

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

4/74



Blau über die
Sonderschau auf
den BVDM-Stand.
Vorne links die
König, dahinter die
König, vorne rechts die
Schorch-Meier-
BMW, in der
Mitte das Hart-
mann-Gespann.

IFMA

Spätlese

Wenn diese BALLHUPE erscheint, ist die diesjährige IFMA längst Vergangenheit. Trotzdem lohnt sich ein kurzer Rückblick, denn es wurden einige Trends erkennbar, auf die wir uns rechtzeitig einstellen sollten.

Damit ist nicht das für die Tagespresse spektakuläre Auftreten von gleich vier WANKEL-Konstruktionen gemeint. Vorerst haben nur zwei davon die Aussicht, in Serie zu gehen: HERCULES und SUZUKI. Dann kommt endlich einmal die Gelegenheit zu erfahren und erproben, wie sich der WANKEL unter Alltagsbedingungen verhält und ob er in einzelnen Belangen dem Hubkolben-Motor überlegen ist. Bei den Automobilen fiel dieser Vergleich bisher für den Wankel-Motor enttäuschend aus.

Daraus sollten wir aber kein Vorurteil ableiten, denn beim Motorrad ist vieles ganz anders.

Die HERCULES 2000 konnten wir kurz fahren: Handlichkeit ausgezeichnet, Durchzug im unteren Drehzahlbereich überraschend gut, Geräuschentwicklung aber nicht geringer, als bei einem modernen Zweitakt-Twin, also knapp an der Grenze.

Die SUZI-WAWA wird frühestens Mitte 1975 für einen Test zur Verfügung stehen. Das eigenwillige Styling ist Geschmackssache. Wenn aber Fahreigenschaften und Motorleistung dem entsprechen, was man in dieser Preis- und Leistungsklasse verlangen kann, wird die Gewöhnung an das etwas wilde Innere der Maschine dem Käufer leichter fallen.

Van Veen - Doppelscheiben-Wankel - ein Traum. Natürlich gibt es ein paar Leute, die 20.000 Piepen hinblättern können für so ein exklusives Objekt; ob die aber auch in der Lage sind, mit den 100 PS umzugehen, ist eine Frage, die man bei der MÜNCH - TTE ebenfalls stellen muß.

Die Männer von BSA - TRIUMPH, deren

WANKEL noch am ehesten nach einem Motorradmotor aussieht, werden wohl kaum die Mittel bekommen, ihre schöne Konstruktion serien- und verkaufsfähig zu machen.

Der Wankel-Motor wird also die Motorradwelt (noch) nicht verändern.

Absoluter IFMA-Spitzenstar war natürlich die 1000er Honda. Die Japaner hatten es verstanden, die Fachwelt bis zuletzt über das endgültige Aussehen der Maschine im Unklaren zu lassen. Durchgesiebert war lediglich - und das schon seit gut einem Jahr - daß die Neukonstruktion mit Kardantrieb und Wasserkühlung ausgerüstet sein sollte. Nun ist also ein quer eingebauter 4 Zylinder Boxer entstanden, was deutsche Bastler schon vor Jahren unter Verwendung von Lloyd-Arabella-Motoren vorexerzierten.

Es wäre müßig, hier und heute schon weitere Spekulationen über die HONDA-WING anzustellen. Es wird mindestens noch ein Jahr vergehen, bis eine Serienfertigung spruchreif wird.

Der aufmerksame IFMA-Besucher wird aber bei HONDA andere, beunruhigendere Zeichen entdeckt haben:

die bis zur Unübersichtlichkeit gediehene Typenvielfalt. Daran wäre wenig auszusetzen, wenn es sich um echte Modellpflege handeln würde. Davon kann aber leider keine Rede sein. Schon die CB 360 war keine Weiterentwicklung der CB 350, sondern eine völlige Neukonstruktion. Was bezweckt man mit der 400er - 4 Zylinder? Die CB 450 K 1 ließ man sterben, um umgehend eine neue 500er - Twin auf den Markt zu bringen, obwohl die 4-Zylinder gleichen Hubraums sich bereits einen guten Ruf erworben hat.

Nun soll es nicht unsere Sorge sein, ob die HONDA-Leute diese vielen verschiedenen rationell fertigen können. Aber der potenzielle Kunde muß sich doch fragen, ob und wie lange er für seine Maschine Ersatzteile bekommt, er muß damit rechnen, daß er schon im nächsten Jahr auf einem "alten" Modell herumfährt. Welcher Händler kann

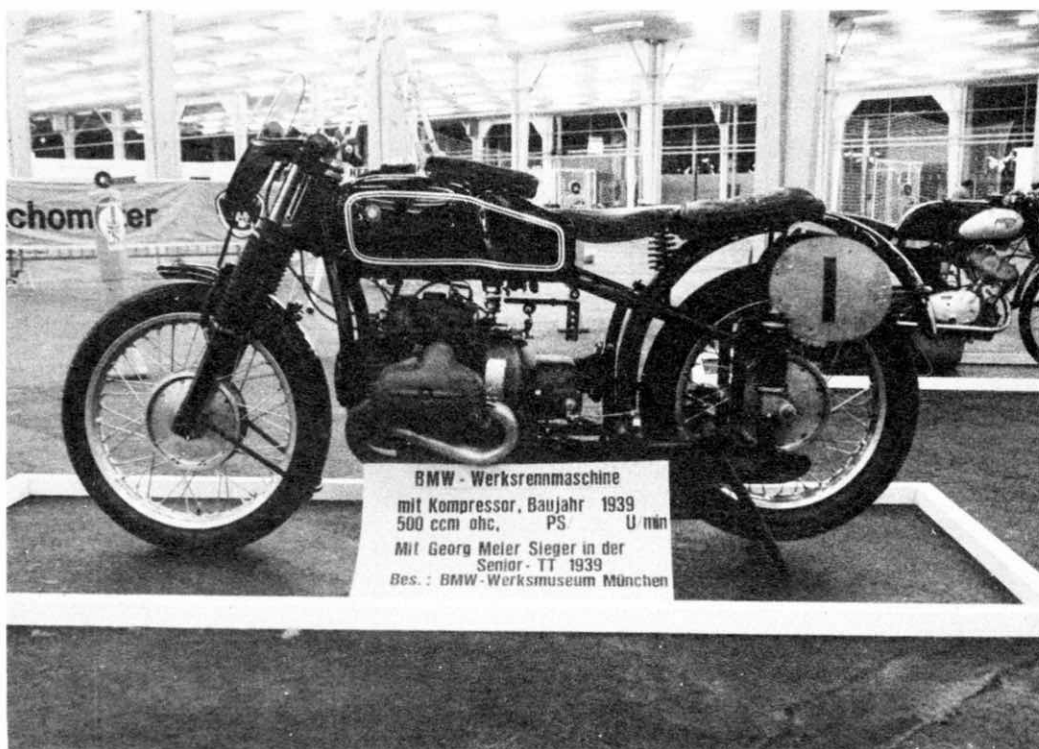
überhaupt noch die wichtigsten Ersatzteile für die z. Zt. gängigen HONDA-Modelle vorrätig halten?

Die Verantwortlichen für den HONDA-Verkauf in Deutschland sollten zumindest den Versuch machen, den großen Marktstrategen im fernen Japan klarzumachen, daß hier noch keine amerikanischen Verhältnisse herrschen, und daß Motorräder hierzulande noch nicht zu Spielzeug und Wegwerfartikeln degeneriert sind.

Konsequente Weiterentwicklung konnte man an der großen MOTO-GUZZI studieren. Hier hat man mit der Kupplung/Getriebe-Automatik einen echten Schritt in die Zukunft getan. Die gleichzeitige Wirkung der Fußbremse auf Vorder- und Hinterrad ist mit Sicherheit nicht der Weisheit letzter Schluß, aber das läßt sich leicht ändern. Unerfindlich bleibt, daß man auch hier auf einen Luftfilter verzichtet hat. Bei einigem gutem Willen sollte trotz des niedrigen Rahmens eine ausreichende Luftfilteranlage unterzubringen sein, die nach unserer

Meinung bei einem kultivierten Motor dieser Klasse unbedingt dazugehört. Von der GUZZI-I-Convert ist, wie uns Direktor Emmellini sagte, bereits eine Vorserie von 15 Stück gebaut. Es bestehen also gute Voraussetzungen zum Sammeln praktischer Erfahrungen.

Nachdem der sogenannte Abgas-Turbolader seit einiger Zeit auf dem Auto-Sektor Furore macht, mußte so ein Ding natürlich auch auf ein Motorrad verpflanzt werden. Gleich mehrere Aussteller hatten 500er + 750er HONDA damit ausgerichtet. Wozu dieser kostspielige Spaß gut sein soll, ist beim besten Willen nicht zu ergründen. Die Aufladung bringt erst ab etwa 6.000 U/min. etwas, bis dahin ist die Leistung spürbar geringer als beim Original-Motor. Bei dem 10.000 km - Dauertest, den PS im Oktober auf dem Nürburgring durchführte, zeigte sich klar, daß die 750er Turbo-HONDA im normalen Fahrbetrieb keinerlei Vorteile bietet. Sodann hat keine Abgas-Turboanlage



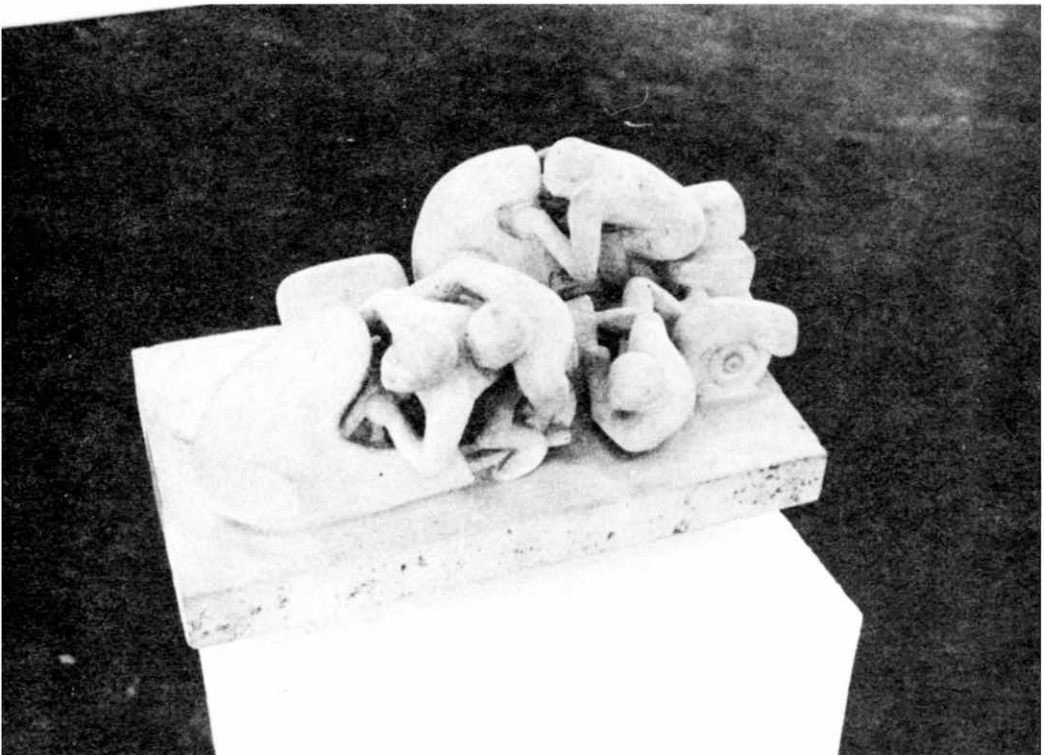
Hier noch einmal die Siegermaschine der Senior-TT 1939

eine "Allgemeine Betriebs-Erlaubnis"; Einzelabnahme beim örtlichen TÜV scheitert garantiert am Auspuffton. Dieser ist zwar unvergleichlich viel angenehmer als Zweitaktgejaule, aber leider lauter als erlaubt. Da aber die Dummen bekanntlich nicht alle werden, finden sich bestimmt auch welche, die mehr als zweieinhalb Tausender für einen Turbolader-Bausatz hinlegen, und sei es nur um sonntagvormittags damit an der Hohensyburg den ebenso einfältigen Zeitgenossen zu imponieren. Typisch für den Turbolader-Unsinn: an einem Stand wurde so ein superschneller Apparat mit den entsprechenden Hinweisen auf die gesteigerte Motorleistung angepriesen; die Vorderradbremse bestand aber nach wie vor aus nur einer Scheibe!

Erlebt das starke Gespann eine Wiedergeburt? Wer beobachten konnte, welches Interesse dem Hartmann-Gespann in Halle 14 an allen IFMA-Tagen entgegengebracht wurde, könnte fast dieser Meinung sein. Bleiben wir aber lieber in der Wirklichkeit. Ein starkes Gespann ist eine herrliche Sache, doch Vorteile hat man im heutigen Verkehr

davon nicht mehr. Das Gespann ist ein Liebhaber-Fahrzeug für Individualisten, aber kein Transportmittel für Familie und Urlaubsgepäck in: damaligen Sinne. Trotzdem verdient hohe Anerkennung, was die Hartmann-Brüder aus Ingelheim auf die Räder gestellt haben. Es ist das optimale Gespann, mit BMW-Mechanik, aber eigenem Rahmen mit Vorderschwinge. "PS" hat kürzlich Messungen über die Fahrleistungen durchgeführt und wird wahrscheinlich im Januar-Heft darüber berichten.

