

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Lieber Ballhupenleser !

Mit dieser Ausgabe beginnt für die Ballhupe ein neuer Abschnitt. Willy Reuter, bisher in bewundernswertem Einsatz für die Ballhupe verantwortlich, ist zeitlich einfach nicht mehr in der Lage, unsere Verbandszeitschrift im Ein-Mann-Stil weiterzuführen. Daß er es bisher schaffte, ist schon ein Kapitel für sich, und wir alle sollten ihm ein herzliches Dankeschön für seine geleistete Arbeit aussprechen.

Der neue Mann der Ballhupe ist keiner: Es ist ein Team. Dieses Team, bestehend aus Mitgliedern

der Motorradfahrergemeinschaft Köln, wird in der nächsten Ausgabe der Ballhupe vorgestellt, damit Sie, lieber Leser, wissen, mit wem Sie es zu tun haben und an wen Sie sich wenden können. Dieses Team hat sich hohe Ziele gesetzt.

Es ist kein Widerspruch, daß diese Ballhupe in einem derart geringen Umfang erscheint. Die zur Verfügung stehende Zeit war für diese Ausgabe einfach zu knapp. Die Nummer 3/76 wird garantiert besser !

Die Redaktion

Jahreshauptversammlung 1976

Die diesjährige Jahreshauptversammlung findet am 9.10.76 in Merzig/Saar statt.

Merzig liegt im nördlichen Saarland und kann aus Richtung Trier über die B 51 sowie aus Richtung Saarbrücken über die B 51 und B 406 (E 42) erreicht werden.

Die Jahreshauptversammlung wird in der Stadthalle durchgeführt. Es kann auf dem in der Nähe liegenden Campingplatz sowie auf dem neben der Stadthalle gelegenen alten Sportplatz gezelte werden. Auf diesem Sportplatz werden auch die Sonderwertungen der Zielfahrt durchgeführt und wenn das Wetter gut ist, am Abend ein Lagerfeuer abgebrannt. Auch an eine Tombola ist gedacht.

Am Nachmittag des 9.10.76 um 15.30 Uhr kann eine erweiterte Bundesvorstandssitzung im Gasthaus Braun in Merzig, Am Gipsberg durchgeführt werden. Die Halle steht uns ab 15.30 Uhr und der Platz 12.00 Uhr zur Verfügung. Die Ausschilderung zur Stadthalle erfolgt mit dem Buchstaben „ETS“. Die Ausschilderung zum Gasthaus Braun erfolgt mit dem Zeichen „VS“!

In unmittelbarer Nähe der Stadthalle befindet sich das Hallenbad, sodaß man sich auch schnell erfrischen kann.

Die Elefantentreiber-Saar erwarten möglichst viele Teilnehmer

und wünschen
gute Fahrt

Die Heidjer — zehnjähriges Clubjubiläum

Der LV-Lüneburger-Heide kann in diesem Jahr sein zehnjähriges Bestehen feiern. Genauer gesagt haben sich am 27. Okt. 1966 im kleinen Bahnhof-Restaurant in Salzhausen fünf Motorradfahrer aus der Umgebung, inkl. meiner Wenigkeit, zusammengesetzt und bei einem Glas Bier beschlossen, einen Motor-Club-Salzhausen zu gründen. Kaum hatten wir jedoch ein wenig die Werbetrommel gerührt, stürmten jüngere, aber auch ältere Motorradfahrer nicht nur aus Salzhausen und Umgebung, sondern auch aus weiten Teilen der Lüneburger-Heide auf uns ein. — Das hatten wir eigentlich nicht erwartet. — Und die Jungs hatten ja so recht. — Während es zu dieser Zeit schon in den umliegenden Großstädten ähnliche Vereine und Clubs gab, führten sie in den weit verzeigten Dörfern der Heide, je Dorf höchstens ein bis zwei Motorradfahrer, ein wahres Schatten-Dasein. — So konnte man bei einem Orts-Club, MCS-Salzhausen, schon bald nicht mehr bleiben, um der Sache gerecht zu werden. — Fast genau ein Jahr später, ebenfalls

im Oktober, des Jahres 1967 wurde der MCS umgewandelt in die Motorrad-Sport-Vereinigung Lüneburger-Heide. — Nach verschiedenen mehr oder weniger erfolgreichen Veranstaltungen, wie Orientierungsfahrten und regelmäßigen Zusammenkünften, aber auch Lehrveranstaltungen und nach einem eifrigen schriftlichen Vorgeplänkel mit unserem sehr geehrten Herrn Willy Reuter kam dann schließlich der Anschluß an den BVDM e. V. zustande. — Allerdings hatte sich inzwischen das „Streu vom Weizen“ von selbst getrennt und so war die Schar der Unentwegten und wirklich Treuen vorübergehend etwas geringer geworden. — Heute, unter der Leitung von Frank M. Wolf, ist ja so allerhand Großes geleistet worden, sodaß der LV-Lüneburger-Heide wohl von seinem diesjährigen Jubiläumsjahr weiter zversichtlich in die Zukunft schauen kann, wozu ich ihm und ich denke doch im Namen aller Motorradfahrer des BVDM, alles Gute wünsche.

