

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



2/68

----- Einladung zur Jahreshauptversammlung 1968 -----

Wie bereits in der BALLHUPE Nr. 1/68 bekanntgegeben, findet die diesjährige Hauptversammlung am Samstag, den 15. Juni in der Gaststätte "Zum Weißen Roß" in Groß-Gerau statt. Der Termin liegt diesmal besonders günstig, so daß wir mit einer großen Beteiligung unserer Mitglieder rechnen. Gäste sind - wie immer - herzlich willkommen!

Die Versammlung beginnt um 19 Uhr mit der folgenden Tagesordnung:

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung durch den gastgebenden Landesverband
2. Vorstellung neuer Landesverbands-Vorsitzender
3. Geschäftsbericht für 1967/68
4. Kassenbericht
5. Berichte der Landesverbände
6. Anträge zur Tagesordnung
7. Anträge zu Satzungsänderungen
8. Allgemeine Aussprache

Daß der Landesverband RHEIN-MAIN gleichzeitig, d.h. vom 13. bis 17. Juni in Groß-Gerau sein Zelttreffen durchführt, wird inzwischen allgemein bekannt sein. Nun erhielten wir von der Firma BMW die Zusage, daß anläßlich der Hauptversammlung der bereits auf dem ELEFANTEN-TREFFEN gezeigte Montage und Einstell-Lehrgang wiederholt wird. Diese Veranstaltung findet zweimal statt, u.zw. einmal am Samstag-Nachmittag, etwa 14 Uhr und zum zweiten Mal am Sonntag-Vormittag, 10 Uhr, jeweils im Versammlungssaal.

Die Veranstaltung am Sonntag ist vornehmlich für Gäste vorgesehen, die dem BVdM noch nicht angehören.

An dieser Stelle möchten wir daran erinnern, daß nur diejenigen Mitglieder auf der Hauptversammlung stimmberechtigt sind, die eine Mitgliedskarte mit dem Quittungsvermerk für den Jahresbeitrag 1968 vorweisen können. Wer also seinen Beitrag für das laufende Jahr noch nicht gezahlt hat, erledige das umgehend bei seinem zuständigen Landesverbands-Kassierer oder durch direkte Überweisung an den Bundes-Schatzmeister, E.M. Schmidt, 563 Remscheid, Postscheckkonto 118 429, Postscheckamt Köln. Für Überweiser gilt selbstverständlich der Quittungsabschnitt der Post oder der Sparkasse als ausreichender Nachweis in Verbindung mit der Mitgliedskarte.

Die BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42, Geschäftsstelle 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstr. 13. Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Horst Briel, 433 Mülheim/R. Mergelstr. 42, Willy Reuter, 56 Wuppertal-Barmen., Siedlungsstraße 13, E.M.Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23.

Die von unseren Mitarbeitern mit Namen gezeichneten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des BVDM dar.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

Veteranen und "Tolle Vögel" im Schwarzwald

Der Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE hatte zum 1. Mai zu einem Treffen eingeladen, in dessen Mittelpunkt Veteranen-Maschinen und Eigenbauten stehen sollten. Der Tag begann mit Regen und Kälte und machte dem Namen "Wonnemonat" keine Ehre. Als Veranstalter sahen wir schon schwarz und das gut vorbereitete Treffen buchstäblich in's Wasser fallen. Die ersten Gäste waren schon am 30.4. erschienen und hatten, wie sich später herausstellte, die weiteste Anfahrsstrecke hinter sich. Es waren Herr und Frau Kraemulat aus Solingen. Am 1.5. so gegen 9⁰⁰ begann dann der "Einzug der Gladiatoren" -- Maschine um Maschine brummte durch Hardt in Richtung "Kreuz". Mir verschwand das anfängliche flauue Gefühl in der Magengegend und bei jedem hinzukommenden Fahrer stieg mein Selbstvertrauen wieder etwas. Am Mittag überstieg die Anzahl der Gekommenen selbst unsere kühnsten Träume. Die Parkplätze vor'm und die Sitzplätze im "Kreuz" waren restlos belegt. Die Gäste brachten außer ihren Veteranen und Eigenbauten auch einen Mords-Appetit mit. Roland, der Kreuz-Wirt, briet seine Jägerschnitzel im Akkord. Die abgestellten Maschinen waren ein Leckerbissen für Foto-Amateure und Motorrad-Liebhaber; jeder kam auf seine Kosten. Ich möchte einige der Maschinen und deren Besitzer aufzählen -- ohne die anderen abzuwerten! -- aber es ist einfach nicht möglich, alle aufzuzählen! Da wären an Eigenbauten: Herrn Metzmaier's VINCENT, die ein selbstgefertigtes Fahrwerk besaß und viele Raffinessen aufzuweisen hatte; die Maschine ist bildschön -- ebenso die ZÜNDAPP-ARABELLA von Herrn Kraemulat, an welcher auch nicht der geringste "Murks" zu finden ist! -- und als Dritten im Bunde die kleine Hunderter-Zwei-Zyl.-Zweitakt-Maschine von Rolf Jauch, die eine gekonnte Kombination von Serien-Teilen verschiedener Marken und selbstgefertigter Teile ist. Ein Feuerzeug, das nicht nur nett aussieht, sondern auch läuft, daß es eine Freude ist!

Von den Veteranen wären zu nennen: eine 5 Zyl.-MEGOLA, Bauj. 1919, im Origin.-Zustand, gepflegt und vorgeführt von Herrn Haller aus Tuttlingen (siehe Bild); eine NSU 300 sv., Bauj. 1928, in gutem Zustand und per Achse von Karlsruhe gekommen; die ARBINET von Herrn Oehlschläger aus Stuttgart, eine Maschine aus dem Jahre 1904, hervorragend in Ordnung und ebenfalls per Achse nach Hardt gekommen. Das war für Herrn Oehlschläger fast eine Tages-Reise --, bei der geringen Motorkraft seiner Maschine ist er an steilen Steigungen oft gezwungen, mitzutreten! Sein Erscheinen bei unserem Treffen ist besonders hoch zu werten. Als seltene und schöne Maschinen fielen noch die beiden SCOTT der Schweizer Freunde Jabery und Schwengeler auf.

Nach dem Essen versammelten sich die Fahrer aller Veteranen und Eigenbauten, um eine Fahrttüchtigkeits-Prüfung zu absolvieren; eine



Steigung zwischen Hardt und Sulgen war als "Kurs" gewählt. Hei ! - wie da die PS wieherten; für jedes Ohr die Passende Musik: das Heulen der beiden SCOTT's das giftige Sägen der 100-er Zweizylinder, das Röhren der VINCENT, vermischt mit dem dezenten Brummen der ARABELLA-ZÜNDAPP und der MEGOLA.

