ferdinand Goldammer, 43 Jahre aus Wupper-tal, LV Rhein-Ruhr, erfuhr mit seiner Yamaha DS 7 5102 Punkte.

Zu seinen Zielen gehörten: Westergellersen, Ingolstadt, Wildenstein und Rechbergtreffen.

Hier waren es ausschließlich BVDM-Veranstaltungen, die 100 % Aufschlag erhielten.

Die Siegerehrung und Preisverteilung findet während der diesjährigen Jahreshauptversammlung in Stemel, Sauerland statt. Hier werden auch die Wertungshefte an die Teilnehmer zurück gegeben. Bis zu diesem Termin können Einsprüche geltend gemacht und Unklarheiten beseitigt werden.

Außer Pokalen, Plaketten und Urkunden versuchen wir noch einige Ehrenpreise aufzutreiben.

Wir hoffen, daß das Interesse an diesem Wettbewerb nicht nachläßt und alle ausgegebenen Hefte auch zur Auswertung zurückgegeben werden.

Günter Wuttke Horst-Rainer Raff

Siegerliste

BVDM – Touristik – Wettbewerb 1973

Punkte

1. Hans-Joachim Priester	11528	MZ 250	LV Niederelbe
2. Frank-Michael Wolf	6158	BMW R 69 S	LV Lüneburgerheide
3. Ferdinand Goldammer	5102	Yamaha DS 7	LV Rhein-Ruhr
4. Günter Meier	5019	BMW R 60/5	LV Rhein-Ruhr
5. Dieter Tenzer	4995	BSA Rocket 3	Einzelmitglied
6. Hans-Dieter Stadie	4818	BMW R 75/5	LV Ostwestf. Lippe
7. Ernst Edler	4761	BMW R 25/3	LV Ostwestf. Lippe
8. Johannes Kern	4741	BMW R 75/5	LV Main-Spessart
9. Josef Schuck	4657	Laverda 750	LV Main-Spessart
10. Rainer Menkhoff	4565	BMW R 75/5	LV Rhein-Ruhr
11. Bernd Weischet	4460	Triumph Trident	LV Rhein-Ruhr
12. Hans-Jörg Nagel	4280		LV Südbaden
13. Martin Brede	4169	BMW R 75/5	LV Rhein-Ruhr
14. Dietrich Donnerstag	3948	Honda CB 450	LV Rhein-Ruhr
15. Gunter Brand	3728	BMW R 50/5	LV Niederelbe
16. Rudolf Multner	3721	BMW R 69 S	LV Südbaden
17. Frieder Spohn	3666	Kreidler RS	LV Südbaden
18. Hanno Caspers	3542	Yamaha DS 7	LV Rhein-Ruhr
19. Wolfgang Böhm	3515	BMW R 75/5	LV Ebern-Coburg
20. Manfred Bruckhoff	3398	Kawasaki Z 1	LV Rhein-Ruhr
21. Hans Büchner	3307	BMW R 75/5	LV Ebern-Coburg
22. Alfred Wolter	3193	MZ 250	LV UTM
23. Ellen Pfeiffer	3183	BMW R 75/5	LV Rhein-Main
24. Günter Seidel	3172	Yamaha DS 6	LV Ostwestf. Lippe
25. Hartmut Geitz	2705	Norton 750	LV Rhein-Ruhr
26. Willy Reuter	2636	BMW R 75/5	LV Rhein-Ruhr
27. Artur Loose	2418	BMW R 26	LV Rhein-Ruhr
28. Dieter Sauermann	2314	Honda CB 250	LV Sauerland
29. Eike Hoffmann	2265	Moto Guzzi V 7	LV UTM
30. Manfred Gruber	2198	BMW R 26	LV Ostwestf. Lippe
31. Anton Bayer	2096	BMW R 50	LV UTM
32. Manfred Ahrens	2060	BMW R 27	LV Ostwestf. Lippe
33. Manfred Paehr	2058	Zündapp KS 601	LV Sauerland
34. Gerhard Pfeiffer	2040	Honda CB 750	LV Rhein-Main
35. Detlef Schlichting	1938	MZ 250	LV Niederelbe
36. Manfred Rühl	1918	Herkules K 101	LV Ostwestf. Lippe
37. Friedhelm Feld	1878	MZ 250	LV Rhein-Ruhr
38. Karl-Heinz Maddée	1845	Honda CB 450	LV Sauerland
39. Horst Orłowski	1762	Moto Guzzi V 7	LV Rhein-Ruhr
40. Ulrich Diercke	1265	BMW R 75/5	Einzelmitglied
41. Ulrich Taubert	1209	BMW R 75/5	LV Ostwestf. Lippe
42. Detlef Käding	998	Yamaha DS 6	LV Niederelbe
43. Jürgen Finger	966	Yamaha DS 7	LV Ostwestf. Lippe
44. Hermann Schulz	900	BSA Rocket 3	Einzelmitglied
45. Reinhard Felde	826	BMW R 69 S	LV UTM
46. Peter Lange	824	BMW R 60	LV Weserstein

