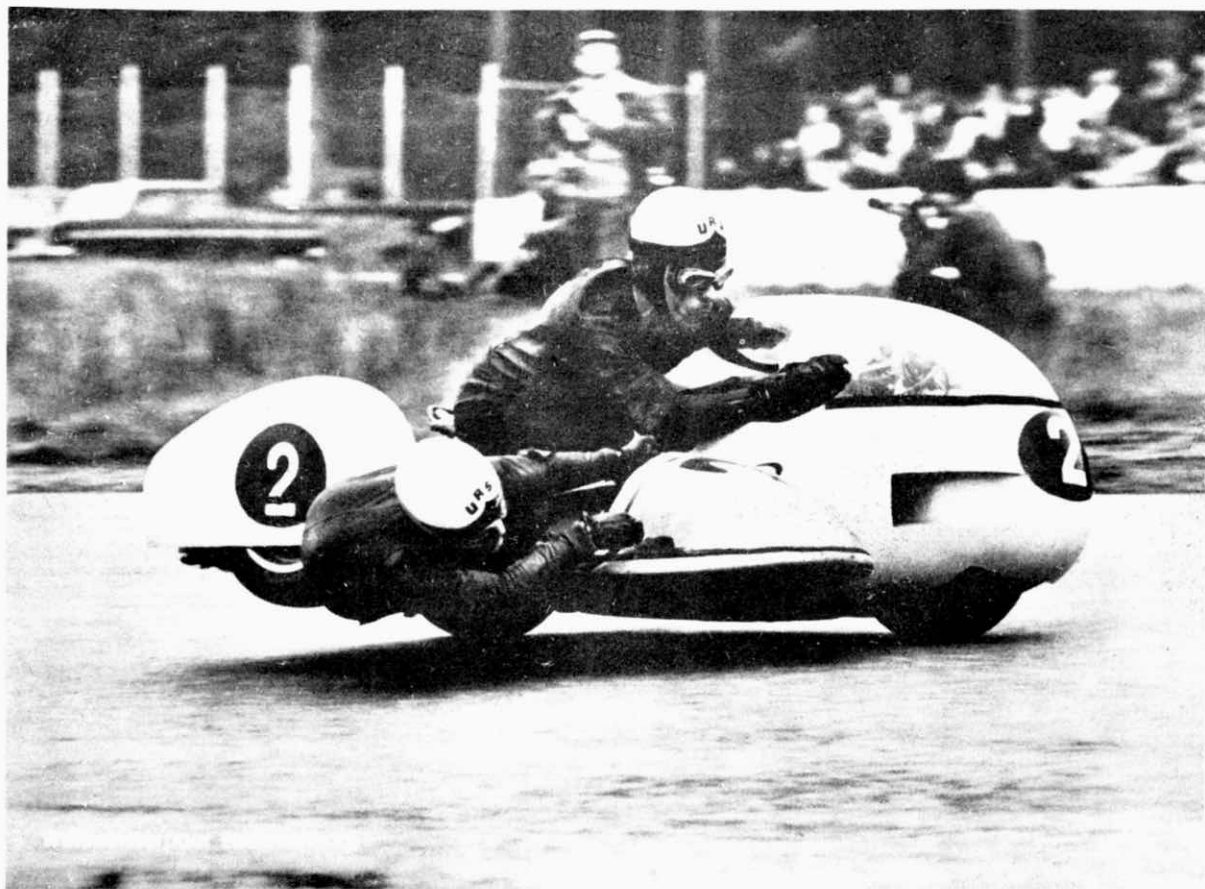


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V.



3/69

Landesverband NECKAR - ENZ gegründet

Am 18. Juli 1969 fand in Stuttgart die Gründungsversammlung des neuen BVDM-Landesverbandes NECKAR-ENZ statt. Damit haben wir im nordwürttembergisch/badischen Raum wieder eine feste Organisation.

Der Kern des neuen LV besteht aus den bisherigen HOREX- und HONDA-Freunden Stuttgart, die trotz der Liebe zu ihrer Marke auch Fahrer anderer Fabrikate in ihren Reihen hatten.

Geknüpft und laufend vertieft wurden die Kontakte zu den Kameraden an Neckar und Enz durch unseren dritten vorsitzenden, Helmut Wittwer, der viele Male die rund 400 Kilometer nach Baden-Württemberg abspulte.

Wir heissen die Kameraden vom LV NECKAR-ENZ in unseren Reihen herzlich willkommen und freuen uns auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit.

Der Vorstand des LV NECKAR-ENZ setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Horst Donecker, 7 Stuttgart-Wangen,
Süssener Straße 8
- Stellvertreter: Werner Heise, 7131 Oelbronn, Hindenburgstr. 3
- Schriftführer: Helmut Nagel, 7016 Gerlingen, Fasanenweg 29
- Kassierer: Franz Tuma, 7301 Berkheim, Sudetenstr. 40.

Man trifft sich jeden ersten Freitag im Monat und jeden ersten Freitag nach dem 15. jeden Monats im Clublokal "Römerkastell", in Stuttgart-Bad Cannstatt, Sparrhermlingweg 2.

Aus Anlass der Gründung des neuen LV fand vom 1.-3.8. in Oelbronn ein Campingfest statt. Leider konnten die Einladungen nur sehr kurzfristig herausgehen, sodass es für die Mitglieder der anderen Landesverbände durchweg zu spät war. Trotzdem hatten sich einige Leute von RHEIN-RUHR eingefunden, die die weite Anreise nicht zu bereuen brauchten. Sie lernten nicht nur eine große Zahl feiner Motorrad-Kameraden kennen, sie waren auch sehr beeindruckt von dem idealen Motorradfahrer-Treffpunkt mit Camping- und Trial-Gelände im alten Steinbruch von Oelbronn.

Selbst der Regen am Samstag-Abend konnte das fröhliche Zusammensein um den mächtigen Spiessbraten nicht stören, denn die Oelbronner hatten vorsorglich einen Teil des Festplatzes mit großen Zeltplanen überdeckt. Da an Gesprächsstoff und Getränken kein Mangel war, ging man erst sehr spät, oder besser gesagt "früh", auseinander.

Es muß noch erwähnt werden, in welcher selbstverständlicher und kameradschaftlicher Weise man sich um die Beschaffung von Teilen für die unterwegs halb auseinander gefallene R 26 des Berichterstatters und um deren Instandsetzung bemühte.

Das nächste Campingfest des LV NECKAR-ENZ ist für den 6./7. September in Zeisersweiher, Krs. Vaihingen, geplant. Der Weg zum Zeltplatz ist beschildert. Neben dem obligaten Spiessbraten ist die amerikanische Versteigerung von nützlichen Zubehörteilen und Werkzeugen vorgesehen. Bei diesem Wetter wird ein großes Zelt aufgeschlagen!

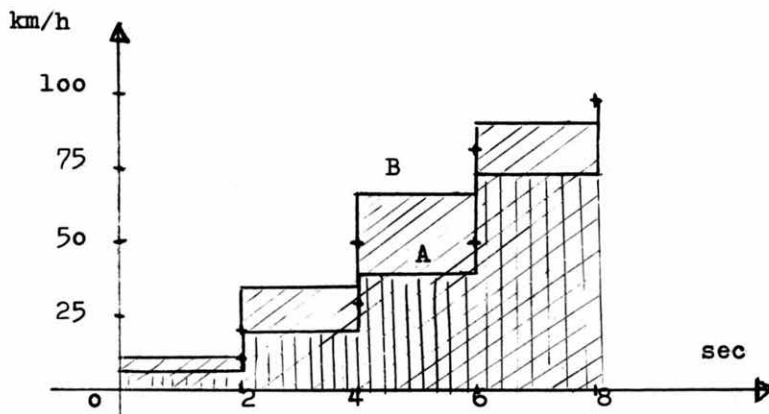
W.R.

GEDANKEN UM DIE BESCHLEUNIGUNG

Mancher wird sich schon gefragt haben, warum in der amerikanischen Motorradwerbung und auch in Tests amerikanischer Motorradzeitschriften die Beschleunigung der den Artikel betreffenden Maschinen immer in der Zeit pro einer in dieser Zeit gefahrenen Einheitsstrecke (1/4 Meile = ca 400 m) anstatt wie bei uns in Deutschland in der Zeit pro einer in dieser Zeit überwundenen Einheitsgeschwindigkeitsdifferenz (0 km/h - 100 km/h $\hat{=}$ 100 km/h) gemessen wird. Welche von diesen beiden Messungsarten ist nun die richtige? Physikalisch gesehen ist die amerikanische falsch, denn die Beschleunigung ist als der Quotient aus dem Weg durch das Quadrat der Zeit definiert $= s/t^2$ (m/sec²), - das amerikanische Verfahren mißt aber in t/s (sec/400 m). Das europäische Verfahren mißt in v/t = s/t² (100 km/h/sec), ist also physikalisch richtig. Auffallend dabei ist, daß man bei der Messung der Beschleunigung eine bestimmte zu überwindende Geschwindigkeitsdifferenz und nicht eine Zeitdifferenz festlegte, was der Form wegen sinnvoller (Einheit im Nenner), in der Praxis aber nicht minder aussagekräftig gewesen wäre, denn ob man liest, Maschine A hat nach 10 sec eine Geschwindigkeit von 100 km/h, Maschine B nur von 80 km/h erreicht, oder ob man erfährt, Maschine A hat die Geschwindigkeit von 100 km/h nach 10 sec, Maschine B erst nach 13 sec erreicht, bedeutet wohl keinen Unterschied in der Aussage über die Beschleunigung der beiden Maschinen.

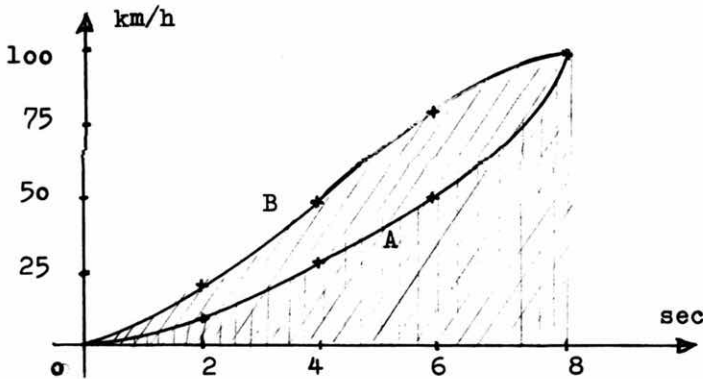
Bis zu diesem Punkt erscheint also die europäische Angabe als die richtige. Doch der Schein trügt, denn sie stellt keinen reellen Vergleichswert dar! So können zwei Maschinen mit unterschiedlicher Übersetzung (nehmen wir ein extremes Beispiel an - Maschine A: Übersetzung für Rennzwecke, Maschine B: Straßenübersetzung) trotz gleicher Beschleunigung von 0 km/h - 100 km/h (angenommen 8 sec) nach diesen acht Sekunden unterschiedliche Strecken zurückgelegt haben, d.h. beide Maschinen haben zwar nach 8 sec eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreicht, doch hat Maschine B einen gewissen Vorsprung vor Maschine A.

