

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e. v.



Brigitte Hammes auf ihrem 51 Jahre alten „MOPED“ auf dem Rheindeich bei Xanten.
(Foto: Donnerstag)

PFINGSTEN – XANTEN – VETERANEN

Diese drei Begriffe sind, zusammengenommen, bei Aktiven und Freunden des Motorrad-Veteranensports zu einem Markenzeichen herangewachsen. Kein Wunder also, wenn auch in diesem Jahr an die 150 Nennungen abgegeben wurden. Die Mehrzahl der Teilnehmer kam bereits zum 4. Mal nach Xanten, ein sicherer Beweis für die Beliebtheit dieser Veranstaltung.

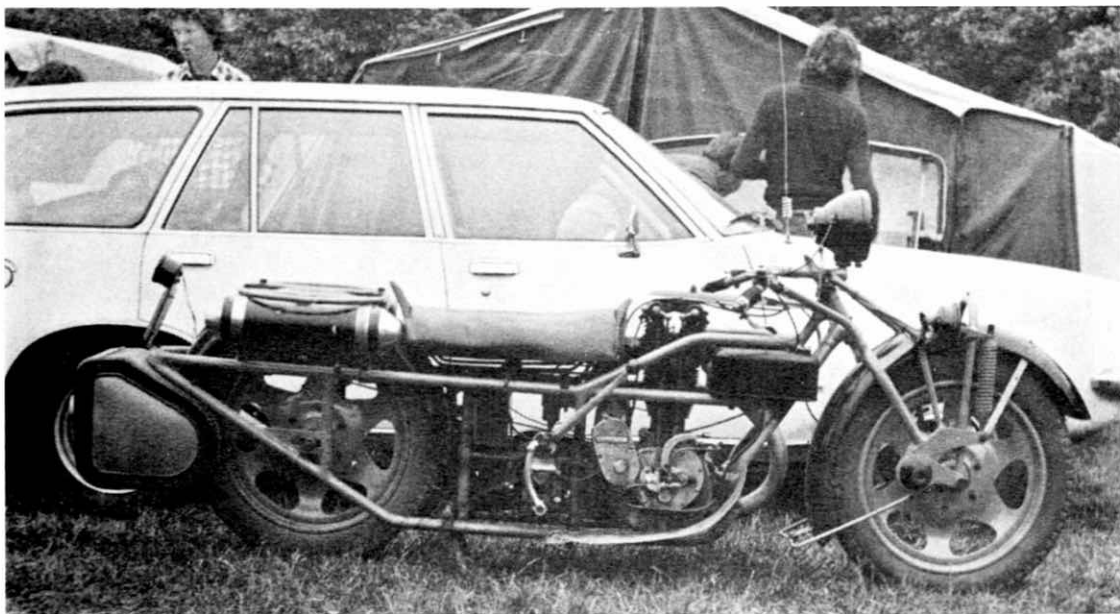
Die Streckenlänge betrug 134 km, für manche der betagten Maschinen eine ganz schöne Distanz. Natürlich hatte der Organisator, Heinz Sauerland, wieder sehr reizvolle Passagen rund um Xanten ausgesucht und auch einige Kniffligkeiten in die Streckenführung eingebaut. Er wird aber froh sein, im nächsten Jahr den Kurs auf das Gebiet des angrenzenden Kreises Kleve ausdehnen zu können, denn der bisher „benutzte“ Zipfel des Kreises Moers wird etwas eng.

Wie immer, wurde die Veteranen-Rallye von der Stadt Xanten tatkräftig unterstützt. Es war mehr als nur eine nette Geste, wenn Herr Bürgermeister Seber zusätzlich zu dem Ehrenpreis der Stadt zwei der Münzen stiftete, die in eng begrenzter Auflage zum europäischen Denkmalschutzjahr geprägt wurden. Ein besonderer Bezug ergibt sich aus der Tatsache, daß Xanten zu einer der Modellstädte erwählt wurde.

Die Abnahme am Pfingstsamstag auf dem Xantener Marktplatz, inmitten des historischen Stadtkerns, war wieder ein kleines Volksfest. Im Gespräch mit Xantener Bürgern hörten wir, daß anlässlich der Veteranen-Rallye die meisten auswärtigen Besucher in ihre Stadt kommen. Dabei hat Xanten neben dem St.-Victor-Dom und dem römischen Amphitheater in dem neu errichteten Römisch-Germanischen Regionalmuseum einen weiteren Anziehungspunkt erhalten.

Der Start am Sonntagmorgen, pünktlich um 9 Uhr, hatte trotz der relativ frühen Stunde viele Zuschauer in das Stadion gelockt. Im Abstand von einer Minute gingen je zwei Maschinen – natürlich aus verschiedenen Klassen – auf die Reise. Die Startprüfung war auf 30 Sekunden verkürzt worden. Dabei handelten sich einige Fahrer mehr als im Vorjahr bereits 5 Strafpunkte ein. Die Mehrzahl der Motoren nahm aber nach dem Startkommando unverzüglich die Arbeit auf.

Die ZK 2 lag an einer alten niederrheinischen Kornbrennerei. Deren Besitzer ließ es sich nicht nehmen, jedem Aktiven ein Pinnchen mit altem Kornbrand zu kredenzen. Verkehrssittenrichter mögen beruhigt sein: von dem minimalen Quantum hätte sich kein Polizei-Puiströhrchen verfärbt!



Hier die sagenhafte „BÖHMERLAND“

(Foto Donnerstag)



Siegerehrung im Schützenhaus, von links: Bürgermeister Seber, Frl. Hammes, Fahrleiter Reese, Tagesbester Ragotzki

Die Mittagsrast war wieder in Sonsbeck. Von hier waren es noch drei Etappen bis zur Zielkontrolle, wo die ersten Teilnehmer schon kurz nach 14 Uhr eintrafen – viel zu früh, wie ein Vergleich mit der Sollzeit auswies. Die ausgekochten Rallye-Füchse (und Füchsinnen!) warteten dagegen ein paar Hundert Meter vor dem Ziel und rollten erst an die Stempeluhr, wenn sie glaubten mit der von ihnen errechneten Zeit richtig zu liegen.

Nachdem der letzte Fahrer das Ziel passiert hatte, dauerte es keine zwei Stunden, bis die Ergebnisse vorlagen. Mit der üblichen Verspätung begann dann im proppenvollen Saal des Schützenhauses die Siegerehrung.

Tagesbester mit nur 8 Strafpunkten, und damit Gewinner des Ehrenpreises der Stadt Xanten und neuer Inhaber des „Dieter-Krause-Gedächtnis-Wanderpreises“ wurde Günter Ragotzki aus Elms-horn auf einer NSU-OSL 200 mit Seitenwagen, zugleich Bester der Klasse 6.

Viel Applaus gab es für Brigitte Hammes, nicht nur jüngste Teilnehmerin, sondern auch Siegerin der Klasse 1 und damit natürlich Beste der teilnehmenden Damen, mit 26 Strafpunkten. Sie fuhr eine 50er LA CYCLETTE, Baujahr 1924.

Den BVDM-Ehrenpreis für den ältesten Aktiven erhielt – wer könnte es anders sein – Eduard Berwald, 82, aus Hamburg, der natürlich auf eigener Achse mit seiner 51 Jahre alten HERMES angereist war.

Die „Visitor-Trophy“ für die weiteste Anfahrt fiel an Heinz Sommerfeld, Ludwigshafen. Er war über Fehmarn nach Xanten gekommen und hatte dabei auf seiner ARDIE-RBK 500 insgesamt 1260 km abgespult. Eine Liste der Klassenbesten finden Sie im Anschluß an diesen Bericht.

Der „Klub KS 601“, die Interessengemeinschaft der ZÜNDAPP-Freunde, hatte aus Anlaß der 4. Motorrad-Veteranen-Rallye zu einem Treffen der KS-Fahrer nach Xanten eingeladen. Hans-Lothar Reinehr, der unermüdliche KS-Trommler, wird mit dem Echo bestimmt zufrieden gewesen sein. Er und seine Freunde hatten sich noch etwas Besonderes ausgedacht: einen Wanderpreis für die bestrestaurierte und plazierte ZÜNDAPP. Es ist eine ausgediente KS 601-Kurbelwelle, ganz verchromt, auf einen geschmackvollen Sockel montiert. Erster Inhaber des Wanderpreises wurde Willi Weisweiler aus Düren, der eine sehr schöne (und seltene!) DS 350 an den Start gebracht hatte.

Muß noch erwähnt werden, daß die Veranstalter offenbar ein Sonderabkommen mit Petrus haben? Aber das gute Pfingstwetter zu Xanten ist ja bereits ebenso sprichwörtlich wie die Qualität der Veranstaltung überhaupt.

IV. Intern. Motorrad-Veteranen-Rallye XANTEN, 17./18. Mai 1975

Ergebnis-Liste

Start-Nr.	Name — Wohnort	Maschine/Baujahr	Strafpunkte
KLASSE 1 Motorräder bis Baujahr 1915, sowie Maschinen ohne Kupplung und Getriebe ohne Berücksichtigung des Baujahrs			
1. Nr. 10	Brigitte Hammes, Düsseldorf	La Cyclette 50 ccm/1924	26
2. Nr. 6	Rolf Stein, Stotzingen	NSU 830 ccm/1913	27
3. Nr. 5	Klaus Schneider, Mayen	TERROT 500 ccm/1913	44
4. Nr. 4	Jan Koopman, Amsterdam	HUMBER 402 ccm/1909	46
KLASSE 2 Baujahr 1915 bis 1926			
1. Nr. 16	Otto Berz, Mörfelden	ASTRA 350 ccm/1922	14
2. Nr. 26	Josef Lausch, Giengen	NSU 500 ccm/1922	17
3. Nr. 20	Gerrit Hofland, Lunteren/NL	EYSINK 350 ccm/1918	18
4. Nr. 19	Berend Fiets, Vaasen/NL	RALEIGH 500 ccm/1922	19
KLASSE 3 Baujahr 1927 bis 1932			
1. Nr. 74	Heinz Lau, Bamberg	BMW 500 ccm/1929	26
2. Nr. 65	Heinz Giesin, Sexau	IMPERIA 500 ccm/1928	26
3. Nr. 64	Kurt Flegel, Berglen-Bretzen	D-Rad 500 ccm/1929	27
4. Nr. 69	Horst Hecht, Nürnberg	BMW 200 ccm/1932	31
KLASSE 4 Baujahr 1933 bis 1939			
1. Nr. 98	Fritz van Rechtern, Neukirchen	ZÜNDAPP DB 200	26
2. Nr. 87	Willi Weisweiler, Düren	ZÜNDAPP DS 350/1938	40
3. Nr. 99	Helmut Kraemulat, Solingen	MOTO GUZZI 500 ccm/1939	45
4. Nr. 125	Werner Hänig, Ilsfeld	ZÜNDAPP K 800/1937	47
KLASSE 5 Motorräder mit Seitenwagen bis Baujahr 1927			
1. Nr. 130	Wilh. Schreier, Kraftsolms	INDIAN 600 ccm/1927	38
2. Nr. 127	Otto Heins, Schneverdingen	NSU 500 ccm/1927	44
3. Nr. 126	Friedhelm Blum, Neukirchen	D-Rad 500 ccm/1926	46
KLASSE 6 Motorräder mit Seitenwagen Baujahr 1928 bis 1939			
1. Nr. 138	Günter Ragotzki, Elmshorn	NSU OSL 200/1938	8
2. Nr. 140	Gerhard Sendel, Bönningstedt	ROYAL-ENFIELD 1000/1931	9
3. Nr. 131	Antonius Voss, Darfeld	NSU TS 600/1934	23