JAHRES- n. g. SPORT-WETTBEWERB des BVDM :

Der Trend der letzten Jahre hat gezeigt, daß immer mehr n.g. Sportveranstaltungen durchgeführt werden, wie z.B. Orientierungsfahrten, Bildersuchfahrten, Fuchsjagden, Geschicklichkeitsturniere, Sprintwettbewerbe, Trials und ähnliches. Viele BVDM-Mitglieder sind auf dem n.g. Sportsektor schon sehr aktiv geworden.

Um den Sportfahrern die gleiche Chance wie den Touristikfahrern zu geben, haben wir beschlossen, auch hierfür einen Jahreswettbewerb, den n.g. Sport-Wettbewerb, durchzuführen.

Das Angebot von Veranstaltungen reicht für die Durchführung eines solchen Jahreswettbewerbes schon aus. Einige Landesverbände führen zum Teil mehrere Veranstaltungen dieser Art durch. Die anderen LV mögen sich Gedanken machen, ob nicht der eine oder andere Wettbewerb in das Jahresprogramm mit aufgenommen werden kann. Bei Erstveranstaltungen wird sicherlich von erfahrenen Landesverbänden Starthilfe und Unterstützung gewährt.

Der Jahreswettbewerb soll gleichzeitig einen Anreiz geben, sich mit dem Motorrad sportlich zu betätigen und helfen, neue Aktive zu gewinnen und die Teilnehmerzahlen an den Wettbewerben zu erhöhen.

Da die Mitglieder des BVDM zum größten Teil weder Ausweis noch Lizenz besitzen, und der BVDM auch keine Ausweise und Lizenzen ausgeben darf, besteht die Möglichkeit des Wettbewerbes nur auf n.g. Sportbasis. Unter n.g. Sportveranstaltungen (nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen) versteht man solche Wettbewerbe, zu denen weder Ausweis noch Lizenz erforderlich ist. In die Wertung kommen auch Wettbewerbe, die nicht vom BVDM veranstaltet werden.

Ausweis- und Lizenzpflichtige Veranstaltungen nicht gewertet.

Die n.g. Sport-Wertungshefte werden in der Art der Touristikhefte hergestellt, allerdings mit rotem Deckblatt.

Der Druck erfolgt in Kürze, sodaß die Hefte schon jetzt bei uns angefordert werden können. Diese werden nach Fertigstellung dann umgehend zugesandt.

Das Nenngeld beträgt DM 5,--

Unsere Adressen und Bankverbindungen:

Günter Wuttke, 492 Lemgo 1
Hornscher Weg 121

Horst-Rainer Raff, 4902 Bad Salzuflen 1
Neue Dorfstr. 17

Nachfolgend Ausschreibung und Faktorentabelle.

Anschriften-Änderung!

Bundessportwart Günter Wuttke hat ab 26.2. eine neue Adresse:

48 Bielefeld, Dornberger Straße 225

Bitte vormerken, Schreiben an die alte Anschrift kommen erst mit erheblicher Verzögerung an.

BVDM-Notiz:

Da es bei einigen BVDM-Sportveranstaltungen zu Unstimmigkeiten zwischen Teilnehmern und Veranstaltern gekommen ist, weisen wir darauf hin, daß die Bundessportwarte (Sportkommissare) in Zukunft in solchen Fällen angerufen werden können. Die Bundessportwarte entscheiden dann in letzter Instanz.

Ausschreibung zum Jahres-Sport-Wettbewerb des BVDM

für nicht genehmigungspflichtige (n.g.) Sportveranstaltungen

Um den BVDM-Mitgliedern einen größeren Anreiz für die Teilnahme an n.g. Sport-Wettbewerben zu bieten, wurde beschlossen, neben dem Jahres-Touristikwettbewerb des BVDM einen Jahres-n.g. Sport-Wettbewerb durchzuführen. Weiterhin soll dadurch die Ausschreibung von n.g. Sportveranstaltungen gefördert werden.

Unter n.g.-Veranstaltungen werden nicht genehmigungspflichtige Wettbewerbe verstanden, zu deren Teilnahme weder Ausweis noch Lizenz erforderlich sind.

