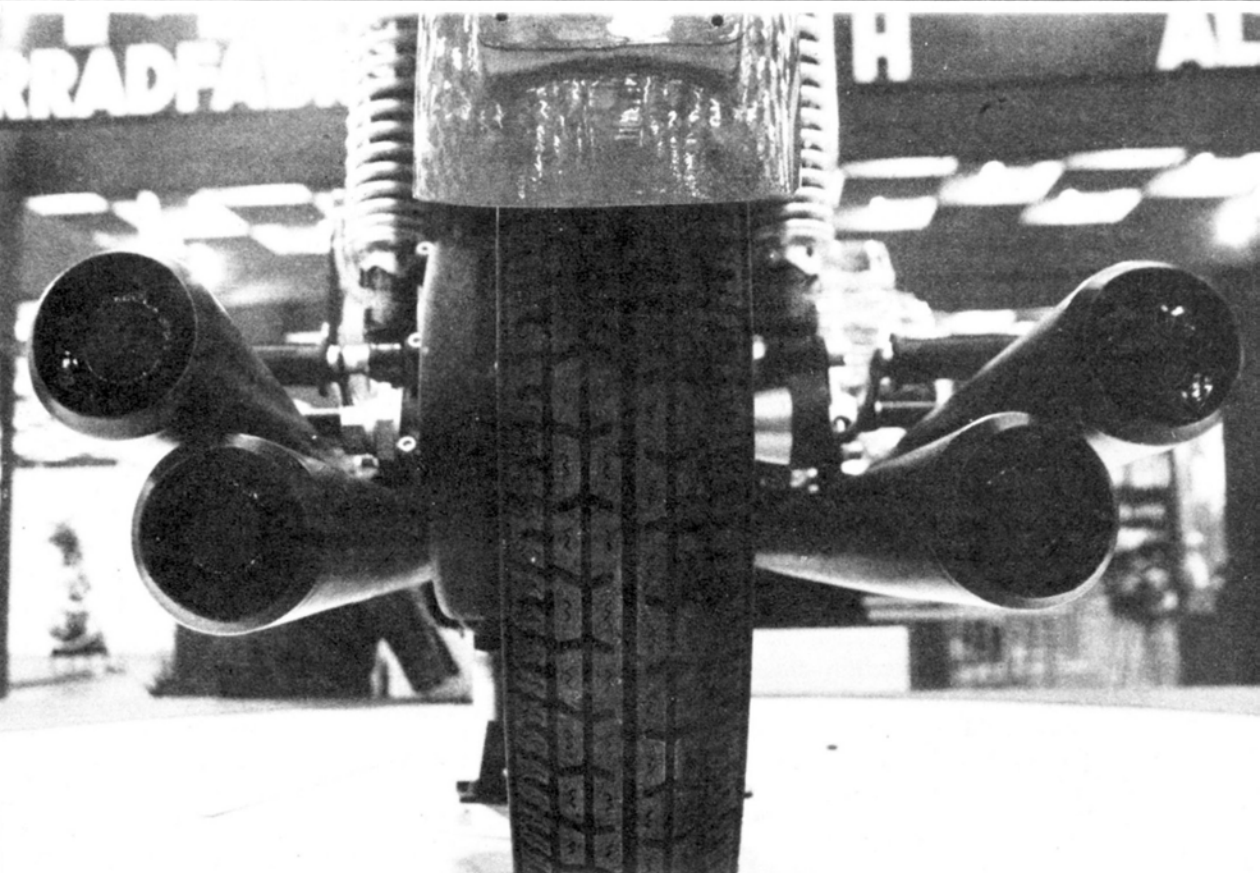


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



IFMA
Perspektive

3/74



IFMA 74

Keine Frage, die diesjährige IFMA wird alle vorangegangenen Zweirad-Ausstellungen weit in den Schatten stellen. Neben den bisherigen Hallen 12 und 13 muß in diesem Jahr die neue Halle 14 mit hinzu genommen werden.

In Halle 14 befindet sich auch der BVDM-Informationsstand, der Motorradfahrer-Treffpunkt mit vielseitigsten Filmvorführungen und die schon traditionelle BVDM-Sonderschau. Diese steht unter dem Motto: "Klassische Rennmaschinen". Trotz großer Schwierigkeiten glauben wir doch einige sehr interessante Objekte bieten zu können. Aber sehen Sie sich das selbst an.

Jeder fragt natürlich: was gibt es neues auf der IFMA? Sensationelle Neuigkeiten sind kaum zu erwarten. Selbst wenn doch die Japaner noch ihre Wankel zeigen sollten, dann sind das allenfalls interessante Studienobjekte ohne vorläufige praktische Bedeutung.

Eine Überraschung wäre, wenn HONDA sich doch entschließen sollte, die neue 4-Zylinder, von der zur Stunde noch nicht bekannt ist, wie sie aussieht – das letzte Gerücht sprach sogar von einem V-Motor von 1000 ccm und 90 PS – in Köln vorzustellen. Weniger wahrscheinlich, aber auch nicht ausgeschlossen, wäre die Weltpremiere einer 6-Zylinder HONDA. Diese wird man aber vermutlich erst in den USA aus der Taufe heben.

Wenn Sie diese Zeilen lesen, wissen wir alle bereits mehr.

Nachdem MAICO die vor 2 Jahren vorgestellte 250er endlich in Produktion hat, kommt in diesem Jahr ZÜNDAPP ebenfalls mit einer Neukonstruktion in dieser Hubraumklasse heraus. Zu spät, möchte man ausrufen, denn wie will man die in allen Klassen mit einem breiten Angebot fest etablierten Japaner noch verdrängen?

Die Wankel-Maschine von HERCULES, abermals überarbeitet, wird nicht fehlen. Eine weitere Wankel-Konstruktion kommt aus Holland von van Veen – bisher durch erfolgreiche KREIDLER-Weiterentwicklung bekannt geworden. Zweifelhaft ist noch, ob der TRIUMPH/BSA – Wankel-Prototyp in Köln gezeigt wird. Ansonsten kann von der britischen Insel nichts Neues kommen.

Die Lage der einst ruhmreichen englischen Motorrad-Industrie kann nur traurig stimmen.

Nun geistert ja der Wankel-Motor schon seit Jahren durch die Motorrad-Industrie. Was bisher auf diesem Gebiet realisiert wurde, ist über das Versuchsstadium kaum hinausgekommen.

Eine echte Serie – man spricht von 2000 Stück – will jetzt HERCULES auflegen. Das wäre sehr zu begrüßen, denn dann ließe sich endlich einmal die Alltagsbewährung eines Wankel-Motorrades beurteilen. Bisherige Erfahrungen in Schneemobilen und PKW's lassen sich nicht ohne weiteres auf das Motorrad übertragen. Ein unbestreitbarer Vorteil des Wankels ist seine geringe Geräuscentwicklung. Wie es sich mit dem Verbrauch, der Zuverlässigkeit und dem Verschleiß verhält, wird die Praxis bald offenbaren.

Bei BMW betreibt man Modellpflege. So erhält die R 90/S außer einer neuen Lackierung (über Geschmack läßt sich streiten, man soll es aber nicht), durchlöchernte Bremsscheiben und neue Lenkeramaturen. Es bleibt abzuwarten, ob die neuen Schalter für Licht, Blinker etc. besser sind, als die bisherigen, recht billigen Dinger.

Der Fachmann würde bei diesem deutschen Spitzenfabrikat lieber endlich eine kontaktlose elektronische Zündanlage sehen. Damit könnte der großvolumige Boxer noch mehr an Lauf (und Leerlauf-) Kultur gewinnen.

Aber ein anderer Lack ist natürlich billiger als der Abschied vom prähistorischen Fliehkraftregler des seligen Robert Bosch.

Das Angebot an Zubehör wird lückenlos sein, vom Easy-rider Pofel bis zu Meister Krauser's gescheiterten Packtaschen, in

denen man sogar einen Jet-Helm unterbringen kann.
Beim HONDA-Schuh soll es eine in Amerika - wo sonst - entwickelte, "selbstfettende" Kette geben. Ob sich die Kette auch vor dem selbsttätigen Fetten eigenhändig den Dreck abwischt??