Für Liebhaber eines kernigen Tones sorgte eine 600-er UT von 1930 mit Blackburne-Motor aus Tuttlingen. Als der Konvoi die Strecke bewältigt hatte, wurden die besten Veteranen und Eigenbauten prämiert. Den 1. Preis f. VETERANEN erhielt Herr Oehlschläger, Stuttgart, den 2. Preis der Fahrer der 300-er NSU aus Karlsruhe (da er sich nicht in die Bewerber-Liste eintrug, weiß ich seinen Namen nicht). Bei den EIGENBAUTEN erhielten den 1. Preis Herr Kraemulat, Solingen, und den 2. Preis Herr Rolf Jauch. Mit dem Leeren eines Freibier-Fasses fand dieser 1. Mai dann sein Ende. Die Letzten verabschiedeten sich am folgenden Vormittag,

D. Klinger

Fuchs-Suchfahrt des LV. Rhein - Ruhr

Als sich der Landesverband RHEIN-RUHR am Samstag, 27.4., erstmals an seinem neuen Treffpunkt "Gut Steinberg" versammelte, herrschte noch das schönste Wetter und für die am nächsten Morgen angesetzte Fuchssuchfahrt war eine Rekord-Beteiligung zu erwarten. Die Hoffnung löste sich aber buchstäblich in Wasser auf, denn Sonntag-früh goß es in Strömen! Trotzdem fanden sich zum festgesetzten Zeitpunkt noch 13 Maschinen mit insgesamt 16 Teilnehmern am alten Bahnhof in Schwenke ein. Der Fuchs, Hasso Kramer, mit Beifahrer Helmut Langhanki ging Punkt 9 Uhr auf die Strecke; die Meute wurde eine halbe Stunde später losgelassen.

Es war jammerschade, daß dies miese Wetter die landschaftlichen Schönheiten des nördlichen Sauerlandes nur unvollkommen zur Wirkung kommen ließ. H. Kramer hatte nämlich eine wunderschöne Strecke ausgesucht, die u.a. an einigen Talsperren vorüberführte, so daß die Veranstaltung wirklich besseres Wetter und so größere Beteiligung verdient gehabt hätte. Der bis etwa halb zwölf anhaltende Regen war natürlich auch nachteilig für die Markierung der Fährte, und man mußte schon gut aufpassen, um die (teilweise auseinandergelaufenen) Farbpulver-Kleckse zu verfolgen. Doch lag es bestimmt nicht hieran, daß der Fuchs bis zur festgesetzten Zeit n i c h t aufgespürt wurde.

Sieger der Veranstaltung waren daher Hasso Kramer und Helmut Langhanki. Ihnen gelang dieses Kunststück nun zum 3. Mal --- kein Wunder bei so "alten Füchsen"! !

W.R.

Kleiner Bericht von der Jumbo-Fahrt 1968

Als wir, Dieter Krause und ich, nach 4 1/2 stündiger Fahrt in Richtung Osten in Hessisch-Lichtenau bei der orthopädischen Klinik ankamen, stand die Sonne hoch am blauen Himmel. Herr Pflang, der Heimleiter, begrüßte uns und lud uns zum Frühstück ein. Beim Gang durch das Anstaltsgelände lachten uns erwartungsvolle Kinderge-sichter an, und wir erfuhren, daß die Vorfriede auf diese Fahrt schon Tage und Wochen dauerte.

Nach dem Frühstück erhielt jeder ein großes Verpflegungspaket und eine gelbe Armbinde mit der Aufschrift:

Jumbo-FAHRT 1968, und dann wurden die Fahrgäste verteilt. Wir sollten ein Kind und eine erwachsene Begleiterin mitnehmen.

René war 6 Jahre alt und eins von den vielen Kindern, derentwegen sich momentan ein Gericht um die Klärung der Schuldfrage bemüht, Beim Anblick unseres Gefährts sagte der Kleine: "Das ist kein Motorrad, mit dem fahre ich nicht!" Erst als ich mit ihm einmal herumgegangen war und die Plane abgenommen hatte, erkannte er den "Clipper" als Seitenwagen an und stieg ein. Die Begleiterin, eine Lehrerin aus dem Internat, nahm ihn auf den Schoß, und pünktlich setzte sich die Karawane von fast 60 Gespannen in Bewegung.

Das erste Etappenziel war ein Märchengarten mit einigen Tierkäfigen, einem kleinen Museum und einer Schmalspureisenbahn. Hier blieben wir zwei Stunden und unsere kleinen Fahrgäste wurden in ihren Rollstühlen gefahren, gingen selbst oder mußten zum Teil auch getragen werden, um alles zu sehen. Dann ging es wieder über wenig befahrene Landstraßen weiter zu einer Waldgaststätte mit Wildgehege, in der den Kindern Kuchen und Kakao angeboten wurde. Das dritte Ziel war Schloß Wilhelmshöhe wo wir nur kurz rasteten um unseren Gästen eine kleine Erfrischung zu reichen.

Als wir wieder in der Klinik ankamen hörten wir Worte des Dankes, und dabei hatte es uns doch ebensoviel Freude gemacht.

Am Abend vor dem Abschied sagte ein Mädchen zu mir: "Dieses Mal durfte ich nicht mit, aber im nächsten Jahr wird sicher ein Platz für mich frei sein!"

Wie wär's, wollen SIE sie nicht ausfahren?

Horst Orlowski

P.S. Dem Veranstalter dieser Fahrt, den Kasseler Motorradfreunden im BVDM, federführend Kurt Schirakowski, wurde von allen Teilnehmern Dank und Anerkennung für die gute Organisation ausgesprochen.

1. Orientierungsfahrt der Motorradsport-Vereinigung "Lüneburger Heide"

Bei strahlendem Sonnenschein veranstaltete am Sonntag, 28. April 1968 die Motorradsportvereinigung "Lüneburger Heide" ihre erste Orientierungsfahrt. Das Motto für diese kleine Rundfahrt durch die Zentralheide bei Soltau lautete: Motorradfahrer, lerne deine Heimat kennen! Entsprechend war auch die ganze Fahrt ausgearbeitet worden, und es ging um das Aufsuchen von verschiedenen markanten Orten und die Beantwortung z.T. kniffliger Fragen aus dem Bereich "Geschichte und Struktur der Landschaft". Daneben wurde bei der Wertung, soweit es bei der geringen Zahl von Kontrollhelfern möglich war, auch das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr und der Zustand der Maschine berücksichtigt.

Die Fahrt begann um 8⁰⁰ und endete mit einem kleinen Essen in der Bahnhofsgaststätte Lüneburg um 18⁰⁰. Am Start waren:

Gerh. Neddenriep mit Beifahrer Jürgen Baum auf "Victoria 200" (BVdM)
Helfried Meyer auf "BMW R 26"
Wilfried Liepolt auf "Zündapp KS 50"
Andreas Mahl mit Beifahrerin Helga Krause auf "NSU Max"
Alfred Sommer mit Beifahrer Lothar Meyer auf "NSU Max"
Harald Münzberg mit Beifahrerin Heidemarie Ehrhorn auf "NSU S-Max"
Horst Schnasse auf "BMW R 25/2"
Uto Schubert auf "BMW R 26"

Vormittags kamen alle Fahrer gut voran - außer Andreas Mahl. Dieser Pechvogel hatte schon auf der ersten Teilstrecke eine undichte Ölanlage und seine von uns allen so bedauerte, aber tapfere Sozia Helga K. war buchstäblich in einer lauwarmen Ölbrause gebadet worden. Da konnte sich nun unser "NSU-Spezialist" Steffens (wollte sich partout diesmal erst die Fahrt ohne Wertung ansehen) nützlich machen.