Die besten Fahrer werden in der Ballhupe vorgestellt und erhalten anlässlich der dem Sportjahr folgenden Jahreshauptversammlung der Kasenlage entsprechende Preise.

Nachstehend folgende Teilnahmebedingungen:

1. Teilnehmen können alle BVDM-Mitglieder mit zugelassenen Motorrädern ab 49 ccm. Beifahrer werden nicht gewertet.

2. Klasseneinteilung:

Für den n.g. Sport-Jahreswettbewerb wird keine Klasseneinteilung vorgenommen, da diese durch die einzelnen Veranstalter festgelegt wird. Gewertet werden alle erzielten Plätze in einer Gesamtklasse. Die erreichte Platzierung kann sich auf einen Gesamtplatz (Gesamtteilnehmerzahl) oder einen Klassenplatz (Teilnehmerzahl dieser Klasse) beziehen.

3. Wertung:

Gewertet wird nach einem Punktesystem.

Platz 1 - 10 Punkte

Platz 2 - 7 Punkte

Platz 3 - 5 Punkte

Platz 4 - 4 Punkte

Platz 5 - 3 Punkte

Platz 6 - 2 Punkte

Alle weiteren Teilnehmer erhalten je 1 Punkt.

Die Punktzahl der einzelnen Plätze wird mit einem Faktor multipliziert, der sich nach der Teilnehmerzahl der jeweiligen Veranstaltung richtet und aus der Tabelle ersichtlich ist.

Beispiel: 8 Teilnehmer - Faktor = 2,0784

35 Teilnehmer - Faktor = 3,5553

4. Veranstaltungen, die gewertet werden: Sämtliche n.g. Motorradwettbewerbe, die von Clubs oder Landesverbänden ausgeschrieben werden, wie zum Beispiel: Orientierungsfahrten, Bildersuchfahrten, Geschicklichkeitsturniere, Sprintprüfungen, Trials und ähnliches im Rahmen des n.g. Motorradsports.

Nicht gewertet werden: Wettbewerbe nach weitesten Anfahrten, wie zum Beispiel: Zielfahrten, Sternfahrten, Motorradfahrertreffen. Diese Veranstaltungen können im Touristik-Wettbewerb gewertet werden.

5. Die Auswertung erfolgt auf Grund der vollständigen Eintragungen der Veranstalter (Stempel, Datum und Unterschrift) im Sport-Fahrtenbuch.

6. Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 12 gewerteten Wettbewerben vor, von denen wiederum nur die 10 höchsten Punktergebnisse addiert werden.

7. Das Sportjahr welches der Wertung zu Grunde gelegt wird, beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember. Einsendeschluß der Wertungsunterlagen an die Bundessportwarte ist der 31. Januar des darauffolgenden Jahres. (Datum des Poststempels)

Den Landesverbänden steht es frei, vorher eine Landesverbandswertung durchzuführen.

8. Alle an dem n.g. Sport-Wettbewerb teilnehmenden Mitglieder verpflichten sich, die Ausschreibung anzuerkennen und verzichten ausdrücklich darauf, den BVDM für Schäden, die den Teilnehmern evtl. bei den Veranstaltungen entstehen, haftbar zu machen. Sie verpflichten sich des Weiteren, die Gesetze des Straßenverkehrs zu beachten.

Jegliche Fälschung der Unterlagen führt zum Wertungsausschluß!

Die Entscheidung der Bundessportwarte ist unanfechtbar.

9. Das Nenngeld beträgt DM 5,--.

10. Die eingeschickten Unterlagen werden den Teilnehmern nach erfolgter Auswertung zurückgegeben.

Der Vorstand des BVDM wünscht allen Teilnehmern am n.g. Sport-Wettbewerb VIEL ERFOLG!!!

Zu dieser Ausschreibung ist noch folgendes zu bemerken:

Die in Punkt 3 erwähnte Tabelle haben wir hier aus Platzgründen nicht abgedruckt. Sie

soll eine gerechte Bewertung ermöglichen, denn ein 5. Platz in einer Veranstaltung mit 40 Teilnehmern hat mehr Gewicht als ein 2. Platz in einem Feld von nur 9 Startern.

Die Fahrtenbücher, in ähnlicher Ausführung wie diejenigen für den Touristik-Wettbewerb, sind im Druck und stehen in Kürze zur Verfügung. Interessenten wenden sich bitte sofort unter Beifügung des Startgeldes in Höhe von DM 5,- an den Bundessportwart Günter Wuttke, 48 Bielefeld, Dornberger Straße 225.