Im Rahmen der traditionellen BVDM-Sonderschau waren klassische Rennmaschinen zu sehen. Erstklassige Stücke, wie immer: die Schorch-Meier-Kompressor-BMW, TT-Sieger 1939, und die nicht weniger berühmte Nachfolgerin, die BMW-RS; Rudi Gläser hatte seine NORTON-Manx zur Verfügung gestellt. Aus dem Zweirad-Museum Neckarsulm kamen Renn-Max und Renn-Fox, die Spitzenstars ihrer Klassen in den 50er Jahren. Gut 25 Jahre älter waren die 175er DKW mit Ladepumpe und die BMW - R 47 S, die erste eigentliche



Hier eine der im Text erwähnten Arbeiten von Peter Mittler

Werksrennmaschine aus München. Die wassergekühlte ADLER-RS erinnerte an vertane Chancen der deutschen Zweirad-Industrie – heute haben die Japaner das Erbe dieser großartigen Konstruktionen angetreten. Eine ganz große Rarität war die 4-Zylinder BENELLI, die einzige Werksmaschine, die in Privatbesitz gelangt ist.

Eine Neuheit im Rahmen der BVDM-Sonderschau, die großen Anklang fand, waren die Plastiken von Peter Mittler, einem jungen Künstler und aktivem Motorradfahrer aus Mendig. Die aus allerlei Schrott-Teilen zusammengesetzten bizarren Figuren erinnern gelegentlich an die skurrilen Motorrad-Zeichnungen von Christian Christophe. Klassische Bildhauerkunst zeigte die Gruppe der Rennspanne. Der begabte Künstler hatte es wirklich verdient, daß seine Arbeiten im Rahmen der IFMA einmal einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt werden konnten.

Und sonst? Das Übliche, noch mehr Gedränge am Samstag und Sonntag, Filmvorführungen stets proppenvoll und viel Besuch am BVDM-Stand.

Allen Mitgliedern, die sich tatkräftig eingesetzt haben, soll hier nochmals gedankt sein.

W.R.

Die KS 601 lebt

Unter diesem Motto haben sich am 5. und 6. Okt. 1974 in Ergste auf Einladung des LV Sauerland im BVDM etliche KS-Fahrer aus ganz Deutschland zu einer Arbeitstagung, um die Überlebenschancen der KS-Modelle zu überprüfen.

Von Seiten der Teilnehmer wurde dieser Sache ein reges Interesse entgegengebracht. Es stellte sich heraus, daß bei Auflage von kleinen Serien eine Neuankfertigung von Ersatzteilen (Kurbelwellen, Lagerkäfigen usw.) möglich ist. Hierbei ist es erforderlich, eine genügende Anzahl von Interessenten anzusprechen, um auf ausreichende Stückzahlen zu kommen, damit die Preise im Rahmen bleiben. Im Laufe der Diskussion stellte sich die Notwendigkeit zur Gründung einer KS-Interessengemeinschaft heraus.

Sinn und Zweck der Interessengemeinschaft ist die Erhaltung und Pflege der älteren Zündappmodelle bis zur KS 601 und die kameradschaftliche Zusammenarbeit aller Zündappfahrer.

Alle Interessenten wenden sich bitte an die Interessengemeinschaft "Klub KS 601" z.Hd. Hans-Lothar Reinehr, 5841 Rheinen bei Schwerte, Dorfstr. 23.

Man verbrachte noch diskussionsreiche Stunden bis in die späte Nacht. Ca. 20 Personen nahmen die ausgearbeitete Satzung an. Für den technischen Teil sind gewählt als Vertrauensleute die Gebrüder Lamberty und Josef Fischell, für den organisatorischen Teil Hans-Lothar Reinehr und Bernd Keggenhoff. Am Sonntagmorgen hatte man dann eine gemeinsame Ausfahrt ins vordere Sauerland geplant. Das feuchte Wetter hielt keinen von der Durchführung ab. Die kurvenreiche Strecke gefiel allen Teilnehmern. Gegen Mittag erreichte man wieder die Herberge auf dem Bürenbruch. Nach dem Mittagessen war dann großes Aufbrechen. Man hatte wieder viele Bekanntschaften aufgefrischt und neue geschlossen.

Nun liegt ein großes Arbeitsfeld vor uns und wir hoffen, daß wir in der nächsten Ballhupe neues berichten können.

Asbach

Hier ist eine erste Mitteilung der technischen Abteilung der Interessengemeinschaft KS 601:

"Da wir in Kürze neue Lagerkäfige aus Bronze für die Typen KS 600/601/750 anfertigen lassen wollen, bitten wir, alle Interessenten umgehend um Bestellung an Gebr. Lamberty, 5231 Ober-Lahr, Bruchermühle, Tel. 02685/389. Die Preise können mitgeteilt werden, sobald feststeht, wieviel Stück benötigt werden.

Desweiteren werden wir uns im kommenden Frühjahr mit der Reparatur von Kurbelwellen beschäftigen. Wer hat reparaturbedürftige Wellen?

Bitte an die vorgenannte Anschrift melden!"

6. Int. Hexentreffen 1974

Am 5./6. Okt. veranstalteten die Elefantentreiber Lippe ihr alljährliches Hexentreffen in Luerdissen bei Lemgo. Wie schon üblich regnete es, abgesehen von kurzen Unterbrechungen. Am Abend hatten sich ca. 120 Teilnehmer eingetragen. Diese Zahl war geringer als die vorheriger Jahre, weil der Termin nur auf BVDM-Basis bekannt war. Dies wird auch in Zukunft beibehalten. Zum Übernachten gab es genügend Zeltplätze, Schlafgelegenheit im Saal oder ein Zimmer in der Nähe.

Am Freitagabend hatten die Clubmitglieder unter eigener Regie einen Imbißstand aufgebaut, in dem zu niedrigen Preisen verschiedene Versionen Bratwurst, Pommes Frites, Steaks und Hamburger angeboten wurden.

Für das Treffen gab es zwei Ausschreibungen:

Die erste bestand aus einer Zielfahrt, bei der nach Lösung eines Rätsels Orte mit den entsprechenden Anfangsbuchstaben angefahren werden mußten. Gewonnen hatte der Teilnehmer mit der kürzesten Entfer-

nung zwischen den Orten.

1. Joachim Kern, Kehl, Yamaha 350;
2. Siegfried Kalweit, Mülheim-Ruhr, Mofa!
3. Helmut Vogel, Mülheim-Ruhr, Mofa!

In der zweiten Ausschreibung wurden "selbstgestrickte" Motorräder nach vorher festgelegten Bewertungskriterien beurteilt.

1. Gerhard Schubert, Hildesheim, BMW-Gespann
2. Joachim Gösser, Detmold, R 60 mit Wagenmotor
3. Heinz Schulte, Werl, Eigenbaugespann

Parallel hierzu fand ein Wettbewerb im "Langsamfahren" trotz Regen unter großer Teilnahme aller Besucher statt. Gewonnen hatte, wer für eine festgelegte Strecke ohne Fußten die längste Zeit benötigte.

Im Anschluß an die Siegerehrungen wurde dann gegen 21 Uhr der traditionelle Scheiterhaufen mit der ausgestopften Hexe entzündet, der dann auch bis zum Morgen hin durchbrannte.

Der Höhepunkt des Abends war aber die anschließende Versteigerung des Hexenbesens



auf "amerikanische" Art. Diese fand unter lebhaftester Beteiligung aller Anwesenden statt, wobei Viertakt- gegen Zweitaktfahrer, Kardan gegen Kettentrieb usw. steigerten. Schließlich erhielt der Landesverband Sauerland den Zuschlag. Für die noch nie ersteigerte Summe von DM 741,- muß besonders gedankt werden. Einzelne Teilnehmer hatten schon beträchtliche Beträge für die gute Sache eingesetzt. Das Geld wird wieder den Kasseler Motorradfreunden für Ihre Jumbo-Fahrt zur Verfügung gestellt.

Bedauerlich war für den Veranstalter das Fernbleiben eines bekannten Motorradhändlers, ehemals Importeur einer italienischen Marke. Dadurch fielen Film- und Motorradvorführungen als Progammppunkt aus. In Zukunft werden wir uns auf solche Zusagen nicht mehr verlassen.

Der Sonntagvormittag zeigte sich regenfrei und bald hatte man sich für die Fahrten zum Zweiradmuseum in Bad Oeynhaus oder zum Freilichtmuseum Detmold versammelt.

Bevor die beiden Gruppen aufbrachen, staunten die Anwesenden nicht schlecht über die Fahrkünste der beiden Söhne (5 und 13 Jahre) von H. Schulte. In gekonnter Manier drehten sie einige Runden mit einem kleinen Zündapp KS 50 Gespann mit aufsteigendem Sw-Rad.

Das Zweiradmuseum fand wie im letzten Jahr ein reges Interesse. Auch für die Besucher des Freilichtmuseums hatte sich diese Fahrt sicherlich gelohnt. Auf einem 80 ha großen Gelände wurden bis jetzt 34 nordwestfälische Bauten (16.-19. Jahrhundert) wiederaufgebaut. Vor allem das Mobilar und die vielen Haus- und Handwerksgeräte vergangener Zeiten wurden eingehend begutachtet. Zudem konnte man sich an den offenen Feuerstellen wärmen, die wir in den meisten Häusern voranden.

Gegen Mittag kehrten die Fahrer zurück zum Clublokal. Man verabschiedete sich mit dem Versprechen, sich irgendwann einmal wiederzusehen.

Die E T L

Bildersuchfahrt am Niederrhein

Man könnte sie auch die Fahrt auf der Suche nach Teilnehmern nennen.

Am 12.10.74 hatten wir unsere Bildersuchfahrt am Niederrhein.

Wochen vorher hatten Heinz Sauerland und ich uns auf den Weg gemacht, um die Bilder für unsere Bildersuchfahrt zusammen zu bekommen. Das geschah zwischen IFMA und Test am Ring.

Daß das nicht gerade einfach war, möge man daraus ersehen, daß an einer Stelle das Schild 3 (drei) mal geändert wurde. Zum Schluß mußte ich einen Streckenposten aufstellen, da außer einer Forelle als Schild nichts mehr vorhanden war.

Auch andere Probleme kamen dazu, unter anderem der Unfall von Heinz Sauerland. Er "durfte" im Krankenhaus mit einem anderen Kameraden unsere Bilder zu einem kleinen Heft zusammen stellen.

Nach diesen "kleinen" Hindernissen kam das berauschende Ergebnis. 9 (neun) Teilnehmer. Wovon auch noch 6 hier vom Kreis Kleve waren.

Und hier die Ergebnisse:

1. Theo Willmann, 190 Pkte, 250 ccm
2. Rudolf Hellwig, 190 Pkte, 900 ccm
3. K. Simons, 190 Pkte, 900 ccm
4. Otto Lange, 168 Pkte,
5. Heinz Theo Peters 140 Pkte,
6. Horst Orlowski 90 Pkte,
7. Jürgen Tennelsen 28 Pkte,
8. Detlev Deppe 12 Minuspunkte
9. Werner Reil kam wegen Zeitüberschreitung aus der Wertung.

Trotzdem werden wir die nächste Fahrt vorbereiten und dann kräftiger die Werbetrommel rühren, in der Hoffnung, daß die Mühe lohnt.

Pitt

Wieder mal

Eine neue Ortsgruppe des BVDM „Motorradfreunde Köln-Nord“

"Die MFG Köln-Nord ist eine freie Ortsgruppe des BVDM mit eigener Satzung und eigener Organisation" – so steht es ganz oben in unserer Satzung geschrieben. Nun, sicher fragt sich jetzt der interessierte Leser, was es mit dem "frei", der eigenen Satzung und der eigenen Organisation auf sich hat.

Vielleicht sollten wir anfangs erst einmal erklären, weshalb wir überhaupt auf den Gedanken gekommen sind, eine Ortsgruppe zu bilden. Um es vorwegzunehmen – bestimmt nicht, weil uns der Weg zum Clubabend nach Geldern, den einige von uns auch weiterhin besuchen werden, zu lang ist. Nein, das hat andere Gründe.

Wenn man heutzutage in den BVDM eintritt, so zahlt man seinen Beitrag (oder auch nicht), genießt dafür gewisse Vorteile, besucht ab und zu mal einen Clubabend – und damit hat sich die Sache. Für viele mag das eine wunderbare Sache sein, doch es gibt wohl immer wieder einige Leute, die etwas mehr daraus machen wollen. Doch wie und wo soll man sich im BVDM aktivieren? Die Kluft zwischen Basis und BVDM-Spitze ist wohl ziemlich groß (aus verständlichen Gründen), und natürlich kann nicht jeder im Vorstand mitmischen. Will man trotzdem mehr aus seiner Mitgliedschaft machen, so bietet sich die Möglichkeit eines Zusammenschlusses mit ähnlich Denkenden auf Ortsebene an.

Bald nachdem wir uns an die Ortsgruppengründung gemacht hatten, beschlossen wir, diese Ortsgruppe frei zu nennen und ihr eine eigene Satzung zu schneiden. Das "frei" soll die Eigenständigkeit der MFG betonen; alles, was wir tun, geschieht in eigener Regie und Verantwortung. Die Satzung erschien uns als unbedingt erforderlich, um bestimmte Leute von vornherein aus der MFG herauszuhalten. Wir suchen weder Leute, die nur Mitglied sind, noch solche, die es als wichtigste Errungenschaft ihres Clubs ansehen, daß er ihnen zweimal

im Monat einen netten, feuchtfröhlichen Abend bietet. Das wird vielleicht noch verständlicher, wenn wir ein paar Punkte unserer Satzung nennen.

Da steht zunächst, daß es Sinn und Ziel der MFG ist, Geist und Buchstaben der BVDM-Satzung in die Wirklichkeit umzusetzen. (Wann haben Sie das letzte Mal in die BVDM-Satzung hineingeschaut??). Diese eigentliche Selbstverständlichkeit verliert ihre Selbstverständlichkeit, wenn man einerseits Theorie mit Praxis vergleicht und andererseits die Notwendigkeit einsieht, das eine Realisierung dieser Satzung nur von einer Gruppe von mehreren Leuten erreicht werden kann. Natürlich steht und fällt diese Gruppe einzig und allein mit der Aktivität jedes einzelnen Mitgliedes. Hierbei ist zu betonen, daß sich die Arbeit der Mitglieder auf zwei Ebenen abspielt; einmal für die MFG selbst und zum anderen für den Verband insgesamt.

