

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

4/68



Wenn man am Ende eines Jahres Rückschau hält auf die nun abgelaufenen 12 Monate, dann ist es natürlich sehr angenehm, dies mit einem Gefühl der Zufriedenheit tun zu können. Eine gute Portion Nüchternheit kann aber dabei nicht schaden, damit aus der Zufriedenheit nicht Selbstzufriedenheit wird.

Die schon im Vorjahr eingesetzte Aufwärtsentwicklung des BVDM hielt 1968 unvermindert an. Das kommt besonders in steigenden Mitgliederzahlen zum Ausdruck, während neue Landesverbände in diesem Jahr nicht hinzukamen. So hat der hoffnungsvolle Beginn im Raume Lüneburg noch nicht zu dem erstrebten Ziel geführt, weil der Initiator der dortigen Motorsport-Gemeinschaft sechs Monate beruflich in Frankfurt gebunden war. Verheißungsvolle Kontakte im schwäbischen Raum konnten noch nicht ausgebaut werden, weil unser Verbindungsmann durch einen schweren Unfall monatelang außer Gefecht gesetzt worden war.

Wertungsfahrten, die von den Fahrtleitern mit viel Liebe und Arbeit organisiert wurden, fanden leider nicht die erwarteten Teilnehmerzahlen. Da es sich überwiegend um regionale Veranstaltungen handelte, kann der Grund für die geringe Teilnahme nicht ausschließlich in der Flut der Sternfahrten, Zelttreffen und sonstiger Motorradfahrer-treffen gesucht werden. Allerdings kann auf diesem Gebiet schon von einer Inflation gesprochen werden, denn jeder Kleckerklub glaubt heutzutage, mindestens eine - natürlich internationale - Sternfahrt oder ein kleines Elefanten-Treffen ausschreiben zu müssen.

Ein unbestreitbarer Erfolg war unsere Beteiligung mit einem Informationsstand an der IFMA in Köln. Mit großem Staunen mußten die Vertreter anderer Organisationen an den Nachbarständen mit ansehen, was sich bei uns alles tat, während bei ihnen kaum etwas los war. Es konnten viele neue Kontakte hergestellt werden und es ergaben sich interessante Gespräche mit Ausstellern und Vertretern anderer Verbände.

Ende August wurde der BVDM zehn Jahre alt. Offiziell gedachten wir dieses Ereignisses Anfang Oktober bei einer Zusammenkunft in Drees. Trotz ungünstigen Wetters war abends der Saal beim Nett-Wirt voll besetzt. Dabei wurde nicht nur Benzin geredet, sondern das gemütliche Beisammensein stand einmal im Vordergrund. Es wurde eine lange Nacht.

Das Motorradjahr 1969 beginnt mit dem ELEFANTEN-Treffen. Wir haben uns inzwischen darauf eingestellt, in jedem Jahr mehr Motorradfahrer auf dem Ring zu treffen. Selbstverständlich müssen wir uns auch immer mehr Mühe geben, diese Riesenveranstaltung organisatorisch im Griff zu behalten. Das wird uns auch weiterhin gelingen, wenn die BVDM-Mitglieder - wie bisher - durch ihr diszipliniertes Verhalten mit gutem Beispiel vorangehen.

Als nächstes großes Ereignis folgt im April die Jahreshauptversammlung. Wir sind diesmal zu Gast beim Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE. Nicht nur der schöne Schwarzwald, auch die Tatsache, daß 1969 wieder Vorstandswahlen anstehen, sollten für eine starke Beteiligung an der Hauptversammlung sorgen!

Vorerst aber wünschen wir unseren Mitgliedern und Freunden ein schönes Weihnachtsfest und sagen "Auf Wiedersehen" beim ELEFANTEN-Treffen 1969.

Der Bundesvorstand

Friede auf Erden -
auch auf den Straßen ?

Eine schöne Bescherung erwartet die deutschen Kraftfahrer. Zwar noch nicht zu Weihnachten, aber ab 1. Januar 1969. Dann tritt nämlich der "Bußgeld-Katalog" für Verkehrsvergehen in Kraft.

Schon der Name für dieses umfangreiche Werk ist psychologisch gut gewählt: für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer kann nun jeder Tag Bußtag sein. Ob sie allerdings auch beten werden, möchte ich sehr bezweifeln; mit Sicherheit werden sie das Gegenteil tun.

Die Erfinder dieser famosen Strafandrohungsliste - die Bezeichnung "Katalog" soll das Machwerk wohl etwas verharmlosen - haben keine Mühe gescheut, durch unklare Formulierungen dem deutschen Hang zur Schulmeisterei und Rechthaberei nunmehr auch die Funktion des Verkehrsrichters zu verleihen. Parallelen zum sogenannten "Schmutz- und Schund-Gesetz" drängen sich auf. Vermutlich wird es auch bald eine Art Volkswartbund "Für saubere Straßen" geben.

Doch lassen wir zunächst einmal die Liste in dem vom ADAC mitgeteilten Wortlaut auf uns wirken:

- 40 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 10 bis 20 km/h
- 50 DM: Falsches Heranfahren an Fußgängerüberwege
Überschreiten der Anmeldefrist zur Hauptuntersuchung
beim TÜV (§ 29) um mehr als 4 Monate
- 60 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 20 bis 25 km/h
Nichtbeachten des Rotlichtes
Nichtbeachten des Halt-Zeichens von Polizisten
Grobes Nichtbeachten des Stopzeichens
Nichtbeachten der Vorfahrt
Nichtbeachten eines Überholverbotzeichens
Abbiegen nach links trotz entgegenkommender Fahrzeuge
Sonstiges falsches Verhalten beim Einbiegen, Abbiegen
oder Wenden unter Gefährdung anderer
- 80 DM: Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot an unübersichtlichen
Stellen
Fahren ohne Licht oder nur mit Standlicht außerhalb ge-
schlossener Ortschaften bei starkem Nebel oder Schneefall
Ungenügendes Kenntlichmachen haltender oder liegege-
bliebener Fahrzeuge
- 90 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 25 bis 30 km/h
- 100 DM: Falsches Überholen oder Vorbeifahren an Fußgängerüber-
wegen
Ungenügender Sicherheitsabstand bei Geschwindigkeit von
mehr als 80 km/h
Benützen eines Fahrzeuges ohne Betriebserlaubnis
Führen eines Fahrzeuges mit Mängeln, die die Verkehrs-
sicherheit erheblich beeinträchtigen (Reifen, Bremsen,
Lenkung, Anhängerkupplung)
- 120 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 30 bis 40 km/h

- 150 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 40 bis 50 km/h
 Überholen an unübersichtlichen Stellen unter Nicht-
 beachten von Überholverbotszeichen
 Halten eines Fahrzeugs mit Verkehrssicherheitsmängeln
- 200 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung um 50 bis 60 km/h
 Wenden oder Rückwärtsfahren auf der Autobahn
- 300 DM: Geschwindigkeitsüberschreitung über 60 km/h

Und nun wollen wir uns mal verschiedene Formulierungen von "Tatbeständen" etwas näher ansehen.

Da steht gleich unter der Preisklasse DM 50,-:
 "Falsches Heranfahren an Fußgängerüberwege"

Was, zum Teufel, ist damit gemeint und w e r hat das zu beurteilen?? Anscheinend kann jeder Benutzer eines Fußgängerüberweges einen Kraftfahrer wegen "falschen Heranfahrens" anzeigen, wenn dieser erst kurz vor dem Überweg stoppt, weil es dem Zeitgenossen plötzlich eingefallen ist, die Straße zu überqueren. Dasich in den Gehirnen vieler Spießbürger beim Anblick eines Motorrades gleich eine Verbindung zu "Rowdy" einstellt, werden wir uns Fußgängerüberwegen wohl nur schiebenderweise nähern dürfen.

Unter der 60-DM-Kategorie finden wir gleich mehrere Blüten:

"Grobes Nichtbeachten des Stopzeichens"

Was soll hier die Grobheit? Da scheint es doch in der Nichtbeachtung von Stopzeichen eine ganze Skala von Abstufungen zu geben! Grob - weniger grob - mittelfein - fein - ganz zart. Wenn man also künftig ein Stopzeichen nicht zu beachten gedenkt, dann tue man es wenigstens nicht grob; dann kostet es DM 60,-!

Vom "Nichtbeachten der Vorfahrt" mit ihren unzählbaren Variationen will ich hier garnicht erst anfangen, schließlich soll die BALLHUPE noch vor Weihnachten erscheinen. Aber "Abbiegen nach links trotz entgegenkommender Fahrzeuge" eröffnet ja auch ganz schöne Möglichkeiten. Wie weit müssen entgegenkommende Fahrzeuge noch entfernt sein, wenn ich nach links einbiegen will?? Ich meine, daß ein Flegel, der so knapp vor einem Gegenkommer abbiegt, daß dieser voll in die Bremsen steigen muß, mit DM 60,- viel zu gering bestraft wird. Gerade dieser Fall passiert uns Motorradfahrern doch immer wieder, weil die Herren Autofahrer uns entweder nicht kommen sehen, oder - weit häufiger der Fall ist - uns gewaltig unterschätzt. Den Automann nun aber anzusch..... damit er 60,- DM aufgebremmt kriegt, kann aber leicht als Bummerang wirken. Erst wenn ein Motorradfahrer verkehrsgerechte, das heißt auffallende Kleidung trägt, so daß er gesehen werden muß, dann kann er dem anderen eins überbraten.

"Sonstiges falsches Verhalten beim Einbiegen, Abbiegen oder Wenden ... Hier kommt es auch in erster Linie darauf an, wie der Polizist, der das beurteilen soll, gefrühstückt hat. Man braucht also künftig niemanden aus einer Einfahrt heraus, oder in eine solche hinein zu lassen, wenn man dafür mal einen Moment anhalten muß. Denn dann kann man ja schon "gefährdet" sein! Soll der doch noch ein paar Stunden in seiner Einfahrt stehen bleiben! Nachts wird er dann wohl mal eine Gelegenheit finden, wieder auf die Straße zu kommen!

Ich kann nur hoffen, daß die Verkehrsteilnehmer auch weiterhin vernünftiger sind als ihre Gesetzgeber, denn sonst wäre der Verkehrsnotstand, besonders in den Großstädten, schon zum reinen Irrsinn ausgeartet. Man stelle sich nur einmal vor: Verkehr nach Vorschrift!!!