Erfolgreiche Sportarbeit im LV SAUERLAND

Motorsportliche Betätigung wird im LV SAUERLAND ganz groß geschrieben. Im Jahr 1973 wurden allein 7 eigene Orientierungsfahrten durchgeführt, an denen insgesamt 103 Fahrzeuge teilnahmen. Mit Clubmannschaften startete der LV bei Slalom und Geschicklichkeitswettbewerben in Plettenberg, Arnsberg, Werl, Hohenlimburg, Dortmund und Wattenscheid. Von den meisten dieser Veranstaltungen konnte der Mannschaftspreis mit nach Hause genommen werden. Dazu waren noch jede Menge Klassensiege drin.

Bei der Deutschen Rundstrecken-Zuverlässigkeits-Meisterschaft 1973 platzierten sich Mitglieder des LV SAUERLAND wie folgt:

Detlev Buda, Wickede-Wiehagen, BMW R 60/5
9. Platz Ausweisfahrer

Dieter Bail, Neheim-Hüsten, YAMAHA RD 350
14. Platz Lizenzfahrer

Manfred Paehr, Unna, BMW R 75/5 u. ZÜNDAPP
25. Platz Lizenzfahrer KS 601

Carl-J. Schroth, Neheim-Hüsten, BMW R 75/5
50. Platz Ausweisfahrer

Darüber hinaus wurde Detlev Buda Gaumeister für Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten im ADAC-Gau Westfalen-West!



Hier die erfolgreichen Fahrer des LV SAUERLAND, von links: Jürgen Prass, Dieter Linke, Bernd Keggenhoff, Detlev Buda, Manfred Paehr, Dieter Bail, Franz Schliwka (verdeckt) und Heinz Borgmann.

MAICO-MD 250

jetzt lieferbar!

Spät, aber hoffentlich nicht zu spät, möchte man zu dieser Nachricht sagen. Es war ein langer Weg, von der Vorstellung des Prototyps auf der IFMA bis zur Serienfertigung. Technische Schwierigkeiten waren wohl weit weniger an dieser Verzögerung beteiligt, als die sehr beschränkte Kapazität in Entwicklung und Fertigung des kleinen Pfäffinger Werkes. Man verdient dort die Brötchen in erster Linie mit MOTO-CROSS-Maschinen, die hinsichtlich Leistung und Zuverlässigkeit allen Konkurrenten mindestens ebenbürtig sind.

Die Erfolge in den Weltmeisterschaftsläufen, besonders aber die in den letzten Jahren stets siegreiche Beteiligung an der Trans-Amerika-Serie, verschaffte MAICA in den USA einen hervorragenden Ruf. Kein Wunder also, wenn man sich zuerst bemühte, diesen gewinnträchtigen Markt zu beliefern.

Die MD 250 ist leider die einzige deutsche Alternative zu den in den Klassen bis 250 und 350 cm erdrückend marktbeherrschenden Japanern. Man kann aber getrost sagen: eine echte Alternative, in Leistung, Form und Ausstattung!
Hier die wichtigsten Daten:

Motor:

2-Takt, Einzylinder mit Drehschieber,
245 cm, Bohrung/Hub 76/54 mm,
27 PS / 7.800 U/min.

Elektronische, kontaktlose Kröber-Thyristor-Zündung!

Gemisch-Schmierung 1 : 50 !

Getriebe:

6-Gang-Fußschaltung

Fahrwerk:

Doppelrohr-Rahmen, Marzocchi-Telegabel, hinten 3-fach verstellbare Girling-Federbeine, Bereifung vorne 2.75 - 18, hinten 3.25 - 18.

Vorne Doppel-Simplexbremse 180 mm Ø, hinten 160 mm Ø

Leergewicht nur 120 kg!

Tacho und Drehzahlmesser getrennt.

Tankinhalt leider nur 12,5 Liter.

Wenn die MAICO MD 250 die gleiche Zuverlässigkeit aufweist, wie die berühmten MOTO-CROSS-Modelle dieser Marke, dann sollte diese Maschine bald viele Freunde finden. Der Preis von DM 3.465,- liegt zwar schon in der Nähe der 350er-Konkurrenten, doch dafür liegt eine 250er z. Zt. weit günstiger in der Versicherung.