Jumbofahrt Kassel 1975

Die Jumbofahrt der Kasseler Motorradfreunde im BVDM wurde wie üblich am Samstag nach Himmelfahrt durchgeführt, und viele Teilnehmer hatten am Freitag Urlaub genommen, um an der Fulda ein langes und abwechslungsreiches Wochenende zu verbringen. Das war mir leider nicht möglich, und da ich lieber am frühen Morgen als abends spät fahre, setzte ich mich bei Sonnenaufgang auf mein Guzzi-Gespann und kam um 9.15 Uhr gerade noch rechtzeitig in der orthopädischen Klinik in Hessisch Lichtenau an. Schnell bemühte ich mich um einen Passagier und traf ein etwa 13-jähriges Mädels, das gern mit mir fahren wollte. Dann zahlte ich ein Nenngeld von DM 9,50, womit für uns beide über den Tag für Essen und Trinken gesorgt war.

Mehr als 90 Gespanne waren gekommen, um mit den Kindern und Jugendlichen einen abwechslungsreichen Tag zu erleben. Der Veranstalter hatte eine reizvolle Strecke ausgesucht. Die Fahrt führte uns durch ein liebliches Tal nach Melsungen und über Gensungen und Wabern nach Fritzlar. Diese Kreisstadt mit ihrem malerischen Stadtbild durchfuhr die Kolonne in gemächlichem Tempo, damit Fahrer und Beifahrer einen Blick auf die Benediktinerabtei, die Kirche aus dem 11. Jahrhundert und anderen mittelalterlichen Bauwerke werfen konnten.

Auf einer kurzen Rast am Rande eines Dorfes wurde unseren Fahrgästen und uns von der Firma Hessenmilch eine Erfrischung gereicht. Dann ging es in zügiger Fahrt durch den Naturpark Habichtswald nach Wolfenhagen. Vor der Kaserne eines Panzerbataillons begrüßte uns eine Gruppe jugendlicher Musikanten. Allerdings setzte ein plötzlicher Regenguß der Darbietung ein Ende,

und wir flüchteten in den Speisesaal, wo wir bei schwungvoller Musik fürstlich bewirtet wurden.

Auf dem Kasernenhof erlebten wir anschließend die Vorführung des Kampfpanzers Leopard. In der Turnhalle der Kaserne ging es gleich darauf weniger militärisch zu, als die Jugendriege eines Radsportvereins Kunstradfahren und ein Radballspiel demonstrierten. Unsere Fahrgäste zeigten uns anschließend ein schwungvolles Handballspiel vom Rollstuhl aus, bei dem einige Tore fielen und die Zuschauer mit Beifall nicht sparten.

Die erste Etappe der Rückfahrt brachte uns nach Kassel-Wilhelmshöhe, wo wir den Fußgänger-Waldweg benutzten, um vom Herkules ins Tal zu kommen. Dort wurde kurz gerastet, und eine Tasse Kaffee oder eine Limonade getrunken. Die zweite Etappe führte zunächst durch die Randbezirke von Kassel und dann durch den Forst Waldau nach Hessisch Lichtenau zurück. Als wir in der Klinik ankamen, wurden die Kinder schon erwartet. Sie verabschiedeten sich von ihren Fahrern mit der Frage, ob sie im nächsten Jahr wiederkommen würden.

Für uns Fahrer war bereits das Abendessen vorbereitet, und dann ging es zurück zum Zeltpplatz beim Gasthaus „Roter Kater“. Dort wurde am Abend bei flotter Musik noch eifrig getanzt.

Obwohl ich durch mein spätes Eintreffen die Filmvorführung, die Besichtigung des VW-Werkes in Kassel und den Abend am Lagerfeuer versäumt habe, muß ich den Kasseler Motorradfreunden für diese Jumbofahrt ein großes Lob aussprechen. Sie war gut vorbereitet und hat bestens geklappt. Besonders erwähnen muß ich noch einmal die gute Streckenwahl, das zügige Fahren mit 60 – 70 km/h und das Rahmenprogramm.

Horst Orlowski



Die Panzer-Vorführung – ein Höhepunkt der diesjährigen JUMBO-Fahrt. (Foto: Orlowski)

s'Käst'che

Wir sind ja schon wieder mitten drin in der Touren- und Reisezeit, und gerade für den Touren- und Langstreckenfahrer hier ein Basteltip. Es handelt sich um ein kleines Blechkästchen mit einem durchsichtigen aufklappbaren Deckel. Dieses Kästchen hat sich auf meinen Fahrten als recht nützlich erwiesen.

Wird eine größere Tour geplant, so schreibt man zu Hause nach gründlichen Kartenstudium in aller Ruhe die Namen der Orte und Städte, welche auf der Fahrt berührt bzw. durchfahren werden, auf in das Kästchen passende Zettel. (Am besten mit der Schreibmaschine) Mit der Zeit bekommt man ein kleines Archiv, wenn die Zettel nach der Rückkehr gesammelt werden. Vermerke über Straßenführung, landschaftliche Schönheit usw. helfen bei der Festlegung späterer Touren.

Für die Fahrt auf der Autobahn genügen wenige Städtenamen mit Vermerken über die Hauptrichtung und der Autobahnnummer.

Das kann man sich fast noch alles so merken. Interessanter wird es für Fahrten auf Bundesstraßen. Hier entlastet doch so ein kleiner, gut sichtbarer Spikzettel sehr.

(Nicht jeder hat einen guten Beifahrer, der einem die Route vom Helm abliest und durchgibt, ganz abgesehen von evtl. Mißverständnissen und Verständigungsschwierigkeiten bei sausender Fahrt). Jeder kann seine für ihn am besten verständliche eigene „Technik“ bei Aufstellung und Schreibweise der Spikzettel entwickeln. Nicht vergessen werden sollten die Bundesstraßennummern, sie dienen der Kontrolle, das man auf der richtigen Straße ist. Oft steht man an einer Kreuzung, da steht natürlich nur der Name der nächsten größeren Stadt. Das kleine Örtchen das man erreichen will muß, so weiß man sofort nach einem Blick auf den Spiker also in dieser oder jener Richtung liegen.

Der Erfindungsgabe von Zeichen und Symbolen sind keine Grenzen gesetzt.

Es läßt sich eine ganze Tagesfahrt auf einem solchen Zettelchen unterbringen. Für die große Urlaubsreise sind es z.B. für jeden Tag einer. Oder auch zwei; wenn der Platz nicht reicht. Die Zettel werden alle im Kasten gestapelt und bei einem Tankstopp wird umgeschichtet. Apropos Tankstopp, auch das kann man ja auf den Zettel ver-

merken. Die km Angabe genügt und man weiß Bescheid. (Vielleicht gerade für die durstigen Zweitakter mit den kleinen Tanks wichtig)

Im Kästchen liegt auch gleich ein Bleistift für Notizen unterwegs, sowie ein paar leere Blätter bereit.

Mein Kästchen ist 105 mm lang, 85 mm breit und 14 mm hoch. Als „Grundplatte“ dient ein Aluminiumblech von 3 mm Stärke. Der bewegliche Rahmen ist aus VA-Blech 1 mm dick, gebogen und an den Ecken verlötet. Als Drehgelenk dient Klavierband aus Messing, 10 mm breit, jeweils mit Grundplatte und Rahmen verschraubt. Damit das Papier auch bei Regen trockenbleibt, sollte der Rahmen im geschlossenen Zustand über die Grundplatte ragen. Das Sichtfenster ist aus Plexi 1,5 dick und von innen in den Rahmen mit Uhu-Plus geklebt.

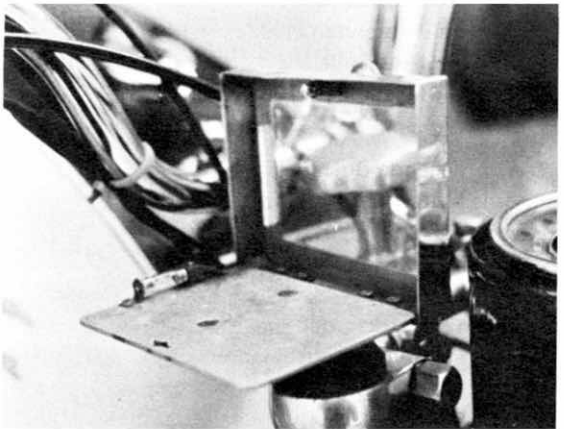
Leute die auch noch in der Nacht fahren, können ein Birnchen einbauen und der Streckenplan ist beleuchtet.

Eine Befestigungsmöglichkeit am Lenker oder Gabelbrücke läßt sich immer finden. (Natürlich so, das der Kasten gut im Blickfeld liegt).

Das kleine Behältnis mit sinnvollen „Inhalt“ entlastet den Denkkapazität des Fahrers und erlaubt zügiges Fahren ohne ständiges Halten zwecks Kartenstudium und einprägen der nächsten Städtenamen.

Die Aufmerksamkeit kann voll dem Verkehr und der Straße gewidmet werden.

Gregor Weiß



Das Kästchen geöffnet. (Foto: Weiß)

Das Kästchen
mit Inhalt.

(Foto: Weiß)



Buchbesprechung:

ELEKTROFACHKUNDE der KRAFTFAHRZEUGTECHNIK von Karl Heinz Wagener, erschienen im Winklers Verlag, 6100 Darmstadt Best. Nr. 9545, 1. Auflage 1975, Preis DM 26,80

Wer es genau wissen wollte, orientierte sich über Fragen der elektrotechnischen Installation seines schnellen Hirsches bislang am „Kupferwurm“ von Carl Hertweck. Doch ist dieses Buch im Handel vergriffen und selbst diejenigen, die es sich ausleihen können, werden heute nicht mehr Auskunft über alle auftretenden Probleme erhalten können, weil sich mittlerweile allerhand Neues ergeben hat, was auch Eingang in die Motorradtechnik gefunden hat.

