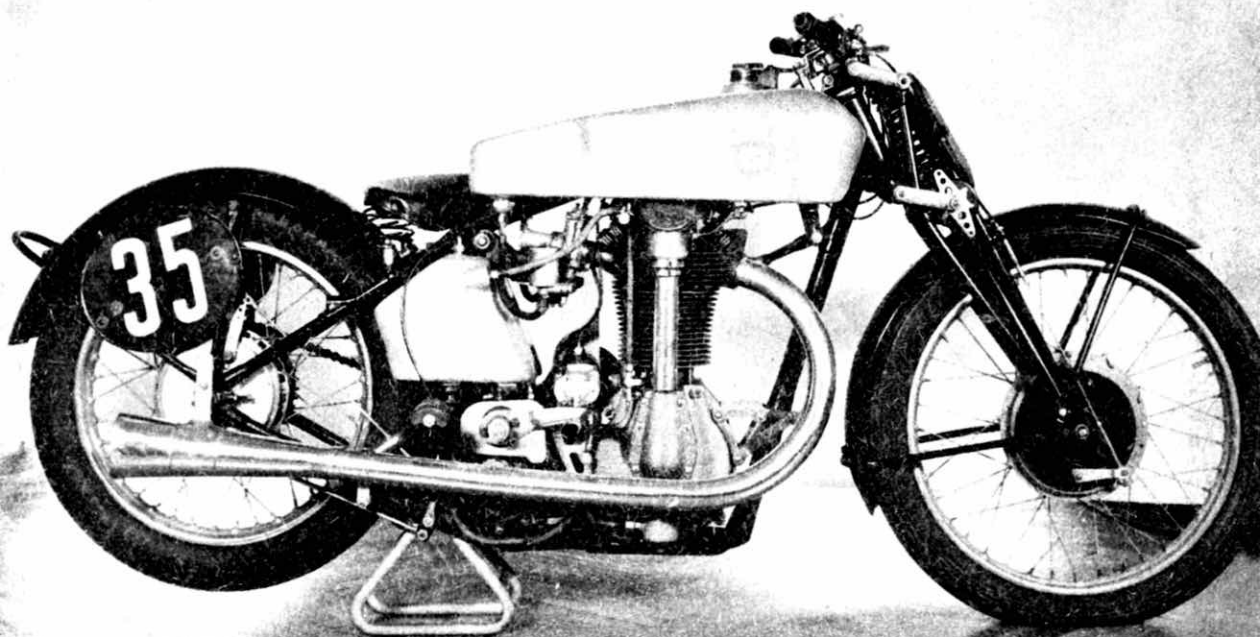


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

1/69



Elefanten-Treffen Rückschau 1969

Das diesjährige Elefanten-Treffen war das 14. Treffen überhaupt und das 9. Treffen auf dem Ring. Mit dem ersten Treffen auf dem Nürburgring schnellten die Besucherzahlen sprunghaft in die Höhe, um nun mit 10.000 Maschinen eine Rekordzahl zu erreichen. Wie bekannt das Elefanten-Treffen geworden ist, geht nicht nur aus der großen Teilnehmerzahl hervor, sondern spiegelt sich wider im zahlreichen Erscheinen der internationalen Pressevertreter, die prominenteste Zeitung war diesmal zweifelsohne die Times, die durch eine Korrespondentin vertreten war. Aber eine der nettesten Zeilen lasen wir am 4. 1. in der Rhein- und Ahrenschaue, die Kolumnistin Heidi Dreher schrieb:

"Einmal im Jahr lasse ich mir den eisigen Januarwind auf dem Nürburgring um die Ohren pfeifen. Das ist wieder heute: beim 14. Elefantentreffen.

Das winterliche Familienfest der Motorradfahrer aus aller Welt zieht mich schon seit einigen Jahren in seinen Bann. Ist es der Ausflug in das einzige lebende Motorradmuseum unserer Zeit? Ist es das Phänomen jedweden Fehlens von Organisation? Oder ist es ganz einfach die Atmosphäre bei der nächtlichen Lichterprozession der schweren Gespanne um die Nürburgring?

Mehr als 10.000 Motorradfahrer treffen sich wie verabredet am ersten Januarwochenende zum Meeting in Schnee und Eis. Obwohl ich selbst keine verwegene Motorradbraut bin, sind mir diese Männer und Frauen ungemein sympathisch. Das Rad der Zeit drehen sie nicht zurück; dennoch lassen ihr Idealismus und ihre Begeisterung eine wohltuende Oase von Beschaulichkeit und Romantik nicht versiegen.

Fest eingemummt und mit heißem Tee in der Thermosflasche werde ich wieder dabei sein, wenn es an Start und Ziel aus dem Lautsprecher hallt: " Fünf, vier, drei, zwei, eins Start!" Die UNO in New York kann in diesen Stunden nicht so viel guten Willen demonstrieren, wie die Vollversammlung der Motorradfahrer in der Eifel."

Sehen Sie, liebe Freunde, selbstverständlich finden wir es erfreulich, wenn uns so viel Interesse entgegengebracht wird und wir freuen uns auch über den Besuch Prominenter, so Kurt Bosch, Gausportleiter des ADAC NRW, Sportsekretär des DMV Hartmann, Direktor der Rennstrecke Imola in Italien Dr. Costa und über den Besuch des Landrates Heinz Vorbach. Aber diese Anerkennung ist nicht Antrieb oder Triebfeder für das Elefantentreffen, sondern einzig und allein das Treffen selbst. Es kann für uns alle, die wir Stunden unserer Freizeit opfern um mitzuhelfen, keinen größeren Dank geben, als die Feststellung, daß es allen, die zum Ring kamen, dort gefallen hat. Daß es allen Freude gemacht hat, Kilometer um Kilometer unter schwersten Bedingungen oft abzuspuhlen, um ein paar Stunden oder Tage unter Freunden zu sein und neue Freunde zu finden. Wenn wir dann noch diesem oder jenem, der unterwegs Pech hatte, helfen konnten, dann sind wir alle zufrieden. Dann gibt es nur den Voratz, dieses Elefanten-Treffen auch im nächsten Jahr und noch viele, viele Jahre darauf zu ermöglichen und in seiner Art zu erhalten. Solange wir uns dort in der Eifel treffen, sind wir jung im Herzen und haben uns ein Gefühl für echte Kameradschaft bewahrt. Jedes Motorradjahr wird, eingeleitet durch das Elefanten-Treffen, für viele Touren und schöne Fahrten gut sein, nirgendwo werden wir fremd sein, weil überall an unseren Zielen Freunde auf uns warten. Wer könnte sich glücklicher preisen, als der, der Freunde besitzt!

Horst Briel

**EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
DES BVDM
IN HARDT BEI SCHRAMBERG VOM 4. BIS 7. 4. 1969**

Auf Beschluß aller Teilnehmer der Jahreshauptversammlung 1968 in Groß Gerau, wurde der LV. Schwarzwald-Bodensee mit der Austragung der Jahreshauptversammlung 1969 beauftragt. Als voraussichtlicher Termin wurde der Monat April 1969 bestimmt.

Um Anfahrts- bzw. Abfahrtswege von 700 km erträglich zu gestalten, sind mindestens 3 Tage notwendig, man berücksichtigt dabei Teilnehmer mit Maschinen unter 100 ccm, sowie Frauen und Kinder. Es wurde deshalb beschlossen die Hauptversammlung auf Ostern festzulegen, somit stehen 4 Tage zur Verfügung, die als eine Art Urlaubsfahrt gestaltet werden könnten.

Daß um diese Jahreszeit mit Witterungsschwierigkeiten gerechnet werden muß, ist verständlich. In Hardt stehen jedoch genügend Quartiere zur Verfügung; deshalb braucht man sich in dieser Hinsicht keine allzu großen Sorgen zu machen.

Um der Anfahrt nach Hardt einen kleinen Anreiz zu geben, wird diese als Zielfahrt gewertet.

Zur allgemeinen Information:

1. Quartiere

Im Gasthof "KREUZ" stehen 40 Betten zur Verfügung, der Vollpensionspreis beträgt DM 16,-- pro Tag.

Ferner stehen ca. 120 Privatquartiere bereit, deren Übernachtungskosten mit Frühstück ca. DM 6,-- betragen.

Für abgehärtete Teilnehmer steht außerdem ein Zeltplatz zur Verfügung. Gebühr pro Zelt DM 1,--.

2. Zielfahrt

Startort: Jeweiliges Clublokal eines Landesverbandes. Gewertet werden die zurückgelegten Luftlinienkilometer vom Startort bis Gasthof "KREUZ" multipliziert mit der Anzahl Teilnehmer eines Landesverbandes. Es werden also nur Clubwertungen prämiert. Das Nenngeld pro Landesverband beträgt DM 5,--.

Ende der Zielfahrt Samstag, den 5. 4. 1969, 15,00 Uhr, (für diese Zielfahrt sind keinerlei Stempel erforderlich).

3. Sonstiges

Für evtl. liegengebliebene Fahrer im Umkreis von 100 km steht ein Abschleppdienst zur Verfügung, der unter der Telefonnummer (07422) - 235, Gasthof "ZUM KREUZ" zu erreichen ist.

Programmgestaltung der 4 Tage

Karfreitag, den 4. 4. 1969: Ab 14,00 Uhr Begrüßung der einzelnen Teilnehmer. Anschließend Quartierszuteilung.
Ab 20,00 Uhr zwangsloses Beisammensein
(Soweit es der Karfreitag erlaubt).