Alle Fahrer sind unterwegs, soweit man es beurteilen kann, diszipliniert und fair gewesen - was man von den Auto-Spazierfahrern nicht immer behaupten konnte. Das bekam besonders Kamerad Horst Schnasse zu spüren: Ihn brachte auf der letzten Etappe nachmittags ein VW-Fahrer derart in Bedrängnis, daß sich Horst nur noch auf einen frisch gepflügten Acker retten konnte. - Nun fahren Sie aber mal mit 60 - 70 Sachen plötzlich von der normalen Straße auf einen Acker -! Daß ihm persönlich nichts passiert ist, verdankt Horst nur seiner Erfahrung als altem Whrmachts-Kradfahrer und seiner schnellen Reaktion. Die BMW ist allerdings mehr oder weniger hin. Wir hoffen aber wohl vergebens, daß der Herr VW-Fahrer sich noch meldet. Horst ist dann von einem Kameraden nach Lüneburg geschleppt worden. Sonst kann man aber sagen, daß diese erste Orientierungsfahrt gut und reibungslos verlief. Es belegten, von insgesamt zu erreichenden 250 Punkten

mit 225 Punkten	den 1. Pl.	Alfred Sommer/Lothar Meyer,
mit 220 "	" 2. "	Harald Münzberg/Heidem. Ehrhorn,
mit 215 "	" 3. "	Uto Schubert.

An Alfred Sommer fiel auch der vom Vorstand ausgesetzte "Wanderpreis" in Form einer auf einen Teakholz-Sockel gestellten Ballhupe. Die weiteren Preise waren Motor-Bücher. Jeder Teilnehmer erhielt eine Teilnahme-Urkunde und alle Nicht-Gewinner als Trostpreis einen kleinen "Shell-Reiseführer".

Für alle Beteiligten war diese kleine Heide-Fahrt ein schönes Erlebnis. Wir hoffen nur, daß sich an der nächsten Veranstaltung noch mehr Motorrad- und Roller-Fahrer aus dem Raum "Lüneburger Heide" beteiligen. G ä s t e aus benachbarten Gebieten sind natürlich auch immer willkommen.

H.G. Lehmann

Im Jahre 1954 mußte das als Familienfortbewegungsfahrzeug dienende schwere Gespann aus Gründen des Familien-Zuwachses einige Jahre weichen und ein Automobil als "Überbrückungsfahrzeug" angeschafft werden. Nach einem halben Jahr Pause witterte der Seemann dann wieder Seeluft -; ein Motorrad mußte her, aber dementsprechend klein, da eine schwere Maschine und ein Wagen finanziell nicht tragbar waren. Ein günstiges Angebot wurde angenommen: zwei komplette "Föxe" mit 4 Motoren; aber an allen Motoren waren die Kurbelwellen restlos hin! Damit das Fahrzeug zur Straße zugelassen werden konnte, wurde aus dem - böse Zungen sagen hierzu: Schlaglochsuchgerät - ein neues Fahrgestell an einige Wochen währenden Bastelabenden fertiggestellt. Als Hinterradpartie, die zugleich als Aufnahme des Kotflügels, der Sitzbank und der Federbeine diente, wurde ein Blechkasten angefertigt. Für die Vorderradgabel wurden neue Schwinghebel angefertigt, womit eine breitere Achslagerung erzielt wurde. Dazu wurden 2 neue Federbeine für die Vorderradgabel angefertigt, die in den Gabelscheiden montiert wurden. Der Federweg betrug vorn 105, an der H.-Radschwinge jedoch 110 mm. Als Bremsnaben wurden vorn eine 250-er "Adler" - und hinten eine "Pränafa" - Vollbremsnabe verwandt. Die Bereifungsmaße vorn und hinten: 2,50 x 19 Conti-LB.

Der Tank wurde von einer "Horex-Regina III" übernommen; allerdings wurde hierbei der komplette Tanktunnel herausgeschnitten, da dieser dem Fahrgestell entsprechend neu angefertigt werden mußte.

Zusätzlich wurden 2 Aussparungen für den Knieschluß eingetrieben, die anschließend mit Schaumgummi ausgelegt wurden. Ein Lenker wurde nach Moto-Guzzi-Form angefertigt und erhielt Magura-Rennarmaturen. Nach Fertigstellung des Fahrgestells kam der Motor an die Reihe. Sämtliche Lager, Kurbelwelle, Ventile, Federn, Kolben, usw., wurden erneuert, die Verdichtung auf 1:8,5 erhöht. Der Zylinder-Kopf erhielt einen 16-er Vergaser, ein 2 mm größeres Einlaßventil und demzufolge einen entsprechend vergrößerten Ventilsitzring und stärkere Ventilsfedern; die Kanäle wurden überarbeitet. Weiterhin wurde die Magnetzünder-Grundplatte in Rollenlagern verstellbar gelagert, so daß die Zündung von Hand verstellt werden konnte.

Rein äußerlich unterschied sich der Motor nur durch den am Zylinderkopf-Deckel angebrachten Entlüftungsstutzen, der das Korrodieren des Ventilmechanismus verhindern sollte.

Das Auspuffgeräusch wurde durch einen BMW R 25/3-Schalldämpfer bis auf ein leises Säuseln gedämpft.

Nach scharfer Einfahrzeit ging es dann mit diesem Motorrad auf die Meßstrecke. Über 1 km lief es einmal hin 83 und zurück 89 km/h. - Mensch - da fehlt doch was! Und der Motor kommt rein gefühlsmäßig nicht auf Drehzahl!! - Ein Nachrechnen ergab, daß das 31-zählige Kettenrad und das 15-zählige Ritzel des Motors eine zu knappe Übersetzung waren. Nach Beschaffung neuer Kettenräder von 32 bis 36 Zähnen erwies sich das 34 -er Rad als das günstigste. Mit dieser Übersetzung lief die Maschine auf derselben Strecke hin 97 und zurück 99 km/h. Die schnellste Zeit, die mit diesem Fahrzeug gemessen wurde, waren 103 km/h = 35 sec. für 1 km! Allerdings dürfte da der Rückenwind eine erhebliche Rolle mitgespielt haben ---.

Mit den Fahreigenschaften des Fahrgestells war ich zufrieden, genauso mit der Wirksamkeit der Bremsen; aber der Motor, d.h. die Kurbelwelle, gab nach 8.000 km den Geist auf. Ein neuer Motor stand bereits fix und fertig da und hatte sich gegenüber dem ersten wie folgt geändert:

Batterie-Zündung, Drehzahlmesser-Antrieb, geänderte Kurbelwelle mit einem Hub von 54 mm, ein neu angefertigtes Pleuel, Bohrung auf 52 mm vergrößert, hierzu ein Kolben mit 2 Ringen 1,5 mm und einem Ölabbstreifring 3 mm. Im Zylinderkopf wurde ein 27 mm Einlaß- und ein 25 mm -Auslaß-Ventil eingebaut. Zusätzlich wurde der Einlaßkanal neu gestaltet in Form eines Fallstrom-Kabels, der zugleich als Aufnahme des 22 mm-Vergasers diente. Die Verdichtung wurde auf 1: 9,2 erhöht. Zudem wurde eine 2-Stufen-Ölpumpe in das Kurbelgehäuse eingebaut, die vor allem das Pleuellager und den Ventiltrieb ausreichend mit Öl versorgten.