Das vorliegende Buch von K.H.Wagener füllt hier für uns Motorradfahrer eine echte Marktlücke, wenngleich es seinem Inhalt nach auf Kraftwagen eingestellt ist. Es sind zwar einige Kapitel speziell auf die Motorradelektrik angesetzt, doch merkt man ganz deutlich, daß der Verfasser auf diesem Gebiet nicht über weitreichende eigene Erfahrung verfügt. Aber dieser Umstand schmälert die Qualität des Buches nur geringfügig wenn man bedenkt, daß elektrotechnische Anlagen in Personenkraftwagen mit Ottomotor in fast gleicher Ausführung in modernen Motorrädern anzutreffen sind.

Was mir an dem Buch besonders gefällt, ist die ausführliche Behandlung der elektrotechnischen und der elektronischen Grundlagen. Desweiteren die eingehenden und gut illustrierten Funktionsbeschreibungen elektrotechnischer Geräte und Schaltungen. Dabei gibt der Verfasser auf einigen Seiten Schaltplan und Anleitung zum Selbstbau funktionsfähiger Meß- und Prüfgeräte, z.B. zwei Arten von el. Drehzahlmessern an.

Auf insgesamt 380 Seiten wird der interessierte Leser mit dem heutigen Stand der Kfz.-Elektrik vertraut gemacht. Zusammenfassend möchte ich sagen, daß das Buch das Geld wert ist, was es kostet, denn schon eine einzige Stunde ersparter Werkstattarbeit schafft den finanziellen Ausgleich.

EMS

Sturzhelmzwang?

Ich bin erst seit diesem Jahr Mitglied des BVDM. Dieses u.a. deshalb, weil mir die Ballhupe recht gut gefällt und man als Mitglied hier sicherlich die Möglichkeit hat, zu gewissen Dingen einmal seine Meinung bzw. eigene Erfahrungen in schriftlicher Form darzulegen und dann auch weiß, daß sich ein großer Teil der Leser seine Gedanken darüber macht, wenn er dies nicht schon aus eigener negativer Erfahrung oder aus Gründen der Vernunft getan hat.

Es soll ja bisweilen noch Motorradfahrer geben, die man als durchweg vernünftig bezwischen kann.

Bei diesen gibt es zum Thema Sturzhelm nur eine Alternative: Nie oben ohne! Jedoch scheint der Sturzhelm für andere Leute bisweilen nur eine Zierde, ein Showgerät, Werbeträger oder Fuchschwanzhalter zu sein, auf keinen Fall aber das, was er in seiner Rolle als **Schutzhelm** wirklich sein soll.

Seitdem die obergerichtliche Rechtsprechung sagt, daß ein Motorradfahrer, der bei einem von ihm unverschuldeten Schadensfall eine Kopfverletzung davontrug, weil er keinen Sturzhelm auf hatte, nicht alles getan habe, um einen entsprechend folgenschweren Schadenseintritt zu vermeiden, was ja insbesondere zivilrechtliche Folgen hat, spätestens von diesem Zeitpunkt an mußte doch jedem klar geworden sein, was hier die Stunde geschlagen hat. Daß eines Tages eine gesetzliche Regelung folgen wird, läßt sich wohl an fünf Fingern abzählen.

Daß die Kunde von dem obengenannten Gerichtsbeschuß bis zu jedem Motorradfahrer durchgedrungen sein dürfte, zeigen die vielen, täglich an mich als motorradfahrenden Polizeibeamten gerichteten Fragen, ob der Sturzhelmzwang bereits legalisiert sei oder nicht. Was mir dabei auffällt ist die Tatsache, daß ich dies meistens von Leuten gefragt werde, die ihren Topf immer auf dem Deckel haben, für die es sich also vollkommen erübrigen würde, vom Gesetzgeber zum Tragen eines Krachhutes gezwungen zu werden.

Diese andauernde Fragerei brachte mich auf die Idee, im Rahmen meiner Streifentätigkeit ein Auge auf die „Unbehelmteten“ zu werfen und sie mal nach dem Grund des nicht aufgezogenen, oftmals aber an der Maschine mitgeführten, Sturzhelms zu fragen.

Anfangs versuchte ich noch, diese Leute mittels stichhaltiger Argumente von den unbedingten Vorteilen eines Sturzhelms zu überzeugen. Ich darf vorwegnehmen, daß mir dazu die Lust schnell vergangen ist. Denn jede Befragung entpuppte sich hinterher als sattes Erlebnis. Da wußte ich oft nicht mehr, ob ich auf Grund konzentrierten Blödsinns bzw. unvernünftigen Denkens lachen oder heulen sollte. Ich versuchte dann nicht mehr an die Folgen für alle Motorradfahrer zu denken, die eine Häufung von schweren Schadensfällen unweigerlich mit sich bringt, sondern tröstete mich damit, daß es ja demjenigen, der ohne Helm fährt, „Kopfschmerzen“ bereitet, wenn er auf die Nase fällt.

Da gammelt z.B. einer mit seiner R 75/5 im dicksten Berufsverkehr mit ca. 30 km/h rum, „weil schönes Wetter ist“. Den Helm hat er am Gepäckträger festgemacht. Meine Frage, warum er seinen Sturzhelm nicht aufhabe, beantwortet er mit „zu eng“. Dabei kann selbst ein etwas zu enger Helm bei einem Sturz aus ca. 30 km/h bereits Wunder wirken. Wie ich später feststellen konnte, ließ sich dieser Kumpel wenigstens noch von der Notwendigkeit, gerade im dichten Stadtverkehr einen Helm zu tragen, überzeugen. Aber es sollte noch besser kommen. Die meisten hatten den Helm vergessen. Oder sie fuhren gerade um die Ecke Brötchen kaufen. Ich kannte mal einen, der fuhr auch „nur mal um die Ecke“. Heute braucht er keine Brötchen mehr. Bis hierher geht's ja noch. Aber wußten Sie schon, daß man den Sturzhelm erst aufsetzen muß, „wenn es regnet“ oder „erst wenn es dunkel wird“ oder „nur an Sonntagen“? Die Krönung lieferte bis jetzt der Fahrer einer CB 350 Four. Wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung angehalten und auf den am Helmhalter mitgeführten Krachhut angesprochen, meinte er, er habe die Haare frisch gewaschen und wolle sich schließlich seine Frisur nicht zerstören.

Man will ja niemanden was schlechtes wünschen, aber manchen gehört's mal.

Meiner Meinung nach ist es nicht so schlimm, mal etwas zu schnell als ohne Helm zu fahren. Denn letztlich ist es ja egal, ob man mit 50 km/h, 70 km/h oder noch höherer Geschwindigkeit auf die Nase fällt. Es ist aber noch lange nicht egal, ob man bei einem solchen Sturz einen

Helm aufhat oder nicht. Jedoch wird eine relativ geringfügige Geschwindigkeitsüberschreitung bereits mit einem Verwarnungs- bzw. Bußgeld belegt. Ob hier der Aufwand in einem gesunden Verhältnis zum Erfolg steht, soll hier nicht geklärt werden.

Meiner Meinung nach könnte man aber einen relativ ungleich besseren Erfolg erzielen, wenn man die Herrn, die ohne Helm in unserem Land die Show reißen, mal zur Kasse bitten würde. Dies würde sich in Zukunft sicherlich positiv auf die gute Sache als solche und letztlich auch auf die Gemeinschaft der Motorradfahrer sowie deren Geldbeutel positiv auswirken.

Wenn man nun der Meinung ist, daß die Versicherungsprämien gesenkt werden müssen, und dieser Meinung sind wir ja alle, dann müssen auch alle mithelfen, das Bild eines sicherheits- und verantwortungsbewußten, vorausschauend und unauffällig fahrenden Motorradfahrers zu prägen. Sollte dies auf dem Wege der Vernunft aus eigener Initiative nicht möglich sein, so bleibt nur die letzte Konsequenz übrig, die sich in diesem Falle auf die Gemeinschaft als solche, speziell aber auch auf die der Motorradfahrer, nur positiv auswirken kann.

Hals und Beinbruch
Wilhelm Meyer
Pol.-Präsidium Ludwigshafen/Rh.

Der „Klub KS 601“ teilt mit:

„Hallo Gespannfahrer! Wir haben eine Firma in Neuwied, die uns bei einer Mindestauflage von 10 Stück das Seitenwagenboot des TR 500 nachbauen will. Anfragen wegen des Preises und der Lieferzeit an:

Karosseriebau Paffrath, 545 Neuwied/Rhein, Postfach“

Gesucht werden Ersatzteile für alle ZÜNDAPP-Modelle bis Baujahr 1958. Angebote an Hans-Lothar Reinehr, 5841 Rheinen ü.Schwerte, Dorfstraße 23.

Der Lothar will die Teile nicht für sich horten, sondern an Interessenten weitervermitteln. Es liegen schon viele Anfragen vor!

2. Lauf um den FIM-Cup in Schweden

Nach Makkinga (Holland) fand der 2. Lauf um die Europa-Meisterschaft der MOTO CROSS-Gespanne am 11. Mai in Vissafjarda (Südschweden) statt. Über den Verlauf der einzelnen Durchgänge können wir leider nicht ausführlich berichten. Das deutsche Gespann Siegle/Peppinghaus fiel leider durch Getriebeschaden aus. Dafür schlugen sich Brockhausen/Heuling sehr achtbar und kamen im Gesamtergebnis auf den 5. Platz. Gesamtsieger wurde Ton van Heugten/Dick Steenbergen, die dadurch mit ihrem Sieg in Makkinga in der Europa-Meisterschaft führen.

