

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Sechs-Tage-Fahrt 1975. Zeitkontrolle am ersten Tag am Leuchtturm
von Point of Ayre, an der Nordspitze der Isle of Man. Foto: Poensgen

ELEFANTEN-Treffen 1976

Es war in den vergangenen Jahren kein Problem, spätestens im November den Termin für das nächste ELEFANTEN-Treffen unter Dach und Fach zu bringen. Sicher gab es über den einen oder anderen Punkt Diskussionen mit den Leuten von der Nürburgring-Gesellschaft oder mit der Forst- und Polizeiverwaltung. Es ist uns aber immer gelungen, eine für alle Seiten akzeptable Einigung zu erreichen.

Im Laufe dieses Jahres sind aber von Kreisen, denen das Treffen schon immer ein Stein des Anstoßes war, die Landratsämter sowie einige Politiker, dahingehend beeinflusst worden, die Behörden sollten das ELEFANTEN-Treffen kurzerhand verbieten!

Insbesondere einige Herren der Polizei, die doch früher bis auf die unvermeidlichen Unfälle keine Probleme mit der eigentlichen Veranstaltung hatten, zählen heute zu den eifrigsten Befürwortern eines Verbotes.

Daß sich diese Herren damit selbst ein wenig rühmliches Zeugnis ausstellen, ist ihnen wahrscheinlich noch gar nicht aufgegangen. Denn um die Ordnung auf dem Gelände des Nürburgrings, einschließlich Sporthotel, brauchte sich die Polizei nicht zu bemühen. Dafür sorgte bisher immer noch der BVDM. Daß dennoch zwei oder drei Lampen und Fensterscheiben sowie ein paar Tische aus der Zeit der Grundsteinlegung für den Ring zu Bruch gingen, hätte ein Einsatz von Polizeikräften nicht nur nicht verhindert, sondern wahrscheinlich wäre dann der große Hund erst richtig losgelassen worden.

Ein Grund für die Haltung der Polizei-Oberen könnte jener bedauerliche Unfall sein, der sich am Samstag-Abend des diesjährigen Treffens zutrug. Auf der B 421 war ein junger Mann, ziemlich angetrunken, vor einen PKW gelaufen und dabei so schwer verletzt worden, daß er auf dem Transport nach Adenau verstarb.

Es kam daraufhin zu einigen Ausschreitungen von Leuten aus den umliegenden Zeltplätzen gegen vorbeikommende Autofahrer und gegen die Polizeistreife, die den Unfall aufzunehmen hatte. Das alles spielte sich **außerhalb** des Streckengeländes ab und entzog sich somit auch der Einflußmöglichkeit und Verantwortung des BVDM.

Nun sollte der Polizei sehr wohl bekannt sein, daß es da, wo so viele Menschen zusammenkommen, wo obendrein recht fleißig getrunken wird, immer zu Anhäufung von Konfliktstoff kommen kann. Das ist auf einer Dorfkirchweih nicht anders als auf dem Oktoberfest, das gilt bei großen Rennveranstaltungen im Sommer genauso, wie für das ELEFANTEN-Treffen.

Tut uns leid, aber für die öffentliche Ordnung außerhalb geschlossener Räume und umgrenzter Gelände ist nun mal die Polizei zuständig. Ebenso für den Verkehr auf den Straßen außerhalb des Rings. Die ungefähre Zahl der Teilnehmer ist so wenig Geheimnis, wie die Tatsache, daß eine Menge Alkohol konsumiert wird. Ein vorausschauender Polizeichef wird sich darauf einstellen und die entsprechenden Kräfte anfordern und eintellen. Daß so etwas geht, beweisen an jedem Wochenende große Sportveranstaltungen, die auch allerhand Brisanz in sich bergen.

Eine andere Interessengruppe stimmt das traurige Lied vom Waldfrevel an. Sicher ist es schade um jeden unnütz abgehackten Baum. Wo aber die Förster einen der Holzklauber erwischen, darf er nach Zahlung einer lächerlich geringen Buße seinen Baum mitschleppen. Schlechte Beispiele verderben bekanntlich gute Sitten. Schon vor Jahren haben wir zusammen mit der Ring-Verwaltung und den Forstleuten dafür gesorgt, daß eine nicht geringe Menge an Feuerholz herangeschafft wurde. Da das aber niemals langte, muß eben noch mehr Holz herbei. Schließlich kann man schon nach der letzten Rennveranstaltung im Herbst damit anfangen.

Statt dessen streiten sich noch jetzt die Advokaten darüber, wer für die illegale Holzbeschaffung während des letzten Treffens zu belangen wäre. Soll man darüber weinen oder lachen?

Einen „Veranstalter“ im juristischen Sinne hat es für das ELEFANTEN-Treffen noch nie gegeben. Alle Versuche, den BVDM in die Rolle des Veranstalters zu drängen, haben wir bisher abwehren können. Jetzt wird diese Forderung erneut an uns herangetragen. Wir wollen darüber mit uns reden lassen, wenn die folgenden Voraussetzungen gegeben sind: a) der Veranstalter ist nur zuständig für ein genau abgegrenztes Gebiet innerhalb des Geländes des Nürburgringes, b) innerhalb dieses Gebietes erhalten wir das absolute Hausrecht.

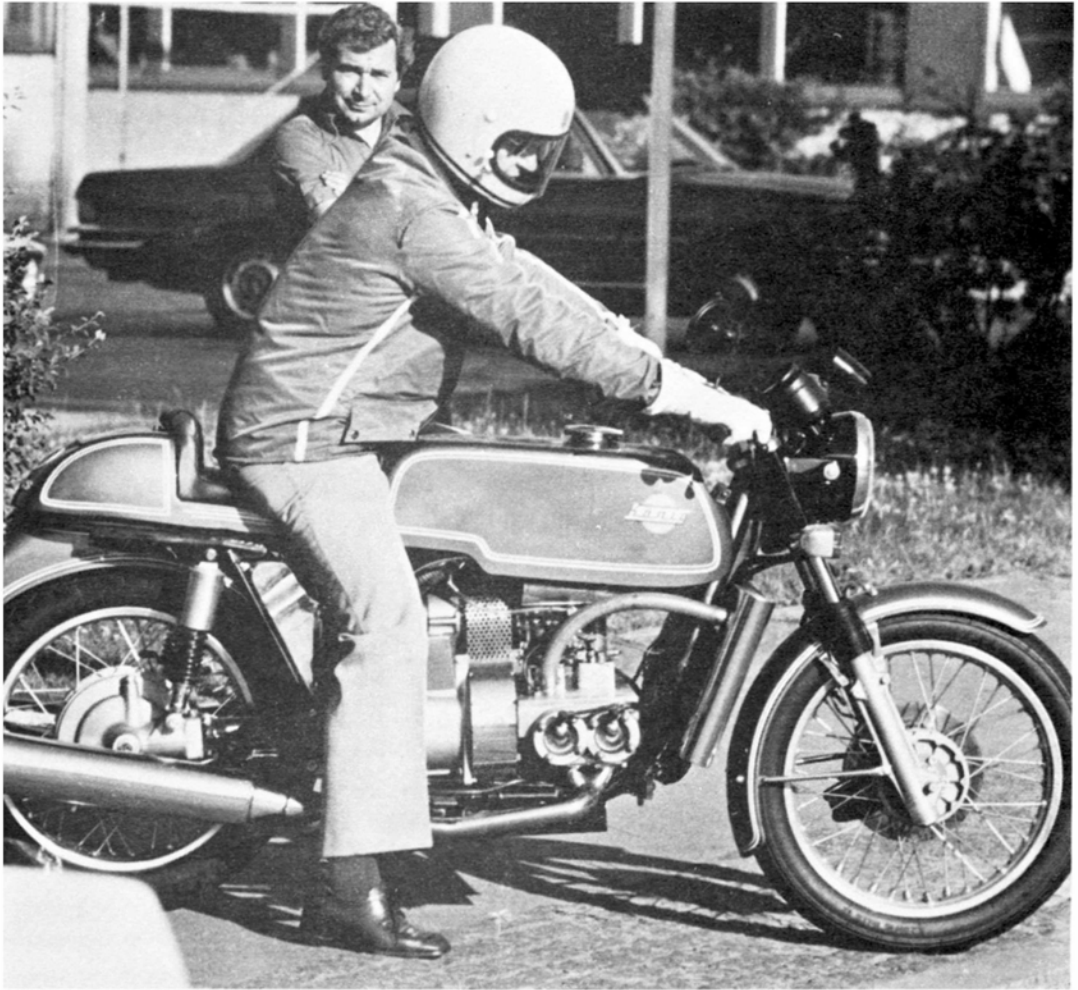
Das hat zur Folge: wir können zulassen was und wen wir wollen; wir können jeden mit den uns geeignet erscheinenden Mitteln aus der Veranstaltung entfernen, der die vom Veranstalter aufzustellenden Regeln nicht anerkennt. Wir können nicht für das verantwortlich gemacht werden, was sich außerhalb des Veranstaltungsgeländes abspielt.

Voraussetzung ist aber ein BVDM-Ordnungsdienst, der mindestens die doppelte Anzahl von Leuten erfordert als bisher, und der noch besser und straffer organisiert und geführt werden muß! Mal ganz klar gesagt: jedes BVDM-Mitglied, welches zum ELEFANTEN-Treffen kommt, hat sich für eine begrenzte Zeit für bestimmte Aufgaben zur Verfügung zu halten. Das darf ich wohl verlangen im Namen derjenigen, für die das ELEFANTEN-Treffen schon seit X Jahren kein fröhliches Wiedersehensfest mit alten Freunden, sondern harte Maloche ist!