Inzwischen waren nun 1 1/2 Jahre vergangen und der Urlaub stand vor der Tür. Unser Reiseziel stand bereits fest: die herrlichen 3 Wochen sollten auf dem Nürburg-Ring mit Motorradkramerei vertan werden! Das "Föxchen" einschließlic 3 Reserve-Motoren und alles was dazugehört, gingen mit. --- Am Ende dieses Urlaubs waren nach ..zig Runden Nordschleife 3 (drei) Motoren geplatzt; der auf 115 ccm abgeänderte Motor erwies sich von den insgesamt vieren als der sagenhaft schnellste und haltbarste, so daß sich der Arbeitsaufwand hierfür doch gelohnt hatte; denn 20 Runden Nordschleife - und davon die "Fuchsröhre" jedesmal mit ca. 9.000 - 9.500 U/min. hinunter -, das will doch etwas heißen!

Nun zu den Rundenzeiten, über die genauso wie über jede Änderung am Motor Buch geführt wurde: Die schnellste Runde 15,10 min., die langsamste 16,51 min., Schnitt also ca. 82 km/h (bei 22,8 km Nordschleife).

Diese Bastellei oder "Foxeritis" dauerte 2 1/2 Jahre und als einige Tage wieder der neue dicke Brummer vor der Garage stand (und das Automobil seine Pflicht erfüllt hatte) wurden die inzwischen umgebauten 2 "Föxe" und kistenweise Motoren verhöckert. In diesen 2 1/2 Jahren wurde auch ein ohc.-Doppelnocken-Motor gebaut, an dem umfangreiche Änderungen, bedingt durch die 3-fach gelagerte Kurbelwelle, am Kurbelgehäuse durchgeführt werden mußten.

Alles in allem - ein Seitensprung zu den Kleinvolumigen - aber ich habe mit diesem 100 Schuß-Fatröschchen-Motorrad sehr viel Spaß bekommen! Allerdings muß man sich von vornherein darüber im klaren sein, daß es sich um ein Ein-Mann-Motorrad (oder "-Rädchen") handelt.

Karl Reese

Die Marschverpflegung

Von Geislingen a.d. Steige kommend, hatte ich die Schwäbische Alb überstiegen und nahm nun Kurs auf Kaufbeuren. Das alte, schöne und wenig bekannte Städtchen Weißenhorn mit seinen Mauern, Türmen und Giebeln hatte es mir angetan. Über Krumbach fuhr ich nach Mindelheim und steuerte dann Kaufbeuren auf dem Umweg über Bad Wörishofen an, wo der alte Sebastian Kneipp im Kurpark hoch auf seinem Sockel thront. Das "Supermax"-Gespann war schwer bepackt. Im SW lag ein Seemanns-Sack so beachtlicher Größe, daß sein verschnürtes Oberteil stets unter der Plane hervorschaute.

Etwa bei Schongau/Reiting bekam ich Gesellschaft: ein roter DKW-Wagen aus Solingen zog an mir vorbei mit Gehupe und "Halloo"; wahrscheinlich weckte mein Solinger Kennzeichen bei den Insassen heimatliche Gefühle. Hinten im Wagen saß ein kleiner Junge, der mir stets winkte. Wir fuhren dann zusammen bis Garmisch. Als wir dort an einer Ampel hielten, konnte ich mich rechts an meine Solinger Weggefährten heranschleichen. Nach kurzer Begrüßung und dem "Woher - wohin?" mischte sich das Kind in die Unterhaltung mit der ängstlichen Frage, ob es denn im Urlaub in den Bergen nichts zu essen gäbe --?! Allgemeines

betroffenes Schweigen --. Schließlich forscht der Vater nach der Ursache dieser Sorge. Darauf der Knabe in waschechtem "Soleger Platt" und auf meinen Marinesack deutend: "Weröm hät dann de Mann ut Soleg den Sack Erpel mitgenommen?" (Warum hat denn der Mann aus Solingen den Sack Kartoffeln mitgenommen?). Ich komme öfter dort vorbei und immer wieder muß ich lachen über diesen unfreiwilligen Scherz des kleinen Mannes. In dem Sack befand sich nur die Wäsche und der klägliche Rest der Marschverpflegung!

R.K.

Wohin fahren sie eigentlich?

Mit ihren Motorrädern, die BVdM Mitglieder. Wir möchten es gerne wissen und wir möchten uns gerne mit ihnen erfreuen am Erlebnis der Ferne, des Abenteuers. Und gleichzeitig möchten wir beweisen, daß unsere Mitglieder mit ihren Motorrädern nicht nur um den heimatlichen Häuserblock ihre Runden drehen, oft wenig zur Freude und Erbauung der Nachbarn. Deshalb folgende Anregung:

Schickt uns eine Ansichtskarte aus Eurem Zielort oder von irgendwo unterwegs. Unter dem Motto "Grüße an die Kameraden vom BVdM" schreibt uns kurz, woher Ihr kommt und wohin es noch gehen soll, eventuell besondere Erlebnisse, leserlich Euren Namen und den Heimatort. Diese Grüße werden in der jeweils nächsten Ausgabe der BALLHUPE weitergeleitet an diejenigen, denen sie zugedacht waren.

So ganz nebenbei ergibt sich dann eine Sammlung von Ansichtskarten, mit der man manches Kinderherz erfreuen kann. Wir denken da an die Kinder der Klinik in Hessisch-Lichtenau, die im Rahmen der Jumbo-Fahrt von den Kasseler Motorradfreunden im BVdM auch in diesem Jahr wieder betreut wurden.

Zum Schluß noch die Anschrift, bei der die Karten gesammelt werden sollen:

Geschäftsstelle des BVdM e.V. z.Hd. Herrn Willy Reuter,
56 Wuppertal-Barmen, Siedlungstraße 13.

E.M.S.

N a c h r u f

Aus Lüneburg erreichte uns die traurige Nachricht, daß

A l f r e d S o m m e r

am 4. Mai - wenige Tage nachdem er in der Orientierungsfahrt der Motorsportvereinigung LÜNEBURGER HEIDE den ersten Platz belegte - an den Folgen eines Verkehrsunfalls verstorben ist.

Alfred Sommer war erst 18 Jahre alt und neben seiner Tätigkeit als Jugend- und Pressewart des Männer-Turnvereins Lüneburg, ein begeisterter Motorradfahrer.

Seine Freunde werden ihn nicht vergessen!