Ganze 100 DM kostet u.a. "Ungenügender Sicherheitsabstand bei Geschwindigkeiten von mehr als 80 km/Std." Was heißt hier ungenügend? Ein reaktionsschneller Mann mit erstklassigen Bremsen kommt doch glatt mit der Hälfte des Abstandes aus, der für eine Schlafmütze, mit Bremsen, die bei der letzten TÜV-Untersuchung noch soeben durchgekommen sind, tödlich sein kann.

Ich will mich nun nicht weiter in Einzelheiten verlieren. Es steht für mich fest, daß die Rechtsunsicherheit auf den Straßen gewaltig ansteigen wird. Und so etwas ist möglich in einem Land, in dem der größte Automobil-Club mehr eingeschriebene Mitglieder hat, als alle politischen Parteien zusammen!

Wer noch für einen guten Rat empfänglich ist, der höre:
Hast Du etwas ausgefressen und bist eindeutig schuld, dann zahle und halte die Klappe. Wirst Du aber zu Unrecht oder gar böswillig angezeigt, dann zahle keinen Heller und laß es auf eine Gerichtsverhandlung ankommen. Allerdings, wer sich vor den Kadi ziehen läßt und bringt keinen Anwalt mit, und sei er hundertmal im Recht, der ist in meinen Augen genau so blöd wie einer, der an einem Starkstromnetz arbeitet, ohne isoliertes Werkzeug und ohne vorher die Sicherung herauszuschrauben! Es gibt ja schließlich Rechtsschutzversicherungen.

Aber wetten wir, daß es auch Leute gibt, die ohne Haftpflicht-Versicherung fahren würden, wenn die nicht von oben herab zwangsweise vorgeschrieben wäre.

Trotzdem, Friede auf Erden!
Euer Bill Longstroke

CONTINENTAL CONTACTS

Unter dieser Bezeichnung hat die britische Federation of Sidecar Clubs ein Büro eingerichtet, welches die Aufgabe verfolgt, persönliche Kontakte zwischen Motorradfahrern aller Staaten zu fördern. Les Davenport ist der Mann, in dessen Händen alle Fäden zusammenlaufen. In seinem letzten Schreiben bittet er uns um Angabe von Adressen derjenigen Clubmitglieder, die bereit sind, ausländischen Motorradfahrern Nachtquartier zu geben und ihnen nach Möglichkeit das Kennenlernen von Land und Leuten zu erleichtern. Wer da also mitmachen möchte, der schreibe bitte an Les, das braucht nicht unbedingt in englischer Sprache zu sein. Postkarte genügt. Hier noch einmal die Anschrift: L.J. Davenport, 6. The Street, SHORNE, Kent / England

EMS

"Heart of England Rally"

Am Sonntag, den 1. 7. 1968, starteten wir bei herrlichem Wetter: Der Elefant mit Dietmar (7) und Britta (2) im Seitenwagen und Mutti im Sattel, die brave Maico folgte mit Gabi (9) auf dem Sozius und dem "Chef vons Ganze" als Fahrer. Bis Brüssel ging alles glatt, doch kurz hinter der belgischen Metropole lief der linke Vergaser unserer KS über. Schwimmer abgesoffen! Die Fähre wartet nicht, also rechtes Auge und rechte Hand für Gas und Straße, linkes Auge und linke Hand für Sprithahn und Vergaser. In Ostende war dann noch Zeit, einen Ersatzschwimmer aus einer Plastikdose zu basteln und einzubauen. Bis auf die Fähre ging das ganz gut, aber runter !!!

Ich weiß nicht, ob das, was jetzt kommt, einige Frauen nachfühlen können: Mein Mann hatte den Zoll schon hinter sich, da trat ich immer noch auf den Kickstarter. Um mich herum griesende Mannsbilder, die Kinder bekamen Angst und weinten. Als mir die Knie weich wurden, löste mich ein Matrose in Turnschuhen ab. Beim ersten Tritt, - zack -, hatte er eine, die Zündung stand ein wenig früh. Der Matrose ließ mich wieder und - o Wunder - als das letzte Auto wegfuhr, sprang die Maschine an. So vorsichtig wie jetzt bin ich noch nie mit dem Gas umgegangen! Und nun, wo alles geregelt schien, kam mein "Inniggeliebter" angelaufen, um zu helfen. Auf der Uferpromenade von Dover wurde dann erst mal für einen ordentlichen Ersatzschwimmer gesorgt, der zwar für AMAL-Vergaser gedacht war, doch nach entsprechender Einstellung der Schwimmmadel auch im Bingvergaser seinen Dienst tat. So ging es fröhlich bis Portsmouth, doch da war es die Maico, die plötzlich "kchz" sagte und stand - wieder auf der Uferpromenade. Die Kette hatte die Schraube vom Schaltgestänge abgeschliffen. Ich blieb also mit den beiden Kleinen beim Patienten und Vattern fuhr mit dem Elefanten und Gabi auf Zeltplatzsuche. Nach vier endlos langen Stunden nahm die KS dann die Maico ins Schlepp bis zum Zeltplatz. Der Mittwoch ging für die Reparatur drauf, doch am Donnerstag trafen wir gegen 16 Uhr bei unseren Freunden in Coventry ein. Wir wurden sehr herzlich empfangen und konnten wieder mal in Betten schlafen. Am Freitag fuhren wir alle zusammen zum Paddington Park zwischen Coventry und Birmingham, dem Ziel der Heart of England Rally. Unter sehr alten Eichen und Buchen wurden die Zelte aufgebaut. Bis Samstag Mittag waren ungefähr 200 Teilnehmer eingetroffen. Wir freuten uns, dort auch Annon Anonsen begrüßen zu können, den wir vom Elefantentreffen her kannten. Am Samstag Mittag lief das offizielle Programm: Es wurden Wettbewerbe für Männer, Frauen und Kinder ausgerichtet, Sackhüpfen, Eierlaufen, Tauziehen und ähnliche Scherze mehr. Auch die Motorräder wurden in die Spiele mit einbezogen, so daß uns die Zeit wie im Fluge verging. Die Frauen der Clubmitglieder hatten Erfrischungsstände aufgebaut. Am Abend wurden zwei Filme gezeigt und eine Band spielte zum Tanz auf. In England "beaten" sogar die älteren Leute. Bei der Preisverteilung am Sonntagmorgen erhielten wir den Preis für die weiteste Anfahrt. Die beiden Clubs aus Coventry und Birmingham, die diese Veranstaltung gemeinsam ausrichten, haben ein Riesenspensum Arbeit bewältigt und ich glaube, es hat allen Teilnehmern gut gefallen.

Ehe wir uns versahen, waren wir allein. Das Wetter wurde merklich schlechter und wir fuhren gemütlich Richtung Küste. In Portsmouth wurde die "Victory" besichtigt und über Dover und Calais gings bei Regen und stürmischem Wetter in einer Tour nach Hause. Zwölf Tage waren wir unterwegs, aber die werden wir nicht so schnell vergessen.

Und die Moral von der Geschicht: Ein Gespann mit rechtem Seitenwagen fährt sich auf der rechten Straßenseite viel besser und leichter!

Motorräder auf langer Strecke

Der Langstreckensport auf Motorrädern spielt sich zwar weitgehend unbemerkt von der großen Öffentlichkeit ab, er hat aber eine treue Anhängerschaft, die immer wieder am Start ist, wenn es um die Punkte geht. Dabei spielen nicht die Zahl der PS die erste Rolle, sondern Köpfchen und eine topfitte Maschine.

Unser Mitglied Ellen Pfeiffer hat in diesem Jahr u.a. die 3. Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt mitgefahren und schickte uns folgenden Bericht:

3. Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt 1968

Frühmorgens 4 Uhr ging das erste Fahrzeug auf die Reise, Start: Fahrerlager Nürburgring. Die Nacht verschlang jede Minute einen von uns, bis das Fahrerlager wieder einsam und verlassen dalag, und der ganze Verein mehr oder weniger dem ersten Etappenziel entgegen-schlummerte.

Über Adenau, Meckenheim, ging es bei Bonn über den Rhein, und der Nebel, der inzwischen eingesetzt hatte, war nicht von schlechten Eltern. Man mußte sich förmlich durch den Brei wühlen und begrüßte daher die Kontrolle in St. Augustin wie das gefundene Schlaraffenland. Die Zeiten waren aber anscheinend schon auf Nacht und Nebel abgestimmt, so daß niemand mit ernststen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Nun ging es über kleinere Ortschaften, durch Uckerath nach Altenkirchen und mittenhinein in den hohen Westerwald. Wie alles einmal ein Ende nimmt, so auch der Nebel, und die Sonne zeigte sich von ihrer besten Seite. Die Straßen wurden belebter und die Schulkinder hatten ihre Freude an den vielen Motorrädern. Nur ein paar Kühe guckten böse von der Weide herüber, erschreckt wegen des frühen Lärms auf den Straßen.

Nach der zweiten Zeitkontrolle hatten wir einige Ortskontrollen anzufahren. Dort standen dann schon irgendwelche Bäcker, Metzger oder Wirtsleute mit Stempeln bewaffnet auf der Straße, und wir brauchten nur unsere Startkarten vorzulegen, wie an alteingespielten Kontrollstellen. Die Fahrt ging über Waldbröl, Overath, bei Köln wieder über den Rhein und auf die Autobahn bis nach Würselen. Hier an einer Groß-tankstelle wurde für alle Teilnehmer eine Zwangspause von 30 Minuten eingelegt. Für jeden gab es eine kräftige Gulaschsuppe mit Brot und vom motorradbegeisterten Tankstellenbesitzer eine Gratis-Tankfüllung randvoll für alle !!

Die letzten 100 km enthielten neben einigen landschaftlichen Schönheiten noch eine geheime Zeitkontrolle, und nach 475,8 km Zuverlässigkeitsfahrt hatten wir dann flott und zügig das Ziel Nürburgring Auffahrt Müllenbach erreicht.

Nachdem der Ring für uns gesperrt war, begann die Bergprüfung und jeder sauste so schnell er konnte den Berg hinauf zu Start und Ziel, wo anschließend gleich der Start zur Gleichmäßigkeitsprüfung stattfand.