Samstag, den 5. 4. 1969 : 9 - 12.00 Uhr Besichtigung interessanter Museen in der näheren Umgebung. Zur Verfügung steht das Waffen- und Heimatmuseum Oberndorf, ferner das Römer-Museum in

Rottweil sowie das Uhren-Museum
in Triberg. (Bei schlechtem Wetter
Dia-Vorträge und Benzingespräche).

12 - 14,00 Uhr Mittagessen
14 - 15,00 Uhr Benzingespräche
15 - 16,00 Uhr Siegerehrung
16 - 20,00 Uhr Jahreshauptversammlung
20 - 23,00 Uhr gemütliches Beisammen-
sein am Lagerfeuer mit
Gummiadlern, Bratwürsten
und Bier.

Für musikalische Umrahmung ist eben-
falls gesorgt.
Bei schlechtem Wetter Verschiebung der
Jahreshauptversammlung von 20 - 24,00 Uhr

Sonntag, den 6. 4. 1969 : Frühgottesdienst

8 - 9,00 Uhr Frühstück
9 - 15,00 Uhr gemeinsame Gruppenfahrten
durch die schönsten Gegenden
des Schwarzwaldes.

5 Fahrten stehen zur Auswahl; deren Ent-
fernung zwischen 80 und 250 km betragen.
Die Gruppen bestehen aus jeweils 6 Fah-
rern, deren Anfangs- und Schlußmann Mit-
glied des LV Schwarzwald-Bodensee sind.
Bei schlechtem Wetter wird die Zeit mit
Schmalfilmen, Dias, Kegeln und Benzin-
gesprächen ausgefüllt.

15 - 19,00 Uhr verspätetes Mittagessen.
Ab 20,00 Uhr Ausklang.

Montag, den 7. 4. 1969 : Verabschiedung der Teilnehmer.

Wir hoffen, daß in diesen 4 Tagen jeder Teilnehmer auf seine Kosten
kommt.

Mit etwas gutem Willen und ein wenig Rücksicht wird dieses Oster-
fest bestimmt ein Erlebnis.

Wir hoffen, daß unsere Bemühungen nicht ganz umsonst waren.

Die besten Wünsche für eine gute Anfahrt vom
Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE

Anmerkung: Nennungen sowie Nenngelder bis spätestens 10. 3. 1969
an Hermann Albrecht, 7239 Beffendorf, Lohwiesen 233

D i e t e r K r a u s e



Unfaßbar für uns war die Nachricht, daß unser Freund Dieter Krause am 28. Dezember vorigen Jahres, im Alter von nur 31 Jahren, für immer von uns gegangen war.

Er, der allen als besonnener und sicherer Fahrer bekannt war, starb im Krankenhaus von St. Goar, wenige Stunden nach einem zunächst nicht lebensgefährlich aussehenden Unfall auf der verschneiten Hunsrück-Höhenstraße.

Dieter Krause - manche seiner Freunde nannten den schmalgesichtigen jungen Mann mit der Brille und den klugen Augen scherzhaft "Professor" - war im BVDM Referent für Veteranen-Fahrzeuge. Den alten Maschinen

und der Geschichte des Motorrads galt seine ganze Liebe. Unermüdlich war er auf der Suche nach alten Unterlagen und es ist ihm zu verdanken, daß viele, heute unersetzliche Bücher und Schriften über das Motorrad vor dem Untergang gerettet wurden. Er war aber nicht nur Theoretiker. Eine ZUNDAPP von 1924 stand kurz vor Abschluß der Renovierung; für seine 500er SAROLEA von 1925/26 suchte er noch einige Teile.

Er war einer der ersten Mitarbeiter des "Archiv's für Motorradgeschichte", auf vielen Veteranen-Rallies war er ein sachkundiger und kritischer Beobachter, dem Originaltreue bis ins Detail als Maßstab galt. Einer seiner letzten Pläne war die Veranstaltung einer echten Veteranen-Rallie durch den BVDM im Frühherbst dieses Jahres am Niederrhein.

Der Berliner mit dem trockenen Humor (aber ohne "Große Schnauze") war erst Wagenfahrer, bevor er die Reize des Motorradfahrens für sich entdeckte. Dann aber verschrieb er sich dem motorisierten Zweirad mit ganzem Herzen.

Dieter Krause hinterläßt in unserem Kreis eine Lücke, die nur schwer zu schließen sein wird. Seine Freunde werden ihn nicht vergessen. Er hinterließ uns die Verpflichtung, seine Arbeit in seinem Sinne weiterzuführen.

W.R.

Die Story von Vieren, die auszogen das Elefantentreffen zu erleben

Als begeisterte Motorradfahrer scheut man weder Schnee und Eis noch das Elefantentreffen.

Unsere Frauen, die sonst bei jeder Fahrt unsere treuen Begleiter sind, konnten wegen widrigen Umständen nicht dabei sein. Dafür meldeten sich 2 Solofahrer, um bei uns als Schmiermaxen die Fahrt zum Ring mitzumachen.

Die Vorbereitungen waren schnell erledigt; ordentlich Proviant und Roßkartoffelschnaps wurde im Beiwagen verstaut, nach dem Motto: Der Winter ist lang und Hunger tut weh.

Pünktlich am Freitagmorgen 9.00 Uhr starteten wir, mit einem Guzzi- und einem Horex-Gespann. Bei uns lag noch Schnee, wie es im Schwarzwald um diese Zeit üblich ist. Nach 20 km jedoch löste sich die festgefahrene Schneedecke in Salzmatsch auf. Dieses dreimal verfluchte Salz läßt einem den Hirsch doch unter dem Hintern verfaulen.

In Straßburg legten wir am Zollübergang die erste Rastpause ein. Die Zöllner und Autofahrer, Erdenmenschen, sahen uns erstaunt an. Die winterliche Vermummung kam ihnen ein bischen komisch vor. (es wurde in letzter Zeit viel von Apollo 8 gesprochen und geschrieben). Nach einem guten Vesper nach Schwarzwälder-Art ging die Fahrt weiter durch Frankreich bis ins Saargebiet. In St. Wendel wurde getankt. Dabei gedachte ich dem letzten Rennen, das auf dieser Strecke ausgetragen wurde. Schade. Diese Rennstrecke war einmalig und hatte auch immer eine besondere Atmosphäre.

Der Rest der Fahrt führte von St. Wendel über Birkenfeld, den Hunsrück, Bernkastel, Wittlich nach Adenau.

Nach achttündiger gemütlicher Fahrt hatten wir ein paar Bier dringend nötig.

Durch das Peck von Hansi Köhler konnten wir dessen Quartier belegen; da wir Luftmatratzen und Schlafsäcke zur Verfügung hatten, langte uns das Zweibett-Zimmer. Mit viel Seife und Wasser wurde das Salz im Gesicht verdünnt, den Rest besorgte das Handtuch. Ein Liter Bier, ein ordentliches Essen und der Feierabend konnte genossen werden - dachten wir.

Die Straße im normalen Rhythmus zu überqueren war unmöglich; da rasten Gespanne mit weit heraushängenden Beifahrern um die Ecken. 90 ja sogar 100 km sind fast an der Tagesordnung, da bekanntlich durch Ortschaften nur mit 50 km gefahren werden darf und die Gesetze ab 1. 1. 1969 verschärft wurden, standen uns bei diesem Anblick die Nackenhaare zu Berge.

Ich war schon das dritte mal beim Elefantentreffen die drei andern Freunde "Ringneulinge". Einer dieser drei fragte mich, ob dies der Große Preis von Adenau sei. Eingeborene sah man kaum während des Treffens die Straße überqueren, auch keinerlei Geflügel, die wußten warum.

Nach einer ruhigen Nacht hatten wir die ersten Eindrücke des größten aller Treffen verdaut. Am Samstag morgen 9.00 Uhr waren wir auf dem Ring und brutzelten dort unser Frühstück. Als erster Bekannter erschien Eduard-Max Schmidt. Er lachte, als er uns sah und berichtete über eine gut verbrachte Nacht im Zelt. Unsere Hochachtung galt ihm. Er ist halt noch einer von den selten gewordenen Romantikern.

Gegen 10.00 Uhr begann dann der Einzug der Gladiatoren. Maschine um Maschine rollte an. Uns ließ es keine Ruhe und die Besichtigung begann.

Seite um Seite wurde schon verschrieben über die Unzuverlässigkeit von Motorrädern. Was man jedoch am Ring so an Motorrädern sah, ließ einem die Gänsehaut abwechselnd heiß und kalt über den Rücken laufen. Da wurden die abenteuerlichsten Hirsche präsentiert. Glatte Reifen, Draht als Rahmenbaumaterial ließen die Frage aufkommen, wie fahren diese Männer nur in der Gegend herum. 5 % der anwesenden Maschinen war purer Abfall. Ich hatte schon Bedenken, meine alte Regina neben moderne Maschinen zu stellen. Aber nach dem Vergleich mit anderen Fahrzeugen verbesserte sich mein Selbstvertrauen.

Von Maschinen hatten wir genug gesehen. Es folgte nun ein Bummel durch das Fahrerlager. Einige geschäftliche Dinge waren dort zu erledigen, auch baute dort ein Kamerad aus unserem Verband an seiner BMW. Ihm war ein Ventil in den Keller gefallen. Der arme Theo läßt sich seine Markentreue eine Stange Geld kosten. In einem Jahr ca. 1.500,-- DM für Reparaturen an der R 60.