Hans-Georg Lehmann

Fahren — Schießen — Schmausen

Eine Orientierungsfahrt der Elefantentreiber Saar

Am 17.6.76 führten die Elefantentreiber Saar im BVDM eine Orientierungsfahrt besonderer Art durch: Am Start wurden DK und Ziel bekannt gegeben. Beide Punkte waren auf dem kürzesten Wege anzufahren. Es war ein Schnitt von 40 km/h zu fahren. Tachostand und Ablaufzeit wurden festgehalten — Uhrenvergleich per Telefon.

Die Strecke war 82 km lang. Einige brachten es auf 96 km. Erstaunlich war, daß viele Teilnehmer (jeder startete einzeln) nur mit ganz wenigen Minuten vom Schnitt abwichen. So hatten wir zwei 1. und einen 2. Platz. Die beiden ersten lagen nur eine und der zweite nur drei Minuten unter dem Schnitt. Es sollte nicht gerast werden und deshalb wurden die —Min. mehr als die +Min. gewertet. So kam es, daß Gustav Limburg nur auf den 4. Platz kam, obwohl er nur zwei Minuten abwich, aber über dem geforderten Schnitt lag.

Ein Stechen der beiden Erstplatzierten konnte dann durch das beim Schützenverein Merzig ausgelegene Schießen erfolgen. Somit kam unser Eisbär auf den 1. Platz, Kamerad Loß folgte auf Platz 2 und Manfred Rhein erreichte den 3. Platz. Jeder bekam einen Pokal.

Das Schießen, zu dem der Schützenverein Merzig 3 Medaillen gestiftet hatte, machte großen Spaß. Es konnte Luftgewehr, KK und Pistole geschossen werden. Das Luftgewehrschießen erfolgte wett-kampfmäßig und mit 110 Ringen wurde Heinz Wendel 1. Ihm folgten Bernd Prunn mit 99 und Otto Schwaben mit 90 Ringen. Auch unsere passionierten Schrauber kamen auf ihre Kosten. Ingo verlor den Zündfunken und mußte 20 Min. suchen, um ihn wiederzufinden.

Unser jüngstes Mitglied Uwe Adam war selbstverständlich wieder mit dem Mofa dabei und durchfuhr pannenlos die Strecke. Der einzige weibliche Teilnehmer war wieder Gisela Schmitt. Besonders gefreut haben wir uns, daß auch 3 Vertreter des MFG-Köln, ebenfalls BVDM-Mitglieder, an unserer Veranstaltung teilnahmen.

Ein zünftiger Schwenkbraten beendete nach der Siegerehrung den offiziellen Teil.

Klaus R. Arpert

Deutschland – Deine Motorradblätter Teil II

In der letzten Ballhupe wurde die Auswertung unserer Diskussion über Motorradzeitschriften veröffentlicht. Diese Diskussion hat für uns unerwartet hohe Wellen geschlagen, und es ist interessant, was daraus geworden ist – wo doch die Zeitschriften bisher noch nicht mit einer derart umfassenden und harten Kritik konfrontiert worden sein dürften.

Zunächst folgendes: Wir haben uns nicht darauf beschränkt, die Auswertung in der Ballhupe veröffentlicht zu lassen. Vielmehr haben wir die drei Zeitschriften direkt angeschrieben und Ihnen die komplette Auswertung, also auch die der Konkurrenz, zugeschickt.

Die erste Zeitschrift, die sich rührte, war die „PS“. Drei Tage nach Absendung der Auswertung, erhielten wir einen Brief von Willy Reuter in dessen Eigenschaft als „PS“-Verlagsleiter. Wir konnten diesem Brief entnehmen, daß unsere Diskussion bei „PS“ sehr ernst genommen wurde und daß wir auf offene Ohren gestoßen sind. Auszug: „... ich habe die für alle Angesprochenen wohl einzigartige Kritik der Fachzeitschriften sofort der versammelten PS-Redaktion vorgelesen. Wir sind uns alle darüber einig, daß der größte Teil Eurer Kritik berechtigt ist. Was Ihr aber nicht wissen könnt, ist, daß in verschiedenen Punkten schon Änderungen in Vorbereitung waren – so z.B. bei unseren Tests ...“

Damit war unsere Diskussion mit „PS“ allerdings noch lange nicht zu Ende. Ein paar Wochen später konnten wir Horst Briel und Willy Reuter auf einem unserer Clubabende begrüßen. Bei dieser Gelegenheit sprachen wir auch über unsere Zeitschriftendiskussion. Dabei zeigte sich, daß wir das Grundübel der „PS“ offensichtlich erkannt hatten: Der redaktionelle Aufbau. Hier haben wir offene Türen eingerannt, und die „PS“-Leute wissen selbst am besten, wie negativ das sich auf ihre Zeitschrift auswirkt. Allerdings erklärte man uns, daß sich in der personellen Besetzung schon etwas geändert habe und daß man nach Kräften versuche, in diesem Punkt Abhilfe zu schaffen. Wie in Willy Reuters Brief bereits angedeutet, sollten auch die Testberichte verbessert werden; sie sollen genauer, härter und vor allem praxisgerechter werden.