Schließlich ist auf der IFMA der Start von "PS - Die neue Motorradzeitung". Die Namen der Redakteure und Mitarbeiter sollten eine Gewähr für eine gute Zeitung sein. Eine gute Zeitung zu machen ist heutzutage nicht billig, d.h. dahinter müssen eine schnelle, hochentwickelte Technik und eine solide Finanzierung stehen. Sollten diese beiden Voraussetzungen der Redaktion ebenbürtig sein, kann man der Alternative zum bisherigen Monopol-Blatt gute Aussichten einräumen.

Am "MOTORRAD"-Stand will man anscheinend ein vorverlegtes Christfest feiern. Den - angeblich motorisierten - Weihnachtsbaum hat man dazu extra aus dem Land der unbegrenzten Blödheiten kommen lassen. Ein paar Weihnachtsmänner werden sicher auch drumherumstehen. Merry christmas!!

Auf jeden Fall aber ist die IFMA 1974 eine Motorradreise wert. Auf Wiedersehen am BVDM-Stand in Halle 14!

W.R.

Umwelt-Schutz oder Umwelthysterie?

"Umweltschutz" ist das Schlagwort unserer Zeit. Selbst Ölkrise, Kanzlerwechsel und Nixon-Sturz konnten dem neuen Thema 1 nichts von seiner Allgegenwärtigkeit nehmen.

Im Prinzip finde ich das gut, denn allzu viel wurde - und wird noch - auf diesem Gebiet gesündigt.

Wie bei vielen vernünftigen Sachen sind aber auch hier Ansätze dafür erkennbar, das Kind mit dem Bade auszuschütten, kurz gesagt, den Umweltschutz zur Umwelthysterie entarten zu lassen. Da wird alles, was irgendwelchen Leuten missbe-

liebig ist, mit dem Stempel "umweltfeindlich" versehen, genau so, wie es, je nach der herrschenden Zeitströmung in Mode war, unbeliebte Zeitgenossen als Kommunisten, Faschisten, Antichristen etc. zu diffamieren.

Jüngst wurden die Motorradfahrer als böse Umweltfeinde entlarvt. Zwar wurde schon immer kritisiert, daß Motorräder Krach und Gestank verbreiten, aber unter dem Etikett "Umweltschutz" verkauft sich das besser. Anlass waren Beschwerden über abendliches herumknattern von "Mopeds" (in Wahrheit waren es 50er Kleinkraftmäder) in sonst stillen Vorortvierteln. Früher nannte man das "ruhestörenden Lärm". Die verärgerten Bürger schrieben an ihre Zeitungen; die Presse griff das auf und aus dem rüpelhaften Benehmen einiger Vorstadtflegel wurde - beinahe - eine Umweltaffäre.

Wir sollten diese Geschichte nicht achselzuckend beiseite legen. Es kommt ja wirklich vor, daß Halbwüchsige abends auf ihren 50ern rudelweise durch stille Straßen fahren. Es braucht nicht einmal eine Maschine mit ausgedümmten Schalldämpfern dabei zu sein. Das Jaulen der hochdrehenden Motörchen genügt, um auch den gutwilligsten Anwohner auf die Palme zu bringen. Dicke Zwei- und Vierzylinder Viertakter dagegen rufen - sofern sie nicht in Massen auftreten und auf Krawall gefahren werden - kaum Proteste hervor. Alle Maschinen müssen aber unter den gleichen Bedingungen durch die Typprüfung. Die 50er können also objektiv nicht "lauter" sein, als die 750er. Warum also die Aufregung?

Es ist eine alte Tatsache, daß hohe Töne als lauter empfunden werden, als tiefe, auch wenn beide laut Phonemessgerät gleich stark oder gleich laut sind. Hohe Töne werden hervorgerufen durch hohe Schwingungszahlen (Frequenzen), die dem menschlichen Ohr lästig erscheinen, sie sind "durchdringender". Polizei und Feuerwehr machen sich diesen Effekt mit ihren Warnhörnern zunutze.

Die 50er - von ihnen soll hier überwiegend die Rede sein - haben heute Literleistungen

erreicht, die vor wenigen Jahren reinrassigen Rennmotoren gut angestanden hätten. Das stellt zwar den Konstrukteuren ein gutes Zeugnis aus, doch waren diese von ihren Produkten keineswegs begeistert, weil es immer schwieriger wurde, die auf dem Prüfstand nach mühseliger Kleinarbeit gewonnene Leistung den Zulassungsvorschriften anzupassen. Den Technikern saßen die Kaufleute im Nacken, die jedes Quentchen Leistung, was aus dem Schnapsglas-Hubraum herauszuquetschen war, gleich als Verkaufsargument einsetzten. Was besseres fiel denen nämlich noch nie ein, ausgenommen "Styling".

Es bleibt festzustellen, daß sich auf unseren Straßen ..zigtausende von Kleinkraftfrädern bewegen, die zwar bei der Typprüfung die einschlägigen Vorschriften noch so eben erfüllten, deren Geräuschkämpfung aber dennoch unzureichend ist und daher als unangenehm und lästig empfunden wird.

Diese Nervensägen werden fast ausschließlich von jungen Leuten gefahren, denen Rücksichtnahme auf stressgeplagte Mitmenschen noch ziemlich fremd sind. Für die Empörung ruhebedürftiger Bürger habe ich volles Verständnis. Die jugendlichen Fahrer kann ich deswegen nicht verurteilen, sofern es sich nicht um eine Horde von Flegeln handelt, die mit böser Absicht ruhige Wohnviertel terrorisiert. Dafür ist die Polizei zuständig.

Wer hat denn den Jungs diese potentiellen Krachmacher aufgezwungen? Einmal der Gesetzgeber, der die Gültigkeit der Führerscheinklasse 4 auf einen Hubraum von nur 50 ccm begrenzte. Zum anderen eine Industrie, die, anstatt sich gegen solchen Unsinn mit allen Mitteln zu wehren, sich bereitwillig auf einen aufnahmefähigen Markt stürzte. Wen wundert es noch, wenn die jungen Kunden in erster Linie mit Motorleistung und erzielbarer Höchstgeschwindigkeit geködert wurden.

Weil aber Hochleistungsweitakter mit kleinen Hubräumen niemals so leise sein können, wie etwa eine BMW, scheint die Situation ziemlich verfahren. Nur der Gesetzgeber könnte den Teufelskreis durchbrechen, indem die Hubraumgrenze für die Führerscheinklasse 4 mindestens verdoppelt würde. Gleichzeitig sollte

durch Neufassung der einschlägigen Zulassungsvorschriften ein erneutes PS-Wettrennen unterbunden werden. Dabei brauchen keineswegs lahme Schlitten mit astmathischen Motoren herauszukommen.

Entscheidend ist, daß Motorräder jeder Art und Größe künftig nicht als umweltfeindliche Lärmquellen verteufelt werden können. Denn darüber sollten wir uns alle klar sein: über die kleinen Maschinen versucht man dann auch die Großen zu kommen. Dann sind wir bald wieder so weit, wie zu Ende der 50er Jahre, nur wird es diesmal noch gefährlicher für uns, weil gegen Umwelthysterie (damit sind keineswegs die Bemühungen um echten Umweltschutz gemeint) kein Kraut der Vernunft gewachsen ist!

Bill Longstroke

Bundestreffen

14./15. September 1974

Gastgeber für das diesjährige Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung war der LV SAUERLAND. Es kann gleich vorweg gesagt werden, daß die Voraussetzungen für diese Veranstaltungen in STEMEL ganz ausgezeichnet waren. Der dortige Schützenverein hatte seine moderne Halle zur Verfügung gestellt, die nicht nur aus einem großen Saal bestand, sondern auch eine Küche mit separatem Speiseraum, eine lange Schanktheke und sehr ordentliche Toilettenanlagen umfaßte

Die Freunde des LV SAUERLAND hatten die Bewirtschaffung in eigener Regie übernommen. Das klappte ganz vorzüglich, von der erstklassigen Erbsensuppe am Samstagmittag bis zu den gepflegten Bierchen, frisch vom Faß (Nur die Schnitzel sollen etwas zu klein ausgefallen sein). Den Organisatoren ist zu wünschen, daß Sie nicht nur aus dem Schneider kommen, sondern auch noch ein paar Mark übrig behalten.

Hinter der Halle, auf einem abgeernteten Haferfeld, war Gelegenheit zum Zelten. Davon wurde reichlich Gebrauch gemacht, zumal das Wetter trocken blieb.