Ein wichtiger Teil unserer Satzung betrifft die "Aufgabenbereiche". Hier bilden sich gewissermaßen Interessengemeinschaften, die auch über ihren eigenen Bereich hinaus aktiv werden sollen. Die Themen sind z.B. technische Unterweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen, Film/Foto etc.

Zum Schluß noch etwas über die bisherige Entwicklung der MFG.

Im September wurde die Satzung erarbeitet, die am 18.10.74 anläßlich der Gründungsversammlung von allen Mitgliedern angenommen wurde. Die Mitglieder bestehen zum Teil aus alten LV-Rhein-Ruhr Mitgliedern (älteste Mitgliedschaften 1970), zu einem noch größeren Teil aber aus Neumitgliedern. Auch ein Vorstand wurde gewählt, wobei jedoch zu bemerken ist, daß dieser mehr als Zentralstelle fungiert, da sich die Aktivitäten über alle Mitglieder verteilen sollen und daß ein enger Kontakt zwischen Vorstand und Basis gewährleistet ist. Der Vorstand setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

1. Vorsitzender
Friedhelm Feld, 5 Köln 71 (Fühlingen)
Neusser Landstr. 19, Tel.: 7903547
2. Vorsitzender
Wolf-Georg Rohde, 5 Köln 60
Stammheimer Str. 71

Schriftführer
Monika Zelaskowska, 5 Köln 60
Grasegger Str. 150

Kassierer
Jürgen Kleinert, 5 Köln 60

Der Treffpunkt findet alle 14 Tage in der
Gaststätte "Zur Dorfschänke" in Köln-
Fühlings statt.

Die erste Arbeit auf Bundesverbandsebene
betrifft die Holzaktion am Nürburgring
(23./24.11.74). Auf MFG-Ebene wird
über die Wintermonate ein Lehrgang über
Motorradelektrik durchgeführt (erstmalig
9.11.74). Für den Dezember ist ein öffent-
licher Filmabend geplant, der auch die er-
sten Kontakte zur weiteren Bevölkerung
bringen soll und der damit einen Teil
Öffentlichkeitsarbeit darstellt.

Übrigens: wer Interesse an unserer Satzung
hat, wende sich an den Vorstand; dort er-
hält er jederzeit ein Exemplar (bitte Rück-
porto beifügen; noch sind wir eine arme
Ortsgruppe!). Und - für Gespräche zwecks
Nachahmung stehen wir gerne zur Verfü-
gung.
Kritik und Verbesserungsvorschläge er-
wünscht.

Wuffi

Fundsachen

Beim 10.000 km - Test auf dem Nürburgring
in der 1. Oktoberwoche blieben u.a. liegen:
1 lederner Nierengurt, Hosenträger, 1 dunk-
les Frotteehandtuch, 1 rotweiß melierter
Pullover und 1 Kunstseidenschal.
Die Besitzer möchten sich bitte bei
Horst Briel, Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Tel. 421491 oder 59977 melden.

Kleinanzeige

Suche:
MOTO GUZZI - Räder, vorne u. hinten
Klaus Schumacher, 6204 Taunusstein 4,
Frankfurter Str. 12

SUPERSCHLAFSACK - federleicht,
wasserdicht, wunderbar warm, voll wasch-
bar. Einschl. Packsack DM 85,-;
exklusiv bei Peter Cleff, 4182 Uedem,
Mühlenstr. 33
Schon über 50 Stück im BVDM verkauft!

Günstig zu verkaufen:
Neuwertige (Horex) Zarbroky-Telegabel und
2 neue Reifen, Continental K 111 4.00 H 18
Tel.: 02123 / 49023

BRIEL BMW

YAMAHA - MOTO-GUZZI - SUZUKI - MAICO

GEBRAUCHTMASCHINEN - ANGEBOT:

HONDA CB 250, Baujahr 1974 DM 2.400,-
YAMAHA RD 250/1973, Motor 4000 km DM 2.800,-
YAMAHA RD 250/1974, Konis u.a. Extras DM 3.300,-
YAMAHA RD 250/1974, 7.800 km DM 3.000,-
YAMAHA RD 250/1974, 10.000 km DM 2.800,-

433 Mülheim (Ruhr)
Kirchstraße 35, Telefon (02133) 59977

TUNING - ZUBEHÖR
BEKLEIDUNG - ERSATZTEILE

Neue Touristikwertung für 1975

Bedingt durch Anregungen und die Tatsache, daß die alten Touristikhefte bis auf einen minimalen Restbestand verkauft worden sind, haben wir uns entschlossen, die Ausschreibung für den BVDM-Touristik-Wettbewerb in einigen Punkten abzuändern. Diese Änderung erfolgt zum 1.1.75.

Auf der letzten Gesamtvorstandssitzung am 14.9. in Stemel wurden daher einige Punkte diskutiert und folgende Beschlüsse gefaßt:

1.) Außer den bisher üblichen Fahrten (Normalfahrten), die pro Wertungsblatt nur ein Ziel werteten, gibt es ab 1975 die Möglichkeit von Rundreisen. Der Vorschlag der Rundreise wurde während der Enzian-Rallye in Zell, Österreich gemacht. Da es an diesem Wochenende zu Terminüberschneidungen innerhalb des BVDM's kam, fuhren einige Teilnehmer anschließend zum Rechbergtreffen nach Lörrach. Diese Weiterfahrt konnte jedoch nach der alten Wertung für den BVDM-Touristik-Wettbewerb nicht gewertet werden.

Die neue Wertung sieht wie folgt aus:

a) Normalfahrten

Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort (Zulassungsort der Maschine, aus dem Kennzeichen ersichtlich) zum Zielort. Die Luftkilometer werden mit einem Faktor der entsprechenden Leistungsklasse multipliziert. Bei BVDM-Veranstaltungen erhält der Teilnehmer außerdem einen prozentualen Zuschlag.

b) Rundreisen

Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort (Zulassungsort der Maschine, aus dem Kennzeichen ersichtlich) zum Ziel 1, vom Ziel 1 zum Ziel 2 und vom Ziel 2 zum Ziel 3. Ziel 3 kann ggf. auch wieder der Standort sein. Die Luftkilometer werden mit einem Faktor der entsprechenden Leistungsklasse multipliziert. Bei BVDM-Veranstaltungen erhält der Teilnehmer außerdem jeweils für die letzte Etappe zur BVDM-Veranstaltung einen prozentualen Zuschlag. Der Zeitpunkt für die Rundreisen kann beliebig gewählt werden.

Wichtig: Bei der Rundreise darf pro Tag nur ein Ziel angefahren werden!

Die Ausschreibung sieht die Teilnahme an 10 Normalfahrten und 2 Rundreisen vor, von denen wiederum die 10 besten Fahrten zum Endergebnis addiert werden.

Beispiele für Rundreisen:

A. Heimatort - Paris
Paris - Wien
Wien - Berlin

B. Heimatort - Enzian-Rallye, Zell
(BVDM-Veranstaltung 50 % Zuschlag)
Zell - Rechbergtreffen, Lörrach
(BVDM-Veranstaltung 50 % Zuschlag)
Lörrach - Heimatort

2. Schon einige Jahre wird strittig über die Europakarte von Kümmerly & Frey diskutiert. Diese Karte entsprach nicht immer unseren Vorstellungen und war in manchen Orten nur schlecht erhältlich.

Wir entschieden uns nun für folgendes Kartenmaterial:

- I. Deutschlandkarte im Maßstab 1:1000000 (1:1 Mill.) Shell-Reisekarte, Mairs geographischer Verlag, Stuttgart (Preis in Bielefeld 5,80 DM)
- II. Europakarte im Maßstab 1:4500000 (1:4,5 Mill.) Shell-Reisekarte, Mairs geographischer Verlag, Stuttgart (Preis in Bielefeld 7,80 DM)

Beide genannten Karten sind nur einseitig bedruckt und sind in jeder besseren Buchhandlung erhältlich oder können, falls nicht vorrätig, mit den oben genannten Angaben bestellt werden.

Dieses Kartenmaterial hat nicht nur für den Touristik-Wettbewerb, sondern ab 1975 für sämtliche BVDM-Veranstaltungen (weiteste Anfahrt zu Treffen, Zielfahrten, usw.) Gültigkeit.

Viel Spaß und viele pannenfreie Kilometer bei dem BVDM-Touristik-Wettbewerb 1975.

Günter Wuttke
Horst Rainer Raff

Nachtrag zur Siegerehrung des BVDM Touristikwettbewerbs 1974

Für den BVDM-Touristik-Wettbewerb 1973 sah die Preisverteilung, die während der diesjährigen Jahreshauptversammlung in Stemel stattfand, folgendermaßen aus:

Platz: 1 - 3 je ein Pokal

Platz: 4 - 7 je ein Teller

Platz: 8 - 11 je eine BVDM-Plakette auf Holz

Platz: 12 - 16 je eine Urkunde

Somit wurden an die besten 30 % der 46 Teilnehmer Preise ausgegeben. Die Preise waren erstmalig mit den BVDM-Emblemen der Fa. Sörgel ausgestattet.

Es sei an dieser Stelle noch einmal den BMW-Werken gedankt, die für die drei besten BMW-Fahrer je ein Geldtui stifteten.



Nachtrag zum Bundestreffen 1974 in Stemel

Der älteste Teilnehmer war Rudolf Baumann (71) aus Hildesheim auf seiner DKW RT 250.

Die weiteste Anfahrt hatte Hans-Heinrich Franzen aus Sörup-Mühlenholz bei Flensburg auf einer ZÜNDAPP KS 601 mit SW.

Der Club mit der weitesten Anfahrt waren die Motorradfreunde NIEDERELBE unter Leitung von Hans-Joachim Priester.

Auf eine erfolgreiche Sportsaison kann unser mitglied Karl-Heinz Matutat, Bergisch-Gladbach zurückblicken:

Im Straßen-Zuverlässigkeitssport wurde er auf YAMAHA RD 350 Gaumeister des ADAG-Gau Nordrhein. Bei der Teilnahme an 9 Veranstaltungen errang er 8 Gold- und eine Silbermedaille!

K.H. Matutat nimmt auch aktiv am Geländesport teil. Hier gewann er auf einer 100 HERCULES beim Lauf "Rund um Flamersfeld" Bronze. Eine weitere Bronzemedaille erhielt er als Beifahrer von Hans Bauhs in der Gespannklasse bis 750 cm bei der Rheinlandfahrt - Deutscher Geländemeisterschaftslauf - am 13. April.

Herzlichen Glückwunsch und eine erfolgreiche Saison 1975!

Bericht über die Jumbofahrten in Deutschland (Kassel) und Belgien (Gits) – Ein Vergleich

A) JUMBOFAHRT DEUTSCHLAND

Eine Ausschreibung erhielten die meisten, auch langjährige Teilnehmer, nicht. Die Anreise erfolgte also, auch für die zahlreichen Holländer, mehr oder weniger auf Verdacht.

Die früher benutzte Zufahrt zum Zeltplatz war durch irgendwelche Querelen zwischen dem früheren Clublokal "Roter Kater" und dem heutigen "Graue Katze" kurzfristig gesperrt worden, eine Sache, die die Kasseler BVDM-Leute aber sicher nicht zu vertreten haben. Es wurde im Gegenteil noch Freitags ein ausreichend großer Parkplatz durch die Initiative von Kurt Schirakowski mittels einer Raupe geschoben. Eine Befestigung konnte in der kurzen Zeit nicht mehr vorgenommen werden. Daß es dann regnete und der Parkplatz ziemlich schlammig wurde, war Künstlerpech.

Einigen früheren Teilnehmern, auch Ausländern, die die alte Zufahrt benutzen wollten, wurde mit der Polizei gedroht und einmal schritt diese auch tatsächlich ein! Dies hinterließ, insbesondere bei den Holländern in Erinnerung an frühere Zeiten, einen nachhaltigen Eindruck.

Der Zeltplatz, direkt an der Fulda gelegen, (30 km! von Hess. Lichtenau entfernt) ist im Prinzip sehr schön. Man sollte aber doch überlegen, ob nicht die Möglichkeit besteht, innerhalb des Klinikgeländes, oder in unmittelbarer Nähe, einen geeigneten Platz für das Zelten zu finden, da so der sicher erwünschte Kontakt mit den Kindern sehr viel nachhaltiger wäre.

Teilgenommen haben ca. 60 Gespanne, darunter wie immer ein großer Teil Holländer. Dies ist bestimmt ein "beeindruckendes" Meldeergebnis für eine Jumbofahrt im Lande der grünen und schwarzen Elefanten (und des entsprechenden Treffens).

Es wäre sicher eine lohnende Aufgabe für den BVDM, die Jumbo-Deutschland zu neuem Leben zu erwecken, sonst ist

zu befürchten, daß 1975 nur noch die 20 oder 30 Holländer kommen.

Von den "Kasseler Motorradfreunden" erschien am Freitagabend nur Kurt Schirakowski (und bestätigte, daß man nicht umsonst gekommen sei). Dort im Club muß es wohl große Meinungsverschiedenheiten gegeben haben. Es sah so aus, als hätte Kurt die ganze Organisation, wenn man überhaupt davon sprechen kann, allein durchgeführt, und zwar wohl innerhalb von 2 Tagen.

(In Belgien z.B., so konnten wir erfahren, plant ein ganzes Team, einschl. Leiter der Klinik, 1 Jahr daran.)

1973 gab es einen offiziellen Abend mit Begrüßung, Einschreibung, Ausgabe der Fahrtunterlagen usw. Dies alles, einschl. des Tanzabends fiel 1974 aus. Die Fahrt selbst war landschaftlich sehr schön. Unterwegs wurde einmal zur Stärkung Joghurt und Pudding verteilt. Die nächste Überraschung gab es am Ziel der Fahrt: einen Forellenhof!