Dazu betrachten wir einmal die Geschwindigkeit der beiden Maschinen nach gewissen Zeitabständen. Nach 2 sec hat Maschine A auf Grund ihres "langen" ersten Ganges erst eine Geschwindigkeit von 10 km/h, Maschine B auf Grund der kurzen Abstufung ihrer unteren Gänge schon von 20 km/h; nach 4 sec ist A 30 km/h, B 50 km/h schnell; nach 6 sec ist A bereits 50 km/h, B aber bereits 80 km/h schnell. Nun kann Maschine A die enge Abstufung ihrer oberen Gänge ausnutzen, Maschine B hingegen ist jetzt auf Grund ihres "langen" letzten Ganges im Nachteil, so daß beide nach 8 sec 100 km/h schnell sind. Nehmen wir nun zur Vereinfachung an, daß die beiden Maschinen in den angenommenen Zeitintervallen von je 2 sec eine Durchschnittsgeschwindigkeit hatten, die sich aus Anfangs- und Endgeschwindigkeit des betreffenden Intervalls errechnet, so können wir mit geringer Fehlerquote die von den Maschinen zurückgelegten Wege berechnen. Maschine A fuhr 2 sec lang einen Schnitt von 5 km/h, 2 sec lang 20 km/h, 2 sec lang 40 km/h und 2 sec lang 75 km/h, das bedeutet eine Strecke von $2,78\text{ m} + 11,12\text{ m} + 22,24\text{ m} + 47,30\text{ m} = 77,48\text{ m}$. Maschine B fuhr je 2 sec lang 10 km/h, 35 km/h, 70 km/h und 90 km/h, das bedeutet eine Strecke von $5,56\text{ m} + 19,46\text{ m} + 38,92\text{ m} + 50,04\text{ m} = 113,98\text{ m}$. Maschine A hat also nach 8 sec 77,84 m zurückgelegt, Maschine B 113,98 m; beide haben eine Geschwindigkeit von 100 km/h, B hat jedoch einen Vorsprung von 36,14 m vor A! In der graphischen Darstellung sieht die hier durchgeführte Berechnung wie folgt aus, wobei das senkrecht schraffierte Feld die von Maschine A, das schräg schraffierte Feld die von Maschine B zurückgelegte Strecke veranschaulicht:



Wir sehen die Rechnung bestätigt.

Der folgende Graph zeigt die genaue Darstellung der Geschwindigkeits - Zeit - Kurve für A und B:



Auch hier sehen wir das selbe Ergebnis. Zur genauen Berechnung dieser Flächen und damit der zurückgelegten Strecken von A und B müßte man nach Ermittlung der Funktionsgleichungen $y_A = f(t)$ und $y_B = F(t)$ ihre Integrale bestimmen:

$$s_A = F_A = \int_0^8 f(t) dt$$

$$s_B = F_B = \int_0^8 F(t) dt$$

Diese Berechnung wollen wir uns allerdings ersparen, denn die Fehlerquote bei der angewandten Methode ist, wie man bei einem Vergleich der verschiedenen Flächen F_A und F_B in den beiden Zeichnungen feststellt, sehr gering. Die amerikanische Methode der Beschleunigungsangabe ist also, was die effektive Leistung der Maschinen in dem vorausgesetzten Strecken- oder Zeitabschnitt angeht, sinnvoller. Der einzige Nachteil ist, man erfährt im Gegensatz zum europäischen Verfahren nichts über die Leistung der Maschinen auf den folgenden Metern, denn man weiß ja nichts von der Geschwindigkeit der Maschinen nach den zurückgelegten 400 m. In einem ähnlichen Gedankengang, wie wir ihn vorhin durchgeführt haben, kann man sich die Möglichkeit konstruieren, daß zwei Maschinen A und B in der gleichen Zeit diese Strecke zurückgelegt haben, A aber um 20 km/h schneller ist als B.

Die Lösung des Problems?

Der Hersteller sollte beide Messungen durchführen und angeben, dann kann der Käufer selbst entscheiden, welche Angabe für ihn mehr ins Gewicht fällt.

Knut Briel

Motorradfahren im Stil der neuen Zeit

In Fachkreisen, insbesondere in Fachzeitschriften, taucht seit längerer Zeit immer wieder der berechtigte Wunsch auf, das Motorrad neben dem Automobil als Massenverkehrsmittel so wie in den 20er und 30er Jahren beliebt und interessant zu machen. Niemand bedauert mehr wie der Verfasser dieser Zeilen, daß das Motorrad aus dem heutigen Straßenbild fast ganz verschwunden ist. Die wenigen 500ccm Maschinchen, die in der Schönwetterperiode vor allem in den Städten mit unbeherrschtem Vollgasgeben, mit sägendem Auspufflärm und abscheulichem 2-Takter Gestank im Straßenverkehr auftauchen, tragen selbstverständlich nicht dazu bei, dem einstmalig so geliebten Motorrad die Begeisterung und Zuneigung zu verschaffen, die unter der Jugend unserer heutzutage technisierten Welt eigentlich erwartet werden müßte. Was sind die Gründe für diese abrupte Abkehr vom motorisierten Zweirad, das vielleicht in den 50er Jahren unseres Jahrhunderts nochmals einen bescheidenen Aufschwung erlebt hat und dann umso tiefer in der Versenkung verschwunden ist? Tradition braucht nicht immer gut und richtig zu sein; im Falle "Motorrad" meine ich allerdings, daß mit einem modernen Fortschritt ohne Bindung an eine epochemachende Tradition einfach nicht auszukommen ist. In der technischen Entwicklung haben die Motorräder nach dem zweiten Weltkriege einen hohen Grad der Reife erlangt; in der Form und im Gesamteindruck haben sie beträchtlich an Reiz verloren. Unsere stark zusammengeschrumpfte Motorradindustrie klammert sich heute ausgerechnet an einen Personenkreis, deren Unreife und jugendliches Temperament durch undiszipliniertes und unsachliches Hin- und Herfahren in den Straßen der Städte bis spät in die Nächte hinein geradezu prädestiniert sind, den echten Motorradenthousiasten zu vergraulen. Der häßliche Ausdruck "Feuerstuhl" kennzeichnet treffend diese häßlichen "Auch"-Motorräder. Das bedeutet keinesfalls, daß von den Motorradbauern diese kleinen Wunderwerke nicht hergestellt werden sollten, im Gegenteil, für die Industrie sollte das ein einträgliches Zusatzgeschäft sein und die örtlichen Polizeiorgane müßten diesen Verkehrsteilnehmern eine aufmerksamere Beachtung schenken! Der Überlieferung geheiligter Grundsätze, nämlich dem Bau von soliden 350ccm Motorrädern und schweren Maschinen müßte die Industrie treu bleiben, wenn sie sich nicht selbst das eigene Grab schaufeln will. Das mag hart klingen, ändert jedoch nichts an der Tatsache. Eine formschöne, elegante, sauber gearbeitete 350ccm o.h.v., modern nicht nur im Fahrwerk und Motor, vor allem auch in der Ausstattung und Ausrüstung zweckmäßig und solide, mit einem selbstverständlich perfekten Händlerservice, läßt sich in großen Stückzahlen ganz sicher auch heute noch an den Mann bringen. Unsere Motorradbauer sollten mit gezielten Maßnahmen an die Wiederaufnahme einer Produktion vor allem solider, mittelstarker Gebrauchsmaschinen herangehen. Mit einer ansprechenden Konzeption, bei exakter Marktforschung und entsprechender Planung und Kalkulation sowie einer begeisternden und positiven Werbung dürfte in kommerzieller Hinsicht ein Erfolg nicht versagt bleiben. Allerdings sind heutzutage weit größere Anstrengungen erforderlich, den verlaufenen Markt wieder aufzubauen, als zur Zeit, wo ein guter Händlerstamm zur Verfügung stand, der inzwischen in vielen Fällen Vertretungen von Automobilen übernommen hat. Sicher wird von Experten entgegengehalten, daß aufgrund guter Einkommensverhältnisse in den Kreisen Nichtselbständiger beim Kauf eines Motorfahrzeuges dem Automobil mit 4 Plätzen, entsprechendem Kofferraum und vor allem dem Schutz vor Witterungseinflüssen, der Vorzug gegeben wird. Das mag teils zutreffend sein; zwei Fakten sprechen trotzdem für das Motorrad: einmal die sportliche Note und die Technik, die die Jugend interessanter ansprechen, zum anderen die

günstigeren Betriebs- und Pflegekosten, die ja schließlich auch eine Rolle spielen. Zur Konzeption einer guten Gebrauchsmaschine ist noch u.a. ein Wort über die heute üblichen Sitzbänke zu sagen. Ich sehe diese billige und primitive Art der Sitzposition auf modernen Motorrädern lediglich aus der Perspektive des Zuschauers und betone, daß mir bis auf wenige und kurze Fahrten als Fahrer wie auch als Sozius eine eigene Praxis fehlt. Soll mit der Sitzbank die Lösung einer günstigen Schwerpunktlage erreicht werden? Auf jeden Fall ist mit dieser Sitzanordnung der Ästhetik und sportlichen Eleganz in keiner Weise Genüge getan! Oder ist etwa meine Ansicht veraltet, wenn ich bemängele, daß das arme Würmchen von Sozia eng an den Rücken vom Fahrer gepreßt mit beiden Armen seinen mehr oder weniger dicken Bauch umklammert? es tut mir leid; ein Harley-Sattel ist mir lieber und mit der modernen Sitzbank sind die Motorrad-Stilisten ins vergangene Jahrhundert zurückverfallen, wo man ein Motorrad geritten hat (Daimler); in England to ride a motorcycle!

Rennmaschinen gehören selbstverständlich nicht in meine Betrachtung. Ich würde gern einmal ein sachliches Urteil und eine gesunde Kritik aktiver junger Motorsportler kennen lernen und stelle vorliegenden Beitrag zur Diskussion.

Hans-wilhelm Müller, Freiburg/Br.

Mit der vorstehenden Zuschrift hat ein alter Motorradfreund einmal gründlich sein Herz ausgeschüttet. Wir haben daher gerne diesen Artikel gebracht, obwohl wir nicht mit allen Punkten einverstanden sind. Aber der Schreiber will seinen Beitrag zur Diskussion stellen, und wir hoffen, daß sich daraus eine ebenso lebhaftere Aussprache ergibt, wie zum Thema "Alte Öfen".