Bereits am Samstagvormittag hatten die Sauerländer eine Orientierungsfahrt organisiert. Trotz der frühen Startzeit, um 10 Uhr, waren 21 Teilnehmer auf die 104 km lange Strecke durch die schönsten Teile des nördlichen Sauerlandes gegangen. Es waren 23 Kontrollen eingerichtet, davon waren 7 besetzt. Die Auswertung der Kontrollkarten gab unter den drei bestplatzierten nachstehende Reihenfolge:

1. Wolfram Senger, Warstein
2. Alfred Bieker, Neheim
3. Manfred Paehr, Unna und Jürgen Prass, Neheim mit gleicher Punktzahl.

Im Laufe des Nachmittags riss der Strom der Besucher nicht ab. Der Beginn der Hauptversammlung war auf 18 Uhr angesetzt. Es scheint aber das unabänderliche Schicksal aller BVDM-Jahreshauptversammlungen zu sein, niemals pünktlich anzufangen. Immerhin ging es kurz vor 19 Uhr los, mit der Begrüßung durch Bernd Keggenhoff,

den 1. Vorsitzenden des gastgebenden LV. Anschließend wurde der offizielle Teil der Versammlung durch Horst Briel eröffnet, der besonders die nicht wenigen erschienenen Einzelmitglieder begrüßte.

Der anschließende Bericht des Geschäftsführers gliederte sich in zwei Teile, einmal über die allgemeine Entwicklung, von Horst Orlowski, dann Einzelheiten von unserem Computer-Spezialisten Friedrich-Wilhelm Sprenger. Nachdem seit dem Frühjahr 1974 die Mitgliederbewegung über eine EDV-Anlage läuft, können u.a. die Beitragseingänge, bzw. Nichteingänge genau erfaßt werden. Das neue System hat sich nach den unvermeidlichen Anlaufschwierigkeiten gut eingeführt und bewährt. Einige Landesverbände haben von Anfang an gut mitgezogen. Das ist erfreulich, denn auf die Mitarbeit von Landesverbands-Schriftführern und Kassierern sind Bundesschatzmeister und EDV-Fachmann angewiesen. Ein dunkler Punkt im Bericht des Kameraden Sprenger war die hohe Zahl der noch ausstehenden Beiträge. Die säumigen Zahler müssen damit rechnen, ohne weitere höfliche Mahnung sehr nachdrücklich zur Kasse gebeten zu werden!

Der von Bundesschatzmeister Volkmar Duschek erstattete Kassenbericht wird an anderer Stelle dieser BALLHUPE vollständig abgedruckt, damit sich jeder darüber unterrichten kann, was mit seinem Beitragsanteil gemacht wird. Die Kassenprüfer fanden eine Differenz von ganzen 45 Pfennigen, die Kassenführung war nicht zu beanstanden.

Zum nächsten Punkt der Tagesordnung, "Bericht der Landesverbände", vermißten wir leider die Vertreter einiger LV. Die anwesenden LV-Vorsitzenden faßten sich erfreulich kurz. Durchweg konnte über eine günstige Entwicklung im Jahre 1973 berichtet werden, die sich nach bisherigen Beobachtungen im laufenden Jahr verstärkt fortsetzt.

Dann übernahm das Mikrofon Bundessportwart Günter Wuttke zur Ehrung der Preisträger aus dem Touristik-Wettbewerb 1973. Eine vollständige Ergebnisliste brachten wir bereits in der BALLHUPE Nr. 1/74. Anschließend gab Günter Wuttke eine im kommenden Jahr in Kraft tretende Änderung der Ausschreibung bekannt. Danach können von den 10 zu wertenden Fahrten zwei bis zu drei verschiedene Ziele enthalten. Es ist also möglich, z.B. während des Urlaubs auf einer Reise an drei Veranstaltungen teilzunehmen. Bisher konnte nur immer das weiteste, auf einer Reise erreichte Ziel in die Wertung genommen werden.

Zum Punkt "Verschiedenes" gab Willy Reuter einen kurzen Bericht über das Gespräch beim HUK-Verband am 13.9. Näheres darüber finden Sie an anderer Stelle in dieser Ausgabe.

Ein Beschluss über Ort und Termin der Jahreshauptversammlung 1975 konnte nicht gefasst werden, da keine Bewerbungen abgegeben wurden. Es werden nun alle Landesverbände schriftlich aufgefordert, sich zu äußern, damit auf der nächsten Sitzung des Gesamt-Vorstands darüber entschieden werden kann.

Der Antrag eines Mitglieds, den Jahresbeitrag zu erhöhen, wurde nach kurzer Diskussion zurückgezogen. Mit Sicherheit wird dieses Thema aber auf der nächsten Hauptversammlung wieder auf den Tisch kommen.

Abschließend kam der Antrag des Vorstands über die Errichtung einer hauptamtlichen Geschäftsstelle zur Sprache. Über die Notwendigkeit dieser Einrichtung besteht kein Zweifel. Zwar stehen z.Zt. noch nicht die Mittel dafür zur Verfügung, doch wurde der Vorstand von der Versammlung einstimmig ermächtigt, zu gegebener Zeit die erforderlichen Schritte zu unternehmen.

Gegen 22 Uhr war die JHV beendet und die bereits in Stellung gegangene Kapelle konnte ihre lautstarke Tätigkeit entfalten. Im Nu war die Saalmitte zur Tanzfläche umfunktioniert. Zu flotten Klängen wurde dann fleißig "Ausgleichssport" - Trimm Dich, tanz mal wieder - betrieben. Aus zuverlässiger Quelle, soweit man bei vorgerückter Stunde noch davon sprechen kann - verlautete, daß nicht wenige es noch bis nach 3 Uhr früh auf dem Tanzboden und an der Theke ausgehalten haben.



Die Sieger des Trial-Wettbewerbs

Am Sonntagvormittag hatte der LV SAUERLAND etwas ganz besonderes zu bieten. Auf seinem eigenen Gelände, in der Nähe der Ortschaft Allendorf, bestehend aus einer großen Wiese mit Hanglagen jeder Art und zwei Waldstücken, wurde ein echtes Trial veranstaltet. Horst Briel hatte dazu aus der PS-Redaktion den alten Trial-Fuchs Sven Kuuse in's Sauerland verschleppt. Dem Trial-Sven gefiel es dort augenscheinlich sehr gut, besonders von dem Gelände war er begeistert. Er hatte keine Mühe einige Sektionen abzu-
stecken, die es wohl in sich hatten, aber auch von Ungeübten zu bewältigen waren. Zur Verfügung standen vier "Enduros": eine 250er und eine 125er SUZUKI und eine 175er und 250er YAMAHA.

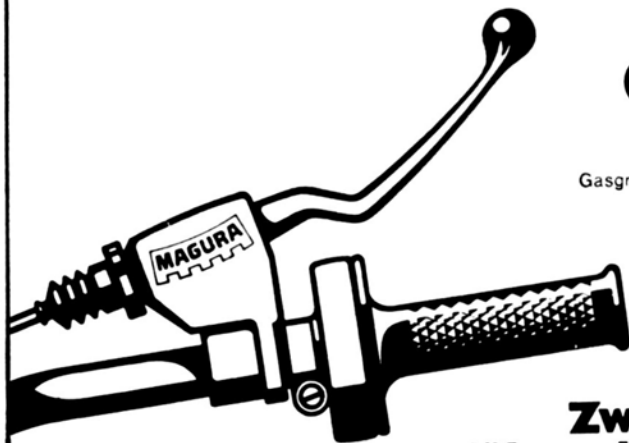
Den Firmen Zweirad-Röth und MITSUI sei an dieser Stelle für die großzügige Bereitstellung dieser Maschinen nochmals gedankt!

Teilnehmer und Zuschauer kamen voll auf ihre Kosten. Mit am schwierigsten erwies sich die so hamlos aussehende Stelle am Wiesenhang, weniger die Waldsektionen 1 und 2 mit ihren Steigungen. Bei der Auswertung waren drei Teilnehmer mit je 6 Punkten an der Spitze. Zwischen diesen Dreien kam es zum "Stechen", aus dem Franz Schliwka (LV SAUERLAND) als Sieger hervorging. Zweiter wurde Heinz Sauerland, dritter Volker Briel (beide LV RHEIN-RUHR).