Es wäre zuviel des Guten, alles, was in diesem Gespräch mit den beiden „PS“-Leuten diskutiert wurde, wiederzugeben, doch sei festgehalten: Die „PS“ hat sich über unsere Kritik gefreut und sehr zu Herzen genommen. Man hat auch ohnedies dort den Willen, etliches besser zu machen – und bestätigt damit indirekt unsere Vermutung, daß die „PS“ doch recht gute Entwicklungsmöglichkeiten hat. Es bleibt abzuwarten, was den „PS“-Leuten in Zukunft gelingen wird.

Nicht viel später als Willy Reuters Brief erreichte uns ein Telefonanruf aus Stuttgart: Hans-Joachim Mai vom „MOTORRAD“. Er erklärte sich spontan bereit, uns einmal zu besuchen und mit uns über seine Zeitschrift zu diskutieren. Aus zeitlichen Gründen war dies erst Mitte Mai möglich.

Herr Mai beschränkte sich nicht darauf, zu den einzelnen Punkten Stellung zu nehmen, sondern gab uns darüberhinaus zum Teil recht tiefe Einblicke in die Arbeit einer Redaktion – eine für uns „Endverbraucher“ hochinteressante Sache.

Doch sollen vorher die zwei wohl wichtigsten Kritikpunkte, die sich übrigens mit denen der „PS“ decken, nicht unerwähnt bleiben. Bei den Textberichten erklärte sich Herr Mai mit unserer Kritik nicht einverstanden. Er wies auf das besondere Problem der Objektivität hin. Man teste schließlich nicht irgendetwas, sondern eine Sache, die man immer mit einer gewissen Leidenschaft angehe. Man könne über ein Motorrad, das nun einmal Begeisterung weckt, nicht schreiben wie über ein Haushaltsgerät. Dieses Problem ist für uns sehr verständlich, doch muß man hier unserer Meinung nach eine deutliche Trennlinie ziehen – zwischen Sachlichkeit (Objektivität) und subjektiver Begeisterung. Letztere zeigt sich immer wieder in den Berichten der „AUTO ZEITUNG“ – allerdings nicht unter dem Mantel angeblich eindeutiger Objektivität. Aber gerade das geschieht oft genug im „MOTORRAD“; der 750er Vergleichstest sei nochmals als extremstes Beispiel erwähnt. Zwar konnte Herr Mai uns klarmachen, wie schwierig es ist, einen Testbericht zu erstellen, der allen Anforderungen genügt, doch sind wir nach wie vor der Meinung, daß hier einiges besser gemacht werden könnte.

In dem zweiten Punkt jedoch konnte uns Herr Mai eines besseren belehren. Unser Lob über den redaktionellen Aufbau hat ihn regelrecht geärgert. Er machte uns an einigen Beispielen klar, wie viel auch dort drunter und drüber geht. Improvisation scheint also auch in Stuttgart ein herrschendes Prinzip zu sein.

Bei dem Gespräch über die Arbeitsweise der Redaktion erfuhren wir viel Interessantes über Aufgabenteilung, Meßmethoden und vieles andere mehr. Es wäre zu umfangreich, an dieser Stelle auf einzelne Positionen einzugehen, doch ist ein Punkt besonderer Erwähnung wert. Eine Zeitschrift wird nicht nur von unabhängigen Redakteuren gemacht, sondern auch von der Geschäftsleitung. Und die will in erster Linie verkaufen. Sie ist es auch, die für immer saubere Lederkombis und „rasante“ Titelfotos sorgt

und die schließlich nicht zuletzt auch für die Showeffekte verantwortlich ist. Der Redaktion vom „MOTORRAD“ ist hier kein Vorwurf zu machen. Bedauerlich ist nur, daß Leute, die mit Motorradzeitschriften Geschäfte machen, im Zweifelsfalle mehr zu sagen haben, als die, die diese Motorradzeitschriften machen. Schließlich ist es dem Leser auch egal, wer für so ein Showbild verantwortlich ist; er weiß nur, daß es drin ist.

Festzuhalten bleibt, daß auch „DAS MOTORRAD“ unsere Kritik sehr ernst genommen hat, allerdings der Meinung ist, daß die bisherige Linie recht gut und ausgewogen sei.

Von der „AUTO ZEITUNG“ gibt es nichts Gutes zu berichten. Wir erfuhren sowohl vom „MOTORRAD“ wie von der „PS“ die Hintergründe eines Fahrberichts einer Maschine, die die „AUTO ZEITUNG“ zu Fotozwecken drei Stunden zu Verfügung hatte und woraus entgegen der Absprache mit dem Importeur ein Fahrbericht gebastelt wurde. Dies ist eine eher traurige Angelegenheit, doch wäre es falsch, grundsätzlich Fahrberichte und Aktualität der „AUTO ZEITUNG“ zu verdammen.