Nachdem man die Kinder spazierengeführt und ihnen die Fischteiche und etliche andere interessante Tiere gezeigt hatte, mußte wohl jeder Fahrer feststellen, daß er für sein eigenes leibliches Wohl und das seines Kindes selbst verantwortlich war. Offiziell wurde nichts gesagt! Man kann annehmen, daß einige Kinder an diesem Tag ohne Mittagessen auskommen mußten!?!

Die Sicherung der Kolonne durch die Polizei war mäßig. Der Löwenanteil an dieser Arbeit wurde, wie schon in früheren Jahren, von Solomotorradfahrern bewältigt. Überhaupt scheint es so, daß die zuständigen Behörden gegen die Jumbofahrt arbeiten. Statt Schwierigkeiten aus dem Weg räumen zu helfen, bauen sie immer neue ein!

Vielleicht wäre das auch ein Punkt, wo der BVDM durch sein gewichtigeres Auftreten etwas erreichen könnte.

Wenn allerdings 1975, wie bereits vorher erwähnt, nur noch 20 - 30 Gespanne teilnehmen, lohnt wohl der ganze Aufwand

nicht mehr. Nach Beendigung der Fahrt wurden die Kinder "abgeliefert" und nach einer Kaffeestunde in der Klinik für die Fahrer ging alles auseinander.

B) JUMBORUN BELGIEN

Zur belgischen Jumbo (und so auch zur holländischen) kann man nur Gutes berichten. Durch Beteiligung des "Dominiek Savioinstituts", von Leuten der Stadt Gits und dem dortigen Motorradclub an der Organisation ist diese dort optimal.

Alle früheren Teilnehmer wurden angeschrieben. Nach der Nennung kam eine Nennungsbestätigung mit Reservierung eines Zeltplatzes und einem gut ausgearbeiteten Programm. Bei Ankunft bezahlt jeder Fahrer einen Unkostenbeitrag von 100 belg. Fr. (= 6,70 DM) Darin sind enthalten: Plaketten, Mittagessen und Getränke für Fahrer und Kind.

Der Zeltplatz liegt mitten in der Klinik! Die Kinder sind also schon bei Ankunft des ersten Teilnehmers mit dabei und können sich jederzeit zwischen den Zelten und Motorrädern bewegen und Kontakte knüpfen oder auffrischen. - Leuten, die nicht zelten wollen, standen 2 kleine Säle zum Schlafen zur Verfügung. Es war eine Ausstellung mit Bildern der Kinder über die Jumbo 1973 eingerichtet. Die Post brachte einen Sonderstempel heraus. Es gab Diavorträge und Filmvorführungen.

Die Zeitungen berichteten Freitag und Samstag mit Bildern ausführlich. Vor und nach der Fahrt waren sehr viele Zuschauer beim Institut und auch unterwegs säumten viele Menschen den Straßenrand.

Am Samstag erfolgte dann die Aufstellung der ca. 190 (in Worten: einhundertundneunzig) Gespanne, darunter ca. 15 Deutsche.

Vor dem Start erschien der bekannte Hubschrauber und machte seine Kunststücke und wohl auch Filmaufnahmen. Im Schutze von 8 Polizisten, natürlich auf Harleys, ging es los. Unterwegs wurde alles zur Seite gewiesen, um der Kolonne freie Durchfahrt zu sichern. Die Seitenstraßen waren durch Ortpolizei abgesperrt.

Der erste Teil der Fahrt endete in Waregem, wo man das einfache Mittagessen einnahm. Ein Fanfarenchor spielte auf und als Höhepunkt des Aufenthalts führte zur Freude der Kinder ein Reitverein Reit- und Springübungen mit Pferden vor.

Bei der abendlichen Rückkehr erfolgte eine Begrüßung durch den Bürgermeister. Eine große Musikkapelle spielte. Anschließend fand im Saal ein gemütlicher Abend statt. Das Tanzbein konnte ausgiebig geschwungen werden. Der Saal war zwar brechend voll, die Musik war so laut, daß jede Unterhaltung zwecklos war und spielte fast pausenlos, die Hitze war ungeheuer. Das alles tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch. Und immer dabei waren die Kinder (zumindest die älteren!) bis zum Schluß um Mitternacht.

Nach Gesprächen mit anderen Teilnehmern ist in Holland eine ähnlich gute Organisation. Die Zahl der daran teilnehmenden Gespanne liegt bei etwa 200!! Warum ist das in diesen Ländern möglich?

Unsere einst einzige "Leib- und Magenzeitung" hat auch nur gelegentlich in früheren Jahren mal über die Jumbofahrten etwas gebracht.

Da es laut "PS" doch noch einige Gespanne und Interesse an diesen gibt, wäre vielleicht auch von dort etwas zu tun. Falls sich aber niemand (BVDM) um die deutsche Jumbo kümmert, wird sie wohl den sanften Tod der jährlichen Abnahme um 10 bis 20 Fahrer sterben.

H.J. Sixel

Zwecks Gründung einer Interessengemeinschaft werden alle Fahrer und Besitzer von AERMACCHI-, DUCATI- und MOTOBIMaschinen gebeten, sich bei Herbert Pittisch, 3502 Vellmar 1, Wiesenstraße 1, zu melden. Bitte Rückporto beilegen!

Zum Nürnburgring einmal anders

Unter diesem Motto veranstaltete der LV Sauerland am 19. Oktober eine Orientierungsfahrt für Motorräder mit und ohne SW zum Nürnburgring. Start war an der Autobahntankstelle "Im Eichkamp" bei Wesseling an der Köln-Bonner Autobahn.

Während es morgens im Sauerland bei der Anfahrt zum Start noch heftig regnete, wurde es in Köln schon trocken und tatsächlich präsentierte sich die Eifel im schönsten Herbstsonnenschein, was natürlich die Stimmung der Teilnehmer hob.

Um 12 Uhr sollte das erste Fahrzeug starten, bzw. die Fahrerbesprechung stattfinden. Doch der Herr Sportwart hatte die Rechnung ohne zwei "frische" Baustellen mit ihren Umleitungen gemacht. Sie zwangen ihn zur Streckenumlegung bzw. Kürzung. Zwangsläufig war somit auch eine Änderung der Streckenpläne fällig.

So ein Streckenplan, das sei hier einmal für alle die erläutert, die noch nie so eine Orientierungsfahrt mitgemacht haben, bestand aus einer transparenten Streckenskizze, passend zur Deutschen-General-Karte, Blatt 12. Sie mußte von den Fahrern in die Karte eingetragen oder aufgelegt, und die so gefundene Strecke abgefahren werden. Das richtige Einhalten der Strecke wurde durch Orientierungskontrollen (OK) und Zeitkontrollen (ZK) überwacht.

Durch die Änderung verzögerte sich der Start, und so war es 13.30 Uhr, als Dieter Bail das erste Fahrzeug auf die Reise schicken konnte.

Es ging vom Start weiter über die Autobahn über Bonn in Richtung Meckenheim. Vor Meckenheim rechts ab zur ZK 1 kurz vor Flerzheim. Der größte Teil der Fahrer hatte hier, bedingt durch die Autobahn, die ja fast bis Meckenheim fertig ist, ein paar Minuten Vorzeit abzuwarten. Drei Mann fuhren die ZK 1 aus falscher Richtung an und hatten die ersten Strafpunkte "im Sack". Von der ZK 1 ging es dann weiter um Rheinbach herum auf einer herrlichen Straße durch den bunten Herbst-

wald in Richtung Bad Münstereifel. Ca. 5 km vor Bad Münstereifel ging es links ab bis nach Scheuerbeck. Hier mußte man rechts abbiegen und den Michelsberg umfahren und gelangte dann von Reckerscheid aus über einen Waldweg nach Effelsberg. Von hier über Plittersdorf eine fast alpine Serpentina-Abfahrt hinunter nach Obliers, weiter nach Liers im Ahrtal. Von Liers aus mußte die ZK 2, die auf einem schmalen, nichtasphaltierten Waldweg kurz vor Sierscheid stand, angefahren werden.

Von ZK 2 aus ging die Strecke über Ruppeth, Pitscheid, Marthel und Wershofen wieder in Ahrtal. Es ging rechts ab über Eichenhagen nach Dorsel. Von hier auf der Bundesstraße 258 über Müsch bis Barweiler. Hier mußte man die B 258 verlassen und auf einer schmalen Straße durch den Wald über Wimbach nach Adenau fahren. In Adenau rechts ab auf der B 257 bis Breidscheid und hier links ab über die Hohe Acht zur ZK 3 bei Siebenach.

Von der ZK 3 aus erreichte man über Herresbach, Baar und Nitz das Ziel beim Nett-Wirt in Drees.

Während die 19 Teilnehmer ihren, auf der Fahrt erworbenen Hunger stillten, war der Dieter eifrig mit der Auswertung der Bordkarten beschäftigt.

Gegen 20.00 Uhr fand dann die mit Spannung erwartete Siegerehrung statt. Sie brachte folgende Plazierungen:
(siehe nächste Seite)

Pech hatte Günter Seidel aus Aerzen, denn 40 km nach dem Start traten an seiner BMW Schaltschwierigkeiten auf und er konnte nur noch im 2. Gang fahren. Er belegte trotzdem noch den p. Platz und mußte am Abend noch die Heimfahrt vom Ring bis fast nach Hannover (!) im 2. Gang zurücklegen. Hier möchte ich gleich die Frage anschließen: Wo waren denn die Freunde vom LV Rhein-Ruhr? Von 400 Mitgliedern waren 13 am Start. Für sie lag die Veranstaltung doch vor der Haustür und gerade die, die immer nörgeln, daß nichts "gemacht" wird, glänzten durch Abwesenheit. Oder sollte

Ergebnisliste der Orientierungsfahrt "Zum Nürburgring einmal anders"

Pl.	Name	Wohnort	Fahrzeug	Punkte
1	M. Paehr	Unna-Massen	BMW R 75/5	0
2	M.u.B. Brede	Witten-Annen	Moto Guzzi 750 Gespann	0
3	P. Braune	Leverkusen	Yamaha RD 250	2
4	L.u.I. Reinehr	Rheinen	KS 601 Gespann	2
5	B. Keggenhoff	Hachen	BMW R 75/5	4
6	D. Franken	Remscheid	Yamaha RD 350	15
7	L. Emmerich	Köln	Yamaha RD 250	15
8	M. Roos/A. Kratz	Wuppertal	BMW-Arabella Gespann	15
9	G. Seidel	Aerzen	BMW R 75/6	17
10	A. Strauß	Oeventrop	BMW R 75/6	24
11	W. Spankowski	Duisburg	BMW R 75/5	30
12	H. Höschler	Knapsack	MZ ETS 250	42
13	H. Petersen	Dormagen	BMW R 69 S	45
14	E.M. Schmidt	Remscheid	BMW R 75/6	65
15	T. Stier	Mülheim/Ruhr	Honda CB 250 G	104
16	B. Hoeker	Mülheim/Ruhr	Honda CB 250 G	110
17	R. Sonnak	Wattenscheid	Honda XL	170
18	B. Schulze	Essen	BMW R 75/5	186
19	W. Ott	Wattenscheid	Honda XL	235

das etwa an der Aktivität der Sportwarte des LV Rhein-Ruhr liegen? Sportwart heißt doch nicht etwa auf den "Sport warten", oder ?

Trotzdem werde ich, falls nächstes Jahr wieder eine Orientierungsfahrt zum Nürburgring geht, dabei sein. Denn so eine in jeder Hinsicht schöne Veranstaltung, an der jeder mit

relativ geringem, finanziellem Aufwand, mit seiner Alltagsmaschine mitmachen kann, möchte ich mir nicht entgehen lassen. Radaubröder mit offenen Rohren oder einem Superwetzhoel sind da nicht gefragt, da kommt es mehr auf Köpfchen und eine zuverlässige Maschine an.

Asbach

BVDM Langstreckenfahrt 1975 !!

Hallo, Freunde des Langstreckensports !!

Der LV Sauerland im BVDM plant unter obigen Titel für 1975 eine über 2 oder 3 Tage stattfindende Motorrad-Zuverlässigkeitsfahrt. Hieran kann jeder mit seiner Serienmaschine teilnehmen, ohne dass eine Lizenz oder ein Ausweis erforderlich ist. Die Streckenlänge wird etwa 1500 bis 2000 km betragen und setzt sich aus mehreren Spezialetappen bzw. Sonderprüfungen zusammen. Zwischen den Spezialetappen ist freie Streckenwahl.

Dies ist wie gesagt ein Plan und noch nicht endgültig. Ob und wann er zur Durchfüh-

rung kommt, hängt davon ab, ob genug Interessenten da sind, die mitmachen wollen. So eine Veranstaltung macht nämlich eine unheimliche Arbeit und kostet viel Zeit und Geld. Wenn dann nur eine Handvoll Fahrer am Start sind, macht die Sache natürlich keinen Spaß, abgesehen davon wäre das finanzielle Risiko für unsere magere Clubkasse zu groß.

Wenn jemand Interesse an der Veranstaltung hat und mitfahren möchte, teile mir das unverbindlich mit, damit wir die Planungen weiterführen bzw. über Bord werfen können.

Hier meine Adresse: Bernd Keggenhoff
5762 Hachen, Hauptstr. 172

Neue Rauchzeichen

Der Versicherungsartikel, mit dem die Leser der BALLHUPE jeweils über die neueste Entwicklung auf diesem Gebiet unterrichtet werden, wäre diesmal sehr kurz ausgefallen, denn durch beiderseitige Terminschwierigkeiten kann das seit langem vorgesehene Gespräch im Bundeswirtschaftsministerium mit den für Versicherungsangelegenheiten zuständigen Referenten erst am 5. Dezember stattfinden. Für diese Ausgabe leider zu spät.