25 Runden Südschleife galt es zu fahren, aufgeteilt in drei Etappen zu zweimal 8 und einmal 9 Runden. Jeweils 5 Fahrer wurden gestartet, und jeder mußte seine Runden und seine klassenweise vorgeschriebene Zeit, selbstständig kontrollieren und an den Boxen stempeln. Hierzu

standen einige Stempeluhrten bereit, so daß ein reibungsloser Ablauf gewährleistet war. Die Freude am Fahren und auch die Freude am schönen Wetter, das uns in diesem Jahr warlich nicht allzusehr verwöhnte, war groß, und sicher war mancher traurig als die letzte Runde vorüber war, und damit auch gleichzeitig die Saison der Langstreckenfahrer ein Ende hatte.

Gerade rechtzeitig vor Sonnenuntergang wurde es wieder ruhig auf der Südschleife und die Arbeit der Auswerter konnte beginnen. Das Ergebnis war bald gefunden und wurde im Sporthotel verkündet.

Tagessieger und Gewinner des Wanderpokals, der zum Gedenken an Werner Lewandowski ausgefahren wird, und nach zweimaligem Gewinn an den Besitzer übergeht wurde mit der Startnummer 7 Horst/Neuen Stadtkyll, BMW- R 50.

Ein kleines Häufchen großer Idealisten hat wieder einmal eine schöne Veranstaltung auf die Beine gestellt und für die tadellose Organisation und Betreuung möchte ich hiermit herzlichen Dank sagen.

Ellen Pfeiffer

BVDM-Mitglieder waren bei den nachstehenden Langstreckenveranstaltungen erfolgreich:

II. ADAC Ruhrtalfahrt, 29. 6. 1968

Eberhard Machill, Witten	auf BMW	Goldmedaille
Ulrich Fleischmann, Wiesbaden	BMW	Goldmedaille
Hasso Kramer/Klaus Ahrens		
beide Wuppertal	ZÜNDAPP KS 601	Silbermedaille

3. Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt, 7. 9. 1968

Ekkehard Rapelius, Köln	Adler	Silber
Ulrich Fleischmann, Wiesbaden	BMW	Gold
Ellen Pfeiffer, Frankfurt	HONDA	Bronce
Hasso Kramer/Klaus Ahrens		
Wuppertal	ZÜNDAPP KS 601	Gold
Horst Vandersee, Efferen	BMW	Silber

Wir gratulieren unseren Freunden herzlich zu diesen schönen Erfolgen! Vielleicht sind 1969 mehr BVDM-Mitglieder am Start. Es muß ja nicht gleich eine goldene dabei herauskommen.

N o r d l a n d f a h r t 1969

Der Reisettermin steht jetzt fest. Samstag, 19. Juli 1969 ab Ruhrgebiet, oder Dienstag, 22. Juli ab Oslo. Strecke: Mittelschweden, schwedisch Lappland, finnisch Lappland, Nordkap. Rückweg norwegische Küstenstraße. Bisher gingen 15 Anmeldungen ein, davon 6 Ehepaare (eines aus England)

Frage: Wo bleibt die Jugend ?? Überschläglichs errechnetes Durchschnittsalter der bis jetzt erfaßten Interessenten : 40 (vierzig) Jahre!

EMS

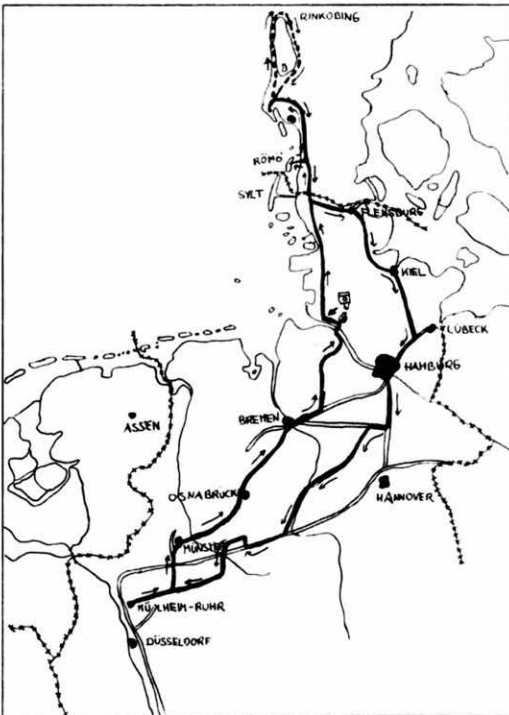
MIT 50 ccm NACH DÄNEMARK

=====

Nachdem unsere schon auf Monate geplante Urlaubsfahrt aus finanziellen Gründen hinsichtlich des Zieles gescheitert war, entschlossen wir uns 2 Wochen vor Beginn des Urlaubs nach Dänemark anstatt wie vorgesehen nach Italien oder England zu fahren. Wir, das sind 4 Juniormitglieder des BVDM: Jochen und Günther aus Düsseldorf und Eckhard und ich aus Mülheim-Ruhr. Außerdem, last but not least, fuhr noch Axel mit, ein Schulkamerad von mir, ebenfalls aus Mülheim. Jochen und Axel fuhren SACHS-Maschinen, Eckhard eine noch ziemlich neue KREIDLER RS, Günther und ich ZÜNDAPP.

Am Freitag, den 28. Juni, treffen wir uns also in Mülheim und fahren ohne ein genaues Ziel, mit vollbepackten Maschinen und froh, dem Alltag endlich entronnen zu sein, um 22 Uhr in Richtung Norden los. Da wir Zeit haben, natürlich nicht die Autobahn nach Hannover, sondern bis Münster B 1 und Autobahn, um von dort aus Bundesstraße fahren zu können. Auf diesem ersten Stück werden wir nur so eingedeckt mit Wolkenbrüchen und machen dementsprechend zwei kurze Pausen während der schlimmsten Zeit. Dabei stellen wir fest, daß außer uns auch das Gepäck total durchnäßt ist; na, ist ja noch ein weiter Weg bis Dänemark, da kann noch viel passieren, warum soll nicht auch unser Gepäck wieder trocknen? Ab Münster B 51 Richtung Osnabrück: es nieselt immer noch, die Straßen sind glatt, man muß aufpassen, die Federung ist fast bis zum Anschlag durchgedrückt, jedes Schlagloch ist gefährlich! Seltsamerweise drückt das Wetter die Stimmung nicht im geringsten, das ganze bekommt etwas Abenteuerliches. Nach geraumer Zeit sehen wir eine riesige Lichtkuppel vor uns, und um 2 Uhr morgens erreichen wir unser erstes Etappenziel: Osnabrück. Maschinen und Fahrer nass, aber wohlauf! Zu unserer Freude stellen wir fest, daß es hier

einen Schnellimbis gibt, der um diese Zeit noch verkauft. Während wir etwas essen, fällt uns zu unserem Schrecken ein, daß jemand anderes um diese Zeit wohl kaum mehr auf den Beinen ist, nämlich ein Tankwart! Passanten, die wir befragen, können uns keine Tankstelle mit Nachtdienst nennen, Münztank fällt aus, wir haben kein Öl mit, und unser Sprit reicht höchstens noch bis Bremen; Planung ist eben doch alles! Na denn, keine Müdigkeit, weiter, Inzwischen hat es aufgehört zu regnen, doch die Straßen sind noch naß. Ich lasse mir gerade noch durch den Kopf gehen, wann ich auf Reserve gehen muß, und was wir machen sollen, wenn der Sprit nicht bis Bremen reicht, da traue ich meinen Augen nicht: kurz hinter einer Ortsdurchfahrt sehe ich eine Tankstelle, in der Licht brennt! Sie ist geöffnet, na, das hat noch einmal hingehauen! Kleine Pause, tanken, Verbrauch errechnen usw. Der Tankwart sagt uns,



daß dies auf unserem Weg die einzige geöffnete Tankstelle sei. Nach einer Viertelstunde geht es weiter, langsam werden die Straßen trockner. Es begegnet uns so gut wie kein Fahrzeug, die Straßen sind potteben und schnurgerade. Im Osten ist ein dünner Lichtstreifen zu erkennen, und wie wir die Autobahn Bremen-Hamburg erreichen, die wir benutzen wollen, um Bremen zu umgehen, ist es schon ziemlich hell; es ist 5 Uhr. An einem Rastplatz machen wir unsere dritte größere Pause, wieder ca. eine Viertelstunde, wir essen ein paar Butterbrote. Hier kommen uns die ersten Assenfahrer entgegen, einzeln, in Gruppen von 4 oder 5 Maschinen;; sie lassen ganz schön streichen, es reicht nur zu einem kurzen, beidseitigen Winken. Die Autofahrer auf dem Rastplatz wundern sich, was los ist.

Nun noch ein Stück Autobahn, dann runter Landstraße, Richtung Wischhafen. Es ist zwar kühl und bedeckt, aber Regen wird es wohl nicht mehr geben; dafür macht uns jetzt etwas anderes zu schaffen: der Gegenwind. Ich hänge immer genau zwischen dem vierten und fünften Gang, entweder jubelt der Motor in höchsten Tönen, oder er sackt sofort auf Drehzahlminimum ab. Für das Gepäck fehlt eben doch der Anschluß, deshalb bin ich froh, als wir die Fähre Wischhafen-Glückstadt um ca. 8 Uhr erreicht haben, und die Motoren abkühlen können. Noch ist der Klang der Maschinen normal, die Kerzen sehen gut aus, na also, sie werden schon halten. --- Denkste!! Nach Glückstadt entwickelt der Wind sich zum kleinen Sturm, ich hänge jetzt immer zwischen dem dritten und vierten Gang; kurz hinter Brunsbüttelkoog gibt es einen Knall, und sie steht. Verflucht! Abkühlen lassen, aber sie bewegt sich immer noch nicht, also schrauben. Schade, der Schnitt war so gut, auf 50ern mit Gepäck für 3 Wochen über Bundesstraße (!!) 10 Stunden bis zur Oberelbe, das läßt sich hören! Nachdem wir 2 Stunden geschraubt, gereilt, geschliffen, geflucht und wieder geschraubt haben, ist der Zylinder wieder drauf, doch es sieht böse aus, nach Dänemark wird es wohl kaum reichen, und nach Hause, ach! Also noch eine Büchse Öl in den Tank, 100er Düse rein und ab, schön mit allerhöchstens 40 km/h. Das nächste Stück sei nicht weiter beschrieben, es war grausam! Obwohl die Maschine ab der Grenze wieder etwas besser läuft, brauchen wir noch weitere 7 Stunden bis Römö, das ist die erste dänische Insel nördlich von Sylt. Nur die Tatsache, daß die Sonne bestes Badewetter erwarten läßt, erhält unsere Stimmung aufrecht.