Den Landesverbänden gehen in den nächsten Tagen Unterlagen für die Meldung von Teilnehmern aus Ihren Reihen zu. Einzelmitglieder, deren Mitarbeit uns ebenfalls sehr willkommen ist, melden sich direkt — am besten per Postkarte, mit evtl. Zeitwünschen — bei Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstraße 22.

Nun noch zum Termin. Richten Sie sich auf Februar ein. Gute Aussichten bestehen für den 5.—8. oder für den 12.—15.2.1976. Der endgültige Termin, der auch eine oder gar zwei Wochen später liegen kann, wird in der Motorrad-Fachpresse, sowie zusätzlich den Landesverbänden per Rundschreiben bekanntgegeben. Willy Reuter

Nachsatz: Da rief kürzlich ein Gastwirt aus der Umgebung des Rings an, der aber nicht genannt sein wollte. Er und seine Kollegen wären unbedingt für das ELEFANTEN-Treffen. Der Landrat könne was erleben, wenn der das Treffen verbieten würde! Und gewisse Leute sollten sich wegen der paar wurmstichigen Tische, die zu Bruch gegangen seien, bloß nicht aufregen. Branchenkundige hätten aus dem zuverlässig geschätzten Umsatz für das Unternehmen einen Reinverdienst von DM . . . (hier nannte der Mann eine ziemlich hohe fünfstelligen Zahl) errechnet!! HB



In der letzten Ausgabe brachten wir ein Bild dieser Maschine von vorn – Sie erinnern sich: der BMW-König-Verschnitt.

Die Seitenansicht lässt schon mehr erkennen. Der Vierzylinder-Zweitakt-Boxer macht sich gar nicht schlecht in dem Rahmen. Der Kühler mit dem langen Wasserschlauch zum Motor wirkt noch sehr provisorisch. Auch der Übergang zum Getriebe ist formal bestimmt noch zu verbessern. Das würde sich in einer Serienfertigung ohne große Schwierigkeiten ausbügeln lassen.

Aber keine trügerische Hoffnung! Eine König-BMW kommt bestimmt nicht.

Foto: Briel

Jahreshauptversammlung 1975

In der Einladung zur Jahreshauptversammlung (BALLHUPE Nr. 3/75) wurde die Erwartung auf eine Rekordbeteiligung ausgesprochen. Dieses Ziel wurde vielleicht knapp verfehlt, aber alle, die nach Görsroth gekommen waren, haben es mit Sicherheit nicht bereut.

Der UTMC hatte sich sehr viel Mühe gegeben, seinen Gästen einen wirklich angenehmen Aufenthalt zu bieten. Die Mehrzweckhalle war für diese Veranstaltung ebenso ideal, wie im Vorjahr die Schützenhalle in Stemel. Und wie im Vorjahr war auch diesmal das Wetter wieder von bester Qualität.

Mit nur geringer Verspätung eröffnete der Vorsitzende des UTMC, Hans Schäfer, als Gastgeber die Versammlung. Aus dem anschließenden Bericht des 1. Vorsitzenden, Horst Briel, war das Projekt einer Motorradfahrer-„Fahrschule“ besonders interessant. Angesichts der mit Sicherheit zu erwartenden Erhöhung der Versicherungstarife (wir berichten an anderer Stelle über dieses Thema) sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders wichtig und lohnend. Ein Weg in diese Richtung ist die Schulung der Motorradfahrer zur besseren Maschinenbeherrschung und zu verkehrsgrechtem Verhalten. Es muß in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß diese Fortbildungsmöglichkeit kein Gedankenspiel mehr ist, sondern daß inzwischen eine Reihe von Gesprächen über geeignete Objekte stattgefunden haben. Als Leiter des Unternehmens wurde ein Mann gewonnen, der nicht nur ein erfahrener Fahrlehrer ist, sondern auch seit vielen Jahren einen guten Namen als aktiver Motorradsportler hat.

Um jedem Irrtum vorzubeugen: es werden **keine** Führerscheinkurse abgehalten und den bestehenden Fahrschulen wird keine Konkurrenz gemacht! Denn selbst wenn — was wir ohne weiteres voraussetzen — ein Fahrlehrer bei der Ausbildung zur Klasse 1 im Rahmen seiner Möglichkeiten das Beste tut, kann er unmöglich seine Fahrschüler als „gelernte“ Motorradfahrer entlassen. Er muß sich, schon mit Rücksicht auf seine Existenz, darauf beschränken, daß der Mann die theoretische und praktische Führerscheinprüfung besteht.

Geschäftsführer Horst Orlowski stellte dann die seit der letzten Jahreshauptversammlung neu hinzugekommenen Landesverbände vor: die Motorradfreunde Köln-Nord, die Elfantreiber Saar, den Motorradclub Mössingen, den LV Markgräfler Land und den LV Schwarzwald-Bodensee. Er gab ferner bekannt, daß der bisherige LV Porta-Westfalica zum Jahresende aus dem BVDM ausscheiden wird.

Für die nun anstehenden Vorstandswahlen wurde Hans Schäfer zum Versammlungsleiter ernannt. Dem alten Vorstand wurde von der Versammlung Entlastung erteilt.

Der neue Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

- | | |
|--------------------|-----------------------------------|
| 1. Vorsitzender | Horst Briel |
| 2. Vorsitzender | Willy Reuter und Heinz Sauerland |
| 1. Geschäftsführer | Horst Orlowski |
| 2. Geschäftsführer | Friedrich-Wilhelm Sprenger |
| Schatzmeister | Günter Wuttke |
| Bundessportwart | Klaus-Werner Buchwald |
| Kassenprüfer | Volker Lefevre und Friedrich Feld |

Nach der Vorstandswahl wurde die Neufassung des Entwurfes der BVDM-Satzung, wie er in der letzten BALLHUPE abgedruckt war, zur Debatte gestellt. Die meisten Punkte wurden ohne Diskussionen mit großer Mehrheit verabschiedet.

Der § 8 des Entwurfes wurde dahingehend erweitert, daß Ehefrauen von Mitgliedern für ihre eigene Mitgliedschaft nur den halben Jahresbeitrag zu zahlen haben. Abgelehnt wurde der Antrag, diese Ermäßigung auch auf Schüler, Lehrlinge und Studenten auszuweiten. In geheimer Abstimmung mußte auch über die Beitragsfreiheit von Wehr- und Ersatzdienstleistenden entschieden werden. Das Ergebnis war relativ knapp: 71 Stimmen dafür, 55 dagegen. Es bleibt also bei einem Jahr Beitragsfreiheit während des Dienstes.

Die restlichen Punkte des Entwurfes gingen wieder überwiegend ohne Debatte und Änderungsvorschläge über die Bühne. Die Satzung kann also in der in Görsroth beschlossenen Fassung in Kraft treten.

Es folgte die Ehrung der Sieger aus dem Touristik-Wettbewerb 1974 und dem erstmals im Vorjahr durchgeführten Wettbewerb für nichtgenehmi-

gungspflichtige Sportveranstaltungen. Günter Wuttke und K.W. Buchwald hatten eine Menge Hände zu schütteln und schöne Preise zu verteilen.

Der offizielle Teil der Hauptveranstaltung war damit erfreulich früh beendet. Der UTMV-Vorstand gab dann die Klassensieger der anlässlich des Bundestreffens ausgeschriebenen Zielfahrt bekannt.

Fleißige HelferInnen hatten unterdessen die Lose für die Tombola unters Volk gebracht. Das fiel nicht schwer, denn die Menge der auf der Bühne präsentierten Gewinne garantierte einen flotten Absatz. Zügig, wie vorher die Tagesordnung, wurden nun auch die Gewinne ausgerufen. Da es sich überwiegend um nützliche Dinge handelte, war man allseits zufrieden.

Die schöne Taunuslandschaft und das prächtige Wetter trugen mit dazu bei, daß wohl alle, die in Görsroth waren, das Bundestreffen 1975 in angenehmer Erinnerung behalten werden. Dem UTMV gebührt ein besonders herzlicher Dank. Er hat mit der Ausrichtung der Jahreshauptversammlung bewiesen, daß nicht die Anzahl der Mitglieder, sondern deren Einsatzfreude entscheidend für den Geist eines Motorrad-Clubs ist. r

Neuer Landesverband in der Rhein-Main-Ecke

Die MOTORRADFAHRERFREUNDE MAIN-SPITZE 1973 haben sich dem BVDM angeschlossen. Vorsitzender ist Herr Otto Sedlatschek, 6094 Bischofsheim. Im Attich 8. Clublokal ist der „Darmstädter Hof“ in Bischofsheim. Dort versammeln sich unsere Freunde jeden Dienstag-Abend.

Wir heißen die MOTORRADFREUNDE MAIN-SPITZE recht herzlich im BVDM willkommen und freuen uns auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit.

EARLS COURT LONDON MOTORCYCLE SHOW

Die Zeit vom 30. August bis 4. September 1975 war von einigen englischen Fachzeitungen als „Woche des Motorrads“ proklamiert worden. Nach vierjähriger Unterbrechung öffnete während dieser Zeit die einst so bekannte EARLS COURT Motorradschau wieder ihre Tore.

Wer am Mittwoch den 3. September, also einen Tag vor dem Ende der Schau nach London kam, erhielt gleich einen nachhaltigen Eindruck vom englischen Mis-Management, welches sich anscheinend nicht nur auf die Motorradindustrie beschränkt. Es war für einen Auswärtigen nämlich ein Kunststück, das Ziel seiner Wünsche zu entdecken.