Aber da hat sich, nach langer Sendepause, der MOTORRAD-Chefredakteur in Heft 24/1974 wieder einmal zu diesem Thema geäußert. Herr Rauch hat sich schon früher darin gefallen, mit Halbwahrheiten und mit mehr oder weniger verklausilierten Unwahrheiten zum Thema "Versicherungen" manche Leute zu verunsichern. Es sei hier nur an seine "Antwort" auf die Anfrage der Passauer Motorradfahrer erinnert.

Was er allerdings diesmal bringt, ist ziemlich starker Tobak. Da wird Herrn Heinen und dem BVDM "üble Täuschung der Interessierten, Geschwätz, persönliche Wichtigtuerei" vorgeworfen. Und wir sind "gefährlich" für die Motorradwirtschaft (welche eigentlich?), weil wir die Kunden vom Kauf einer Mittelklassenmaschine abhalten. Sie haben richtig gelesen: nicht die unrealistische Gestaltung der Haftpflichttarife ist der Grund für die Zurückhaltung, sondern die angebliche Aussicht auf günstigere Prämien in naher Zukunft!

Da Herr Rauch sich schon auf die BALLHUPE bezieht, hätte er so ehrlich sein sollen, das, was in Nr. 3/74 zu den voraussichtlichen Terminen der Umstellung von Hubraum auf PS-Klassen gesagt wurde, richtig wiederzugeben. Da steht nämlich klipp und klar, daß der HUK-Verband von sich aus zum 1.1.75 dazu in der Lage sei, daß aber die erforderliche Änderung der Versicherungsordnung einige Monate dauern würde, so daß wir frühestens zum 1. Juli damit rechnen würden.

Aber die Wahrheit passt nicht in die schäbige Polemik des Herrn Rauch.

Ironisch fragt er, was denn Herr Heinen und der BVDM erreicht haben, um an anderer Stelle zu behaupten, daß wir damit hausieren gingen "unser selbstloser Einsatz habe das Zuwege gebracht". Gemeint ist einmal die Wiedereinführung von Schadenfreiheitsrabatten zum 1.1.74, zum anderen die Umstellung der Tarifklassen von Hubraum auf Motorleistung. Wo, Herr Rauch, haben wir behauptet, daß dies ausschließlich ein Verdienst des BVDM sei? Wir haben wohl von den massiven Protesten der betroffenen Motorradfahrer gesprochen, und daran haben wir ja wohl einen nicht geringen Anteil. Auch haben wir uns das nicht aus den Fingern gesogen, sondern das wurde uns von maßgebenden Herrn sowohl des Bundesaufsichtsamtes, als auch des HUK-Verbandes bestätigt, und zwar ohne daß wir sie vorher darauf angesprochen hätten.

Oder glauben Sie, Herr Rauch, daß man es in Berlin und Hamburg so nötig hat, uns Honig um den Bart zu schmieren? Wer ist also hier der Schwätzer?

Der BVDM hat nie behauptet, daß mit Hau-ruck und auf die Schnelle die für notwendig erachteten Änderungen im Versicherungswesen zu erreichen seien. Der Vorwurf, Gutgläubige getäuscht zu haben, trifft uns also nicht. Wir haben allerdings etwas getan, was über das Schreiben von beschwichtigenden und klugscheisserischen Leitartikeln hinausging:

Wir sind nicht nur mit auf die Barrikaden gegangen – was in den Augen von Herrn Rauch schon eine Todsünde ist –, wir haben auch in mühevoller, nicht bezahlter Kleinarbeit einmal die Intergründe ausgeleuchtet und wir haben uns engagiert. Uns das als "persönliche Wichtigtuerei" vorzuwerfen, ist ein besonders niederträchtiger Schlag unter die Gürtellinie.

Vielleicht glaubt der MOTORRAD-Chefredakteur mit dieser billigen Polemik den Auflagenschwund seines Blattes stoppen zu können. Über das Resultat derartiger

Bemühungen wird er sich eines Tages mit seinem Verleger unterhalten müssen. Der letztere sollte aber besser schon bald den Opa Rauch seinen Enkeln überlassen. In seiner Redaktion hat er, obwohl nach außen hin noch "Chef", - anscheinend nicht mehr viel zu sagen - manche Anzeichen sprechen dafür.

Wir haben es jedenfalls satt, uns noch weiterhin mit Herrn Rauch auf dessen Niveau über Versicherungsfragen auseinanderzusetzen. Er hat nicht erst mit seinem jüngsten Artikel bewiesen, daß ihm bei diesem Thema einfach der Wille zur Sachlichkeit fehlt.

Willy Reuter

Urkunden für BVDM-Veranstaltungen

Schon seit Jahren gibt es Probleme mit Urkunden für Motorradveranstaltungen. Im Handel gibt es nur die Einheitsdrucke mit Eichenblatt, evtl. sogar mit irgend einem veralteten Motorrad. Auf der letzten Gesamtvorstandssitzung wurde der Vorschlag gemacht, Urkunden mit für uns passenden Motiven selbst zu entwerfen, und diese dann drucken zu lassen. Diese Urkunden können dann bei den Bundessportwarten angefordert werden.

Ich möchte daher an die BVDM-Mitglieder appellieren, die zu solchen Entwürfen Geschick haben. Machen Sie sich einmal Gedanken und schicken Sie mir Entwürfe zu. Entwürfe, die abgedruckt werden, werden entsprechend prämiert.

Allen Mitgliedern und Freunden des BVDM ein ruhiges Weihnachtsfest und ein schönes Motorradjahr 1975 wünschen Redaktion und Mitarbeiter der Ballhupe.

Günter Wuttke

Grösste Auswahl an hochwertigen
Gebraucht-Motorrädern u. Seitenwagen

MOTORRAD-CENTER KOCH

D - 7081 ESSLINGEN bei AALEN

Schulstraße 25 · Telefon (0 73 65) 2 18

BMW	R 27	R 50	R 60	R 75	R 90
	250 ccm	500 ccm	600 ccm	750 ccm	900 ccm

NSU - MAX 250 ccm

Geschäftszeit : Montag - Samstag 10 - 20 h

Besichtigung auch sonntags !

Täglich Bahnversand !

Kontaktlos gesteuerte Magnet-Kondensator-Entladungs-Zündung

Ein Rundgang durch die IFMA ließ erkennen, daß Motorräder mit kontaktlos gesteuerten Zündanlagen in zunehmender Zahl auf den Markt kommen. Dabei verspricht man sich und dem Käufer entsprechender Maschinen, sicheres Arbeiten der Anlage auch bei hohen Drehzahlen und eine fast hundertprozentige Wartungsfreiheit, denn durch den Wegfall der Unterbrecherkontakte bleibt eine einmal vorgenommene Zündeneinstellung theoretisch für die ganze Lebensdauer des Motors erhalten. Einziges Verschleißventil bleibt die Zündkerze. Und trotzdem kommt es vor, daß eine solche Zündanlage nicht einwandfrei arbeitet oder ihren Geist sogar ganz aufgibt. Dann wirds problematisch – und teuer!

Ich hatte Gelegenheit, einen solchen Fall zu beobachten und möchte nun darüber berichten. Vorwegnehmen möchte ich, daß sich der Fehler nur durch Austausch der entsprechenden Baugruppen ermitteln ließ, wobei die erforderlichen Tauschteile ungefähr folgenden Kapitalaufwand erforderten:

Rotor für Impulsgeber etwa	DM 90,-
Stator	DM 425,-
Gleichrichter	DM 180,-
Schaltgerät, 3 Stück x 150,-	DM 450,-
Zündspule, 3 Stück x 55,-	DM 165,-
Impulsgeberspulen, 3 St. x 44,-	DM 132,-

Ohne Berechnung des Kleinkrams kommen wir auf einen Gesamtpreis der Zündanlage von DM 1442,-

Stellen wir diesen Preis den Aufwand für eine normale Batteriezündanlage gegenüber, so errechnen sich für eine Dreizylinder-Zweitaktmaschine folgende, von mir geschätzte Werte:

3 Unterbrecherkontaktpaare BOSCH	
3 x DM 5,-	DM 15,-
3 Kondensatoren, 3 x DM 3,-	DM 9,-
3 Zündspulen, 3 x DM 55,-	DM 165,-

Auch hier den Kleinkram nicht berechnet macht das zusammen 189,- DM, also rund ein Zehntel des eben errechneten Betrages!

Wer sich nun trotzdem zum Kauf eines Motorrads mit einer solchen Zündanlage entschlossen hat, entnimmt den folgenden Ausführungen vielleicht einige Hinweise, die ihn in die Lage versetzen, durch Verstehen der Funktion der Anlage eventuell auftretende Fehler zu lokalisieren und damit zu erreichen, die Anlage schneller und etwas billiger wieder in Betrieb nehmen können.

Aus beigefügtem Schaltplan kann man zunächst erkennen, daß zur Erzeugung eines kräftigen Zündfunken an der Zündkerze insgesamt vier Baugruppen hintereinandergeschaltet sind:

1. Generator mit 3 Impulsgebern und 2 Rotoren, davon einer für den Hauptstrom, der andere nur für den Impulsstrom.
2. Gleichrichter
3. 3 Schaltgeräte
4. 3 Zündspulen

Zu 1) Die beiden Spulen, die den Strom für die Zündung erzeugen, sind auf einige der Statorwicklungen mit aufgewickelt und werden von dem mit Kurbelwellendrehzahl rotierenden Dauermagneten erregt. Von den beiden Spulen ist eine mit sehr vielen Windungen ausgestattet und somit in der Lage, auch bei kleiner Drehzahl eine ausreichend hohe Spannung zu erzeugen. Mit steigender Drehzahl übernimmt dann die zweite Spule die Stromversorgung für die Zündung, weil, lt. Aussage der in englischer Sprache gedruckten Reparaturanleitung, die erstgenannte Spule bei hoher Drehzahl nicht in der Lage ist, den Kondensatorladestrom schnell genug nachzuliefern. Die zweite Spule hat weniger Windungen und vielleicht auch dickeren Draht als die erste. Durch diese Schaltung wird also erreicht, daß bei allen Drehzahlen ausreichende Spannungen zur Aufladung der 3 Kondensatoren zur Verfügung stehen.

Die Zündung arbeitet also unabhängig von der Stromversorgung des Bordnetzes, also auch ohne oder mit defekter Batterie. In der Reparaturanleitung wird jedoch ausdrücklich und fett gedruckt darauf hingewiesen, daß man es vermeiden sollte, den Motor ohne Batterie zu betreiben, da dieses eventuell eine Beschädigung der Schaltgeräte oder des Gleichrichters nach sich ziehen könnte!

Zum Prüfen der Funktion der beiden Generatorsulen müßte man mit Hilfe eines Voltmeters bei Kickstarterdrehzahl eine Spannung messen können, zwischen den Kabelführungen blau und weiß (hohe Spannung), blau und grün (keine bis ganz kleine Spannung), grün und weiß (hohe Spannung). Über die Voltzahl, die mit Kickstarterdrehzahl zu erzielen ist, sagt die Reparaturanleitung nichts aus. Der einzige Hinweis ist der, daß der Widerstand zwischen blauem und grünem Anschluß 5 Ohm betragen soll. Daher möchte ich empfehlen, an einer gesunden Anlage die Spannungen bei Kickstarterdrehzahl zu messen (nach Öffnen der unverwechselbaren Dreifachsteckverbindung) und sich die gemessenen Werte für den Bedarfsfall zu notieren.

Zu 2 und 3) Im Gleichrichter wird der im Generator erzeugte Wechselstrom gleichgerichtet und steht an den 3 Ausgängen des Gleichrichters als Gleichstrom zum Aufladen je eines Schaltgerätes mit eigenem Kondensator und eigener angeschlossener Zündspule zur Verfügung. Der Kondensator-Ladestromkreis sieht dann so aus:

Diode 2 - Kondensator C - Klemme 1 der Zündspule - Primärwicklung der Zündspule - Masse - Diode 1 - Generatorsule - Masse - Diode 1 - Generatorsule - je nach Drehzahl Diode 3 oder Diode 4 - Diode 2 (Ladestrom in den Kondensator kann nur so lange fließen, bis der Kondensator die gleiche Spannung hat wie die Ladequelle).

Wenn nun dem Thyristor Th vom Impulsgeber ein Stromimpuls über die Diode 5 und den Anschluß G (Gate) des Thyristors - weiter über Anschluß K des Thyristors an

Masse - zurück zum Impulsgeber, vermittelt wird, wird der Thyristor in Durchgangsrichtung leitend und zwar so lange, bis sich der Kondensator ganz entladen hat. Danach sperrt der Thyristor den Stromkreis wieder in beiden Richtungen, bis er durch einen neuen Impuls wieder leitend wird, das wieder in der Durchgangsrichtung, die durch den Richtungs Pfeil des Schaltzeichens angedeutet wird. Der leitende Thyristor schließt den Entladungsstromkreis für den Kondensator: Von der Plusplatte des Kondensators fließt der Strom über A nach K des Thyristors, von dort nach Masse, über Masse nach Klemme 15 der Zündspule, durch die Primärwicklung der Zündspule nach Klemme 1 der Zündspule, von dort über die rote Verbindungsleitung an die Minusplatte des Kondensators.

Durch die schnelle Entladung des Kondensators und den raschen Aufbau eines Magnetfeldes um den Weicheisenkern der Zündspule wird in der Sekundärwicklung der Zündspule eine ausreichend hohe Zündspannung induziert, die sich auf folgendem Wege entlädt:

Klemme 4 der Zündspule - Mittelelektrode der Zündkerze - Zündfunke - Masseelektrode - Masse - über Masse an Klemme 15 der Zündspule - über Sekundärwicklung der Zündspule an Klemme 4, damit wäre der Sekundärstromkreis geschlossen. Die Reparaturanleitung gibt für die Sekundärspannung, also die Zündspannung, Werte von 36000 V an, mindestens aber 20000 V, also weit mehr als die zur Erzeugung eines Zündfunkens notwendigen 13000 V.