Auf Römö benutzen wir den ersten Tag, um uns auszuruhen, zu baden, und den herrlichen Strand auszunutzen, und zwar mit den Maschinen. Dieser Strand ist nämlich ca. 500 Meter breit, kilometerlang und so fest, daß er befahrbar ist. Das ist ein Spaß! Dann kommen wir auf die Idee, durch die ausrollende Brandung zu fahren, um effektvolle Fotos zu erzielen. Doch Jochen wagt sich zu weit hinein, würgt die Maschine ab und steht bis zur Sitzbank im Wasser. Da haben wir zwar unsere Fotos, aber auch wieder zu schrauben, die Elektrik ist hin! Aber was ist kaputt? Meßgeräte und notwendige Kenntnis von Elektrik fehlen; Gott sei Dank gibt es auf der Insel einen Opa, der auf solche Dinge spezialisiert ist (das passiert dort nämlich alle Tage mit Autos). Fachmännisch stellt er fest, was defekt ist, u.a. muß eine neue Zündspule her, außenliegend kennt er nicht von den dänischen Mopeds, das ist ihm nicht verständlich zu machen, also innenliegend. Die Maschine läuft wieder, am nächsten Tag können wir den menschlichen Kontakt pflegen. Direkt neben unserem Zelt steht ein Wohnwagen, in dem die hübschesten und blondesten Mädchen wohnen, die wir uns zu Hause vorzustellen

gewagt haben. Karin und Bente, so heißen sie, sind wie fast alle dänischen Mädchen, die wir noch getroffen haben, begeistert, von unseren "gehackten Knallerts" (so heißen frisierte Mopeds in Dänemark, unsere gelten bei ihnen als frisiert, weil die dänischen nicht mehr als 30 km/h fahren dürfen) und sind sofort zu einer Strandfahrt bereit. Abends unterhalten wir uns mit ihnen sehr züchtig nur vor dem Wohnwagen; das ist hier aber scheinbar nicht Sitte, denn nachts ist da drin auf einmal allerhand los! Den Schnaps, den wir von Deutschland mitgebracht haben, sind wir übrigens schon 10 Minuten nach unserer Ankunft für viele, harte dänische Kronen losgeworden; er macht sich aber dann in dieser Nacht durch ein lautes Gelage schwer bemerkbar, und wir müssen noch aufpassen, daß die Jungs den Weingeist, den wir mitgebracht haben, nicht pur saufen. Das ist zu viel an Liebeshunger und Versoffenheit, wir wollen uns erholen und nicht dem Laster verfallen, deshalb reißen wir am nächsten Tag unser Zelt und damit alle Brücken hinter uns ein und verlassen fluchtartig diesen Ort. Einige 'zig Kilometer weiter nördlich finden wir dann, was wir gesucht haben: einen ruhigen Familienzeltplatz in Blavand, einem Hundertseelendorf bei Ho, einige Kilometer von Esbjerg, dem größten Fischereihafen Dänemarks. Der Leuchtturm bei Blavand, Blavand Huk, steht übrigens auf dem westlichsten Punkt Dänemarks. Das ist das Paradies, Puderzuckerstrand, geringer Tidenhub, keine Radios und wilden Feten wie auf Römö! Wir erholen uns erst einmal ein paar Tage, nur schlafen, essen, ab und zu mal schwimmen und wieder schlafen. Doch dann werden wir unruhig, war ja doch ganz schön auf Römö, also suchen wir uns hier mal ein paar Freunde. Gesagt, getan, die Mädchen sind hier nicht ganz so hübsch, doch nicht minder nett, die Jungen nicht ganz so versoffen, eine Bowlingbahn gibt es auch, kurz gesagt, günstige Voraussetzungen zur Kurzweil. Ich will jetzt keine Details unseres Lebens dort und auch keine Abhandlung über die dänische Moral geben, deshalb überspringe ich diese Tage. Gesagt sei nur, daß unser normaler Lebensrhythmus total über den Haufen geworfen worden ist, nachdem unsere Zelte von einer Überschwemmung des Zeltplatzes infolge eines 10-stündigen Wolkenbruchs schwer mitgenommen wurden; wir essen, wenn wir Hunger haben, schwimmen, wenn wir Lust dazu verspüren, und schlafen, gleich wo (meist jedoch so, daß ein Dach über dem Kopf ist), wenn wir müde sind, was sich jedoch nicht immer nach den Tageszeiten richtet. Man kann dort oben überall mit dem Motorrad fernfahren, nur in den Dünen ist es nicht ratsam, die sind zwar einmaliges Moto Cross-Gelände, doch teilweise noch aus dem Krieg vermint und teilweise Truppenübungs- und Schießgelände der dänischen Armee, und wenn vier Mann zur Bowlingbahn fahren wollen, dann fährt man eben zu viert auf einer Maschine (es geht!). Das kann man alles machen, weil man nirgends Polizei sieht. Später stellen wir dann fest, daß man sie auch wirklich nur nicht sieht, das liegt daran, daß sie meistens ohne Mütze in unauffälligen Zivilwagen fährt.

Am Mittag des 13. Juli macht sich dann Jochen allein auf den Heimweg nach Düsseldorf, und am 14. fahren Axel und Eckhard nach Kopenhagen, Axel fährt nach vier Tagen von dort aus weiter nach Nürnberg zum Segelfliegen (kann man mit einer 50er heute alles machen), Eckhard nach Grömitz an die Ostsee zu Wolfgang, dem sechsten in unserem Bunde, der dieses Jahr mit der Gewerkschaft dorthin gefahren ist, und später wieder zurück nach Skarbeck zu Bente. Nun sind die beiden ZÜNDAPP-Fahrer also unter sich. Am selben Abend tauchen noch überraschend meine Eltern und mein Bruder auf; sie berichten uns, sie hätten frühmorgens Jochen auf der Autobahn bei Dortmund gesichtet, es ist also mit seiner Maschine

gutgegangen. Günther und ich bleiben noch vier Tage, u.a. fahren wir mit meinen Eltern nach Ringkøbing (das einzige Stück ohne unsere Maschinen!), dann brechen wir Richtung Kiel auf, dort wollen wir Verwandte von Günther besuchen. Wir haben sehr starken Rückenwind, es ist kühl und trocken, also günstigste Bedingungen, mit dem stark mitgenommenen Zylinder meiner Maschine doch noch nach Hause zu kommen. Alles läuft wie am Schnürchen: Grenze-Flensburg-Schleswig. Doch dann, als Günther versucht, eine betagte Doppelkolben-PUCH abzuhängen, was ihm natürlich nicht gelingt, und auch ich den Hahn etwas weiter aufmache, sind wieder laute Geräusche zu hören, und 2 Kilometer vor dem Ziel geht sie wieder fest, wir schleppen den Rest! Im Schein einer Straßenlaterne wird dann wieder geschraubt, gefeilt, geschliffen. Mit einem tiefen Stoßseufzer bauen wir sie wieder zusammen: "Mit dem Ding? Keinen Meter mehr!" Dann geben wir uns ganz und gar der unendlichen Gastfreundschaft unserer Gastgeber hin. Hätten wir die nicht gehabt, ich glaube, unsere Kondition hätte nicht gereicht, in einem durch bis Mülheim zu kommen. Wir haben jetzt vor, so lange zu fahren, bis meine Maschine ihren Geist aufgibt, dann zur Autobahn Lübeck-Hamburg zu schleppen, und dort einen Lastwagen zu suchen, der uns und unsere Maschinen mit nach Hause nimmt. Doch, oh Wunder, sie hält bis zur Autobahn, zwar nur mit 40 km/h, aber sie hält. Jetzt muß sie auch bis Mülheim halten! Die Fahrt näher zu beschreiben, wäre müßig: mit unendlich vielen Abkühlpausen und später Umwegen, um nachts nicht mit unseren 40 km/h auf der Autobahn Gefahr zu laufen, von hinten angefahren zu werden, schaffen wir die 550 Kilometer Kiel-Mülheim in sage und schreibe 18 Stunden!! Man errechne den Schnitt!

Abschließend wäre zu sagen, daß die Fahrt trotz allem riesigen Spaß gemacht hat, und wir im nächsten Jahr auf jeden Fall wieder mit dem Motorrad fahren werden, dann hoffentlich alle auf größeren Maschinen; Günther und ich haben schon unsere 250er, Günther eine PUCH, ich eine BMW.

Ich möchte noch einmal aufführen, was den einzelnen Maschinen auf dieser Fahrt alles widerfahren ist:

Eckhards KREIDLER RS:

Geringfügige Schaltschwierigkeiten.

Axels HERKULES K 50 S:

Zusetzen des Auspuffs, einige Hinterradspitzen gebrochen.

Jochens RABENEICK K 50 S:

Durchschlag von Kondensator und Zündspule (auch danach noch Zündschwierigkeiten).

Günthers ZÜNDAPP K 50 SL (gebläsegekühlt):

Leichter Klemmer, Kettenschloß aufgegangen, Kettenkasten zerschlagen, einige Speichen gebrochen, Ständer verloren.

Meine ZÜNDAPP K 50 S:

Zwei mal festgegangen, Kolben und Zylinder kaputt, Kettenkasten verloren.

Und die Moral von der Geschicht:

FAHRE MIT VERSCHLUDERTEN MASCHINEN NICHT !!