Hier die Ergebnisse von Vissafjarda:

1. Durchgang

1. T.van Heugten/Steenbergen (NL)	15 Punkte
2. Thompson/Beavis (GB)	12 Punkte
3. Schneider/Fink (A)	10 Punkte
4. F.van Heugten/Wery (NL)	8 Punkte
5. Brockhausen/Heuling (D)	6 Punkte
6. Lubbers/Notten (NL)	5 Punkte
7. Ivanjutin/Oleg (SU)	4 Punkte
8. Klauser/Frei (CH)	3 Punkte
9. Bohren/ ? (CH)	2 Punkte
10. Norrstarnd/Norrsarnd (S)	1 Punkt

2. Durchgang

1. F.van Heugten/Wery (NL)	15 Punkte
2. Schneider/Fink (A)	12 Punkte
3. T.van Heugten/Steenbergen (NL)	10 Punkte
4. Thompson/Beavis (GB)	8 Punkte
5. Klauser/Frei (CH)	6 Punkte
6. Bens/Martens (NL)	5 Punkte
7. Brockhausen/Heuling (D)	4 Punkte
8. Andersson/Gustavson (S)	3 Punkte
9. Bollhalder/Bollhalder (CH)	2 Punkte
10. Jardenberg/ ? (S)	1 Punkt

Daraus ergibt sich das Endresultat:

1. Ton van Heugten/Dick Steenbergen (NL)	25 Punkte
2. Fons van Heugten/J. Wery (NL)	23 Punkte
3. B. Schneider/W. Fink (A)	22 Punkte
4. Nick Thompson/D. Beavis (GB)	20 Punkte
5. J. Brockhausen/U. Heuling (D)	10 Punkte

Der nächste Lauf der Cross-Gespanne um den FIM-Cup ist am 22. Juni in Hove/Belgien, unweit von Antwerpen.

R.V.

Satire

Ein alltägliches Gespräch

Nichts ist den Motorradfahrern so zuwider wie die aufdringliche Verehrung, die ihren Maschinen entgegengebracht wird. Nur eines ist ihnen noch zuwider: wenn ihren Maschinen keine aufdringliche Verehrung entgegengebracht wird. (frei nach Kishon)

So, liebe Freunde, nun will ich euch mal ein alltägliches Geschichtchen erzählen. Ihre Hauptdarsteller sind natürlich frei erfunden, und jede Ähnlichkeit mit lebenden Personen ist sowohl beabsichtigt als auch gewollt.

Es war einmal, wie so oft, in einem hübschen, idyllischen Clublokal, welches abseits der verhassten Zivilisation an einem leise dahinplätschern den Bächlein in der Nähe eines mächtigen Tannenwaldes in natürlicher Ruhe eingebettet lag. Doch die äußerliche Ruhe trog. Im Haus selber flogen nämlich derart die Fetzen, daß manch einer darüber sogar seine beiden kühlen Blondes vergaß. Drinnen saßen Motorradfahrer. Nein, nein, keine Rowdys. Alles prima Motorradfahrer. Nur, der eine fuhr BMW, der andere Honda, ein dritter dieses und ein letzter jenes. Eigentlich auch nicht weiter tragisch. Aber warum mußte plötzlich der BMW-Fahrer dem Zweitakt-Kawasaki-Fan unter die Nase reiben, daß die Kawa eine großartige Verwendung als erste fahrbare Kreissäge finden würde, wenn sie nicht in den Kurven so ordinär mit dem Hintern wackeln würde? Es gehört nun nicht mehr viel Phantasie dazu, sich vorzustellen, wie der Abend weiterverlief. Einmal Zweitakt gegen Viertakt, dann Europa gegen Japan, Touren gegen Sport usw. Einmal mit Yamaha gegen BMW, dann mit BMW gegen Yamaha – die Verbündeten wechselten wie sich das Thema änderte. In unserem Fall hörte sich das dann so an (B = BMW, K = Kawasaki, H = Honda, G = Guzzi, Y = Yamaha, M = MZ, D = Ducati, S = Suzuki): B zu K: s.o.

K (erregt, leidenschaftlich) zu B: „Pah! Und dein Vehikel hat 'nen Uraltopa, dessen Eisenklötze von Modell zu Modell dicker und mieser werden als Antrieb!“

H (herablassend) zu K: „Du hast bestimmt große Erfahrung mit Motoren, wo du doch immer ein ganzes Säckel voller Kolben in deinem Tankrucksack mit dir 'rumführst.“

G (lässig) zu H und B: „Ich versteh' überhaupt nicht, wie ihr euch noch mit diesen qualmenden Nerventöter von Zweitakt abgeben könnt.“

Y (provokierend, siegessicher) zu Vorgenannten: „Ein Zweitakt-Feuerwerk ist nu mal nix für euch Autobahnopas!“

M (scherzhaft): „Jawoll!“

Andere: Gelächter

H (schmunzelnd) zu M: Mußt du grad sagen. Wo ich am liebsten absteigen und dich schieben möchte, damit du auch mal in den Genuß eines Geschwindigkeitsrausches kommst.“

Y (Mundwinkel bis zu den Ohren) zu H: „Jedenfalls verbläst er dich noch mit deinem Genossen zwofuffzig G. Die zieht ja keinen Hering mehr vom Teller.“

B (kann sich nicht mehr zurückhalten) zu H und Y: „Selbst wenn ich nur 110 fahre, bin ich schneller am Ziel und grinse euch zwischendurch fröhlich zu bei euren Tankpausen mit Kettenpflege.“

M (pflichtet lebhaft bei): „Wobei ihr über eure Pausen noch froh sein könnt, denn wenn sich eure Hinterteile dabei nicht jedesmal erholen könnten, würdet ihr 3 Wochen freiwillig aufs Sitzen verzichten, so wehtäte euch der Ar. . . (geht im Gelächter unter)“

D (gestenreich, von sich überzeugt): „Ihr habt ja alle keine Ahnung. Ein Motorrad muß Fahrfreude vermitteln, d.h. prima Fahrwerk – kann ruhig haft sein – und einen Motor, der schön durchzieht.“

S (vergnügt) zu D: „Ha, ha, der erzählt uns was von Fahrfreude. Obwohl, eigentlich ist das ja verständlich. Wer soviel basteln muß, der freut sich natürlich, wenn er mal ein paar hundert Meter fahren darf.“

H (der Wirkung seines Satzes voll bewußt): „Zumal, wenn er vorher 3 Monate auf Ersatzteile gewartet hat.“

D (angestachelt): „Nu hör aber uff! Wenn ich dich und deine japanischen Genossen schon auf der Landstraße in Kurven dahineiern sehe!“

M (freut sich wie ein Schneekönig): „Da haste recht. Das mußte mal mit angesehen haben, wenn die auf 'ne Kurve zufahren. 100, 80, 60, 40, 20, 0, gucken, drehen und woouuhw, jetze können 'se wieder, weil's geradeaus geht.“

H, S, Y, K (ringen nach Luft): „Grrr“

B, G (liegen sich in den Armen und lachen sich tot): „Ürps“

S (mit hochrotem Kopf): „Ihr spinnt ja! Wenn wir uns auf Konis umrüsten, dann seht ihr uns nur noch von hinten!“

B (prustend): Eure beste Umrüstung wär 'ne BMW!“

G (befreit sich aus der Umarmung): „Nein, Guzzi!“

B (böse): „B M W ! ! !“

M (lyrisch): „Jawohl!
BMW
O Ach und Weh
Der Bock der is' 'ne Schande
Das Exklusivste wohl der Preis
Eine der teuersten im Lande
Und das für diesen Schei..!“

Alle bis auf B: Applaudieren

G (in seiner Privatfehde mit B gestärkt und rehabilitiert, sich versöhnlich zeigend): „Streitet euch nicht! Aber kennt ihr schon den neuen Namen von Yamaha? SAW!“

Alle (gespannt): Murrel, Murrel

G (feierlich): „Schrott ab Werk!“

D (ins gleiche Horn blasend): „SAW! Wir liefern den teuersten Schrott der Welt: Exklusiv, führend und – garantiert Schrott!“

Y (resignierend): „Dat hältste im Kopp nich aus. (laut:) Ihr Ignoranten!!“

H, S, K (fernöstliche Solidarität bezeugend): „Ihr fiesen Polemiker! Wer hat denn dem

Motorrad wieder auf die Beine geholfen? Doch wir Japaner mit unserer neuen Technik!“

B, D, G, M (ernst dreinblickend und sichtlich getroffen, bis B die Situation rettet): „Umso unverständlicher, daß ihr immer noch keine guten Motorräder bauen könnt. Wenn alle Teile eurer Mühlen so prima in Gummi gelagert wären, wie eure Schwingen anscheinend in Gummi gelagert sind, na dann ...“

usw., usw.

Tja, so weit so gut. Wer immer noch nicht weiß, wie derartige „Diskussionen“ weitergehen, der sollte mal im Beisein von Yamaha-Fahrern eine Yamaha auf welligen Straßen mit einem daherschwelgenden Pinguin vergleichen – oder, wenn er selber Yamaha-Fahrer ist, die BMW mit einem ausgeleihten Sofa, und schon erlebt er das, wo wir eben mal 'reingehört haben.

Eigentlich ist das doch seltsam. Da sitzen da überall Motorradfahrer, die schon viele gemeinsame Touren unternommen haben, echte Kumpels und Freunde. Doch wehe, einer fühlt sich angegriffen, aus ist's mit der Freundlichkeit und es wird schlimmer geklotzt als im Bundestag. Dabei, von der Sachlichkeit her gesehen, hat jedes Motorrad seine Vor- und Nachteile und der eine mag halt dies und der andere das. Im Grunde genommen alles künstliche Aufregung, denn das absolute Motorrad gibt es nicht, auch wenn das manchmal in (wohl besonders humorvollen) Fach (?) blättern zu lesen ist. Sind das also alles kleine Kinder, die sich da streiten? Hand auf's Herz: So weit sind wir wohl doch noch nicht!

Mein Motorrad gehört nun mal zu mir, sonst hätte ich mir ja ein anderes gekauft, und humorlos wollen wir ja auch nicht sein und deswegen: Wenn einer mein X ein strotzendes, aufgeblähtes Mopedungeheuer nennt, lache ich mit und bezeichne seine Y als die beste Erfindung seit der Todesstrafe.

Motorradfahrer sind nunmal eigenartige Menschen.

Wuffi

Bericht vom „Treffen italienischer Maschinen“ der Kasseler Motorradfreunde

Eigentlich hatte ich gar nichts vor an diesem Wochenende, dem 19./20. April, aber Ulli wollte hin, und ich entschloß mich kurzerhand, mitzufahren zum Treffen italienischer Motorräder der Kasseler Motorradfreunde im BVDM.

Am späten Nachmittag erreichten wir, nach einer Kurvensuchfahrt über Bundesstraßen, die lediglich durch das wechselhafte Wetter etwas getrübt wurde, das Ziel, die Gaststätte „Roter Kater“ am Ufer der Fulda, außerhalb der Stadt.

Das Zelt stand dann schnell, und es begann die obligatorische Runde: mal sehn, was so alles da ist. Am Anmeldetisch traf uns dann gleich der erste Schock, denn da waren bestimmt schon um die 150 Mann eingetragen. Was aber die Zahl der Zelte anbelangt, so konnten allenfalls die Hälfte all der Leute anwesend sein. Es stellte sich dann später heraus, daß viele wohl nur mal vorbeigeschaut hatten und abends wieder abfuhr.