Ein lohnendes Wochenend-Ziel

ist die Rennstrecke bei Z o l d e r im benachbarten Belgien. Vom Niederrhein und vom Ruhrgebiet aus fährt man am besten über ROERMOND, biegt an der Kreuzung ca. 6 km hinter der Maasbrücke rechts ab, dann geradeaus, über die belgische Grenze bis Kessenich. Hier geht es rechts ab bis B r e e, von hier ca. 3,5 km nach Süden, wieder rechts über Wijshagen - Meeuwen nach Hechteren. Wenn man hier die Straße Hechtel - Hasselt überquert hat, kommt man über Voort nach Zolder. Die Rennstrecke befindet sich aber etwa 5 km weiter inmitten eines Waldgebietes bei T e r l a e m e n (sprich Terlaamen). Ab Zolder findet man schon Hinweisschilder. Falls man unterwegs fragen muß: Rennstrecke heißt auf flämisch "Omloop".

Inmitten des Kurses liegt ein ausgedehnter Campingplatz mit ordentlichen Einrichtungen. Natürlich findet hier nicht jede Woche ein richtiges Rennen statt, aber die sehr gut ausgebaute und schnelle Strecke eignet sich ideal zum Trainieren für Wagen und Rennmaschinen. So kann man hier recht häufig auch bekannte deutsche Rennfahrer treffen, die hier ihre Maschinen einfahren oder abstimmen.

Der Pächter der Shell-Tankstelle, an der Einfahrt zur Rennstrecke, ist freundlich und hilfsbereit und spricht gut deutsch. Verständigungsschwierigkeiten dürfte es kaum geben, denn die Gegend liegt im flämischen Sprachgebiet.

Rt.

Reisetips für Frankreich

Frankreich ist allemal eine Reise wert, auch wenn man nicht nach Paris oder an die Riviera will. Es heißt zwar, daß Frankreich "teuer" sei, dies bezieht sich aber überwiegend auf Dienstleistungen, also Übernachtungen und Restaurant-Essen. Mit Motorrad und Zelt ist ein Urlaub in Frankreich nicht kostspieliger als anderswo im Ausland, zumal wenn man berücksichtigt, daß die sogen. "billigen" Länder eine viel weitere Anfahrt erfordern.

Hier einige allgemeine Hinweise: Kraftstoffe und Öle sind teuer, Benzin/Super ca. DM -,80 / -, 90/Ltr. Man erhält alle international bekannten Markenöle, z.B. CASTROL, Valvoline etc., die Preise liegen ca. 20 - 40 % höher als hier. Lebens- und Genußmittel liegen im großen Ganzen im gewohnten Rahmen. Es lohnt sich allerdings seine Einkäufe in größeren Geschäften zu tätigen, es gibt u.a. auch Konsumgeschäfte und Lebensmittelfilialbetriebe, die recht häufig sehr gut eingerichtete Selbstbedienungsläden unterhalten. Hier kauft man preiswerter als beim ambulanten Händler auf dem Campingplatz.

In Frankreich wird bekanntlich viel Wein getrunken und der gewöhnliche rote Landwein ist ziemlich billig, aber nicht jedermanns Geschmack. Nach dem Kriege hat sich aber auch der Bierkonsum in Frankreich sehr stark ausgedehnt. Neben den Importen aus Belgien und Deutschland können sich aber die einheimischen Gebräue durchaus sehen - besser gesagt: schmecken - lassen.

Es ist allerdings nicht billig, in Lokalen an der Theke ein paar Helle zu zischen; mit dem obligatorischen Tringeld kostet ein

Glas Bier (0,25 oder 0,33 Ltr., je nach Lokal) rund DM 1,-. Sehr viel billiger ist es, wenn man sich im Lebensmittelladen oder beim Campingplatz-Händler Bier in 1-Ltr.-Flaschen besorgt. Der ganze Liter kostet dann nur zwischen DM -,60 und DM -, 80. Natürlich wird ein Flaschenpfand erhoben, doch wird man die Flaschen überall wieder los, besonders wenn man die weit verbreitete Marke "Kronenbourg" aus Straßburg nimmt.

Wenn man auf einer langen Tagesetappe keine Gelegenheit zum Kochen hat oder wenn einem der Umstand dazu unangemessen erscheint, halte man Ausschau nach einem Fernfahrerlokal. Diese sind meist mit dem Hinweis "Routiers" versehen und um die Mittagszeit ohnehin daran kenntlich, daß immer mehrere Lastwagen davor oder in der Nähe parken. Hier bekommt man auch unter Ffr. 10,- (DM 8,-) etwas ordentliches zu essen. Leider sind diese Fernfahrerlokale an den französischen Überlandstraßen nicht sehr dicht gesät, man muß also schon aufpassen. Die anderen Gasthäuser an den Straßen, so verlockend gemütlich sie auch manchmal aussehen, sind weitaus teurer. Wer also die zu Recht berühmte französische Küche kennenlernen will, sollte 50 % mehr Geld mitnehmen, als er normalerweise eingeplant hätte.

Autobahnen gibt es bisher in Frankreich erst sehr wenige, sie sind aber sehr gut - oft dreispurig - ausgebaut. Tankstellen sind aber an den französischen Autobahnen nahezu unbekannt. Man gehe daher nur mit vollem Tank und Reserve für mindestens 50 km auf eine Autobahn, bes. auf die von Paris nach Süden führende Strecke.

Hierzu noch einige Tips für Nord- und Mittelfrankreich:

Wer an der Kanalküste einige Tage bleiben will, suche einen Campingplatz südlich von Calais, auch wenn man keinen Blick auf's Meer hat und ein paar Hundert Meter zum Strand laufen muß. Der große Platz an der Hafeneinfahrt von Calais ist in der Urlaubszeit sehr überlaufen und unruhig. Er dient hauptsächlich als Durchgangsplatz für den Verkehr von und nach England.

Einen sehr schönen Campingplatz fanden wir im Vorort BONSECOURS von ROUEN/seine. Das eingefriedete Gelände ist mit Obstbäumen bestanden und verfügt über beste sanitaire Einrichtungen. Man erreicht den Platz über die im Süd-Osten der Stadt in breiten Serpentin den Berg hinauf führende Straße. ROUEN ist eine sehr sehenswerte Stadt mit noch vielen alten Häusern in dem eigenartigen Fachwerkstil der Normandie und mit einer großartigen gotischen Kathedrale.

PARIS ist selbstverständlich d e r Anziehungspunkt für Frankreichreisende. Dementsprechend schwierig ist es in der Urlaubszeit einen Zeltplatz zu finden. Für Motorradfahrer ist m.E. der große Platz am Bois de Boulogne am besten geeignet, obwohl hier sehr viel Rummel ist. Man kann aber von hier aus relativ preiswert mit der Untergrundbahn - in Paris heißt sie METRO - in die Stadt gelangen, denn es ist nicht zu empfehlen, sich mit der Maschine in das Pariser Verkehrsgetümmel zu stürzen, man kommt dann garnicht dazu etwas zu sehen, weil man sich darauf konzentrieren muß, mit heiler Haut und unbeschädigtem Fahrzeug wieder herauszukommen. Man muß es übrigens so einrichten, daß man schon im Laufe des Vormittags auf dem Campingplatz eintrifft, ab Mittag ist es - zumindest in der Hauptreisezeit - hoffnungslos.

Der nächste Campingplatz bei Paris liegt im Westen der Stadt auf der Seine-Insel bei Port-Marly. Der Platz selbst ist sehr schon in einem ehemaligen Park gelegen, die sanitären Einrichtungen sind aber bei starker Belegung unzureichend. Bis zur ersten Metro-Station am Stadtrand

sind es ca. 12 km.