Nur ungern traten die Gäste im Laufe des Nachmittags die Heimreise an. Alle die in Stemel waren, werden sich gerne an diese beiden Tage erinnern, die nicht dort waren haben wirklich etwas verstimmt.

r-r

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

Kassenbericht über das Geschäftsjahr 73

Ausgaben:

Verwaltungskosten und Porti	1.991,89 DM
Ballhupen-Kosten (4/72, 1 - 4 / 73)	5.441,02 DM
Spesenkosten	596,08 DM
Sonstige (Abzeichen, Plaketten usw.)	641,56 DM
Vorauszahlung an Geschäftsführer	30,36 DM
	<u>8.700,91 DM</u>

Einnahmen:

Beiträge	6.187,90 DM
Ballhupen-Anzeigen	1.447,50 DM
Plaketten-Erlös	303,05 DM
Zurückerstattete Porti	195,20 DM
Aufnahmegebühren	50,00 DM
	<u>8.183,65 DM</u>

Kassenstand am 1. 1.1973	6.880,74 DM
Kassenstand am 31.12.1973	6.363,93 DM

Aufgestellt:

4.9.74 - Der Schatzmeister: gez. Volkmar Duschek

Bericht der Kassenprüfer:

Barkassensaldo	482,15 DM
Banksaldo	1.339,41 DM
Postscheckkontensaldo	4.542,37 DM

Kassenstand zum 31.12.1973 Summe	6.363,93 DM
----------------------------------	-------------

Kassenstand am 1. 1.1973	6.880,74 DM
--------------------------	-------------

Die Differenz zeigt ein Minus von	516,81 DM
-----------------------------------	-----------

Einnahmen	8.183,65 DM
-----------	-------------

Ausgaben	8.700,91 DM
----------	-------------

Die Differenz zeigt ein Minus von	517,26 DM
-----------------------------------	-----------

Die Differenz zwischen Ausgaben und Einnahmen und die Differenz der Kassenstände ergibt einen Fehlbetrag von 0,45 DM. Danach zu suchen, lohnt nicht die Mühe.

Die Kassenprüfung wurde am 4. September 1974 durchgeführt.

Die Kassenführung wurde in Ordnung befunden.

Die Bank- und Postscheckauszüge wiesen entsprechende Guthaben auf.

Das vorhandene Barvermögen hält sich in den üblichen Grenzen.

Die Kassenprüfer: gez. E.M. Schmidt E.F. Edler

WIMA-Rallye

1974 in Frankreich

Vom 22. bis 26. Juli gehörte der Teich von Imsthal in den Vogesen den Motorrädern! Von der BMW R 90 S von Edda bis zur Monet-Goyon 125 von Jeannette. Insgesamt hatten 31 Mädchen ihre Maschinen zum Jahrestreffen der WIMA gefahren, darunter 8 Französinnen, dann die Baslerin Nurtch, die Österreicherin Traudl, Lida aus der CSSR, und 18 Deutsche. Ellen und Agnes kamen gerade von einer Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Nürburgring, und Ellen ging schon am 27. zur nächsten nach Hockenheim.

Die ganze Gegend war in Aufregung: man erwartete wohl die Invasion einer Horde wüster und zerzauster Rockerbräute, und das verkomplizierte ein bißchen die Mini-Sternfahrt am Montag. Da ging es nämlich darum, daß man vier Orte der Umgebung aussuchte und anfuhr, deren Anfangsbuchstaben die ersten Buchstaben eines Namens einer Konkurrentin ergaben, und die Stempel hierfür waren natürlich beim Kaufmann, beim Bürgermeister oder beim Herrn Pfarrer einzuholen. Siegerin wurde Ninie, die mit ihrer MZ 250 die geringste Luftlinie schaffte und dabei – wie die anderen auch – trotz aller Unschuld eine Menge mißtrauischer Blicke, hastig geschlossene Fensterläden und doppelt verschlossene Türen erlebte. Im Laufe der Tage wandelte sich glücklicherweise die öffentliche Meinung und anerkannte unsere charmante und wohlgesittete Wesensart.

Dienstag: kleiner Sprint über 200 m, in 3 Läufen. Die R 90 S machte das in 9,3 Sekunden. Mit 9,9 lag die Yamaha 350 von Traudl knapp vor der R 75/5 und der Suzuki 350.

Zeitvertreib im Damenzirkel

Es gab keine Verschnaufpause: während zweier Stunden wurden die Damen mit 18 geheimnisvollen kleinen Säcken auf die Folter gespannt. Drinnen steckten Nockenwellen, Kontakte, Kolbenringe und ähnliches, zu identifizieren – durch Tasten! 28 Motor-

räder waren nach Bildern zu erkennen: Bultaco Matador, Dreizylinder BSA und Triumph und andere Säckelchen, dazu allerhand technische Fangfragen, allesamt hervorragend von der blonden Floh und der braunen Maryvonne gelöst.

Dann gleich die praktische Nutzanwendung: meine Damen, an die Schraubenzieher! Mit größtem Vergnügen hatten die Mannsbilder an jeder unserer Maschinen eine saftige, hübsche kleine Panne eingebaut: Massekabel locker, Holzstückchen im Benzinahn, und so weiter. Im Platzregen, die einen im Barbour und Regenkombi, andere mit der Bademütze, werkelten sie kopfschüttelnd im Matsch herum.

Die ersten laufenden Motoren schafften Floh, Traudl und Maryvonne.

Immer noch im Regen ging es zur nächsten "Prüfung": auf der Maschine fuhren sie los, um Feldblumen und Holz aufzulesen und daraus ein Bukett zu zaubern. Die Blumenausstellung wurde sehr ernsthaft von einer internationalen Männerjury begutachtet, die den Preis unserer Mary zuerkannte, die aus Blumen unser WIMA-Siegel arrangiert hatte.

Die verrückten Nächte WIMA

Die gleiche Jury mußte sich etwas später innerhalb der Motorrad-Hitparade betätigen. Begleitet vom Meister Daniel, einem ortsansässigen Suzukifahrer und Topmusiker, trug jede von uns zu einer bekannten Melodie ein selbstverfasstes Motorradlied vor.

Entspannung gab es auch an anderen Abenden, diesmal unter dem Crescendo von Auspufftöpfen, bei Vorführungen von Rennfilmen.

Diapositive wurden gezeigt, tausend Erinnerungen beschworen und belacht, alle auf zwei Rädern, höchstens auf dreien, und der musierende Wein tat dabei das Seine. Drei besonders würdige – weil außerordentlich widerstandsfähige – deutsche Damen sollen an diesem Abend zusammen neun Flaschen gepichelt haben....

Einen anderen Abend waren wir mit dem schönen Spiel "Richtig oder falsch" beschäftigt: jede erzählte eine kleine Geschichte, in der ein Motorrad vorkam. Die anderen mußten durch raffinierte Fragen die Wahrscheinlichkeit der Geschichte erproben. Wir haben zum Beispiel auf diese Weise erfahren,

daß Jo beim englischen WIMA-Treffen 1971 ein bißchen knapp bei Kasse war und kein passendes Hotel fand, sodaß sie samt Maico in einem Stall auf einem Tisch neben dem wohlriechenden Viehzeug übernachtete. Oder das Ellen, deren BMW nach einer Fahrt von 800 km nachts an einem See in der Tschechoslowakei liegengeblieben war, kurzerhand durchschwamm (3 km!) und im Badeanzug vor der versteinerten Lida erschien, die nach einer Ellen in Leder und Helm Ausschau hielt. Und das sind alles wahre Geschichten!

Donnerstagabend, nach der Rückkehr von Straßburg, hockten dann alle zu Füßen von Jim Stevens, der früher Ingenieur bei BSA und Norton war und heute einen stabileren Job hat: er hält an der Universität London Kurse über Motorradmechanik. Vermittels höchst unorthodoxer Lehrmethoden gelang es ihm, uns in die Mysterien der Motorradelektrik einzuweihen: "Wenn man einen Magneten, also einen Liebhaber, dazu bringt, sich um ein entkleidetes Mädchen zu drehen, dann entsteht in dem Mädchen ein elektrischer Strom"... und so ähnlich. Jedenfalls ist die WIMA jetzt topfit bezüglich Magnetzündern, Dioden, Kondensatoren und so weiter!

Dennoch geben wir bescheiden zu, daß die Maschinenpannen, die im Laufe der Woche eine Honda 350 und zwei Honda 500 (ja-wohl!) befielen, dank dem mechanischen Genie von Jim und Roby aufgespürt und beseitigt wurden.

