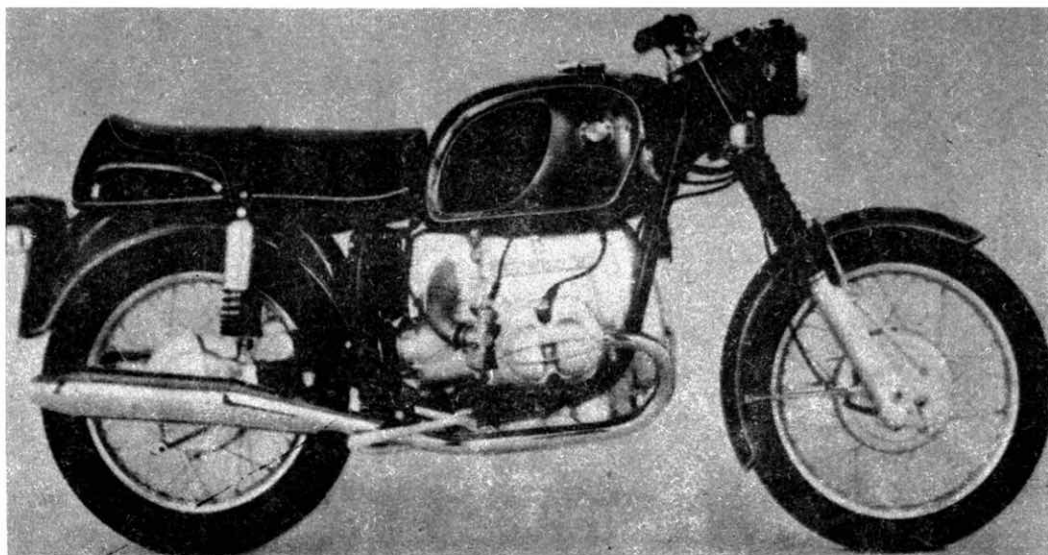


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



4/69

Der Zweirad-Kongress, ursprünglich eine reine Händler-Veranstaltung, die schon seit Jahren jeweils zwischen den internationalen Ausstellungen abgehalten wird, war für den Motorradfahrer in diesem Jahr besonders interessant.

BMW zeigte hier erstmals die neue Modell-Reihe einer breiten Öffentlichkeit. U.a. war von der R 75 / 5 ein Schnitt-Modell zu sehen, das natürlich ständig von in-die-Kniebeuge gegangenen Interessenten belagert war. Welche Bedeutung die Firma BMW dieser Ausstellung beigemessen hat, zeigt die Tatsache, daß nicht nur maßgebliche Herren aus dem Verkauf, sondern auch der Leiter des Fahrwerkversuchs, Herr van der Marwitz, anwesend waren. Die vielen Fragen nach der Liefermöglichkeit blieben allerdings ohne konkrete Antwort. Es heisst, daß vorläufig nur die R 60 / 5 zu bekommen sei.

Es ist verständlich, daß BMW der momentanen großen Nachfrage wegen die Kapazität nicht ruckartig erhöhen kann, doch hatten viele Interessenten geglaubt, daß ihr langes Warten auf die neuen Modelle durch erträgliche Lieferzeiten honoriert werden würde.

Die Firma Röth war auch in Essen anwesend. Neben der 750er V7 war der holländische "TR"-Seitenwagen zu sehen, der sich vom Original kaum unterscheidet. Das interessanteste Ausstellungsstück auf dem Stand von Röth war der Prototyp der neuen 500er Einzylinder MOTO-GUZZI. Der liegende Zylinder war jahrzehntelang Tradition im Hause GUZZI. Der neue Block aber trägt unverkennbar die Handschrift des Mannes, der die erfolgreichen AERMACCHI konstruiert hat; denn wie wir aus gewöhnlich gut unterrichteter Quelle erfuhren, ist der Chefkonstrukteur von AERMACCHI zu GUZZI übergewechselt.

Die Firma Detlev Louis hatte die bekannte 250er KAWASAKI und natürlich die Dreizylinder Mach III der gleichen Marke ausgestellt.

Aus dem TRIUMPH-Programm waren die 750er Trident, die 650er Bonneville und die bisher in Deutschland kaum bekannte Einzylinder 4-Takt zu sehen. Für die letztere wurde eine Leistung von 26 PS angegeben, doch glauben wir, daß das ein ziemlich theoretischer Wert ist. Im übrigen hinterließ die 250er einen ausgezeichneten Eindruck.

Erstmalig in Essen war auch unser Mitglied Karl Heinrich aus Meichingen mit seinen bekannten Tanks und Verkleidungen zu sehen. Wie immer, ist Heinrich auf Zack, denn den Mittelpunkt seines Standes bildete eine nagelneue R 60 / 5 mit einer für sämtliche neuen BMW's passenden Lenker-Verkleidung.

Die bekannte Knie-Verkleidung lässt sich allerdings bei den neuesten BMW-Modellen in der bisherigen Form nicht anbauen, weil die Telegabel einen enormen Einschlag hat.

Welchen Wert eine Lenker-Verkleidung mit Scheiben bei besonders langen und schnellen Strecken hat, kann man von den Fahrern des großen GUZZI-Langstreckentestes Hamburg - Wien erfahren. Interessante Details hierzu erzählte uns unser Freund Hugo Schmitz, Bad Ems.

Karl Heinrich liefert übrigens auch einen ausgezeichneten Kettenschutz für die HONDA-Modelle CB 250 / 450, der natürlich auch an die K 1 passt. Der Preis für den Kettenschutz beträgt etwa DM 60,--.

Die Firma STANDEX, gemanagt von Jean Rudolph, dem früheren Leiter der Abteilung Zweirad im Hause Neckermann, zeigte die neue MZ 250 ETS. Dieses bildschöne Motorrad fanden sehr viele interessant, und wenn man noch hört, daß der Preis hierfür DM 1.850,-- betragen soll, müsste es eigentlich einen guten Verkaufserfolg haben.

Wer diese Maschine bisher nur von Abbildungen kannte, wird sie in Wirklichkeit noch für ansprechender finden. Die Sitzposition ist sehr gut und die zunächst etwas schmal aussehende Sitzbank ist offensichtlich besser, als man es zunächst vermuten könnte. Die Höhe des Tanks stört absolut nicht. Übrigens ist der Lenker zwar in engen Grenzen, aber sehr bequem verstellbar. An Gummi hat man bei MZ nicht gespart. Nicht nur der Motor ist vorn in Gummi gelagert, auch an allen vier Ecken des quadratischen Zylinders hat man Gummi-Formstücke durch Löcher gezogen, um das Schwirren der Kühlrippen wirksam zu unterbinden. Die Rippen des Kopfes hat man ebenfalls auf die gleiche Weise gedämpft. Schließlich ist noch das stabile Rücklicht mittels eines dicken Gummiklotzes am Schutzblech befestigt.

Interessenten wenden sich bitte an die Firma STANDEX GmbH., 8755 Alzenau / Ufr., Wasserloser Str. 37.

Man ist zur Zeit bemüht, ein Händlernetz in der Bundesrepublik aufzubauen.

Vom Fahrrad-Zubehör war leider der Zweirad-Kongress in diesem Jahr schwächer beschickt. Anscheinend wollte man durch den anhaltenden Zweirad-Boom die Lieferzeiten nicht noch weiter hinausdehnen. Böse Zungen meinten, die Fahrrad-Fritzen hätten es anscheinend im Augenblick nicht nötig.

Französische Mofa-Hersteller dagegen waren auch diesmal vertreten. Hier fiel besonders Velo-Solex auf. Weniger wegen der schon seit 20 Jahren bekannten und an Einfachheit und Funktionssicherheit nicht übertroffenen Konstruktion, vielmehr wegen der sagenhaft niedrigen Ersatzteilpreise. So kostet z.B. ein Kurbelgehäuse mit montierter Kurbelwelle DM 27,--, Kolben mit nagelgelagertem Pleuel DM 18.--, Vergaser DM 9,--, der komplette Auspuff DM 6.70.

Wer ein preisgünstiges Zweitfahrzeug sucht, der sollte dieses robuste Ding zumindest in Erwägung ziehen. Infolge der DM-Aufwertung dürfte der Preis künftig um DM 300.- liegen. Dabei handelt es sich um ein wirklich brauchbares Fahrzeug und nicht um einen Scherzartikel, wie bei den neuerdings in Mode kommenden Klapp-Mofas - die zudem weitaus teurer sind.

W.R.

N o r d k a p - F a h r t 1 9 6 9

Die Teilnehmer an der Nordland-Fahrt 1969 hatten die Freunde vom LV RHEIN-RUHR am 1.11.69. zu einem Lichtbilder-Vortrag in das Clublokal nach Pohlhausen eingeladen. Selbst die größten Optimisten hatten nicht mit so vielen Besuchern gerechnet, denn der Saal war nahezu voll.

Es wurden nun nicht etwa nur die vielen Farb-Dias gezeigt, die man unterwegs aufgenommen hatte, sondern die Kameraden Eduard Schmidt und Horst Orlowski hatten auf allen Stationen der Fahrtroute eine kurze Charakteristik der Tagesetappen sowie besondere Begebenheiten auf Tonband aufgenommen. Sodann hatte jeder Teilnehmer seine speziellen Erlebnisse frisch auf's Band gesprochen.

So ergab sich, in der Verbindung von Bild und Ton, eine lebendige Schilderung dieser Fahrt. Die Strecke führte zunächst zum norddänischen Hafen Frederikshavn und von hier per Schiff nach Oslo. Nach einem kurzen Aufenthalt in der norwegischen Hauptstadt - mit einem Interview mit Marten Mager - ging es quer durch Schweden nach Finnland. Bei Rovaniemi wurde der Polarkreis überschritten. Nun folgte man der berühmten Eismeerstraße bis nach Russenes in Nord-Norwegen. Der Abstecher zum Nordkap musste per Schiff erfolgen, denn das "Kap" liegt auf einer Insel. Hier erlebten die Teilnehmer die Mitternachtssonne und die Bilder davon waren besonders beeindruckend. Der Kamerad Artur Loose hatte eine kleine Gedenktafel mitgebracht, die - mit den Namen aller Fahrtteilnehmer - von dem freundlichen Wirt des dortigen Restaurants in Verwahrung genommen wurde.

Von nun an ging es wieder südwärts, in Richtung Heimat. Natürlich gab es unterwegs auch einiges zu Schrauben und zwei der insgesamt zwölf Maschinen mussten wegen nicht zu behebender Schäden die Fahrt vorzeitig abbrechen. Trotzdem war diese Fahrt ein schöner Erfolg und für die Teilnehmer ein großartiges Erlebnis.

Dafür, daß sie durch die vorzüglich geplante und durchgeführte Ton-Bild-Schau einen großen Kreis von interessierten Kameraden an ihren Erlebnissen teilhaben liessen, gebührt den Veranstaltern besonderer Dank!

rt.

Dieser Bericht soll und kann kein Test sein, sondern er soll lediglich die Eindrücke schildern, die ich während der kurzen Zeit, wo mir die große BMW zur Verfügung stand, sammeln konnte. Ehrlich gesagt, war es mir ganz lieb, keinen Test machen zu müssen, da ich so Gelegenheit hatte, mich ganz dem Genuß des Fahrens hingeben zu können.

Während meines Sommerurlaubs in Österreich war ich nach München gefahren, um zu versuchen, eine der langerwarteten BMWs zu kriegen. Es wäre schön gewesen, Urlaub - eine herrliche Landschaft - abenteuerliche Straßen, nicht so exakt und nüchtern wie bei Preußens - und eine schwere Maschine, von der man bis jetzt erstaunliche Dinge gehört hatte. Leider machte mir das internationale Polizei-Treffen einen Strich durch die Rechnung. Aber die Zusage des uns über lange Jahre bekannten Leiters der Presseabteilung C.T.Hoepner, an uns zu denken, ließ uns zwar unverrichteter Dinge, aber nicht mutlos, umkehren.

Groß war die Freude und die Neugierde, als im Oktober der Bescheid ins Haus kam, in München stünde eine Testmaschine bereit. Als mir nun obendrein mein Eheweib, trotz ihres Geburtstages, grünes Licht gab, war kein Halten mehr. In der Nacht ging es per Buba nach München. Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, war es so weit: da stand sie, die neue R 75/5. Einen kleinen Dämpfer bereitete allerdings der Anblick des Hirschgeweihs von Lenker, ich kann mich nun einmal nicht an die brustansatzfördernden body-building-Lenker gewöhnen. Für die Stadtfahrt, zum Bummeln und für gicht- oder rheumabefallene Knochen mag der Lenker prima sein, aber für exaktes Anschneiden und Durchfahren von Kurven, wie sich später herausstellen sollte, ist er sehr von Nachteil. Hinzu kommt noch, daß er selbst bei Autobahnfahrten jenseits von 120 km/h unmöglich ist und sehr ermüdet. Durch die stark ausgebreiteten Arme wird der Luftdruck sehr stark und man hat ganz schön damit zu tun, um sich festzuhalten. Bei fortdauernder Benutzung dieses Lenkers findet bei schnellen Fahrern auch eine biologische Umwandlung der Füße statt, es bilden sich wohl im Laufe der Zeit Greifzehen heran, um ebenfalls dem "nach hinten gedrückt werden" entgegenwirken zu können. Selbst beim Langmachen hat man einige Schwierigkeiten, es muß für andere Verkehrsteilnehmer so aussehen, als ob man "Häschen in der Grube" spielt.