Am Guzzistand wurde erst einmal nach geschäftlichen Gesprächen ein guter Schnaps getrunken, ja der Röth weiß was Motorradfahrer lieben. Meine Freunde wunderten sich über die vielen Krämerseelen, die dort im Fahrerlager nach dem Geld der Motorradfahrer gieren. Allerdings muß gesagt werden, daß auch reelle darunter waren.

Der Sonabend wurde mit der Gedenkfahrt um den Ring gekrönt. Bei dieser Fahrt konnte man dann die Fahrer mit den glatten Reifen, den abenteuerlichen Hirschen und den harten Fahrstilen bewundern. Am Karussell rutschte der ganze Haufen durcheinander, und an den Steigungen hingen sie dann in ganzen Trauben. Mit viel Glück brachten wir unsere Maschinen ohne Beulen um den ganzen Ring. Man sollte am Eingang zum Ring Fahrer mit glatten Reifen zurückweisen und an dieser so feierlichen Fahrt nicht teilnehmen lassen.

Beim anschließenden Zusammensein in Adenau (Eifelstube) war unser Freund aus Velbert, der ein treuer Ringbesucher ist, inzwischen dem Roßkartoffelschnaps erlegen. Es brauchte ja nicht mehr gefahren zu werden, deshalb schadete ein Blick ins Glas auch nichts. Die Wirtschaft war zum Bersten voll, die Preise größer als der weiße Riese und am Nebentisch vernichtete der Conway-Club Alkohol, nachdem er ein großes Spruchband befestigt hatte.

Unsere Aufmerksamkeit galt nun dem englischen Humor und der englischen Gemütlichkeit, die mit fortwährendem Gesang immer lauter wurde. Nach dem Glorie-halleluia wurden die Stühle zertreten. Nach dem ersten zertretenen Stuhl verließen wir die ungastliche Stätte. Wir fanden bei Hansi Köhlers Mannen noch einen netten Abend.

Es wird jetzt so mancher sagen, die ewigen Meckerer vom schwarzen Walde. Das mag zum Teil stimmen, denn wir haben die Sache nicht nur mit Humor aufgenommen und werden jedem bestätigen, daß das Elefantentreffen das Einmaligste auf diesem Gebiet ist. Die vielen schönen Bastlerkonstruktionen, die gepflegten Veteranen und die Trennung zwischen Auto- und Motorrad-Parkplätzen, die vielen Bekannten, die man dort trifft, lassen das wenig negative schnell vergessen.

Es muß halt auch einmal erwähnt werden, von was für einer Seite man das Treffen auch sehen kann, da man im "MOTORRAD" nur die positiven Sachen zu lesen bekommt. Der Uneingeweihte kommt in die Versuchung, zu glauben, daß das Elefantentreffen ein Zusammenkommen der Motorradfahrer-Elite sei.

Das ist jedoch weit gefehlt, denn in jeder Herde gibt es schwarze Schafe.

Die Rückfahrt verlief reibungslos, dabei ist noch eine erfreuliche Begebenheit zu erwähnen:

An einer Tankstelle im Saargebiet fragte ich bescheiden, ob wir unsere Konserven auf der Heizung etwas wärmen dürften. Die Tankstellen-Pächter, junge Leute, bemühten sich in zuvorkommender Weise um uns. Die junge Frau holte Töpfe und Teller, machte unser Essen warm und lud uns zu Tisch. Das nennt man Tankstellen-Service.

Unsere beiden Beifahrer brachten wir noch gut nach Hause.

Auf den letzten 15 km riß das Kettenschloß, nachdem die Kette 50.000 km treu ihren Dienst tat. Ich hatte eine Reservekette dabei aber wegen der 15 min. Fahrzeit wurde nicht mehr gebaut. Ein Seil wurde an die Guzzi gehängt, daran die Horex befestigt, und so wurde die Fahrt zum Elefantentreffen glücklich beendet.

Es waren drei tolle Tage und wir warten schon wieder auf das nächste Treffen. Kommt Ihr alle auch wieder ???

Dietmar Klinger

Deutsche J U M B O - F A H R T 1969
=====

Die KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM laden schon jetzt alle Gespannfahrer zur 3. Deutschen JUMBO-Fahrt, am 17. Mai 1969 herzlich ein.

Die Kinder der orthopädischen Landesklinik Hessisch-Lichtenau sollen diesmal zum Edersee gefahren werden. Die etwa 130 km lange Strecke führt durch die landschaftlich schönsten Gebiete Nordhessens.

Die Veranstalter hoffen, daß diesmal so viele Gespanne kommen, daß alle transportfähigen Kinder mitgenommen werden können. Bekanntlich mußten im vorigen Jahr einige Kinder unter Tränen in der Klinik bleiben, weil einige Seitenwagen-Maschinen fehlten!

Anläßlich der JUMBO-Fahrt haben die KASSELER MOTORRADFREUNDE ein Zelttreffen im Fuldaatal, nahe Kassel, beim Clublokal "Graue Katze", geplant. Dieses Treffen beginnt bereits am 15. Mai (Himmelfahrt).

Anmeldungen zur JUMBO-Fahrt ab 1. 3. 1969 an

Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harleshausen, Hohlesteinstr. 3

Wer zelten möchte oder Quartierwünsche hat, schreibt an

Herbert Pittich, 3502 Vellmar 1, Wiesenstraße 1.



KAWASAKI



SUZUKI



YAMAHA

**verkauft —
betreut —
und fährt selbst:**

Ihr Zweitakt-Spezialist

HEINRICH RONS DORF JUN.

Kraftfahrzeuge und Zubehör

583 Schwelm i. Westf. • Berliner Str. 62

MOTO - GUZZI V 7

Beobachtungen und Fahrindrücke während der ersten 10.000 Kilometer

Dieser Bericht über die ersten km einer V 7 soll kein Testergebnis sein. Er soll vielmehr nur die Beobachtungen und Erfahrungen schildern, die während dieser Zeitspanne gemacht wurden.

Die Maschine wurde bei der Firma Röth in Hammelbach am 22. 5. 1968 gekauft.

Auf Wunsch wurde sie mit Blinkanlage (am Lenker), sowie mit größerem Scheinwerfer (200 mm $\varnothing$) versehen. Diese Montage führte eine Autoelektrowerkstatt in Erbach durch. Bei dieser Firma wurde die Maschine von mir abgeholt.

Über Geschmack läßt sich streiten dachte ich mir, als ich die Montage des größeren Scheinwerfers sah. Da hatten die rohen Gesellen die Lampenhalterung auf eine ganz wüste Art nach außen gebogen, um somit auf die nun größere Breite des Scheinwerfers zu kommen. Der Schalter zur Betätigung der Blinkanlage war so angebracht, daß zur Bedienung das Loslassen der Lenkstange erforderlich war.

Auch eine Guzzi läuft nicht ohne Benzin, dies merkte ich, als der Motor nicht ansprang, so mußten die 250 kg erst 200 m geschoben werden bis zur nächsten Tankstelle. Endlich lief der Apparat. Ein kurzer Blick noch in den Rückspiegel, leider sah man nichts, denn es war keiner vorhanden.

Von Erbach nach Hammelbach ist es nicht weit, die geschäftlichen Dinge waren bald erledigt, die Tankfüllung wurde ersetzt ein Rückspiegel montiert und 4.900 Emmchen wechselten den Besitzer.

Seit diesem Tage sind ca. 10.000 km gefahren.

Nun zum eigentlichen Bericht:

Die Maschine wurde von km 46 bis 8.500 im Sommer gefahren, also vom 22. 5. - 6. 9. 1968, davon ca. 3.000 km bei Regen.

Zusammenstellung der aufgetretenen Schäden

Nach 100 km Ausfall der Blinkanlage.

Ursache: Magnetschalter des Blinggebers durchgebrannt. Der Blinkgeber wurde von der oben genannten Werkstatt nur in die Lampe lose eingelegt. Wahrscheinlich konnte keiner lesen, denn auf dem Blinkgeber stand groß: "Nur senkrecht montieren und befestigen".

Nach 3.000 km Rissebildung am Lichtmaschinenbock.

Nach 6.000 km Lichtmaschinenbock ausgewechselt (Garantie, kostenloser Ersatz). Rücklichtbirne durchgebrannt. Zündschloß außer Funktion. Bei der Demontage stellte sich heraus, daß der Rostfraß wahre Orgien gefeiert haben mußte.

Anlasser außer Funktion: Ursache: Kontakte zum Anlassermotor durch Oxydation defekt.

Zündschloß sowie Anlasserkontakte wurden durch Säuberung wieder instandgesetzt.

Nach 7.500 km: durch plötzliches Entweichen der Luft aus dem Hinterradschlauch geriet die Maschine bei ca. 130 km/h in starkes Schleudern,

konnte jedoch bis ca. 30 km/h abgebremst werden. Dabei konnte nicht vermieden werden, daß die Maschine umfiel und ca. 3 m auf der Fahrbahn entlang rutschte.

Leider hatte der Fahrer den Fuß zwischen Rahmen und Fahrbahn, die Sozia das Bein zwischen Reifen und Kotflügel.

Folge: Mittelfußbruch beim Fahrer, Bluterguß bei der Sozia und die üblichen Unfallserscheinungen.