Bravo BMW!

Freitag morgen sollte die große Revanche der kleinen Maschinen gegenüber den dicken für die Sprintprüfung bringen! Eine Geländestrecke war durch Wald, Feld und Sand abgesteckt, mit 6 Sektionen. Aber siehe da, nur die dicken BMWs kamen fehlerlos durch, bewundernswürdig von Ellen und Mary jongliert.

Am Nachmittag die letzte Prüfung: Orientierungsfahrt über 118 km. Durch winzige Dörfer mit verwickelten Namen: Obersultzbach, Reinhardsmünster. Margit schaffte das auf ihrer schönen, von ihrem Mann auf 560 cm aufgebohrten R 50 S in drei Stunden.

Die Motorradclubs von Straßburg waren großzügig, sodaß es fabelhafte Preise gab.



- * Was man nicht alles tun muß,
um den kürzesten Weg zu finden!!

PLUS PETIT
RALLYE-ÉTOILE
(MINI - STERNFAHRT)

* TOUT CE QU'IL
NE FAUT PAS FAIRE
POUR COUPER AU
PLUS COURT !!



Maryvonne aus Mèribel in Savoyen wurde WIMA-Siegerin 1974 auf ihrer Suzuki 350. Floh mit ihrer Yamaha 250 aus Frankfurt angefahren, bekam die Silbermedaille, und Traudl nahm die Bronzene mit.

Wir haben 1974 neben den "alten Schlacht-rössern" der WIMA viele neue Gesichter beim WIMA-Treffen gehabt. Dabei ist - mindestens bei den jüngeren Fahrerinnen - aufgefallen, daß sie sich sehr stark den Strukturen und Imperativen eines Clubs entziehen. Nur vier unter ihnen gehören einem Club an, die anderen 27 haben den WIMA-Treffen ein besonderes Flair von Un-abhängigkeit mitgegeben.

Und ein WIMA-Mädchen hat im Schnitt 15.000 km auf ihrer Maschine zurückgelegt. Maryvonne, Jo und Agnes kommen auf 100.000, ebenso Yvette aus Frankreich, die als einzige Frau bei der FIM-Rallye ihre BMW nach Moskau fuhr, ebenso Yuliette aus Yverdon, Goldmedaillengewinnerin von Cannes-Genf-Cannes, heute leider an den Rollstuhl gefesselt. Traudl, Christl und Ellen haben mehr als 200.000 km auf dem Buckel, und Lida als Werksfahrerinnen bei Jawa und CZ ungefähr 500.000

Und bis zum nächsten Jahr, in Schweden ...!

Agnes Acker
(Organisatorin des WIMA-Treffens 1974)

Das Neueste

von der

Versicherungsfront

Viele BALLHUPEN-Leser werden in der vergangenen Woche in ihren Tageszeitungen eine Pressenotiz gefunden haben, nach der die Tarifklassen für die Motorrad-Haftpflicht künftig nach PS eingeteilt werden sollen. Entsprechende Vorschläge würden den zuständigen Behörden zugeleitet. Der Schlußsatz der Meldung lautete wörtlich: "Es kann aber davon ausgegangen werden, daß die Haftpflichtkosten für die meisten Motorradbesitzer in Zukunft günstiger ausfallen werden."

Wir sind in der Lage, hierzu Einzelheiten und Erläuterungen zu bringen, denn wir hatten am Freitag, dem 13. September mit dem in der Pressemeldung erwähnten Vorsitzenden der Statistik-Kommission des HUK-Verbandes, Herrn Ernst Bertram, ein schon seit längerer Zeit geplantes Gespräch.

Herr Bertram erklärte zunächst einmal, daß die Zeitungsnotiz eine nur unvollständige Wiedergabe eines Interviews im NDR vom 8.9. war. Davon konnten wir uns an Hand der Original-Tonband-Aufzeichnung überzeugen. Richtig ist die vorgesehene Umstellung auf PS-Klassen. Damit wird endlich einer alten Forderung der Motorradfahrer entsprochen, die insbesondere nach der Tarifierhöhung vom Juli vorigen Jahres immer dringender erhoben wurde.

Richtig ist ferner, daß die Statistik-Kommission des HUK-Verbandes entsprechende Vorschläge ausgearbeitet hat, doch konnte die Weitergabe an das Bundesaufsichtsamt nicht mehr in der gleichen Woche erfolgen, da eine nochmalige Überprüfung einiger Positionen erforderlich erschien.

Daß die meisten Motorradbesitzer künftig weniger an Haftpflicht-Prämien zu zahlen haben werden, wird kaum zutreffen; das ist auch von Herrn Bertram in dem Interview nicht gesagt worden. Nach der Schadenstatistik für 1973, aus der uns Herr Bertram interessante Zahlen nannte, ergibt sich eine Steigerung des Schadenbedarfes um rund 10 %. Auch aus diesem Grunde ist eine allgemeine Tarifsenkung nicht zu erwarten.

Eine gerechtere Staffelung der Tarife wird es künftig auf jeden Fall geben. Folgende Einteilung ist vorgesehen, aber noch nicht verbindlich verabschiedet:

Kleinkrafträder	bis 50 ccm
Motorräder	bis 10 PS
Motorräder	von 11 bis 20 PS
Motorräder	von 21 bis 30 PS
Motorräder	von 31 bis 40 PS
Motorräder	von 41 bis 50 PS
Motorräder	ab 51 PS

Es wird zur Zeit noch überlegt, ob man die Klassen von 31 bis 50 PS zusammenfassen soll. Über die Höhe der Prämien in den einzelnen Klassen konnte uns Herr Bertram verständlicherweise keine Angaben machen. Es dürfte aber feststehen, daß die Besitzer älterer Maschinen, z.B. R 50, R 60, alle 250er unter 20 PS etc. bei der neuen Einteilung wesentlich billiger davonkommen werden.

Angeregt, man kann sagen angeordnet, wurde die neue Einteilung vom Bundeswirtschaftsministerium. Das erfuhren wir bereits bei unserem Besuch im Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen am 30.4. in Berlin. In der BALLHUPE Nr. 2/74 berichteten wir darüber. Ebenso wie seinerzeit in Berlin, wurde uns auch jetzt in Hamburg bestätigt, daß die Neuordnung eine unmittelbare Folge der stürmischen Proteste gegen die Tarifierhöhung vom 1. Juli 1973 sei. Dies nochmals in's Stammbuch derjenigen, die da immer predigen, man nur ja nicht "auf die Barrikaden" gehen dürfe. Der BVDM hat an dieser Protestbewegung keinen geringen Anteil und wir haben von Anfang an uns nicht nur mit Protesten begnügt, sondern haben in mühseliger und zeitraubender Kleinarbeit eine ganze Menge Licht in die für den Laien sonst unsichtbar bleibenden

Hintergründe der Versicherungspraxis gebracht. Das dürfen wir in aller Unbescheidenheit hier einmal aussprechen.

Ein wichtiges Zwischenziel ist erreicht. Jeder wird nun fragen, wann die Neuregelung in Kraft tritt. Der HUK-Verband, so wurde uns versichert, könnte es schon ab 1. Januar 1975. Eine unumgängliche weitere Voraussetzung ist aber die Änderung der Versicherungs-Ordnung (VO), die auf dem Verordnungswege von der zuständigen Abteilung des Bundes-Wirtschafts-Ministeriums vorzunehmen wäre. Hier sehen die Versicherungsleute leider schwarz, denn man rechnet mit drei bis vier Monaten, ehe eine solche Änderung alle damit befassten Stellen der Ministerialbürokratie passiert haben wird. Allerfrühester Termin wäre also der 1. April, wir wollen aber lieber erst zum 1. Juli damit rechnen.

Was wird aber aus dem Projekt der Zweiradversicherung? Wie wir in der letzten BALL-HUPE berichteten, wurde hauptsächlich das Fehlen statistischer Unterlagen zu einer PS-Einteilung bemängelt. Auch wurde für das Wirksamwerden einer Einteilung nach Leistungsklassen eine entsprechende Änderung der VO vorausgesetzt. Diese Änderung wird nun kommen, ein schweres Hindernis ist damit beseitigt. Viel hängt davon ab, wie die neuen Tarife der HUK-Versicherungen aussehen werden. Bewegen sich diese in dem Rahmen, wie er seinerzeit bei der Kalkulation der in Aussicht genommenen Sätze für die Zweiradversicherung abgesteckt wurde, wäre es töricht, das Unternehmen weiter zu verfolgen. Die bisher hineingesteckte Arbeit ist aber, wie jetzt klar zu sehen ist, nicht vergebens gewesen. Wir können aber auch jederzeit das Projekt wieder aufnehmen, wenn es die Umstände erfordern. Bis zum Jahresende werden wir über die Prämien in den neuen PS-Klassen Bescheid wissen. Dann sehen wir weiter.