Nachdem ich den Londoner Stadtteil Earls Court recht schnell gefunden hatte — trotz eines Stadtplans der „handlichen“ Größe 120x90 cm — folgte ich einem Pulk englischer Motorradfahrer in der Hoffnung, „die wissen schon wo's langgeht“. Doch nach einiger Zeit mußte ich feststellen, diese Sportkameraden hatten dasselbe Problem wie ich, wir fanden die Messehalle einfach nicht, da weder Pfeile, Hinweisschilder noch Plakate zu sehen waren und die Messehalle selbst an einer großen Einbahnstraße liegt, wie ich später durch Zufall und mit Hilfe der überaus freundlichen Londoner Passanten entdeckte.

Im Vergleich zur IFMA kann die Ausstellung als klein bezeichnet werden. Interessant waren neben den großen Ständen von Honda, Suzuki, BMW, Kawasaki und Harley-Davidson — deren Stand wohl besonders wegen der spärlichst bekleideten Damen so umlagert war — u.a. die vielen kleinen Stände der Spezial- und Zubehörfirmen.

An ihrer Spitze die Firma RICKMAN aus New Milton, welche auf dem Stand der Super-Bikes eine beeindruckend schwarz goldene Kawasaki

CR 900 mit Alu-Rädern und dem bekannten Rickman-Fahrgestell aus Reynold 531 Rohren ausgestellt hatte. Die Rahmenrohre sind nicht miteinander verschweißt, sondern meines Erachtens hart gelötet, (bronze welded nennen es die Engländer). Die Firma DEVIMEAD zeigte die MOTO MORINI für nur DM 250.—, während es bei DRESDA enorm preiswerte Kastenschwingen für die 750er Honda gab. Die Firma DAVE FOX stellte das vom Moto Cross Sport bekannte SPP-Gespann aus, mit dem in Deutschland Siegle/Peppinhaus erfolgreich sind, sowie ein interessantes Modell des Weslake Motors.

Auf dem Stand der englischen Motorradindustrie hatte die Firma WASP ein Norton 850er Moto Cross-Gespann ausgestellt, welches als Blickpunkt des gesamten Standes gelten konnte. Beachtenswert war das geringe Gewicht dieses mit zwei Lockheed Scheibenbremsen ausgestatteten Gepanss und auffällig die saubere und sorgfältige Verarbeitung. Interessant waren auf diesem Stand auch der bildschöne englische Entwurf eines Zwischelben-Wankel-Motors und der nun bereits hinreichend durch die Presse bekannt gewordene Norton-Cosworth-Motor. Im Zusammenhang mit diesem Motor hielt sich auf der Ausstellung konstant das Gerücht, daß hinter diesem gesamten Cosworth-Motorradprojekt der aus dem Formel-I-Rennsport bekannte Lord Hesketh stecke.

Wer es nicht weiß, Lord Hesketh unterhält den einzigen privaten Formel-I-Rennstall der Welt, welcher ohne jegliche Industrieunterstützung arbeitet. Fahrer: James Hunt.

Das Gerücht ging sogar soweit zu behaupten, Hesketh wolle im nächsten Jahr Barry Sheene auf einem 500er Cosworth-Motor in der Motorrad-Weltmeisterschaft einsetzen (siehe dazu auch die Zeitschrift sport—auto, Nr. 9/Sept. 75, S. 8).

Außerdem wurde gemunkelt, daß sich Rickman und Hesketh arrangieren könnten, um eine 750er Straßenversion dieser Maschine herauszubringen, da der Norton Isoelastic-Rahmen aufgrund seiner Wartungsbedürftigkeit nicht jedermanns Zustimmung finden würde. Die Kapazitäten ließen sich bei Rickman wohl kurzfristig mobilisieren. Doch, wie gesagt, Gerüchte, eigentlich zu schön um wahr zu sein.

Das große Programm der Bekleidungsindustrie sei nicht weiter erwähnt, auffallend war nur ein anscheinend vom Honda-Importeur aufgezoogenes spezielles Bekleidungsprogramm für Honda-Fahrer in den Farben oliv-gelb-weiß der Dresda-Leute.

Abschließend wäre zu sagen, daß die ausstellenden Händler trotz absolvierter vier Messetage außerordentlich freundlich und zuvorkommend waren. Die Preise für Motorräder und Zubehör sind durchschnittlich 10 % niedriger als bei uns, wobei Spezialzubehör i.d.R. weit unter 10 % liegt.

Als Fährverbindung nach England kann ich die OLAU-Linie (Tel. 0031-1184/18620) von Vlissingen (Holland) nach Sheerness (Themse-Mündung) empfehlen. Der Preis für Fahrer und Motorrad beträgt für Hin- und Rückfahrt DM 67.—. Dafür darf man sich dann fast acht Stunden auf dem Wasser schaukeln lassen.

Die Motorradversicherung in England, welche auf den Fahrer bezogen ist, nicht auf das Motorrad, kostet für den Fahrer einer 750er Maschine,

einschließlich Teilkasko, DM 90.—. Diese Auskunft erhielt ich für den der es nicht glaubt, von der NORWICH UNION Insurance Group, Büro: Oxford, 28 Beaumont Street.

Wer ist jetzt noch der Meinung, daß die Versicherungsprämien nicht gesenkt werden müßten?

BOK

Nachsatz der Redaktion:

Unser Mitglied Bernd-Otto hatte seinem Bericht einige interessante Fotos beigelegt — u.a. ein Schnittmodell des WESLAKE-Twins — die aber leider aus technischen Gründen hier nicht gedruckt werden können.

Zu dem Projekt „Lord Hesketh als Sponsor für Motorrad-Rennmaschinen“ wäre zu bemerken, daß der Lord inzwischen seinen Rücktritt vom Formel-1-Sport erklärt hat. Die Kosten waren einfach zu hoch. Es ist daher unwahrscheinlich, daß er nun sein Geld in den Motorrad-Rennsport steckt, wo die Trauben mindestens ebenso hoch hängen. Übrigens tauchten in den letzten Jahren immer wieder in der Presse und auf Ausstellungen Prototypen von Rennmotoren englischer Konstrukteure auf. Aber keines dieser Projekte erschien bisher auf den Strecken.

Die einst so ruhmreiche britische Motorrad-Industrie gibt es nicht mehr. Und für einen der kleinen Tuning-Betriebe ist die Entwicklung eines Motors bis zur wettbewerbsfähigen Reife unerschwinglich. Schade. —

Finger weg!

Dem „Zweirad-Report“, der vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie herausgegeben wird, entnehmen wir die nachstehende Notiz:

zur — Behörden in Gebieten nahe der französischen und holländischen Grenze weisen nachdrücklich darauf hin, daß der (oft billigere) Direktimport von Mopeds und Kleinkrafträdern aus diesen Ländern ein ausgesprochen teurer Spaß werden kann, der zudem mit vielen Problemen behaftet ist. Die Fahrzeuge müssen vor der Inbetriebnahme auf die deutschen Betriebsvorschriften umgerüstet werden und sind dem TÜV zur Erlangung einer Betriebserlaubnis vorzuführen. Mopeds mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h, wie in Frankreich üblich, gelten nach den deutschen Vorschriften als Kleinkrafträder, für die ein amtliches Kennzeichen und der Führerschein 4 erforderlich sind. Wer diese Bestimmungen mißachtet, macht sich strafbar wegen Fahrens ohne den vorgeschriebenen Führerschein sowie Fahrens eines nicht versicherten und nicht zugelassenen Fahrzeugs. Außerdem kann ihn die Versicherung bei einem Unfall für den verursachten Schaden regreßpflichtig machen. Also Finger weg von

einem Direktimport! Die vom Zweiradfachhandel vertriebenen Fahrzeuge aus den Nachbarländern entsprechen selbstverständlich den deutschen Vorschriften.

Damit ist eigentlich alles gesagt und wir hätten wenig Grund gehabt, hierüber überhaupt etwas zu bringen. Aber in der letzten Zeit wurden auch uns Fälle bekannt, in denen einige Schlaumeier (zumindest hielten sie sich dafür) versucht haben, sich im benachbarten Ausland ein neues Motorrad zu beschaffen. Da gilt natürlich der gleiche Zirkus, wie für die im ZR erwähnten Mopeds. Letzten Endes wird die Geschichte also viel teurer.

Daß ein Direkt-Import trotzdem Vorteile bringen kann, beweisen einige Autohändler, die sich auf die Einfuhr französischer Wagen spezialisiert haben. Obwohl die Fahrzeuge auf die deutschen StVZO-Vorschriften umgerüstet werden — vom Händler natürlich — ergeben sich Einsparungen von DM 660.— (beim Renault R 5 TL) bis DM 3.955.— (beim Peugeot 504-Diesel). Aber bei Motorrädern, wie gesagt, Finger weg!

Sollte ein Leser der BALLHUPE positive Erfahrungen mit einem Direktimport gemacht haben, dann sollte er uns das bitte mitteilen. w.r.



In Nr. 3/75 schrieben wir über die Schwierigkeiten, die den Hartmann-Brüdern mit der Zulassung ihrer schönen Gespanne erwachsen würden. Wir hörten nun, daß die Maschinen weitergebaut werden und mit einem holländischen Gutachten auch auch in der Bundesrepublik ohne Schwierigkeiten zugelassen werden sollen.

Hier ein Detail des Hartmann-Rahmens: der vorbildlich abgestützte Steuerkopf. Typisch für die Sorgfalt, mit der bei Hartmann gearbeitet wird. Denn wenn im harten Fahrbetrieb hier vorne Verwindungen auftreten, dann taugt die ganze Fuhre nichts.

Foto: Briel

Verehrte Leserschaft!