Als ich mir die 75/5 so betrachtete, kam sie mir sehr gewaltig vor, um so größer war dann die Überraschung, als ich sie fuhr. Die Handlichkeit war auf Anhieb erstaunlich und nach wenigen Metern war ich auf ihr zu Hause. Das Bemerkenswerteste und Hervorstechendste an dieser neuen BMW ist das Fahrgestell, an dessen Wendigkeit man sich, wenn man von der R 69 s kommt, erst gewöhnen muß.

Nachdem ich mich aus München rausgemogelt hatte und auf der Autobahn war, ließ ich die Pferdchen marschieren. Der Motor hat schon ein gewaltiges Pfund drin, wenn man voll aufmacht, geht sie hinten etwas in die Knie und hebt sich vorne an, die Beschleunigung ist begeisternd! Wenn man nicht auf den Tacho schaut, ist man im Nu, ohne es recht zu wollen, auf 140 km/h und meint, nett gemütlich spazieren zu fahren.

Von der einmaligen Güte des Fahrgestells konnte ich mich weiterhin überzeugen, als ich im Eifer des Gefechtes eine Autobahnausfahrt verpasste und dann, um einen Umweg zu ersparen, den Hang rechts hoch fuhr, einen Acker überquerte um zu einer Autobahnbrücke zu kommen, die lediglich in Feldwegen mündete. Früher über die Autobahn, hinten wieder einen leichten Hang hinunter, durch eine Tannenschonung um die Baumstümpfe herumzirkelnd, links und rechts lukki-lukki und rauf auf die Autobahn war eins. (Wenn man erwischt wird, kostet das viel Geld!) Alles ging so leicht und handlich vor sich, daß ich gerne bei dem Soiel mit Trialeinlagen geblieben wäre. Mit einem Tankaufenthalt, bei dem die Tankwarte ihre Zapfsäulen vergaßen und selbst Autofahrer ihre Wagenverließen um die BMW anzuschauen, wurde die Gesamtstrecke zurückgelegt. Dem Wunsch eines Tankwartes, den Apparat bei der Abfahrt doch einmal so richtig aufzumachen, konnte ich nicht widerstehen. Der Verbrauch lag auf dieser Strecke München - Mülheim/Ruhr bei 6 Liter, wobei ich bemerken muß, daß bei jeder sich bietenden Gelegenheit voll gefahren wurde. In den nächsten Tagen wurde die Maschine dann auf Straßen und Wegen gefahren, die mir von täglichen Fahrten mit der R 69 s bekannt sind und somit echte

Vergleichsmöglichkeiten boten. Dabei habe ich feststellen können, daß die neue Telegabel bei Schlaglöchern und Bodenwellen der Langarmschwinge ebenbürtig war, was man bisher von Telegabeln nicht behaupten konnte. Damit kann nun die Entscheidung, bzw. die Wahl zwischen beiden Vordergabeln nur zu Gunsten der Telegabel ausfallen.

Bei einer gemeinsamen Fahrt zum Nürburgring mit zwei R 69 s solo, einer R 69 s mit Sozius und Verkleidung, einer 450 ccm Honda mit Sozius und Verkleidung war eindeutig festzustellen, daß die R 75/5, die ebenfalls mit zwei Personen besetzt war, in der Beschleunigung überlegen war. In der Spitze war sie den verkleideten und den solo besetzten Maschinen nur gleichwertig, was aber auf den sehr ausführlich beschriebenen Lenker zurückzuführen war.

Ich habe zwischendurch die verschiedensten Leute die 75/5 fahren lassen, mit dem Erfolg, daß alle mit dem gewissen Funkeln in den Augen und mit freudigem Gesicht zurückkamen.

Zum Motorradrennen in Hockenheim wurde die große BMW dann auf der Fahrt hart herangenommen. Bewußt ließ ich sie kurzzeitig übertourig laufen, wobei laufend 7000 U/min gefahren wurden und in den kleinen Gängen oft noch höher gedreht wurde. Auch hier war der Spritverbrauch erfreulich gering. In Hockenheim vollgetankt, der Tank faßt 24 Liter, kam ich mit dieser Füllung bis Mülheim/Ruhr, das sind 330 km.

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge habe ich die Maschine gefahren, weil der Tag der Rückgabe immer näher rückte. Ungern habe ich sie den Münchenern in Essen bei der Zweirad-Schau wiedergegeben.

Meine R 69 s sollte das letzte Motorrad sein, daß ich gekauft hatte, mit dem Vorsatz, mit dieser, meiner 5. BMW alt und grau zu werden. Aber diesen Vorsatz habe ich heute schon vergessen, mit den neuen BMWs ist am Motorradhimmel ein neuer Stern aufgegangen, mit diesen Maschinen ist unser Leben noch schöner und erlebenswerter geworden, und da sollte ich nicht mit von der Partie sein ?

Horst Briel

Die "Neue BMW" aus der Sicht der Sozia

Da war sie nun also, lang ersehnt, mehr oder weniger geduldig erwartet und von allen neugierig umlagert. Die "Neue". Und herrliches Motorradwetter ! Was konnte man in diesen 14 Tagen, in denen wir uns im Schein der 75 sonnen durften, unternehmen ? Nürburgring und Hockenheim, zwei Fahrten, an denen ich als Sozia teilnehmen konnte. Auf der ersten Fahrt hatte ich, die ich die 69 s gewohnt war, noch keinen rechten Kontakt zu der Maschine. Die Sitzbank erschien mir zu kurz und mit den Absätzen der Schuhe kam ich immer wieder auf die Schalldämpfer, was häßliche Flecke auf dem Chrom gab. Aber das lag, wie sich dann auf der Fahrt nach Hockenheim herausstellte, nur an meiner verkehrten Sitzposition. Die neuen Modelle erfordern enge Tuchfühlung zum Fahrer und sofort sitzt man richtig. Die Hacken kommen nicht mehr auf und die Bak ist lang genug. Der enge Kontakt zum Fahrer ist beim Beschleunigen auch sehr von Nutzen, denn wenn die Kraft des nächsten Gangs mit Schwung einsetzt, muß man sich schon gut festhalten. Überhaupt ist die Beschleunigung das, was einem als Mitfahrer am ehesten auffällt. Daß da keinerlei Vibrationen in den Fußrasten sind, ist man als BMW-Sozia ja gewohnt, aber die bessere Straßenlage merkt man auch hintendrauf. Und sei es nur dadurch, daß der Angetraute mit viel mehr Dampf die Kurven angeht und durchfährt. Angst bekommt man dabei nicht, wenn man zum Fahrer Vertrauen hat, zu der Maschine hat man es ganz von alleine.

Ich freue mich schon heute auf die Fahrten mit der eigenen R 75/5 !

Sie

F a h r b e r i c h t

Honda CB 250 K 1 / 15.000 km

Gekauft wurde die Honda am 15.2.1969 bei der Firma Müller in Alpirsbach. Seit diesem Zeitpunkt wurden 15.000 km gefahren.

Davon ca. 1.200 km Autobahn mit 2 Personen (ca. 150 kg) - Vollgasfahrt. Dabei wurde die Strecke Königsfeld - Hannover - Königsfeld im 100 km/h - Schnitt zurückgelegt. Der Schnitt sank durch die vielen Tankpausen (alle 150 km) beträchtlich. Wir fluchten oft über den kleinen Tank. Der Verbrauch lag bei 6 - 6,5 Liter auf 100 km.

Ca. 6.000 km entfallen auf Passfahrten, wobei die Maschine stets stark belastet war, z.B. durch Sauerstoffmangel in großen Höhen oder sehr schlechter Straßenverhältnisse.

Der Rest von fast 8.000 km wurde teils im Kurzstreckenverkehr und teils auf Fahrten im bergigen Schwarzwald gefahren.

Die Maschine wurde nicht geschont, jedoch Überdrehzahlen vermieden.

Normalverbrauch: 4,5 - 5 Liter auf 100 km.

Auf diesen 15.000 km wurden folgende defekten oder verschlissenen Teile ersetzt:

Bei	Tachostand	4.200	1 Scheinwerferbirne
"	"	5.100	2 neue Kerzen
"	"	6.000	1 neuer Reifen "Avon MK II"
			1 neue Birne für Tachobeleuchtung
"	"	6.800	2 neue Kerzen
"	"	9.500	Drehzahlmesser samt Welle restlos zerfallen
"	"	10.500	neue Kette aufgezogen, die alte war noch brauchbar (die Lebensdauer der Kette wurde durch den Ehlertkettenschutz der CB 450 beträchtlich erhöht)
"	"	12.800	Tacho innerlich verfault, Welle angerissen (wurde erneuert)
"	"	12.800	Scheinwerferbirne erneuert, 2 neue Kerzen.

Auf den ersten fünftausend Kilometer mussten die Ventile dreimal nachgestellt werden (zu wenig Spiel). Danach veränderte sich das Spiel nur kaum meßbar.

Die Fiberklötzchen der Unterbrecher nutzten sich anfangs stark ab, sodaß die Zündung stets nachreguliert werden mußte.

Ich war auf den 15.000 km mit der CB 250 K 1 stets zufrieden und habe bis jetzt, wenn man die Kosten der Ersatzteile zusammenzählt, eine preiswerte Maschine gekauft. Der Motor ist in seiner Leistung noch einwandfrei und geht als Spitze ehrliche 140 km/h. Das ist für eine 250 ccm Maschine ein anständiger Wert.

Siegfried Etwein
(Eddy)

Fahrbericht.

Honda C B 450 K 1 Fahrereindrücke und Beobachtungen
der ersten 15.000 Km.

In einem Nachbarort habe ich diese Maschine am 3.2.69 bestellt und konnte nach 3 Wochen am 22.2.69 diese fahrbereit abholen.

Gefahren wurde das Motorrad in dem Zeitraum vom 28.3.-26.9.69, wobei in dieser Zeit 15.000 zurückgelegt wurden, davon ca. 3.500 km im Regen. Langsam gefahren wurde sie nicht, angeschliffene Teile wie Fußrasten, Bremshebel, Mittelständer und Seitenständer bestätigen das.

Aufstellung der einzelnen Schäden.

<u>20 km</u>	Zündkerzengewinde vom rechten Zylinderkopf defekt. Ursache: Motor setzte auf dem rechten Zylinder aus und so mußte die Zündkerze herausgeschraubt werden. Nur unter größter Kraftanstrengung und verlängerter Hebelwirkung konnte die Zündkerze herausgeschraubt werden. Das Gewinde kam hierbei zum Teil mit. Der Schaden wurde mittels Helikoil-Einsätzen auf Garantie behoben.
<u>900 km</u>	Scheinwerferbirne durchgebrannt.
<u>2.800 km</u>	Blinkerbirne und Scheinwerferbirne defekt.
<u>5.500 km</u>	Hinterradschwinge hatte über 5 mm Spiel. Es wurden neue Kunststoffbüchsen eingebaut. Garantiefall!
<u>6.800 km</u>	Asbest-Dichtungen zwischen Auspuffkrümmer und Schalldämpfer mußten erneuert werden. Befestigung für Kettenabdeckung abgebrochen.
<u>9.600 km</u>	Blinkgeber, Tacho und Drehzahlmesserbeleuchtung, Standlichtbirne defekt.
<u>10.200 km</u>	Drehzahlmesser funktioniert nicht mehr.
<u>12.900 km</u>	Auch Tachometer und Welle gaben ihren Geist auf.
<u>14.100 km</u>	Auspuffkrümmer am Zylinderkopf abgebrochen. Neue Asbest-Dichtungen, neue Rücklichtbirne. Hinterradschwinge wieder Spiel.
<u>Motor</u>	Der Ölverbrauch des Motors lag hoch, reduzierte sich aber langsam ab 6.000 km. Es wurden 3/4 lt. Öl auf 400 km verbraucht. Bei 15.000 km allerdings nur noch 1/2 lt. auf 1.000 km. Außer Ölaustritt an den Zylinderkopfmutter, was durch Hanf und dünne Kupferscheiben wieder in Ordnung gebracht wurde, hatte ich keinerlei Schwierigkeiten. Auch 1.300 km Autobahnkilometer an einem Tag konnten der Maschine nichts anhaben. Zu sagen wäre noch: Daß von den 1.300 km Autobahnfahrt die Maschine 650 km. gejagt wurde und außer den Tankpausen die Tachonadel nie unter 150 km/std. anzeigte. Trotz dieser Schinderei ist der Motor thermisch und mechanisch einwandfrei in Ordnung. Ventilspiel wurde ab 6.000 km alle 2.000 km. überprüft und eventuell nachgestellt. Mit dem Getriebe keinerlei Ärger, die Abstufung ist ausgezeichnet.