Die Redaktion

Für Freunde der BMW R 75, R 12 und
der Zündapp KS 750, KS 600 usw.

erscheint jetzt in Frankreich eine kleine, handabgezogene, französischsprachige Zeitschrift, herausgegeben von dem einsatzfreudigen Herrn J.M. Farinet, F 44 La Plaine / Mer, Rue des Ecoles, Frankreich. Die Zeitschrift hat noch den Titel "Kriegselefanten", der auf Wunsch vieler Leser aber geändert werden soll, damit keine militaristischen Mißverständnisse aufkommen können. Sie erscheint in lockerer Folge und bringt Technisches, Historisches, Ersatzteil-Hinweise, Besitzer-Anschriften und Reiseberichte, eben alles, was Besitzer der großen Wehrmachtsmaschinen, vor allem der R 75 und der KS 750, interessiert. Der Bezug kostet nichts (!!!), doch sollte man Herrn Farinet Porto- und Papierkosten ersetzen und vielleicht einmal selbst einen Beitrag verfassen.

Herr Farinet spricht nur englisch und französisch. Die deutschsprachige "Redaktionsarbeit" macht Herr Güntner Thierron, Brüssel 7, 105, Rue Jakob Smits, Belgien.

wer interessiert ist, wende sich an eine der beiden Adressen.

Klaus Gnoth

MOTO - GUZZI V 7

20000 km

Fortsetzung des Berichtes: Moto Guzzi V 7 - 10000 km
Ballhupe 1/1969

Noch einmal möchte ich darauf hinweisen, daß es sich hierbei um keinen Test handelt, sondern nur um Beobachtungen und Eindrücke, die während gewisser Zeitspannen von gefahrenen km gemacht wurden. Demzufolge wird auch die Maschine so gefahren, daß sie nach Möglichkeit lange halt und wenig Reparaturen auftreten. Trotzdem wird so gefahren, daß man daran Freude hat.

Was sich während der zweiten 10000 km ereignete, schildert folgender Bericht:

Zusammenstellung der km, abhängig von der Fahrzeit:

Anzahl (km)	Datum	Gespann- betrieb	Solo- betrieb
10001 - 13500	6.1.69 - 15.3.1969	x	
13501 - 20000	16.3.1969 - 25.6.1969		x

Zusammenstellung der gefahrenen Gespann-km, abhängig von der Fahrart:

10001 - 11000	Langstreckenfahrt, teilweise im Regen, Schneematsch, sowie trockener Witterung.
11001 - 11500	Kurzstrecken, bei Schnee, Regen und Matsch.
11501 - 12200	Langstreckenfahrt, bei Regen und Schnee
12201 - 13500	Kurzstrecken, bei Schnee, Regen und trockener Witterung.

Während dieser 3500 km traten keine Störungen und Schäden an der Maschine auf. Infolge Verschmutzung klemmte der Bremslichtschalter, jedoch wurde dieser Fehler durch eine Reinigung erledigt.

Am 15.3.1969 wurde der Beiwagen demontiert. Der einzige Schaden, der nach der Demontage festgestellt wurde, war das starke Nachlassen der Federenergie der hinteren Federbeine. Die Kraft der Federn reichte jedoch noch aus, sodaß sie nicht erneuert werden mußten.

Wie schon erwähnt, wurde das Gespann über die Wintermonate nicht gereinigt. So mußte der Schmutz von 5000 km entfernt werden. Mit Spannung erwartete ich, was unter der Schicht von Schmutz und Öl zum Vorschein kommen würde. Nachdem 15 l Heizöl mit 3 l Kaltreiniger verpinselt waren, war es endlich geschafft.

Die Pflege mit Altöl hatte sich wieder einmal bewährt. Rostschäden wurden an der Maschine nicht festgestellt. Lackschäden waren lediglich an den Rändern der Kotflügel aufgetreten. Die hintere Felge war durch Oxydation etwas verblasst, ebenso die Speichen, die Schwimmerkammer- sowie die Ventildeckel.

Nachdem die Vergaser, die Zündung, die Ventile eingestellt waren, konnte die Fahrt in den Frühling beginnen.

Zusammenstellung der gefahrenen Solo-km, abhängig von der Fahrart:

13501 - 16500	Kurz- und Mittelstrecken zwischen 10 und 500 km bei trockener und regnerischer Witterung.
16501 - 17700	Langstrecke, davon 600 km Autobahnfahrt bei trockener Witterung.
17701 - 18800	Kurz- und Mittelstrecken zwischen 10 und 400 km bei trockener und regnerischer Witterung.
18801 - 20000	Kurz- und Mittelstrecken zwischen 60 und 300 km, davon 700 km Paßfahrten bei trockener Witterung.

Zusammenstellung der aufgetretenen Schäden während dieser 10000 km:

Nach 13600 km	Bruch der Tachowelle (durch eigenes Verschulden)
" 14510 "	Ausfall des Öldruckschalters (nicht mehr reparierbar)
" 14600 "	beide Halteschrauben der Abdeckbleche der Batterie verloren.
" 8700 "	(bei 14700 km) zweiter Lichtmaschinenbock gerissen. Risse wurden geschweißt, nach der Instandsetzung wurde Lichtmaschinenbock erneut montiert.
" 15320 "	Ölaustritt an der unteren Dichtung der Ölleitung, dieser Schaden konnte durch Lageänderung der Dichtung beseitigt werden.
" 18000 "	Bruch des Kupplungszuges.
" 19000 "	Beschädigung an der Unterseite der Sitzbank (Lösen des Kunstlederüberzuges).

Bemerkenswert erscheint, daß die obengenannte Tachowelle innerhalb von 5 Tagen geliefert wurde (schneller gings wirklich nicht).

Zusammenstellung der verschleißbedingten Teile:

Nach 5000 km	Gespannreifen des Hinterrades ausgetauscht gegen
(bei 13500 ")	Metzeler-Block C (Großreifen noch verwendbar)
Nach 15000 "	Reifen des Vorderrades (Pirelli) durch Metzeler-Block C ersetzt.
" 16000 "	Schlauch des Vorderrades ausgetauscht gegen Schlauch der Firma Metzeler (Schlauch der Firma Pirelli noch brauchbar).
" 3200 "	Reifen des Hinterrades abgefahren, erneut Metzeler-
(bei 16700 ")	Block C montiert.
Nach 17000 "	Nachstellen des Antriebsriemen der Lichtmaschine.

Zusammenstellung über Ölwechsel:

Alle 2000 km wurde das Motoröl gewechselt, dabei wurde Öl des Versandhauses Neckermann verwendet. Bei Plustemp. wurde 30 HD und bei Minustemp. 20 Hd. benutzt.
 Das Getriebeöl wurde alle 5000 km gewechselt, dabei wurde Öl der Firma Shell (Spirax 90 E.P.) verwendet.
 Das Öl der Gabel wurde noch nie gewechselt.
 Das Öl für den Kardantrieb wurde bei 15000 km gewechselt.

Zusammenstellung der angefallenen Reparaturen:

1. Inspektionen:

Die Zündung mußte bei 13500 km nachgestellt werden.

Das Ventilspiel jeweils nach 2000 km.

Insgesamt wurden 3 Reifenwechsel vorgenommen.

2. Alle aufgetretenen Reparaturen, die außerhalb der üblichen Inspektionen und Pflegearbeiten lagen:

Auswechseln der Tachowelle bei 13600 km

Auswechseln des Öldruckschalters bei 14510 km

Halteschrauben durch Inbusschrauben ersetzt bei 14600 km.

Demontieren des Lichtmaschinenbocks, Reparatur sowie erneuter Einbau bei 14700 km

Demontage der Ölleitung, Änderung der Lage der Dichtung bei 15325 km.

Auswechseln des Kupplungszuges bei 18000 km.

Aufgewandte Zeit der genannten Reparaturen ca. 3 1/2 Std.

Der Preis für die ersetzten Neuteile betrug ca. DM 15.-- (Öldruckschalter und Kupplungszug).

Das Auswechseln sowie der Preis der Tachowelle wird nicht berücksichtigt, da der Bruch derselben auf eigenes Verschulden zurückzuführen ist.

Pflege der Maschine:

Je nach Verschmutzung, alle 2 - 3 Wochen.

Inspektionen nach jeweils 2000 km.

Fahreigenschaften:

Keine Veränderung der Straßenlage gegenüber den ersten 10000 km.

Geschwindigkeit und Leistung:

Nach 20000 km konnte kein Geschwindigkeitsabfall und Leistungsabfall festgestellt werden.

Geschwindigkeit bei verschiedenen Belastungen:

Maschine Solo Belastung ca. 210 kg
Geschwindigkeit bei ebener Fahrbahn und Windstille 150 km/h

Maschine Solo Belastung ca. 110 kg
Geschwindigkeit bei ebener Fahrbahn und Windstille 160 km/h

Kraftstoffverbrauch: 6,5 - 7 ltr./100 km

Ölverbrauch: nach 20000 km kein merklicher Verbrauch

Das einzige, was zu bemängeln wäre, ist das starke Nachlassen der Federkraft der beiden Federbeine. Dieser Verlust wirkt sich beim Einfedern auf die Bremswirkung aus. Durch das Schwingen verkürzt sich und verlängert sich die Länge des Bremsgestänges, was zur Folge hat, daß beim Mitfahren einer zweiten Person das Bremsgestänge neu eingestellt werden muß. Im Gegensatz zu diesem Fehler ist die jetzt einwandfreie Funktion der elektrischen Anlage. Durch das Abdecken des Zündschlosses und des Verteilers traten keine Störungen mehr auf.

Zusammenfassung:

Denke ich an die 3 1/2 Std. Reparatur, die DM 15,-- an Neuteilen, so nehme ich das Nachstellen des Bremsgestänges gern in Kauf. Wichtig ist in jeder Linie die Haltbarkeit der Maschine, da sie während dieser zweiten 10000 km nicht geschont wurde. Die Kurz- und Mittelstrecken bei Schnee und Regen, die Autobahnfahrt von 4 Std. bei Vollgas, geschweige denn die 700 km durch die Schweizer Berge und das immer bei voller Belastung (210 kg).

Mancher lacht über den sogenannten Eisenhaufen, aber mir wird er immer sympathischer, denn die schönsten Fahrten, ob kurz oder lang, sind die ohne Reparaturen am Straßenrand.

Fortsetzung folgt bei 30000 km

Hermann Albrecht



Nürburgring-

Isle of Man - Hockenheim

Rennfotos

DIETRICH DONNERSTAG

507 BERGISCHE GLADBACH
DELLBRÜCKER STRASSE 23

Kostenloses Verzeichnis anfordern!

I. Teil.

Als erstes wurde nun eine neue Kurbelwelle mitsamt Pleuellager entworfen. Die Kurbelwangen wurden aus vorgeschmiedeten Chrom-Nickel-Stahlstücken herausgedreht. Nach dem Schruppen, wobei jeweils eine Planfläche feinstgedreht wurde, wurden beide Schwungradhälften miteinander fixiert, um die Kurbelzapfen- und Hubzapfen-Bohrungen vornehmen zu können. Dazu wurde diese Angelegenheit wiederum auf eine Planscheibe in eine Drehbank gespannt und bearbeitet. Bei der Konstruktion der Welle wurde natürlich auch wieder experimentiert und zwar wie folgt:

Die Kurbelwangen wurden mit unterschiedlichen Breiten von 5 mm gefertigt, wobei die Abtriebskurbelwange wegen des dadurch resultierenden Schwungmomentes die breitere war. Außerdem besteht der Vorteil, daß durch die verschiedenen Schwunggewichte die Vibrationen gedämpft werden und somit eine Schwingungsverlagerung bzw. Eigendämpfung erzielt wird.