Ich weiß nicht, wer von Euch schon einmal Irgendetwas veranstaltet hat. Unsere MFG Köln jedenfalls hatte am 3. Mal Ihre erste Veranstaltung. Und was man bei der Organisation so alles erleben kann, erfahren wir nur allzu bald. Doch, um mir keine Feinde zu schaffen, will ich an dieser Stelle keinen Bericht schreiben, sondern –

was sonst – eine Satire. Ihren Hauptdarsteller will ich vorher kurz vorstellen: Fred Acker, von Beruf Mist- und Riegelmechaniker, sowie Blech-, Schrott- und Altwarenhändler. Er ist der Vorsitzende des Motorradclubs MC Schraubenklopper und will ein Geschicklichkeitsturnier veranstalten.

„Sind Sie wahnsinnig? Ein Rennen auf dem Schulhof?“

Fred Acker hatte gerade gemütlich gefrühstückt, was selten geschah, Ich meine bezüglich des gemütlich, – er war nämlich krankgeschwieben – als er sich seines Vorhabens erinnerte. Er wollte eben mal die Stadtverwaltung anrufen, um die Genehmigung einzuholen, auf dem Schulhof einer nicht mehr benutzten Schule ein Geschicklichkeitsturnier durchzuführen. Da lief ihm seine Frau über die Füße. „Hör mal, paß auf den Einopf auf, Ich muß unten Wäsche waschen.“ Schwupp, war sie weg und Fred murmelte ein „ja, ja, muß nur mal grad telefonieren“, hinter ihr her. Also, Telefonbuch, Stadtverwaltung. Fred pickte sich irgendeine Nummer heraus, wählte und es meldete sich eine piepsende Stimme.

„Ja, guten Morgen. Hier ist Acker. Ich –“

„Wie war ihr Name?“

„Fred Acker, Acker wie Feld.“

„Kicher.“

„Ich wollte fragen, ob Ich bei Ihnen eine Genehmigung –“

„Augenblick, Ich verbinde sie weiter.“ – Stille „Ja.“

„Hier Acker vom MSC Schraubenklopper. Ich wollte fragen, ob ich bei Ihnen eine Genehmigung –“

„Wo wohnen Sie bittä?“

„In Köln – Fümeling.“

„Augenblick, Ich verbinde Sie weiter.“

Er wäre ermüdend, das Spiel weiter anzuhören. Jedenfalls, der arme Fred wurde noch zweimal weiterverbunden, bis sich die Stelle zur 'Ertei-

lung von Genehmigungen betreffend des nachträglichen Anbaus von sanitären Anlagen auf dem Schulhof alter Schulen, Bezirk Fümeling' meldete. Daraufhin weigerte sich Fred noch einmal weiterverbunden zu werden und legte auf. Ihm war noch gar nicht klar, was sich da eben abgespielt hatte, aber eines wußte er: So leicht konnte man ihn nicht abwimmeln, Ihn nicht! Diesmal probierte er eine andere Nummer. Er erzählte schnell sein Geschichtchen, damit ihn keiner unterbrechen konnte und – wurde weiterverbunden. Aber nur einmal. Denn dann hatte Fred wieder aufgelegt. Gemeldet hatte sich: „Nürburgring GmbH, guten Morgen. Sie wollen ein Rennen veranstalten?“

Verflixt nochmal, dachte sich Fred, sind wir denn hier beim Schlesiertreffen? Oder Im Urwald? Nächste Nummer. Der Verwaltungsmensch am anderen Ende war schlecht gelaunt. „Was, ein Rennen auf dem Schulhof? Sind Sie wahnsinnig?“ Fred wurde sauer wie die Milch In den Tropen und fragte gereizt, ob er denn überhaupt mit dem richtigen Mann verbunden sei. Natürlich war er es nicht, und so legte er ganz schnell wieder auf.

Freds Blick ging ins Leere. Er wußte nicht mehr, war er bekloppt, war die Verwaltung bekloppt, oder hatte er geträumt – egal. Jetzt zeigte sich Freds Kämpferherz. Nochmal. Er ließ sich geduldig von der einen zur anderen Stelle weiterverbinden, brüllte jeden an, der ihn unterbrach und landete tatsächlich beim verantwortlichen Mann.

Fred konnte es kaum fassen. Jetzt, Junge, sagte er sich, mußt du durchhalten, koste es was es wolle, nur nicht aufgeben, schreien, sanft sein, drohen, schmeicheln, fluchen, der Druck der Öffentlichkeit spielen lassen, einschüchtern, bestechen, kämpfen, kämpfen, bis du diese verdammte Genehmigung hast.

„Ja, hier Waltus Genehmius.“

Fred erzählte im zunächst sein altes Geschichtchen – Taktik.

„Hm. Ja, das ist gar keine so schlechte Idee. Ich werde mich um die Sache bemühen und erteile Ihnen vorerst eine mündliche Genehmigung. Die schriftliche schicke ich Ihnen nach. Verbleiben wir so?“

„J—j—j—ja. D—D—Danke.“

Fred war verdattert. Das war doch nicht wahr, was der hochnäsige Kerl da gesagt hatte. Einfach genehmigen? Kein Kampf, keinen Ärger, kein Durchsetzen? Was bildet sich der eigentlich ein? Unverschämt. Da ärgert man sich schon eine ganze Stunde, und da kommt der Kerl an und meint, wir bekommen die Genehmigung; einfach so. Frustrierend. Fred war drauf und dran, den Heini nochmal anzurufen; jedoch hielt ihn davon ein merkwürdiger Geruch, der wohl aus der Küche kam und ihm reichlich spät auffiel, ab. Sein Lieblingseintopf. Und in diesem Moment kam auch noch seine Frau die Treppe hinauf. Freds Kampfeslust war dahin.

Nun ja. In den nächsten Tagen konnte sich Fred erholen. Jetzt begann die eigentliche Organisation. Fred war ein guter Organisator und zudem noch sehr arbeitssam, möchte sagen, entsetzlich arbeitssam; so arbeitssam, daß man meinen könnte, da wieselten dauernd zwei umher, es war aber nur einer, unser Fred. Da er auch noch ein paar Helfer hatte, die ihm dauernd im Weg 'rumstanden und ihn bei guter Laune hielten, war eigentlich alles klar.

Doch eines Abends erhielt er Besuch in seinem Altwarenladen. Er suchte gerade in einer Ecke

zwischen zwei verbeulten Auspüffen, von einer alten Sitzbank bedeckt, inmitten eines Gerümpels von Blech- und Plastikteilen, nach seiner Schieblehre — gerade in dem Moment, als er gegen ein Regal stieß, dort, vom obersten Fach ein alter, verbeulter Tank herabfiel und eine Reihe von sauber aufgetürmten Plastikbehältern mit sich in die Tiefe riß und sich der ganze Kladderadatsch über ein paar soeben lackierte Blechtelle ergoß — da erschien ein Mann in der Tür, der nicht mal darüber lachen konnte. Aus der Ecke mit den Auspuffrohren kam ein deutlich vernehmbares „Schelßel“. Der Mann in der Tür räusperte sich unauffällig, aber unüberhörbar. Das hatte auch Fred gehört, aber er wäre auch so aus der Ecke gekommen. Da stand er also, ein bißchen staubig im Gesicht, mit Holzwolle in den Haaren.

„Sie wünschen?“ fragte er mit sichtlich aufgestauten Aggressionen.

„Äh, gestatten Sie, mein Name ist Bieder Knuttrich. Sie sind doch der Mann, der auf dem Schulhof dieses Rennen veranstalten will?“

„Nein“, brummte Fred.

„Sind Sie denn nicht Herr Acker?“

„Doch!“

„Aber der Herr Acker veranstaltet doch die —“

„Ja, ja, aber kein Rennen, Mißjö, sondern ein Geschicklichkeitsturnier.“

Nun, es stellte sich bald heraus, daß der gute Mann an der Rückseite des Schulgebäudes wohnte und über dieses „Rennen“ gar nicht glücklich war. Fred machte kurzen Prozeß, erzählte ihm was von der Genehmigung, gab ihm den Tip, er solle ein besseres Gelände mit Genehmigung suchen und schob ihn ab.

Noch am gleichen Tag erschien ein weiterer Herr. Auch der meldete Bedenken. Aber nachdem ihm Fred erklärt hatte, daß hier nicht der „Grand Prix von Fümmeeling“ mit lauter kleinen Agos gefahren wird, sondern ein Geschicklichkeitsturnier mit normalen Straßenmaschinen, war der Mann beruhigt, und auch den hatte Fred überlebt.

Doch zwei Tage später kam Herr Knutterlich wieder an und erzählte was von einem tollen Gelände, gar nicht weit weg. Fred war ein nur allzu gutmütiger Mensch, und so fuhr er tatsächlich am nächsten Tag zu diesem tollen Gelände. Zuerst wunderte er sich, warum ihm an der Einfahrt, einem sandigen Feldweg, ein vollbeladener LKW entgegenkam, aber dann blieb ihm der Mund offenstehen: Das tolle Gelände war der Rand eines Baggerlochs! Baustellenverkehr, Unmengen Staub, wenig Platz. Nicht auszudenken: Ein wenig geübter Fahrer, in Staub eingehüllt, verliert kurz die Orientierung, weil er in dem Dunst der fünf Minuten vor ihm Gestarteten die Öltonne zum Wenden beim Slalom nicht sieht und fährt – mitten in das Baggerloch und die Retter können sich nur nach dem 'Platsch . . . Blubb.Blubb.Blubb' orientieren, das beim Aufeinandertreffen von Motorrad und Baggerlochsee entstanden ist. Nein, unmöglich. Fred kehrte um und hatte seine Ruhe.