Außer den bekannten Sehenswürdigkeiten ist für den Motorradfahrer in Paris von besonderem Interesse das "Musée des Arts et des Métiers" (Museum für Kunst und Handwerk) in der Rue St. Martin. Die nächsten Metro-Stationen sind "Rèaumur-Sébastopol" und "Place de la République". Es handelt sich um eines der bedeutendsten technischen Museen seiner Art. Man findet dort Maschinenbau (historische Dampfmaschinen-Modelle), Astronomie, Eisenbahnwesen (mit einem vollständigen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnen in Frankreich von den Anfängen bis zum allerneuesten Stand) mit einer riesigen Anzahl von Modellen, und, was uns besonders interessiert, eine große Schau historischer Kraftfahrzeuge und Flugzeuge. Motorräder sind leider nur sehr wenige dabei, dafür aber eine Sammlung von Flugmotoren und Schiffsmotoren die ihresgleichen sucht. Die Abteilung Verkehr befindet sich im rechten Flügel des ausgedehnten Gebäudekomplexes in einem ehemaligen Kirchengewölbe. Von der Decke hängt u.a. der Original-Aeroplan mit dem Blériot als erster - am 25. Juli 1909 - den Kanal von Calais nach Dover überquerte.

Das größte Motorradgeschäft findet man in der Rue du Montmartre. Es werden englische, japanische, italienische und deutsche (MZ) Marken vertreten. Man kann ruhig hineingehen und ganz zwanglos die im Ausstellungsraum stehenden Maschinen besichtigen.

Die "Champs Elysées", die weltbekannte Prachtstraße, wird jeder Paris-Besucher einmal entlangbummeln. Außer dem Duft der großen weiten Welt gibt es hier allerdings nichts besonderes, mit Ausnahme der RENAULT-Vertretung. Diese liegt im oberen Drittel der Straße, vom Triumpfbogen gesehen auf der rechten Seite. Auf den ersten Blick sieht der Laden aus, wie andere Automobil-Vertretungen in der Nachbarschaft auch. Daß man im Hintergrund des Geschäftes ein Café eingerichtet hat, wo man in den Nachbildungen alter Kaleschen sitzt, wäre noch nicht einmal besonders erwähnenswert; im Obergeschoß aber, über eine Rolltreppe bequem zu erreichen, befindet sich ein kleines Werkmuseum mit einer großen Zahl historischer RENAULT-Wagen, von der allerersten RENAULT-Konstruktion bis zum Schnittmodell des R 16-Motors. Selbstverständlich befinden sich alle Fahrzeuge in einem hervorragenden Zustand. Auch hier kann man sich völlig frei und ungezwungen bewegen und kein Verkäufer versucht dem Besucher einen Wagen aufzuschwatzen. Es ist leider unvorstellbar, daß z.B. die auf ihre Geschichte so stolze "älteste Automobilfabrik der Welt" in einer deutschen Großstadt etwas ähnliches einrichten würde. Man denke: vorne MERCEDES, hinten ein Café voll junger Leute, und oben kann jeder - sogar ohne Schlips und weiße Manschetten - die Staatskarossen und Grand-Prix-Boliden vergangener Zeiten beschnuppern! Obwohl die weiß-blaue Marke aus München, oder eine ihrer Vertretungen, den Mut zu einem derartigen Experiment aufbringt? Mit erstklassig restaurierten Veteranen aus seiner ruhmreichen Motorrad-Vergangenheit neben dem braven DIXI und den schnellen 327/328!?

Zum Schluß der Frankreich-Tips noch zwei gute Zeltplätze:

Der eine liegt auf der großen Loire-Insel bei Amboise. Von hier aus kann man schöne Ausflüge in das Loire-Tal mit seinen berühmten Schlössern machen. Das Camping-Gelände ist so groß, daß auch bei starker Belegung kein Gefühl der Enge oder Überfüllung auftritt. Ein Schwimmbad befindet sich unmittelbar neben der Einfahrt.

Der andere Zeltplatz liegt am südlichen Stadtrand von Auxerre, einer alten Stadt an der Yonne, einem Nebenfluß der Seine, ca. 160 km. süd-östlich von Paris. Obwohl in etwa 10 km. Entfernung die Autobahn

Paris - Lyon - Marseille vorüberführt, ist der Platz nicht überlaufen.

Auf den Plätzen von Amboise und Auxerre findet man ordentliche Toiletten und Waschelegenheiten.

Das Autobahn-Netz in Frankreich befindet sich erst im Entstehen. Die längsten Teilstrecken sind ca. 150 und 200 km lang und führen von Paris einmal nach Norden, bis südl. von Arras, zum anderen nach Süd-Osten bis Avallon. Die französischen Fernstraßen sind aber so gut ausgebaut, daß man auf Autobahnen noch nicht so sehr angewiesen ist.

An den Tankstellen in Frankreich bekommt man keine regionalen Straßenkarten wie bei uns. Man erhält aber bei TOTAL eine sehr gute Straßenkarte von Gesamt-Frankreich im Maßstab von 1: 1 000 000; wenn man länger in einer Gegend bleibt und diese genauer kennen lernen will, empfiehlt sich die Anschaffung der betreffenden MICHELIN-Karte im Maßstab von 1: 200 000. Die Michelin-Karten sind ganz hervorragend, man kann sie mit der Deutschen Generalkarte von Mair/Shell vergleichen. MICHELIN-Karten gibt es in jeder guten Buchhandlung.

Wer Näheres über Frankreich wissen möchte, oder eine Fahrt dorthin vorbereiten will, schreibe an das Amtliche Französische Verkehrsbüro, 4 Düsseldorf, Berlinger Allee 26 oder 6 Frankfurt/M., Kaiserstraße 12. Wenn man dazu noch angibt, in welche Gegenden man fahren möchte, bekommt man ausgezeichnete Unterlagen mit vielen speziellen Angaben, besonders aber eine sehr brauchbare Broschüre (schmal und handlich, paßt in die Kartentasche oder Innentasche) mit einer Menge wichtiger Hinweise über alles, was man in Frankreich wissen muß. Auf Wunsch erhält man auch ein Verzeichnis der Camping-Gelegenheiten, verlässlicher ist aber der ADAC-Camping-Führer Band I (Südeuropa), der allerdings ca. DM 8,- kostet.

Wer für diesen Sommer eine Reise nach Frankreich plant, sollte sich von den gegenwärtigen Unruhen nicht davon abhalten lassen. Erfahrungsgemäß ist bis dahin der ganze Streit begraben, denn die Urlaubszeit ist den Franzosen heilig.

r.t.

Neue Bezugsquelle für Motorenöl

Die Kameraden aus dem Raume Remscheid haben ab sofort Gelegenheit, Markenöl HD SAE 20 oder HD SAE 30 zum Preis von DM 2,- pro Liter bei Abnahme von 20 Litern zu beziehen durch unseren Clubkameraden Hermann Brunow, 563 Remscheid, Bornslepen 5, Tel. 44744.