Fahreigenschaften

Das Fahrwerk der Honda ist gut. Selbst in extremen Schräglagen auf welligem Untergrund bleibt sie spurtreu, Voraussetzung ist allerdings eine einwandfreie Schwinge. Trotz des größeren Radstandes gegenüber dem Vormodell läßt sie sich sehr handlich fahren.

Aufstellung über verschleißbedingte Teile

Nach 6.500 km Hinterradreifen erneuert. (Metzeler Bl.C5)
" 9.800 km " " "
" 10.500 km Hinterradkette erneuert. (Renold Racing)
" 13.000 km Hinterradreifen erneuert.
" 14.500 km Vorderradreifen " (Avon Speedmaster)

Aufstellung über Ölwechsel

Gewechselt wurde das Öl alle 2.000 km. Ölmenge 2.8 lt. Öl wird von der Firma B.P. SAE 20 W 50 super-visco-static verwendet.

Folgende Verbesserungen werden vorgenommen.

Im Winter werden Broncebuchsen für die Hinterradschwinge eingebaut. Die Vorderradbremse bekommt einen anderen Bremsbelag um die Bremswirkung zu verbessern.

Elektrische Anlage

Alles tadellos in Ordnung. Auch der Anlasser funktionierte immer zuverlässig. Wenn der Motor kalt ist wird er allerdings mit dem Kickstarter angetreten, um hohen Stromverbrauch vom Anlasser zu vermeiden.

Benzinverbrauch und Endgeschwindigkeit

Der Benzinverbrauch schwankt je nach Fahrweise zwischen 5,5-6,5 lt./100 km.

Zur Endgeschwindigkeit wäre zu sagen, daß bei meinem Gewicht von 124 Pfund und einer Körpergröße von 168 cm im engen Lederzeug liegend auf der Maschine, auf dem Tacho 180 km/std stehen Nach Drehzahlmesser dreht das Motorrad im 5. Gang über 10.000 U/min. Übersetzung am Getriebeausgang 16 und am Hinterrad 33 Zähne

Dies war nun eine Aufstellung über die Erfahrungen die auf den ersten 15.000 km gemacht wurden. Wenn man also von den 4 größeren Schäden an der Hinterradschwinge, Kerzengewinde im Zylinderkopf, Auspuffkrümmer und den Schäden an den Instrumenten absieht, so sind es nur Kleinigkeiten gewesen, die zu Bruch gegangen sind. Nun ja, -keine Rosen ohne Dornen.

Klaus Hauer

Ergebnisse vom 6. ng.Trial in Bad Sooden-Allendorf
Am 21. September 1969 bei Onkel Tom's Hütte.

Mopedklasse	1. Norbert Labus	0 Strafpunkte	Viktoria	Avanti
	2. Emil Scherbaum	73 2 "	"	"
	ältester Teilnehmer 62 Jahre			
Klasse bis 100ccm	1. Gerhard Sandrock	8 Strafp.	Herkules	50
	2. Dieter Röse	11 "	"	50
	3. Rolf Leonh. Küpper	21 "	Kreidler	
	4. Robert Stein	26 "	Herkules	50
	5. Gerhard Wetzels	31 "	Zündapp	50
	6. Gerd Stein	50 "	Herkules	50
Klasse über 100ccm	1. Norbert Labus	10 Strafp.	Herkules	175
	2. Siegfried Schülbe	11 "	"	175
	3. Volker Lefevre	12 "	Puch	250 (BVdM)
	(BVDM Wanderpreis Lv. Weserstein)			
	4. Detlef Joost	15 Strafp.	Triumph	250 (BVdM)
	(BVDM Mitgl.)			
	5. Hans Peter Franzen	22 "	BMW R 26	
	6. Reiner Simon	25 "	BMW R 25	(BVDM)
	7. Ernst Otto Schirakowski	33 Stp.	Jawa	250 (BVDM)
	8. Manfred	" 34 "	Herkules	250
	9. Helmuth Meyer	52 Strafp.	Yamaha	125
	10. Paul Schirakowski	53 "	Jawa	250 (BVDM)
Klasse Trialmaschinen	1. Paul Metzner	13 Stp.	Zündapp	250
	2. Bernhard Simon	38 "	DKW	175
	3. Dieter Fiege	152 "	Maico	175
Klasse Geländemaschinen	1. Wilfried Schill	15 Stfp.	Herkules	125
	2. Joachim Happel	16 "	Jawa	250
	3. Rudi Treichel	20 "	Herkules	50
	4. Friedrich Michel	30 "	Zündapp	50
	5. Rolf Klug	36 "	Herkules	125
	6. Rainer Fiege	37 "	Maico	200
	7. Gerhard Laubert	42 "	Maico	350
	8. Manfred Zindel	44 "	Maico	250 (BVdM)
	9. Norbert Degenhardt	56 "	Maico	360 (BVdM)
	10. Wolfgang Goethe		ausgef.	
Klasse Geländegespanne	1. Horst Ullmeier			
	Eduard Schmitz	10 Stfp.	NSU	250
Kl	Bernard Velten			
	Kurt Ortl		ausgefallen	
Klasse Serienmaschinen				
Gespanne	1. Volker Lefèvre			
	Ernst Brauns	0 Stfp.	Puch	250 (BVdM)
	2. Reiner Siemon			
	Peter Siemon	5 Stfp.	BMW	250 (BVdM)
	3. Dietrich Vondran			
	Manfred Zindel	7 Stfp.	Jawa	250 (BVdM)

Erinnern Sie sich an meinen Artikel "Mit 50 ccm nach Dänemark" in Heft 4/68? Ich schloß damals: "...daß die Fahrt trotz allem riesigen Spaß gemacht hat, und wir im nächsten Jahr auf jeden Fall wieder mit dem Motorrad fahren werden, dann hoffentlich alle auf größeren Maschinen." Zum größten Teil hat sich diese Hoffnung erfüllt, nur zum größten Teil, weil nicht alle mit von der Partie waren, denn diesmal waren wir nur zu dritt, alle mit 250 er BMWs: Wolfgang mit seiner R 25/3 und Eckhard und ich mit unseren R 26. Die Reisepläne mußten wir in diesem Jahr nicht wieder aufgeben, wir behielten das schon nach der Dänemarkfahrt festgelegte Ziel bei: Jugoslawien. Außerdem waren die Maschinen besser vorbereitet als im letzten Jahr (abgesehen vom Hinterradantrieb der R 25/3, der schon zu Hause Schwierigkeiten machte), und die vielen Pannen, von denen ich berichten werde, waren meist kleineren Kalibers, wie sie an jeder Maschine vorkommen können, oder Verschleißerscheinungen, die wohl leicht verständlich sind, denn das Durchschnittsalter der drei Maschinen ist immerhin 13 (!!) Jahre! Auch die Tourroute bereiteten wir unter Zuhilfenahme des Generalatlases bis zur jugoslawischen Küste sorgfältig vor, um möglichst wenig Autobahn und viel landschaftlich reizvolle und kurvige Landstraße fahren zu können. Leider ahnten wir da noch nicht, was man in Jugoslawien unter Landstraße versteht. Unser Urlaub begann am 26. Juli, und da am 27. am Schauinsland der Bergpreis stattfand, entschlossen wir uns, schon ziemlich früh loszufahren und in Freiburg Station zu machen, um uns dort das Training anzusehen. So trafen wir uns dann um 2 Uhr nachts und fuhren um 2.35 Uhr Richtung Süden los. unsere Maschinen waren nur mäßig schwer gepackt, und es versprach, eine schöne Fahrt zu werden. Wir fuhren Autobahn bis Bonn, dann Richtung Nürburgring. Während der Dämmerung ging die Fahrt durch das Ahrtal. Der aufziehende Nebel ließ noch keinen Schluß auf das uns erwartende Wetter zu, doch nach Adenau verschlechterte sich die Sicht immer mehr, man konnte sich nur noch nach dem Mittelstreifen und den Leitplanken richten, die wenigstens das Scheinwerferlicht reflektierten, und schließlich begann es zu regnen. Erster Stop - Regenzeug an! Nun verschwand aber der Nebel, außerdem war der Regen nicht besonders stark, gerade so, daß das Fahren noch Spaß machte. Über Daun ging es zur Mosel in die Stadt, die wohl als einzige ihre Berühmtheit dem menschlichen Gesäß verdankt, nach Kröv. Kurz vorher mußten wir noch anhalten, da meine R 26 ihren Schalldämpfer verlor; schon nach 210 km mußte also unser Schrauben- und Ersatzteilverrat angebrochen werden, denn es hatte sich nur eine Schraube gelockert und war verlorengegangen. Genau zu diesem Zeitpunkt hörte es auf zu regnen und irgendwo zwischen Traben-Trarbach und der Hunsrück-Höhenstraße wurde auch der Asphalt wieder trocken. Kaum hatten wir Zeit, uns darüber zu freuen, als kurz vor Birkenfeld die R 25/3 ein Klingeln von sich gab und nicht mehr weiter wollte - der Motor lief, doch hinten kam nichts an. Erster Gedanke - Getriebeschaden!! Sollte unser Jugoslawientrip schon nach 270 km seine erste längere Unterbrechung erfahren? Wir ließen erst einmal die Maschinen den langen Berg in die Ortschaft rollen und hielten an einer Tankstelle, wo wir -welch Optimismus- erst einmal volltanken. Dann machte Wolfgang sich über die BMW her: der Kardan war über den Keil vom Konus der Getriebeausgangswelle gesichert. Drei verschiedene Keile hatte ich mit, aber natürlich nicht diesen. Doch das Problem war schnell gelöst, es war inzwischen so spät, daß die ersten Monteure der zur Tankstelle gehörenden VW - Werkstatt verschlafen angetrottet kamen. Sie schenkten (!) uns einen Keil, original VW, den sich Wolfgang in der Werkstatt zurechtfeilen durfte.

Schließlich konnten wir uns noch mit werkstatteigener Handwaschpaste, die wir natürlich vergessen hatten, die Hände waschen, und der Schaden war somit in zwei Stunden behoben. Weiter gings bei einigermaßen schönem Wetter über St. Wendel und Zweibrücken zur französischen Grenze und von dort über Haguenau nach Straßburg. In Frankreich bekamen wir den ersten Geschmack von nichtdeutschen Landstraßen, den ich allerdings schon von der Fahrt zur BvdM-Jahreshauptversammlung in Hardt her kannte. Weiter fuhren wir bei Sonnenschein über die Autobahn nach Freiburg, wo wir mittags eine kleine Rast einlegten. Ich bereitete mich schon seelisch auf ein Nickerchen an der Kennstrecke und einen Umtrunk am Abend vor, als die beiden anderen auf die Idee kamen, es sei schon zu spät, das Training noch anzusehen. So fügte ich mich der überwältigenden 2/3 Mehrheit des einberufenen Mannschaftsrates, der in offener Wahl beschloß, bis München weiterzufahren. Nun wird sich manch einer fragen, warum noch den Umweg über München, doch wer sich wie wir noch zu den Teenagern und Twens zählen kann, wird verstehen, daß wir uns Schwabing nicht entgehen lassen konnten und wollten. So machten wir noch ohne nennenswerte Pannen und ohne Regen eine wunderbare Fahrt auf kleinen Straßen durch den Schwarzwald und die Donau entlang. Ab Memmingen stellte sich jedoch eine Unlust am Fahren ein, wir waren jetzt schließlich bereits ca. 16 Stunden unterwegs und hatten, als wir in München ankamen, 870 km kurvige Landstraße hinter uns. Glücklicherweise fanden wir dort dank der ausgezeichneten Ausschilderung sofort einen Campingplatz. Am nächsten Tag fuhren wir erst einmal zum Schorsch Meier und kauften dort eine Auspuffhalterung, die bei meiner K 26 gerissen war. Dann ging es mit dem Bus und der Straßenbahn erst ins Hofbräuhaus und dann nach Schwabing. Wir verbrachten die Zeit bis zum Abend mit Maßstemmen und Staunen. Staunen über die Typen, die uns über den Weg liefen: Möchtegern- und echte Playboys in Autos, die den Gegenwert von Einfamilienhäusern repräsentierten, miniberockte Sozias auf Minimotorrädern, Weltenbummler auf Veteranen, die die Geschichte ihrer Reisen durch die auf ihre Türen aufgemalten Routen erzählten, haschischblickgetrübte Gammler und ihre Bilder auf der Straße anbietende Maler (das Wort Künstler möchte ich hier bewußt vermeiden). Und abends ins "Blow up": Bands, deren verstärker Phonzahlen entwickelten, die einer HONDA-6 alle Ehre machen würden, Disc-Jockeys, die hinter Schalt- und Mischpulten saßen, deren Dimensionen denen eines Weichenstellautomaten der Bundesbahn nahekommen, über- und nebeneinander angebrachte Tennissen, die auf den ersten Blick ohne Zusammenhang zu sein scheinen, ein fortwährender, im Rhythmus der Musik laufender Farbwechsel, der die tanzende Menge immer wieder in Rot, Blau, Grün, Gelb ertrinken läßt, ununterbrochenes Blitzlicht, durch das jede Bewegung abgehackt wie in einem Stummfilm erscheint, Quecksilberdampflampen, die weiße Textilien und die Augäpfel gespenstisch aufleuchten lassen. Während dort getanzt wird, läuft hier ein Fernsehapparat, wird drüben ein alter Klamauk-Film auf Cinemascope-Leinwand vorgeführt, rasseln an anderer Stelle die Spielautomaten. Und Mädchen !! Um 12 Uhr ist Schluß. Wir machten uns auf den Rückweg, doch die letzte Bahn entwischte uns. Wir liefen zur nächsten Haltestelle und erwischten dort eine leere Bahn - "Fahren Sie zum Campingplatz-West?" - "Nein, aber die da vorn, kommt rein, wir kriegen sie noch!" das gibt es nur in München, an der nächsten Haltestelle rausgesprungen und in die richtige Bahn rein, das war eins. Damit war die erste Etappe geschafft, doch der Bus fuhr nicht mehr. Also teilten wir uns mit zwei Amerikanerinnen, Anne und Susan, die auch zum Campingplatz wollten, in zwei Gruppen und es wurde getrampt. Anne mit erhobenem Daumen am Straßenrand, Wolfgang und ich im Schatten, es hielt ein BMW mit zwei jungen Burschen, wir aus dem Schatten raus und mit ins Auto - so geht das. Dem Mädchen mußte nun natürlich gezeigt werden, was so ein 1800er BMW hergibt und sie war