W.R.

1. Int. Motorradtreffen des LV Main-Spessart

Vom 19. bis 21. Juli fand in Eisenbach (ca. 20 km südlich von Aschaffenburg) auf der Hardt das 1. Int. Motorradtreffen des LV Main-Spessart statt. Der Vorsitzende dieses LV, Toni Reuß, hatte sich sehr viel Arbeit bei der Vorbereitung dieses Treffens gemacht. Alle Mitglieder des LV halfen dann sehr tatkräftig bei der Durchführung des Treffens mit. Alles wurde in eigener Regie erledigt. Es stand ein guter Zeltplatz zur Verfügung. Für den geselligen Teil des Treffens war vom Wirt der Berggaststätte auf der Hardt der große Saal freigemacht worden.

Der Ausschank und die Essensversorgung wurden von LV-Mitgliedern erledigt. Es gab Bratwurst vom Rost und jede Menge Bier in Flaschen. Außerdem wurde der berühmte Eisenbacher Mirabellenbrand angeboten. Die Preise entsprachen dem Durchschnitt. Es darf angenommen werden, daß auch die LV-Kasse nicht zu kurz gekommen sein wird.

Zur Begrüßung bekam jeder Besucher ein Gläschen Mirabellenbrand und die Plakette des Treffens. Beides war im Nenngeld für die Anfahrtswertung enthalten, ebenso auch der Eintritt zu den verschiedenen Veranstaltungen des Treffens.

Es begann am 19.7. mit der Begrüßung der bereits anwesenden Gäste durch Toni Reuß. Anschließend Filmabend und danach Lagerfeuer.

Am 20.7. sorgte eine Kapelle mit flotter Musik für entsprechenden Schwung und Stimmung beim vorgesehenen Tanzabend. Die verschiedenen angebotenen Alkohola taten das ihre ebenfalls dazu.

Insgesamt war die Besucherzahl beachtlich für die 1. Veranstaltung, denn der vorgesehene Zeltplatz reichte gerade aus, die Herbergen der Besucher zu fassen.

Am Sonntag, dem 21.7. ging der Reigen weiter mit einem Geschicklichkeitsturnier für Motorräder, an dem sich jeder Besucher gegen Zahlung eines geringen Nenngeldes beteiligen konnte. Die dabei von verschiedenen Fahrern gezeigten Leistungen konnten sich sehen lassen, wenn man wenn man berücksichtigt, daß der Turnierplatz auf einer Wiese aufgebaut war. Die Hindernisse, u.a. Wippe, Slalom, Spurbalken und Sandbett, hatten es für manche Fahrer in sich und zeigten ihnen, daß sie noch mehr Fahrzeugbeherrschung erlangen müssen, um den Parkours fehlerfrei durchfahren zu können.

Den Abschluß des Treffens bildete die Siegerehrung für die verschiedenen Disziplinen wie weiteste Anfahrt, ältester Teilnehmer, stärkster Club usw., sowie für die Turnierfahrer. Die vergebenen Pokale konnten sich sehen lassen. Es war erstaunlich, welche große Anzahl Preise der LV Main-Spessart zusammengebracht hatte.

Insgesamt kann gesagt werden, daß dieses 1.Int.Motorradtreffen des LV Main-Spessart gelungen war. Der Veranstalter täte nur gut daran, gegen die in zunehmendem Maße auftretenden Radaubröder stärker vorzugehen. Diese komischen Typen sind für solche Treffen sicherlich keine gute Visitenkarte. Sollten sich Radau-Vorfälle erst einmal herumsprechen, wird bestimmt manch friedlicher Treffenfahrer lieber woanders hinfahren oder aber zu Hause bleiben. Wenn diese Krachschläger aber merken, daß sie kräftig Kontrast kriegen, werden sie solche für sie recht ungemütliche Stätten sicherlich vermeiden. Und nur in diesen Fällen werden unsere Motorradtreffen zu rundherum gelungenen Veranstaltungen werden. Vielleicht lassen sich die angesprochenen Veranstalter diesen Vorschlag einmal durch ihre Köpfe gehen.

Volkmar Duschek

Eine nicht alltägliche Motorradreise

Dem Urlaub geht die Planung voraus - so erging es auch uns und wir waren uns einig darüber, in diesem Jahr einmal etwas Besonderes zu unternehmen. Worin die Besonderheit liegen sollte, wußten wir eigentlich selber nicht so recht - aber irgendwann kam uns dann eine Idee und wir gingen am Sonntag, dem 28.7.74 um 7.00 Uhr daran, sie zu verwirklichen.

Unser Startort war Uedem am Niederrhein, und unser Ziel war - das Nordkap. Wir fuhren also los und es rollte über die Hanse-Linie in Richtung Puttgarden. Bereits gegen Mittag 13.30 Uhr lenkte Otto seine CB 750 und ich meine R 75/5 auf die Fähre, die uns nach Dänemark übersetzte. Ohne viel Aufenthalt ging es weiter an Kopenhagen vorbei nach Helsingør und noch am Abend setzten wir über nach Helsingborg. Wir befanden uns also schon in Schweden und suchten um einen Zeltplatz. Ein Cafébesitzer gestattete uns, neben seinem Haus zu zelten. Hier erfuhren wir bereits, daß in Skandinavischen Ländern früher Feierabend ist als bei uns, denn das Café schloß gegen 21.00 Uhr und da es in der Nähe nichts, aber auch nichts zu sehen gab, legten wir uns schlafen.

Wir erwachten um 6.00 Uhr durch prasselnden Regen. Innerhalb von 15 Minuten standen unsere Motorräder bis zu den Radnaben im Wasser und unser Zelt, das Gott sei Dank etwas höher stand, war mehr oder weniger zur Arche Noah geworden. Der Trockenprozeß dauerte 4 Stunden. Nach Frühstück und Packen ging es weiter durch Schweden über Halmstadt, Jököping, Linköping, Norköping nach Stockholm. Der ganze Tag war eine Regenschlacht und Stockholm war in eine Regenwolke gehüllt. Unsere Laune lag bei Null. In der Hoffnung, möglichst bald besseres Wetter zu bekommen, beschlossen wir, noch am Abend überzusetzen und so verließen wir um 21.30 Uhr die Hauptstadt Schwedens mit einem letzten Blick vom Schiff auf die nächtliche Silhouette Stockholms.

Bei einer Durchsicht unserer beiden Fahrzeuge entdeckte Otto, der unterwegs schon eigenartiges rhythmisches Klopfen bemerkt hatte, daß an seiner zu Hause neu aufgelegten Kette drei Rollen weggefliegen waren! Wir ließen die Kette Kette sein und wollten es erst einmal Morgen werden lassen. Bei leicht bewölktem Himmel lief unser Schiff gegen 9.00 Uhr (Finnland-Zeit, Uhren eine Stunde vorstellen) in den Hafen von Turku ein. Obwohl Otto eine Ersatzkette dabei hatte, erschien es uns besser, eine neue zu besorgen, da wir bei ähnlichem Mißgeschick im hohen Norden sonst festliegen würden. Mit Hilfe von einem Lotsenmädchen auf einem Roller gelang dieses in kurzer Zeit.

Das Wetter besserte sich, ja wir bekamen die ersten finnischen Sonnenstrahlen zu spüren. Über sehr gute Straßen erreichten wir über Helsinki, Lahti die Stadt Heinola. Einen Zeltplatz findet man in Finnland ohne Schwierigkeiten und damit auch saubere sanitäre Anlagen, dazu immer eine Dusche und Sauna.

Über die E 4, eine Straße, die jedes Motorradfahrerherz höher schlagen läßt, ging es weiter nach Oulu. Die Abende wurden länger, ja eine richtige Nacht gab es schon nicht mehr. Man trifft in Finnland Motorradfahrer aller Nationalitäten, so auch viele finnische, die fast ausschließlich japanische Fabrikate fahren.