Für fünf Tage. Dann war der Knutterlich schon wieder da. Wieder mit einem tollen Gelände. Er appellierte an die Vernunft, meinte, er hätte viel mit Jugendlichen zu tun gehabt, verstände ihre Probleme – kurz: Fred kam sich vor wie ein kleiner Revolverschnauzerrevolutionär. Aber Fred beruhigte sich. Schließlich war der Mann Lehrer von Beruf und konnte nichts dafür. Fred wurde nur dann böse, wenn dieser lernunwillige Bursche immer noch von einem Rennen und nicht von einem Geschicklichkeitsturnier sprach. Jedenfalls, der gute Mann erzählte was von Lärm-belästigung und giftigen Abgasen, die die schönen Blumen kaputt machen. Fred war unklar, wie der Mann es verantworten konnte, direkt an einer stark befahrenen Bundesstraße zu wohnen. Er hörte aber noch ein Weilchen gelangweilt zu, wobei in ihm der Vorschlag heranreifte, die Bundesstraße zu verlegen, damit der Mann mal hörte, wie laut ein Motorrad im ersten Gang bei niedriger Drehzahl ist – gerade wollte er ihm diesen Vorschlag unterbreiten, da fiel ihm ein,

daß Pädagogen seines Schlages derartigen Unfug gar nicht komisch finden und dieser Spitzenmann wohl schon gar nicht. Irgendwann rauschte der Mann dann ab.

Freds Gutmütigkeit jedoch übertraf sich selbst, und er suchte auch noch dieses tolle Gelände auf und – verflixt noch mal – das Gelände war vorzüglich. Er hätte das Turnier auch bestimmt dorthin verlegt, wenn er die Genehmigung gehabt hätte. Versucht hatte er es auch. Und er hatte von vornherein die richtige Stelle, irgendeine Forstverwaltung, an der Strippe. Doch die teilte leider ihr Bedauern mit, sie hätten das Gelände privat verpachtet. Nun gut. Fred telefonierte – ach, wie haßte er inzwischen dieses Ding – auch noch mit diesem Privat; aber auch der teilte sein Bedauern mit, er hätte es privat weiterverpachtet. Schließlich: Die letzten Pächter waren Rebhühnjäger und die vielen Motorräder würden die Rebhühner verjagen und dann hätten sie nichts mehr zu jagen und – ach ja, sie teilten ihr Bedauern mit.

Von nun an ließ sich auch Knutterlich nicht mehr blicken, und das Turnier konnte stattfinden.

Fred hatte auch schöne Pokale bestellt. Die kamen pünktlich am Montag nach dem Turnier an, weil die Firma statt Fümmliger Landstraße Fümmliger Straße (die es auch gibt, nur woanders) adressiert hatte und die Post drei Tage suchen mußte.

Am Tage des Turniers jedenfalls baute Fred früh morgens den Kurs auf, zeichnete alles schön mit Kreide ein und alles war endlich fertig.

Noch was? Ach ja, natürlich. Kurz darauf fing es an zu regnen und alle Kreidestriche waren weg. Aber was solls, hatte Fred vielleicht etwas anderes erwartet?

Wuffi

**Es gibt mehrere Möglichkeiten
ein Motorrad über den Winter zu
bringen:**

- 1.) Aufgebockt in der Garage**
- 2.) Benutzung nur bei trockenem Wetter**
- 3.) Benutzung bei jedem Wetter**
- 4.) Benutzung nur zum Elefantentreffen**

**Wenn Sie die erste Möglichkeit
vorziehen, dann lesen Sie bitte
nicht weiter.**

**Die anderen sollten sofort zu
Papier und Feder greifen und
noch heute den Prospekt gegen
DM 1.— Rückporto bestellen
vom**

**FALCON „Hot-spot“, dem heizbaren
Motorradanzug.**

**Erhältlich bei Ihrem Händler
oder direkt bei**

NOVA Motorradzubehör

Dieter Kilb

6238 Hofheim, Bahnstr. 2a

Moderne Renn-Gespann-Technik

Mit Motorrädern haben die heutigen Renngepanne ja eigentlich nicht mehr viel gemeinsam.

Dennoch ist ein Blick hinter die Verkleidung mal ganz interessant, zumal das, was dahinter steckt, dem normalen Rennen-Besucher verborgen bleibt.

Die Fotos zeigen die Maschine des Deutschen Meisters und Vize-Weltmeisters 1975 Schwärzel; aufgenommen hat sie Horst Briel in Hockenheim.

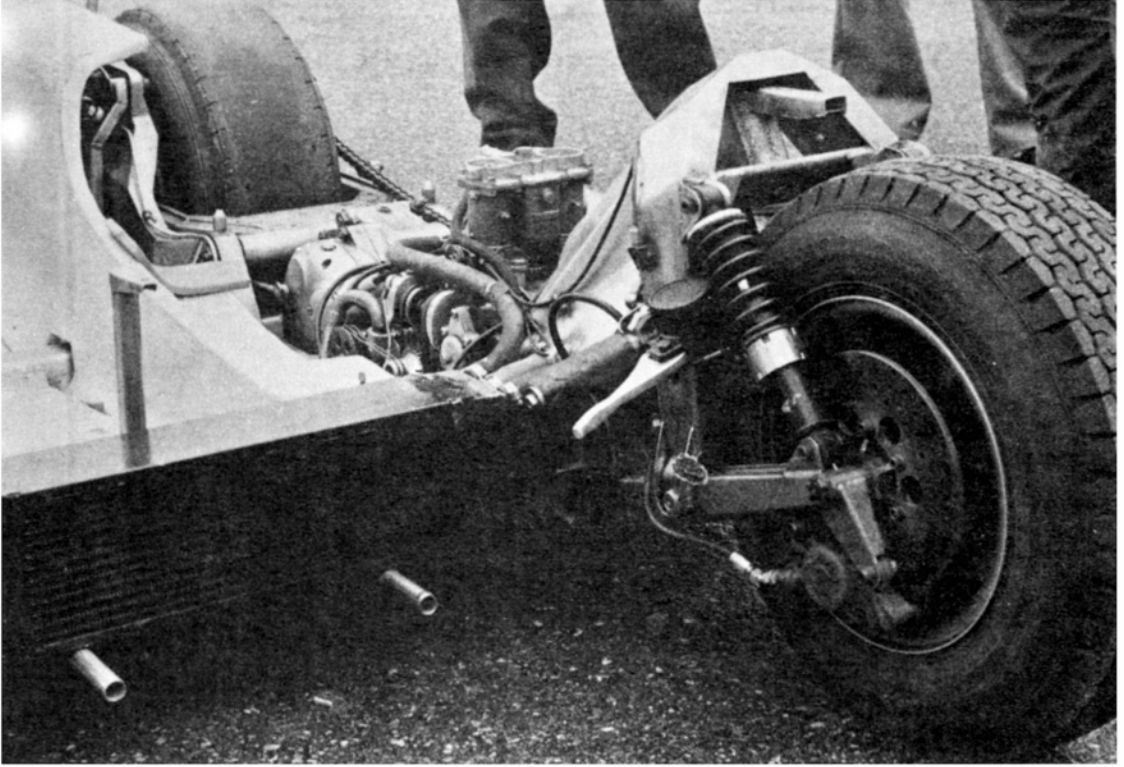


Bild 1

Der Blick von vorne zeigt links den im "Seitenwagen"-Bug montierten Kühler. Die Vorderschwinge ist aus Kastenprofilen zusammengeschweißt, das garantiert Verwindungsfreiheit. Der Hinterradreifen ist trotz des bishen Profils an den Kanten ein echter "Slik" und nicht ein im Training heruntergefahrener Profilreifen.