auch so von der Straßenlage des bayerischen Autos beeindruckt, daß sie einen Schrei ausstieß, als der Wagen sich in einer langgezogenen Linkskurve (links - wie schön, ich saß rechts von ihr!) langsam querstellte was bei amerikanischen Wagen wohl schon kriminell ist, worauf der Fahrer ziemlich hart in die Bremsen ging und fragte "was, sind wir schon da ?" Auf den Schreck mußte erst einmal etwas gegessen werden, zu trinken hatten wir nichts, außerdem mußten wir ja noch auf Susan und Eckhard warten und so ergab es sich, daß wir noch zu fünft in unserem Hauszelt saßen und bis 3 Uhr erzählten und kaffeischen schmauchten. Auch die beiden Mädchen, die übrigens allein in einem VW-Variant einen Europatrip machten.

Morgens sollte es weitergehen, vorher mußte Wolfgang noch einige für seine R 25/3 lebenswichtigen Schrauben nachziehen, dann fuhren wir Autobahn bis Kufstein. Bei Sonnenschein erwartete uns danach eine der schönsten Motorradstraßen der ganzen Fahrt, zwar schmal und teilweise unasphaltiert, aber nahezu ohne Verkehr und Schlaglöcher. Die folgende Strecke sollte man sich wirklich einmal auf der Karte ansehen und merken: St. Johann i.T. 15 km SO von Kufstein - Fieberbrunn - Saalfelden - Alm - Dienten - Mühlbach - Bischofshofen. Kurz hinter Dienten fuhren wir im Trialstil einen Wanderweg einige zig Meter hoch in den Berg und schlugen dort nahe einem Bach unser Zelt für die Nacht auf. Am nächsten Morgen Waschen im Bach, Frühstück und gemütlich weiter, und zwar über Radstatt zum Hohentauernpaß. In Mastendorf bogen wir dann Richtung Predlitz ab, um auch noch die Turracher Höhe zu befahren, von der wir schon viel gelesen und gehört hatten. Irgendwo auf diesem Stück hielten wir an einem Gasthof an um Mittag zu essen. Kaum fuhren wir auf dem weißen Kies des Vorplatzes vor, öffnete sich ein Fenster und das vor Freude strahlende Gesicht einer älteren Dame erschien. "Grüß Gott ! Schöne Fahrt gehabt? Sind die Maschinen gelaufen ?" Wir kamen aus dem Staunen nicht heraus und ehrlich gesagt, zitterte ein wenig Mißtrauen mit von wegen der Preise und so, als wir uns Suppe und

Menue bestellten. Doch, oh Wunder, als es ans Zahlen ging, hieß es: "Die spendiert die Chefin!" Um diese handelte er sich nämlich bei der netten Dame im Fenster. Wir bedankten uns höflich bei ihr persönlich, haben noch Auskunft über Woher und Wohin und verabschiedeten uns dann in der Überzeugung gefestigt, daß es wirklich Menschen gibt, die in Motorradfahrern liebenswerte Gesellen sehen. Mit der Abfahrt der Turracher Höhe lernten wir dann, was ein Paß ist und wußten doch noch nicht, was uns bevorstand, denn wir glaubten, nun wären die Alpen geschafft. Nach Villach kam der Wurzenpass, eine relativ kurze Strecke aber mit Steigungen, wir wir sie zu Hause nur auf der Steilstrecke des Nürburgrings kennen. Wenn wir einmal so richtig auf Schwung gekommen waren, versperrte uns bestimmt wieder ein Auto den Weg, dessen Motor gerade verendete. Die Ausweichstellen waren vollbesetzt von Wagen mit offenen Motorhauben unter denen heißer Dampf hervorquoll. Ich bekam Angst um die Maschinen, da wir nur im ersten Gang fahren konnten, und richtig, auf halber Höhe blieb die R 25/3 stehen - aber es war



nur der Gasbowdenzug gerissen. Auf diese Weise kühlten die Motoren etwas ab und es ging ohne weitere Zwischenfälle weiter bis zur jugoslawischen Grenze. Wie es uns und unseren BMW's dort erging, berichte ich im nächsten Heft.

Knut Briel

— — — — —
auf diesem nicht ungewöhnlichen Weg . . .

Eddy sucht Frau !

Das ewige Alleinsein in seiner Kammer satt, sucht der Eddy ein weibliches Wesen, welches ihm den vom Hondafahren unterkühlten Körper wieder auf Normaltemperatur bringt. Lange schon entbehrte er der Liebe, so kommt es ab und zu vor, daß er genüßlich über die beiden Zylinder von Wolfgangs BMW streicht, weil da "Rundungen" sind.

Welches Mädchen mit folgenden Vorzügen:

Baujahr 1940 - 1950, Gewicht nicht über 120 kg (muß in der Lage sein, trotz Eddys "Trojananzug" noch Platz auf der Honda zu finden), kann aus 2. oder 3. Hand sein - möchte mit Eddy in den Stand der Ehe eintreten ?

Geboten wird:

Einfamilienhaus, 6 789 Stück Bienen, Miniranch, Honda, Luxuslimosine Lloyd (Sikorsky genannt) und täglich männlichen Stumpengeruch im Haus.

Nicht ernst gemeinte Zuschriften sind zu richten an:

Siegfried Ettwein (genannt "Eddy") Königsfeld, Albert Schweizer Weg 2.



Nürburgring -

Isle of Man - Hockenheim

Rennfotos

DIETRICH DONNERSTAG

507 BERGISCHE GLADBACH
DELLBRÜCKER STRASSE 23

Kostenloses Verzeichnis anfordern!

Arthur Schüttoff

Aus der klassischen Zeit des Motorrades.

Aus dem 3. und 4. Jahrzehnt unseres Jahrhunderts erinnern sich die Älteren unter uns noch gern an die vielen Motorradmarken, die zum Teil heute noch in Museen oder in privaten Sammlungen als eine Kostbarkeit interessanter Motorradkonstruktionen gehütet und gepflegt werden.

Von den Motorradbauern, Konstrukteuren, Technikern und Erfindern, die diese Fahrzeuge schufen und damit die Motorisierung entscheidend mitgestaltet haben, wissen wir nur wenig. Sie sollten mit ihrem Unternehmertegeist, mit ihrer Tatkraft und gestaltenden Ideen ebenso erhalten bleiben. Die folgenden Zeilen befassen sich mit einer kurzgefaßten Lebensbeschreibung des Konstrukteurs der ehemals so beliebten Schüttoff - Motorräder.

In den 20 Jahren war der Name "Schüttoff" in Motorsportkreisen sehr bekannt und unter den schnellen Motorrädern ein geschätztes und qualitativ hochwertiges Fahrzeug.

Der Schöpfer dieser Maschine, Arthur Schüttoff wurde am 3. Juni 1882 als Sohn einer ehemaligen Mühlenbesitzersfamilie in Chemnitz in Sachsen geboren. Nach der mittleren Reife auf einer Realschule erlernte er das Schlosserhandwerk und besuchte anschließend zur Erweiterung seiner theoretischen Kenntnisse die Ingenieur - Schule in Zwickau, Fachrichtung Werkzeugmaschinenbau.

Als junger Ingenieur trat er seine erste Stelle als Werkzeugmaschinenbauer bei der zu dieser Zeit bekannten Maschinenfabrik Hermann Pfauter & I.E. Reinecker in Chemnitz an. Anschließend arbeitete er in der gleichen Fachrichtung bei der Wanderer-Werke Akt.Gesellschaft in Schönau bei Chemnitz.

Etwa im Jahre 1910 fand Schüttoff einen Compagnon und gründete ein eigenes Unternehmen, eine Werkzeugmaschinenfabrik, die Firma Schüttoff & Bässler in Chemnitz. Diesem Unternehmen war zugleich die Vertretung der Adam Opel AG in Rüsselsheim angegliedert, die für den Verkauf und die Instandhaltung der Opel Motorwagen im Chemnitzer Gebiet zuständig war. Im ersten Weltkrieg 1914-1918 wurde dieser Betrieb ausschließlich auf Heereslieferungen umgestellt. Im Jahre 1918 erfolgte die Trennung von Bässler und die Gründung der Firma "Schüttoff AG". Diese Firma erwarb sich bald einen guten Ruf, insbesondere in der Konstruktion und Herstellung von Gewindefräsmaschinen und Hinterdrehbänken.

Nach der Inflation zu Anfang der 20 er Jahre, die auch an diesem Betrieb nicht spurlos vorüber gegangen waren, wurde nach weiteren Erwerbsquellen gesucht und im Jahre 1924 eine Motorradfabrikation angegliedert. Das Motorrad war zu dieser Zeit auf dem besten Wege ein Massenverkehrsmittel zu werden. Schüttoff holte sich für diese Abteilung einige gute Fachleute von Wanderer. Eine glückliche Eigenkonstruktion, der Motor in Blockbauweise, sowie ein sehr gutes Fahrwerk, eine präzise Fabrikation und vor allem eine vorbildliche Auswahl der Werkstoffe, brachten dem Schüttoff-Motorrad sehr bald einen hervorragenden Ruf ein und zwangen zum Vergleich mit dem englischen Motorrad, das zu dieser Zeit führend in aller Welt war. Auch im Rennsport war Schüttoff zu dieser Zeit tonangebend; u.a. fuhr Ihle aus Chemnitz im Jahre 1926 auf dem berühmten Schleizer Dreiecks-Kurs auf einer 350 ccm Schüttoff mit 81 km/h die Bestzeit. Der bekannte Rennfahrer Lohse war ebenfalls jahrelang Favorit auf Schüttoff-Motorrädern.

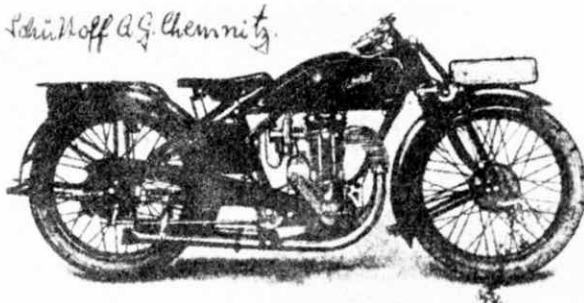
Der Motorradbau wurde etwa im Jahre 1931 aufgegeben, die Firma wurde liquidiert. Arthur Schüttoff widmete sich wieder der Konstruktion und dem Bau von Werkzeugmaschinen. Im April 1946 verstarb er in Chemnitz in Sachsen.

H.W. Miller

Einige Konstruktionsangaben der 350 ccm"Type F"Schüttorf Sport.