Schaden an der Maschine:

Defekte Teile: Lampenglas, Lampenring

Reparaturbedürftige Teile: Sturzbügel, Lampengehäuse, Kupplungshebel, Hinterradfelge, Auspuff, hintere Fußrasten.

Ursache des Unfalls: Ca. 10 mm langer Riß im Schlauch, hervorgerufen durch schlechten Werkstoff oder Reiben des Schlauches am Felgenband. Weitere Reibstellen am ganzen inneren Umfang des Schlauches.

Der defekte Schlauch wurde der Firma Röth übergeben, die ihn zur Untersuchung an Firma Moto Guzzi weiterleitete. Leider sind bis heute (15.1.1969) noch keine Untersuchungsergebnisse eingetroffen.

Erfreulicherweise wurden sämtliche beschädigten Teile von Firma Moto-Guzzi kostenlos ersetzt.

Durch den Unfall wurde festgestellt, daß die verchromten Teile an einer Guzzi nicht die Besten sind.

Am 1. 12. 1968, 3 Monate nach dem Unfall, die Beine waren halbwegs wieder in Ordnung, wurde die Fahrerei wieder aufgenommen.

Die nächsten 2.800 km (vom 1.12.1968 - 10.1.1969) wurden als Gespann bei Wintertemperaturen und Streusalz zurückgelegt.

Um das Funken der Kerzenstecker durch Salzwasser zu vermeiden, mußten dieselben abgedeckt werden.

Nach 10.000 km Gummischeiden der Federbeinaugen defekt.
Interessant dabei der Preis einer Gummischeibe:

DM -,70

Das war wiederum ein Schlag ins Gesicht, als ich beim Elefantentreffen 8 dieser Gummischeiden kaufte, dafür ein 2,-- DM-Stück zur Bezahlung bereithielt und nach der Preisnennung 3,60 DM nachfassen mußte.

Zusammenstellung der verschleißbedingten Teile

Nach 6.000 km Hinterradreifen abgefahren.

Nach 7.500 km wurde aus Sicherheitsgründen der Vorderradschlauch gegen einen anderen ausgewechselt.

Nach 10.000 km Scheinwerferbirne durchgebrannt.

Zusammenstellung über Ölwechsel

Alle 2.000 km wurde das Öl am Motor gewechselt.

In der Einfahrzeit wurde Öl der Firma Shell (Mehrbereichsöl Multigrade 20/40) verwendet.

Ab 2.000 km Öl des Versandhauses Neckermann.

Für Plus-Temperaturen: 30 HD

Für Minus-Temperaturen: 20 HD

Das Getriebeöl wurde alle 5.000 km gewechselt, dabei wurde Öl von Firma Shell (Spirax 90 E.P.) verwendet.

Das Öl für den Kardantrieb wurde ebenfalls alle 5.000 km gewechselt und ebenfalls Shell-Spirax 90 E.P.) verwendet.

Das Öl der Gabel wurde noch nicht gewechselt.

Zusammenstellung der angefallenen Reparaturen

Die Zündung wurde mehrmals kontrolliert jedoch noch nicht nachgestellt. Das Ventilspiel dagegen mußte ca. alle 1.000 km nachgestellt werden.

Alle aufgetretenen Reparaturen, die außerhalb der üblichen Pflegearbeit liegen

1. Auswechseln des Lichtmaschinenbocks	6.000 km
2. " einer Rücklichtbirne	6.000 km
3. Säubern des Zündschlosses	6.000 km
4. " " Anlasserkontaktes	6.000 km
5. Auswechseln der Schläuche	7.500 km
6. " " defekten Unfallteile	7.500 km
7. " " Gummischeiben der Federbeinaugen	10.000 km
8. " einer Scheinwerferbirne	10.000 km

Gebrauchte Zeit der oben genannten Reparaturen ca. 8 Stunden.
Preis der ersetzten Neuteile (Schläuche, Gummischeiben, Birnen)

DM 20,--

Pflege der Maschine:

Im Sommer wurde die Maschine grundsätzlich an jedem Wochenende gereinigt und anschließend leicht mit Öl eingesprüht.

Während der Winterzeit wird die Maschine nicht gereinigt. Die immer wieder eingesprühte Schmutzschicht muß als Rostschutz dienen. Es ist kein schöner Anblick, jedoch brachte ich so schon mehrere Maschinen rostfrei durch den Salzwinter.

Verbesserungen an der Maschine, die erforderlich erschienen:

Abdecken der Kerzenstecker, der Vergaser, des Verteilerkopfes, sowie des Lichtschalters und des Zündschlosses.

Fahreigenschaften

Straßenlage: Beobachtungen während des Fahrens durch Kurven:

Bei 210 kg Belastung der Maschine berührte der Seitenständer schon bei niedriger Geschwindigkeit in engen Linkskurven die Fahrbahn.

Bei hoher Geschwindigkeit neigt die vollbelastete Maschine in leichten Kurven zum Schwingen.

Herrliches Knacken entsteht an der Gabel oder am Kotflügel, fährt man über Unebenheiten der Fahrbahn. Bis heute habe ich noch nicht festgestellt, ob das Geräusch von dem Kotflügel oder ob es durch Anschlagen der Federn in der Gabel entsteht.

Nach einiger Zeit gesellte sich zu diesem Krachen noch das Quietschen der Kupplung. Dieser Quietschton trat nur nach dem Einlegen des ersten Ganges bei anschließendem langsamen Loslassen des Kupplungshebels auf. Seit jedoch die Kupplung bei der Gedenkfahrt beim Elefantentreffen sehr heiß wurde, ist dieser Heulton verschwunden.

Wie schon erwähnt, wurde Anfang Dezember 1968 ein Seitenwagen montiert. Um Trudelbewegungen des Lenkers zu vermeiden, muß unbedingt ein Lenkungsämpfer angebracht werden. Ferner reicht die Soloübersetzung nicht aus, denn es kann nur bis in den 3. Gang gefahren werden, der 4. Gang ist praktisch überflüssig.

Das Durchzugsvermögen der 3 Gänge der Soloübersetzung ist allerdings auch nicht von Pappe.

Geschwindigkeiten bei verschiedenen Maschinenbelastungen

Maschine	Belastung	Seitenwagen	Höchstgeschwindigkeit km/h
V 7	120 kg	ohne	160
Solo über- setzt	210 kg	ohne	140 - 150
	120 kg	mit x	120
	120 kg	mit o	110

x = Seitenwagen leer ohne Scheibe

o = Seitenwagen besetzt mit Scheibe

Geschwindigkeiten auf ebener Fahrbahn ohne Gegenwind

Kraftstoffverbrauch bei verschiedenen Maschinenbelastungen

Maschine	Belastung	Seitenwagen besetzt	Kraftstoffverbrauch pro 100 km
V 7	120 kg	ohne	6,5 l
	210 kg	ohne	6,5 l
	120 kg	mit	7,5 l

Montage des Seitenwagens

Typ Steib TR 500 Behördenboot, 4 Anschlüsse.

Die Montage des TR erforderte keine großen Schwierigkeiten, Schweißnähte wurden vermieden um TÜV-Beamten Gewissenskonflikte zu ersparen. Abänderungen mußten nicht getroffen werden.

Zusammenfassung

Allem Anschein nach ist diese Guzzi nicht reparaturanfällig, die ca. 8 Stunden beweisen es. Wem jedoch das Knacken bei unebener Fahrbahn sowie das Quietschen der Kupplung in den Ohren liegt, der fragt, darf das sein bei einer 5.000,- DM-Maschine, ganz zu schweigen von dem dummen Unfall, der durch den schlechten Schlauch verursacht wurde. Über den bulligen Motor läßt sich nur positives berichten, er läuft sogar mit geschlossenen Luftklappen.

Die elektrische Anlage mit der Autobatterie funktioniert ausgezeichnet, wer sie kennt, will sie nicht mehr missen, ferner die breite Sitzbank, die bequeme Sitzposition für Fahrer und Sozia, den elektrischen Anlasser sowie die hohe Elastizität des Motors.

Gesagt werden muß allerdings, daß die Maschine nie gehetzt wurde. Sie wurde schnell gefahren jedoch nie überdreht. Allerdings sind 10.000 km kein Maßstab, deshalb wird der Bericht fortgesetzt.

Hoffentlich bleibt es bei einem gebrochenen Bein, den 20,- DM und den 8 Stunden für die Reparatur während der nächsten 10.000 km.

Hermann Albrecht

Unser unvergeßlicher Freund Dieter Krause schickte uns noch im Dezember einige Beiträge für die BALLHUPE. Einen davon, der in dieser Jahreszeit besonders aktuell ist, bringen wir nachstehend:

Mach es selbst!

Lackieren - gut und gründlich

Wir haben wieder die gewürzte Zeit! Salz ist nämlich auch ein Gewürz und das liegt ja jetzt auf den Straßen. Wenn es nur darum ginge, den Salzgeschmack aus dem Mund wegzuspülen, - dafür gibt es ja genug "Glasbiergeschäfte". Aber wenn wir uns motorisch bewegen, sind an diesem Fahrzeug bestimmt Ecken, in denen das Salz unangenehmer ist, als in geringen Mengen im Mund, nämlich unter dem Lack. Und dort kommt es mit Sicherheit schnell hin.

Mehrere Motorräder, auch neue, und mehrere Seitenwagen, nur gebrauchte, zeigten mir, daß das Lackieren eine Hauptbeschäftigung eines Motorradlers ist. Vielleicht ist es anders, wenn man wenig fährt und dafür in der Zeit Lackpflege treibt. Ich treibe eben überhaupt keine Lackpflege und fahre dafür täglich. Trotzdem habe ich nur wenig Rost an der Maschine und besitze weder eine Spritzpistole noch ein Sandstrahlgerät.