Wir hatten nicht die Gelegenheit, uns mit einem „AUTO ZEITUNG“-Redakteur darüber zu unterhalten, denn von dort hörten wir zunächst einmal gar nichts (obwohl die Redaktion ihren Sitz in Köln hat). Umso eigenartiger mutete es uns an, als wir vom BVDM-Vorstand folgendes erfuhren: Die „AUTO ZEITUNG“ wollte eine größere Anzahl Ballhupen haben – wohl aus Werbegründen. Daß die „AUTO ZEITUNG“ nicht als gleichwertige Zeitschrift, sondern lediglich aus Vergleichsgründen in die Diskussion mit einbezogen wurde – daher auch niemals „Sieger“ gewesen sein konnte – dürfte den Herren entgangen sein. Es bleibt daher nur zu hoffen, daß diese Herren nicht in der Redaktion, sondern in der Geschäftsleitung sitzen.

Summa summarum läßt sich sagen: Unsere Diskussion hat sich als Erfolg erwiesen. Einmal haben die Motorradzeitschriften etwas mit unserer Kritik anzufangen gewußt, und zum anderen erhielten wir die Gelegenheit, endlich einmal zu erfahren, was hinter den gedruckten Buchstaben steht. Eine Sache, die sich rundum für alle Beteiligten gelohnt haben dürfte, und es bleibt ein wenig verwunderlich, daß so etwas ähnliches in anderen Clubs nicht möglich zu sein scheint.

Wuffi

Kurzinformation zum Beitragseinzug

Ein Teil unserer Mitglieder erhält mit dieser Ausgabe der BALLHUPE eine Beitragsmahnung mit Zahlkarte. Bitte lösen Sie diese Zahlkarte umgehend ein.

Mitglieder, deren Beiträge nicht bis Ende Juli eingegangen sind, erhalten laut § 8.9. der BVDM-Satzung von unserem Rechtsanwalt eine durch ein Bußgeld erhöhte Zahlungsaufforderung. Beitragsunstimmigkeiten sind grundsätzlich mit dem BVDM-Schatzmeister abzuklären.

G. Wuttke

I. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt 1976

Der BVDM führt am 16./17.7.76 seine 1. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt zum 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring durch. Es geht bei dieser tourensportlichen Veranstaltung darum, innerhalb von 32 Stunden besetzte Kontrollstellen, die über die gesamte Bundesrepublik verteilt sein werden, anzufahren und abstempeln zu lassen. Je nach Lage der Kontrollorte werden 40, 65, 85 oder 100 Punkte gutgeschrieben. Die einzelnen Ausführungsbestimmungen sind der Ausschreibung zu entnehmen.

Diese Fahrt ist ohne Vorbild. Es gibt nur besetzte Kontrollstellen, die auf das Bundesgebiet verteilt werden. Getragen wird die Fahrt von den einzelnen Landesverbänden, die die Kontrollstellen einrichten werden. So sind die Vorteile, die der BVDM durch seine Ausweitung hat, zum erstenmal auch bei einer sportlichen Veranstaltung realisiert.

Die Organisation der Fahrt wird von folgenden Mitgliedern durchgeführt: Dieter Bail, Klaus-Werner Buchwald, Bernd Keggenhoff, Horst Orlowski, Wolf Rohde und Günter Wuttke. Ausschreibungen sind erhältlich bei den Fahrleitern:

Wolf Rohde	Bernd Keggenhoff
Stammheimerstr. 71	Hachener Str. 172
5000 Köln 60	5768 Sundern 2

Motorradfahrer sind schreibfaul!

Stimmt doch, oder? Diejenigen, die jetzt bedingungslos ja sagen und ferner bereit sind, dieses Urteil auf sich selbst zu beziehen, können an dieser Stelle auch ruhig lesefaul sein, denn: Wir, die Ballhupenredaktion, suchen Motorradfahrer, die ihre unermeßliche Weisheit auch in schriftlicher Form unter Beweis stellen können. Damit auch andere etwas davon haben.

Zu schreiben gibt es genug: Berichte von Treffen und ng-Sportwettbewerben, Touristik, Technik,

Basteltips, Veteranen, Geschichten usw. — und Meinungen, frei von der Leber weg. Bei uns wird nichts zensiert, genausowenig wird etwas im Papierkorb landen — dazu sind die Artikel von Motorradfahrern viel zu wertvoll (weil selten). Auch für die Einsendung schöner schwarz/weiß Fotos sind wir sehr dankbar. Du, der Du bis hierhin gelesen hast, tätest der Ballhupe einen großen Gefallen, wenn Du ihr einen Beitrag liefern könntest!

red.

Zielfahrt zur Jahreshauptversammlung des B V D M

am 9. Oktober 1976 in MERZIG SAAR

Die Elefantentreiber-Saar veranstalten zur Jahreshauptversammlung eine Zielfahrt. Die Buchstaben des Zielortes M E R Z I G / S A A R müssen der Reihe nach auf kürzeste Entfernung angefahren werden. Jeder Ort darf nur einmal angefahren werden. Gewertet wird die Luftlinienentfernung zwischen den Orten nach der Shell-Generalkarte 1:200.000 abzüglich der Sonderwertungspunkte. Die Sonderwertung findet am 9.10.76 in Merzig statt.