Das zum Auswuchten entsprechende Material wurde dementsprechend aus den durch Bohren rings um die Pleuellagerzone liegenden Material genommen. Das nun festgelegte Hub-Bohrungsverhältnis betrug 85 mm Bohrung und 88 mm Hub. Dies ergibt einen Gesamthubraum von 499 ccm. Das Pleuellager mitsamt Pleuel wurde von einer 500 er Norton-Manx verwendet, wobei die Kolbenbolzen, -Buchse um eine Differenz von 1,5 mm verkleinert werden musste. Nun - durch die größere Zylinderbohrung von 5 mm reicht die Zylinderwandung nicht mehr aus, so daß ein neuer Zylinder angefertigt werden muss. Eine Schraube ohne Ende. Ich besorgte mir eine entsprechende Perlitguß-Buchse, die bearbeitet und mit einem Außengewinde versehen wurde, um im Betrieb nun auch einen genügenden Wärmeübergang zu den Aluminiumrippen zu gewährleisten.

Gleichzeitig wurden Kolben in allen Durchmessern und Variationen gesammelt, denn um die Buchse soll ja noch ein großer Wald von Kühlrippen entstehen. Mittels Koksfeuer und einem angefertigten Tiegel wurden die zusammengehamsterten Kolben eingeschmolzen. Das Zylinderrohr wurde nun in eine Gußform eingebettet und umgossen. Der erste Abguß gelang auf Anhieb. Abendlang wurde nun bei einem Bekannten die Drehbank unter Beschlag genommen und mit einem speziellen Stachstahl, der für diese Einstechtiefe geschmiedet wurde, die Kühlrippen nach und nach auf den 260 mm im Durchmesser messenden Zylinder eingestochen.

Nach Fertigdrehen ging es zur Zylinderschleiferei um das Sollmaß auf 85 mm ausbohren zu lassen. Für DM 8,50 und einen neuen Kolben, der von der CSL 600 für DM 28,50 beschafft wurde - jawohl - das sind noch fast Friedenspreise - war dieser Vorgang nun auch überstanden.

Anstelle der Kurbelwellenhauptlager, die mit Blechrollenkäfigen ausgeführt waren, wurden Massivkäfigrollenlager eingebaut. Diese Lager liegen um 15 bis 18 % höher in der Tragzahl, so daß ich keine Befürchtungen bzgl. eines Lagerschlusses zu haben brauchte. Der Unter- motor stand nun fix und fertig da. Nun wurden die Ventilhubkurve und die Ventilzeiten unter die Lupe genommen. Die Originalventilzeiten betrugen für das Einlaßventil 23° vor OT und 57° nach UT. Die Auslaßzeit dagegen betrug 55° OT und endete 27° nach OT. Ebenfalls wurden diese Zeiten nach genauen Untersuchungen abgeändert. Dazu mußten allerdings neue Nocken angefertigt werden.

Die neu festgelegten Ventilzeiten sahen wie folgt aus:
30 : 70° und 70 : 30°. Also symmetrische Zeiten. Der Ventilhub wurde von den Originalwerten von 8,0 und 9,0 mm erhöht. Selbstverständlich wurden auch in diesen Motor die schrägverzahnten Steuerräder eingebaut und das Kurbelwellenritzel erhielt zur präziseren Einstellung der Steuerräder 3 Keilnuten, die jeweils um 120° versetzt sind. Das macht praktisch 1/3 Zahn des Kurbelwellenritzels aus. Stößelstangen, Schlepphebel, Kipphebel sowie die gesamte Ölversorgung waren ja ohnehin in Ordnung und wurden nicht verändert.

In Ermangelung eines Einportzylinderkopfes machte ich mich nun an den Doppelportzylinderkopf. Im Geiste sah ich mich nun schon wieder aus einem großen Aluminiumknubbel einen Zylinderkopf fräsen. Dieser weg endete bereits mit dem Erstellen sämtlicher Zeichnungen. So blieb es beim kraftstoffsparenden jedoch klingelempfindlichen Graugußkopf. Sowohl ein- als auch auslaßseitig wurden die Ventile und Kanäle wie bereits oben geschildert abgeändert, damit nun die Oelabschlepperei an den Ventilführungen aufhörte, marschierte ich wieder zu Daimler-Benz und kaufte mir Ventilabdichtungen vom 300erter. Beim Mercedes dienen diese Dichtelemente dazu, das Öl nicht am Ventilschaft vorbei in den Verbrennungsraum gelangen zu lassen. Bei meinem Vorhaben erfüllten diese Dinger den gleichen Zweck, wenn auch in umgekehrter Richtung. Damit nun die Federwindungen der Haarnadelventilfedern nicht trocken laufen und quietschen, wurden ölgetränkte Filzschwämmchen in die Federwindungen gesteckt. Dieser Tipp stammt von den Rennfahrern und ich glaube, daß Heinrich Thorn-Pricker über diese Raffinessen an seiner Moto-Guzzi ein spezielles Liedchen singen kann.

Die Verdichtung wurde mit 1 : 7 nur geringfügig gegenüber der ersten Änderung erhöht. Es war inzwischen Spätsommer 1953, als nun der neue Motor fertig war und in das Fahrgestell eingebaut wurde. Nach einigen Korrekturen, wobei die maximale Frühzündung von 19 auf 15 mm zurückgenommen wurde, merkte ich, daß der Motor wesentlich temperamentvoller war, obgleich im unteren Drehzahlbereich eine müde Stelle auftrat, die sogar bis 2.200 Umdrehungen reichte. Aber von da ab gab es mächtig Wind. Nach ca. 1.500 km wurden die ersten Messungen gemacht. Bei 135 bis 140 km ging nun die Kupplung durch und der Motor drehte lustig hoch.

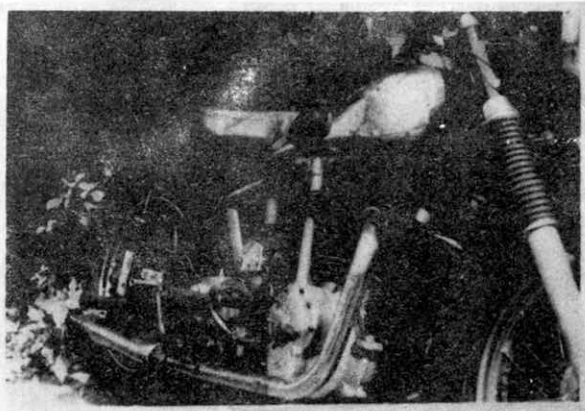
was tun, sprach Zeus- Kupplungslamellen, Druckfeder (die Kupplung wurde mit einer Druckfeder ausgestattet) und sonstige Einzelteile sind vollkommen in Ordnung. Wenn mich nun nicht alles täuschte, hatten auch die Rennmaschinen die gleichen Kupplungen wie die gebauten Serienmodelle, lediglich die 600erter und die 650iger Seitenwagenrennmaschinen hatten eine größere Kupplung erhalten, da die zu übertragende Leistung doch etwas zu hoch wurde. Der 600er Rennmotor (s. Titelbild der Baubaupe 1/69) ist mit 118 mm Hub schon ein Hammer und ich ahnte, daß NSU wußte, warum sie für die 600erter CSL, die im wesentlichen für Gespannbetrieb ausgelegt war, eine Änderung vornahm.

Weil als Primärtrieb bei diesem Modell eine Duplexkette verwendet wurde, mußte ein neues Kurbelwellenritzel angefertigt werden.

So einfach diese Angelegenheit zu sein schien, son umfangreich waren aber die Änderungen.

Ein Bekannter von mir hatte nun so einiges über meine Bastelarbeit miterlebt und brannte nun darauf, mir und meiner NSU mit einer so schnellen BMW RM 50 II den Garaus zu machen. Aber 1. kommt es anders und 2. als man denkt. - Das Kraftemessen konnte beginnen. Schon im Start und im Beschleunigungsbereich der einzelnen Gänge war mein Goldstück der BMW um einiges voraus. Auf der Autobahn - damals konnte man noch auf der Autobahn die Fahrzeuge zählen - fand nun das große Rennen statt.

Langliegend in einer Richtung 153,3 und auf der Rückfahrt standen immer noch 151,7 auf der Stoppuhr. Nun stand der Winter vor der Türe, so daß ein 3. Rad hermußte. Der Seitenwagen, der nun bei dieser Maschine mit eingehandelt wurde, war nur noch Schrott, so daß ich mir eilends einen Steib-Seitenwagen S 500 zulegte. Anschlüsse anfertigen, Anschlüsse biegen, schweißen wie gehabt und wie bereits erlebt. - was meint Ihr, was das Gespann mit Koffer, Mutti und alles, was zum Urlaubsgepäck dazugehört, lief? In Worten: einhundertfünfundzwanzig Kilometer.



Hier ist der weitgehend selbstgebaute Motor mit geändertem Hub/Bohrungsverhältnis, höherer Verdichtung und verbessertem Ventiltrieb. Der Tank ist noch Original.

Mir fällt da so eine nette Episode ein. 1954 besuchte ich mit einem Freund das Solitude-Rennen in Stuttgart und zwar "Grosser Preis von Deutschland" 1954. Auf der Rückfahrt im Raum Pforzheim rückten wir mit dem Gespann so peu à peu einer Zündapp KS 601, ebenfalls mit einem Steib-Seitenwagen S 500 auf. Obwohl der KS 601-Mann ohne Seitenwagenpassagier und fehlender Windschutzscheibe alles versuchte, sich bei uns im Windschatten zu halten, entfleuchten wir, wenn auch nur mit einer 5 - 10 km höheren Spitzengeschwindigkeit.

Ich denke oft wehmütig an diese 1-Zylinder zurück, aber so ist es ja meistens, wenn man etwas abgegeben hat, sehnt man sich umsomehr danach.

Wie nun alles 100%ig in Ordnung war, stellte sich doch ein gesunder Appetit heraus. Im Originalzustand und den verfügbaren 22 PS brauchte die CSL im Solobetrieb garantiert nicht mehr als 5,0 Ltr. Superkraftstoff. Selbst im härtesten Seitenwagenbetrieb handelt es sich um ein Kunststück mehr als 6 Ltr. durch den Vergaser laufen zu lassen. Aufgrund meiner einschneidenden Änderungen hatte ich zwar ein nettes Quentchen Leistung erhalten, damit ging natürlich auch mein spezifischer Kraftstoffverbrauch in die Höhe.

Wie heißt es so schön "wer D-Zug fährt, soll Zuschlag zahlen". Der Verbrauch lag im Solobetrieb zwischen 6,0 und 6,6 Ltr. Super.