Gott sei Dank.

Begrüßungstrunk und kleiner Imbiß, Wurst vom Grill, die noch in begrenzter Stückzahl vorhanden war, folgten. Dann hatte uns der Regen eingeholt. Es plätscherte so vor sich hin, leise weinend, unaufhörlich. Da sich vom Veranstalter dann auch keiner so recht für Getränkenachschub verantwortlich fühlte, lag es nahe, die Gaststätte aufzusuchen. Sie war gut besetzt, aber nicht überfüllt. Ich traf ein paar Bekannte von irgendwoher, nur nicht vom BVDM. Selbst Ulli sagte, er kenne kaum jemanden, und das will etwas heißen, jedenfalls bei einer BVDM-Veranstaltung.

Der Grund: die Kasseler hatten im „Motorrad“ inseriert und eine Zielfahrt ausgeschrieben. Glücklicherweise sorgte wohl das miese Wetter dafür, daß das Treffen nicht bedingungslos überrollt wurde, wie das sonst bei Veranstaltungen leider oft der Fall ist, die in dieser Art propagiert werden.

Dann geschah eine geraume Zeitlang gar nichts. Vielleicht könnte der Veranstalter die Lage am Fluß zu einer kleinen Bootsfahrt nutzen, mit Umtrunk an Bord oder ähnlich, dafür würde sicher jeder ein paar Mark hinlegen, oder, wenn man gar kein Programm veranstalten will, warum wurde draußen das Feuer nicht entfacht und die Versorgung der Gäste in eigener Regie übernommen?

Das wäre bestimmt gemütlicher geworden und wäre nicht so bequem erschienen. Es ist nämlich nicht jedermanns Sache, den ganzen Abend in der verqualmten Wirtschaft zu verbringen, zumal wenn der Veranstalter noch mitten unter den Anwesenden die Auswertung und Abrechnung der Zielfahrt vornimmt, was nicht nur die Atmosphäre störte, sondern auch die 3 angekündigten Filme erheblich verzögerte.

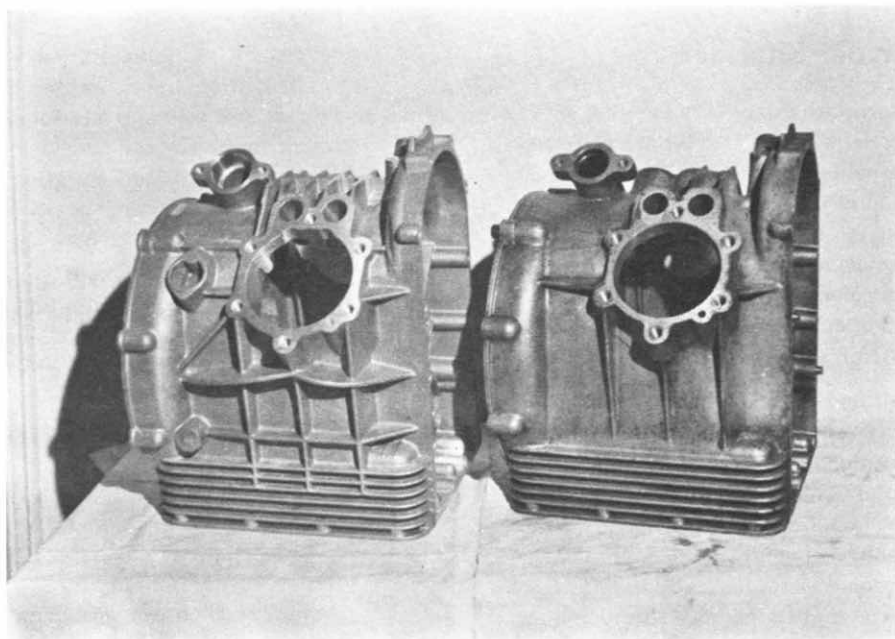
Was es denn mit den italienischen Maschinen auf sich habe, fragte mich ein Laverda-Fahrer aus dem Frankfurter Raum. Ich mußte ihm die Antwort schuldig bleiben. Wenn man dem Kind schon diesen Namen gibt, könnte man sich vielleicht auch diesbezüglich eine Kleinigkeit einfallen lassen.

Sicher, wir haben uns dann wirklich gut und angeregt über Benzin unterhalten und neue Leute kennengelernt. Zur mitternächtlichen Stunde brannte dann auch das Feuer, aber es war so gut wie nichts mehr los, und zu trinken gab es hier auch nichts.

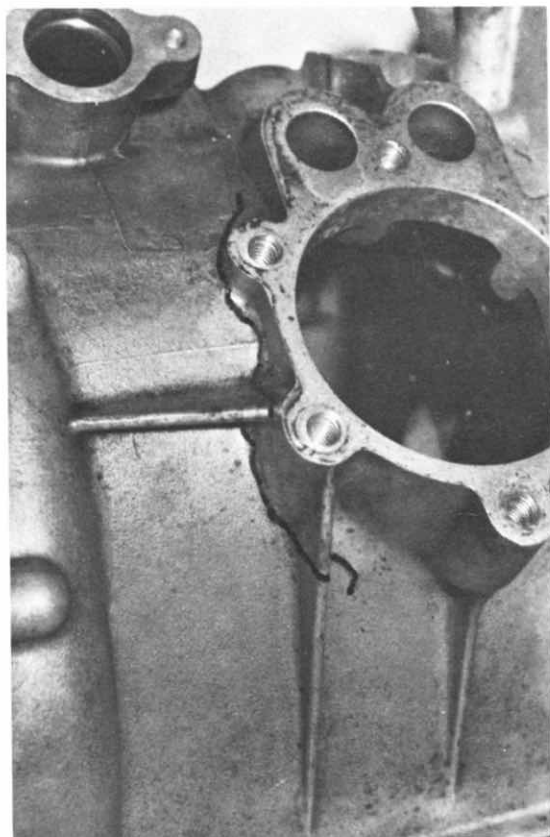
Auch am Morgen war man auf die Gaststätte angewiesen. Hatte man sich derart verkalkuliert, daß man keine Würste o.ä. mehr bekommen konnte, oder hatte vom Veranstalter einfach niemand Lust, die — sicherlich nicht angenehme — Arbeit zu verrichten? So mußte dann für teures Geld ein mäßiges Frühstück gekauft werden (Beispiel: 1 Kännchen Kaffee, knapp 2 Tassen, DM 2,30, muffige Bedienung inklusive).

Die Kasseler Motorradfreunde haben es sich leicht gemacht. Etwas zu leicht, finde ich, besonders mit Blick auf die BVDM-fremden Gäste, worunter sich auch einige Ausländer befanden.

G. Meyer



Gehäuse der Moto-Guzzi-V-Motoren zum Vergleich: links Baujahr 1975, 850 cm³; rechts Baujahr 1967, 700 cm³



MODELLPFLEGE

Als ich im Januar 1967 eine Moto Guzzi V7 bestellte, hätte ich keine bessere Wahl treffen können. 75.000 km überwiegend mit einem Clipper-Seitenwagen ist sie seitdem gelaufen. Als im vergangenen Jahr das Motorengehäuse riß, bat ich während der Ifma um eine Kulanzregelung, da meine Maschine aus der ersten Serie stammt und die Gehäuse bald darauf verstärkt wurden. Meine Bitte wurde erhört, und im Dezember erhielt ich ein 850er Gehäuse zu einem stark ermäßigten Preis. Inzwischen läuft der Motor wieder. In die Zylinderbohrungen und den Verteilerflansch mußten Zentrierlinge eingesetzt, da die Durchmesser etwas zu groß waren. Dann konnten alle alten Teile verwandt werden.

Horst Orlowski

Verlauf des Gehäuserisses um den rechten Zylinderflansch

Pfingsten in der Eifel

Wenn unter Motorradfahrern von der Eifel gesprochen wird, denken sie meist an den Nürburgring oder seine nähere Umgebung. Die Remscheider Motorradfahrer im BVDM-Landesverband Rhein-Ruhr zeigten uns, daß sie nicht nur viel größer, sondern auch noch erheblich schöner sein kann. Sie hatten eine Veranstaltung organisiert, die aus einer Zielfahrt, einer Orientierungsfahrt und einem Zelttreffen bestand.

Am Pfingstsamstag ab 10.00 Uhr gab es in unserem Clublokal bei Remscheid die Fahrtunterlagen zur Zielfahrt. Die Aufgabe bestand darin, auf dem Weg zum Zeltplatz „Machtemes Mühle“ bei Preischscheid nahe der Luxemburgischen Grenze Orte anzufahren, deren Anfangsbuchstaben das Wort „Zielfahrt“ ergeben. Dafür hatten Solomotorräder bis 125 cm³ und Gespanne 6 Stunden und größere Solomaschinen 5 Stunden Zeit. Diese Aufgabe war ohne große Umwege zu lösen und stellte nur einige wenige der 19 Teilnehmer vor größere Probleme.

Am Ziel trafen wir einen Zeltplatz an, der für Motorradfahrer ein extra Terrain hatte und auch gut belegt war. Am Sonntag erhielten die Starter dann eine durchsichtige Folie, auf der drei Fahrstrecken eingezeichnet waren, und die auf die Shell-Generalkarte Blatt 12 gelegt werden konnte.

Die Aufgabe bestand darin, diese Strecke in einer Maximalzeit abzufahren und dabei Durchfahrkontrollen zu finden. Daß niemand alle Schilder entdeckt hat, lag sicher daran, daß der Blick oft auf die großartige und urwüchsige Gebirgslandschaft gelenkt wurde. Außergewöhnlich gute Fernsicht verführte noch mehr zum Schauen.

Am Sonntagabend fand dann im Schein des Lagerfeuers die Siegerehrung statt. Die Ehrenpreise erhielten folgende Teilnehmer:

Große Solo-Klasse:

1. Platz Ulrich Schultheiß, MZ 250
2. Platz Dirk Franken, Yamaha 350
3. Platz Dieter Halbach,

Kleine Solo-Klasse:

1. Platz Siegfried Kalweit, Zündapp 125
2. Platz Detlev Rothe, Hercules 50
3. Platz Helmut Huckenbeck, Zündapp 125

Gespann-Klasse:

1. Platz Horst Orlowski, Guzzi 700
2. Platz Artur Loose, BMW R 69 S

Im Namen aller Teilnehmer möchte ich Herrn Hartmut Geitz und Frau Petra und den Herren Edmund Peikert und Alexander Schmidt für diese schöne und gelungene Veranstaltung danken.