Über Kemi erreichten wir Rovaniemi und damit den Polarkreis.

Heute können wir sagen, daß hier die Grenze des normalen Touristenverkehrs erreicht ist. Noch höher fahren nur noch wenige. Es zeich sich auch an den folgenden zwei Tagen. Man sieht unter Umständen kein Fahrzeug und vor allen Dingen wurden die Tankstellen sehr knapp. Man fährt durch weite unberührte Natur, die schon nicht mehr so üppig wächst, wie im Süden des Landes.

Man sieht die ersten Rentiere, die wie bei uns die Kühe seelenruhig zuschauen, wenn man an ihnen vorbeifährt. Man sieht die ersten kleinen Ansiedlungen der Lappen, die ihre handgefertigten Produkte an der Straße anbieten. Und bei einer Pause genießt man die unbeschreibliche Ruhe, die hier herrscht. Das muß man einfach selbst erleben, diese Eindrücke vergißt man so schnell nicht mehr.

Wir vergessen aber so schnell auch nicht mehr die Mücken, die dann kamen. Man hatte uns gewarnt und wir hatten auch Spray gekauft, als aber unser Zelt in luari stand, zählte Otto bei mir schon über zwanzig Stiche allein auf meinem Rücken, obwohl ich ein Hemd anbehalten hatte. Es gab kein Mittel gegen diese Biester, vor allem am Abend nicht.

Am nächsten Morgen war die Sonne verschwunden, mit ihr die Mücken. Wir machten ein Wasserflugzeug ausfindig und fanden schnell heraus, daß hier Rundflüge möglich waren. Für 100 Finnmark = 70 DM konnte man mit 4 Personen eine 1/4 Stunde fliegen.

Ein einmaliges Erlebnis. In ca. 300 m Höhe auf tausend Inselchen herunterzuschauen, auf die Straße, die sich wie ein Band durch die weite Landschaft dahinschlängelte – ein einmaliger Anblick.

Am Nachmittag ging es weiter zur Grenze. Man erkennt, daß man in Norwegen ist, daran, wenn die Asphaltstraßen aufhören. Kein Zollbeamter, keine Formalitäten, nichts. Die Uhr wurde wieder eine Stunde zurückgestellt. Über Naturstraßen, die manchmal nur Geschwindigkeiten von 30-40 km/h erlaubten, erreichten wir gegen 19.00 Uhr Repvag.

Zwischen Repvag und Kistrand durchfahren wir einen Tunnel – ca. 2 km lang. Aus dem Felsen herausgesprengt, nicht ausgemauert, völlig unbeleuchtet, Wasser von oben und aus den zahlreichen Löchern der sogenannten Fahrbahn – schmutzige Brühe von unten. Das Scheinwerferlicht wurde von den Wänden restlos verschluckt, man sah so gut wie nichts.

Als wir wieder Tageslicht erreichten, sahen Mann und Maschine aus, wie mit einer dünnen Zementbrühe überschüttet – alles war grau in grau. Aber so kurz vor dem Ziel störte uns das auch nicht mehr.

Die Fähre brachte uns in zwei Stunden nach Honningsvag, den einzigen Ort auf der nördlichsten Insel. Von hier in dichtem Nebel – Sichtweite max. 30 m – ging es bergauf und nach 30 km Nebelfahrt erreichten wir das Nordkap.

Wegen des schlechten Wetters mieteten wir eine Hütte und richteten uns häuslich ein. Es war uns allerdings nicht vergönnt, die blutrote, im Meer versinkende Sonne zu sehen,

obwohl wir zwei Tage auf der nördlichsten Insel blieben. Der Nebel hielt alles dicht.

Es wurde wegen der überaus schlechten Straßen die erste kleine Reparatur fällig, an der Honda brach der Gepäckträger.

Es ging dann zurück mit der Fähre, wieder durch den o.g. Tunnel nach Kistrand. Hier trafen wir zwei Franzosen mit einer 90/6 und einer R 50, letztere stand nur noch als Rahmenda. Das Getriebe hatte seinen Geist aufgegeben, und als wir die völlig mit Gras und Sand durchsetzten Innereien des Getriebes sahen, haben wir uns nur angeschaut und den Kopf ob solcher Murksereien geschüttelt.

An der Straße nach Hammerfest sahen wir wieder zwei Schweizer Motorradfahrer mit 2 CB 750, die wir bereits in Finnland getroffen hatten. Sie wollten von Hammerfest mit dem Schiff zum Nordkap, gelangten aber irrtümlicher Weise auf ein Postschiff und liefen jede Ecke an. Kleiner Trost bei der Geschichte: Sie brauchten nichts zu bezahlen für diese Extratour. Auf den folgenden 1000 km erlebten wir dann die ganze Schönheit des nördlichen Norwegens. Straßen, die als solche nicht mehr zu benennen sind. Das Buschwerk wucherte rechts und links so üppig, daß wir wie durch einen ca. 3-4 m breiten Schlauch fuhren, bergauf, bergab. Dann rechts Wasser, links Felsen, Kurven und nochmals Kurven. Es wechselten die Temperaturen von ca. 2 Grad bis 20 Grad. Mal lag Schnee, mal schien die Sonne. Dann das übliche Bild: Rentiere Kühe und Schafe auf der Straße (E 6). Es war wieder die übliche Vorsicht bezüglich tanken geboten, Tankstellen waren wieder Mangelware. Wir sahen zahlreiche geplatze Windschutzscheiben durch Steinschlag, Reifenpannen und verbeulte Kotflügel. Irgendwann wechselten wir unsere Hinterradreifen, die alten waren am Ende. Ebenfalls bekamen beide Motoren frisches Öl. Der Gepäckträger an der Honda wurde abermals geschweißt, an der BMW riß eine Halterung der Verkleidung und der Spiegel riß ab.

Das schlimmste, was wir jedoch zu spüren bekamen, waren die Preise in Norwegen. Es war einfach teuer. (An dieser Stelle soll erwähnt werden, daß eine R 75/5 in Norwegen DM 16.000 kostet). Um hier einigermaßen gut über die Runden zu kommen, muß man als Tourist sich selbst versorgen, mit Konserven aus dem

deutschen Supermarkt. So machten es die meisten Autofahrer, aber mit dem Solomotorrad für 2 1/2 Wochen?

Nach 5 Tagen erreichten wir Trondheim und - trafen abends um 22.00 Uhr die beiden Schweizer wieder. Das Wiedersehen wurde mit einem Schweizer Nationalgetränk, Café-Tresh, begossen.

Am folgenden Morgen stach die Sonne. Wir faulenzten bis zum Nachmittag und rüsteten dann doch noch zum Aufbruch. In 2 Tagen durch das wunderschöne südliche Norwegen erreichten wir die Hauptstadt Oslo. Unsere Tachometer zeigten mittlerweile 5.700 gefahrene Kilometer an. Nach einigen Überlegungen erschien es uns ratsam, zum Abschluß unserer Fahrt eine kleine Schiffsreise anzuhängen; mit der Jahre-Linie von Oslo nach Kiel.

Auf dieser Überfahrt bekamen wir dann alles was wir als Westeuropäer gewohnt sind: Gutes und reichliches Essen, deutsches Bier, Musik und Tanz an Bord und alles zu vernünftigen Preisen. Die See war sehr ruhig und wir konnten einen herrlichen Sonnenuntergang erleben. Die Fahrt dauerte ca. 17 Stunden und als wir am Morgen den Namen Kiel lasen, fühlte man sich wieder zu Hause.

Der Rückweg über deutsche Autobahnen war eine Erholung. Unsere Schalldämpfer bekamen bald wieder die gewohnte leicht graue Farbe und beide Motoren drehten sauber rund; sie hatten die Quälereien in den kleinen Gängen wohl am besten überstanden. Die Gesamtfahrstrecke lag bei ca. 6.300 km, wir verbrauchten jeder ca. 400 l Benzin. Öl wurde nur gewechselt, bei beiden Maschinen nicht nachgefüllt.

Abschließend ist vielleicht zu sagen, daß man zum Nordkap nur einmal fährt; jedoch nach Finnland, Norwegen oder Schweden bis zum Polarkreis würden wir eine Urlaubsfahrt immer wiederholen.