Zylinderbohrung	72 mm
Kolbenhub	85 mm
Hubvolumen	346 ccm
Drehzahl p/min.	4000 U
Steuer PS	1,32
Bremsleistung	15 PS
Brennstoffverbr.	3 Ltr.p.100 km.
Ölverbrauch	0,25 Ltr.p.100 km.
Ballonbereifung	26x285 Zoll
Gesamtlänge	2020 mm
Gesamtbreite	800 mm
Sitzhöhe	680 mm
Gewicht	105 kg.

Schüttorf AG Chemnitz



1928.

350 ccm Sportmodell
1,32/15 PS, Type F

Erschütternd war für uns die Nachricht, daß unser Freund und Mitglied im BVDM Friedhelm Golacz im Alter von 26 Jahren am Abend des 15.11.69 auf der Fahrt zu unserem Treffen in Pohlhausen auf der Autobahn Oberhausen tödlich verunglückte. Laut Mitteilung der Polizei ist bis jetzt keine Schuld eines Zweiten oder eine Fremdeinwirkung, die zu dem Sturz führte, erkennbar.

Bezeichnend für Friedhelm Golacz war, daß er, sich schon auf der Fahrt befindend, noch einmal umdrehte, um Regenzeug zu holen. Diese Handlung entsprach seiner besonnenen Art.

Wer ihn kannte, den schlanken, dunkelhaarigen jungen Mann, wird mir bestätigen können, daß er mit Umsicht und Können seine weiße R 69 s über die Kilometer brachte. Er liebte das Motorradfahren, war sich aber stets der Gefahr einer unkontrollierten und unbeherrschten Fahrweise bewußt. Warum ausgerechnet ihn das Schicksal traf, wird unerklärlich bleiben. Sein Tod kann ihn aber nicht aus unserer Erinnerung vertreiben. Wir trauern um den Verlust eines anständigen, sauberen Menschen, möge es seiner alleinstehenden Mutter einen kleinen Trost bedeuten, daß auch wir ihn nicht vergessen werden.

Als ich in der Ballhupe 3/69 auf der Seite 25 unter Regenbekleidung den Kurzbericht von Dietmar Klinger über den Glatthaar-Anzug las, hat es mich leicht vom Sattel gehoben, Nicht, weil dieser Anzug im Aufbau und Ausführung als sehr praktisch erscheint, sondern weil ich im Besitz eines fast gleichen Anzugs bin, den es schon seit geraumer Zeit zu kaufen gibt.

Ich habe bisher nicht über diesen Anzug geschrieben, weil uns in diesem Jahr -Gott sei Dank- der Wettergott mit Regengüssen von Stunden- und Tagesdauer verschont hatte. Allerdings ist ja nun in den letzten Wochen der Herbst endgültig eingekehrt und hat für die Erprobung des Anzugs den erforderlichen Regen mitgebracht.



Für den Erbo-Regenzug (siehe auch DAS MOTORRAD Heft 23, Inserat auf Seite 986) wird als Material ein starkes Baumwollgewebe verwendet, daß mit PVC beschichtet ist. Zusätzlich sind sämtliche Nähte sehr genau verschweißt. Die Farbe ist blau, der Anzug ist zweiteilig, bestehend aus Latzhose und einer Bluse, die in der Ausführung in etwa dem Typ der Bootsjacken entspricht. Die Latzhose besitzt elastische Hosenträger und kann an den Hüften dem jeweiligen Umfang durch Druckknopfschnallen angeglichen werden. Die Hosenbeine haben Reißverschlüsse, damit ist ein bequemes Überziehen bei Stiefeln gewährleistet. Für kalte Tage besteht die Möglichkeit, einen Kniechutz, der selbstklebend ist, in kürzester Zeit einzubauen. Die Bluse sitzt bequem und knieft nicht, sie neigt bei richtiger Größenwahl kaum zum Flattern. Der Blusenbund läßt sich binden, weist aber den Knüller eines Gummizuges auf, sodaß sie in jeder Position eng anschließt, aber doch bequem sitzt. Die Ärmel gewährleisten durch Reißverschlüsse einen zugfreien Sitz am Handgelenk und Unterarm. Am Hals wird ein einwandfreier Sitz durch eine Verschmürung gewährleistet, wie sie sich bei Bootsjacken und Windblusen schon tausendfach bewährt hat. Außerdem kann bei Bedarf eine Kapuze, die fest mit der Jacke verbunden ist, sogar über dem Helm getragen werden. Wird die Kapuze nicht benötigt oder erwünscht, so ist sie, ebenfalls mit einem Zug versehen, gut außer Funktion zu setzen und zu verstauen. Der Anzug wurde bis jetzt ca. 5 000 km getragen, seinem Namen entsprechend, ist der Regenzug absolut wasserdicht, was man von vielen anderen Anzügen ja nicht behaupten kann.

Sehr praktisch ist die große Brusttasche, die wir scherzhaft als Känguruh-Beutel, ob ihres Fassungsvermögens, bezeichnen. In dieser Tasche hat alles bequem und regensicher Platz, was während des Motorradfahrens außerhalb des Regenzeugs benötigt wird.

Wohlthuend ist die geringe Flatterneigung des Anzugs, was ich bei einer Nonstop-Fahrt München-Mülheim/Ruhr mit der neuen R 75/5 feststellen konnte.

Hervorheben möchte ich auch die Stabilität des gewählten Stoffes, der ein gelegentliches Berühren des heißen Auspuffrohrs nicht gleich übelnimmt, was man von anderen Stoffen wiederum auch nicht sagen kann.

Alles in allem kann ich abschließend sagen, daß der Erbo-Anzug wirklich gut durchdacht wurde und allen Anforderungen, die man an einen Regenzug von der Funktion her stellen muß, erfüllt. Das ist nicht so sehr verwunderlich, wenn man weiß, daß der Hersteller, Ernst Blauhut, selbst aktiver Motorradfahrer ist. Augenblicklich stehen in seinem Stall einträchtig nebeneinander eine 250 ccm Suzuki und eine BMW R 60.

Der Preis des Anzugs liegt bei DM 105,--, selbstklebende Hailwood-Streifen dazu kosten DM 8,--, zusätzliche Kniepolster DM 5,80.

Bei dem Kauf eines Regenanzugs muß man sich also nicht unbedingt englisch orientieren!

Briel

Keine Angst vor Schrott !

Jeder Veteranenbastler kann ein Lied von dem schrecklichen Zustand singen, in dem alte Fahrzeuge und "Ersatzteile" in seine Werkstatt kommen, um dort zu neuem Glanz aufzuerstehen. Die Fahrzeuge sind oft total zusammengerostete Schrotthaufen; die sogenannten Ersatzteile sind verschlissene Teile, die man nur wegzuwergessen hat. Und doch ist man meist glücklich, wenn man so etwas Altes noch bekommt. Denn manche Fahrzeuge und Teile sind einfach unersetzlich.

Wer mit der Veteranenbastelei gerade anfängt, sucht sich meist ein noch relativ gut erhaltenes Exemplar aus, fehlt aber auch nur ein wichtiges Teil, so geht das große Suchen los. Man ist glücklich, wenn man das fehlende Teil in einem solchen Zustand bekommt, daß man es in Salzsäure vorsichtig entrosten kann und in einem Metallspritzbetrieb in Ordnung gebracht bekommt.

Man kann aber bei Rosthaufen auch sehr viel Glück haben:

Vor kurzem rief mich ein alter Freund an: "Bei einem Bauern in der Nähe des Altenburger Doms liegt seit 1945 eine KS 750 auf dem Felde. Die meisten Teile sind schon lange weg, aber der Motor ist noch da, allerdings offen und voll Wasser." Ich winkte ab. Für so etwas ist jeder Schritt zu viel Mühe. Schließlich aber fuhr ich doch hin und bekam das Wrack eines Motors geschenkt. Schade um die 60 km Autofahrt, war der erste Eindruck. Aber sicher kann sich meine kleine Motorrad-Jugendgruppe an dem Ding üben. Wie schlägt man mit einem Meißel Zylinderfuß-Muttern los, die kaum noch als Muttern zu erkennen sind? Wie bringt man einen eingerosteten Kolben möglichst unbeschädigt heraus?

Arbeit für viele Gruppenabende!

Die Jugend war begeistert dabei. Manchmal zu begeistert, vor allem, wenn der 800 g - Hammer in Aktion treten mußte. Hätte ich da nicht etwas gebremst, wären aus einem großen Schrotthaufen viele kleine Schrotthaufen entstanden. So kam aber nach etwa drei Stunden Arbeit ein unerwartetes Ergebnis heraus: Das Wehrmachts-Motorenöl hatte sich in eine Art Teer verwandelt und alles schön konserviert. Als die Zylinder nach zwei Stunden Arbeit mit großen Hebeln und Holzunterlagen abgezogen waren, fanden wir tadellose Kolben, recht gute Pleuel und eine Kurbelwelle, die mit einigem finanziellen Aufwand noch brauchbar zu machen ist. Dazu viele sehr gut erhaltene Kleinteile. Beschaffe mal jemand Ersatzteile für die KS 750! Da freut man sich doch über solch ein Goldgräbergelück!



Die Jungen beschlossen, über unsere Bastelabende das Motto zu setzen: "Keine Angst vor Schrott" und freuen sich auf den ersten Schrotthaufen, den sie ganz in eigener Regie wieder zum Leben erwecken werden.

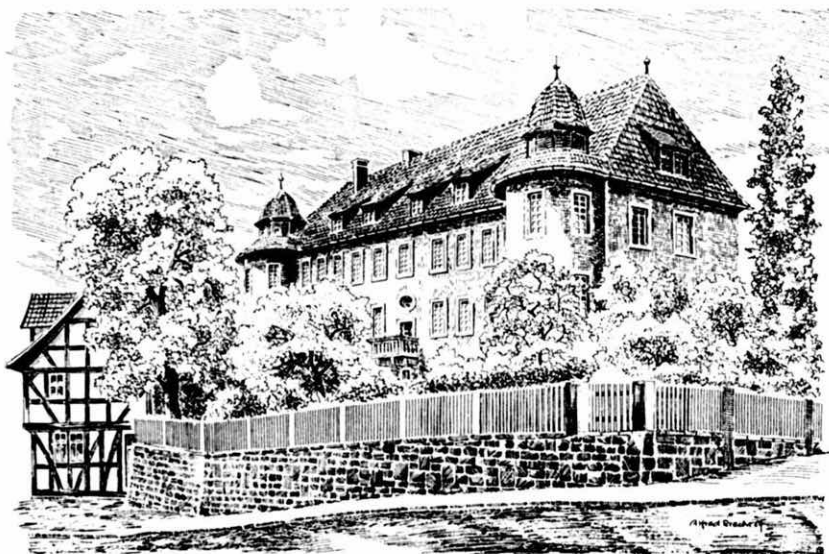
Bis dahin wird noch viel Öl am Kolbenhemd herablaufen, aber Angst vor Schrott und alleinige Sehnsucht nach Neuem hat keiner mehr.

Klaus Gnath

Zu den Fotos:

- 1) So kam der Motor hier an: Aufgebrochen, voll Wasser und der Rahmenrest war von einer stattlichen Ameisenfamilie besiedelt.
- 2) Draußen im Garten bastelt sich es am besten, auch - oder gerade, wenn die Nachbarn davon nicht sehr erbaut sind.





Anläßlich einer Ausstellung im Herbst d.J. verschlug es mich an einem Wochenende in das ostthessische Mittelgebirge zwischen Knüll und Vogelsberg, zur alten Burgenstadt Schlitz.

Ich hatte vor, dort eine alte Bekannte, die ich jahrelang nicht gesehen hatte, einmal wieder zu besuchen. Schlitz liegt inmitten einer Landschaft, wie wir sie als Motorradfahrer suchen; der Verkehr hat hier noch nicht überhand genommen; außerdem sind in dieser Landschaft die Straßen trotz der geringen Verkehrsdichte sehr gut ausgebaut. Die mit Laub- und Nadelwäldern bewachsenen Höhenzüge der Umgebung bieten Gelegenheit zu Spaziergängen (Fahrten). Das im wiesen- und waldreichen Tal der Schlitz gelegene altertümliche Städtchen Schlitz eignet sich besonders als Ausgangspunkt für herrliche Motorradrundfahrten in die abwechslungsreiche Umgebung; denn hier sind wirklich noch Straßen, wie man sie in unserem Raum kaum findet. Hier werden Solo- und Gespannfahrer gleichermaßen auf ihre Kosten kommen.

Doch zur Burgenstadt selbst:

Als ein Wahrzeichen der Stadt grüßen von allen Seiten die aus dem Mittelalter stammenden Schloßbauten der Grafen von Schlitz. Der besteigbare Bergfried der Hinterburg vermittelt einen umfassenden Rundblick. 4 der 5 Burgen befinden sich innerhalb der alten Ringmauer, lediglich die Hallenburg steht außerhalb. Erwähnenswert sind außer dem Bergfried der Hinterburg, der alte Ziehbrunnen im Hof der Vorderburg mit seinem Brunnenhaus und guterhaltenem hölzernen Räderwerk und die 1557 erbaute Schachtenburg mit ihren 2 eindrucksvollen Fachwerkgiebeln.