Wenn der Motor abgestellt wird und einer der drei Kondensatoren noch aufgeladen ist, kann sich dieser über den Widerstand $R = 390\,000\text{ Ohm}$ langsam entladen. Dadurch wird erreicht, daß das Arbeiten an einer solchen Anlage weniger gefährlich ist. Der Stromschlag aus einem aufgeladenen Kondensator kann nämlich für Leute mit schwachem Herzen lebensgefährlich sein. Da erinnere mich an einen Meister in einem Kfz.-Betrieb, der mir kurz nach einem solchen Erlebnis erklärte, er würde in seinem ganzen Leben nicht mehr an der Zündanlage eines NSU RO 80 arbeiten,

das überließe er dann doch lieber den Spezialisten des BOSCH-Dienstes.

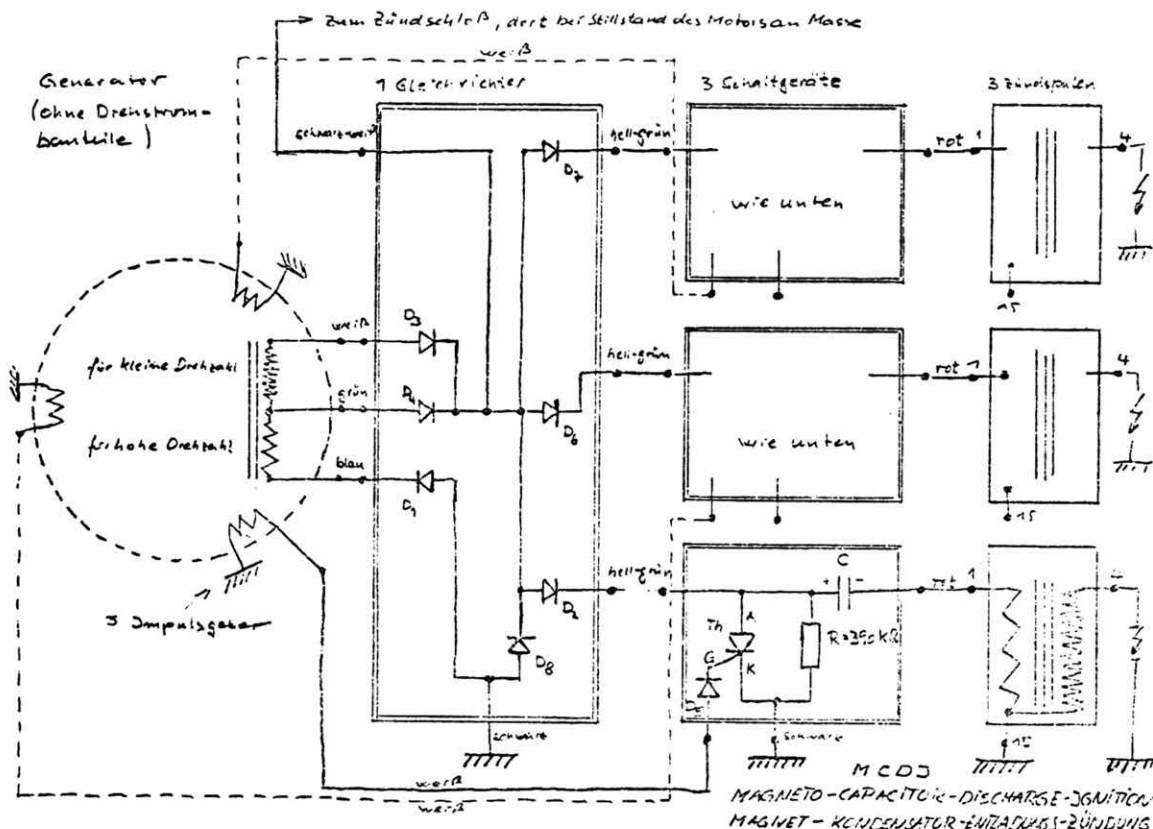
Die Diode 8 hat die Aufgabe, die Aufgabe des Kondensators zu unterstützen:

Beim Zusammenbrechen des Magnetfeldes wird in der Primärwicklung der Zündspule eine hohe Spannung induziert, diese erzeugt einen Stromfluß über die Klemme 15 an Masse, von dort über Masse an die Diode 2 zum Kondensator, dessen Plusplatte aufgeladen wird. Die Minusplatte des Kondensators steht über die Klemme 1 mit der Primärwicklung der Zündspule in Verbindung und erhält auf diesem Wege ihre negative Ladung.

Die genaue Einstellung des Zündzeitpunktes sollte mit Hilfe eines Stroboskops erfolgen. Das aus dem Grunde, weil Thyristoren die Eigenschaft haben, erst bei Anliegen einer bestimmten Mindestspanne an G durch-

zuhalten. Die von den Impulsgebern abgegebene Spannung ist jedoch abhängig von der Kurbelwellendrehzahl und der Größe des Luftspaltes zwischen Rotor und Spuleneisen (einstellbar). Wenn man sich den Ablauf der Impulsgebung dann so vorstellt, daß bei Annäherung des Magnetpoles des Rotors an das Spuleneisen die Spannung von 0 Volt ansteigt auf einen mehr oder weniger hohen Betrag, bei hoher Drehzahl viel, bei niedriger Drehzahl weniger, so ergibt sich im Hinblick auf die Kurbelwellenstellung jeweils ein unterschiedlicher Zündzeitpunkt.

Von Vorteil ist hierbei, daß sich durch den geschilderten Umstand automatisch mit zunehmender Kurbelwellendrehzahl eine Vorverlegung des Zündzeitpunktes ergibt. Nachstehendes Diagramm verdeutlicht diesen Vorgang, die eingetragenen Werte beruhen allerdings auf Schätzungen!



Abschließend noch einige Hinweise auf mögliche Betriebsstörungen, die der Reparaturanleitung entnommen werden.

1. Ein defektes Schaltgerät kann die beiden nicht defekten Schaltgeräte so nachteilig beeinflussen, daß an keiner der drei Zündkerzen ein Zündfunke erscheint.

2. Der Widerstand der Signalgeberspulen wird mit 200 Ohm angegeben.

3. Prüfung des Schaltgerätes mit dem Ohmmeter:

a) Messbereich $R \times 10$

Plus an schwarz, minus an hellgrün,
kein Zeigerausschlag

minus an schwarz, plus an hellgrün,
kein Zeigerausschlag

b) Messbereich $R \times 100$

Plus an hellgrün, minus an rot

minus an hellgrün, plus an rot

Bei beiden Messungen schlägt die Zeigernadel aus und kehrt dann in die Ausgangsstellung zurück. (Wenn die Aufladung des Kondensators beendet ist, fließt kein Ladestrom mehr. Der anfangs kleine Widerstand wird also mit zunehmender Aufladung immer größer bis er schließlich bei Ende der Aufladung den Wert unendlich groß erreicht).

4. Prüfung des Gleichrichters mit dem Ohmmeter:

Hierbei ist zu beachten, daß bei den meisten Vielfachmessinstrumenten bei der Widerstandsmessung plus da ist, wo minus steht. Das hört sich komisch an, ist aber so am verständlichsten ausgedrückt. Man muß das wissen, weil sonst das Schaltzeichender Diode, aus dem die Durchlaßrichtung von plus nach minus hervorgeht, anscheinend falsch herum dargestellt wurde. Bei der in der Reparaturanleitung gegebenen Prüfungsweisung wurde dieser Umstand berücksichtigt und so verfahren, daß mit plus das Kabel des Ohmmeters gemeint ist, welche in der mit + bezeichneten Buchse steckt. Wir wissen aber nun, daß da in Wirklichkeit negatives Potential liegt.

a) Messbereich $R \times 10$

plus an schwarzweiß, minus an blau
 $R = 20$ bis 35 Ohm

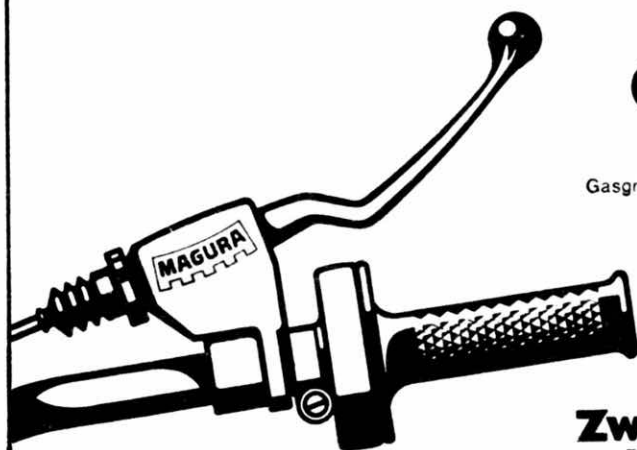
plus an schwarzweiß, minus an grün
 $R = 20$ bis 35 Ohm

plus an schwarzweiß, minus an weiß
 $R = 70$ bis 250 Ohm

minus an schwarzweiß, plus an blau
kein Zeigerausschlag

minus an schwarzweiß, plus an grün
kein Zeigerausschlag

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

minus an schwarzweiß, plus an weiß
kein Zeigerausschlag

b) plus an schwarzweiß, minus an hellgrün
kein Zeigerausschlag

minus an schwarzweiß, plus an hellgrün
R = 25 bis 250 Ohm

Diese Prüfanleitung ist meiner Ansicht nach
nicht richtig (siehe Schaltplan). Ich würde
es so für richtig halten:

plus an schwarzweiß, minus an weiß
R = 25 bis 250 Ohm

plus an schwarzweiß, minus an grün
R = 25 bis 250 Ohm

plus an schwarz, minus an blau
R = 25 bis 250 Ohm

minus an schwarz, plus an hellgrün (3x)
R = 70 bis 500 Ohm

minus an schwarz, plus an schwarzweiß
R = 25 bis 250 Ohm

alle umgekehrt: kein Zeigerausschlag

Auf diese Weise kann man zumindest ein
defektes Bauteil der Anlage soweit ein-
kreisen, daß man nicht erst für teures
Geld intakte Teile auswechseln muß, um
schließlich den Fehler zu finden.

E.M. Schmidt

Und einige Anmerkungen dazu:

Zunächst einmal möchten wir E.M.S. für
seinen wirklich instruktiven Beitrag dan-
ken. Er hat eine Menge Zeit und Arbeit
aufgewendet, um die Arbeitsweise einer
HKZ aus so einleuchtende Weise klar
machen zu können. Da die Hochspannungs-
Kondensator-Zündung in Zukunft weitere
Verbreitung finden wird, sollte sich jeder
schon jetzt mit der Wirkungsweise ver-
traut machen. So furchtbar geheimnisvoll
ist das nämlich garnicht.

Sehr rücksichtsvoll hat E.M.S. verschwie-
gen, um welche Maschine es sich in dem
von ihm studierten Fall handelte. Wir
können aber getrost verraten, daß es eine
750er KAWASAKI war. Das erklärt die
zum Teil unwahrscheinlich hohen Preise
für die einzelnen Ersatzteile. Eine HKZ
braucht nicht so teuer zu sein. Es darf
aber im vorliegenden Fall nicht überse-
hen werden, daß mit Rotor und Stator
gleich die ganze Lichtmaschine gemeint

ist. Und da kommen wir gleich an einen
wunden Punkt, nicht des Systems an sich,
sondern dieser speziellen Ausführung.

Im Interesse einer rationellen (sprich:bil-
ligen) Fertigung, sind bei der KAWA die
Spulen für den Zündstrom mit auf die Dy-
namospulen gewickelt. Sitzt da der Kup-
ferwurm drin, kann man gleich die ganze
Lichtmaschine wegschneiden. Einspa-
rungen im Fertigungsbereich bedeuten al-
so Verteuerungen für den Kunden. Das ist
ja, besonders im Motorradbau, nicht Neues.

Es geht auch anders. Das beweist die kon-
taktlose Zündung der Firma Boyer in Brom-
ley bei London. Hier fertigt man schon
seit einigen Jahren Zündanlagen für
NORTON - BSA - TRIUMPH, sowohl für
die Twins, aber auch für die TRIDENT.
Sämtliche Cross-Gespann-Motoren der
vorgenannten Fabrikate laufen inzwischen
mit der Boyer-Zündung. Neuerdings lie-
fert Boyer auch Anlagen für die Vierzy-
linder HONDA und für YAMAHA. Die
Preise für diese Zündanlagen liegen sämt-
lich unter DM 300,-, allerdings ohne
Zündspulen, die aber in einigen Modellen
weiterverwendet werden können.

Und nun verraten wir ein Geheimnis, wel-
ches aber für Insider keines mehr ist:
Boyer hat eine kontaktlose Zündung für
die BMW-Zweizylindermotoren in Vorbe-
reitung. Spätestens bis zum Frühjahr soll
der Bausatz verkaufsfertig sein. Man hat
uns eines der ersten Exemplare zu Test-
zwecken zugesagt, wir werden also den
BVDM-Mitgliedern exklusiv über Erfah-
rungen mit dieser Zündung in einer R75/5
berichten können. Schon lange sind wir
der Meinung, daß kontaktgesteuerte Zünd-
anlagen mit Fliehkraftverstellung des
Zündzeitpunktes nicht mehr dem heutigen
Stand der Technik entsprechen. Wir be-
obachten seit einiger Zeit eine Boyer-
Zündung in einer TRIUMPH-TRIDENT, die
werksseitig ja mit drei Unterbrechern aus-
gerüstet ist, welche laufend neu einge-
stellt werden müssen. Die Boyer-Zündung
wurde vor 10.000 km eingebaut, seither
hat sich der Fahrer nicht mehr darum
kümmern brauchen!