Wie geht man denn nun zweckmäßigerweise vor? Wenn das bewußte Teil, sei es ein Kotflügel, weit genug angerostet ist, sind mitunter auch schon kleine Beulchen drin - in einem Aufwasch wird ein neuwertiger daraus gemacht.

Zuerst wird er mit Wasser besonders innen gründlich gereinigt. Um den alten Lack und Rost zu entfernen, bin ich mir zwischen Abbeizer und Lötlampe selbst noch nicht einig. Eine freihändige Drahtbürste ist zwar billig aber leistet auch kaum etwas, zumindest die alte Farbe muß wirklich ab. Erfolg brachte auch schon, solche Teile in eine brennende Benzinpfütze zu legen. Fester Rost darf in Spuren noch drauf sein.

Farben sind einige der wenigen Sachen, die ich nicht in Warenhäusern kaufe sondern in spezialisierten Geschäften, die auch Autolacke führen und nicht nur Fellrollen und Tapeten. Meist bekommt man dort auch Prozente.

Als Vorstreichfarbe nehme ich "Löwe-Rost-Primer". Der erste Anstrich sei verdünnt. Verdünnen kann man sehr gut mit Benzin, man hat es sowieso! Nur Zweitaktsprit sollte es nicht sein und bei hellen Farben auch kein gefärbter Markensprit. Diesen ersten Vorstrich kann man jetzt bereits sanft mit wasserfestem Schleifpapier überschleifen, dicke Pickel zumindest können schon beseitigt werden. Ein Bogen Schleifpapier kostet ungefähr 0,50 DM, mit Körnung 120 und 400 komme ich gut zurecht.

Der zweite Auftrag Grundfarbe erfolgt mit der gelieferten Viskosität.

Beschleunigen kann man die ganze Angelegenheit, wenn man nicht nur an der frischen Luft trocknet sondern das Teil mit einem elektrischen Kocher oder einer Heizsonne erwärmt. Einbrennen geschieht ja ungefähr bei 180°C, man braucht also nicht zu zimperlich zu sein. Hat aber den Vorteil, daß es schneller geht und sich weniger Staub absetzt. Eine normale, staubige Garage reicht, man sprengt eben vorher mit Wasser. Der Staub bleibt dann solange gebunden, bis der einzubrennende Lack fest ist.

Auf unserem Kotflügel hatten wir den Vorstrich fertig. Die Grundfarbe ist fest, das Bleck darf noch warm sein und jetzt streiche ich das erste mal mit der Lackfarbe, meist schwarz. "Mit "Herbol-Schlagfest" habe ich gute Erfahrungen gemacht, wenn ein guter Pinsel verwendet wird - dünne Haare die nicht ausfallen - ist das Endergebnis,

die fertige Lackierung, oft nicht vom ursprünglichen, neuen, Lack zu unterscheiden. Zumindest in schwarz, bei weiß habe ich noch keine besonders gut verlaufende Qualität gefunden.

Inzwischen ist der erste Lack getrocknet. Geschliffen wird auf jeden Fall. Jetzt fällt auch die Entscheidung, wie oft lackiert werden soll. Eine dicke Schicht ist schon zu bevorzugen, aber macht eben auch mehr Arbeit. Man kann nach dem Schleifen ja mehrfach den geschilderten ersten Anstrich wiederholen, aber besondere Sorgfalt erfordert ja der letzte Decklack.

Hierfür sei der Raum besonders staubfrei, der Fußboden ist gesprengt und möglichst regnet es draußen. Je kleiner die zu streichenden Flächen sind, umso mehr darf der Gegenstand schon vorher warm sein. Hat man ein Seitenwagenboot unter dem Pinsel, soll der ja nicht mittendrin antrocknen - zumindest erhielte man Absätze. Aber sobald ein Teil gestrichen ist, sollte der Kocher hineingestellt werden und nachdrücken, wenn die Arbeit weiter fortgeschritten ist. Für die letzte Deckschicht-Zeremonie nehme ich auch stets eine neue Büchse, in der noch kein Staub ist. Deshalb sind oft kleine Büchsen, die leergestrichen werden können, billiger als größere, die halb-voll weggeworfen werden.

Auf diese Art erhält man eine saubere Fläche, die nicht nach selbst-gestrichen aussieht und einen Lackaufbau, der hält. Kotflügel, Lampengehäuse und Seitenwagen werden innen grundsätzlich weiß, der Rost ist dann besser zu erkennen. Aber an diesen Stellen kommt es auf die spiegelnde Oberfläche weniger an. Ebenso sind Rohre weniger kritisch, Pinselstriche bilden sich nicht ab. Dafür sind die kaum zu erwärmen.

Und das Schönste, diese eigenlackierten Flächen können mit Wachs und Pflegemittel behandelt werden, aber ich komme nicht dazu, ~~ist~~ streiche gerade!

Dieter Krause

Die VEREINIGUNG NORDDEUTSCHER MOTORRADFAHRER e.V. bittet um die Vormerkung der folgenden Termine:

- | | |
|---------------|--|
| 21./23. März | II. Int. Motorradfahrertreffen Landesgruppe Bielefeld |
| 12./13. April | Motorradfahrertreffen, Landesgruppe Kollmar |
| 26./27. April | III. Int. Motorradfahrertreffen Bürgstadt |
| 3. Mai | 17.00 Uhr, Jahreshauptversammlung 1969 der VNM in Bremen |
| 10. Mai | Orientierungsfahrt Landesgruppe Kiel |
| 21. Juni | Motorradfahrertreffen Landesgruppe Berlin |
| 29./30. Juli | Motorradfahrertreffen Eckernförde |
| 6./ 7. Sept. | Campingtreffen Bremen |
| 27./28. Sept. | VII. Internationale Zielfahrt Trappenkamp |
| 1. Novm. | Orientierungsfahrt Landesgruppe Kollmar |

Wegen näherer Einzelheiten wende man sich ggf. an:

Günter Z ü h l k e, 23 Kiel-Gaarden, Ostring 67, Tel. 76410

Die Veteranen-Seite - Die Veteranen-Seite - Die Veteranen-Seite

Die durch den Tod unseres Referenten für Veteranen-Fahrzeuge, Dieter Krause, entstandene Lücke wird schwer zu schließen sein. Wir werden uns Mühe geben, seine Arbeit in seinem Sinne weiterzuführen.

Bis auf Weiteres bitten wir Anfragen über Veteranen-Motorräder an die Geschäftsstelle zu richten. Einen neuen Referenten für alle mit Veteranen zusammenhängenden Fragen hoffen wir in der nächsten BALLHUPE vorstellen zu können.

Achtung! Veteranen - Besitzer !

Am 7./8. September dieses Jahres findet in EDINGBURGH - Schottland - die TRIUMPH-TROPHY statt. Es handelt sich um einen Mannschafts-Wettbewerb an dem Mannschaften mit 13 Veteranen-Motorrädern teilnehmen können.

Natürlich ist es nicht leicht, eine derartige Anzahl von erstklassigen Maschinen zusammenzukriegen, auch müssen die Besitzer, bzw. Fahrer um den oben genannten Termin über die entsprechende Zeit verfügen können. Schließlich ist noch das Problem zu lösen, wie die kostbaren Vehikel nach Schottland befördert werden sollen.

Mit den Vorarbeiten für die Aufstellung einer Deutschen Mannschaft wurde unser Kamerad

Karl Reese, 422 Dinslaken - Hiesfeld, Heistermannstr. 110 beauftragt. Eine reine BVDM-Mannschaft wird sich wohl kaum bilden lassen, doch wäre es schön, wenn möglichst viele BVDM-Mitglieder mit Veteranen an dieser wertvollen, internationalen Veranstaltung teilnehmen könnten.

Interessenten wenden sich bitte direkt an Karl Reese, der bereits heftig sich um eine möglichst preisgünstige Beförderungsmöglichkeit bemüht.

Als einzige deutsche Motorradfahrer-Zeitschrift bringt bereits seit geraumer Zeit die BALLHUPE ständig Nachrichten oder Berichte zu Veteranenfragen oder über Veteranen-Veranstaltungen. In der nächsten Ausgabe werden wir Sie ausführlich über die auf der Ausstellung unseres LV SCHWARZWALD-BODENSEE in der Messehalle von SCHWENNINGEN gezeigten Maschinen unterrichten.

Einer Anregung folgend, wollen wir künftig auch eine Spalte - eventuell auch eine Seite - für "Tolle-Vögel" reservieren. Damit sind, wie die meisten noch wissen, besonders gut gelungene und originelle Eigenbauten gemeint.

Wer also hierzu etwas beitragen möchte, schicke ausführliche Unterlagen - möglichst mit einigen scharfen Fotos - an die Geschäftsstelle. Bilder und sonstige Original-Unterlagen werden selbstverständlich nach Auswertung zurückgesandt.

verlässigkeit anging --. Und das alles für DM 2.600.--! Da schreibt Herr Pittich, ein gebrauchtes Motorrad lohne nicht! -- Heute noch wenn die Rede auf die R 27 kommt, sagen meine Kameraden: "Sie lief nur einen Sommer!"