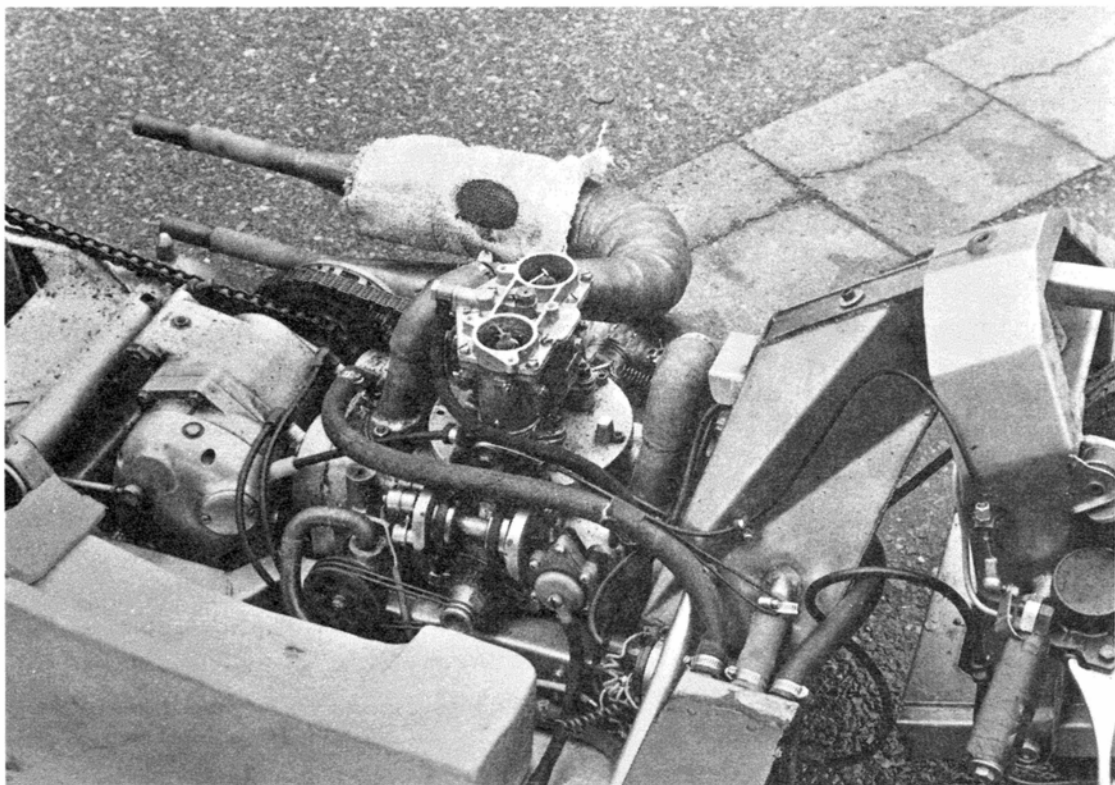
Bild 2

Hier die KÖNIG-PS-Fabrik. Der riesige Doppelvergaser sitzt auf dem Drehschiebergehäuse. Der Drehschieber wird durch einen umgelenkten Zahnriemen – unterhalb des Wasserschlauchs erkennbar – angetrieben. Links vom Drehschieberantrieb die Wasserpumpe, über zwei dünne Riemen von der Kurbelwelle angetrieben. Als Primärtrieb zum Getriebe dient eine solide Zahnkette. Alle normalen Rollenketten, auch auch in Triplex-Ausführung, erwiesen sich nicht als standfest!

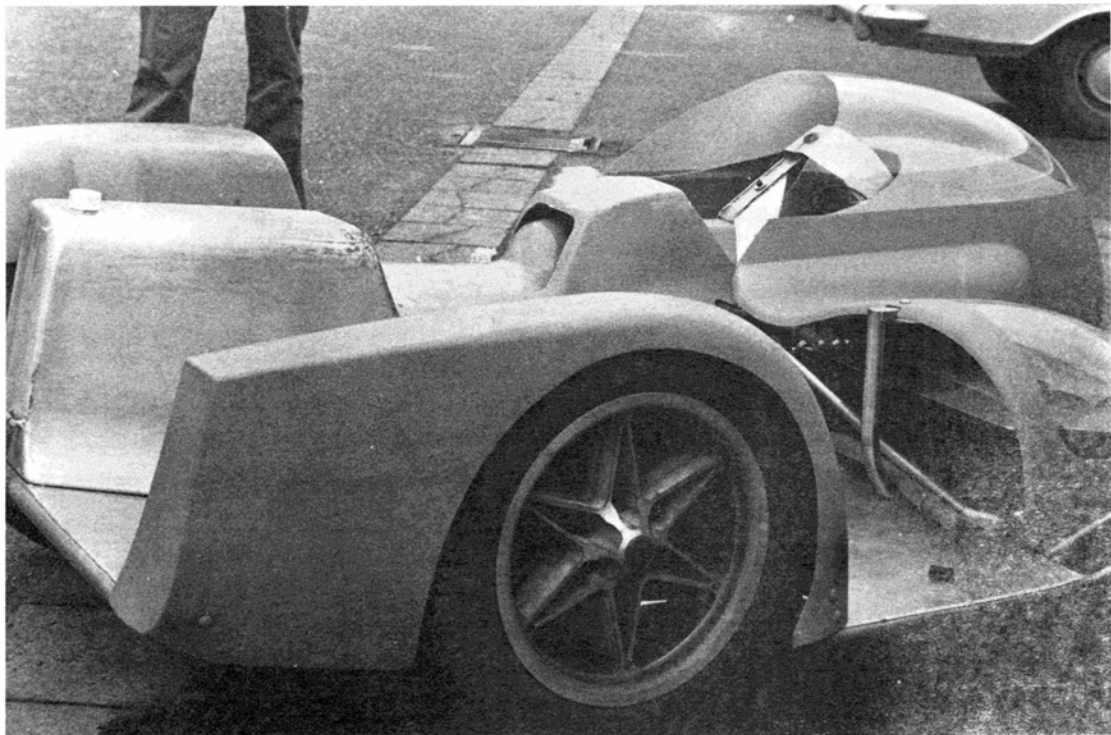
Bild 3

Das rennfertige Gespann von der rechten Seite. Der Tank ist neben dem Hinterrad angebracht. Da bei den normalen Meisterschaftsläufen nicht nachgetankt wird, genügt die Mini-Verschraubung.

2



3



Warnen oder schweigen?

In ihrer November-Ausgabe hatte die Motorrad-Fachzeitschrift „PS“ einige Zahlen genannt, die als Versicherungsprämien in den neu errichteten PS-Klassen auf uns zukommen **können**.

Die genannten Sätze sollen auf einer „privaten Hochrechnung“ aufgrund der inzwischen vorliegenden Schadenstatistiken für das Jahr 1974 beruhen. Das ist dabei herausgekommen:

bis 50 ccm	DM 900.—
(die 50er Klasse wurde nicht in die neue PS-Staffelung einbezogen)	
bis 10 PS	DM 140.—
bis 17 PS	DM 270.—
bis 27 PS	DM 700.—
bis 50 PS	DM 1.650.—
über 50 PS	DM 1.700.—

Gut, was? Von darauf angesprochenen Versicherungen wurden natürlich diese Zahlen ganz entschieden dementiert; eine Kalkulation läge überhaupt noch nicht vor. Etwas anderes war ja auch nicht zu erwarten. Oder glaubt jemand, die ließen schon jetzt die Katze aus dem Sack?

Nun hatten nicht etwa die Zeitungsleute diese Hochrechnung machen lassen, sondern die vorgenannten Zahlen kursierten unter Eingeweihten schon seit geraumer Zeit. Man hatte sich aber ängstlich gehütet, sie an die Öffentlichkeit gelangen zu lassen.

„PS“ war der Ansicht, daß man die Dinge sehr wohl auf den Tisch legen sollte, je früher, desto besser. Denn großes Geschrei erheben, wenn das Kind schon in den Brunnen gefallen ist, nützt ja bekanntlich nicht mehr viel.

Was aber geschah? Da rief prompt der Verkaufshauptling einer deutschen Zweiradfabrik an und behauptete empört, mit der Veröffentlichung dieser Zahlen würde Unruhe unter den Händlern und Käufern gestiftet. Unter diesen Aussichten würde bald niemand mehr ein Motorrad kaufen.

Er würde am liebsten dafür sorgen, daß so einer Zeitung keine Anzeigen mehr zukommen würden!! Der Geschäftsführer einer Importfirma (Name und Marke sind der Redaktion bekannt) wäre der gleichen Ansicht.

Diese Reaktion ist typisch für die Weltsicht mancher Leute in der Motorradbranche. Das war nicht anders in der zweiten Hälfte der 50er Jahre, als der erste Motorrad-„Boom“ zu Ende ging. Damals konnte man nicht schnell genug auf die Produktion von Vehikeln umsteigen, die außer ihren vier Rädern mit einem Auto nicht viel gemeinsam hatten. Manche schämten sich sogar ihrer Motorrad-Vergangenheit, obwohl die Motorräder der betreffenden Marken mehr Ruhm (und Geld!) eingebracht hatten, als diese kümmerlichen Kleinmobile. In einer schwäbischen Industriestadt würde man dem lieben Gott dreimal täglich auf den Knien danken, wenn man heute noch Motorräder bauen dürfte! Anstatt sich nun zusammzusetzen und zu überlegen, was **gegen** die Gefahr überhöhter Versicherungsprämien zu unternehmen sei, wirft man einer Zeitung vor, Unruhe in die Motorrad-Öffentlichkeit zu tragen und die derzeit noch florierenden Geschäfte zu stören. Der Ausdruck „geschäftschädigendes Verhalten“ ist wirklich gefallen!

Dabei hatten die Zeitungsmacher tatsächlich die Absicht, Unruhe hervorzurufen, allerdings mit dem Ziel, daß sich die Betroffenen, und dazu gehören ja wohl auch die Hersteller, **rechtzeitig** zur Wehr setzen! Statt dessen spricht man von Geschäftsschädigung. So kann man sich eben täuschen.

Wenn es nach den beiden Hauptdarstellern dieser Tragikomödie ginge (dem Verkaufsmanager und der Importgeschäftsführer), sollten also die Motorradfahrer bis zum Tage X schön doof und unwissend bleiben und bis dahin recht viele Motorräder kaufen, für die dann saftige Prämien-erhöhungen fällig sind. Das Geschäft geht eben vor.

Aber die Geschichte geht noch weiter. BALLHUPEN-Lesern erinnern sich, daß der BVDM zu Anfang dieses Jahres forderte, eine vernünftige Einteilung der PS-Klassen vorzunehmen, als sie ursprünglich von den Versicherungen und dem Wirtschaftsministerium geplant war. Statt von 10 zu 10 PS steigend hatten wir vorgeschlagen:

bis 10 PS
bis 15 PS
bis 25 PS
bis 35 PS
bis 50 PS
über 50 PS

Die Absicht dabei war eine Reduzierung der inzwischen erreichten Lieferfristen und damit eine umweltfreundlichere Auslegung der Motoren.