Die Redaktion

Einige Bemerkungen zum Thema „Dichtungen“

Nachdem unser "Leib- und Magenblatt" mit dem Monster auf der IFMA dartat, daß es von uns alten, aber jung gebliebenen Motorradfahrern, die ihm in den mageren Jahren die Treue gehalten haben, nichts mehr gemein hat, können wir nur auf "PS" hoffen und die BALLHUPE noch mehr unterstützen.

Da ich beruflich mit Dichtungen zu tun habe, möchte ich im Folgenden einiges zum Thema Dichtungen beitragen. Ausgehend vom diesbezüglichen Artikel im MOTORRAD, der zu C.H.s Zeiten zu einem Bandwurm geworden wäre. Heute gehen die wirklich ersten und immer sehr aufschlußreichen, detaillierten Artikel des von mir geschätzten H. J.M. immer mehr im Wust unverbindlicher, nichtssagender "Tests" unter.

Zunächst: An gebrauchten Dichtungen kann man die ursprüngliche Dicke nur an den gepressten Stellen feststellen, die Ränder sind oft bis doppelt so dick, durch Quellen und herausgepresstes Material. Eine Kopfdichtung aus mit Drahtgewebe verstärktem Material, die 1,2 dick ist, war ca. 1,35 dick.

Beim Kauf von Dichtungsmaterial ist darauf zu achten, daß das neue Material von ähnlicher Beschaffenheit ist. Grob unterscheiden kann man nach folgenden Kriterien: weich-faserig, ähnlich Fensterleder, hart-pergamentartig, Karton ähnlich bei dickeren Sorten, diese auch einseitig oder zweiseitig grafitiert. Für Kopfdichtungen immer Draht - am besten Stahldrahtarmierte Dichtungen verwenden.

Dann: Bördeln von Kopfdichtungen geht mit etwas Geschick selbstverständlich, oder glaubt jemand, wir machen für jeden Versuch erst teure Werkzeuge? Den Ablauf zunächst in Stichworten: Bohrung von Zylindern plus 1 mm = Innendurchmesser der Dichtung. Größerer Durchmesser des Original-Bördels = Außen Ø; Zyl. Ø - 6 mm = Innen Ø eines auszuschneidenden Ringes aus 0,2 mm dickem Cu-Blech. Diesen Ring ausglühen, zwischen zwei Blechen auf Gasflamme rotwarm machen, in kaltes Wasser werfen.

Bördeln 1. Schritt: Aus hartem Schaumgummi oder weichem Vollgummi 15-20 mm dick eine Scheibe schneiden, größer als Cu-Ring. Einen Ring suchen, machen oder machen lassen. Innendurchmesser 0,5 mm größer als Zylinderdurchmesser, Kante leicht gebrochen. Cu-Ring sehr sorgfältig innen glätten, sonst reißt er.

1) Ring 2) Cu-Ring zentrisch darauf 3) Gummischeibe 4) irgendwas aus Blech oder Holz darauf und nun mit allen zur Verfügung stehenden Schraubzwingen, Schraubstock, Gewindestangen, Wagenheber etc. gleichmäßig zusammen drücken, halbfertig!

Cu-Ring in Dichtung einlegen, Gummischeiben-Durchmesser etwas kleiner als Zylinder-Durchmesser hineinlegen, zwischen 2 Platten nochmal fest zusammen pressen, 4/5 fertig!

Nochmal ohne Gummi pressen, ganz fertig!

Ungleichmäßig, gerissen, Falten? Dann nochmal probieren, gleichmäßiger zusammen drücken, besser glätten, sorgfältiger ausglühen. Es klappt auch bei uns im Versuch nicht jedes Mal.

Noch einige allgemeine Tips:
Dichtungen am besten auf Sperrholz legen und mit feinster Laubsäge aussägen, Gummi mit rotierender Schmirgelscheibe bearbeiten, der Ziehring kann auch aus Hartholz sein, Cu-Ring im Zweifelsfall zweimal, das heißt, nach dem 1. Ziehen nochmal ausglühen. Kleine Bohrungen müssen nur gebördelt werden, wenn Öl unter Druck durchfließt, Vorgang ist derselbe, kleine Bördel aber immer zweimal glühen. Gummi etwas konisch bearbeiten, kann durchaus 2 oder 3 Lagen geklebt werden. Gummi von altem Silentblock verwenden, sägen und schleifen möglich. Kleine Stücke auf die Angel einer Feile stecken zum Schutz der Finger.

Klaus Schumacher

Erfahrungsbericht –

Über die ersten 25.000 km mit einer BMW R 90/6

Übernahme: 2. Mai 1974

Farbe: Polaris, großer Tank, Trapezsturzbügel, Lenkerkopfverkleidung à la BMW R 90/S aus Holland, Krauser-Packtaschen.

1200 km:

1. Inspektion, Rundumölwechsel

5000 km:

Reifen hinten neu, Dunlop TT 100, Schwimmerventil links defekt

5350 km:

Membrane vom Unterdruckvergaser links defekt.

6996 km:

Ölwechsel Motor

11.256 km:

Reifen hinten neu, Dunlop TT 100, große Inspektion

12.050 km:

Vorspannung der hinteren Federbeine (Federn) durch Unterlegen erhöht.

Urlaubsfahrt nach Sizilien. In Sizilien Gepäckträger gebrochen (gelötet).

17.005 km:

Stoßdämpfer hinten rechts defekt. Stange hat sich beim Anfahren einer Tankstelle aus dem oberen Auge herausgedreht!!!

War noch zu beheben.

18.751 km:

3/4 l Öl nachgefüllt.

19.901 km:

Urlaubsende. Ölwechsel Motor, Reifen hinten Metzeler C 66

21.560 km:

Rechter Kolben, Zylinder Pleuel, beide Stoßstangen, Kippschalter, E-Ventil zerstört.

Kommentar vom BMW-Händler:

Materialfehler, 99,5 % auf Kulanz zu rechnen.

Reparaturkosten einschl. Arbeitszeit und 11 % MWST 388,-- DM!

22.346 km:

Zündkontakte-, Kerzen- und Stecker gewechselt.

23.100 km:

Ölwechsel Motor verfrüht (2000 km fast Vollgasfahrt.) Benzinverbrauch zwischen 8 – 9 l pro 100 km.

23.953 km:

Diebstahlversuch mit 1500,- DM Schaden.

24.831 km:

Reifen vorne, Metzeler Rille 12,

Reifen hinten, Dunlop TT 100

25.772 km:

Ölwechsel Motor.

Bis 17.11.1974, 26.311 km, keine besonderen Vorkommnisse.

Motoröl Castrol GTX 20/50 wurde verwendet, bei jedem Wechsel wurde auch der Ölfilter ersetzt.

Alle Inspektionen wurden nach Ablauf der Garantie selbst durchgeführt. Die vom Werk vorgeschriebenen Kontrollen wurden bei jedem Ölwechsel durchgeführt.

Motormäßig hätte ich nichts auszusetzen, doch beim Fahrwerk sind Grenzen vorhanden. Mit dem großen Drehmoment ist auch das Gegendrehmoment vorhanden. Beim Anbremsen vor langen schnellen Kurven mit Bodenwellen muß man sich an die Schaukelei gewöhnen, die jedoch in gutmütigen Grenzen bleibt. Man sollte mit Zabroky und Koni weitere Erfahrungen sammeln und berichten, ob sich solche Ausgaben bezahlt machen.

Als nächstes ist eine Winterfahrt nach Lappland geplant.

Andreas Volz

Mit dieser BALLHUPE erhalten Sie den Mitgliedsausweis für das Jahr 1975. Beachten Sie bitte, daß der Ausweis nur mit der Quittung über die Zahlung des Jahresbeitrags Gültigkeit erlangt. Bei Überweisung ohne Verwendung der anhängenden Zahlkarte bitte Mitgliedsnummer angeben.

Die Wirkungsweise der Anlaßsperre bei den BMW / 6 Modellen

Hatten die / 5 Modelle noch eine echte Anlaßwiederholssperre, die allerdings erst bei erhöhter Leerlaufdrehzahl des Motors wirksam wurde und von einem Transistor gesteuert war, änderte sich das bei den / 6 Modellen. Hier finden wir eine Vorrichtung, die das Starten des Motors mit Hilfe des elektrischen Anlassers nur dann möglich macht, wenn das Getriebe entweder in Leerlaufstellung geschaltet ist oder aber wenn bei eingelegetem Gang die Kupplung betätigt wird.

Es ist recht interessant, wenn man einmal nachsieht, wie dieses Problem elektrotechnisch gelöst wurde. Auch hier hat man wie bei den / 5 Modellen ein Bauteil aus dem immer größer werdenden Kreis der Halbleiterbauelemente zum Einsatz gebracht, nämlich eine Diode. Durch den Einsatz dieser Diode war man in der Lage, den Einbau und den Anschluß eines besonderen mechanischen Schalters in das Wechselgetriebe einzusparen. Der Schalter für die Leerlaufanzeigelampe übernimmt nun gleichzeitig die Schaltfunktion für die Anlassersperre.

Das ist möglich durch die für die Diode typische Arbeitsweise:

Eine Diode läßt Strom in der Richtung von Plus nach Minus (Pfeilrichtung des Schaltzeichens im Schaltplan) fast widerstandslos passieren, in Gegenrichtung aber wird der Strom bis auf einen für unsere Zwecke bedeutungslosen Rest gesperrt.

Wer nun die Absicht hat, sich die betreffende Diode einmal selbst anzusehen, wird es nicht leicht haben, denn er findet sie erst nach Ausbau der "elektrischen Schaltzentrale" im Scheinwerfergehäuse. Diese besteht aus einer Hartgummiplatte mit insgesamt etwa 50 Steckanschlüssen, ein in den Kabelfarben bedruckter Karton auf der Vorderseite erleichtert die Orientierung. Unsere Diode befindet sich auf der Rückseite der Hartgummiplatte und verbindet dort das blaugelbe mit dem braunschwarzen Feld, bzw. die dort befindlichen Steckanschlüsse. Sie ist etwa 5 mm lang

und 2 mm dick, also recht winzig in ihren Abmessungen.

Wenden wir uns nun dem Schaltplan zu. Im Mittelpunkt steht dort das unter dem Tank am Rahmenrohr montierte Anlaßrelais. Wird die Spule des Relais über die Klemmen 85 und 86 unter Strom gesetzt, zieht die Spule gegen die Kraft einer Feder einen Ankeran. Dieser Anker schließt als Schalter einen zweiten Stromkreis über die Klemmen 30 und 87. Von der Klemme 87 führt eine Leitung zum Anlasser Klemme 50 und betätigt dort ein zweites Relais, welches groß genug ist, um die hohe Stromstärke des Anlaßstromes schadlos zu verkraften.

Von der Klemme 15 des Zündlichtschalters im Scheinwerfergehäuse führt eine Leitung über eine 8 A Sicherung zu dem grünschwarzen Feld der Verteilerplatte. Von dort geht die Leitung: Ein grünschwarzes Kabel führt über die Leerlaufanzeigelampe zum Leerlaufschalter im Getriebe und von dort an Masse, wenn dieser Schalter geschlossen ist, also der Leerlauf eingeschaltet ist. Die zweite grünschwarze Leitung führt über die Klemme 86 des Relais durch die Relaispule zur Klemme 85, von dort zur Klemme 85 des Anlaß-(Druckknopf)-Schalters am Lenker. Von der Klemme 50 dieses Schalters über die Diode und den geschlossenen Leerlaufschalter an Masse. Ist der Leerlaufschalter nicht geschlossen, weil ein Gang eingelegt ist, ist eine Betätigung des Anlassers nicht möglich.

Der zum Starten notwendige Masseanschluß kann aber auch über den am Kupplungshebel angebrachten Schalter herbeigeführt werden: Durch Federkraft stellt dieser Schalter die Masseverbindung in dem Augenblick her, in dem die Kupplung betätigt wird. Jetzt braucht der Relaisstrom die Diode nicht zu passieren. Die Diode verhindert aber, daß die Leerlauf-Anzeigelampe bei jedem Kupplenaufleuchten, denn dazu müßte der Strom durch die Lampe anschließend die Diode in Sperrichtung durchfließen, was ja bekanntlich nicht geht.

Durch die Kenntnis dieser Vorgänge lassen

sich mögliche Fehlerquellen schnell eingrenzen und beheben. Dazu einige Beispiele:
1.) Kabelzuführung zu Leerlaufschalter hat sich gelöst.

Folgen: Anlasser streikt, keine Leerlaufanzeige.

Vorläufige Abhilfe: Motor starten bei gleichzeitiger Betätigung der Kupplung, zu Hause dann in Ruhe den Fehler suchen.

2.) Diode kaputt (sperrt Strom in beiden Richtungen)

Vorläufige Abhilfe: Motor läßt sich wie in Beispiel 1 starten.

Durch Verbinden der Steckanschlüsse des blaugelben Feldes mit denen des braunschwarzen, durch ein einfaches Kabel, arbeitet der Anlasser wieder bei eingelegtem Leerlauf, jedoch leuchtet die Leerlaufanzeigelampe bei jedem Kuppeln auf (kleiner Schönheitsfehler) Eine Diode läßt sich leicht in dieses Kabel einlöten, man braucht dann also nicht den ganzen Kram auszubauen.

3.) Diode kaputt (läßt Strom in beiden Richtungen durch)

Folgen: Leerlaufanzeige leuchtet bei jedem Kuppeln auf. Da Reparatur wegen notwendigen Ausbaues der Verteilerplatte sehr zeitraubend (geldraubend), würde ich darauf verzichten, da sonst nichts passieren kann.