Im Seitenwagen bedurfte es keiner besonderen Hetzerei um 8,0 sogar 9,0 Ltr. Kraftstoff in entsprechenden Kilokalorien und PS umzuwandeln. Allerdings habe ich in einem Extremfall 9,5 Ltr. verfahren. Bei dieser Jagd hatte ich nach gründlicher Reifeninspektion an meinem eigenen Verstand gezweifelt - Der Weg der Erkenntnis!! - Die Quintessenz oder das Fazit dieser Geschichte bedingt wieder eine Änderung, und zwar einen größeren Kraftstofftank um einen größeren Aktionsradius zu erzielen. Bei einem Kraftstoffverbrauch von 6,0 Ltr. reicht der Inhalt des 12,0 Ltr. fassenden Originaltanks im günstigsten Falle 200 km. Ich besorgte mir einen beschädigten Georg-Meyer-Tank, der auf einer verunfallten BMW saß. Der Tankboden wurde entsprechend dem Kipphebelgehäuse angefertigt. Wenn sich der Tankinhalt durch diese Änderung von 24 auf 19 Ltr. verkleinerte, so ergab sich durch dieses Mehr ein um ca. 100 km weiterer Aktionsradius. Wie nun alles so endgültig fertig war und das Motorrad lief und lief, bestellten wir uns beim Klapperstorch Nachwuchs. Wahrscheinlich ist dieses auch darauf zurückzuführen, daß plötzlich genug Zeit da war. Oder ???

Das nun fertige Gespann wurde verkauft und der Besitzer kam immer wieder zu mir um von den Heldentaten, die er und seine NSU vollbracht hatten, zu erzählen. Allzu oft hörte ich immer wieder von allen möglichen Stellen, was das für ein unheimliches Gefährt sei. Aber, wie im menschlichen Dasein, geht auch das Material, und wie in diesem Falle, die gute alte NSU den Weg allen Fliesches. Vielleicht findet sich ein Teil dieser Materialien bereits regeneriert in einem neuen Fahrzeug wieder. Man könnte sentimental werden, wenn man auch in dieser Richtung philosophieren würde.

K. R. D.

Rennsport in Holland

Während bei uns in Deutschland auch in diesem Jahr die Rennsportveranstaltungen nicht zahlreicher geworden sind, haben wir in Holland eine starke Zunahme von Motorradrennen zu verzeichnen. Allerdings ist daran nicht der KNMV, der Königlich Niederländische Motorsport Verband beteiligt, sondern eine kleine Gruppe Rennsportbegeisterter Holländer, die in Zusammenarbeit mit einzelnen Gemeinden und dort ansässigen Clubs, das müssen nicht unbedingt Motorradclubs sein, Rennen am Wochenende erstellen. Die Initiatoren sind keine Berufsmanager, sondern sie führen diese eifrige Tätigkeit in ihrer Freizeit am Wochenende durch. Für unsere Mitglieder, die daran interessiert sind, wollen wir hier einige Termine aufführen. Der Eintritt bei diesen Veranstaltungen kostet durchweg 4 Gulden. Es laufen Rennmaschinen aller Klassen und Klassen für Serienmaschinen. Beginn der Rennen jeweils am Sonntag um 13.00 Uhr.

- 24. August 1969 Vessem-Eindhoven
- 30. August 1969 Vlagtwedde, östl.v. Assen
- 7. September 69 Soerendonk, Weert-Eindhoven
- 14. September 69 Gulpen
- 21. September 69 St. Michelgestel/S Hertogenbosch

H.B.

VETERANEN-TREFFEN IN HARDT AM 3.5.1969

Der Vorteil von Klein- gegenüber Großveranstaltungen liegt zweifellos darin, daß der Verlauf solcher Treffen keinesfalls die Hektik aufweist, die bei Veranstaltungen größeren Umfangs nicht zu vermeiden ist.

Ein weiterer Plupunkt, man kann sich in aller Ruhe die gezeigten Maschinen ansehen und dabei noch den Besitzer sprechen. Das wichtigste ist jedoch, daß diejenigen, die kommen, das nötige Interesse mitbringen und keine Gaudi erwarten.

Kamen im letzten Jahr überwiegend Eigenbauten, so standen dieses Jahr die Veteranen im Vordergrund.

Auch das Wetter war besser als im Vorjahr, es war warm, leider etwas gewittrig.

Zur Organisation ist zu sagen, daß sie reibungslos klappte.

Eigens für das Treffen hatte die Gemeinde Hardt eine Rundstrecke zur Verfügung gestellt. Die Strecke war asphaltiert, dazu abgesperrt und ohne Steigung.

Über Steigungen muß man sich im klaren sein, daß sie keinesfalls notwendig sind. So mancher Veteran ist einfach zu schade, um ihn an einem Berg zu Schanden zu fahren.

Bewertet wurde nach folgendem Schema:

1. Originalität
2. Optischer Zustand der Maschine
3. Baujahr
4. Fahrbereitschaft der Maschine

Klasse 1 bis Baujahr 1910, Klasse 2 bis Baujahr 1928 und Klasse 3 bis Baujahr 1945.

Trotz eines Gewitterschauers demonstrierten 20 Veteranen ihre Fahrbereitschaft auf dem 1 km langen Rundkurs der dreimal zu durchfahren war. Sei es die Zweizylinder-DKW, das Near-a-car, die SCHUTT-HOFF, die NSU von Stumpen Eddie, die ABINET oder das UT-Gespann mit Blackburn-Motor, sie hielten alle durch.

So wurden nach der Fahrprüfung folgende Sieger ermittelt:

Sieger der Klasse bis Baujahr 1910:

Herr Ohlschlager aus Stuttgart auf ABINET Bj. 1904

Sieger der Klasse bis Baujahr 1928:

Herr Siegfried Ettwein aus Königsfeld auf NSU Bj. 1928

Sieger der Klasse bis Baujahr 1945:

Herr Joseph Thiel aus Rheindürkheim auf TORNAX Bj. 1932

Den 2. Platz in der Klasse bis Baujahr 1945 belegte:

Herr Schönle aus Tuttlingen auf seinem UT-Gespann

Den 2. Platz in der Klasse bis Baujahr 1928 belegte:

Monsieur Karl aus Barr auf Near-acar Bj. 1926

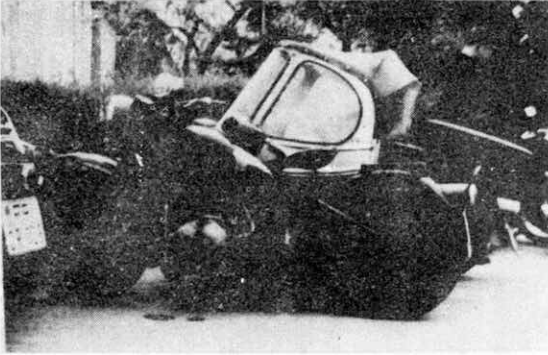
Bekanntlich war das Treffen auch für Eigenbauten und tolle Vögel gedacht, tolle Vögel sind seltene Motorräder, die nicht zur Kategorie der Veteranen zählen.

Leider war nur ein Eigenbau gekommen, so fiel der Sieg konkurrenzlos an: Rolf Jauch aus Bad Dürkheim auf DKW-Eigenbau.

Sieger der tollen Vögel: ein 600 ccm Einzylinder Norton-Gespann aus der Schweiz. Beachtenswert war der Zustand dieser Maschine, sie sah aus wie aus dem Laden.

Der Besitzer ist Herr Jaberg aus Winterthur.

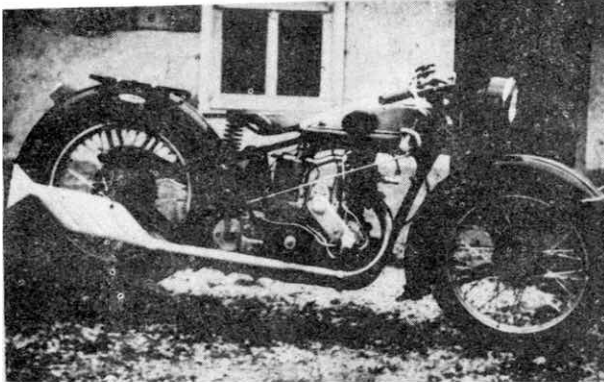
So ging auch dieses Treffen viel zu schnell zu Ende. Ich glaube, daß es sich für jeden gelohnt hat, der dabei war.



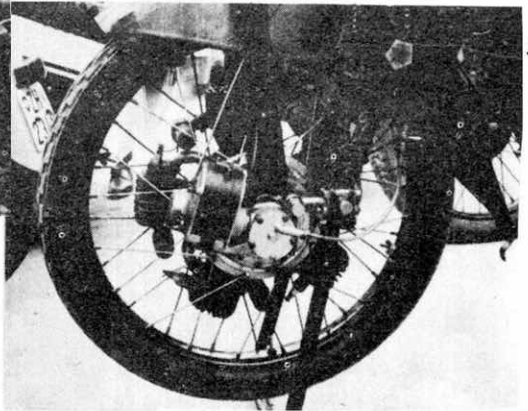
1



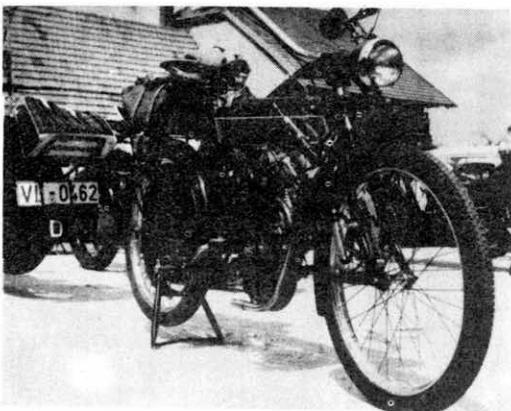
3



4



5



2

Bild 1) BMW R-75

" 2) ABINET
Ferret Bj. 1904

" 3) NEAR-A-CAR
Bj. 1926

Bild 4) TRIUMPH
mit wechsel-
gesteuertem
Motosacnoche
Motor Bj. 1930

" 5) MEGOLA
Bj. 1919

STERNFAHRT ZUR RUINE WAILAU BEI HARDT

AM 7.u.8.6.1969.

Ein unangenehmer Begleiter von Veranstaltungen unter freiem Himmel, ist zweifelsohne strömender Regen.

So machten auch die tiefhängenden Wolken über dem Schwarz - wald die Teilnahme an der Sternfahrt zu einem Unterwasser - erlebnis erster Güte.

Nicht einmal das riesige Feuer im Burghof konnte verhindern dass der Regen zur Perfektion kam.

35 Autoreifen sowie ein Raummeter Holz wurden verheizt es war zwar sehr warm auch die Würste und das Bier aus dem Fass schmeckte ausgezeichnet, aber an Stimmung war nicht zu denken. Als der Regen, trotz Schimpfens nicht nachliess wurde die Veranstaltung kurzerhand in den Saal des Clublokales verlegt. Hier war es doch wesentlich gemütlicher.