Horst Orlowski



Der idyllische gelegene Zeltplatz „Machtemes Mühle“

(Foto: Orlowski)

Etwas mehr Selbstvertrauen, bitte!

Immer wieder hört und liest man, das Motorradfahrer einzeln oder in der Gesamtheit benachteiligt und diskriminiert würden, daß man uns bemitleide, dumme Bemerkungen mache, blöde Fragen stelle und so weiter.

Wer glaubt, das sei Motorradspezifisch, mache die Probe aufs Exempel, nehme ein Modellschiffchen und begeben sich an einen belebten Ort, oder mische sich unter's Volk, wenn irgendwas los ist. Er wird erstaunt feststellen, die Leute sind immer so, und quatschen genau so blöd und benehmen sich überall gleich, sei es auf dem Elefantentreffen, einem Fußballspiel, einem Volksfest oder bei einem Verkehrsunfall.

Es nützt auch nichts, den Spieß rumzudrehen und blöde Antworten zu geben, sticheln, lästern, aufziehen macht nur unter Leuten Spaß, die die gleiche Sprache sprechen. Als Boote noch mein Hobby waren, damals als Polyester noch ganz neu war, lächerten uns die Leute auch immer mit blöden Fragen, als dann der Menge erläutert wurde, es handle sich um Schweinsleder mit ionisierter Kalbsmilch, herrschte andächtiges Schweigen, nur ein kleiner Junge, der noch denken konnte und keine Nähte entdeckte, fragte, ob es denn so große Schweine gäbe.

Seid Ihr als Motorradfahrer noch nie bevorzugt worden? An der Autobahntankstelle oder am Zoll nach vorne gewinkt worden, habt straflos irgendwo geparkt, wo alle anderen die berühmten Zettel an der Scheibe hatten oder im Schatten gestanden, während aus den Autos Bratofen wurden.

Ich werde jedenfalls in den Geschäften, in denen ich einkaufe, bevorzugt bedient, weil es einem guten Verkäufer auch Spaß macht, einen Sachkundigen zu bedienen, andere dürfen mich gar nicht bedienen, dasselbe gilt für Hotelportiers und Kellner, wenn sie ihr Fach verstehen, bedienen sie gut oder schlecht, ob mit Motorrad oder Mercedes gekommen, dann muß man sich an die eigene Nase fassen.

Natürlich sind wir durch unsere meist bessere Sachkenntnis manchem suspekt der lieber Auto-kissen und Campingplunder verkauft, aber das ist doch ein Vorteil, oder nicht? So geht es auch anderen, Bergsteigern, Kajakfahrern oder Anglern. Die Ski fahren sind meiner Meinung nach noch

viel schlimmer dran, die dürfen bald nur noch im Käfig Ski laufen und merken nicht mal, daß sie nur zum Ausnehmen da sind, was man denen und auch den Autotouristen alles zumutet, dagegen sind wir die Fürsten. Wer natürlich unbedingt Baedeker-Sehenswürdigkeiten besuchen will, darf sich nicht beschweren, wenn er wie Herdenvieh behandelt wird, daß gilt aber nicht für Motorradfahrer, wenn er mit dem Auto kommt, geht es ihm genau so.

Also, nicht weinen, sondern sich höflich, aber bestimmt gegen offensichtliches Fehlverhalten wehren und ansonsten nach dem Motto: Was kümmert's den Mond, wenn ihn der Mops anbellt?

Klaus Schumacher

Neuer BVDM-Club im Südwesten

Am 11. April war im „Schützenhaus“ in Schlächtenhaus die Gründungsversammlung der „Motorradfreunde Markgräflerland“. Karl-Heinz Wuchner, früher Schriftführer im LV SÜDBADEN, hat den Vorsitz übernommen. Die Markgräfler treffen sich am Freitag jedes Monats im Schützenhaus zu Schlächtenhaus, gegen 20 Uhr. Dort ist für den 19./20. Juli ein Sommertreffen vorgesehen (s. Terminkalender).

Schlächtenhaus liegt im äußersten Südwestzipfel des Schwarzwalds, an der Straße von Steinen nach Kandern. Im Schützenhaus besteht Übernachtungsmöglichkeit.

Hier der gewählte Vorstand:

Vorsitzender:	Karl-Heinz Wuchner, 785 Lörrach, Rebmannsweg 28 g
Schriftführer:	Jürgen Kaminski, 785 Lörrach, Mühlestr. 29
Kassierer:	Karl Ziereisen, 785 Lörrach, Großmannstr. 13

In der unmittelbaren Nachbarschaft zum LV SÜDBADEN sehen wir keinen Nachteil, denn in verschiedenen anderen Gegenden gibt es eng benachbarte LV die kameradschaftlich zusammenarbeiten; und Konkurrenz hebt bekanntlich das Geschäft!

B M W - Übersetzungsprobleme

Mir geht es jedenfalls so mit meiner R 75/6, daß es oft vorkommt, daß ich auf der Autobahn bei 140 bis 150 km/h nach dem nächst höheren Gang suche, ohne Erfolg allerdings, denn der 5. ist schon drin! Hohe Drehzahlen mag ich nun mal nicht ausstehen, besonders dann nicht, wenn sie über längere Zeit dauernd gefahren werden wollen. Anders ist das beim Überholen oder auf kurvenreichen Landstraßen, da stört's mich weniger. Da genügt es aber auch, wenn man in insgesamt 4 Gängen rumrühren kann und mich stört es auch nicht, wenn ich hin und wieder den 1. nicht nur zum Anfahren, sondern auch während der Fahrt benutzen muß.

So überlegte ich dann, wie sich denn wohl die Hinterradübersetzung der R 90 S in meiner R 75/6 machen würde. Diese Überlegungen führten zu recht interessanten Ergebnissen, wie aus nachstehender Tabelle zu entnehmen ist. Dort kann man die Gesamtübersetzungen der R 75/5 (1. Ausführung 1969/70), der R 75/6 und der R 90 S miteinander vergleichen und auch die Endgeschwindigkeiten, die sich bei 6000 Umdrehungen der Kurbelwelle pro Minute in den einzelnen Gängen einstellen.

Gesamtübersetzungsverhältnisse und Fahrgeschwindigkeiten bei jeweils 6000 u/min.

	R 75/5	km/h	R 75/6	km/h	R 90 S	km/h
1. Gang	11,344	64	14,08	51	13,2	55
2. Gang	7,502	96	9,152	79	8,58	84
3. Gang	5,458	132	6,624	109	6,21	116
4. Gang	4,365	165	5,344	135	5,01	144
5. Gang			4,8	150	4,5	160

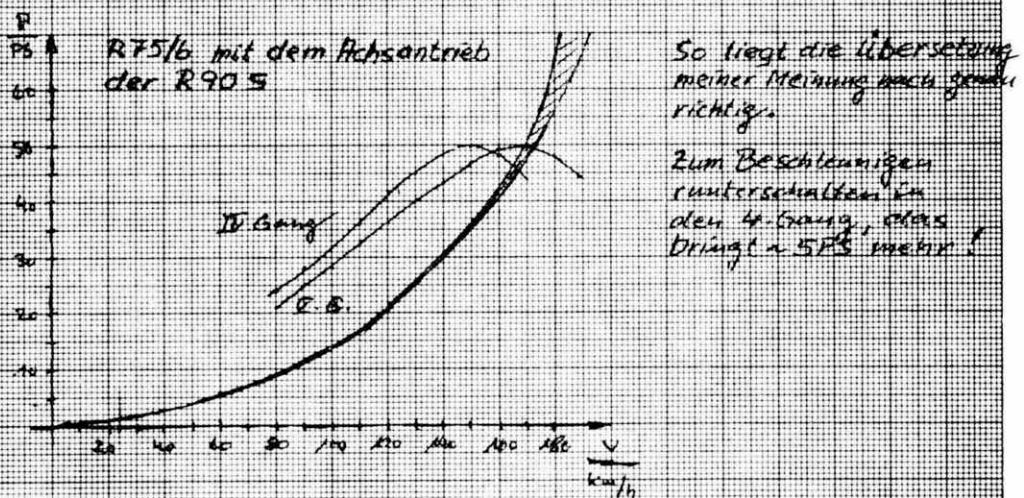
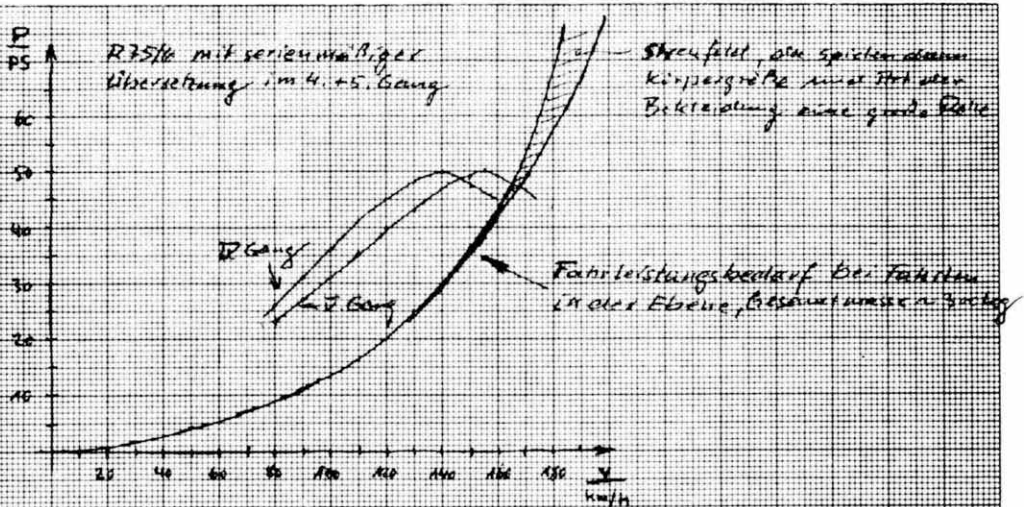
Dabei zeigt sich nun, daß die erste R 75/5 eine längere Übersetzung hatte als die heutige R 90 S. Beim Viergang-Getriebe der 75/5 ging man dann später auf eine etwas kürzere Gesamtübersetzung über, die im 4. Gang in etwa dem Wert des 5. Ganges der 75/6 entsprach, doch blieb man dann bei der Entwicklung des Fünfgang-Getriebes bei dieser Übersetzung.