Heinz Sauerland

Nachruf

Am 4. September 1974 verstarb im Alter von nur 30 Jahren unser Mitglied Ulrich Duschek aus Niederwipper bei Wipperfürth an den Folgen schwerster Verletzungen, welche er sich bei einem Sturz mit seiner BMW R 69 S am 31. August zugezogen hatte.

Aus bisher ungeklärter Ursache kam der als sicherer und umsichtiger Fahrer bekannte Kamerad Duschek in einer unproblematischen Linkskurve bei Bechen im Rheinisch-Bergischen Kreis zum Sturz.

Beim Anprall an einen Straßenbaum erlitt er unter anderem auch einen Schädelbasisbruch mit Gehirnblutung. Trotz Kopfoperation und zahlreicher weiterer medizinischer Maß-

Studium ab. Nach Absolvierung einer kaufmännischen Lehre hatte er in einer großen Papierfabrik in Berg.-Gladbach eine vielversprechende Karriere vor sich, welche nun leider viel zu früh zu Ende ging.

Er war seit 8 Jahren Motorradfahrer (R 50 und R 69 S) und aktives Mitglied des LV Rhein-Ruhr. Bei vielen unserer Veranstaltungen stellte er seine Schaffenskraft zur Verfügung.

So u. a. beim Elefantentreffen und bei der Int. Veteranenrallye in Xanten.

Unser Bild zeigt ihn ganz links im Kreise seiner Kameraden an seiner R 69 S nach



nahmen erwachte er nicht mehr aus seiner tiefen Bewußtlosigkeit und verstarb 4 Tage später.

Ulrich Duschek (der jüngere Bruder unseres Schatzmeisters) wurde am 19. Januar 1944 in Hirschberg im Riesengebirge geboren. Nach der Vertreibung aus Schlesien wuchs er in Düsseldorf auf. Übersiedlung nach Wipperfürth und Abitur am Gymnasium in Remscheid. Danach Bundeswehr (Leutnant d. Res.). Er sollte erst Bau-Ing. werden, erkannte aber bald seine kaufmännischen Fähigkeiten und brach das begonnene

erfolgreicher Behebung eines Kupferwurmes beim Clubtreffen des LV Rhein-Ruhr in Hengelo/Gelderland/NL im Jahre 1973.

Wir verlieren mit ihm einen guten Kameraden und Freund. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Ein neues Motorrad-Museum in Belgien

Ein lohnendes Reiseziel ist das neue Motorrad-Museum in COMBLAIN-AU-PONT / Belgien. Dieses Museum wurde am 1. Juni dieses Jahres eröffnet und befindet sich in einem speziell zu diesem Zweck errichteten Neubau, der meiner Schätzung nach allein für sich seine DM 200.000.- gekostet haben dürfte. In diesem Bau befindet sich außer den Ausstellungsräumen eine geräumige Lokalität, in der man bei Selbstbedienung preiswerte Speisen und Getränke erhalten kann.

Die Ausstellung umfasst zur Zeit etwa 60 Motorräder in recht gutem und gepflegtem Zustand, von denen etwa 30 in einem besonderen Raum zusammengestellt sind:

Alles Militär-Motorräder europäischer und amerikanischer Herkunft, teilweise solche Modelle, die im 1. Weltkrieg eingesetzt waren. Aber auch der zweite Sektor kommt nicht zu kurz: Da waren eine ganze Reihe von Modellen, von denen ich wohl gehört oder gelesen habe, aber diese noch nicht in Natura gesehen habe. Leider habe ich mir an Ort und Stelle keine Notizen gemacht, doch aus der Erinnerung kann ich aufzählen:

Die Douglas mit dem längs eingebauten Boxermotor, mehrere vierventilige RUDGE, eine SAROLEA mit recht unkonventioneller Langarmschwinge vorne, eine belgische Maschine, die so ähnlich aussah wie die MARS der zwanziger Jahre, mit einem Radstand von 2.50 m, ein unwahrscheinlich monströses Gebilde. Alle Motorräder waren so aufgestellt, daß der Betrachter rundum gehen konnte und so alle interessanten Details eingehend zu betrachten waren.

Aus einem Gespräch mit Herrn Leopold Ryckman, einem leitenden Angestellten der Museumsverwaltung, ging hervor, (hier hoffe ich, daß mir auf Grund von Verständigungsschwierigkeiten kein Fehler unterläuft) daß die zur Zeit aus-

gestellten 60 Motorräder nur etwa 1/3 des geplanten und in Arbeit befindlichen Bestandes seien. Es sei geplant, in Zukunft 2 Mechaniker hauptamtlich einzustellen, die die Aufgabe haben, alle Maschinen fahrbereit zu machen und zu erhalten.

Finanziert würde das alles von der staatlichen belgischen Museumsverwaltung in Brüssel, also nicht von einem Privatmann mit dessen naturgemäß begrenzten Mitteln.

Die fachliche Aufsicht führt ein Mann namens Jean Paul Schultz, den wir aber nicht persönlich kennengelernt haben. Im Prospekt wird gesagt, daß im Museum gleichzeitig Verhandlungen geführt werden können über Ankauf, Verkauf oder Tausch von Veteranen-Maschinen. Für unsere Veteranenfreunde dürfte damit ein neues Zentrum der Zusammenarbeit geschaffen worden sein. Wer korrespondieren will, wendet sich an Herrn Jean Paul Schultz unter der Anschrift: Musée de la Moto Militaire à Comblain-au-Pont, B 4170 Comblain-au-Pont.

Neben dem Museum hat die Ortschaft Comblain-au-Pont noch eine sehenswerte Tropfsteinhöhle aufzuweisen. Von der landschaftlichen Schönheit der Ardennen braucht wohl an dieser Stelle nicht berichtet zu werden.

Man findet den Ort Comblain-au-Pont am zusammenfluß der Flüsse Ourthe und Amel. Das ist etwa 20 km südlich von Lüttich (Liege) und etwa ebenso westlich von der bekannten Rennstadt Spa.

Für Mitglieder des BVDM dürfte noch die Zusage von Herrn Leopold Ryckman von Interesse sein, daß der Eintrittspreis für Clubmitglieder um 25 % ermäßigt werden soll. Diese Zusage machte er allerdings vorbehaltlich der Zustimmung der Zentrale in Brüssel.

E. M. Schmidt

Der Terminkalender

21.-25. September 1974

I F M A, Köln

21./22. September 1974

Veteranen-Rallye in HENGLO/Gelderland

28. September 1974

Nachtorientierungsfahrt der BVDM-Gruppe Remscheid. Unterlagen anfordern bei: Horst Orlowski, 563 Remscheid 11, Augustenstr. 2

29. September 1974

6. Orientierungsfahrt des LV PORTA-WESTFALICA. Start um 7.45 Uhr in Minden auf dem Gelände der Spedition Schierenberg an der Aminghauser Straße. Nenngeld DM 6,--, Fahrtstrecke ca. 150 km, General-Karte Blatt 6 mitbringen!

29. September 1974

Hockenheim-Ring, Rennen der Formel 750

5./6. Oktober 1974

"Hexentreffen" der Elefanten-Treiber Lippe in Lemgo-Lüerdissen. Auskunft durch: Jörg Jakobeit, 3282 Steinheim, Rochusstr. 35

12./13. Oktober 1974

Zelttreffen des LV FRANKEN in Wildenstein bei Stadtsteinach.

13. Oktober 1974

Zelttreffen des LV PORTA-WESTFALICA in Bohnhorster Höfen, am gleichen Platz wie im vorigen Jahr. Näheres durch Fritz Dörge, 4952 Todtenhausen, Mindener Str. 77

19. Oktober 1974

"Zum Nürburgring einmal anders" Orientierungsfahrt, offen für alle BVDM-Mitglieder. Veranstalter: LV SAUERLAND Start ab 12 Uhr an der neuen Tank- und Raststätte an der alten Köln-Bonner Autobahn, zwischen Wesseling und Bonn (Westseite) Ausschreibungen durch: Dieter Bail, 56 Wuppertal 2, Schraberg 55

Aus den Landesverbänden

LV RHEIN-RUHR

Terminänderung! Clubabend in Geldern-Aengenesch im Oktober ausnahmsweise am 2. Samstag, also am 12.10.74.

LV SAUERLAND

Zur Clubmeisterschaft werden außer den bekannten Veranstaltungen auch gewertet:

Nachtorientierungsfahrt der Gruppe Remscheid, am 28.9.74 und der Slalom in Plettenberg am 29.9.74

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.

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