Trotz des schlechten Wetters war die Beteiligung an der Sternfahrt recht gut. Es wurden auch zum Teil recht beachtliche Strecken zurückgelegt. So wurden folgende Sieger ermittelt:

Sieger in der Klasse
bis 10 PS

den 2. Platz belegte

Sieger in der Klasse
bis 20 PS

den 2. Platz belegte

Sieger in der Klasse
bis 25. PS

den 2. Platz belegte

Sieger in der Klasse
bis (ab 25 PS)

den 2. Platz belegte

Günter Paul
Eisenbach
auf Hercules
Christian
Bittlingmayer
Buchenberg
auf Honda

Werner Trommer
Staffelstein
auf NSU-MAX
Hermann Trichtinge
Trossingen
auf BMW
Jörg Sprang
Stuttgart
Horex-Gespann
Dietmar Klinger
Hardt
Horex-Regina
Ingo Schultes
Worms
BMW R 69 S
Herbert Ripper
Wangen
Honda CB 450



So verging der Samstag zwar noch gemütlich jedoch ohne Spuk und Schlossgeist.

Der Sonntag brachte die erste Überraschung: Strahlender Himmel. Schade um den Samstag mit der vielen Mühe und Arbeit dem schönen Zeltplatz und dem vielen mehr na ja Schwamm drüber.

Die zweite Überraschung war ein Fiat aus Stuttgart der gerade den Berg herauf kroch.

Wir verabschiedeten gerade einen Freund aus Velbert als er anhielt und nach dem Weg zur Ruine fragte.

Leider alles abgesoffen erklärten wir ihm. Daraufhin meinte er das wäre sehr schade, denn es kämen ca. 20 Motorräder von Stuttgart nach Hardt.

Schliesslich waren wir bereit die Veranstaltung nochmals zu beginnen.

Gesagt getan schnell war der Fiat mit Würsten Hähnchen und Getränken beladen.

Auf der Ruine brannte sogar noch das Feuer, schnell wurde Ordnung geschafft und die Bruzelei konnte beginnen.

So erlebte dann doch noch eine ganz hübsche Anzahl von Motorradfahrern ein paar schöne Stunden an einem, und das darf man wohl sagen schönen und romantischen Ort.

Während dieser Zeit wurde auch der enttäuschende Samstag vergessen.

Um 18.00 Uhr war der ganze Spass zu Ende. Wir waren ganz Schönrussig und dreckig aber um so glücklicher dass die Veranstaltung doch noch einen guten Abschluss gefunden hatte.

A.H.

Ein nettes Erlebnis

Man kann auf die BMW schimpfen, wie man will, aber die BMW-Fahrer achten ihre Maschinen und jeder freut sich, einen Fahrer seiner blau-weißen Marke zu treffen. Bei einem kleinen Ausflug über die Schwarzwaldhochstraße machten wir auf dem Kniebis bei Freudenstadt eine kurze Rast. Plötzlich trat ein kleiner Junge mit einem Teller voll herrlicher Erdbeeren zu uns, mißtrauig wie wir nun mal sind, achteten wir, der Junge will uns die Beeren zu einem vielleicht lockenden Preis andrehen. Klaus und ich waren sofort auf Abwehr eingestellt. Der Junge sagte, die Erdbeeren kommen von meinem Vater und der hat eine BMW. Auf dem Parkplatz ging ein Hallo los, der genannte Vater stand neben seinem 2000er BMW und rief, wir sollten uns die Beeren schmecken lassen, er hatte noch eine BMW R 69 S zu Hause und wäre leidenschaftlicher Motorradfahrer. Auch würde er sich riesig freuen, unterwegs einen BMW-Fahrer zu treffen. Wir waren über diese Begebenheit so erstaunt und erfreut, daß ich sie gleich zu Papier bringen muß. Der Herr, ca. 50 Jahre, wohnt in Altensteig / Schwarzwald. Freunze seid mal ehrlich - ist euch so etwas schon einmal passiert?

Wolfg. Hütner

Pfingstfahrt ins Elsaß

Pfingsten scheint der Hauptveranstaltungstermin aller Motorradvereinigungen zu sein. Dieses Jahr flatterten Einladungen von überall her ins Haus und die Wahl war schwer. Da war ein Freundschaftsbesuch in Velbert, Harris Zelttreffen in G. G., die Horex-Sternfahrt Bad Homburg, Treffen in Melnik, München und Barr Elsaß. Vorgesehen hatte ich, nach Groß-Gerau zu fahren, durch die Krankheit meiner Frau fiel dies flach. Es blieb nur noch eine kurze Fahrt übrig. Barr war am nächsten, also ging es dort hin. Schnell trafen sich noch ein paar Interessenten aus unserem Verband, die auch mitfahren wollten. Am Samstag kamen dann um 12⁰⁰ der Hermann aus Trössingen, der Klaus aus Schramberg, und der Siegfried aus Renfritzhäusen zu mir.

Eine 1/4 Std. später waren wir auf der Reise. Die Fahrt führte durchs Kinzigtal über Schweighausen, Ettenheimmünster, Ettenheim an den Rhein. Die Strecke ist landschaftlich herrlich; da das Wetter sich von der schönsten Seite zeigte, waren wir alle mit uns und der Welt zufrieden und schworen fest darauf, daß das Motorradfahren doch eine feine Sache ist. Am Rhein mußten wir auf die Fähre warten und besahen uns Hermanns dicke Backe. Dem war eine Wespe zwischen den Helm geflogen. (Die Viecher können sich auch gar nicht an den Rechtsverkehr gewöhnen). Vom Rhein bis Barr waren es noch 20 km. Es zeigte sich, daß die Franzosen ein motorradbegeistertes Volk sind. Uns winkten bei der Fahrt durch die Ortschaften viele Einwohner zu und freuten sich, mal ein paar Motorräder vorbeibrummen zu hören. In Barr wohnt die Familie Karl. Herr Karl ist vielen von uns ein Begriff, da er eine 1000er Vincent und mehrere seltene Veteranen fährt, mit denen er dann auch auf vielen Veranstaltungen zu treffen ist. Ich war schon viele Male bei Karls und zählte schon zu den alten Bekannten, meine drei Freunde waren das 1. Mal dort und staunten nicht schlecht, als ihnen Monsieur Karl seine Schätze vorführte: Da sind nicht nur die 2 1000er Vincent, sondern mit viel Liebe hat er sich ein kleines Veteranenmuseum eingerichtet. Das Glanzstück ist ein De-Lion-Bouton-Dreirad aus dem Jahre 1897. Dieses seltene Fahrzeug ist noch hervorragend in Schuß und hat seinen Platz im Wohnzimmer. Im "Veteranenstall" stehen um nur einige zu nennen, ein Motosacoché (V-Motor) aus dem Jahre 1916, ein Peugeot 1910, ein Ner a car von 1920, ein D-Rad mit Boxermotor von 1923, 1 ABC, eine Wanderer Kardan, 1 Terrot und viele andere rare Sachen. Monsieur Karl sammelt eifrig und so bekam ich bei jedem Besuch etwas Neues zu sehen. Nach und nach trafen immer mehr Motorradfahrer bei Karls ein, von dort aus fuhren wir gemeinsam zum Rathaus, dem eigentlichen Ort des Treffens. Der Bürgermeister hatte den großen Saal zur Verfügung gestellt und die jungen Leute des Clubs haben Sandwich und Getränke vorbereitet. Jeder Teilnehmer bekam für seine DM 10,-- Nenngebühr: 1 schöne Plakette, 1 Sandwich und wahlweise 1 Flasche guten elsässer Wein, oder 2 Flaschen Bier, oder 2 Fruchtsäfte. Die Organisatoren des Treffens haben sich sehr viel Mühe gegeben, es war alles nett organisiert, man muß staunen, mit wieviel Eifer die jungen Leute die Sache in die Hand nehmen. Leider wurde das ganze Treffen durch die Rüpelhaftigkeit einiger Motorradfahrer des MC Geroldseck (Lahr) überschattet. Waren doch die Brüder mit ca. 30 Mann erschienen, traten mit Hallo in den Saal, holten ihre Flasche Wein und warnten ihre Rausche auf, die sie sich unterwegs geholt hatten. Es folgte mit ca. 100 Phon: "Warum ist es am Rhein so schön", und danach fuhr der ganze Haufen auf den Zeltplatz. Eines der netten Mädchen des Barrer Clubs fuhr mit einem der Lahrer und ausgerechnet mit dem, der den größten Rausch und die vergammelste Maschine hatte; Eine Regina, bei der man vor der Farbe nicht mehr erkennen kann, jedoch das Getriebe durch das zerschlagene Gehäuse sah.

Der hintere Kotflügel fehlte auch. Bei der Rückfahrt vom Zeltplatz verunglückten die beiden. Zum Glück für das Mädchen passierte nicht viel. Das hatte nicht sein brauchen.

Abends führte man im Saal Filme vor: Motocrossläufe in Frankreich, Stocarrennen und zum Schluß lachte man noch über einen Charly-Chaplin-Film.

Am Abend trafen von unserem Verband noch der Nagel Ludwig und Herr Metzmaier ein. Eugen Schanz und Herr von Ratky hatte man an der Grenze zurückgeschickt, da sie keine grüne Versicherungskarte dabei hatten und der Zöllner zu faul war, einen Tagesschein zu schreiben.

Wir saßen am Abend noch eine ganze Weile beim Gewürztraminer in einem gemütlichen Lokal und unterhielten uns - worüber wohl? Übernachtet haben wir alle bei Karls, teilweise im Zelt oder im Zimmer, der Hermann schlief im "Veteranenstall" zwischen den Veteranen und erzählte am anderen Morgen, daß sich die alten Motorräder in der Nacht gestritten hätten, wer der Älteste ist, er hatte die Veteransprache gut verstanden. Vielleicht lags auch am Gewürztraminer? Morgens wollte jeder den Ton des Scott hören, nur der Colly von H. Karl nicht, sobald der Kickstarter getreten wurde, bellte und jaulte der Hund. Als die Maschine dann ansprang und losheulte, sah man den Colly nirgends mehr. Nach dem Frühstück verabschiedeten wir uns, bis auf Klaus und Ludwig, die blieben bis zum Abend dort und berichteten, daß bei der gemeinsamen Ausfahrt auf ein Schloß noch ein dummer Unfall durch blöde Raserei entstanden sei.

Wir sind alle gut nach Hause gekommen und werden uns mit unseren neuen Freunden wohl wieder mal im Elsaß treffen, denn dort ist die Gemütlichkeit zu Hause. Sollte einer der Leser einen großen Fahrdrang empfinden und weiß kein Ziel, so empfehle ich eine Fahrt durch die romantischen Städtchen des Elsaß.