Dabei hätte man den 5. Gang gut als „Schongang“ auslegen können. Baut man nun den Hinterradantrieb der R 90 S in die 75/6 ein, geht dieser Wunsch in etwa in Erfüllung: Jetzt erreicht man im 4. Gang fast die Geschwindigkeit, die vorher bei gleicher Drehzahl der 5. brachte. Man muß dann allerdings in Kauf nehmen, daß mit Beschleunigung im 5. kaum noch zu rechnen ist. Dafür aber läßt sich der 4. doch anstandslos kurzzeitig bis 7000 U/min ausdrehen.

Bei einer solchen Umrüstung ist aber auch zu beachten, wie sich die Änderung im 1. Gang auswirkt. Die Tabelle zeigt, daß sich die umgerüstete Maschine am Berg immer noch besser anfahren läßt, als das mit der Erstausführung der 75/5 möglich war.

Diese Überlegungen hätte ich besser vor der Bestellung meiner Maschine angestellt, so entstehen mir jetzt bei der Umrüstung zusätzliche Kosten. Möglicherweise aber hilft dieser Artikel dem einen oder anderen unserer Mitglieder, sich rechtzeitig über seinen persönlichen Fahrstil und damit die Anforderungen an das zu beschaffende Gerät klar zu werden. Neben Farbe und Zubehör ist halt auch die Technik von besonderer Bedeutung. Um das Ganze abzurunden und bei Zweifeln letzte Bedenken auszuräumen, habe ich noch schnell die Fahrleistungsdiagramme mit eingetragenen Gang-Leistungskurven aufgezeichnet. Auf den ersten Blick gleichen die sich wie ein Ei dem anderen, man muß schon genauer hinschauen, um die Punkte zu erkennen, auf die es hier ankommt und ihre Wirkung ist vergleichbar mit dem Salz in der Suppe. Na denn, guten Appetit allerseits!

E.M.Schmidt



Verwendete Formeln:

$$v = \frac{U \cdot n \cdot 30}{60} \cdot \frac{1}{i_{ges}}$$

$$n = \frac{60 \cdot i_{ges}}{U \cdot 30} \cdot v$$

$$i_{ges} = i_1 \cdot i_2$$

v = Geschwindigkeit in km/h

U = Abrollumfang $4,00-18 \approx 2,0 \text{ m}$

n = Kurbelwellendrehzahl

i_1 = Getriebeübersetzung

i_2 = Achsübersetzung

BMW MOTORRAD GMBH



BMW MOTORRAD GMBH

BMW MOTORRAD GMBH, 8 München 40 Postfach 400060

Herrn
Eduard Max Schmidt

5630 Remscheid
Magedurger Str. 23

1. Name
2. Adresse
3. Telefon
4. Postfach
5. PLZ
6. Ort
7. Land
8. Unterschrift
9. Datum

20.2.75

14. April 1975

Hinterachsbereizung für BMW R 75/6

Sehr geehrter Herr Schmidt,
vielen Dank für Ihr Schreiben.

Mir haben Ihren Aufsatz der Entwicklungs-Abteilung unseres
Hauses weitergereicht und nun von dort folgenden Bescheid er-
halten.

Ihre Frage nach Ursachen der Hinterachs-Überreizungsänderung
von 2,91 auf 3,2 bei dem Modell BMW R 75/5 - R 75/6 ist ein-
fach zu beantworten:

Die damalige Ausführung - eine Art Schonengangs-
Legung für die Sie plädieren - entsprach nicht mehr ganz den tatsäch-
lichen Anforderungen. Es gab Reklamationen wegen mangelnder
Hochstgeschwindigkeit und zu hoch liegendem 1. Gang.

Die zwischenzeitlich 50.000 verkauften 750 cm³-Modelle mit
Hinterachsantrieb 3,2 bestätigten die Richtigkeit dieser An-
derung.

Weiter bitten wir zu berücksichtigen, daß eine Schonengangs-
Legung für den Bereich 140-160 km/h im Zeitalter fast welt-
weiter Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht mehr interessant
sein kann.

Gutes Beschleunigungsvermögen in allen Geschwindigkeits- und
Motordrehzahlbereichen sind Kriterien, denen ein modernes Mo-
torrad im immer dichter werdenden Verkehr genügen muß.

Empfänger: Herrn Eduard Max Schmidt, Tag: 14. April 1975 Blatt: 2
Remscheid
Betreff: Hinterachsbereizung für BMW R 75/6

Die von Ihnen vorgeschlagene Hinterachswahl würde bedeuten,
daß ein Gang, nämlich der fünfte, als Fahrweg ausfällt.

Sie schreiben richtig, daß "mit Beschleunigung im 5. Gang
kaum noch zu rechnen ist".

Eine solche Auslegung entspricht nicht mehr den heutigen Ver-
kehrsbedingungen.

Das beiliegende Diagrammblatt zeigt, daß der tatsächliche
Streuereich der Fahrwiderstandsleistung beim Motorrad viel
größer ist, als in Ihren Skizzen angegeben.

Die derzeitige Hinterachse 3,2 genügt dieser Tatsache in op-
timaler Weise. Eine längere Hinterachse (beispielsweise 2,91)
würde die Zuckkraftkurve nach unten verschieben.

Um die von der Motorleistung her möglichen Höchstgeschwindig-
keiten zu erreichen, müßte im 4. Gang ständig mit Überdreh-
zahl gefahren werden. Gerade das wollen Sie jedoch - Ihrem
Schreiben nach zu urteilen - vermeiden.

Abschließend erlauben wir uns den Hinweis, daß als Sonderaus-
stattung ab Band nicht jede beliebige Hinterachsbereizung,
sondern jeweils nur die des nächst kleineren Modells erhält-
lich ist. Dies bedeutet: Achsbereizung 3,2 für R 90/6, 3,96
für R 75/6 und 3,96 für R 60/6. Abweichend hiervon kann für
die R 90 S nur 2,91 disponiert werden.

Nur die genannten Übersetzungen in der jeweiligen Kombination
sind als wahlweise Alternativen in der ABE enthalten. Wird
hiervon abgewichen, so ist eine neue TÜV-Abnahme erforderlich.
Abschließend hoffen wir, Ihnen mit diesen Angaben eine er-
schöpfende Auskunft gegeben zu haben, und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

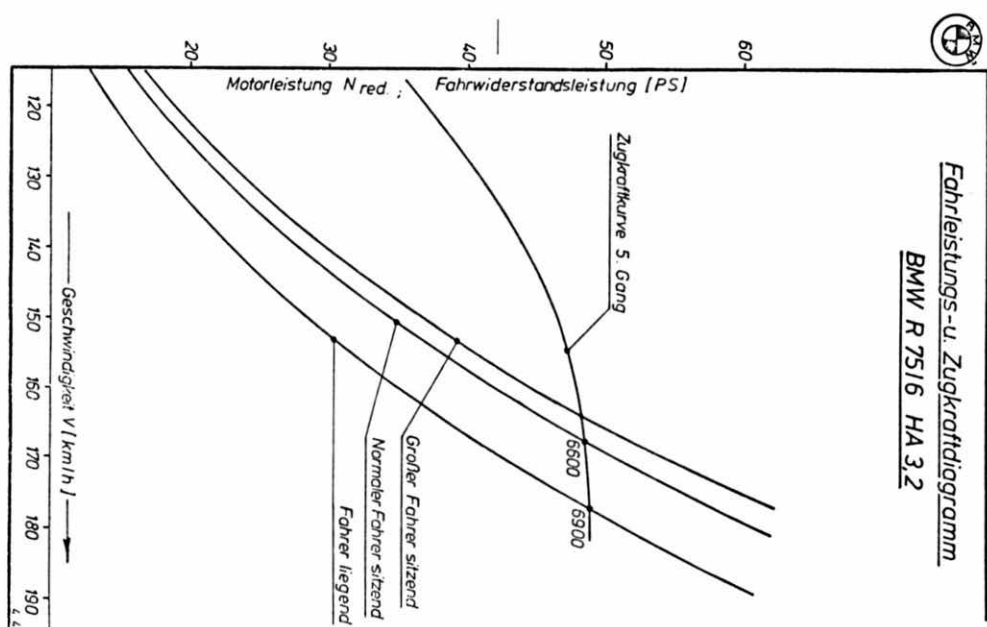
BMW MOTORRAD GMBH

1.A.

Gastager
Lohmann

Anlage
1 Diagrammblatt

C.C. RVS 1 / 2 / 3
C.C. RVV Außendienst



Freunde des Langstreckensports!

Eine der letzten großen Veranstaltungen ist die „Langstreckenfahrt Hannover“ (genehmigungspflichtig) am 30. August dieses Jahres. Die Strecke geht über 600 km Landstraße mit Sonderprüfungen. Der Veranstalter hat, wie man sich bei der motorsport-...freundlichen Einstellung unserer Behörden vorstellen kann, große Schwierigkeiten, die zu überwinden viel Einsatz und Begeisterung erfordert.

Dieser Einsatz sollte mit möglichst vielen Nennungen zu dieser Fahrt belohnt werden. Es wäre ein unersetzlicher Verlust für den deutschen Motorrad-Langstreckensport, wenn auch diese Veranstaltung aus Mangel an Beteiligung aussterben würde.

Veranstalter ist der Hannoversche Motorsportclub, 3 Hannover, Lehmannstraße 5, Tel. 0511/491294.

Ein Silberstreif?

Daß einige Automobilhersteller für ihre Erzeugnisse die bisher sehr dürftigen Garantie-Bedingungen von 10.000 km oder 6 Monaten verdoppelt haben, ist eigentlich keine Überraschung. Es gehört aber viel Mut dazu, für ein ganzes Motorradprogramm 1 Jahr bzw. 20.000 km Garantie zu geben. Diese Courage bewies jetzt SUZUKI vom 50er Mokik RV 50 bis zur wassergekühlten Wankel RE 5.

Obwohl es auch anderen Marken gut anstehen würde, soviel Vertrauen in ihre Erzeugnisse zu bekunden, bezweifeln wir doch sehr, daß sich schon bald weitere Fabrikate diesem lobenswerten Beispiel anschließen werden.

Ein Anfang ist immerhin gemacht. Dem rührigen Generalimporteur Röth wünschen wir viel Erfolg mit diesem mutigen Schritt. Denn ohne entsprechende Voraussetzungen in Gestalt einer erfahrenen Importfirma mit einem zuverlässigen Händlernetz, würden selbst 3 Jahre Garantie niemanden zu Kauf einer ausländischen Maschine verlocken – wenn man von den paar Enthusiasten absieht, die sich heute noch eine Lady von der einst ruhmreichen britischen Motorradindustrie leisten zu können glauben.

r-r

Stellenangebot

Jüngere Fachkraft aus dem graphischen Gewerbe oder der Werbebranche (Texter, Lay-Outer, Setzer, Gebrauchsgraphiker) mit ausgeprägtem Organisationstalent für sehr interessante und vielseitige Aufgaben in Zeitschriften-Redaktion (es handelt sich natürlich nicht um die BALLHUPE) zum nächstmöglichen Zeitpunkt gesucht. Bedingung: aktiver Motorradfahrer.