Vom Turm der Vorderburg, die künstlerisch sehr interessant ist, erklingt jeden Tag um 12 und 15 Uhr das Glockenspiel (bestehend aus 26 Glocken).

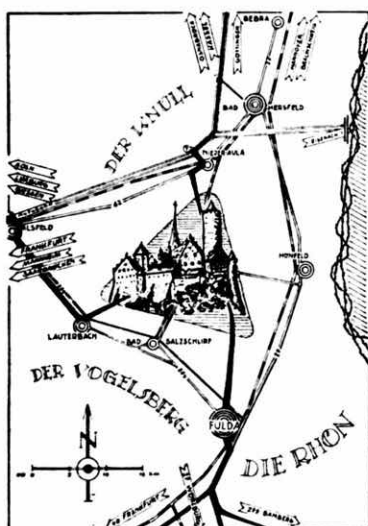
Überall findet man schmale, enge, winklige Gassen mit stimmungsvollen Durchblicken und Fachwerkhäuser mit sehr schönen Balkenverzierungen. Besonderen Reiz bietet der Marktplatz mit seinem alten Marktbrunnen, hochgiebelige Bürgerhäuser mit reich verziertem Fachwerk umrahmen ihn.

Im Hintergrund befindet sich die Ottoburg, die mit ihren 170 Betten und mehreren Tagesräumen zu den größten und schönsten Jugendherbergen Hessens gehört.

Dort besuchte ich die Herbergsmutter, die ich schon vor Jahren am Vogelsberg kennenlernte und mehrere Male mit Motorradfreunden besucht habe. Sie bewirtschaftet jetzt die Jugendherberge Ottoburg zusammen mit Schwägerin und Bruder. Sie steht heute den Motorradfahrern, wie wir sie vertreten, immer noch aufgeschlossen gegenüber. Bevor ich mich im alten Turmzimmer zur Ruhe legte (das Haus hat keine großen Schlafsäle) kamen wir bei einer gemütlichen Tischrunde überein, daß sich dieses Haus hervorragend für eine Veranstaltung des BVDM eignen würde. Ich denke besonders an die Durchführung der Jahreshauptversammlung. Die Herbergsmutter wäre bereit, für einen derartigen Tag die Jugendherberge für den BVDM zu reservieren. D.h. wir könnten den Tagesplan bestimmen und unsere Wünsche hinsichtlich des Essens usw. äußern. (Bei Höheren Ansprüchen sind entsprechende Preisabsprachen erforderlich). Außerdem besteht von seiten der Jugendherberge ein sehr gutes Einvernehmen zu Fremdenverkehrsverein und Bürgermeister. Da schon ein einziger Führerausweis für eine derartige Veranstaltung ausreichen würde, kämen für den Einzelnen, der nicht im Besitz eines Ausweises ist, keine zusätzlichen Kosten infrage.

Der vor der Burg liegende Marktplatz, der verkehrstechnisch eine Sackgasse ist, würde sich hervorragend als Parkplatz für unsere Maschinen eignen.

Selbst wenn es einige Kameraden vorziehen sollten, in einem Gasthaus oder Privatquartier zu übernachten, würden die Preise für Übernachtung mit Frühstück zwischen 6,-- und 12,50 DM liegen.



Man sollte sich wirklich überlegen, ob ein derart zentral gelegener und landschaftlich schöner Ort nicht für die Jahreshauptversammlung geeignet wäre, denn der Ort Schlitz mit seinen 5.000 Einwohnern ist von allen Richtungen gut erreichbar. z.B. Autobahn Frankfurt, Kassel bzw. Bad Hersfeld. Sollte das für die kommende Jahreshauptversammlung nicht mehr durchführbar sein, könnte man im Jahre 1971 darauf zurückkommen.

F.W. Sprenger

Motorradausstellung in Erfelden

Am 1. und 2. November versuchte sich der Landesverband Rhein-Main, in etwas kleinerem Rahmen als die Schwarzwälder Freunde, mit einer Motorraðschau. Durch das Angebot von W. Spengler, der in Erfelden seinen Kraftfahrzeugbetrieb erweitert hat, seine neue Halle als Ausstellungsraum zu benutzen, kam die ganze Sache ins Rollen.

Zuerst rollte allerdings gar nichts, später ging es etwas besser, aber die entscheidenden Dinge drängten sich doch in der letzten Woche derart zusammen, daß ich schon nicht mehr an ein Gelingen glaubte. Doch am Freitag kamen dann die ersten Maschinen an, zum Teil in eigener Regie, da und dort mit den Transportern von Freunden, zum anderen Teil mit Leihwagen und die Kosten überstiegen schon bald unseren Kassenbestand.

Ich war äußerst skeptisch und in entsprechender Stimmung.

Noch Freitag Abend wägten wir das Für und Wider ab, als wir mit einigen Freunden, u.a. Elstar Joy mit seinen Mitarbeitern und Freunden aus England, in einem Lokal beisammen saßen.

Erst als wir Samstag um 8.30 Uhr die ersten Besucher ankommen sahen und als um 10 Uhr draußen bereits mehr Maschinen standen, als draußen, wurde uns besser. Um die Mittagszeit hatten wir bereits 200 Besucher und alle Gesichter glänzten wieder. Alte Bekannte sah man überall, dauernd waren Hände zu schütteln. Herr Hartmann vom DMV war ebenso anwesend wie Hugo Schmitz; Volker Schach interessierte sich für die neue Guzzi 750, Herr John von der BMW Vertriebs GmbH und Helm Glöckler aus Frankfurt, von dem wir die R 50/5 hatten, waren ebenfalls da.

Wolfgang Gedlich, Franz Velten und Willi Bertsch zeigten ihre Rennmaschinen und etliche Geländeleute brachten uns überraschend und unerwartet ihre Maschinen in die Halle.

Bei den Serienmaschinen waren alle dicken Brummer zu sehen, die in Deutschland im Handel sind. Nur die Münch 4 fehlte uns leider, da gab's keine Möglichkeit, wir versuchten es bis zum letzten Tag. Röth mit Moto Guzzi 700 ccm und 750 ccm und der neuen, irgendwie imponierenden 500 ccm Einzylinder, Motorrad-Meier aus Mannheim mit Suzuki-Rennmaschinen, der 500ccm Dreizylinder, sowie der 350 ccm Twin von Kawasaki waren vertreten. Honda-Schuh brachte die 250 ccm K 1, die 450 ccm K 1 und als Krönung die 750 ccm Vierzylinder, die auch entsprechend umlagert war. Auch die neue BMW R 60/5 rief starkes Interesse hervor, hatten die meisten Besucher die "Neue" aus München doch noch nicht gesehen.

Motor-Schäfer aus Wiesbaden und Sport-Weber aus Frankfurt zeigten Bekleidung und Zubehör, auch Joy hatte in seinem Wagen genügend davon aus England mitgebracht, es war alles in lebhafter Bewegung und mit Ausnahme von Sonntagmittag, wo das schöne Wetter und die Kirchweih in Erfelden viele Fremde anlockte, hatten wir fast ausschließlich Fachpublikum in der Halle. Am Sonntagabend mußten wir die letzten Besucher förmlich mit hinausräumen, weil einfach keiner gehen wollte.

Wir überlegen nach diesem zufriedenstellenden Versuch nun, ob man eine solche Schau nicht in unregelmäßigen Abständen wiederholen sollte. Es ist für die Händler zwar eine klare Werbung drin, aber wir wollen ja etwas für das Motorrad tun und da ist Umsatzsteigerung auch in unserem Sinne. Ansprechen muß man die Leute von allen Seiten.

Deshalb wehte auch die BVDM Fahne vor der Halle und unser ausgelegtes Werbematerial war sehr schnell vergriffen. Nicht vergeblich, wie uns die vielen Fragen über den BVDM ebenso wie Eintrittswünsche dann zeigten.

Unsere Ausstellung war ein Erfolg, das können wir heute sagen, und das bemerkenswerte an der Sache ist, daß man mit Motorrädern eine ganze Menge Leute hinterm Ofen hervorlocken kann !

Harry Waldschmidt

Herr Siegfried Manetzki aus Bad Vilbel nimmt Stellung zu dem Artikel:
"Motorradfahren im Stil der neuen Zeit" aus Heft 3/69.

Zu dem Artikel "Motorradfahren im Stil der neuen Zeit" von Herrn Müller möchte ich Stellung nehmen, da ich nicht nur persönlich in einigen Punkten anderer Meinung bin, sondern einige Einzelheiten nicht den Tatsachen entsprechen.

Die Ansicht, daß Fachzeitschriften das Motorrad seit längerer Zeit als "Massenverkehrsmittel" interessant machen wollen, ist meiner Meinung nach falsch. Es wird vielmehr darauf hingewiesen, daß das Motorrad in letzter Zeit vor allem als Sportfahrzeugeinen erweiterten Käuferkreis anspricht, der, oftmals neben einem PKW, ein Motorrad erwirbt. Es enttäuscht mich eigentlich, von einem Motorradfahrer zu hören, daß das Motorrad heute fast ganz aus dem Straßenbild verschwunden ist. Mann sollte vielmehr die Tatsache mehr beachten, daß sich die Anzahl der PKW's gegenüber früher in solch einem Maße vervielfacht hat, sodaß sich die im Verkehr befindlichen Motorräder im Gegensatz dazu als verschwindend gering ausnehmen. Zwar sieht man heute nicht an jeder Straßenecke eine schwere Norton, AJS oder BMW stehen, aber jedem echten Motorradfahrer, dem sein Motorrad nicht nur ein Verkehrsmittel ist, wird keine Maschine entgehen, die seinen täglichen Weg kreuzt und das sind schon einige, falls man nicht gerade in einer abgelegenen Gegend wohnt. Sollte Herr Müller einmal eine Motorradveranstaltung besuchen, so wird er überrascht sein, wie viele Besucher auf Motorrädern dort erscheinen.

Die Auffassung, daß das Motorrad nach dem zweiten Weltkrieg hinsichtlich Form und Gesamteindruck an Reiz verloren hat, teile ich keinesfalls. Dies ist jedoch Ansichtssache eines jeden einzelnen.

Herr Müller sollte die Jugendlichen auf ihren "häßlichen Auch-Motorrädern" (50 ccm) nicht pauschalmäßig verdämen. Das gleiche tat nämlich ein großer Teil der Öffentlichkeit Ende der fünfziger Jahre mit allen Motorradfahrern, nur weil eine Anzahl der damaligen "Halbstarken" ebenfalls auf Motorrädern anzutreffen war ! Unter den heutigen Jugendlichen befindet sich ein beachtlicher Teil, der sich auf ihren 50 ern ordentlich benimmt. Wir Idealisten und vor allem die Älteren mit der größeren Erfahrung - also auch Sie Herr Müller - müßten diesen Jungs den richtigen Weg weisen, um sie später in unseren Reihen als echte Enthusiasten auf "echten" Motorrädern wiedersehen zu können !

Die Auffassung, die Industrie müßte dem Bau von soliden 350 ccm Motorrädern treu bleiben, wolle sie nicht untergehen und die Meinung, daß eine 350 er in großer Stückzahl auch heute noch an den Mann zu bringen sei, ist völlig falsch und wirklichkeitsfremd, zumindest was uns hier in Westdeutschland betrifft. Dafür sorgt schon die ungünstige Versicherungsklasse. Das beste Beispiel ist dafür ist Honda, deren 350 er, im gleichen Fahrwerk der CB 250 K 1, bei uns fast überhaupt nicht zu sehen ist, weil die 450 er mit nur geringem Mehraufwand an Unterhaltskosten, einiges mehr an Leistung zu bieten hat. Wenn eine 350 ccm Maschine in begrenzter Stückzahl dennoch Beachtung finden soll, so muß sie schon mit technischen Raffinessen und anderen Besonderheiten aufwarten, das beweisen Yamaha und Kawasaki. Das Interesse an "soliden 350 ern o.h.v." als "Gebrauchsmaschine" dürfte doch sehr gering sein, das scheint die Industrie zu wissen und handelt danach. Ich möchte keineswegs eine "350er o.h.v." herabwürdigen, denn Sie, Herr Müller, besitzen allem Anschein nach solch eine Maschine, aber an den Ausdruck "Gebrauchsmaschine" kann ich mich beim besten Willen nicht gewöhnen. Welcher Motorradenthusiast würde noch seine Maschine zur "Gebrauchsmaschine" herabwürdigen ? Ende der fünfziger Jahre waren es die aufkommenden Kleinwagen, die die damaligen Gebrauchsmotorräder - und das waren sie auch wirklich - verdrängten. Damit begann die Schrumpfung der deutschen Motorradindustrie. Ein japanisches Motorradwerk weist in seinem Handbuch offen darauf hin, daß bei der Entwicklung ihrer Maschinen keinesfalls von früheren Gebrauchsmotorrädern als Vorbild galten. Die Japaner haben sicher ihre Gründe dafür, denn sie wußten sehr genau, was gefragt war.