Erfolgreiche Sport-Beteiligung

Von den nachstehend genannten BVDM-Mitgliedern wurden uns schöne Erfolge im Sportjahr 1973 gemeldet:

Helmut Albrecht, Wuppertal auf HONDA CB 500

Reinoldusfahrt, 19.5.73	2. Platz
12. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt am 2.6.73	2. Platz
2. DMV-Zuverlässigkeitsfahrt, 30.6.73	1. Platz
Hessen-Rheinland-Nürburgring, 25.8.73	1. Platz
3. ADAC-Prüfungsfahrt Nordbaden, 9.9.73	2. Platz
3. ADAC-Straßenzuverlässigkeitsfahrt, Nürburgring, 6.10.73	1. Platz
Zuverlässigkeitsfahrt MSC Kannebäcker Land, 20.10.73	1. Platz

Helmut Albrecht auf YAMAHA TR 3, 350 ccm

ADAC - Bergpreis Schottenring, 24.6.73	2. Platz
ADAC - Bergrennen Rotenburg, 8.7.73	3. Platz
"Rund um das Bayernkreuz", 21.7.73	6. Platz
DMV - Risselbergrennen, 29.7.73	3. Platz
DMV - Rundstreckenrennen Hockenheim, 12.8.73	2. Platz
ADAC - Bergpreis Schwäb. Alp, 23.9.73	2. Platz
Flugplatzrennen Augsburg, 30.9.73	7. Platz

Barbara Brede, Witten auf YAMAHA 250

Schwarzpulver Rallye, 23./24.2.73	1. Damenpreis
Zuverlässigkeitsfahrt Harz-Heide, 28./29.4.73	Silber
Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt, 2.6.73	Silber
DMV Zuverlässigkeitsfahrt, Südschleife, 30.6.73	Silber
Hessen-Rheinland-Nürburgringfahrt, 25.8.73	Silber
Rund um Haustenbeck, 29.9.73	Silber
420 km Südschleife "Osning", 5.10.73	Silber
Erfolgreichste Motorsportlerin vom ADAC Gau Westfalen-West.	

Martin Brede, Witten auf 750 Moto Guzzi mit Seitenwagen

Schwarzpulver Rallye, 23./24.2.73	Klassensieger
Harz-Heide Zuverlässigkeitsfahrt	Gold + Klassens.
Rund um Haustenbeck, 29.9.73	Silber

Martin Brede, Witten auf BMW 750 ccm

Internationale Sternfahrt Steyr (Oberösterreich)	10. Platz
--	-----------

Eberhard Machill, Witten auf BMW 750 ccm

ADAC-Straßenzuverlässigkeitsfahrt Schottenring, 6.5.73	Gold
Reinoldusfahrt Nürburgring, 19.5.73	Silber
DMV-Zuverlässigkeitsfahrt, 30.6.73	Silber
Straßenzuverlässigkeitsfahrt "Deutsches Eck", 21.7.73	Gold
Straßenzuverlässigkeitsfahrt "Rund um Haustenbeck", 29.9.73	Gold

Karl-Heinz Matutat, Bergisch-Gladbach, Geländesport Klasse 100 cm, Lizenzfahrer

Pfungstädter Geländefahrt, 4.3.73	Silber
Ulfenbachtalfahrt, 18.3.73	Silber
Odenwaldfahrt, 25.3.73	Gold
Rheinische Geländefahrt, 28.10.73	Klassensieg + Gold

Untertaunus Geländefahrt, Beifahrer v. Hans Bauhs, BMW 750 Gespann Gold

Karl-Heinz Matutat, Bergisch Gladbach, Klasse 125 cm, Lizenzfahrer

Schottenring, 6.4.73	Gold
Reinoldusfahrt, 19.5.73	Silber
Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt, 2.6.73	Gold
DMV Zuverlässigkeitsfahrt Nürburgring, 30.6.73	Gold
Prüfungsfahrt Solitude Hockenheim, 7.7.73	Silber
Hessen Rheinland Nürburgring, 25.8.73	Silber
Nürburgring Osning, 6.10.73	Silber

Moto Cross Gustorf, Klasse Ausweisfahrer 125 cm, 2.9.73 14 Platz

Wir beglückwünschen unsere Mitglieder zu den schönen Erfolgen recht herzlich und hoffen, in diesem Jahr noch weitere Mitglieder als aktive Sportfahrer starten zu sehen!

Aus den Landesverbänden

LV EBERN-COBURG Auf der letzten Hauptversammlung wurde der neue Vorstand aus den folgenden Mitgliedern gebildet:

1.Vorsitzender	Waldemar Müller, 8601 Memmelsdorf/Ufr. Mardergasse 83
Stellvertreter	Norbert Mörl, 8605 Hallstadt, Lichtenfelser Str. 21
Schriftführer	Ingrid Frembs, 8601 Memmelsdorf, Herrengasse 109, Tel. 09533/340
Kassierer	Hans Büchner, 8601 Untermerzbach Nr. 126
Sportwart	Wolfgang Böhm, 8601 Memmelsdorf, Nr. 60

LV OSTWESTFALEN-LIPPE Auch die "Elefanten-Treiber Lippe" wählten einen neuen Vorstand:

1.Vorsitzender	Günter Seidel, 3251 Aerzen 15, Büsimfelder Str. 8
2.Vorsitzender und Sportwart	Jörg Jakobeit, 3282 Steinheim, Rochusstr. 35
Schriftführer	Manfred Gruber, 4925 Kalletal 4, Leuchte 82
Kassierer	Jürgen Finger, 492 Lemgo, Pahnsiek 39

LV MAIN - SPESSART

Der schon seit langem vorgesehene Besuch von Mitgliedern des Bundesvorstands konnte endlich am 15. Dezember 1973 stattfinden. Horst Briel und Willy Reuter konnten im schön gelegenen Schützenheim in Sulzbach/Main den zahlreich erschienen Mitgliedern manche Fragen beantworten. Nach Ende der Diskussion zeigte Dietrich Donnerstag noch einige Filme, die mit großem Beifall aufgenommen wurden.

LV SAUERLAND

Am 25.1. war im Clublokal zu Niederense die diesjährige Hauptversammlung. Gleichzeitig fand die Ehrung der Clubmeister 1973 statt. (Hierüber wird an anderer Stelle berichtet.) Der 1. Vorsitzende, Bernd Keggenhoff, konnte von einer sehr guten Entwicklung seines LV berichten. Man sah es auch, denn der Saal war proppenvoll. Turnusmäßig standen die Ämter von Kassierer und Sportwart zur Neuwahl. Mit großer Mehrheit wurden Manfred Paehr und Dieter Bail in ihren Ämtern erneut bestätigt. Nach Erledigung der Regularien gab Willy Reuter vom Bundesvorstand einen Überblick über Versicherungsfragen, besonders im Hinblick auf die Bestrebungen zur Errichtung des Deutschen Zweiradversicherungsvereins.

Achtung! **Sportfahrer!**

Alle BVDM-Mitglieder, die in diesem Jahr einen OMK-Ausweis oder eine Lizenz beantragt oder erhalten haben, werden gebeten sich umgehend beim Bundessportwart Günter Wuttke, 48 Bielefeld, Dornberger Weg 225, zu melden. Bitte gleichzeitig angeben, in welcher Sportart (Trial, Moto-Cross, Rundstreckenrennen usw.) und in voraussichtlich welchen Veranstaltungen gestartet wird.

Die 50 %ige Ermäßigung, die aktive Sportfahrer auf den BVDM-Beitrag erhalten, kann nur dann gegeben werden, wenn bei der Beitragszahlung dem betr. LV-Kassierer der gültige OMK-Ausweis vorgelegt wird!

Achtung, Vorstände! **LV-Vorstände!**

Kürzlich wurde von der Geschäftsstelle eine Aufstellung aller LV-Vorstände verteilt. Leider sind darin nur relativ wenige Telefon-Anschlüsse angegeben. Vermutlich haben aber noch eine ganze Reihe von

LV RHEIN-RUHR

Achtung! Neuer Treffpunkt: ab März 1974, erstmals am 16.3., ist das monatliche Treffen wieder regelmäßig am dritten Samstag jeden Monats in der Gaststätte "Zum Schwantgen" in Geldern-Aengenesch, an der Bundesstraße 58 zwischen Issum und Geldern. Im Frühjahr kommt ein zweiter Treffpunkt in Bonn-Oberkassel hinzu, wo sich die Freunde aus dem Raum Köln-Bonn-Siegburg versammeln können. Näheres hierzu, besonders der Termin, wird noch bekanntgegeben.

Vorstandsmitgliedern Telefon. Wessen Rufnummer in dem Verzeichnis noch fehlt, sollte diese umgehend dem Geschäftsführer, Horst Orlowski, 563 Remscheid 11, Augustenstr. 2 mitteilen.

Es ausstellt wieder

Mit viel Tam-tam wird im Rhein-Ruhr-Gebiet die "2. Internationale Motorradsporthaus Schau Essen" angekündigt. Sie soll vom 6.-15. April in den Messehallen an der Gruga stattfinden.

Der BVDM wird unter den mit "WOUW" propagierten "schnellsten, schönsten, und verrücktesten (!) Motorrädern der Welt" nicht vertreten sein. Es ist keinem unserer Mitarbeiter zuzumuten, während der Osterfeiertage in stickiger Halle zu stehen und darauf zu achten, daß sich irgendwelche Besucher an den von unseren Mitgliedern zur Verfügung gestellten Maschinen zu schaffen machen. Lieber fahren wir ein paar Kilometer!