Die Dotierung ist der Aufgabe angemessen. Bei der Wohnungssuche ist der Verlag behilflich. Bewerbungen – zunächst in Kurzfassung – an die Redaktion der BALLHUPE, die die Unterlagen weiterleitet.

BERICHTIGUNG

Viele Empfänger waren bei Erhalt der letzten BALLHUPE irritiert. Stand doch auf der Titelseite unten rechts Nr. 3/75, sodaß man der Meinung sein konnte, die beiden davor liegenden Ausgaben des Jahres 1975 nicht erhalten zu haben. Es handelte sich aber ganz schlicht um einen Irrtum: der Repromann, der die Titelseite montiert hatte — es war, wie man sich denken kann ein „Neuer“ — glaubte an ein monatliches Erscheinen, und da es März war, zählte er einfach bis drei. Der Gute konnte ja nicht ahnen, daß wir es uns garnicht leisten können, jeden Monat eine BALLHUPE herauszubringen. Es sei denn, die lieben BVDM-Mitglieder liefern so viele Beiträge, daß sich damit auch in monatlichem Abstand ein Heft füllen ließe. Aber dann brauchten wir auch noch jemand, der das Drumherum macht. Und deswegen wird es wohl auch weiterhin nur vier Ausgaben im Jahr geben.

Die Redaktion

W I M A - Rallye 1975

Diesmal geht es nach Schweden. Treffpunkt der Motorradfahrerinnen ist vom 24. — 27. Juli das Wanderheim „Stocklycke“ bei Omberg am Vätternsee. Anmeldung an Britt-Inger Pettersson, Profilvågen 11 B, S — 612 00 F I N S P A N G / Schweden.

Hilfe braucht Freunde

Das ist das Motto der Organisation „Kradnetz“ für gegenseitig Hilfe unter Motorradfahrern bei Pannen, Unfällen etc.

Wer Näheres über „Kradnetz“ erfahren möchte, schreibe an: Touring-Kalender International, Ressort Kradnetz, 5 Köln 80, Postfach 850165.

Übrigens, Kradnetz ist kein Klub und es werden keine Beiträge erhoben! Information kostet natürlich auch nichts.

Aus den Landesverbänden LV SÜDBADEN-DREILÄNDERECK

Auf der Hauptversammlung am 22. März wurde ein neuer Vorstand gewählt. Dieser besteht aus den folgenden Mitgliedern:

Vorsitzender: Fritz Barny,
7851 Holzen (Krs. Lörrach), bei der Kirch
Schriftführer: Helmut Schlatterer,
7867 Wehr (Baden), Werrachstr. 23, Tel. 07762/9431
Kassierer: Hansjörg Koplín,
7888 Rheinfelden, Woehlerstr. 62, Tel. 07623/3520

Neuer Treffpunkt ist am 1. Samstag jedes Monats ab 20 Uhr der Gasthof „Adler“ in Adelhausen, mitten in dem Dreieck Lörrach — Schopfheim — Rheinfelden.

Vier Mitglieder haben sich vom LV SÜDBADEN getrennt und mit weiteren Freunden, die bisher dem LV nicht angehörten, einen neuen Club gegründet. Wir berichten an anderer Stelle darüber.

Der LV-Vorstand hat ein umfangreiches Sommerprogramm ausgearbeitet, dessen Mittelpunkt das Sommertreffen am 30.5./1.6.75 ist. Es findet erstmals nicht mehr auf dem Rechberg statt, sondern auf dem „Gleichenberg“. Der Treffpunkt ist ab Malzburg (an der Straße Kandern — Marzell) beschildert.

LV RHEIN — RUHR

Achtung! Der Clubabend im August soll in Form einer Zielfahrt in den Schwäbischen Wald stattfinden. Näheres wird auf den Clubabenden im Juni und Juli besprochen. Diese sind am 20.6. und am 18.7. im Schützenhaus Xanten.

Jahreshauptversammlung 1975

Der zuerst für das Bundestreffen und die Hauptversammlung dieses Jahres vorgesehene Termin — 27./28. September — wird wahrscheinlich um eine Woche vorverlegt. Genaues wird rechtzeitig, evtl. durch Rundschreiben an die Landesverbände, bestimmt aber in der nächsten BALLHUPE bekanntgegeben. Auf jeden Fall sollten Sie sich vorsichtshalber beide Termine freihalten. Nicht vergessen: in diesem Jahr muß der Bundesvorstand neu gewählt werden. Außerdem legt der Satzungsausschuß der Hauptversammlung die Neufassung der BVDM-Satzung vor. Satzungsänderungen können bekanntlich nur vor der Hauptversammlung beschlossen werden! Der Bundesvorstand

Inter-Serie der Cross-Gespanne

Gewissermaßen als Vorbereitung auf die Europa-Meisterschaft trugen die Cross-Gespanne in vier Rennen zu je zwei Läufen eine „Inter“-Serie durch. Die Veranstaltungen lagen zeitlich und geographisch sehr günstig, sodaß den Teilnehmern lange Reisen erspart blieben.

Vorweg kann gesagt werden, daß alle Veranstaltungen große Zuschauerzahlen brachten, sodaß zum Schluß dem Gesamtsieger eine fünfstellige (!) Summe ausgezahlt werden konnte.

Die Serie begann am 27. April in Gent/Belgien. Es folgte am 1. Mai Kamp-Lintfort und am 4. Mai Meyel bei Venlo (NL). Nach insgesamt 6 Durchgängen führten die Schweizer Robert Grogg/Andreas Graber vor den Holländern Wil van der Laan/Henk Vonk. Ton van Heugten/Dick Steenbergen (die z.Zt. in der EM vorne liegen) hatten nicht viel Glück bis dahin. Sie rangierten erst an 8. Stelle. Bestes deutsches Gespann war Brockhausen/Heuling auf HEDLUND/HAGON an 15. Stelle. Die weiteren Deutschen waren auf dem 18. Platz Simon/Peppinghaus, Cläran/Schröder auf dem 20., Böhler/Wuchner auf dem 21. und Eugen Siegle auf dem 22. Platz.

Zum Endlauf am 8. Mai in Rhenen/Holland hatten sich 22.000 Zuschauer eingefunden, deren Erwartungen auf zwei spannende Rennen nicht

enttäuscht wurden. Einen heißen Kampf lieferten sich Grogg/Graber und T. van Heugten/Steenbergen von Beginn an. Obwohl die Holländer vor heimischen Publikum ihr ganzes Können einsetzten, konnten sie den Gesamtsieg der Schweizer nicht verhindern.

Sehr gut hielt sich Eugen Siegle, diesmal mit Peppinghaus als Beifahrer, in beiden Durchgängen kamen sie auf einen beachtlichen 5. Rang. Böhler/Wuchner kamen auf Platz 12 und 7, während Brockhausen/Heuling sich im ersten Lauf nicht platzieren konnten und im 2. Durchgang auf dem 12. Platz einliefen. Herbert Simon – in Rhenen mit dem Vorjahrs-Beifahrer von Broer Dirkx – kam im ersten Lauf auf Platz 15, mußte dann aber wegen Bruchs der Getriebe-Aufhängung aufgeben.

Das Endresultat von Rhenen sah so aus:

1. Grogg/Graber (CH) auf NORTON/WASP
2. T. van Heugten/Steenbergen (NL) auf TVH/YAMAHA
3. Lubbers/Notten (NL) auf YAMAHA/EML
4. Siegle/Peppinghaus (D) auf HEDLUND/SPP

Gesamtsieger der Inter-Serie waren mit 1020 Punkten die Schweizer Grogg/Graber vor van der Laan/Vonk mit 584 Punkten.

Rolf Vaupel



Am Sandhang in R h e n e n (NL) Lubbers vor Böhler

(Foto: Vaubel)

Der Terminkalender

15. Juni WM-Lauf der 250er Moto Cross-Maschinen in Beuern
21. Juni JUMBO-Fahrt Holland
22. Juni Europa-Meisterschaftslauf der Cross-Gespanne in HOVE/Belgien (südlich von Antwerpen)
- 27.–29. Juni Zelttreffen des Landesverbandes MAIN-SPESSART in 8751 Eisenbach, „Auf der Hardt“ (wie im Vorjahr), Anfahrt beschildert.
29. Juni Europameisterschaftslauf des Cross-Gespanns in Rudersberg (im Schwäbisch Wald – nord-östlich von Stuttgart)
6. Juli Spa/Belgien: WM-Lauf (Straßenrennen) alle Klassen
13. Juli WM-Lauf der 500er Moto-Cross-Maschinen in Bielstein
- 19./20. Juli Sommertreffen der „Motorradfreunde Markgräflerland“ im BVDM in Schlächtenhaus
- 19./20. Juli Anderstorp/Schweden: WM-Lauf (Straßenrennen)
20. Juli Europa-Meisterschaftslauf der Cross-Gespanne in NEWBURY/England
- 26./27. Juli IMATRA/Finnland: WM-Lauf (Straßenrennen)
27. Juli WM-Lauf der Moto-Cross-Maschinen bis 500 ccm in Lichtenvoorde/Holland
3. August WM-Lauf der 500er Moto-Cross-Maschinen in Hove/Belgien
9. August Nürburgring-Schau 1975 mit vielen Veteranen-Fahrzeugen!
10. August Letzter WM-Lauf der 500er Moto-Cross-Maschinen in Ettelbrück/Luxemburg
23. August Jumbo-Fahrt Belgien
24. August Europa-Meisterschaft der Cross-Gespanne in Feldkirch/Österreich
- 6./7. September Zelttreffen des LV EBERN-COBURG
Näheres: Wolfgang Böhm, 8601 Memmelsdorf/Ufr. Nr. 60

Freunde des Trial-Sports: Termine aller ng.-Trial-Veranstaltungen können angefordert werden bei DTSG (Deutsche Trial-Sport-Gemeinschaft), Geschäftsstelle 7154 Althütte, Theodor-Heuß-Straße 40.

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

BVDM – Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



HERCULES

HONDA



MOTORRÄDER

Ersatzteile

Bekleidung

Zubehör

Individuelle Beratung

und Verkauf

bekannt

erstklassiger

Werkstatt – Service

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf **02125-3131**

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf **02351-25393**
27562



„Dampfhämmer“ unter sich: Nr. 2 Ben Snijder, Nr. 35 Herbert Simon
beide auf Hedlund in Rhenen.