Gefahren werden kann in der Woche vor der Jahreshauptversammlung.

Das Auslassen eines Ortes mit dem entsprechenden Buchstaben wird mit **10 Strafpunkten** bewertet. Die Wertung muß an einem Tag zusammengefahren werden.

Bei Punktgleichheit entscheidet das Baujahr der Maschine.

Das Nenngeld beträgt DM 10, — und ist bei Abgabe der Wertungskarte in Merzig zahlbar.

Als Kontrollstempel gilt der Poststempel, aus dem der Ortsname mit dem entsprechenden Anfangsbuchstaben (Gebietsreform beachten) und das Datum ersichtlich ist.

Klasseneinteilung:

Klasse 1	Solomaschinen	bis	15 PS
Klasse 2	Solomaschinen	bis	30 PS
Klasse 3	Solomaschinen	über	30 PS
Klasse 4	Gespanne	bis	25 PS
Klasse 5	Gespanne	über	25 PS

Haftungsausschuß

Der Veranstalter haftet in keiner Weise für Personen- und Sachschäden, die vor, während und nach der Veranstaltung entstehen. Die Teilnehmer fah-

ren in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr. Durch Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer die Bedingungen dieser Ausschreibung an.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen.

Gute Fahrt
wünschen die

Elefantentreiber
Saar

Elefanten-Treiber-Saar
im BVDM e. V. Schmittsdell NB
6620 VÖLKLINGEN

WERTUNGSKARTE

für die Zielfahrt zur Jahreshauptversammlung
des BVDM in Merzig/Saar



Name: Vorname: Geburtstag:

Wohnort: Straße: Nr.:

Maschine: PS: Baujahr:

N		
E	S	
C	A	

K

Z

I

6

A

R

Der Kontrollstempel muß Ort und Datum
gut leserlich ausweisen!

Fahrpunkte:	
Sonderwertung:	
Strafpunkte:	
Gesamt:	=====

Die Geländehupfer

Begonnen hat der ganze Spaß mit einer ausrangierten Bundeswehr-Maico.

Schön postgelbgestrichen fuhr einer unserer Mitglieder damit quer durch die Botanik und war hell auf begeistert! Einige machten es ihm nach – der Bazillus war geschluckt. Er wurde von den von ihm Befallenen nicht wirklich bekämpft.

An einem Sonntagsvormittag traf man sich auf einem im zweiten Weltkrieg gesprengten Munitionslagergelände. Uferlose hohe Steilhänge, schaurige Abfahrten, schmale Grate – uns schien das Gelände fast unbezwingbar –.

Erste, schüchterne Fahrversuche mit der Bw Maico an einem kleinen Buckel, dann auf einem Trampelpfad, die ersten kleinen Hügel wurden bezwungen. Der Fahrer wußte bereits nach den ersten Schlägen und Stößen in sein Kreuz, warum man beim Geländefahren meistens in den Rasten steht! Wenn ein Fahrer seine erste Runde geschafft hatte, war er auch mit seiner Kondition am Ende und über seine Ablösung froh.

So ging unser Treiben einige Wochenenden weiter und die Steilhänge mit den Abfahrten reizten uns immer mehr. Solange, bis einer von uns seinen inneren Schweinehund begrub und den ersten Steilhang angriff. Im oberen Teil blieb er stecken, aber mit vereinter Schiebehilfe wurde die Bw Maico auf den Hügel gewuchtet. Jetzt probierte es jeder und es klappte immer besser. Die Überquerungen wurden geschafft und wir fühlten uns als Könige im Gelände.

Am nächsten Wochenende kam der große Dämpfer! An unserem Steilhang entdeckten wir mehrere Spuren. Diese führten nach oben und kurz unter

der Kuppe beschrieben sie eine schöne Kurve und führten wieder abwärts! Wir bestaunten die Spuren und unsere Begeisterung über unser vermeintliches Können war weg.

Wir schauten uns an, schüttelten die Köpfe, traten die Maico an und tuckerten auf unseren Buckeln und Hügeln herum. Es war uns klar, mit unserem Apparat war das völlig unmöglich.

Am Ende des Winters kam einer unserer Mitglieder mit einer 175 ccm KTM an und führte uns vor, was man mit einer Geländemaschine alles machen kann!

Nach einiger Zeit verkauften zwei Mann ihre Strassenhobel und tigerten jetzt mit Yamahas im Gelände umher. Mit einem reinrassigen Geländemotorrad machte es erst den richtigen Spaß!

Jetzt kamen die Probleme erst auf uns zu. Polizei erschien auf dem Munitionslagergelände und verscheuchte die dort gerade herumfahrenden Geländehupfer.

Mit viel Glück und durch Zufall konnte einer unserer Mitglieder einen aufgelassenen Steinbruch pachten.

Seit dieser Zeit wird zur allgemeinen Gaudi dort in den Löchern, Trichtern, Spurrillen herumgefahren. Alles nur zum Spaß und Training. Die diversen Muskelkater und blauen Flecken schmerzen höchstens bis Mittwoch, dann kommt bereits der Blick zum Himmel, ob am Wochenende wieder annehmbares Wetter zum Geländehupfen ist oder nicht.