Der Terminkalender

17. März 74

St. Anthonis/Holland, Internationales Moto Cross

30./31. März 74

"Rabenkopftreffen" des UNTER TAUNUS MOTORRAD CLUB im BVDM, in Hettenhain bei Bad Schwalbach. Näheres: Eike Hofmann, 6209 Taunusstein-Seitzenhahn, Talstr. 23

7. April 74

Imola/Italien, FIM-Pokal Formel 750

12. April 74 (Karfreitag)

1. Orientierungsfahrt des LV SAUERLAND, Näheres: Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen (Kreis Arnsberg) Hauptstr. 172

20./21. April 74

Kassel, "Treffen italienischer Motorräder" mit Zielfahrt. Veranstalter: KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM, Näheres: Manfred Fuchs, 3501 Lohfelden, Fr.-Ebert-Ring 13

21. April 74

Geschicklichkeitsturnier des LV PORTA-WESTFALICA in Minden, Aminhauser Straße (auf dem Gelände der Spedition Schierenberg). Näheres: Karl-Dieter Szabol, 4951 Bülhorst, Schulstr. 21

27./28. April 74

Nürburgring, Weltmeisterschaftslauf der Straßenrennfahrer, alle Klassen

28. April 74

Meyel/Holland, Lauf zur Europameisterschaft der Moto-Cross-Gespanne

1. Mai 74

Kamp-Lintfort, Moto-Cross-WM-Lauf der 125er Klasse

4./5. Mai 74

Kopstal/Luxemburg, Internationales Motorradfahrertreffen des M.C.L. - Motor Club Luxembourg. Anmeldung an: Mme. Jean Thoma-Muller, 1, Place de l'Hotel de Ville, Dudelange/Luxemb.

11. Mai 74

3. Sprinttreffen der ELEFANTENTREIBER LIPPE im BVDM in Lemgo. Näheres: Rudolf Griemert, 4921 Domäne Oelentrup, Nr. 88

12. Mai 74

Belgien (Ort steht noch nicht fest) Lauf zur Europameisterschaft der MC-Gespanne

18./19. Mai 74

1. Bargkammer Treffen der Motorradfreunde NIEDERELBE im BVDM in 2177 Wingst-Barkamp. Nähe der B 73 (Hamburg-Cuxhaven). Näheres: Hans-Joach. Priester, 2179 Bülkau-Aue, Nr. 51

25. Mai 74

Kassel, Deutsche Jumbo-Fahrt. Anmeldungen an Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harlesh., Hohlsteinstr. 3
Zeltmöglichkeit am Klublokal "Roter Kater" in Kassel-Wolfsanger ab Himmelfahrt, 23.5.

25./26. Mai 74

4. Internationale Zielfahrt der VNM, Landesgruppe Hamburg, Ausschreibungen: H. Schmolt, 2 Hamburg 54, Schopbachweg 1

1./2. Juni 74

3. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye in Kanten. Ausschreibungen: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22

1./3. Juni 74

Pfingst-Zelttreffen des LV RHEIN-MAIN in Groß-Gerau

TERMINE:

8./9. Juni 74

Motorradfahrer-Zelttreffen des MSC Ingolstadt im BVDM in Ingolstadt-Feldkirchen.
Näheres: Günter Burghaber, 8074 Gaimersheim, Ettinger Str. 30

8./9. Juni 74

"Schloßgeisttreffen" auf Burg Herzberg bei Breitenbach / Alsfeld. Näheres: Heinrich Lippert, 6431 Breitenbach/Herzberg, Hauptstr. 153 (dieses Treffen gilt als BVDM Veranstaltung im Sinne der Touristik-Meisterschaft)

9. Juni 74

Bielstein, Moto-Cross-WM-Lauf der 250er Kl.

13./14. Juni 74

"Enzian-Rallye" des LV SAUERLAND nach Zell/Zillertal. Ausschreibung: Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen, Hauptstr. 172

15./16. Juni 74

Rechbergtreffen des LV SÜDBADEN-DREI-LÄNDERECK auf dem Rechberg bei Hauvingen Krs. Lörrach. Näheres: Helmut Schlatterer, 7867 Wehr (Baden) Werrachstr. 23

15./16. Juni 74

Motorradfahrertreffen des LV PORTA WEST-FALICA in Bohnhorsterhöfen bei Minden mit Spanferkelessen und Geschicklichkeitsturnier. Näheres: Karl-Dieter Szabol, 4951 Bülhorst, Schulstr. 21