D. Klinger

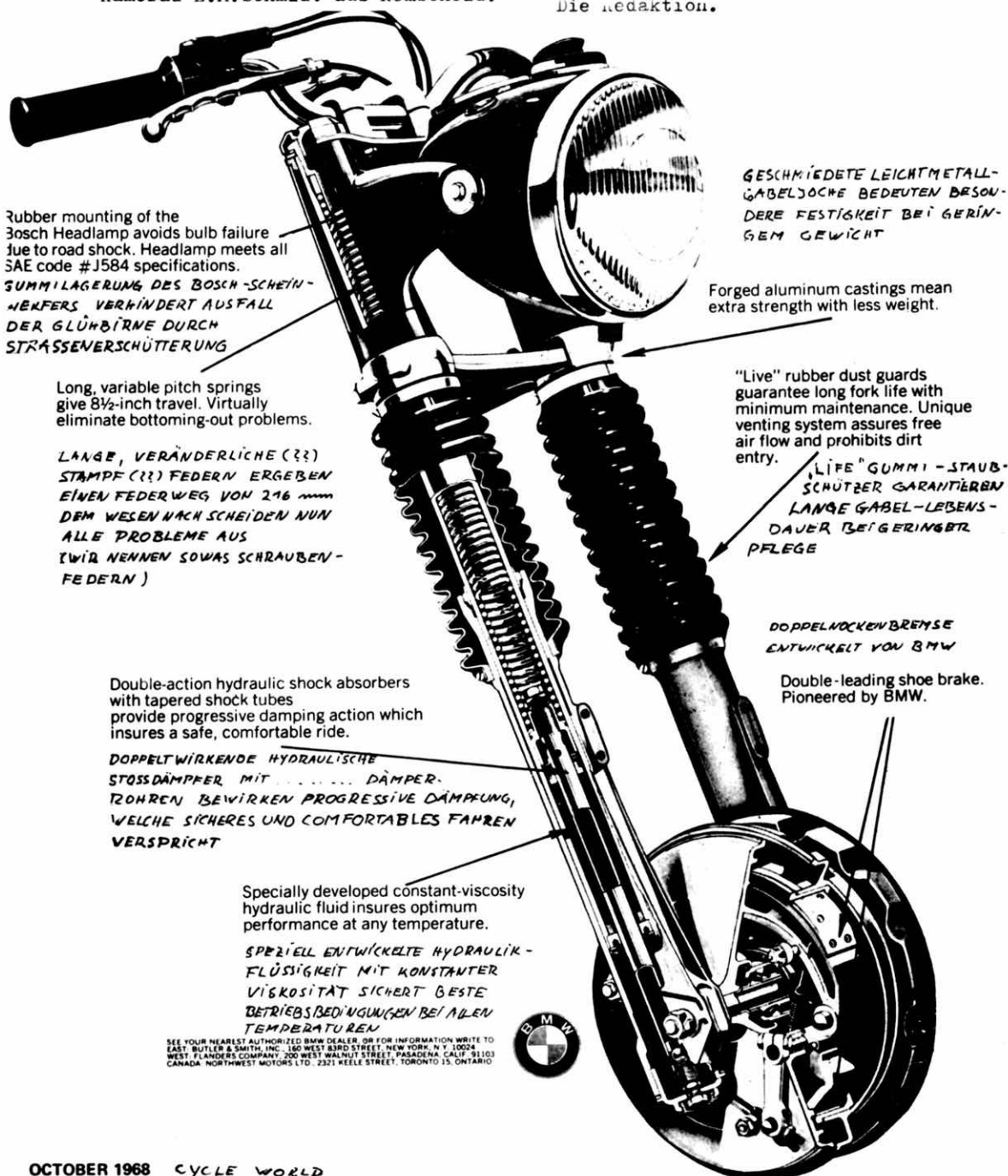
Einer unter uns

Jeder Verein oder Club hat unter seinen Mitgliedern ein Original. Bei uns ist das der "Eddy" - mit bürgerlichem Namen: Siegfried Ettwein. Viele der Leser werden ihn kennen, zur Generalversammlung führte er seine Dias vor und fiel durch seine Hilfsbereitschaft auf. Kurz und gut, sieht man einen Honda-CB 250-Fahrer mit Stumpfen, Bellstaff-Trojanzug mit zu weitem Hosenboden (der hängt beim Fahren stets über dem Hinterkotflügel der Honda) und zu langen Hosenbeinen, VL - Nummer - dann ist das der Eddy. Verwechseln kann man den nicht. Zu Fuß bewegt er sich mit schwingengefeierten Knien, so daß sein ehemaliger Leutnant stets sagte: "Jäger Ettwein, Sie laufen wie ein Muli". Lacht man über Eddys Aufmachung, so bekommt man erst Lachkrämpfe, wenn man seine Storys hört. Eine möchte ich hier zum Besten geben:

Eddy und sein Cousin, der Christian, fuhren nach Hockenheim. Dort stellten sie fest, daß zwar etwas Platz zum Sitzen auf der Tribüne war, aber da mußte noch das Stativ für den Fotoapparat und der ganze Klamottenkram untergebracht werden. Vor ihnen Italiener, hinter ihnen Italiener, eifrig diskutierend, wie man es bei den temperamentvollen Südländern gewöhnt ist. Eddy holte eine supergroße Büchse Bismarkheringe aus dem Rucksack. Christian und er murksten mit dem Taschenmesser die Büchse auf. Die Heringsbrühe spritzte in der Gegend herum, es roch wie im Hamburger Hafen. Die Italiener wurden immer stiller und einer nach dem anderen verließ die Tribüne. Fisch mögen die anscheinend nicht. Eddy stellte das Stativ auf und hatte Platz in Massen. Beim nächsten Hockenheimrennen wird wieder Hering mitgenommen, versicherte mir Eddy.

D. Klinger

Zum ersten Mal für uns(Deutsche) zu haben, allerdings nur auf dem Papier (nicht deutsch) Die viel diskutierte und langerwartete Telegabel von BMW für die 2 Zyl. Modelle.
Diesen interessanten Beitrag schickte und übersetzte uns unser Kamerad E.M. Schmidt aus Remscheid.
Die Redaktion.



TRIAL HARLT

am 1.5.1969

Obwohl dieses Trial nur für ein Paar junge Burschen mit selbst-aufgebauten Maschinen gedacht war, meldeten rund 20 Fahrer die Beteiligung an der Veranstaltung.

Die Strecke, die aus einem Waldstück bestand, stellte uns ein Lanowirt für DM 30,-- zur Verfügung.

Auch Petrus hatte Freude an den Motorradfahrern; denn er zeigte sich von seiner besten Seite.

war man schon über die hohe Starterzahl erstaunt, so überraschte erst recht die Zuschauerzahl. Etwa 250, davon ca. 40 Motorradfahrer, kamen, um das Trial mitzuerleben, und wir hatten geglaubt, es kämen nicht mehr als 25. Selbst die Presse erschien und stellte "verwirrende" Fragen.

Die Trial-Strecke war in fünf 20 m lange Sektionen aufgeteilt. Sie schienen leichter zu durchfahren, als es in Wirklichkeit war. Der Regen der letzten Tage hatte die Erde aufgeweicht, sie war zwar etwas aufgetrocknet, jedoch befand sich eine nasse Schicht unter der Oberfläche. Hinzu kamen natürliche Hindernisse wie Steine, Engpässe zwischen Tannen, Steigungen, Wurzeln und Baumstümpfe, die ein fehlerfreies Fahren fast unmöglich machten.

Selbst Klassefahrer hätten ihr ganzes Können unter Beweis stellen müssen, um fehlerfrei über die Runden zu kommen.

Pünktlich um 14.00 Uhr startete die Klasse bis 100ccm. Man sah es, sie hatten es nicht leicht.

Bei den kleineren Maschinen ging es noch, die schwereren mußten sich förmlich durch den schon aufgewühlten Dreck hindurchkämpfen. Da floß so mancher Tropfen Schweiß und mancher Sturz wurde fabriziert, alle verliefen aber harmlos. Die Fahrer sorgten dafür, daß die Streckenposten reichlich beschäftigt wurden. Es war ein spannender Kampf, so recht nach dem Geschmack des Publikums. Knatternde Motorräder, blaue Dunstschwaden und schwitzende Fahrer, das bekommt man eben nicht alle Tage zu sehen. Leider mußten etliche Fahrer durch Maschinenschaden den Wettkampf vorzeitig aufgeben. So erreichten nur die Hälfte der gestarteten Fahrer das Ziel.

Gegen 16.30 Uhr war das Trial beendet.

Die anschließende Siegerehrung fand im Gasthaus "Grüner Baum" statt.

Sieger der Klasse bis 100 ccm wurde

Günter Schulz aus Hornberg auf Adler

den 2. Platz belegte

Roland Kollmer aus Sulz über Lahr auf Zündapp

Sieger der Klasse bis 175 ccm wurde

Rudolf Bauernfeind aus St.Georgen auf Hercules

den 2. Platz belegte

Heinz Bauernfeind aus St.Georgen auf Hercules

Durch den Ausfall vieler Fahrer schrumpften die Klassen auf 2 zusammen.

Gesamtsieger wurde Rudolf Bauernfeind aus St.Georgen.

Mit der Überreichung der Preise und der Urkunden ging ein schöner Nachmittag zu Ende.

Anmerkung: Durch fehlende Erfahrung wurde der Schwierigkeitsgrad der Strecke zu groß. Da jedoch diese Veranstaltung die erste dieser Art war, möge man uns diesen Fehler verzeihen.

H. A.

Heinz Peters †



Im Juli 1969 ging unser Kamerad und Freund Heinz Peters für immer von uns. Nur 31 Jahre alt verließ er uns, weil er anständig und sauber, so wie wir ihn kannten, anderes Leben schonte, um sein eigenes hierfür in die Waagschale zu werfen. Er wagte den letzten Einsatz, den ein Mensch zu vergeben hat, um ein junges Menschenleben zu schonen.

Nicht nur seine Frau und Kinder, sondern auch wir verlieren in ihm einen wertvollen Menschen und beispielhaften Kameraden.

H.B.

Urlaubs-Tip!

Ein Motorrad- und Fahrrad-Museum (Musée de la Moto et du Cycle) befindet sich in LUNÉVILLE/Frankreich, Place de la 2e D.C. Lunéville liegt etwa 85 km südwestlich von Saarbrücken und 25 km östlich von Nancy. Ein Besuch soll sich nach Angaben unseres Freundes Robert Sexé lohnen!

Betr. Niederrhein Grenzlandfahrt am 22.9.69!

Start: Uedem, Kreis Kleve, Mühlenberg. (der gleiche Ort an dem vor zwei Jahren auch gestartet wurde)
10.00 - 10.30 Uhr

Der Endpunkt der Fahrt ist ein Bauernhof. Eine Scheune wird entsprechend dekoriert. Für Essen und Trinken ist gesorgt. Es findet unter anderem eine Geschicklichkeitsfahrt statt. Wir werden uns bemühen, die Preisverteilung noch am gleichen Abend vorzunehmen.