Interessenten bestellen etwa 1 Woche vorher per Postkarte oder telefonisch.

Unser Titelbild:

Aufgenommen von Ulrich Lipowski. Wer einmal dort war sieht es gleich, das kann nur in Norwegen sein!

MOTORRADSPORT-SPLITTER

Wußten Sie, daß ...

...die Suzuki-Rennmaschinen-und bei Yamaha ist es nicht anders - erst bei 10 000 U/min beginnen, Leistung zu zeigen? Deshalb beginnt der Drehzahlmesser auch erst bei 10 000 U/min, daraus resultiert, daß bei der fortlaufenden PS-Zauberei das wirklich zur Verfügung stehende Leistungsband immer schmaler wird.

... die 350 ccm CZ Einzylindermaschinen sind, bei denen das Auspuffrohr nach Austritt aus dem Zylinderkopf gegabelt wird und in 2 Megaphonen endet. Diese ungewöhnlich anmutende Anordnung kam zustande, weil ein Megaphon auf Grund der großen Ausmaße schlechter unterzubringen war; auch soll leistungsmäßig dadurch eine Steigerung erzielt worden sein.

... die italienische Ceriani-Telegabel momentan die am meisten gefragte Telegabel ist, die sogar in vielen japanischen Werksmaschinen Verwendung findet.

... man bei den Renngepannen im allgemeinen von der Telegabel abgeht und zur Langarmschwinge zurückkehrt, die bei der extrem niedrigen Bauweise besser unterzubringen ist.

... die Scheibenbremsen bei Motorrädern schon öfters zu sehen sind, so verwendet Butscher an seinem BMW RS-Gespann eine Scheibenbremse im Vorderrad.

... Horst Kassner, der mehrmalige Deutsche Meister auf NSU und Norton, wieder Rennen fährt und zwar auf Bultaco. Er hatte aber mit der Maschine viel Ärger mit dem Anspringen, jetzt hat er in die Benzinzufuhr ein Sieb eingebaut und nun springt die Mühle prima an, da kein Dreck mehr in die Düsen gelangen kann.

... bei Zweitakt-Rennmaschinen und auch bei leistungsstarken Serien-Zweitakttern häufig Zündausfälle durch Kabelbruch zustande kamen, weil die Kabelenden vorher piekfein verzinnt wurden. Dadurch wurde die Kabellitze unelastisch und brach durch Vibration. Sobald das Kabel, bzw. die Kupferlitze im Naturzustand verlegt wurde, war alles in Ordnung.

... neben Horst Kassner nun auch Michael Schneider (ehem. NSU und RUM I) zum Rennsport zurückgekehrt ist und in Hockenheim mit der von ihm konstruierten Zweitakt Rennmaschine "Tsetse" an den Start ging. Er lag im vorderen Feld der deutschen Fahrer, als er wegen eines technischen Schadens ausfiel. Seine NSU-Rennmaschine hatte er seinerzeit an W. Atterer verkauft.

... es zweckmäßig ist, bei den großen italienischen Doppel-Duplex-Rennbremsen, wie sie z.B. in den AERMACCHI's sind, die Originalbremsbeläge auszubauen, weil sie zu bissig sind und zum Blockieren neigen. Schon mancher Aermacchi-Fahrer hat diese bittere Feststellung machen müssen. Am besten hat sich der Bremsbelag der Firma Textar, Leverkusen, bewährt, der ein äußerst gefühlvolles Bremsen zuläßt, ohne die Bremswirkung der Bremse zu schmälern.

... nun auch Continental, wie Metzeler schon seit langer Zeit, auf ihrem Contidrom (einer tollen Versuchsstrecke) ausgedehnte Fahrversuche für Motorradreifen fahren läßt, um neue Erkenntnisse zu erhalten, die dann Niederschlag im Motorrad-Reifenbau finden sollen.

... das Foto in DAS MOTORRAD, Heft 10, mit dem Titel "Reifensorgen" bei Straßenrennen einen Schaden zeigt, der relativ selten vorkommt. Mir ist dieser Defekt in meiner Motorradpraxis nur zweimal begegnet, da waren es aber andere Reifenmarken. Ich darf außerdem daran erinnern, daß z.B. Heiner Fleischmann an seiner Kompressor NSU auf dem Grenzlandring beim Rennen, es wurden damals Schnitte von 200 km/h gefahren, die Hälfte des Protektors verlor (es war kein Metzeler-Reifen), während an Schorch Meiers BMW die Reifen hielten. Der Grund zur Ablösung des Protektors ist in der fehlerhaften Verbindung zwischen Protektor und Karkasse zu suchen. Gott sei Dank sieht die Sache schlimmer aus, als sie gewöhnlich ist, denn der wegfliegende Protektor macht sich akustisch und im Fahrverhalten schnellstens bemerkbar, so daß es kaum zur Zerstörung der lufthaltenden Karkasse kommt. In jeder Produktion wird es einmal zu Ausschussteilen kommen. Auf dem Foto handelte sich es um einen Reifen, gefahren von Nerger auf seiner 450 ccm HONDA, der für über 160 km/h zugelassen ist. Es waren Nerger und der Maschinenabnahme also keinerlei Vorwürfe zu machen.

... Döhmann an seiner 500 ccm Stoßstangen BMW im Training zum Weltmeisterschaftslauf auf dem Nürburgring durch Wangenriß einen Kurbelwellenbruch hatte? Döhmann war darüber gar nicht mal böse, aber nicht weil er eine Ecke ab hätte oder so viel Spaß am Bauen, sondern weil diese Kurbelwelle in der Maschine, bevor sie zur Rennmaschine wurde, schon 25 000 km gelaufen hatte und dann dreimal eine volle Rennsaison über sich ergehen ließ, ehe sie hin war. Ja, ja, die miesen Motorräder!

... der Druckfehlerteufel uns letztlich einen Streich spielte? Nicht Kaczor, sondern Otto Labitzke gewann im vorigen Jahr das Avus-Rennen vor Rupert Bauer, beide BMW.

... man bei Honda erwägt, die nächstjährige 500 ccm Rennmaschine mit zwei Hinterradketten zu versehen, links und rechts, um somit ein Verziehen der Hinterradschwinge und die damit verbundene Unruhe des Fahrwerks auszuschalten. Na, wenn 85 PS einseitig am Fahrwerk zerren, spielt sich schon einiges ab.

H. Briel

Mitglieder, welche keinem Landesverband angehören, überweisen ihren Jahresbeitrag auf das Konto unseres Schatzmeisters:

Eduard Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23
Konto Nr. 118429, Postscheckamt Köln

oder

Konto Nr. 800 409, Stadtparkasse Remscheid, Zweigstelle Handweiser.

Ein Tip des Schatzmeisters:

Bei Einzahlung des Beitrages bei Ihrer örtlichen Sparkasse zahlen Sie keine Überweisungsgebühren!

Motorradfahrertreffen in HOLLAND und NORWEGEN

Die Troll - Rallye nach Norwegen findet in diesem Jahr am 24./25. August statt. Treffpunkt ist wie in den Jahren vorher der kleine Ort Grindaheim - Mjøsvang. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an

Maarten Mager, Durudveien 12 D, HASLUM, Norwegen (Rückporto beilegen !)