Endeffekt: nach 1 3/4 Jahr verkaufte ich das Motorrad für DM 1.000.-- nach Holland; das war ein "Geschäft", was ---? Bis dahin aber hatte die R 27 einen Felgenreiß, etliche Klemmer, d.h. ein paar Schlitze, Zylinder-Kopf gerissen, neue Kohlen stückweise in die Lichtmaschine geworfen, Mitnehmer Kardan/Hilf-Rad verschlissen, Handluftfilter eingebaut, --- und auf Streckreparatur an Reparatur! Herr Pittich möge sich mal vorstellen, daß das einem jungen Menschen passiert, der sich das Geld in Jahren mühevoll zusammenspart; ja, kann sich ein junger Mensch überhaupt ein neues Motorrad leisten? -- Ist es für den nicht viel besser, sich eine 10 - 15 Jahre alte Maschine zu kaufen? -- Ich sage "ja", ja in jeder Beziehung. Über die Schlusszeilen von Herrn Pittich kann ich doch nur lächeln. Was eine gebrauchte Maschine kostet und verschleißt, ist aus meinen Zahlen ganz deutlich zu erkennen.

Was nun die "Java" und die "MZ" betrifft, dazu darf ich auch schnell noch etwas sagen.

Die 250-er "Java" ist garklein Motorrad! Ich habe sie ein halbes Jahr gefahren und schleunigst wieder abgegeben! Eine Java zu fahren, ist ein Gefühl, als ob man auf einem Gummbaum mit Segeln führe. Und eine Java ohne Werkzeug zu fahren, darf ich keinem raten; mein Gott, was habe ich in dem halben Jahr gebaut! Dazu Lackschäden ausgebessert usw., usw. Und da spricht Herr Pittich von einigen Jahren fahren ohne Schaden! Zur "MZ" kann ich sagen: es lohnt sich in etwa, das Motorrad für den Preis, doch ---. Nur, was nutzt es, wenn man ein neues Motorrad ein halbes Jahr anschreiben muß, weil keine Ersatzteile da sind? (Weil keine Kickstarter-Rückholfeder da ist) Was nützt ein Garantie-Schein, wenn z.B. ein Ritzel platzt und die Firma Neckermann auf Reklamationen garnicht reagiert?! -- Nee, Herr Pittich, lassen Sie man! Wenn ein Motorrad sich 10 Jahre hält, dann nur ein gebrauchtes. Ich bin mit einem DM 30.-- Motorrad von Wuppertal über Paris, Lyon, Marseille, Toulon, Cannes, Nizza, San Remo, Turin, Briançon, Grenoble, denf, Basel gefahren, ohne auch nur mit einer größeren Schwierigkeit kämpfen zu müssen. Die Strecke Grenoble-Wuppertal machte ich sogar ohne Pause! Wenn Herr Pittich das Motorrad gesehen hätte, hätte er bestimmt auch gesagt, es sei ein Schrotthaufen; ich nicht. Das Motorrad habe ich nicht verkauft, das habe ich begraben. Und daß ein Motorrad nach 10 - 15 Jahren nicht mehr neu aussieht, ist doch wohl klar! Hauptsache ist doch, daß alles in Ordnung ist, und der "Ofen" läuft! Lieber über einen gebrauchten Ofen etwas ärgern, als sich über einen kostspieligen neuen die Schwinde decken an den Hals holen --- das meine ich!

Ei n Motorrad habe ich neu gekauft, das sich hundertprozentig gelohnt hat; das war eine R 60! Das hat in 2 Jahren keine Maschine geschafft, was die geschafft hat! 2 Jahre -- ohne einen Schlüssel anzufassen! Aber kann sich denn nun jeder gleich eine R 60 kaufen?! Ich glaube nicht; besonders keine jungen Menschen, die in der Ausbildung oder am Berufs-Anfang stehen. Selbst wenn's ans Verkaufen geht, hat man wieder ein Flasko erlitten; -- aber das ist ja eigene Sache ---.

Aber lohnen tut es sich eben doch nicht 100%-ig -- ODER ?! --

Hans Dahlhaus

"Die alten Öfen"

Mit seinem Beitrag zu dem obigen Thema in der BALLHUPE Nr. 4/68 hat Herbert Pittich eine interessante Diskussion ausgelöst. Heute bringen wir zwei Stimmen, die mit der von H.P. vertretenen Meinung offenbar nicht einverstanden sind.

Sehr aufschlußreich scheint uns der Beitrag von Hans Dahlhaus, der sowohl mit alten als auch mit nagelneuen Motorrädern reichliche Erfahrung sammeln konnte.

Da sich der Streit "Alt oder Neu" wohl nicht zu Gunsten des einen oder anderen entscheiden läßt, rechnen wir noch mit weiteren Zuschriften zu diesem Thema. Wer glaubt, dazu etwas beitragen zu können, soll seine Erfahrungen ruhig auch anderen Motorradfreunden zugute kommen lassen.

Die Redaktion

.....und hier die Erfahrungen von Hans Dahlhaus mit neuen und "alten Öfen"

Von Anfang an möchte ich dem widersprechen, daß es besser ist, sich ein neues Motorrad zu kaufen als ein altes!

Ich habe den Fehler gemacht, mit einem neuen Motorrad anzufangen; es war eine R 200/S. Durch einen besonderen Umstand mußte ich das Motorrad verkaufen, obwohl ich es erst ein 3/4 Jahr gefahren hatte. --- und da kam die erste große Pleite: Wer kauft schon ein gebrauchtes Motorrad fast neu zu einem angemessenen Preis? -- Keiner! Also wurde die Maschine für einen Spottpreis abgegeben. Hätte ich eine gebrauchte Maschine gehabt, wäre der Verlust nicht mal halb so groß gewesen. --- Nun, lange hielt ich es nicht aus ohne Motorrad; also kaufte ich eine gebrauchte 125 cc 2 Verg.-"Hoffmann". Da kam die zweite Pleite. An diesem Motorrad mußte etwas getan werden; ich aber hatte vorher ja ein neues Motorrad gehabt und dieses lief eigentlich wherever immer ---. Fazit: keine Ahnung, technisch. Durch diese erste gebrauchte Maschine nun kam ich erst mal dahinter, wie ein Motorrad überhaupt funktioniert; wie man einen schleicht laufenden Motor zu einem gutlaufenden macht; wie man Vergaser einstellt, usw., usw. Das neue Motorrad gab mir diese Möglichkeit nicht! Schon aber blinzelte ich zu einer größeren Maschine, und der Tag kam, an dem man mir ein DKW-Gespinn anbot; es sollte DM 400.-- kosten. Das hieß für mich DM 300.-- in bar, für DM 100.-- gab ich die "Hoffmann" in Zahlung. Die hatte DM 140.-- gekostet. Der Kauf wurde abgeschlossen --- und das DKWchen lief und lief; es lief 2 Jahre lang ohne Schaden. Inzwischen hatte ich aber die "Hoffmann" für DM 30.-- zurückgekauft, abgemeldet, die für 2 Jahre vorausbezahlte Versicherung zurückgekauft, und das Motorrad in Einzelteilen für DM 120.-- wieder verkauft. Da lohnen sich gebrauchte Motorräder nicht?! -- Doch weiter: 2 Jahre lief die DKW treu und brav, dann montierte ich den Beiwagen ab, verkaufte die Solo-Maschine für DM 300.--, um mir eine modernere R 250/II zuzulegen.

Was nun noch an gebrauchten Motorrädern kam, würde zu weit gehen, alles aufzuzählen. Jedenfalls war ich im Juni 1961 soweit, daß ich tief in die Tasche griff, um mir eine neue BMW R 27 zuzulegen; auch ich wollte einmal wieder ein neues Motorrad mit mehr Fahrkomfort haben! Es kostete also DM 2.600.--; ca; es war der größte Fehler, den ich je machte. -- Ansprungen tat die Maschine nie, sobald es kalt war; Kolbenklemmer (die ich bei meinen Zweitaktren nie kannte), traten haufenweise auf; trotz anderer Düsen, anderer Luftfilter-Anlage, u.s.w. konnte die neue R 27 an Kraft und Endgeschwindigkeit den DKW's das Wasser nicht reichen! -- Geschweige denn, was die zu-

Zum Thema alte Öfen

Aus folgendem Grund will ich zu oben genanntem in der letzten BALLHUPE veröffentlichtem Thema protestieren.

Seit 2 Jahren begleite ich ein Horex-Regina-Gespann auf vielen Fahrten und Kilometern.

Der Fahrkomfort dieses Gespannes entspricht vielleicht nicht jedermanns Geschmack, die Reisegeschwindigkeit ist nicht die schnellste, aber außer einem kurzen Aufenthalt, den ein blankes Kabel und ein Kettenbruch verursachte, trat noch keine Zwangspause ein.

Im Laufe der Zeit stieg meine Hochachtung immer mehr vor dem sogenannten alten Ofen.

Das Gespann wurde für rund 300,-- DM vor 4 Jahren gekauft. Dazu kamen im Laufe der Zeit noch ca. 4 kpl. Maschinen sowie 5 Motoren, die als Ersatzteile gedacht sind. Der Preis dieser Ersatzteile betrug ca. 300,-- DM. Überschlägt man das ganze vorhandene Material, so wird der Fahrer noch über Jahre hinaus Horex-Regina fahren.

Wenn man nun denkt, der Fahrer habe sich schon die erwähnte Motorrad-Schwindsucht angeeignet, so irrt man sich, denn er fährt viel und bastelt wenig.