Knut Briel

Die alten Öfen

Betrachtet man sich auf einem lokalen Motorradfahrer-Treffen die dort aufgestellten Motorräder, so fragt man sich oft: wie hat diese oder jene Maschine es überhaupt geschafft, den Treffpunkt zu erreichen. Bis auf einige rühmliche Ausnahmen, wo neue leistungsfähige Maschinen gekauft oder alte Modelle wieder gut und fachgerecht hergerichtet wurden, sind viele Motorräder veraltet oder in schlechtem Zustand. Wer jetzt protestieren will, denke bitte an die gemeinsamen Ausfahrten der letzten Jahre, die oft zu einer Veteranen-Rally wurden mit den dazugehörigen Totalausfällen.

Nun ist es nicht etwa so, daß die finanziell schwächer Gestellten ver-gammelte Motorräder haben, nein das Gegenteil ist oft der Fall. Auch die einzelnen Berufe spielen da keine Rolle. Wenn ein Kaufmann oder Beamter, ein Bäcker oder Friseur ein technisch nicht einwandfreies Motorrad hat, so kann man dies verzeihen, ein Kraftfahrzeugschlosser oder überhaupt jeder Angehörige eines Metallberufes sollte eine einwandfrei gepflegte Maschine fahren. Denken wir doch an das alte Sprichwort "Wie der Herr, so's Geschirr".

Warum viele Motorradfahrer immer wieder Geld in 10 bis 15 Jahre alte Motorräder investieren, um sie nach einigen Monaten vergeblicher Müh' doch zu verkaufen, ist unerklärlich, Bastelinteresse steckt da bestimmt nicht hinter; denn: siehe oben!

Seien wir doch ehrlich, der Kauf einiger alten Mühlen inkl. neuer und ge-brauchter Ersatzteile kostet mindestens genau so viel, wie eine der neuen so preiswert von Java, MZ oder Ducati angebotenen Mittelklasse-Motor-räder. Mit solch einer neuen modernen Maschine kann man schon einige Jahre sorgenfrei, d.h. ohne größere Reparaturen, fahren. Es ist besser, mal einige Monate mit dem Fahrrad zu fahren und auf eine neue Maschine zu sparen, als sich die Motorrad-Schwindsucht an den Hals zu ärgern, ODER

M

H. Pittich

Landesverband MITTELHESSEN

Die Jahreshauptversammlung dieses LV fand am 8.11.1968 statt. Gleich-zeitig konnte man auf das einjährige Bestehen als selbstständiger Landes-verband zurückblicken. In dieser relativ kurzen Zeit hat sich die Mit-gliederzahl fast verdoppelt.

Auf der Hauptversammlung wurde ein neuer Vorstand gewählt. Wegen starker beruflicher Belastung kandidierte der Kamerad Walther Kunert nicht mehr. Der Vorstand des LV MITTELHESSEN setzt sich nun wie folgt zusammen:

- | | |
|-----------------|--|
| Vertrauensmann: | Manfred Zieger, 63 Giessen, Weserstraße 15 |
| Stellvertreter: | Dieter Schupp, 6332 Ehringshausen, Bahnhofstraße 16 |
| Schriftführer : | Werner Berger, 6301 Treis, Burgstraße 4 |
| 1. Kassenwart : | Karl Schreiner, 6301, Alten Buseck,
Großen-Busecker-Straße 41 |
| 2. Kassenwart : | Erhard Becker, 6301 Alten Buseck, Brandgasse 4 |
| 1. Sportwart : | Manfred Zieger |
| 2. Sportwart : | Hilmar Gilbert, 6331 Dutenhofen, Grabenstraße 6 |

Bitte die neuen Anschriften vormerken!

Veteranen - Arbeit

soll auch im BVDM die ihr zukommende Bedeutung erhalten. Eine nicht geringe Anzahl unserer Mitglieder befaßt sich bereits seit langem mit der Restaurierung und Pflege von Veteranen-Motorrädern. An dieser Stelle sei nur an die schönen Erfolge von Helmut Langhanki und Karl Reese auf der TT-Woche 1968 erinnert. Der bereits länger bestehende Kontakt zum "Veteranen-Fahrzeug-Verband Neckarsulm e.V." wurde auf der IFMA vertieft. Auf der Vorstandssitzung am 2. November wurde einstimmig beschlossen, daß der BVDM dem VFV korporativ beitrete und der VFV wurde als korporatives Mitglied in den BVDM aufgenommen.

Am 23./24. November war in Weinheim eine Zusammenkunft fast aller am Veranensport interessierten Vereinigungen. Man wollte sich endlich auf eine einheitliche Linie bei der Durchführung von Veteranen-Veranstaltungen einigen. So werden künftig Veteranen-Rallies nach klaren Richtlinien durchgeführt. Ballchen-Werfen, Oldosen-Ringspieltz und ähnlichen Unfug wird es in Zukunft bei uns nicht mehr geben, zumindest nicht, wenn die Veranstaltung von einem der in Weinheim anwesenden Verbände ausgerichtet wird.

Leider klappte die Abstimmung der Termine noch nicht so ganz, aber auch hier wird man spätestens im nächsten Jahr zu besseren Resultaten kommen.

Die nächsten Veteranen-Veranstaltungen, an denen Motorräder teilnehmen, sind:

25./26./27. April 1969 in Weinheim

18. Mai 1969 in Öhringen, zum 10jährigen Bestehen des VFV

31. Mai 1969 in Schweinfurt

6./7. September 1969 in Verviers/Belgien

Die ersten drei Veranstaltungen liegen zeitlich etwas dicht zusammen und spielen sich alle im süddeutschen Raum ab. Der BVDM erwägt daher, eine Rallye für Veteranen-Motorräder zum Spätsommer oder Frühjahr des nächsten Jahres am linken Niederrhein zu veranstalten.

Für die Wahl dieser Gegend sprechen mehrere gute Argumente:

das niederrheinische Grenzgebiet ist an vielen Stellen auch an Wochenenden noch nicht überlaufen, man findet dort noch eine Menge wenig befahrener Nebenstraßen, auf denen man einen reizvollen Rundkurs von beliebiger Länge einrichten kann, wegen der fremdenverkehrsverbundenen Wirkung darf man in Gegenden absichts der Touristenströme mit wohlwollender Mitarbeit der örtlichen Behörden rechnen, für die Veteranen-Freunde aus Holland und Belgien ist der Niederrhein gut zu erreichen, für den organisatorischen Ablauf stehen bewährte Helfer des LV RHEIN-RUHR zur Verfügung.

Es liegt also an uns allen, aus diesem Plan Wirklichkeit werden zu lassen. Um Zuschriften hierzu bittet

Dieter Krause, 4151 Schiefbahn, Kleine Frehn 16.

Neues von B.M.W.

Die neuen Modelle der 500er, 600er und 750er-Klasse sollen im Mai/Juni 1969 vorgestellt werden. Später soll noch eine Maschine mit 900 ccm folgen.

Die folgenden technischen Einzelheiten sind bisher durchgesiekt: die Motoren haben auch in der neuen Ausführung ein in einem Stück gegossenes Tunnelgehäuse. Offenbar hat man sich bei BMW wegen der enormen Steifigkeit und der besseren Bearbeitung wegen zu dieser bewährten Lösung entschlossen, obwohl man bis zum Erscheinen der R 5, Mitte der Dreißiger Jahre, alle Zweizylinder mit horizontal geteilten Motorgehäusen baute.

Alle neuen Motoren haben Alu-Zylinder mit Laufbüchsen, die Pleuel haben Gleitlager, es werden neue Unterdruck-Vergaser von BING verwendet. Der serienmäßige Einbau einer Drehstrom-Lichtmaschine wird manchen Kummer mit der Elektrik gar nicht erst aufkommen lassen. Hoffentlich geht man auf diesem Gebiet konsequent weiter, und baut von vorn herein kontaktlose, zumindest aber Transistor-Zündung ein!

Alle diejenigen, die hoffen, eines Tages einen der neuen Motore in ihr bisheriges Fahrwerk einbauen zu können, werden enttäuscht sein: die neuen Triebwerke passen weder in die bisherigen Fahrgestelle, noch an die jetzigen Getriebe! Man hat nicht nur völlig neue Rahmen, sondern auch neue Getriebe konstruiert. Diese sollen hinsichtlich leichter Bedienbarkeit den besten englischen Getrieben nicht nachstehen.

Die Federbeine der 750er braucht man künftig nicht mehr durch Verstärken der jeweiligen Belastung anzupassen, sie stellen sich automatisch auf jede Belastung ein. Dieses Prinzip wird seit einiger Zeit schon mit bestem Erfolg bei den Wagen von DAIMLER-BENZ verwendet.

Angaben über die Leistungen der Motoren in den angeführten Hubraumgrößen waren nicht zu erfahren. Bei BMW ist man bekanntlich in diesem Punkt sehr zurückhaltend. Die 750er z.B. wird weder 10.000 U/min. drehen, noch 80 PS haben (die man allerdings mit den neuen Fahrwerken und Bremsen auch sicher auf die Straße bringen würde), man kann aber gestos damit rechnen, daß die Münchener der drei- und vierylindrigen Konkurrenz auf den internationalen Märkten mit der richtigen Mischung aus bewährter Tradition und echtem Fortschritt zu begegnen wissen. Lange genug hat es ja gedauert.

Wie wir hörten, macht auch die Neuorganisation des Motorrad-Vertriebes gute Fortschritte. Bekanntlich hat man bei BMW den Motorrad-Verkauf vom Wagen-Geschäft völlig getrennt. Nur solche BMW-Händler erhalten künftig noch einen Vertrag für den Verkauf von Motorrädern, wenn sie eine ordentliche Betreuung gewährleisten und ein entsprechendes Ersatzteile-Lager unterhalten. Die Zeiten, wo man neben dem lukrativen Auto-Verkauf das Motorrad-Geschäft mit dem kleinen Finger der linken Hand nehmah, sind nun vorbei. Im übrigen will BMW den Motorrad-Vertrieb möglichst über echte Motorradhändler laufen lassen, auch wenn diese bereits andere Marken vertreten. Entscheidend soll die Qualifikation des Händlers hinsichtlich fachgerechter Betreuung der von ihm verkauften BMW-Maschinen sein.

Br./Rt.



KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA

verkauft —

betreut —

und fährt selbst:

Ihr Zweitakt-Spezialist

HEINRICH RONSDORF JUN.