H. Sauerland (Sportwart)

Hier sollte man auf jeden Fall teilnehmen. Muß eine tolle Sache werden! wie uns Heinz Sauerland mitteilte. Die Redaktion

Regenbekleidung

Das leidige Kapitel "Regenbekleidung" beschäftigt mich nun auch schon eine Weile, da mein Drax-Kittel nach siebenjährigem Gebrauch ziemlich morsch geworden ist. Bis jetzt bin ich stets trocken geblieben, es war aber an der Zeit, sich mal nach etwas Neuem umzusehen. Bis jetzt gab es nur zwei Anzüge, die als absolut wasserdicht anzusprechen waren: Das waren der Drax- u. der Trojananzug von Belstaff. Beide sind jedoch bei der Fa. Lillenberg nicht mehr zu haben. Ich wartete ab, was die verschiedenen Nylonanzüge von dem, was sie versprochen, hielten. - Das war bis jetzt nicht viel. Die Nylonanzüge sind wohl schick, leicht und warm, lassen aber das Wasser durch und sind mir zu teuer. Die Barbour oder Belstaff Trialmaster kommen wegen der verfluchten Schmiere und den damit verbundenen ewigen schwarzen Pfoten ebenfalls nicht infrage. - Nun, ich habe meinen Anzug dennoch gefunden. Ich ließ mir einen anfertigen nach den Erfahrungen, die ich mit dem Drax machte und einigen neuen Vorschlägen. Als Material wurde ein PVC-Stoff verwendet, dieser ist absolut wasserdicht, innen leinwandverstärkt, reiß- u. reißfest. Der Schnitt ist etwas weit gehalten, um Ledersachen darunter tragen zu können. Auf Futter wurde verzichtet. Alle Nähte sind ordentlich



wasserdicht von innen verklebt. Der Kragen ist hochklappbar und durch einen aufknöpfbaren Schutz vorn zu verschließen. Die Jacke hat an den Ärmeln u. am Bund Gummizug. Die Hose am Bund und am Beinabschluß ebenfalls, an der Innenseite der Hosenbeine sind Reißverschlüsse, um besseren Durchstieg zu ermöglichen. Leider war es mir bis jetzt nicht möglich, mehrere Stunden im Regen zu fahren, aber auf einer Fahrt von 30 km mit sehr starkem Gewitterregen ließ der Anzug kein Wasser durch. Herr Glatthaar versicherte mir, falls dieser Anzug meinen Ansprüchen genüge, wollte er noch mehrere machen. Wer Interesse an diesem Anzug hat, schreibe mir bitte. Der Preis liegt bei DM 100,--. Dies zahlte ich dafür und alle weiteren Anzüge sollen nicht teurer werden. Näheres geht aus dem Foto hervor. Ein ausführlicher Testbericht kann aus Zeitmangel erst in der nächsten Ballade erscheinen. Bis dahin

hoffe ich aber, in dem Regenanzug trocken zu bleiben. Ich möchte jedem Mißtrauen vorbeugen: Es sollen keine großen Geschäfte gemacht werden, ich persönlich verdiene nichts daran und Herr Glatthaar kann bei der Verarbeitung und dem niedrigen Preis auch keine Reichtümer hauen, aber er möchte als ehemaliger Motorradfahrer (R 68) auch etwas für die Sache der Zwei- und Dreirädrigen tun.

Lietmar Klinger

Langfinger unterwegs!

Allenthalben zu beobachtende Steigerung des Interesses für Motorräder macht sich leider nicht nur positiv bemerkbar. So kam es allein in meinem Bekanntenkreis im Laufe der letzten drei Wochen zum Diebstahl von zwei Fahrzeugen, von denen bislang nur eines in beschadigtem Zustand wieder aufgefunden wurde. An meiner eigenen Maschine versuchte man, die Batterie zu stehlen. Spannbund und Batteriedeckel waren verschwunden. Dieses stellte ich am Tage nach unserem letzten Clubabend in Busbourg-wedau fest. Immer häufiger kommt es vor, daß Diebstahle gelegentlich bekannter Treffen von Motorradfahrern gemeldet werden. Ein gewisses Mißtrauen ist also durchaus angebracht, und wir werden uns zu überlegen haben, wie wir uns gegen diese Langfinger schützen können. Außer der Sicherung der Maschinen durch das Lenkradschloß dürfte die Aufstellung einer Wache durchaus angebracht sein.

Im Zusammenhang mit dem gestohlenen Batteriedeckel aber noch eine erfreuliche Geschichte: Es handelte sich um eine Nickel-Cadmium-Batterie, die ich vor etwa 5 Jahren bei der Firma Carl Meinel & Co, 7 Stuttgart, Rosensteinstr. 35, gekauft hatte. Dort bat ich also nach Schilderung der Umstände um Lieferung eines einzelnen Batteriedeckels, wobei die Schilderung durchaus nicht so weit ging, daß ich von Clubabend oder gar Mitgliedschaft des BVDM Vorstandes geschrieben hätte. Um so erfreuter war ich, daß mir das Gewünscht per Eilboten und kostenlos zugestellt wurde! Ich finde, das ist doch er-wahnsenswert, ein feiner Zug von diesen Leuten.

Weil wir gerade von NC-Batterien reden, hier noch meine Erfahrungen mit diesem Ding: Im Laufe der fünf Jahre habe ich bislang einmal die Kalilauge ausgetauscht. Sie soll eine Dichte von 1,18 bis 1,21 haben. Ich habe die Kalilauge in der Apotheke gekauft, der Preis war auch danach. Später sagte man mir, beim Bosch-Dienst gäbe es auch Kalilauge, wahrscheinlich zu günstigeren Kaufbedingungen. Eine stark entladene NC-Batterie wird mit einem Ladestrom von 1,6 A 16 Stunden lang aufgeladen, dabei bleiben die Füllverschlüsse in den Zellen eingeschlossen. Die Metallteile der Batterie sollte man sauber halten und immer leicht einfetten, da sich sonst Zersetzungerscheinungen zeigen. Neben der langen Lebensdauer der Batterie gefällt mir besonders der Umstand, daß es bei Langstreckenfahrten im Sommer nicht zum Kochen und Gasen der Batterie kommt, wodurch mir früher doch oft Schaden am Lack und an der Kleidung des Sozla entstanden sind.

E.M.S.

Motorradfahrertreffen in der Schweiz

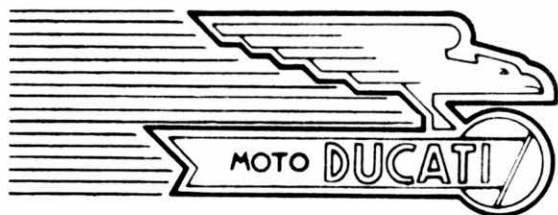
wir bitten schon jetzt vorzumerken, daß am 6./7. September das

III. Internationale Motorradfahrertreffen in Engelburg

bei St. Gallen, stattfindet. Auskunft erteilt unser Mitglied E. Lendemann, CH-9012 St. Gallen, Im Grund 10.



KAWASAKI



DUCATI



YAMAHA

verkauft —

betreut —

und fährt selbst:

HEINRICH RONS DORF JUN.

Kraftfahrzeuge und Zubehör

583 Schwelm i. Westf. · Berliner Str. 62

**KAWASAKI MACH III
lieferbar !**

**350er DUCATI
"Desmo" am Lager !**

7. Internationale Zielfahrt

mit Motorradfahrertreffen

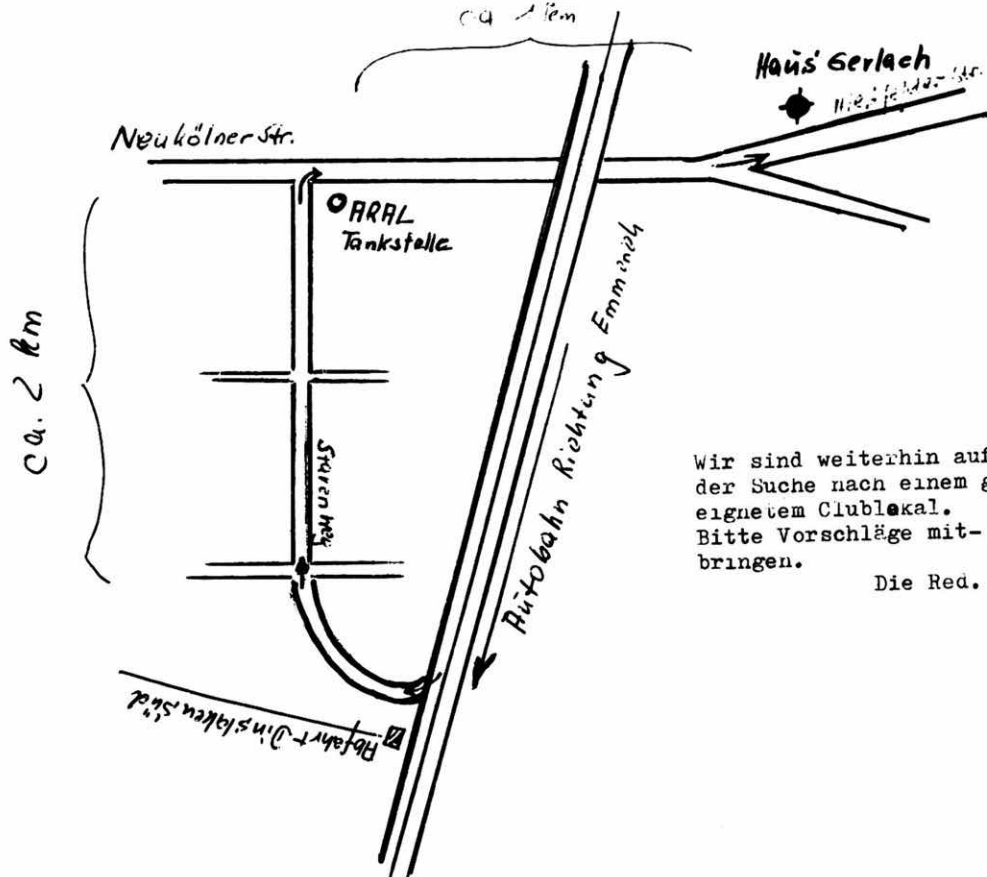
13. und 14. September 1969

Ziel: * 2351 Trappenkamp b. Bad Segeberg
Ausschreibungen anfordern bei: ** G. Zühlke, 23 Kiel 14, Ostring 67
Veranstalter: *** Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer e.V., Sitz Kiel,
Telefon 0431/7 64 10

Treffen des Landesverbandes Rhein-Ruhr am 10.8.69.

Findet an diesem Tage statt in der Gaststätte:
Saalbau Haus Gerlach Oberhausen-Schmachtendorf, Hiesfelderstraße

Zu erreichen: Autobahn bis zum Oberhausener Kreuz. Dann Autobahn
Richtung Emmerich bis zur ersten Abfahrt (Dinslaken Süd)
Von hier aus ca. 3 km Fahrtstrecke (siehe Skizze)



Wir sind weiterhin auf
der Suche nach einem ge-
eignetem Clublokal.
Bitte Vorschläge mit-
bringen.

Die Red.