Es geht in der sauren Gurkenzeit nichts über die Geländefahrerei!

Aber auch Straßenfahren ist schön!
Hoffentlich wird es eine gute Saison.

Tordis und Günter Burghaber

Der Terminkalender

10. Juli 76 Hexenrallye der Elefantentreiber
Lippe, Lemgo
10./11.7.76 Treffen italienischer Motorräder der
MF Kassel, mit Zielfahrt und
Dampferfahrt; eingeladen sind **alle**
Motorradfahrer. Ausschreibungen:
Rainer Simon, Fiedlerstr. 76,
3500 Kassel

14.8.76 Schinderhannesfahrt der MFG Köln,
Hunsrück; Zeltmöglichkeit. Ausschrei-
bungen: Wolf Rohde, Stammheimer-
str. 71, 5000 Köln 60
20./21.8.76 Jumbofahrt Belgien
18./19.9.76 Zelttreffen der MFG Köln zur IFMA
für BVDM-Mitglieder. Näheres:
Friedhelm Feld, Neußer Landstr. 19,
5000 Köln 71



Wüstenhöfer, Aktiver im MC Sauerland, mit seiner BMW.
Mehr über diesen Man in der Ausgabe 3/76

K A S S E N B E R I C H T

Zur Information unserer Mitglieder wird an dieser Stelle die Kassenlage des BVDM anhand des Kassenabschlusses 1975 veröffentlicht.

	Einnahmen	Ausgaben
Anfangsbestand zum 1.1.75	3.287,54 DM	
Beiträge	14.075, – DM	
Aufnahmegebühren	2.480, – DM	
BALLHUPE (4 Ausgaben)		5.850,50 DM
Verwaltungskosten		3.021,96 DM
Portokosten		1.985, – DM
Spesen (einschl. Fahrtkosten)		1.311,39 DM
Verschiedenes		1.166,51 DM
	<u>19.842,54 DM</u>	<u>13.335,36 DM</u>

Gesamteinnahmen	19.842,54 DM
– Gesamtausgaben	– 13.335,36 DM
Kassenbestand zum 31.12.75	<u>6.507,18 DM</u>

Kassenbestand zum 31.12.75	6.507,18 DM
– Anfangsbestand zum 1.1.75	– 3.287,54 DM
Gewinn 1975	<u>3.219,64 DM</u>

Diese Abrechnung berücksichtigt nur die tatsächlich erfolgten Kontobewegungen. Einige Landesverbände erhalten allerdings noch Beitragsrückzahlungen von der Bundeskasse. Das LV-Guthaben beträgt DM 1.906,50 und wird im Geschäftsjahr 1976 zurückgezahlt.

Gewinn 1975	3.219,64 DM
– LV-Guthaben	– 1.906,50 DM
tatsächlicher Gewinn 1975	<u>1.313,14 DM</u>

G. Wuttke

Geschicklichkeitsturnier der MFG Köln 1976

Wie in der Ballhupe verkündet, veranstalteten wir, die MFG Köln am 8.5.76 unser 2. Geschicklichkeitsturnier zugunsten der Aktion Sorgenkind und der diesjährigen 10. Deutschen Jumbofahrt. Nachdem die Veranstaltung im vergangenen Jahr auf dem alten Schulgelände stattgefunden hatte, wurde in diesem Jahr das Turnier auf einen der großen Parkplätze am Fühlinger See verlegt. Da Anfang des Jahres sämtliche Termine koordiniert waren, wurde schon früh mit der Planung begonnen. Das Karussell begann sich zu drehen. Wir hatten uns ein Ziel gesetzt. Motorradfahrer sowie die Jugend für die Sache zu gewinnen. Aber wie der Dom an einem Tag nicht gebaut wurde, genauso war uns klar, daß das in Form von einer Veranstaltung nicht zu bewerkstelligen ist. Zu viel ist in den vergangenen Jahren versäumt worden, speziell hier in Köln. Aber trotzdem gingen wir die Sache an.

Das Organisationsteam bestehend aus dem Vorstand und den für die Veranstaltung zeichnenden Uwe Witt und Thomas Marx erstellten den Organisationsplan, sowie die Verteilung der Arbeit. Zum guten Schluß war die gesamte Ortsgruppe, jeder in irgendeiner Weise an der Veranstaltung beteiligt.

Da jede Veranstaltung von den Behörden genehmigt werden muß, sowie die Erlaubnis für den Parkplatz eingeholt werden mußte, begann das berühmte Telefonquiz „Wer ist dort“? Viele kennen bestimmt die Geschichte vom vorigen Jahr, nur daß diesmal ein bißchen Nervenkitzel mehr dabei war. Kommt die Genehmigung oder kommt sie nicht? Aber auch diese Hürde wurde nach einem nochmaligen Telefonquiz innerhalb weniger Tage genommen. An dieser Stelle danken wir dem Herrn Keuler vom Ordnungsamt der Stadt Köln, der trotz enormer Arbeitsüberlastung die Sache zu Ende brachte.