Kraftfahrzeuge und Zubehör

583 Schwelm i. Westf. · Berliner Str. 62

Regenbekleidung - einmal anders betrachtet

Wenn uns auch der Wettergott in diesem Jahr einige schöne und sonnige Tage beschert hat und das gerade, als man schon gar nicht mehr daran glaubte, so kann uns das nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Herbst nun auch vorbei und der Winter in Anmarsch ist. Dieser offenbart sich aber in unseren Breiten, den Herbst würdig vertretend, meistens in Nässe. Diese Unbillen vor Augen, widmen sich die Motorradfahrer jetzt in verstärktem Maße ihrem Regenzeug. Das Angebot ist nicht gerade klein und so sucht jeder nach seinen Kenntnissen und Erfahrungen die dementsprechende Kleidung oder ergänzt das Vorhandene.

Das Angebot ist nicht gerade klein, vom beschichteten Gummi, über getränkte Textilien bis zu den mannigfaltigsten Kunststoffen ist fast jedes Material vertreten. Das Erstaunliche aber ist, daß der Motorradfahrer sich seit Neandertalers Zeiten mit der angebotenen Farbskala von tristem Grau bis teerigem Schwarz (marineblau ist ein Lichtblick!) zufrieden gibt. Bitte, lächelt nicht, ich will nicht dafür plädieren, daß unsere Zweckkleidung sich den Modefarben unterwirft, aber muß das alles denn so gleichmachend, so militärisch anmuten? Der Motorradfahrer, der häufig mit Recht über Fußgänger schimpft, die sorglos im Dunkeln in dunkler Winterkleidung die Straßen überqueren und ihn zu abenteuerlichen Ausweichmanövern und haarsträubenden Bremsungen zwingt, verhält sich selbst oft nicht viel anders. Denn genau wie der Fußgänger, hüllt er sich, nicht nur im Winter, sondern praktisch zu jeder Jahreszeit, in dunkle Tarnkleidung. Bei offenem Wetter spielt das keine große Rolle, aber schon in der Dämmerung, geschweige denn bei regnerischem Herbst- und Winterwetter ist er sehr, sehr schlecht zu sehen, er gefährdet sich und andere. Nun werden einige sagen, meine Maschine ist rot oder blau oder weiß, aber das ist kein Sicherheitsfaktor, denn eine Maschine ist kein kompakter Körper wie etwa ein Auto und dann, welche Maschine ist nach einer Fahrt durch regnerisches Dreckwetter noch farbig? Also, hier gibt es nur eine Lösung: unser Regen- und Winterzeug braucht auffällige Farben! Wir alle kennen die intensive Wirkung des Widerstrahlens von Katzenaugen und Straßeneinfassungen, es gibt heute Stoffe mit Fluoreszenz, die genau so leuchten. Nun erhebt sich die Frage, gibt es Kleidung aus solchen Stoffen? Und dazu muß ich sagen, nein, leider nicht. Aber wenn ein Regenanzug in Sicherheitsfarben nicht zu haben ist, dann liegt es an uns Motorradfahrern selbst. Denn wir verlangen sie ja nicht, wir geben uns mit dem Vorhandenen zufrieden. Ich habe mit einigen Bekleidungsherstellern gesprochen, dabei bekam ich die unmißverständliche Antwort, selbstverständlich können wir so etwas bauen, aber es wird ja nicht verlangt. Ich bin der Meinung, unsere Knochen und die Freude am Fahren sollten uns so viel wert sein, daß wir in Zukunft hinsichtlich des Gesehenwerdens sicherer Motorradfahren sollten.

Wegen der zu verwendenden Farben brauchen wir und auch die Hersteller sich nicht die Köpfe zu zerbrechen. Es liegen exakte Versuche der Amerikaner vor und bei uns hat Daimler-Benz umfangreiche Farbentests durchgeführt. Die Farbe Gelb hat sich bei der christlichen Seefahrt und bei der Luftfahrt Orange als Sicherheitsfarbe bewährt, ja, sie ist dort für Yachtanzüge und Schwimmwesten vorgeschrieben.

Bei aller Freude am Sport und zum Wagnis, sollte man nicht Leichtsinns und Unwissenheit mit Mut verwechseln. Der Grundsatz: "Sicherheit zuerst" gilt nicht nur bei der Herrichtung der Maschinen, wir müssen uns konsequent einer modernen, zweckmäßigeren Schutzbekleidung zuwenden.

-B-

Fahrt in den Frankenwald

Von diesem Gebiet, in dem ja auch von uns ein LV besteht, ist eigentlich sehr wenig die Rede, obwohl es eine Fahrt bestimmt einmal wert ist. Und der Grund für eine Fahrt ist auch in jedem Jahr gegeben, nämlich das Zelttreffen des LV Frankenwald, das am ersten Wochenende im Oktober stattfindet, von Hans Köhler und seinen Freunden ins Leben gerufen.

Leider hatten wir in diesem Jahr eine Terminüberschneidung, ausgerechnet auch noch mit der Veranstaltung anlässlich des zehnjährigen Bestehens des BVDM. Von Zweifeln geplagt, was man nun tun sollte, stellten wir fest, daß wir in diesem Jahr schon 5 mal in der Eifel waren, darunter 8 Tage Urlaub in Drees. Auch die verschiedensten Anfahrtswege zum Ring hatten wir fast alle schon versucht und so entschieden wir, mein Ehefrau und ich, uns für den Frankenwald.

Freitags wurde ein Tag Urlaub genommen und am frühen Morgen ging es los. Das R 60 Gespann war mit "leichtem Zeltgepäck" beladen und brummte auf der B 26 friedlich nach Osten.

Aschaffenburg, Schweinfurt, dann weiter Richtung Bamberg und jede Menge beampelter Baustellen würzten die Fahrt.

Es war diesig, die Straße noch naß, aber der Verkehr mäßig, so daß wir trotz Baustellen und ruhiger Fahrt zügig voran kamen.

In Mainroth, einem kleinen Flecken zwischen Burgundstadt und Kulmbach, haben wir noch gemütlich Mittag gegessen und trafen dann so gegen 3 Uhr in Stadtsteinach ein.

Da ja erst Freitag war, und die Strecke also noch nicht markiert, mußten wir uns erst mal durchfragen. Freunde, was dann kam, also -- einfach sagenhaft! Wege, die dort Ortsverbindungen darstellen, die sind für uns gewöhnliche Feld- und Waldwege. Von dem Örtchen Wildenstein aus, das auf solchen Wegen anzufahren ist, hat man einen herrlichen Blick in das kleine Tal, in dem der Zeltplatz liegt.

Schon die Fahrt durch diesen Ort ist eine Pfadfinderarbeit, denn eine Straße gibt es nicht. Man fährt eben da, wo es wie ein Weg aussieht und gerade Platz ist.

Dann geht es in mehreren Schleifen auf Sand und Geröll, immer am Steilhang entlang, ins Tal hinunter. Die letzte Kehre ist so eng, daß man selbst mit dem Gespann seine Schwierigkeiten hat, herumzukommen.

Für einen beladenen Solisten ist das schon kritisch. Aber wer von uns freut sich nicht, wenn er mal sowas, man möchte fast sagen Sechstage-reifes, vorgesetzt bekommt.

Es gab ein großes Hallo, als wir eintrudelten, denn gerade vor uns waren der Hansi und der Helmut mit Familien eingetroffen und am Aufbauen ihrer Zelte. Einer unserer Freunde vom LV Rhein-Main, Otto "der Holzfäller", Gitarre spielt er auch, war schon einen Tag früher gekommen und schilderte gerade seine nächtlichen Erlebnisse: "Mutterseelenallein, nur das Zelt und die Honda, rundum Nebel und Dunst, im Wald der Kauz geschrien, dort hats geraschelt und da geknistert, Mensch, war mir komisch, und der Bach der hört sich immer an, als ob jemand was erzählt. War dauernd wach und hab immer wieder aus dem Zelt gepeilt, bin schon ganz froh, daß ihr da seid." Zu allem Überfluß hatte ihn auch noch die Polizei aufgestöbert, die suchten nämlich einen Einbrecher, der in der Nacht davor in Stadtsteinach einige Geschäfte heimgesucht hatten.

Am Mittag machten sich unsere Angetrauten auf den Weg ins nächste Dorf, um einzukaufen. Der Hansi beschilderte mittlerweile die Anfahrt

und als er zurückkam, fuhren wir gemeinsam los, unsere Frauen abzuholen. Freunde --- das sind Wege --- das gibt es nicht.

Durch die anhaltenden Regenfälle der vorhergehenden Wochen war alles unwahrscheinlich naß und das Wasser schoß den Wegen nur so herunter, man hatte mehr den Eindruck, in einem Wildbach zu fahren als auf einem Weg.

Die Steigungen und Gefälle sind auch nicht zu verachten, ich **schätze**, die liegen so zwischen 15 - 18 % und dazu die ausgewaschenen **Spuren**, die von Unimog und Stämme schleifen auch nicht besser werden.

Es ist einfach sagenhaft, daß es bei uns noch so etwas gibt, wo man stundenlang durch Wälder und Taleinschnitte fahren kann, ohne daß man ein Sperrschild findet.

Auf der Rückfahrt zum Zeltplatz kam dann auch prompt der besagte Unimog mit einem Stamm im Schlepp an der engsten Stelle entgegen. Rechts geht der Wald steil hoch und links geht es genau so hinunter und vor uns der Unimog. Also mit der üblichen Methode wenden, Vorderrad den Hang hinauf, einschlagen und zurückrollen, wieder Hang hinauf und wieder zurück bis man eben herum war und zurückfahren konnte. Das ganze wurde aus dem Seitenwagen mit ängstlich-kritischen Blicken beobachtet und man konnte die Erleichterung an den Gesichtern sehen, als die Manöver geglückt waren.

Also im Vertrauen, mir war auch nicht ganz wohl -- das ging so verdammt steil runter am Hinterrad und wenn das Gespann ganz quer stand dann war da auch nicht mehr viel Platz, man hatte einfach das Gefühl, wenn du jetzt bremsst, dann rutscht die Mühle über die Kante. Wenn das Ganze dann auch noch von drei gespannen gleichzeitig praktiziert wird, sieht das schon kriminell aus. Wir mußten dann ein ganzes Stück zurückfahren, bis ein Querweg kam, in den wir ausweichen konnten. Am Platz wieder angekommen, war der mittlerweile schon belebter und einige Zelte waren dazugekommen. Es wurde Holz organisiert, Axt und Beil waren plötzlich da und der Otto war wieder in seinem Element. Abends saßen wir lange am Feuer und es wurde viel erzählt von Fahrten und Motorrädern.