Unsere holländischen Freunde haben für den 5. u. 6. Oktober ein Motorradfahrertreffen unter der Bezeichnung "SEESTERN-TREFFEN" vorbereitet. Die uns vorliegende Ausschreibung enthält eine Fülle von Vorschlägen zur Gestaltung dieser beiden Herbsttage und zeigt, daß der Veranstalter sich redlich bemüht, seinen Gästen etwas zu bieten.

Treffpunkt: Zandvoort am Meer, etwa 30 km westl. Amsterdam, Zeltplatz innerhalb der Rennstrecke in den Dünen

Ausschreibung anfordern bei: Motorrad - Sportclub Amsterdam
3 e Schinkelstraat 15 - AMSTERDAM OUD - ZUID Nederland

Clubausfahrt am 30.6.1968 nach Overloon/Holland

Bei Overloon liegt das "Nationale Kriegsmuseum der Niederlande". Aus einem Zeitungsbericht erfahren wir: "Die stählernen Ungetüme des letzten Krieges stehen, verstreut unter Kiefern und Buchen, in einer idyllischen Hügellandschaft von 14 Hektar Größe. Vom 26. September bis 16. Oktober 1944 tobte bei Overloon eine erbitterte und für beide Seiten verlustreiche Schlacht. Damals sprach man von Dschungelkämpfen Mann gegen Mann in der wildromantischen Heide Landschaft westlich der Maas".

Overloon liegt genau westlich von Kevelaer, etwa 15 km von der Grenze entfernt. Interessenten treffen sich um 12 Uhr am Eingang des Museumsgeländes.

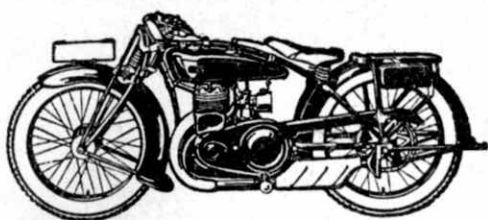
EMS

Achtung! Landesverband RHEIN - RUHR !

Der dritte Samstag im Juni fällt auf den 15.6., den Termin der Jahreshauptversammlung. Wir treffen uns daher im Juni erst am 4. Samstag, den 22.6. in "Gut Steinberg".

Am 27./28. Juli findet in Ö l b r o n n ein Sommernachtsfest statt. Veranstalter ist ein örtlicher Club und unser Gewährsmann berichtet, daß es dort immer sehr nett sei. Am Sonntag-Vormittag ist dort noch eine kleine Trial-Veranstaltung.

Ölbronn liegt in der Nähe von Maulbronn, zwischen den Bundesstraßen 35 und 294. Wer von Norden kommt, verläßt die Autobahn an der Abfahrt Bruchsal.



Auch Sie müssen Motorrad fahren!

Auch Sie müssen sich frei und unabhängig machen von öffentlichen Verkehrsmitteln! Denken Sie wirtschaftlich Ihre Zeit ist Geld! Wieviel könnten Sie beruflich mehr erledigen, wenn Sie ein Motorrad hätten! Wie könnten Sie Ihre Erholungszeit auskosten bis zum letzten, wenn Sie ein DKW besitzen würden. Welch' schönes Wochenende steht Ihnen bevor, wenn Sie, vielleicht gar zu Zweit, in Gottes schöne Natur hinausfahren können. Nur mit einem Kraftfahrzeug können Sie dies erreichen.

Und wir machen es Ihnen so einfach, sich ein Kraftfahrzeug anzuschaffen. Wir sind großzügig in der Gewährung von Zahlungs-Erleichterungen und stellen die niedrigsten Preisforderungen.

Aber auch aus anderen Gründen kann Ihre Wahl nur auf DKW fallen. Bedenken Sie doch: Sie können nur ein Motorrad wählen,

1. auf dessen Besitz Sie stolz sein können, das also schön, elegant und modern ist,
2. das alle Bequemlichkeiten bietet und die denkbar besten Fahreigenschaften besitzt,
3. das mit allen Errungenschaften modernster Technik ausgerüstet,
4. das zuverlässig und schnell ist.

Sie sollen nicht ein Motorrad und Sie sollen nicht DKW blindlings kaufen. Wir bitten Sie sogar darum, nach diesen Gesichtspunkten DKW auf Herz und Nieren zu prüfen. Sie werden bald feststellen, daß kein anderes Fabrikat so restlos alle Bedingungen erfüllt wie DKW. Dies auch die einfache Erklärung dafür, warum sich DKW innerhalb weniger Jahre zur größten Motorradfabrik der Welt entwickelte. Der Grund dafür, daß Sie fast an jedem Platz Deutschlands, wie fast in allen Ländern der Welt - über 200.000 DKW-Motoren laufen bereits überall - einen Vertreter finden, der Ihnen die beispielelose Überlegenheit von DKW erklären und Ihnen eine unverbindliche Probefahrt gewähren wird.

E 200	Das einzige 80000fach bewährte stoner- und führer-scheinfreie Motorrad Ab Werk RM	695.-
E 300	Das preisw. Motorrad der Mittelklasse Ab Werk RM	850.-
Z 500	Wassergekühlt. Die Hochleistungsmaschine für Seitenwagen Ab Werk RM	1325.-

Konkurrenzlose Ratenbedingungen. **Wochenrate ab RM 10.-**

Wenn Sie rechtzeitig zum Frühjahr ein Motorrad erhalten wollen, dann kommen Sie noch heute zum Vertreter von:

DKW

Albrecht Bäumer

BARMEN
Gemarkter Ufer 21
Berlinerstraße 83
Telephon Nr. 6710.

ELBERFELD
Holkamp 9
Telephon Nr. 7958.

Unser Malermeister, Kamerad Sprenger, fand bei Renovierungsarbeiten in einem alten bergischen Haus unter der Tapete einen Zeitungsbogen von Februar 1929, welcher oben abgebildete Anzeige enthielt. Man kann sich kaum eines Schmunzelns erwehren, wenn man die unter Punkt 1 bis 4 aufgezählten Eigenschaften der angebotenen Kaufobjekte mit den Augen unserer Zeit liest, doch sollte uns diese Anzeige aus längst vergangener Zeit auch zum Nachdenken und zum Nachrechnen anregen! Welchen Aufwand mußten unsere Väter und Großväter leisten, um sich den Traum ihrer Jugend zu erfüllen: Der durchschnittliche Stundenlohn lag damals bei etwa 50 Pfennigen! Demnach wäre der Erlös von 2650 Arbeitsstunden erforderlich gewesen, um eine serienmäßige Zweizylinder-maschine zu kaufen. Umgerechnet auf unsere heutigen Verhältnisse würde das bedeuten, daß ein Mann unserer Zeit etwa 2650 x 3,50 = 9.275,- DM von seinem Einkommen abzugeben müßte, wenn er heute noch in den wirtschaftlichen Verhältnissen von 1929 leben würde! (Ganz vorsichtig gerechnet unter Berücksichtigung der heute viel höheren Belastung durch Lohnsteuer und Sozialabgaben).

E.M.S.