Nun konnten die Plakate gedruckt werden. Auch hier zeigte sich der Einsatz der Mitglieder. Christine Rusche entwarf das Plakat. Unser Wirt Peter Gieren und seine Frau Monika, bekannt für die hervorragende Küche und den erstklassigen Service, ließen es sich nicht nehmen, den Druck zu besorgen.

Ebenso sollten die Unkosten der Veranstaltung so gering wie möglich sein. Die Devise lautete, Pokale selbst herstellen und Sachpreise in Form von Spenden. Auch hier wieder der Einfallsreichtum der Mitglieder. Kolben waren in der Werkstatt vorhanden, einer nahm sie mit und ließ sie in der Lehrwerkstatt von Ford polieren. Ein anderer nahm sich der Kolben an und machte passende Sockel aus Holz. Zum guten Schluß brauchten nur noch die Messingschilder angefertigt zu werden. Die Pokale waren fertig. 6 Stück zum Preis von DM 54,-

(Anfertigung der Messingschilder). Schon hier eine enorme Ersparnis. Vergleichbare Pokale hätten DM 180,- gekostet. Bei den Sachpreisen wurde es schwerer. Hier kam es mehr auf das Überredungsvermögen eines Vertreters an. Die damit Beauftragten sollen selbst des Nachts im Schlaf das berühmte Sprüchlein gesagt haben. (Ich bin vom Bundesverband der Motorradfahrer usw.) Viele Ehefrauen und Freundinnen haben sich gewundert. Aber auch das war kein Hindernis. Von Tag zu Tag wurde die Ecke der Sachpreise größer und größer. Da mußte einer ein unheimliches Talent besitzen. Eingeweihte erzählen von einem, der es geschafft hatte, den Besitzer eines Motorradgeschäfts dreiviertel Stunden mit den unmöglichsten Erzählungen zu fesseln (Rennfahrer usw.), bis dieser wahrscheinlich aus Not aufgab und mehrere Sachpreise spendete.

Nun rückte der 8. Mai immer näher. Die Ausschreibung wurde von unserem Sportwart Wuffi erstellt und durch Hilfe unseres Mitgliedes Burkhardt auf die erforderliche Menge kopiert. Die Filme für den Abend mußten beschafft werden. Die Firmen Neckermann (MZ Importeur), Kawasaki und Yamaha sagten zu, die Filme rechtzeitig zu liefern. Leider waren bis zum Tage der Veranstaltung nur die MZ-Filme angekommen. Bei der Fa. Mitsui (Yamaha) machte uns die Post einen Strich durch die Rechnung. Der Yamaha-Film lag schon am 6.5.76 auf dem Hbf Köln. Nur brauchte die Benachrichtigungskarte von Köln nach Köln ganze vier Tage. Aber aus vorigen Filmabenden klug geworden, hatte unser Filmreferent Reinhard vorgebaut und von der Stadtbildstelle Köln einen Film über Verkehrserziehung besorgt. Der Filmabend war gerettet.

2 Wochen vor der Veranstaltung kam dann noch die Sache mit der Polizei. Hier wurden folgende Punkte aufgegriffen. Absperrung und Sicherung des Veranstalterraumes, sowie Ausschilderung der Anfahrtsstraßen. Auch hier ging alles glatt. Vielen Dank an Herrn Krusche vom Schutzbereich VII für seine Bemühungen.

Als die letzte Woche anbrach, war noch manches zu erledigen. Der Parcour mußte noch erstellt werden. Donnerstag Abend war der Test. Jetzt kam die Frage „Wo sind die Dosen?“ Antwort „In der Garage, wo sonst“. Dort waren sie nicht. Die Dosen waren verschwunden. So wurde erstmal mit gesammelten Dosen geübt und die Suche auf Freitag verschoben. Am Freitag waren dann die Dosen doch nicht da, aber Kalle Matutat schleppte welche an, mit der Bemerkung „Es fehlen mir vier Dosen“. Frage „Wo fehlen denn die vier Dosen?“ Kalles Antwort „Vier Dosen an Hundert fehlen“. Alle Anwesenden brachen in ein grölendes Gelächter aus. Ebenso



schleppte Wuffi auch noch zwei Kartons an, der Parcours war gerettet. Freitagnachmittag wurden dann unter den fleißigen Händen unserer Mitglieder die Plakate auf Holzplatten geklebt. Um 22 Uhr war auch das Ausschildern geschehen. Die Akteure ließen sich gemütlich ihr Bier schmecken, alles lief nach Plan. Beim ersten Schluck kam die Klassenachricht „Schatz, die eintausend Meter Absperreinlein liegen in der Garage“. Ach, wie gut das Kölsch schmeckte. „Aber die zwanzig Absperre-pfeiler hat er nicht mehr bekommen, die sind auf sämtlichen Baustellen“. Prost Mahlzeit, das auch noch. Aber was solls, morgen ist auch noch ein Tag.