Es war trotz der späten Jahreszeit noch angenehm und auch die Nächte waren nicht kalt, dafür aber war das Bachwasser herrlich frisch zum waschen und vertrieb den Rest Müdigkeit sehr schnell.

Dann summten und zischten die Kocher rundherum und Kaffeeduft mischte sich mit den Frühnebeln. Es war eben genau so, wie man sich einen Zeltmorgen vorstellt.

Nun dauerte es auch nicht lange, da hörte man die ersten Motoren brummen und der Erste der eintraf war der Harald von unserem LV Rhein-Main. Er hatte seiner CB 450 heftig die Sporen gegeben, wie der errechnete Schnitt feststellen ließ. Dann riß es nicht ab und es wurde recht lebhaft. Freddy, wohl kein Unbekannter, mit seiner R 50 fehlte auch nicht und es waren auch ein paar interessante Umbauten zu sehen.

Die abendliche Feuerrunde war wesentlich größer geworden und es wurde lebhaft diskutiert. Thema 1 waren die zu erwartenden 750 ccm Neukonstruktionen. Es wurde am Feuer noch alles Mögliche gegrillt und als man auf die Uhr schaute, war Mitternacht schon lange vorbei und mit leichtem Bierdunst wurde in die Zelte gekrochen. Der Sonntagmorgen stand schon unter Aufbruchstimmung, allgemeines Packen begann alsbald. Unsere R 60 bekam auch ihr Päckchen wieder aufgeschnallt und nachdem man dann reihum Händchen geschüttelt und noch einige Verabredungen getroffen hatte, brummen wir den Weg hinauf zum Dorf und dann, wieder auf festem "Boden", ging es in Richtung Kronach auf eine Strecke, die wir uns für die Heimfahrt ausgesucht hatten. Es war klar

geworden, die Sonne kam durch und wir fuhren durch eine herrliche Gegend über Kronach, Coburg in Richtung Bad Neustadt, dann über Brückenau nach Schlüchtern und hatten auf den ersten 150 km so viel gebummelt, weil die Welt so schön und die Straße so leer war, daß wir noch ganz schön auf die Tube drücken mußten, um rechtzeitig zuhause zu sein.

Und ein wunderschönes Wochenende war wieder vorbei.

Harry Waldschmidt

Rennfahrer - Treffen in der Eifel

Beim Jupp Nett in den Eifelstuben trafen sich am Samstag, dem 16. November viele Akteure des deutschen Straßenrennsports. Man kann und darf hier schon von einem traditionellen gemütlichen Beisammensein unserer Fahrer sprechen, da dieses Treffen nun schon seit einigen Jahren nach der Rennsaison zustandekommt. Fahrer aus der Ausweisklasse und Lizenzklasse saßen in gemütlicher Runde beisammen. Natürlich wurde viel gefachsimpelt, aber zur Ehrenrettung der Teilnehmer muß gesagt werden, daß die Damen in keiner Weise stiefmütterlich behandelt wurden. Es wurde getanzt und heftige Lachsalven zeigten an, daß nicht nur todernte Benzingespräche die Runde machten. Einfallreicher und unermüdlicher Privat-Conferencier war der humorvolle und unverwüstliche Willi Kern aus Mannheim, während Dieter Görden aus Bonn, wie auch im Fahrerlager oft, mit seinem Akkordeon für die musikalische Unterma- lung sorgte. Seine Lieder zu späteren Stunde erregten Heiterkeit.

Wir trafen Big Neger, Walter Sommer, Willi Bertsch, Hans-Jochen Dittberner und Otto Labitzke, der so interessant von seiner durch den Sieg auf dem Ring gewonnenen Afrikareise erzählen konnte. Ted Jansen war auch dabei und Helmut Schmitz aus Aachen, der im Kampf um den Juniorenpokal so knapp von Bernsee geschlagen wurde. Die dreirädrige Konkurrenz war durch Rolf Müller mit Beifahrer Gerhard Klatt vertreten, Willi Seegers war da und noch viele, viele andere. Karl Hoppe, der auch kommen wollte und sich schon so darauf gefreut hatte, mußte im letzten Moment absagen, da er am Sonntag als Gemeinderats-Angehöriger einen Termin wahrzunehmen hatte.

Da das Lokal nicht überfüllt war, kam eine wirklich gemütliche Atmosphäre auf, der Schnee brachte einen Vorgeschmack aufs Elefanten-Treffen, die Eifel zeigte sich recht winterlich, mit weißverschneiten Wäldern, aber auch glatten Straßen, die manchen zwangen, einen Umweg zu fahren, wenn das Fahrzeug den Berg nicht schaffte. Die Spätankömmlinge wurden immer mit viel Hallo und mancher Frozelei empfangen.

Es wurde viel und herzlich gelacht, manch Humpen geschwungen und manches Glas geleert. Viel zu schnell verrannen die schönen Stunden. Am Sonntag trennte man sich mit Bedauern.

Es ist immer ein Erlebnis besonderer Art, mit Menschen zusammen zu sein, die durch ein Hobby oder einen Sport verbunden sind, sie sind nicht durch das Wirtschaftswunder angekränkt, sondern können sich frei und froh vergnügen.

H.B.

An alle Amateur-Filmer

Der Bundesverband hatte im vorigen Jahr aufgerufen, unter dem Motto "Das Motorradjahr 1968" Filmbeiträge einzusenden. Wir beabsichtigen, mit diesen gedrehten Streifen eine Zusammenstellung zu erreichen, die einen möglichst großen Querschnitt durch den gesamten Bereich der Freuden und Leiden mit dem Motorrad umfaßt. Beim letzten Elefantentreffen sind von einigen unserer Kameraden Filme gedreht worden, die mir z. T. schon vorliegen. Bei der Vielzahl unserer Mitglieder ist es aber unwahrscheinlich, daß beim Besuch anderer motorradspportlicher Ereignisse oder auch Urlaub mit dem Motorrad u. ä. keine weiteren Steifen mehr entstanden sein sollten. Ich bitte hiermit also alle Kameraden, unter dem obigen Motto von ihnen gedrehte Filme recht bald an meine Anschrift einzuschicken. Der Ersatz der Unkosten wird wie folgt geregelt: Der Film wird durch unbelichtetes Filmmaterial ersetzt (dazu bitte ich um die gewünschten Angaben, DIN - zahl usw). oder eine von Ihnen eingesandte Kopie wird Ihnen auf dem Rechnungswege erstattet. Es besteht ebenfalls die Möglichkeit, durch uns von beiden Formaten: Normal-8 und Super-8 Kopien ziehen zu lassen. In jedem Falle ist es erforderlich, den Hersteller und die DIN-zahl des Filmes anzugeben. Um Mißverständnissen vorzubeugen: es werden nur 8 mm und super-8 Filme erbeten. Wegen der Projektionsapparate sind andere Formate leider ausgeschlossen.

Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstraße 15

Wie schon mehrmals in der "Ballhupe" erwähnt, ist der verbilligte Bezug von Werkzeug, Ketten, Öl und Reifen über den BVDM möglich. Interessenten wenden sich um die entsprechenden Auskünfte an den Vorstand oder an Horst Miethe, 4 D.-Ho., Hügelstr. 15. Bei von uns weiterzuleitenden Bestellungen bitten wir um genaueste Angaben. So werden z. B. Ketten bestellt "für meine Kreidler". Da gibt es zwei verschiedene Teilungen und drei verschiedene Gliederzahlen. Erforderlich ist auf alle Fälle die Angabe von Fabrikat und Baujahr und Hubraum, wenn möglich noch die Typenbezeichnung. Anhand vorliegender Kataloge und Ersatzteillisten suchen wir dann schon heraus, was da passend ist. Aber allwissend ist ja keiner von uns.

H. Miethe



Haben S I E schon Ihren Beitrag bezahlt?

Hier noch einmal Anschrift und Konten unseres Schatzmeisters:

Eduard Max Schmidt
563 Remscheid, Magdeburger Straße 23

Postscheckamt Köln, Konto Nr. 118 429

Stadtparkasse Remscheid
Zweigstelle Vömix, Konto Nr. 990 440

Auf diese Konten überweisen alle Mitglieder, die keinem Landesverband angehören und bei uns als Einzelmitglieder geführt werden.

Ein Wochenende zu den "Six-Days"
in Sankt Pellegrino

Bekanntlich fanden die Six Days diesmal in den südlichen Ausläufern der Alpen, in St. Pellegrino (Italien), in der Zeit vom 30. 9. bis 5. 10. 1968 statt.

Da wir noch zwei Tage Urlaub hatten und die Wetterprognose für das Alpenland gut war, legten wir schnell eine Fahrtroute über die schönsten Alpen-Pässe zurecht. Beide BMW's waren startklar, ein Zimmer im Schwarzwald vorbestellt, so daß die Fahrt schon am Donnerstag nach der Arbeitszeit - um 18 Uhr - gestartet werden konnte. Leider begleitete uns bis Frankfurt ein ausgewachsener Landregen. Es klärte sich aber danach auf und ab Karlsruhe fuhren wir unter einem verheißungsvollen, sternklaren Nachthimmel unserem Ziel, Kandern, entgegen. Am Freitagmorgen erwachten wir und wurden von einem wolkenlosen Himmel und den ersten Sonnenstrahlen begrüßt. Was für ein seltener Anblick für uns in diesem Sommer!

Nun hatten wir einen ganzen Tag Zeit, für den schönsten Teil unserer Fahrt durch die Schweizer Alpenwelt. Zunächst ging es über Basel nach Luzern, am Vierwaldstätter-See entlang über den Brünig-Pass nach Meiringen, wo wir eine Mittagspause einlegten. Bis hierher konnte sich das Auge an den starken Farbkontrasten der grünen Almen, dem tiefblauen Himmel und den in Herbstfarben gekleideten Laubwäldern erfreuen. Doch hier in diesem schönen Alpenvorland wurden wir bereits von den ersten eis- und firnbedeckten Gipfeln des Berner Oberlandes begrüßt, die in dem gleißenden Sonnenlicht majestätisch und erhaben auf uns wirkten.