So kommen im Jahr immer 20.000 km zusammen.

Der zur Zeit sich in der Maschine befindliche Motor hat jetzt ehrlich 50.000 km auf dem Buckel. Er klappert zwar, aber er läuft noch zuverlässig.

Ich finde, da kann sich doch mancher mit einer neuen Maschine eine Scheibe abschneiden. Ich z.B. habe das schon lange getan.

Man denke nur dabei an die Elefantentreffen. Für viele Fahrer mit Maschinen neueren Typs ist doch die Fahrt in Montabaur schon zu Ende.

Übrigens ist das nicht der einzige, der einen alten Ofen fährt. Neulich kaufte sich einer eine R 25/3 Baujahr 54 für 250,-- DM. Bis heute hatte er nur eine kleine Panne (der Regler war leicht defekt).

Ob deshalb die Versandhausmaschinen aus dieser Sicht preiswerter sind darüber läßt sich streiten. Immerhin kosten dort Gespanne auch ca. 3.000,-- DM. Bei vielen hört aber das Spiel zwischen Daumen und Zeigefinger weit unter diesem Preis auf. Zum Schluß muß allerdings gesagt werden, daß aus diesen alten Öfen nie das Letzte herausgeholt wird, dafür werden sie bei keiner Jahreszeit und Witterung geschont.

Noch einen Tip: Man sollte nicht den allerletzten Abfall kaufen.

D. K.

EINLADUNG
ZUR MOTORRAD-AUSSTELLUNG DES LANDESVERBANDES SCHWARZWALL-BODENSEE

Am 1. und 2. März 1969 veranstaltet der LV SCHWARZWALL-BODENSEE in der Messehalle in Schwenningen am Neckar eine Motorrad-Ausstellung.

Ausgestellt werden: Veteranen, Eigenbauten, Serienmaschinen, Straßen-, Grasbahn- sowie Geländerennmaschinen.

Die Ausstellung beginnt an beiden Tagen um 11.00 Uhr.

Unter anderem sind zu sehen:

Fath's - Weltmeisterschaftsgespann
Fritz Kläger's Rennmaschinen
Norton - Commando
Megola Baujahr 1911
die Windsbraut aus dem Schwarzen Walde

um nur einige der vielen Leckerbissen für Kenner zu nennen.

Auf Ihr Kommen freut sich der LV SCHWARZWALL-BODENSEE

. - . - . - . -

Die Fahrt zu dieser Ausstellung gilt bekanntlich als Ziel der erstmals vom BVDM durchgeführten JAHRESZIELFAHRT. Teilnehmer die diese Ausstellung besuchen bzw. an der Ziel-fahrt teilnehmen wollen, wollen sich bitte bis spätestens

20. 2. 1969

melden.

Nennungen bzw. Anmeldungen an Hermann Albrecht, 7239 Beffendorf, Lohwiesen 233

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRAD-FAHRER e.V. (BVDM), Sitz Mülheim/Ruhr, Siedlungsstr.13
Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstr. 9

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9
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.

Wer Termine von jedweder OMK - zugelassenen Veranstaltung, ob Rennen, Motocross, Trial oder Zuverlässigkeit wissen will, kann diese bei Lothar Emmrich, Köln-Höhenhaus, Lützenkircher Weg 59, erfahren. Für die Tourenfahrer gibt es in diesem Jahr einen besonderen Leckerbissen und zwar eine Alpenstraßen-Fahrt, die von Mai bis Oktober läuft. Alle möglichen und fast unmöglichen Pässe sind mit Punkten bewertet, je nach Schwierigkeitsgrad, Höhe und wer weiß was noch. Die Ausschreibungen lagen leider noch nicht vor, sie sind aber in den nächsten Tagen zu erwarten.

Beim deutschen Motorradsport wird die Sensation sein, daß die Firma Neckermann sich vom Rennsport zurückzieht, ja, man streicht dort das Motorrad ganz aus dem Programm. Schon im Herbstkatalog werden keine Motorräder mehr zu finden sein und die leitenden Herren der Abteilung haben auch schon gekündigt. Es geht die Sage, daß ein anderes deutsches Kaufhaus die Motorräder ins Programm aufnehmen will, aber Näheres war darüber nicht zu erfahren.

Mitsui, das ist der Yamaha-Importeur, bringt einige 350 ccm produktion-Rennmaschinen auf den Markt, u.a. werden wir Karl Hoppe auf einer dieser Maschinen zu sehen bekommen. Honda verkauft mehrere 350 ccm Rennmotore, die sicher auch viele Liebhaber, vor allem unter den Ausweissfahrern, finden werden.

Der Bundesverband wird in diesem Jahr ein reichhaltiges Programm haben. Wobei ich besonders auf die Ausstellung, über die an anderer Stelle dieses Heftes berichtet wird, hinweise. Der Landesverband SCHWARZWALD-BODENSEE, der auch an ganz idylischem Ort zu Ostern die Jahreshauptversammlung ausrichtet, beginnt damit das Programm. Und dann haben wir noch die Jumo-Fahrt, die bitte von möglichst vielen in ihre Pläne mit einbezogen werden sollte. Wir werden, wie gewohnt, die Termine rechtzeitig bekanntgeben.

Sicher treffen wir uns hier oder dort? Wir sollten alle dabei sein!

Briel



*Nürburgring -
Isle of Man - Hockenheim*

Rennfotos

DIETRICH DONNERSTAG

507 BERGISCH GLADBACH
DELLBRÜCKER STRASSE 23

Kostenloses Verzeichnis anfordern!

Die Geschichte vom alten Reitersmann

Robert war ein Reitersmann. Zwei Dinge ließen sein Herz höher schlagen: Pferde und Motorräder. Lange hatte er als Kavallerist des Kaisers bunten Rock getragen, war im ersten Weltkrieg ein dekorierter, schnauzbärtiger Wachmeister. Als er dann die Uniform gegen Zivil tauschte, um für das RWE in Haushaltungen und Betrieben die Stromuhren zu kontrollieren, trug er im "Dienst" wieder eine Uniformmütze.

Ich lernte ihn außer Dienst kennen. Das war in den frühen fünfziger Jahren. Ich bewegte eine OSL, und er kam des Weges einhergeritten auf einer gepflegten Triumph-Kongress. Wer kennt die noch? Baujahr etwa 1935, Motor MOTOSACOCHE, 350 ccm, seitengesteuert. Gepflegt ist untertrieben. Das gute Stück sah aus, als würde es nie gefahren, hätte eben das Schaufenster verlassen und stünde in der Wohnstube. Aber dieser Schein trog. Gegen die Aufstellung eines Motorrades im Wohnzimmer hätte Roberts bessere Hälfte wohl auch ein berechtigtes Veto geltend gemacht. Das niedliche Eichhörnchen, das durch Roberts Wohnung turnte, und das so unverschämt beißen konnte, hätte sich aber über ein Motorrad als Turngerät gefreut.

Die Triumph war kein schneller Untersatz. Robert aber schenkte ihr nichts. Neben ihrem kultivierten Äußeren hatte sie noch andere Tugenden: Innere. Gelegentlich erzählte Robert blinzelnd, er brauche nur den Zündzeitpunkt (am Lenker von Hand verstellbar) voll auf spät zu setzen, und schon könne er gemächlich nach einem Kolbenhub seine Mansarde ersteigen, dort einen Kaffee trinken, und sich dann wieder treppab begeben. Ja, und erst dann, dort unten vor der Garage, erst dort mache der Motor nach dem Kaffee den zweiten Explosionshub. Robert konnte das ganz unnachahmlich und augenzwinkernd erzählen. Wer das versteht, der weiß auch, was unsere britischen Freunde meinen, wenn sie von "Puffing Bill" reden.

Die gute Triumph war nur eine von Roberts vielen Maschinen. Vierzig Jahre war er als Solist unfallfrei gefahren; nicht nur daheim, sondern auch auf weiten Reisen. Ich habe es erfahren, daß er noch als alter Mann ein enorm sicherer und reaktionsschneller Fahrer war. Zweiundsiebzig Lenze war er jung, da stand er eines Tages mit einer strahlenden R 51/II vor meiner Tür, die ihm wohl zur Befriedigung seiner Fahrbedürfnisse geeigneter erschien als die bisherige Triumph. Weil seine Ehefrau weiterhin nicht mehr als Sozia fungieren wollte, sollte ein Seitenwagen angeschafft werden. Wir wunderten uns alle, den Robert hatte bis dahin jeden Gespannfahrer verketzert. Das Gespannfahren, so äußerte er sich, habe mit ehrlicher Reiterei nichts zu tun. Nun, wir hielten es für unsere Pflicht, dem alten Herrn die allergischen Punkte eines Seitenwagendaseins im Allgemeinen und die Übergangsschwierigkeiten ganz besonders zu erläutern. Robert antwortete darauf nur mit dem geradezu klassischen Zitat: "So ein Ding habe ich früher an der Uhrkette getragen!" Er meinte damit den Seitenwagen. Aus war die Diskussion!