Es gab dann eine Besprechung beim zuständigen Industrie-Verband, der — das muß hier betont werden — nur die Interessen der deutschen Hersteller vertritt. Die Industrie verlangte eine Modifizierung, die sich an den bereits erreichten Leistungen orientierte:

bis 10 — bis 17 — bis 27 — bis 50 und über 50 PS

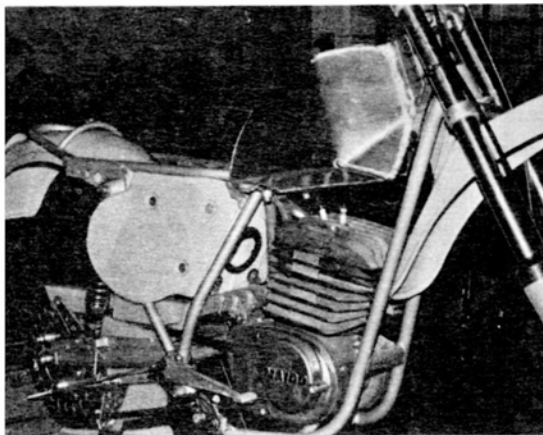
Zu den Verfechtern der 17-PS-Grenze gehörte auch das Werk des empörten Verkaufsdirektors. Ich fahre gelegentlich diese 125er und sie macht eine Menge Spaß. Ich schäme mich aber, mit dem Ding durch geschlossene Ortschaften zu fahren, denn das Bleib macht einen so impertinenten Krach wie eine auf Krawall gefahrene 50er! Mit wenig Gas dahinschleichen geht nicht, weil unten absolut gar nichts drin ist. Nachts ist die Maschine lebensgefährlich, denn beim Umschalten von Fern- auf Abblendlicht oder umgekehrt fährt man fast eine Sekunde in totaler Finsternis.

Aber das kümmert den Verkaufsmenschen wohl wenig. Er selbst wird vermutlich noch nie auf dieser Spitzenleistung deutscher Motorradbaukunst gesessen haben.

Der Import-Manager, der nachlassende Nachfrage seitens seiner Händler jammernd auf die Bekanntgabe der „Hochrechnung“ zurückführte, sollte lieber mal überlegen, ob diese Zurückhaltung nicht mit der Tatsache zusammenhängen könnte, daß sein Stammhaus schon vor einiger Zeit die zum Frühjahr kommende Vorstellung neuer Modelle verkündete. Es ist aber bequemer, den Schuldigen bei denjenigen zu suchen, denen sie im Grunde dankbar sein sollten.

Undank ist der Welt Lohn. Oder sollte es doch einige geben, die die Zeichen der Zeit verstanden haben? Hierzu gibt es auch ein Sprichwort: Hoffen und Harren, macht manchen zum Narren.

Bill Longstroke



Erstmals veröffentlicht: MAICO's-Cross-Waffe für 1976. Was man nicht erkennen kann: Gabelgleitrohre aus Elektron; auch der Zylinder ist aus Elektro-Guß mit Nikasil-beschichteter Alulaufbüchse. Zu beachten ist auch die Verstärkung der Schwingenholme.

Foto: Briel

Aus den Landesverbänden

Die ELEFANTEN-TREIBER SAAR waren bei der „Kellergeister-Rallye“ am 9./10.8. nach Alf an der Mosel besonders erfolgreich:

1 Pokal für die stärkste deutsche Mannschaft (25 Teilnehmer!)

1 Pokal für den jüngsten aktiven Teilnehmer und Mofa-Fahrer, (Uwe Adam fuhr volle acht Stunden mit seinem Mofa und mußte unterwegs noch eine Kupplungsschlebe wechseln)

1 Pokal für den erfolgreichsten Gespannfahrer (Klaus-R. Arpert)

Herzlichen Glückwunsch!

Am 8.11. veranstalteten die Saarländer in ihrem Clublokal in Bübingen einen Filabend, auf dem der BVDM-Filmreferent, Dietrich Donnerstag, seine Streifen vom ELEFANTEN-Treffen, von der Veteranen-Rallye Xanten, von der TT und von einer Finnlandreise vorführte. Klaus R. Arpert hatte außerdem den Bundesvorstand eingeladen, der mit Horst Briel, Willy Reuter und Heinz Sauerland an die Saar gekommen war. Viele Mitglieder der ELEFANTEN-Treiber nahmen die Gelegenheit zu Fragen an Vorstandsmitglieder wahr und es ergab sich eine fruchtbare Aussprache. Besonderes Interesse fanden natürlich die Ausführungen von Horst Briel zu der beabsichtigten BVDM-Fachschule in der Eifel. Weitere Gesprächsthemen waren Versicherungsfragen und der Motorradsport.

Ein gelungener Abend und ein weiterer Beweis für die vorbildliche Aktivität an der Saar!

Achtung! LV RHEIN-RUHR

Das Clublokal „Schützenhaus“ in Xanten bleibt im Dezember wegen Renovierungsarbeiten geschlossen! Die traditionelle Nikolaus-Feier für unsere Kinder ist daher am **Sonntag**, den 14. Dezember, um 15 Uhr im Gasthaus „Zur Börse“ in Sonsbeck. Anmeldung der Kinder mit üblichen Angaben bis zum 5. Dezember an Heinz Wassermann, 43 Essen, Holsterhauser Str. 11. Der Dezember-Clubabend ist am **Samstag**, dem 20.12., ebenfalls in der „Börse“ zu Sonsbeck.

ng-Trial der Kasseler Motorradfreunde im BVDM e.V.

Am Sonntag, den 5. Oktober 1975, fand ein Trial der Kasseler Motorradfreunde statt, und zwar auf dem Truppenübungsplatz der Bundeswehr bei Ehlen. Das Gelände wurde dankenswerter Weise von der Bundeswehr zur Verfügung gestellt. Es bietet ungezählte Möglichkeiten Sektionen abzustecken. Angefangen von langen laubbedeckten Waldhängen über Steinhänge bis zu interessanten steinigten Bachläufen. Leider war das Wetter uns nicht allzugut gesonnen. Während des ganzen Tages regnete es. Es wurden dann noch einige Stimmen laut, welche über die Strecke klagten. Das war von uns, die wir auf diesem doch so hervorragenden Gelände zum ersten Mal ein Trial durchführten, leider vorher nicht abzusehen. Aber was nützt ein mehrmaliges Abfahren am Vortage, wenn es über Nacht gewaltig regnet und die Strecke zum Teil in Morast verwandelt!

Wir werden uns bemühen, auch diese Möglichkeit das nächste Mal mit einzuplanen.

Wir hoffen, daß es trotzdem allen Beteiligten Spaß gemacht hat. Klaus Siemon

Ergebnisse

Klasse Enduro, Gelände und 50 ccm Spezial

	Maschine	Pkte
1. E. Gemein, Bad Sooden-Allendorf	Zün	20
2. M. Stahlschmidt, Frondenberg	Mon	24
3. M. Tauber, Kassel	Yam	27
4. L. Gros, Bad Sooden-Allendorf	Zün	37
5. F. Eymer, Bad Sooden-Allend.	Mon	57
6. H. Henning, Kaufungen	Hon	71
7. J. Jonsson, Kassel	Hon	80
8. G. Vogel, Habichtswald	Herc	84
9. I. Iske, Niestetal	Oss	85

Klasse Anfänger auf Spezialmaschinen

1. H.J. Büscher, Bielefeld	Mon	33
2. M. Schwartzter, Bielefeld	Mon	63
3. J. Fett, Marburg	Oss	73
4. M. Eggert, Polle	Yam	74
5. H. Kesten, Oberrieden	Oss	77
6. N. Rheinländer, Großalmerode	Oss	78
7. H. Schwenger, Northeim	Mon	83
8. J. Bitter, Diemarden	Mon	86
9. J. Quentin, Wahlsburg	Mon	91
10. H.G. Kleim, Kassel	Bul	93
11. J. Luther, Lippoldsberg	Mon	94
12. W. Siebert, Neuenbrunslar	Bul	96
13. H. Holzapfel, Altenbrunslar	Mon	102

Klasse Experten auf Spezialmaschinen

1. J. Günther, Dransfeld	Suz	42
2. H.L. Ohrmann, Polle	Yam	45
3. M. Hannß, Marburg	Oss	48
4. W. Dieckmann, Fröndenberg	Mon	51
5. W. Kohrs, Bergen	Mon	55
6. W. Zahn, Kassel	Wa-Sachs	61
7. W. Schülbe, Kammerbach	Mon	69
8. H. Röhrs, Bergen	Mon	77

Klasse Senioren

1. E. Röhrs, Bergen	Mon	56
2. O. Stahlschmidt, Fröndenberg	Mon	74
3. W. Quentin, Kassel	Mon	84

Was soll eine Interessengemeinschaft der „ILO-Twins“?

Die Idee einer solchen Interessengemeinschaft (oder wie auch immer man so einen „Verein“ nennen will) kam ein paar Besitzern von Motorrädern mit ILO-Twin-Motoren, da es immer schwieriger wird, Ersatzteile für die Fahrgestelle oder die Motoren zu bekommen.

Andererseits bereitet aber eine Maschine mit diesem Motor so viel Fahrvergnügen, daß es schade wäre, würden die Maschinen aussterben, nur weil dafür keine Ersatzteile zu beschaffen sind.

Nun sollen zunächst einmal die Besitzer von Motorrädern mit diesen 2x125 ccm Twin-Motoren erfaßt werden.

Dann soll aufgrund von Fragebogen eine Kartei erstellt werden, so daß dann Anfragen nach bestimmten Teilen aus dieser Kartei beantwortet werden können.

Helfen Sie bitte mit, indem Sie die Anschriften von Ihnen bekannten Besitzern entsprechender Motorräder bekanntgeben. Diese werden dann angeschrieben.

Auch Hinweise, wo evtl. noch solche Maschinen herumstehen, sind sehr willkommen. Dann könnten solche Fahrzeuge ggfs. aufgekauft werden von Interessenten, ehe die „Guten Stücke“ zum Schrotthändler wandern. Dadurch könnte erreicht werden, daß ein kleiner Bestand an Fahrzeug- und Motorenteilen zusammenkommt, aus dem die Mitglieder versorgt werden könnten.