Die Fahrt ging nun in Richtung Grimsel-Pass durch enge Felsschluchten und an milchiggrünen Stau-Seen vorbei. Die Landschaft war nicht mehr so farbenfreudig, die Luft wurde rauher und immer mehr Felswände bauten sich vor uns auf, die in engen Spitzkehren erklimmen werden mußten. Vom Grimsel-Pass ging es dann hinunter nach Gletsch, wo wir den ersten Blick auf den mächtigen Rhone-Gletscher hatten. In langen Serpentinengängen ging es wieder hinauf zum Furka-Pass und wieder hinunter wo wir bei Andermatt auf die St. Gotthard-Pass-Straße stießen.

Der St. Gotthard hat heute eine sehr gut ausgebaute Pass-Straße, so daß wir in schneller Talfahrt durch den schönen Tessin Lugano erreichten. Unsere Herzen waren von dem vielen Schauen und dem herrlichen Fahrterlebnis so voll, daß wir unsere Fahrt erst am Samstag fortsetzen wollten. Die soeben aufgenommenen Eindrücke mußten erst bei einem gegrillten Steak und einer Flasche Rotwein geistig und körperlich verarbeitet werden.

Hier auf den Pass-Straßen kamen wirklich alle Vorteile eines starken Motorrades gegenüber jedem anderen Verkehrsmittel zur Geltung. Am nächsten Tag ging es dann über Bergamo wieder in nördlicher Richtung nach St. Pellegrino, dem Ausgangspunkt der Six-Days. Obwohl St. Pellegrino ein Badeort inmitten der südlichen Alpenausläufer ist, konnte man zu diesem Zeitpunkt nichts davon merken. Alle Hotels waren mit Mannschaften und Teams vieler Nationalitäten belegt und in den Parkanlagen standen Reparatur- und Werkstatwagen. Überall wurde an den Wettbewerbs-Maschinen gebaut und für die Maschinen-Abnahme zurechtgemacht, denn nach der technischen Abnahme kamen ja die Motorräder in den Parc Fermé und waren somit bis zum Start nicht mehr zugänglich.

Ein technisches Fest war die BMW von Kurt Distler aus München, mit US-Tele und "sonst-gewußt-wie"! Ein Gespräch mit Distler ergab, daß er die Ceriani-Telegabel gegen eine Original-US-Tele vom Hause BMW wegen der besseren Eignung ausgetauscht hatte. Da wir uns einige Streckenabschnitte angesehen hatten, schien es uns fast unmöglich, mit diesem Vierzentnerbrocken Erfolgs-Chancen zu haben.

Am Sonntag füllte sich nun der Parc Fermé und die Abnahme beendete in den Mittagsstunden ihre Arbeit. Erfreulich war die gute Organisation, die ganz ohne Polizei einwandfrei ablief. Bemerkenswert ist es deshalb, da ja die Wettbewerber Tage vorher durch die Ortschaft fuhren, und das gerade nicht im 50 km-Tempo. Die Beleuchtung an den Maschinen ist sowieso nur spärlich und viele hatten noch nicht einmal ihre Maschine beleuchtet. Es ging aber alles reibungslos und ohne Unfall ab. Am Montagmorgen, es war noch dunkel, kamen die Fahrer aus allen Ecken zum Parc Fermé geströmt, denn pünktlich um 6 Uhr war Start. In Minutenabständen wurden je drei Fahrer auf die Reise geschickt, so daß der Start ca. 1 Stunde und 50 Minuten andauerte. Hierbei gab es bereits wegen Startschwierigkeiten die ersten Strafpunkte.

Nachdem wir uns den Start von mehr als 100 Fahrern angesehen hatten, mußten auch wir an unseren Start zurück nach Köln denken, denn am nächsten Tag begann wieder unsere tägliche Arbeit. Wie groß unser Bedauern war, nicht länger dabei bleiben zu können, kann sich jeder vorstellen, zumal wir vom italienischen Presse-Dienst für jeden Tag die Streckenkarte bekommen hatten.

Als wir dann Richtung Heimat in großem Bogen über Bergamo wieder am Comer-See nach Norden fuhren, kamen uns bereits die ersten Fahrer entgegen. Wie uns Italiener berichteten, war die erste Maschine eine BMW. Da wir uns nun auf demselben Streckenabschnitt wie die Geländefahrer befanden, fuhren wir natürlich sehr vorsichtig.

Auch hier auf der Straße war nur Polizei anzutreffen, wo die Fahrer von der Straße wieder in das Gelände geleitet wurden. Daran, daß im Renntempo durch die Ortschaften gefahren wurde, nahm keiner Anstoß.

Nach kurzem Aufenthalt setzten wir nun unsere Fahrt weiter fort über den Splügen-Pass, wo es ganz leicht schneite. Von Zürich bis Köln waren unsere ständigen Begleiter Regen und Sturm. Im Dunkeln wurde die Fahrt auf der Autobahn sehr gefährlich, weil viele Autofahrer ihre Halogen-Rückleuchten im Regen eingeschaltet hatten und dadurch die ganze Straße in ein flimmerndes Rot verwandelt wurde.

Wenn auch die Rückfahrt durch den Regen sehr schlecht war, ist diese Fahrt doch zu einem schönen Erlebnis geworden, das in unserem touristischen Tagebuch einen festen Platz bekommen wird.

G. Scholtisseck / A. Ritter

aus den Landesverbänden

Landesverband FRANKEN:

Stellvertreter des LV-Vorsitzenden Hans Köhler ist ab sofort
Helmut K r e l l e r, 8521 Möhrendorf, Sudetenstraße 18.

Landesverband MITTELHESSEN:

Der Kamerad Karl S c h r e i n e r, 6301 Alten-Buseck,
Groß-Busecker Str. 41, wurde am 8. 11. 1968 zum Kassierer gewählt.
Beitragszahlungen der Angehörigen des LV MITTELHESSEN bitte
künftig an den Kameraden Schreiner.

Landesverband RHEIN-RUHR:

Das nächste Monatstreffen in Gut Steinberg findet ausnahmsweise am
zweiten Samstag des Monats, dem 14. 12. statt. Da der dritte Sam-
stag, der 21. 12., schon zu nahe an Weihnachten liegt, sprach sich
beim November-Treffen eine große Mehrheit für die Vorverlegung aus.

Für die reibungslose Abwicklung des ELEFANTEN-Treffens werden wieder
Hilfskräfte benötigt, für Ordnungsdienst, Plakettenverkauf, Hilfs-
dienst-Telefon (möglichst mit einigen Kenntnissen in Englisch oder
französisch). Die für die einzelnen Sparten Verantwortlichen des
Organisations-Komitees werden sich beim nächsten Monatstreffen an
die Anwesenden wenden. Wir sind sicher, daß sich, wie in den Vor-
jahren, auch diesmal eine ausreichende Anzahl von Damen und Herren
für wenige Stunden während des ELEFANTEN-Treffens zur Verfügung
stellen wird.

Landesverband WESERSTEIN:

Das Mitglied des LV-Vorstandes, der Kamerad Dietrich V o n d r a n,
bisher Bad Sooden-Allendorf, Sickenberger Str. 10, hat eine
neue Anschrift: 3431 K l e i n v a c h, Sandweg

DIE BALLHUPE

wird, um einen Teil der Versandkosten einzusparen, erstmals mit
dieser Ausgabe den Landesverbänden FRANKEN, RHEIN-MAIN, SCHWARZ-
WALD-BODENSEE sowie den KASSELER MOTORRADFREUNDEN geschlossen zu-
gesandt. Für die Verteilung an ihre Mitglieder sorgen also die
vorgenannten LV selbst. Diese Regelung wurde am 2. 11. anlässlich
einer Sitzung des Gesamt-Vorstandes mit den Vorsitzenden der
betreffenden Landesverbände vereinbart. Dieses Verfahren wird bei
Bewährung beibehalten.

Treffpunkte der Landesverbände und Ortsclubs:
=====

Landesverband FRANKEN

Treffpunkt: am 2. Samstag jeden Monats in der Gaststätte
"Zur Burgruine" in Regensburg, Krs. Forchheim

Landesverband HARZ-HEIDE

Treffpunkt: jeden letzten Sonnabend im Monat in der Gaststätte
"Zum Krug" in Lengede bei Vienenburg (an der B 4)

Landesverband MITTELHESSEN

Treffpunkte: am zweiten Freitag jedes Monats gegen 19 Uhr im
Gasthaus "Zum Bergwald" in Rödgen bei Gießen

Landesverband RHEIN-MAIN

Treffpunkt: jeden ersten Samstag im Monat in der Gaststätte
"Zur Neuen Welt", Groß-Gerau, W.-Rathenau-Str. 4
jeden 3. Samstag im Monat in der Gaststätte
"Zum Wiesengrund", Groß-Gerau, In den Martinssümpfen
jeweils gegen 20 Uhr

Landesverband RHEIN-RUHR

Treffpunkt: am 3. Samstag jedes Monats in der Gaststätte
"Gut Steinberg" b. Ap-rath (B224), 19 Uhr

Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE

Treffpunkt: am letzten Samstag jedes Monats im Gasthof
"Zum Kreuz", in Hardt bei Schramberg, gegen 19 Uhr

Landesverband WESERSTEIN

Treffpunkt: am ersten Samstag jedes Monats im Gasthaus
"Zum Gelstertal" in Hudelshausen, Krs. Witzenhausen,
19 Uhr

Kasseler Motorradfreunde im BVDM

Treffpunkt: am letzten Sonnabend jedes Monats um 20 Uhr im Gast-
haus "Graue Katze" im Fuldatal hinter Kassel-Wolfs-
anger

Motorradsportvereinigung LÜNEBURGER HEIDE

Treffpunkt: am letzten Sonnabend jedes Monats gegen 19.30 Uhr
in der Gaststätte "Löns-Hof", Hermann-Löns-Straße
in Lüneburg

Änderungen werden jeweils in der BALLHUPE bekanntgegeben.

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRAD-
FAHRER e.V. (BVDM), Sitz Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42,

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstr. 13

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal-Barmen, Siedlungsstraße 13
Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Straße 23

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

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.