Zum Schluß möchte ich noch zur Äußerung über die Sitzbänke Stellung nehmen. Eine Sitzbank als primitive Sitzgelegenheit anzusehen, ist nur dann zutreffend, wenn man selbige auf ein "Gebrauchsmotorrad" mit starrem Hinter-

teil oder einfacher Gradwegfederung der früheren Jahre montiert, keinesfalls aber auf einer modernen Maschine aus heutiger Zeit mit guter Teleskopgabel oder Langschwinge und Hinterradschwinge. Im Gegenteil: Bei einer schnellen Sportmaschine ist es meiner Meinung nach von Vorteil, wenn man eine feste Sitzposition hat und nicht auf einem Schwingsattel hoch über dem Fahrer auf und ab wippt. So hat man in Verbindung mit dem richtigen Knieschluß auch die beste Beherrschungsmöglichkeit über das Motorrad als Fahrer. Eine Sitzbank braucht keinesfalls unbequem zu sein. Im Gegensatz zum Sattel hat man hier die Möglichkeit, die Sitzposition zu verändern - weiter nach vorn oder zurück - sodaß man jederzeit die beste und ermüdungsfreieste Haltung einnehmen kann. Aus den dargelegten Gründen bin ich der Meinung, daß die Ansicht, mit dem Bau der Sitzbank seien die Motorradstilisten ins vergangene Jahrhundert zurückgefallen, unbegründet ist. Auch Fahrten mit Sozia auf einer ordentlichen Sitzbank, brauchen keinesfalls für die Mitfahrerin lästig zu sein. Dies aus Gründen der "Ästhetik" zu verweisen, finde ich unsachlich. Versuche doch mal jemand auf seinen 100-Meilen-Renner einen Sattel für Fahrer und Sozia zu montieren, lasse die Sozia aufsitzen - schön mit 30 cm Distanz zum Fahrer und ihn noch 10 cm überragend, damit der Fahrtwind recht viel Angriffsfläche hat und Wirbel bilden kann - und gehe dann auf eine schnelle Fahrt. Sehr rasch wird man dann bemerken können, daß gerade beim Fahren zu Zweit ein Sattel auf einer solchen Maschine nichts zu suchen hat und heute höchstens nur noch bei einer -- (wie Herr Müller zu sagen pflegt!) Gebrauchsmaschine angebracht ist.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Sieffried Manetzki

E L E F A N T E N - T R E F F E N 1 9 6 9

Unser Kamerad Dietrich Donnerstag, 507 Bergisch-Gladbach, Dellbrücker Straße 23, bekannt durch seine ausgezeichneten Renn-Fotos, hat im Auftrag des Bundesvorstands eine Bilderserie vom diesjährigen Elefanten-Treffen hergestellt.

Jedem Landesverband geht eine Serie von Abzügen in Kürze zu. An den monatlichen Clubabenden haben dann die LV-Mitglieder Gelegenheit sich diese Bilder anzusehen und Bestellungen an den Beauftragten des Landesverbandes aufzugeben.

Die Bilder haben Postkarten-Format, das Stück kostet DM -.50. Unser Freund Donnerstag macht damit kein Geschäft! Der über die reinen Selbstkosten hinausgehende Betrag wird zwischen den Landesverbänden und der Bundeskasse geteilt. Jede Bestellung ist daher auch ein kleiner Beitrag zur Stärkung der BVDM-Arbeit!

Horst Miethe

Film- u. Foto-Referent

Besuch in Mr. Chapleur's Museum.

Seit langem war geplant, eine Fahrt zum Motorrad- und Fahrrad-Museum nach Luneville zu unternehmen. H. Metzmeier und H.Karl berichteten uns Wunderdinge von dort.

In der letzten Ballhupe stand ebenfalls ein Hinweis, also, nichts wie hin!

Interessenten für diese Fahrt fanden sich schnell, da es in unserem Landesverband viele Veteranenliebhaber gibt. Das vorgesehene Wochenende kam und von den ursprünglichen Begleitern blieben nur noch vier übrig. H.Heizmann aus Engen, H.Merkle aus Tuttlingen, H. Wirtle mit Frau aus Schramberg und ich. Die beiden Ersteren kamen mit dem Mercedes, wir fuhren mit den Motorrädern. Das Zeltzeug kam in meinen Seitenwagen.

Samstag um 13.00 Uhr fuhren wir los und kehrten bei H.Karl im Elsass ein. Seit meinem letzten Besuch dort hatte sich viel getan. Eine ABC war vollständig renoviert worden und wir holten sie aus dem Veteranenstall um den Ton zu genießen. Nach etwa 3 m Schieben brummte der Zweizylindermotor - Wir strahlten !

Die Nacht wurde auf dem Campingplatz in Barr verbracht und am Sonntag starteten wir dann nach Luneville, nach zwei Stunden Fahrt waren wir am Ziel.

Am Ortseingang machte der Hans mit seiner Honda noch ein Foto für die Pfadfinder-Trophäe und wir ein "Familienfoto". Bald war der Schloßplatz dann gefunden, hier stand eine violette Harley, die uns den Weg zum Museum wies.

Wir wurden freundlich empfangen, zahlten unseren Eintritt von 3 NF und standen mitten in den Schätzen von Monsieur Chapleur. Das Museum muß wohl ein ehemaliges Fabrikgebäude gewesen sein, es hat drei Etagen für die herrlichsten Modelle. Der Anblick war überwältigend und übertraf meine kühnsten Erwartungen.

So standen im Erdgeschoß zwei De Dion - Dreiräder von vor 1900, ein Darmont-Dreiradwagen mit V-Motor vor dem Kühler, neben einer Boyracer von AJS und vielen anderen mehr. Im 1.Stock fiel einem eine Sarolea S 5 von 1935 sofort ins Auge, der langhubige schräge Zylinder gefiel mir schon immer an dieser Maschine. Es folgten die verschiedensten Terrot-, Gnome Rhone-, Peugeot-und Motosacoche-Modelle. Von weitem strahlte eine Moto-Guzzi von 1927 in feurigstem Rot, daneben eine Douglas und eine wassergekühlte DKW 500 ccm. Der 2. Stock war den Modellen von vor 1920 vorbehalten und den alten Fahrradveteranen vom ältesten blattgefederten Holzrad bis zum Fahrrad mit Kardantrieb. Es wird manch einer sagen: "Was interessieren mich Fahrräder?" Aber vor dem Motorrad war nun einmal das Fahrrad da und machte die verschiedensten Entwicklungsstadien durch. In Luneville kann man das anhand der vielen seltenen und wertvollen Modelle verfolgen.

Es ist mir nicht möglich, alle 150 Modelle mit Namen zu nennen, aber ein Museum ist ja dazu da, daß man es sich anschaut. Keiner der Besucher wird enttäuscht sein, zumal alle Räume blitzsauber und mit Plakaten und Zubehöriteilen dekoriert sind. Alle Maschinen sind beschriftet und stehen im Originalzustand sauber geputzt dem kritischen Besucherauge zur Verfügung.



Etwas Geschmackvolleres und Schöneres in dieser Art habe ich noch nie gesehen.

Di.Kli.

Die Überschrift verrät den Ort

der nun folgenden Geschichte:

Durch das Museum in Luneville auf den Geschmack gekommen, wollte ich einmal sehen, was sich in dem ehemaligen Sägewerk bei Bernhard Reichert tut. Man hörte da schon so manches von Veteranensammlung und so. Ich wollte es genau wissen, zumal mein Bekannter Winfried Ennulat schon zweimal zu unseren Veteranentreffen mit Maschinen von H. Reichert aufkreuzte.

Hermann, Klaus und ich fuhren an einem schönen Samstagmorgen los, suchten uns eine landschaftlich herrliche Strecke aus und genossen die gute Schwarzwaldluft. Leider übersahen wir bei unserer Suche in Neuenbürg ein Motorradfahrverbotschild. Ich donnerte als Leithammel mit meiner Horex hinter einem Polizei-VW her, der Klaus mit der Honda und der Hermann mit der R 25 folgten mir. Der Ton war kernig, zumal dort gerade 12 % Steigung war. Plötzlich hielt der "Grünspecht" und winkte. Ich dachte, der will vielleicht ein Motorrad kaufen. Aber mitnichten, es dauerte lange, bis wir den Schupo davon überzeugt hatten, daß Motorradfahrer auch Menschen seien und die Straßen genau so benutzen dürften wie Autofahrer auch; er widerum überzeugte uns dann davon, daß Schilder dazu da seien, beachtet zu werden. Wir sahen das ein und einigten uns auf DM 2.- Minus pro Geldbörse, wir verabschiedeten uns freundlich, der Polizist winkte uns nach und weiter gings. (Unterschrift: Koexistenz)

In Marxzell hatten wir unseren Fehler bald vergessen. H. Reichert freute sich über unseren Besuch, er war gerade fleißig bei der Arbeit, die er sofort unterbrach und dann führte er uns durch sein Reich.

H. Reichert ist ein Mann, mit dem man sofort warm wird - ein Idealist durch und durch. Das Museum betrachtet er als sein Lebenswerk, es ist, obwohl es noch im Anfangsstadium ist, sehr vielseitig und interessant eingerichtet. Er berichtete uns von der riesigen Arbeit, die schon in seinem Werk steckt und freut sich über die sachkundige und treue Hilfe von Winfried Ennulat aus Karlsruhe, sowie über die anderen jungen Leute, die kräftig mitzupacken. Was da aus diesem Sägewerk, das auf historischem Boden steht, (in Marxzell lebte Karl Benz, die alte Benzschmiede steht heute noch) gemacht wurde, verdient alle Hochachtung. Betritt man die Halle, so kommt man in ein Zauberreich, man meint, die Zeit hätte sich rückwärts gedreht. Von den Wänden blicken historische Bilder und ein riesiges Porträt von Karl Benz, dem Vater des Automobils, auf die seltsamste Sammlung, die ich je sah.

Autoveteranen teils restauriert, teils nicht, ebenso Motorräder aller Fabrikate, unrestaurierte und gute Stücke nebeneinander. Es gibt sehr seltene und wertvolle Maschinen, eine Wanderer von 1920 oder noch älter, erstklassig hergerichtet, eine Rudge, mehrere DKW - Modelle, eine Nimbus, mehrere BMW s und viele andere.

Zwischen den Fahrrädern, Motorrädern und Autos stehen alle möglichen Kuriositäten der vergangenen Zeit, wie alte Grammophone, die sich bei Einwurf von 10 Pfennig in Bewegung setzen.

Ein gesondeter Raum ist als Kino eingerichtet. Dort sahen wir einen Film über die Entwicklung des Automobils und einen alten englischen Streifen über die Künste eines englischen Taxifahrers, über den letzteren lachten wir auf der Rückfahrt noch.

Um das Museum herum stehen alte Dampfloks, Feuerwehrautos und ein riesiges Mühlrad. Jedes Ding hat seine Geschichte und Herr Reichert weiß die wunderlichsten Dinge davon zu erzählen.

Für nächstes Jahr ist ein Treffen unseres Landesverbandes dort vorgesehen und wer von den Lesern bis dahin noch nicht in Marxzell war, ist dann gerne und herzlichst eingeladen. Der Termin wird noch bekanntgegeben.

D.Klinger

Moderne Motorräder in der Alltags-Bewährung

Der Bericht von Hermann Albrecht über die erten 20.000 km mit seiner GUZZI - V 7 (BALLHUPE Nr. 1/69 und 3/69) war vorbildlich in seiner Sachlichkeit und Ausführlichkeit. Unsere Leser sind nun sehr daran interessiert, ähnliche Berichte auch von anderen Maschinen zu bekommen. Wir denken da z.B. an die neueren HONDA-Modelle, an die 500er KAWASAKI - Mach III und an die SUZUKIs und YAMAHAs.

Aber nicht nur die japanischen Maschinen sind interessant, auch über die großen englischen Twins wäre sicher manches Wissenswerte zu berichten. Nicht zuletzt aber auch über die von NECKERMANN vertriebenen JAWA/CZ und MZ - Modelle. Gerade die Versandhaus-Motorräder wurden wohl überwiegend für den täglichen Gebrauch angeschafft.

Es müssen nun nicht unbedingt immer so präzise, tagebuch-artige Angaben sein, wie uns Hermann Albrecht aufzeichnete. Kürzere Berichte, die aber alles Wesentliche über die betreffende Maschine enthalten sollen - u.a. den Zeitpunkt der Anschaffung und die seither gefahrenen Kilometer - sind willkommen.