E.M.Schmidt

Sitzung des BVDM-Gesamtvorstands in Sulzbach

Am 30.11.74 trat in Sulzbach am Main, im schön gelegenen Clublokal des LV MAIN-SPESSART, der Gesamtvorstand zusammen. Nach der Begrüßung der Vertreter von neu zu uns gekommenen Vereinigungen, der M.F.G. Köln-Nord und des M.C. Mössingen, wurde die umfangreiche Tagesordnung in Arbeit genommen. Wir müssen uns hier darauf beschränken, die wichtigsten Beschlüsse kurz wiederzugeben:

Es wird unter Vorsitz des BVDM-Geschäftsführers Horst Orlowski eine Kommission gebildet, die bis zum März nächsten Jahres die nunmehr 16 Jahre alte Satzung überarbeitet und ergänzt. So soll u.a. der Status von überregionalen Interessengemeinschaften,

die sich dem BVDM anschließen wollen, festgelegt werden. Ferner wird die satzungsrechtliche Möglichkeit für die korporative Mitgliedschaft von Vereinigungen und Verbänden mit gleichgerichteten Zielen geschaffen. Die "Reform" soll sich natürlich auch auf alle anderen Teile der Satzung erstrecken.

Ein weiterer Punkt war das Fortbestehen der Deutschen Jumbo-Fahrt. Hierzu sollen alle LV die in ihren Reihen befindlichen Gespannfahrer benennen, die dann gezielt angesprochen werden. Es wurden Vorschläge zur Absicherung des finanziellen Risikos der KASSELER MOTORRADFREUNDE durch die übrigen BVDM-Landesverbände gemacht.

H.Briel gab vor dem Gesamtvorstand Einzelheiten über das Zustandekommen und die Durchführung der unter Beteiligung des BVDM im kommenden Jahr auf der Südschleife des Nürburgrings stattfindenden beiden Läufe zur Deutschen Straßen-Rennmeisterschaft bekannt. (siehe Terminkalender)

Dann wurde der Plan von B. Keggenhoff über eine BVDM-Deutschlandfahrt 1975 diskutiert. (An anderer Stelle in dieser Ausgabe finden Sie weiteres darüber). Es wurde beschlossen, daß die LV Vorschläge zu dieser Veranstaltung an den Bundessportwart richten und dieser dann mit dem Initiator eine Ausschreibung erstellt.

Über die Durchführung und die Auswirkungen der Vorstandsbeschlüsse werden wir unsere Mitglieder auf dem Laufenden halten.

Rt.

Alle BVDM-Mitglieder, die im Jahre 74 an ausweispflichtigen Veranstaltungen (Straßenrennen, MOTO CROSS, Trial, Zuverlässigkeitssport usw.) teilgenommen haben, melden bitte ihre Erfolge an den Bundessportwart Günter Wuttke, 48 Bielefeld, Dornberger Str. 225

Fast 200.000 km auf HONDA seit 1966

Zunächst einige Angaben ohne anzugeben.

HONDA	S 90	rot	=	8.000 km	192.000
BMW	R 69 S	schwarz	=	54.000 km	69.000
SUZUKI	T 20	rot	=	15.000 km	261.000
HONDA	CB 450	schwarz	=	13.000 km	: 8 Jahre = 32.700 km / Jahr =====
HONDA	CB 450	rot	=	32.000 km	
HONDA	CB 100	rot	=	6.000 km	
HONDA	CB 750	rot	=	54.000 km	
HONDA	CB 750	rot	=	72.000 km	
HONDA	XL 250	silber	=	7.000 km	

				192.000 km	69.000 km

Seit 23 Jahren fahre ich Motorrad. Solche Fahrerlebnisse wie jetzt mit Honda kannte ich früher, außer mit der Triumph Cornet (200 ccm, 10,5 PS, Doppelkolben, Alu-Zylinder, Fahrwerk wie heutige Maschinen) und Suzuki T 20 (250 ccm, 29 PS, 6-Gang) nicht.

Alle Honda Motorräder waren problemlos, sonst wäre es auch in dieser kurzen Zeit nicht zu solchen Fahrleistungen gekommen, denn man braucht ja außerdem auch Zeit zum Geldverdienen.

Man wird es nicht glauben, aber Tatsache ist, daß außer einem im Primärtrieb ausgebrochenen Zahn der 2. CB 450, was nur im Leerlauf hörbar war, einem auf ganz eigenartige Weise krumm gewordenem Ventil, (es hat sich bei stehendem Motor, vermutlich offenstehend beim Abkühlen verzogen. Unwahrscheinlich? Aber eine andere Erklärung gibt es nicht, denn der Motor lief bis zuletzt einwandfrei und am nächsten Tage nur noch auf einem Zylinder), an der 1. CB 750 je 2 mal gebrochene Schall-dämpferhalterungen und gelegentlich neuen Zündkerzen, nichts defekt war.

Meine jetzige CB 750 klappert wie am 1. Tag und zeigt trotzdem volle Leistung. Außer Reifen, alle 10 - 12.000 km eine neue Kette, die mit "HKS" geschmiert wird, brauchten keinerlei Teile ausgetauscht oder repariert werden. Keine Birne, Schraube, Bowdenzug, Unterbrecher usw. Bei 50.720 km habe ich die halb abgefahrenen Vorderradbremssklötze vorsichtshalber gewechselt.

Auch die Kerzen wollte ich auswechseln, als die CB 750 aber im Frühjahr, nachdem ich sie anmeldete, so prima lief, ließ ich es sein. Jetzt bei 72.000 km habe ich die Kerzen gewechselt, weil der Motor im Stadtverkehr manchmal stotterte.

Alle Maschinen wurden bis auf kleinere Lenker und bei CB 450 veränderten Auspuffdichtungen im Originalzustand gefahren.

Die 2. CB 750 bekam ab ca. 20.000 km KONI-Dämpfer. Damit war das damalige Pendeln jedoch nicht abgestellt. Es war eine Reifenfrage. (Man sollte beim Motorrad zum Niederquerschnittreifen übergehen, damit die labile Zone zwischen Straße und Felge kleiner gehalten wird.) Heute verheize ich jeden Reifen. Die Marke ist mir egal. Bei Nässe fahre ich sowieso wie auf Eiern. Bin als Kind mit dem Fahrrad auf nassem Kopfsteinpflaster gestürzt, das spüre ich heute noch!

Mache immer noch Langstreckenfahrten übers Wochenende und suche noch Leute die mitmachen.

Heinz Gerd Czech, Ing.
404 Neuss, Venloerstr. 76

Am Nürburgring, am Nürburgring war Holzaktion!

Am Samstag, dem 23.11.74 trafen dich früh um 8.30 Uhr in Drees über 30 BVDM-Mitglieder zur Elefanten-Treffen-Holzaktion.

Bekanntlich war beim letzten Treffen durch wildes Holzen einiger Schaden in den umliegenden Forsten entstanden. Um dem vorzubeugen, haben wir in Zusammenarbeit mit den zuständigen Forstämtern schon vorsorglich eine hübsche Menge Holz zusammengetragen, das unmittelbar vor dem

ELEFANTEN-Treffen von den jetzigen Lagerplätzen in den Wäldern auf die Zeltplätze gebracht werden wird.

Die bisher gesammelte Menge reicht natürlich bei weitem noch nicht. Wir werden wohl im Januar noch eine zweite derartige Aktion veranstalten. Wir hoffen, dann auch Leute anzutreffen, die diesmal noch nicht dabei waren. Gut Holz!



Ein Schnappschuß von der ersten Elefanten-Treffen-Holzaktion am 23.11.74

1.n.g. Trial des LV Sauerland

Am 20.11.1974 (Buß- und Bettag veranstaltete der LV SAUERLAND in seinem Clubgelände sein 1.Clubinternes n.g. Trial.

Die anlässlich des BVDM-Bundestreffen im September von Sven Kuuse, Trial-Experte der Motorrad-Zeitschrift "PS", gegebenen Tips und Ratschläge wurden hier zum erstenmal in die Tat umgesetzt. Von uns war noch keiner so recht praktisch mit dem Trialsport in Berührung gekommen, so konnten wir nun dank Sven's Initiative zum erstenmal ein kleines, clubinternes Trial aufziehen.

Sven Kuuse möchten wir an dieser Stelle noch einmal herzlich Danke sagen.

Gemeinsam mit den Fahrern wurden sieben Sektionen abgesteckt, die je einmal aus jeder Richtung befahren werden mußten.

Als zum Schluß die Punkte zusammengezählt wurden, zeigte sich folgende Wertung:

1. Franz Schliwka, 1 Pkt. Montesa 125 Cota
2. Bernd Obertriffter, 9 Pkt. Yamaha 125 Enduro
3. Rolf Hecking, 11 Pkt. Yamaha 50 Mini-Enduro
4. Bernd Schiemeister, 18 Pkt. Bultaco 125 Lobito
5. Karl-Fr. Aster, 22 Pkt. Yamaha 125 Enduro
6. Dieter Schlinkmann, 31 Pkt. Yamaha 250 Enduro
7. Herbert Wohlfahrt, 51 Pkt. Yamaha 50 Mini-Enduro

Erwähnenswert ist die Leistung von R. Hecking, der die Sektionen mit seiner 50er Yamaha Mini-Enduro (geänderte sekundär Übersetzung) mit nur 11 Punkten abfuhr.

Den Teilnehmern hat das 1. n.g. Trial viel Spaß gemacht und sie warten schon auf das nächste.

Asbach

n.g. Sport- und Touristikhefte

1) An dieser Stelle sei noch einmal darauf aufmerksam gemacht, daß der 31. Jan. 75 ausschreibungsgemäß der letzte Einsendetermin für die n.g. Sport- und Touristikwettbewerbshefte ist. Spät eingesandte Hefte können in der Wertung nicht mehr berücksichtigt werden, da die Sieger in der Ballhupe 1/75 bekanntgegeben werden.

Es ist für uns eine große Hilfe, wenn die angefahrenen Ziele auf der letzten Seite eingetragen werden. Falls nicht bereits schon erfolgt, sollen kleinere Zielorte unter 100.000 Einw. genauer beschrieben werden.

2) Für 1975 können schon jetzt n.g. Sport-Touristikhefte bei mir angefordert werden. Das Nenngeld beträgt 5,--DM.

Bei Zurücksendung und Neuanforderung von Heften bitte nachstehende Adresse verwenden, da die in den alten Wertungsheften gestempelte Anschrift keine Gültigkeit mehr hat.

(Als passionierter Briefmarkensammler würde ich mich freuen, wenn mit Sondermarken frankiert würde.)

Günter Wuttke
48 Bielefeld
Dornberger Str. 225

Aus den Landesverbänden

Der LV MAIN-SPESSART wählte am 29.11. einen neuen Vorstand:

1. Vorsitzender:
Toni Reuß, 8763 Klingelberg/Main,
Wilhelmstr. 45

2. Vorsitzender und Kassierer:
Toni Schmitter, 875 Aschaffenburg, Friedhofstr. 32

Schriftführer:
Reiner Geiling, 6 Frankfurt/M.,
Dreieichstr. 48

Der Terminkalender

Bis jetzt stehen für 1975 folgende Termine fest:

13.-16. Februar 1975
ELEFANTEN-TREFFEN

25. Januar 1975
Orientierungsfahrt für Gespanne des LV SAUERLAND. Anmeldungen an:
Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen,
Hauptstr. 172

28. März 1975 (Karfreitag)
Orientierungsfahrt des LV SAUERLAND
Anmeldung wie oben.

29./30. März 1975 (Ostern)
Rabenkopftreffen des UNTER-TAUNUS-M.C.

1.-4. Mai 1975
Voraussichtlich BVDM-Deutschlandfahrt 1975. Näheres wird rechtzeitig bekanntgegeben.

10. Mai 1975
JUMBO-Fahrt Deutschland der KASSELER-MOTORRADFREUNDE

10./11. Mai 1975
Hockenheim, Großer Preis von Deutschland. Weltmeisterschaftslauf für alle Klassen.

17./18. Mai 1975 (Pfingsten)
4. Motorrad-Veteranen-Rallye XANTEN

17.-19. Mai 1975
Pfingstzelttreffen des LV RHEIN-MAIN

24./25. Mai 1975
Internationales Zelttreffen des MSC INGOLSTADT

30. Mai / 6. Juni 1975
TOURIST-TROPHY, Isle of Man

14.-16. Juni 1975
ENZIAN-Rallye nach Zell am Ziller

15. Juni 1975
MOTO-CROSS-WM-Lauf der 250er Klasse
Beuren

29. Juni 1975
MOTO-CROSS-EM-Lauf der Gespannklasse
in Rudersberg

13. Juli 1975
MOTO-CROSS-WM-Lauf der 500er Klasse
in Bielstein

19./20. Juli 1975
Nürburgring, Lauf zur Deutschen Straßen-Renn-Meisterschaft unter Beteiligung des BVDM

20./21. September 1975
Nürburgring, Lauf zur Deutschen Straßen-Renn-Meisterschaft unter Beteiligung des BVDM

Der Termin des HEIDJER-Treffens 1975 wird auf Wunsch des LV LÜNEBURGER HEIDE nicht veröffentlicht. Einladungen hierzu ergehen vom Veranstalter direkt an die LV.

Neuer Treffpunkt und Termin für die Monatstreffen:

Ab Januar 1975 trifft sich der LV RHEIN-RUHR am 3. Freitag jedes Monats wieder im Schützenhaus zu Xanten. Durch die Verlegung des Clubabends auf einen Freitag haben wir die Gewähr, immer den gleichen Termin einhalten zu können; außerdem sind dann im Sommer die Wochenenden uneingeschränkt zum Fahren frei.

IMPRESSUM:

DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des
BUNDESVERBANDES DER MOTORRAD-
FAHRER 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

↑ 12 ↑ 13

ADLER-RS

Wassergek-Werksrennmaschine
Baujahr

250 ccm, ca. 40 PS/10000 U/min.
Spitze ca. 200 km/h

Bes.: J. Friedrich, Hilden

Die ADLER-RS (braucht eigentlich nichts dazu geschrieben werden).