Samstag, der Tag der Entscheidung. Um 9 Uhr kamen die ersten Helfer. Der Parcours wurde aufgebaut. Die Tische herangefahren, und die Suche nach den Pfeilern begann. Was Solls, der Samstag war ein Glückstag. Unser Mitglied Rainer Wachsmut hatte in seinem Gerüstbaubetrieb schon einmal vier. Die erste Abspernung war ok. Die einzige Möglichkeit, fehlende Pfeiler zu besorgen hieß, Selbstherstellung derselben. Auf dem Weg zu unserem Oberschweißer Ludwig standen ganz auffällig einige Bauwagen der GEW (Gas- und Elektrizitätswerke). Siehe da, dort lagen sie, die gesuchten Objekte. 6 Stück an der Zahl. In Ermangelung der Zeit, das Frage- und Antwortspiel durchzuführen, wurden sie aufgeladen. Natürlich wurden sie wieder zurückgebracht. Vielen Dank an die GEW. Sie haben uns geholfen.

Die Zeit war immens fortgeschritten. Der Parcours stand, die Abspernung war ok. Tische und Material standen bereit, die ersten Teilnehmer waren schon da, aber es ging noch nicht los. Unser Organisationsleiter Wuffi bekam graue Haare. Was war denn nun wieder los?

Ganz einfach, eine Stoppuhr fehlte. Kalle fuhr nach Berg. Gladbach und holte sie. Die Wertungskarten waren noch nicht da, sie waren bei Reinhard. Also schon wieder R 4 Nonstop. Wo ist der Kassierer mit Wechselgeld? Also einer nach Dormagen, Lothar mit der BMW. Unterwegs großes Hallo. Franz Josef kommt ihm entgegen. „Hab mich verschlafen“. Natürlich war die Kasse noch in Dormagen, und Wechselgeld war auch noch nicht vorhanden. Geschäfte wurden abgeklappert, bis genügend Wechselgeld vorhanden war.

Die Veranstaltung begann planmäßig etwas später. Durch das hervorragende Wetter verkauften unsere Damen fleißig alkoholfreie Getränke. Auch an das leibliche Wohl war gedacht worden. Bratwürste warteten auf ihre Genießer, die hervorragend von unserem Freund Peter Cleff vom LV Rhein Ruhr gegrillt waren. Alles lief nach Plan. Durch das Nichterscheinen der Tageszeitungen konnte leider der Termin nicht bekannt gegeben werden. Aber trotzdem waren sehr viele Teilnehmer am Start. Es wurde in fünf Klassen gestartet. Jeder Teilnehmer hatte bei Abgabe der Nennung die Möglichkeit, dreimal auf dem genannten Fahrzeug zu starten. Viele nutzten die Gelegenheit und starteten auf verschiedenen Fahrzeugen.

Um 18 Uhr fand dann in der alten Schule in Fühlingen, die uns die Freiwillige Feuerwehr Fühlingen zur Verfügung gestellt hatte, der Filmabend mit anschließender Siegerehrung statt. Hier gab es dann erstaunte Gesichter, als die Auswertung kam. Viele Teilnehmer hatten besser abgeschnitten, als sie allgemein erwarteten. In zwei Klassen gab es sogar ein hartes Kopf an Kopfkrennen, in dem schließlich die bessere Langsamfahrtstrecke entschied. Beachtenswert war der 8. Platz des 11-jährigen Uwe Ernst auf einer 100 Yamaha. Ein hoch den beiden Damen Brigitte Grütznacher und Conny Wildt, die trotz anfänglicher Skepsis mitmischten. Erstaunlich war die geringe Beteiligung in der großen Klasse. Hier sind sehr wahrscheinlich einige der Meinung, sie wären aus dem Alter raus, einen Büchsenlalom zu fahren. Und sie würden vielleicht ihr Image verlieren, wenn sie mit ihren PS-Boliden ein paar Dosen mehr umwerfen als eine Dame auf einer 150 MZ. Das es aber trotzdem ging, bewies Ludwig Wittek. Obwohl er seit über einem Jahr

kein Motorrad mehr hat (wegen Bundeswehr), zirkelte er die BMW seines Bruders Charly gekonnt über den Parcour.

Durch die großartige Unterstützung der Kölner Motorradhändler und einiger anderen Firmen ging keiner der Teilnehmer mit leeren Händen nach Hause. Alle erhielten Sachpreise, die genau auf das Motorrad zugeschnitten waren.

Ein Wink mit dem Zaunpfahl an die japanische Motorradindustrie: Sämtliche japanische Motorräder erhielten Luftpumpen mit Flickzeug. Um 20 Uhr war die Schlacht geschlagen. Ein Dank an alle Clubmitglieder, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben und ein Hinweis an andere Landesverbände: Laßt euch ähnliches einfallen. Der Ausklang des Abends fand dann im gemütlichen Kreis vieler Ugentwegter am Ufer des Fühlinger Sees statt. Alle waren zufrieden, man erzählte Witze, tauschte Erfahrungen aus und kam sich wieder ein Stück näher.

Fiete



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

Redaktion u. Anzeigenverwaltung: W. G. Rohde Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Telefon (0221) 767247

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Friedhelm Feld, Neusser Landstraße 19, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 7903547

Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 767247

Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 5901526

Lothar Braun, Vogesenstraße 42, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 171115

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