Zusammengefaßt bestehen zunächst folgende Ziele:

Erfassung der noch existierenden Maschinen
Erfassung der noch vorhandenen Fahrzeug- und Motorenteile
Vermittlung von Ersatzteilen
Erfahrungs- und Meinungsaustausch.

Sobald ein ausreichendes Echo vorhanden ist, wird man irgendwo zu einem Treffen einladen, wo diese Gemeinschaft dann offiziell gegründet werden müßte. Diese Gemeinschaft würde dann voraussichtlich so organisiert werden, wie die Interessengemeinschaft der „KS 601-Fahrer“, wobei man sich dort erst einmal nach deren Erfahrungen erkundigen sollte.

Bis dahin sollten sich Interessenten bei der unten angegebenen Anschrift melden.

Eckhardt o.W. Redecke, 4953 Petershagen 1/
Weser, Loher Straße 10.



Der BVDM bei BMW

Am 5. und 6. September waren 35 BVDM-Mitglieder in München Teilnehmer an einem Montage-Lehrgang in der BMW-Kundendienst-Schule. Diese vorbildliche Einrichtung steht seit Jahren unter der Leitung von Herrn Heinz Dittmann, der vielen von uns von früheren Besuchen und Seminaren her bekannt ist.

Unser Bild zeigt eine Gruppe der Teilnehmer bei Einstellarbeiten unter Anleitung von Herrn Friedrichs, einem der Initiatoren.

Foto: Donnerstag

BEITRAGSZAHLUNG FÜR DAS JAHR 1976

Sehr geehrtes Mitglied,

wenn Sie der diesjährigen Jahreshauptversammlung nicht beigewohnt haben, können Sie auch an anderer Stelle dieser „Ballhupe“ erfahren, daß Herr Günter Wuttke in das Ehrenamt des Schatzmeisters gewählt wurde. Er möchte sich in dieses Arbeitsgebiet zunächst gründlich einarbeiten, um im kommenden Jahr die Möglichkeiten unserer Organisationsmittel voll auszuschöpfen.

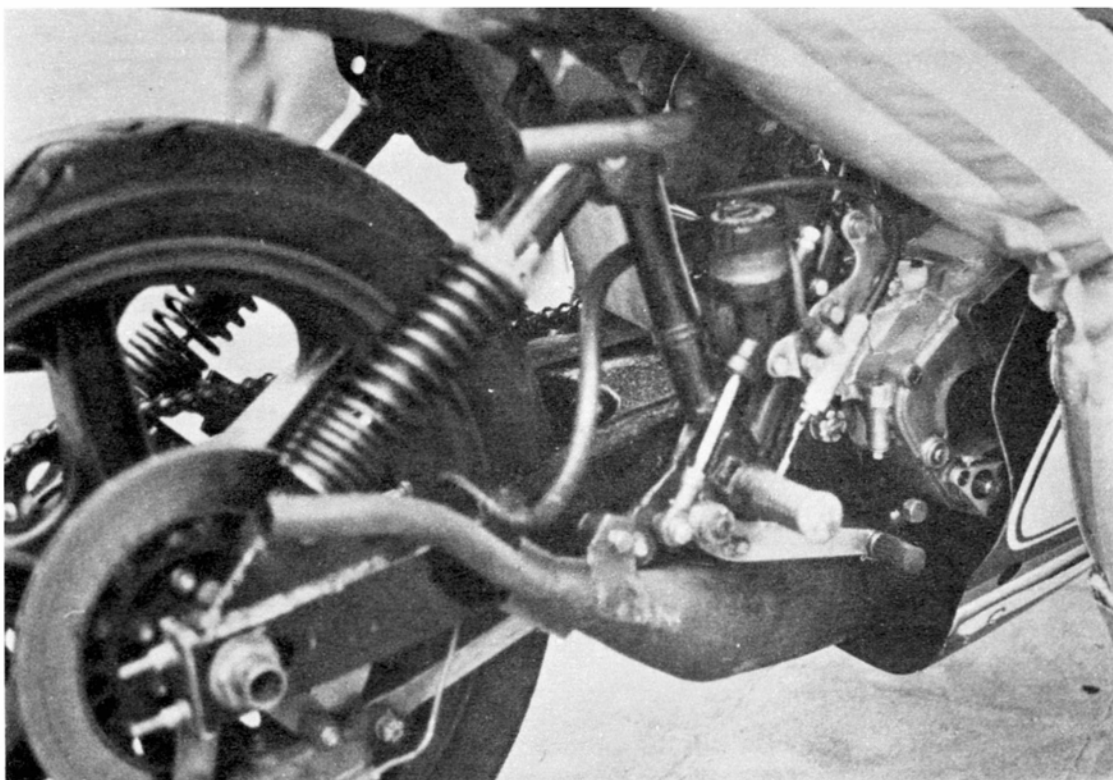
Deshalb erhalten Sie die Beitragsrechnung für 1976 nicht — wie Sie es bereits gewohnt sind — mit dieser Ballhupe, sondern erst im Januar zugesandt. Ich bitte Sie, Ihren Beitrag möglichst bald nach Erhalt der Rechnung mit der anhängenden Zahlkarte zu begleichen. Da in der Vergangenheit bei den Abrechnungen mit den Landesverbänden häufig Unstimmigkeiten auftraten, sollten Sie Ihren Mitgliedsbeitrag nur unmittelbar an den Bundesschatzmeister entrichten. Eventuell notwendige Mahnungen werden nach seinen Unterlagen versandt. Er

überweist dann den Ihrem Landesverband zustehenden Teil an den entsprechenden Kassierer.

Nach der neuen Satzung sind Mitglieder, die eine Beitragsermäßigung beanspruchen möchten, verpflichtet, den Nachweis der Berechtigung zu führen. Das heißt, daß Sie gegebenenfalls eine Kopie Ihrer Sportfahrer-Lizenz oder eine Bestätigung über Ihren 15monatigen Wehrdienst von Ihrer Einheit dem Schatzmeister zusenden müssen.

Sie wissen sicher, daß die Finanzen eines Vereins in Ordnung sein müssen, wenn er etwas leisten soll, und daß die Vorstandsmitglieder ihre Arbeit nebenberuflich und unentgeltlich machen. Beherzigen Sie bitte deshalb diese Empfehlungen.

gez. Horst Orlowski
Geschäftsführer



Renntechnik 1975: hier die Hinterhand der 500er SUZUKI von Barre Sheene. Foto: S. Briel

BVDM-Touristik- und Sportwettbewerb 1976

Am 27.9.1975, bei der JHV, übernahm der bisherige Bundessportwart GÜNTER WUTTKE das Amt des Bundesschatzmeisters. Wie bereits bekannt, wurde ich (Klaus Werner Buchwald) als sein Nachfolger gewählt. Dieses Amt habe ich gerne übernommen, da Günter Wuttke, dieses Ressort vorbildlich aufgebaut hat.

Wie bereits gehabt, sollen auch im Jahr 1976 die Touristik- und Sportwettbewerbe weitergeführt werden. Darüber hinaus hoffe ich, daß es zu der bereits angekündigten Deutschland-Fahrt kommen wird.

Beim Touristikwettbewerb tritt folgende Änderung ein: Die bisherigen BVDM-Sonderwertungspunkte werden bei Rundreisen wegfallen. Ich hoffe, dadurch eine gerechtere Wertung zu erreichen.

Der Einsendetermin für den Touristik- und Sportwettbewerb 1975 ist der 31.1.1976! Ich bitte um Einhaltung dieses Termins. Um die Auswertung zu erleichtern, bitte ich vor Absendung um Durchsicht der Hefte, um evtl. Unklarheiten bezüglich der Zielorte zu korrigieren.

Ich bitte alle Sportwarte, wie auch Fahrer, Sportserfolge unserer Mitglieder mir zu melden.

Touristik- und Sporthefte für die Saison 1976 sind unter folgender Anschrift zum Preis von DM 5.- je Heft zu erhalten:

Klaus Werner Buchwald, 492 Lemgo, Goethe Str. 52, Tel. 05261/4008, Kto. Stadtparkasse Lemgo Nr. 588186. K.W.B.

Der Terminkalender

- 6.12. „Nicolaus“-Orientierungsfahrt der MFG-Köln-Nord. Ausschreibung: Friedh. Feld, 5 Köln 71, Neußer Landstraße 19
- 14.12. Nicolausfeier für die Kinder des LV RHEIN-RHUR, 15 Uhr in der Gaststätte „Zur Börse“ in Sonsbeck (s. auch besondere Notiz)

- 10./ 1. Wintertreffen mit Zielfahrt nach
11.1. „Machternes-Mühle“ im Deutsch-Luxemburgischen Naturpark. Ausschreibungen: Friedhelm Feld, 5 Köln 71, Neußer Landstraße 19. Veranstalter: MFG KÖLN-NORD
- 24./ Wintertreffen des LV SÜDBADEN/
25.1. DREILÄNDERECK in Schächtenhaus, nördlich von Lörrach, zwischen Steinen und Kandern. Näheres durch Helmut Schlatterer, 7867 Wehr, Werrachstr. 23
- 31.1. Winter-Zuverlässigkeitsfahrt des LV SAUERLAND. Näheres durch Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen, Hauptstr. 172

IMPRESSUM:

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

Redaktion und Anzeigenverwaltung:

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

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

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

HEINRICH RONS DORF

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



Eine typische Passage von der diesjährigen 6-Tage-Fahrt. Hier in der Nähe von Port Erin.

Foto: Poensgen