Wenige Tage später hatten wir ein Wiedersehen in einer Motorradwerkstätte. Sowas gabs damals noch. Robert stand als geschlagener Mann neben den lädierten Resten seiner Seitenwagenkunst. Ich gewährte eine Telegabel, die in irgendeine unsinnige Richtung um 450 abgelenkt war. Das Seitenwagenboot hatte eine peinliche Ähnlichkeit mit dem Lederbalg einer Ziehharmonika. Ich war so boshaft, ihn zu fragen, ob denn die Uhrkette gerissen sei. Nein, das weniger, erfuhr ich. Vielmehr war er bei Hückeswagen mit erheblichem Zunder in eine (nicht einmal besonders enge) Rechtskurve gedonnert. Dabei hatte

das Seitenwagenrad einen unheimlichen Drang nach oben bekommen. Die Fuhre kletterte hoch, nicht ohne vorher aus dem reitenden Robert einen fliegenden Robert zu machen. Zum Glück, wie man zugeben wird. Der Landeplatz war ein Rübenacker, dort fand sich fliegend alles wieder ein: Robert, sein 19 jähriger Enkel, die BMW und ein Kilometerstein. Zum Glück waren die beiden Männer nur mit einigen Schrammen davongekommen.

Das war das Ende einer Wochenendpartie. Nicht das Ende von Roberts Gespannfahrten.

Der Spaß hatte ja erst begonnen. Die BMW wurde tadellos repariert und der alte Reitersmann hat das Gespannfahren noch gelernt.

R.K.

Die Mückenkombi

Im Juli 1967 kaufte ich mir für ca. 50,-- DM eine Nylon-Regenhaut.

Zu diesem Kauf kam es, da dieselbe überall als wasserdicht und superleicht angepriesen wurde. Im Sommer wurde sie vielleicht 4 mal getragen. Als der Herbst kam, wurde die Kombi in der Woche ca. 3 mal benutzt.

Ehrlich gesagt es machte unheimlich Spaß Motorrad im Regen zu fahren, ohne dabei naß zu werden.

Mitte November fing es während einer Fahrt an zu schneien, aber was macht das schon aus, die Kombi raus angezogen und weiter ging es.

Denkste, 20 km danach wurde es am Hinterteil so kalt; das kann doch nicht sein, daß die Regenhaut schon durchläßt, da sie doch erst ca. 20 mal getragen wurde. Aber sie ließ doch durch. Eine ca. 30 cm große Stelle war undicht. Im Laufe des darauffolgenden Monats wurde es immer schlimmer. Schließlich war die ganze Kombi undicht.

Als die Regenhaut im Frühjahr 1968 dem Verkäufer vorgeführt wurde staunte er. Er versprach, sie kostenlos nachimprägnieren zu lassen.

Im Juni 1968 wurde sie das erste Mal wieder benutzt. Der Erfolg war im wahrsten Sinne des Wortes durchschlagend. Erneut war ich klatschnaß.

Wiederum wurde der Verkäufer benachrichtigt und wieder maßloses Erstaunen. Nach einigem hin und her wurde ich wie folgt abgespeist:

Der Preis der Kombi sei ja nicht allzu groß, ferner, daß Motorradfahrer mit nichts zufrieden seien.

Da ich nun keine wasserdichte Regenhaut mehr habe jedoch eine besitze, benutze ich dieselbe im Sommer als Schutz gegen Verschmutzung des Lederzeuges durch Staub und hauptsächlich durch Mücken.

Deshalb der Name Mückenkombi.

Hermann

Ein Trial als 1. Veranstaltung 1969 des IV Mittelhessen

21 Mann unseres jetzt 34 Mitglieder zählenden Landesverbandes trafen sich am 23. 1. 1969 auf dem Moto-Cross-Gelände in Beuern, um unsere 1. Geländeveranstaltung auszufahren. Es regnete nicht und der Boden war nicht zu naß. Damit waren die Bedingungen für die meisten von uns, die sich erstmals in der "Hohen Schule" des Geländefahrens üben wollten, gerade richtig. Unser Boß und 1. Sportleiter, M. Ziegler, hatte die clubeigene DKW mit Geländereifen und entsprechendem Lenker ausgerüstet und gut vorbereitet. Das betagte Stück hatte insgesamt 189 Sektionen über sich ergehen lassen müssen und ist als einzige "strafpunktfrei" geblieben. Die einzelnen Sektionen hatte M. Ziegler schon in etwa ausgesucht und wurden dann jeweils nach den Erfahrungen der vorigen festgelegt. Das hat sich insofern bewährt, als sich jeder an der Streckenwahl beteiligen konnte und die Schwierigkeiten gemeinsam ausgesucht wurden. Die Einigung wurde auch jeweils schnell erzielt und zeigte, daß unter allen Mitgliedern eine gute Kameradschaft herrscht.

Als dann im Clublokal die Strafpunkte addiert waren, konnte M. Ziegler als "unser Sammy Miller" die Siegerplakette in Empfang nehmen. 2. wurde Karl Schreiner und 3. Werner Bergen, die ebenfalls Plaketten erhielten.

Einen Teilnehmer, der sich zwar nicht unter den Ersten placieren konnte, möchte ich aber doch besonders vorstellen und ihm damit zeigen, wie sehr wir alle seinen sportlichen Einsatz und seine über alle Standesdünkel erhabene Kameradschaft zu schätzen wissen. Es ist der Chefarzt eines Gläserner Krankenhauses, der sich mit uns auf dem Gelände tummelte. Mit 58 Jahren, die man dem wind- und wettergegerbten Gesicht nicht ansieht, war er zwar der älteste Teilnehmer, aber grotesker Weise der fast jüngste Motorradfahrer. Es ist noch nicht lange her, daß er sich eine 250er Honda in die Garage stellte. Bezeichnend für sein Temperament, hat er sie bald als zu langsam gegen eine 450er umgetauscht. Nicht aus Snobismus, sondern weil er den Reiz und das Abenteuer um Motorräder spürte, hat er den Weg in den Sattel seiner Honda gefunden. Er kommt aus dem Lager der Bergsteiger, auch Menschen, die eine besondere Art von Wind um die Nase lieben.

Es war für alle ein erkenntnisreicher Tag, an dem jeder selber feststellte, wie viel er als "Straßennormalverbraucher" im Gelände noch dazulernen kann. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg und spontan wurde nach dem nächsten Termin im Gelände gefragt.

Walther Kunert

Unser Titelbild:

Hier wird jeder kundige sofort auf die berühmte NSU-Königswellen-Rennmaschine, Typ "Bullus", 500 ccm tippen. Unser Bild zeigt aber eine weit größere Rarität, nämlich die 670 ccm Einzylinder-Gespannrennmaschine von NSU, die kurz vor dem Verbot der Gespann-Rennen in Deutschland, etwa 1935, in Neckarsulm als Waffe gegen die damals dominierenden DKW- und HOREX-Maschinen entwickelt wurde. Der Hub betrug nicht weniger als 118 mm. Vielleicht können Leser der BALLHUPE noch näheres zu dieser seltenen Maschine sagen. (Das Bild stellte Karl Reese zur Verfügung)

Aus den Landesverbänden

KASSELER MOTORRADFREUNDE

Der Kamerad Herbert P i t t i c h, 3502 Vellmar, Wiesenstraße 1, hat zum Amt des Kassierers nun auch das des Schriftführers übernommen. Anmeldungen von Gespannen zur Teilnahme an der JUMBO-Fahrt 1969 (Termin an anderer Stelle dieser Ausgabe) werden schon jetzt entgegengenommen.

MOTORRADSPORT-VEREINIGUNG "LÜNEBURGER HEIDE"

Wegen der ständig steigenden Zahl der Teilnehmer an den Monatstreffen mußte ein neuer, geräumigerer Treffpunkt gefunden werden. Ab sofort treffen sich die Motorradfreunde aus dem Raum Lüneburg - Hamburg im Waldgasthof "BÖHMSHOLZ" bei Reppenstedt, nahe der Landstraße Lüneburg - Kirchzellern - Salzhausen. Termin, wie bisher, der letzte Sonnabend jeden Monats, gegen 20 Uhr.

Landesverband RHEIN-RUHR

Das nächste Monatstreffen in Gut Steinberg findet wegen Terminüberschneidung mit einer lokalen Veranstaltung, ausnahmsweise am 4. Samstag im Februar, also am 22. 2. 1969, statt.

Landesverband WESERSTEIN

Achtung! Der monatliche Treffpunkt ist ab 8. Februar jeden zweiten Samstag eines Monats im "Berggasthaus Hoher Hagen", bei Dransfeld, zwischen Hann-Münden und Göttingen.

Achtung! Wegen Umzugs des Schriftführers hat die Geschäftsstelle des BVDM jetzt folgende Anschrift:

Willy Reuter, 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9, Tel. 42 37 79

Der Schatzmeister weist nochmals darauf hin, daß laut Beschluß der Jahreshauptversammlung 1968, der Beitrag ab 1. 1. 1969 DM 12,- beträgt. Angehörige von Landesverbänden zahlen an ihren LV-Kassierer Einzelmitglieder überweisen bitte direkt an den Bundesschatzmeister, Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Straße 23, Postscheckkonto 118 429 PS-Amt Köln, oder Stadtparkasse Remscheid, Zweigstelle Vömix, Konto Nr. 990 440.

Ein INTERNATIONALER MOTORRAD SALON findet im Rahmen der Internationalen Motoren- und Kraftfahrzeugmesse vom 19. bis 27. April 1969 auf dem Messegelände in B E L G I A statt.

Wer um diese Zeit schon seine Urlaubsreise nach Jugoslawien machen kann, sollte nicht versäumen, diese Ausstellung zu besuchen. Interessierte Kameraden werden gebeten, sich vorher mit der Geschäftsstelle des BVDM in Verbindung zu setzen.