16. Juni 74

Beuern b. Giessen, Moto-Cross-WM-Lauf der 500er Klasse

22./24. Juni 74

3. Motorradfahrertreffen des MSC Wangen, Ausschreibung: Hans-Jürgen Hilebrand, 7988 Wangen/Allgäu, Siebenbürgenstr. 10

29. Juni 74

Assen, Holländische TT, WM-Lauf alle Klassen

Die Sieger des BVDM-Touristikwettbewerbs 1973



Frank-Mich. Wolf

2. Platz



Hans-Joach. Priester

1. Platz



Ferdi Goldammer

3. Platz

HEINRICH RONS DORF

B V D M - Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



Kraftfahrzeuge



Ersatzteile



Bekleidung

Zubehör



Individuelle Beratung

und Verkauf



bekannt



erstklassiger

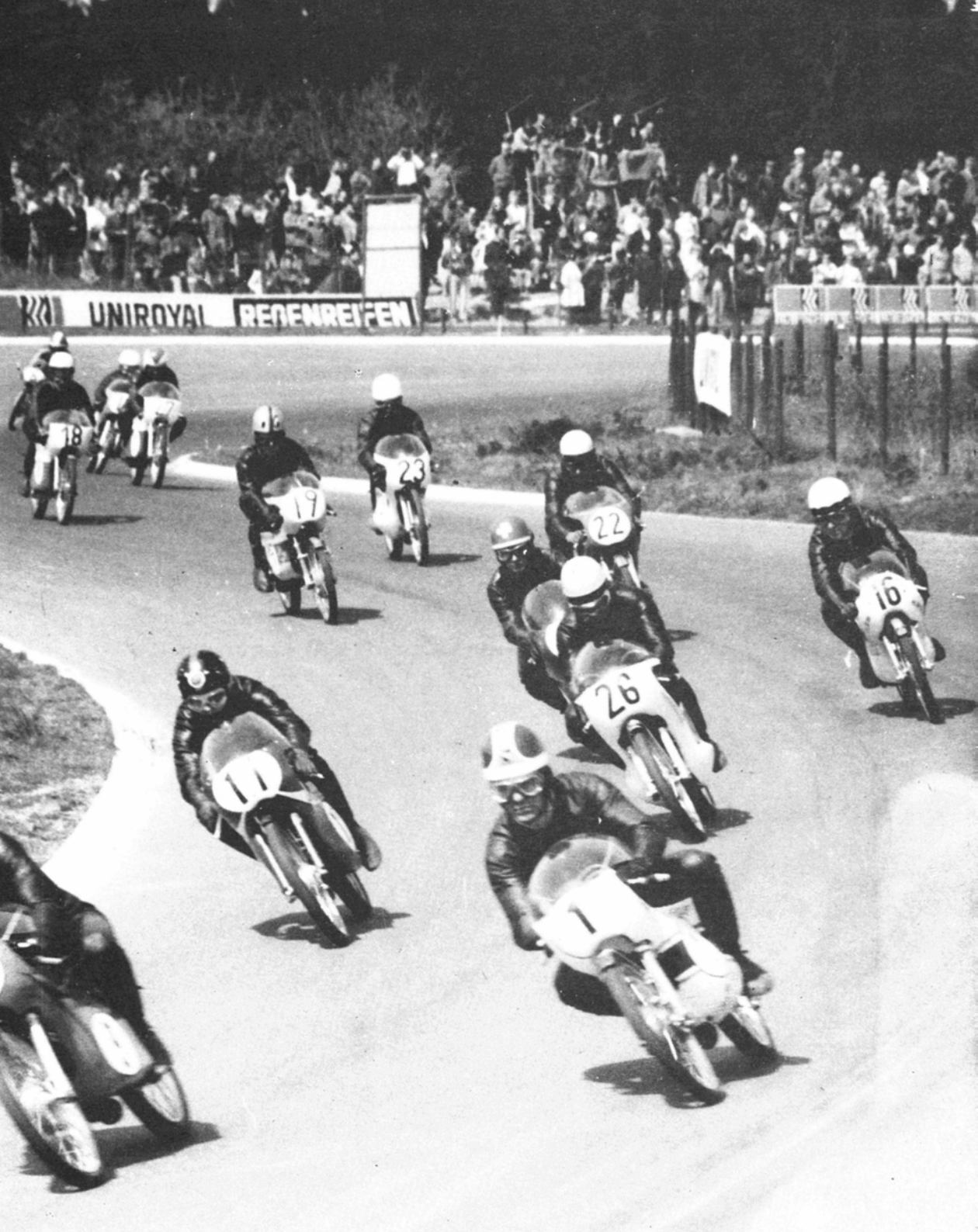
Werkstatt - Service



Neue  - Modelle
jetzt bestellen!

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf 02125-3131

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf 02351-25393
27562



Bald geht es wieder los! So ähnlich wird es am 28. April beim Start der 50er Klasse auf dem Nürburgring aussehen. (Foto Donnerstag)