Zuschriften an die Redaktion der BALLHUPE: Horst Hansen,
41 D u i s b u r g, Prinzenstraße 53

Es kommt immer wieder vor, daß Adressen-Änderungen nicht bekanntgegeben werden. Unnötige Portokosten und zeitraubende Rückfragen sind dann die Folge. Wir bitten daher nochmals dringend darum, bei Wohnungswechsel die neue Anschrift dem Schriftführer des Landesverbandes oder direkt der Bundes-Geschäftsstelle bekanntzugeben!

Das nächste ELEFANTEN - TREFFEN kommt bestimmt !

Und zwar am 3. / 4. Januar 1970.

Schon jetzt möchten wir alle BVDM-Mitglieder auffordern, uns bei der Bewältigung der weiterhin steigenden Aufgaben zu unterstützen.

Insbesondere werden gebraucht: ab Samstag-Vormittag 9 Uhr Dolmetscher für Englisch und Französisch, möglichst auch für Holländisch und Italienisch;

am Samstag-Nachmittag, ab 14 Uhr mindestens 30 Leute (zusätzlich zu den "Stamm"-Helfern des LV RHEIN-RUHR) für eine möglichst genaue Erfassung der Teilnehmerzahl;

ebenfalls ab Samstag-Vormittag 9 Uhr Helferinnen für den Telefon-Dienst, Helfer für die Einfahrt-Kontrolle am Fahrerlager, ab 17 Uhr Helfer für die Aufstellung zur Ehrenrunde.

Die Vorstände der Landesverbände bitten wir, schon bald Meldungen aus den Reihen ihrer Mitglieder entgegen zu nehmen und an die Geschäftsstelle weiterzugeben.

Der Bundesvorstand

! Montage und Einstellung der neuen B M W !

Am Samstag, dem 22. November, kommen auf Einladung des BVDM Herren aus der Kundendienst-Abteilung der Bayrischen Motoren-Werke nach D r e e s (Eifel) und zeigen dort anhand von Modellen und Lichtbildern die technischen Einzelheiten der neuen Modellreihe. Dabei werden auch wichtige Hinweise für die Einstellung und die Montage der neuen Motoren gegeben.

Beginn der Veranstaltung: 19 Uhr im Saale vom "Nett-Wirt".

Mit diesem Vortrag nehmen wir unsere Winter-Seminare wieder auf. Von der Firma R ö t h erhielten wir die Zusage, daß im Februar eine ausführliche Demonstration der GUZZI - V 7 erfolgt. Hierzu soll vom Werk ein Schnittmodell vom Motor bis zum Hinterradantrieb angefordert werden. Der genaue Termin für der GUZZI-Vortrag wird noch bekanntgegeben.

Der Bundesvorstand

Anmerkung für Reifenbestellungen:

Nachdem die Reifenpreise im Sommer, genauer gesagt am 25. August 1969, angehoben wurden, ist jetzt, am 10. November 1969 schon wieder eine neue Preisliste herausgekommen. Es handelt sich um Preisliste Nr. 32 der Metzeler-Bereifungen. Die Reifen sind demnach erneut um ca. 3 % teurer geworden.

Wir bitten, bei Reifenbestellungen die neuen Preise zugrunde zu legen. Falls die einzelnen Landesverbände nicht imstande sind, sich die Liste H Nr. 32 zu besorgen, können wir diese in beschränktem Umfang liefern.

I n e i g e n e r S a c h e

Unser Mitteilungsblatt, DIE BALLHUPE, ist in den letzten Jahren immer attraktiver geworden. Mit steigender Mitgliederzahl steigt auch die Auflage, wir wollen aber im kommenden Jahr auch die Anzahl der Ausgaben von bisher vier, auf sechs erhöhen. Neben besserer Unterrichtung und mehr Aktualität bedeutet das aber auch steigende Kosten, die bei dem geringen Jahresbeitrag nicht aufgefangen werden können.

Wir denken nun nicht daran, die BALLHUPE künftig gegen eine Abonnements-Gebühr zu liefern, vielmehr bietet sich ein anderer Weg, die Kostensteigerung in erträglichen Grenzen zu halten. Wir sind schon verschiedentlich von interessierten Firmen gefragt worden, warum wir denn keine Anzeigen bringen. Wir haben das erst einmal, zur letzten IFMA-Ausgabe, getan. Der Grund, dies nicht zu einer dauernden Einrichtung gemacht zu haben liegt darin, daß der unvermeidliche Schriftwechsel mit den Inserenten von den bisherigen BALLHUPE-Machern nicht noch zusätzlich erledigt werden konnte.

Wir suchen daher auf diesem Wege einen Mitarbeiter, der die einschlägigen Arbeiten erledigen könnte, u.zw. weitgehend selbstständig. Er müsste eine Schreibmaschine besitzen, über einen ordentlichen Briefstil verfügen und mit der notwendigen Liebe bei der Sache sein, Meldungen bitte an den Geschäftsführer: Willy Reuter, 56 Wuppertal-E., Querstr. 9

Neuer Vorstand im LV SCHWARZWALD - BODENSEE

Bei der Hauptversammlung des Landesverbandes SCHWARZWALD-BODENSEE, Mitte Oktober, wurde nach Entlastung des bisherigen Vorstands die Leitung des Landesverbandes neu gewählt.

Der neue Vorstand besteht aus:

Dietmar Klinger, 7231 Hardt, Steinreute 140 als
Vertrauensmann (1. Vorsitzender)

Hans Wirthle, 723 Schramberg, Berneckstr. 159 als
Schriftführer

Hermann Albrecht, 7239 Beffendorf, Lohwiesen 233 als
Kassenwart

Diese Namen sind eine Gewähr dafür, daß Schwung und Initiative des LV SCHWARZWALD-BODENSEE auch weiterhin erhalten bleiben und in fruchtbarer Zusammenarbeit auf den gesamten BVDM ausstrahlen werden!

Fotocopieren von Unterlagen!

Handbücher, Reparatur-Anleitungen und Ersatzteillisten von Motorrädern - auch aus jüngerer Zeit - sind Mangelware. Unser Kameramann Günter Schaefer, 5158 Horrem, Jahnstraße 15 hat Gelegenheit, derartige Unterlagen preiswert zu fotocopieren. Der Selbstkostenpreis für eine Seite beträgt DM 0.20! Das ist äusserst billig, denn normalerweise kostet ein Blatt DM 0.50 bis 0.80.

Es lohnt sich also, ein Handbuch kopieren zu lassen, um damit einem Markengefährten helfen zu können! Günter Schaefer bittet aber, ihn mit Mini-Aufträgen (ein - zwei Blatt) zu verschonen.

Nach der neuen Straßen Verkehrs- und Zulassungs-Ordnung (STVZO) § 53 a (4) gilt ab 1.1.1970:

Mehrsaurige Fahrzeuge, die mit Fahrtrichtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen, müssen zusätzlich eine Warnblinkanlage haben. Sie muß wie folgt beschaffen sein:

1. für die Schaltung muß im Kraftfahrzeug ein besonderer Schalter vorhanden sein.
2. Nach dem Einschalten müssen alle am Fahrzeug oder Zug vorhandenen Blinkleuchten gleichzeitig mit einer Frequenz von 90 $\pm$ 30 Perioden in der Minute gelbes Blinklicht abstrahlen.
3. Dem Fahrzeugführer muß durch eine auffällige Kontrollleuchte für rotes Licht angezeigt werden, daß das Warnblinklicht eingeschaltet ist.

§ 54 (Fahrtrichtungsanzeiger)

(3) 2, - § 72 STVZO besagt dazu:

Ab 1.1.1970 neu in den Verkehr kommende Kräder dürfen nunmehr nur noch mit gelben (statt früher auch roten) Blinkleuchten ausgerüstet sein.

§ 60 (Ausgestaltung und Anbringung der amtlichen Kennzeichen)
dazu sagt § 72 (Inkraftsetzung und Übergangbestimmungen):
§ 60 Abs. 1 (Größe der Kennzeichenschilder an Krafträder)

An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 1958 (im Saarland vor dem 1.1.1959) erstmals in den Verkehr gekommen sind, deren Hubraum 50 ccm übersteigt und bei denen das vorschriftsmäßige Anbringen und Beleuchten der Kennzeichen nach Muster b der Anlage V außergewöhnlich schwierig ist, dürfen Kennzeichen nach Muster a der Anlage V, STVZO verwendet werden. "ungewöhnlich" trifft nicht zu, wenn z.B. § 60, Abs.2 anwendbar ist: An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 1958 erstmals in den Verkehr gekommen sind, darf der Abstand des unteren Randes des hinteren Kennzeichens wenn nötig bis auf 150 mm verringert werden.

- - - - -

Der Landesverband Rhein-Ruhr veranstaltet am 6.12.1969 um 15,30 Uhr im Clublokal in Pohlhausen ein Nikolaus-Fest für die Kinder unserer Mitglieder. Die Kinder sollten nicht älter als 11 Jahre sein. Anmeldungen hierzu mit einigen Angaben über eventuelle Unarten bitten wir bis spätestens zum 29.11.69 an

Heinz Wassermann

43 E s s e n - Holsterhausen
Friedbergstr.11

zu richten.

- - - - -

Der Clubabend des Landesverbandes Rhein-Ruhr im Dezember findet am 13. Dezember 1969 in Pohlhausen statt.

Hiermit laden wir Sie ein an der bisher schwersten Motorrad Rally teil zu nehmen. Diese Rally ist nicht nur ein Motorradfahrer Treffen sondern in erster Hinsicht ein Wettbewerb.

Der Zielort FEMUNDSENDEN liegt in einer der kaeltesten Gegenden Norwegens wo - 30° C. und unter dem keine Seltenheit sind, ja, man wird mindestens mit - 20° rechnen muessen.

Es ist also eine Fahrt bei der von Maschiene und ganz besonders vom Fahrer sehr viel verlangt wird.

Maschinen aller Art koennen teilnehmen, es ist allerdings eine Bedingung das diese den Zulassungs-Bestimmungen des Heimatlandes entsprechen.

Der Wettbewerb besteht aus 2 Teilen. Der Hauptteil ist eine Zielfahrt bei der das Wort K R Y S T A L L gesammelt wird. Man faehrt also die verschiedenen Buchstaben in richtiger Reihenfolge an und die Luftlinien Km. werden bewertet. Als Karte koennen solche bis hinunter zum Masstab 325. 000 verwendet werden (ausserhalb Scandinavien bis 250. 000). Die Strecke vom Wohnort bis zum K wird nicht gewertet. Nach dem anfahren des letzten L faehrt man nach Asheim in der Provinz Hedmark am Storsjøen See (Km. werden bis Asheim gewertet).

Der andere Wertungsteil ist eine Sonderpruefung (kurwenreiche und bergige Strasse) welche in Asheim startet. Startplatz ist die Tankstelle auf Ostseite der Bruecke. Von Asheim wird in Zeitwertung - 90 minuten - bis Femundsenden gefahren, es sind 58 Km. Wer die Zeit ueberschreitet bekommt pr. $\frac{1}{2}$ min. 20 Km. Strafe.

Zeitplan:

Fruehester Start bei K - Freitag den 27. februar 1970 um 8, 00 Uhr.

Fruehester Start zur Sonderpruefung in Asheim - Samstag um 11, 00 Uhr.

Spaeteste Ankunft in Asheim - Samstag um 16, 00 Uhr.

Wer nach 16, 00 Uhr ankommt scheidet aus der Wertung.

Begleitfahrzeuge sind nicht gestattet, wer in den Verdacht geraet ein Begleitfahrzeug benutzt zu haben scheidet aus der Wertung.

Bei der Ankunft werden alle Maschinen in einem "Park ferme" abgestellt.

Klasseneinteilung - Solomaschinen bis 175 ccm.
Solomaschinen ueber 175 ccm.
Seitenwagenmotorraeder.

Preise fuer die besten 3 jeder klasse, und Sachpreise so weit wie moeglich. Es ist auch moeglich das mehrere klassen eingeteilt werden, doch haengt dieses von der Zahl der Beteiligten ab.

Programm: Samstag 20, 00 Uhr, Empfang und Preisverteilung.
Sonntag 10, 00 Uhr, Startpruefung kalter Motoren (Preis).
Ansonsten freie Unterhaltung.

Wir machen darauf aufmerksam das die geltenden Verkehrsvorschriften eingehalten werden muessen. Der Veranstalter traegt kein Risiko und jeder Teilnehmer faehrt auf eigene gefahr.

Veranstalter: Leif Arnesen und Thor H. Gulbrandsen
Eidsvoll.

Anmeldungsgebuehr: N. kr. 20, 00 pr. person, Plakette gratis.

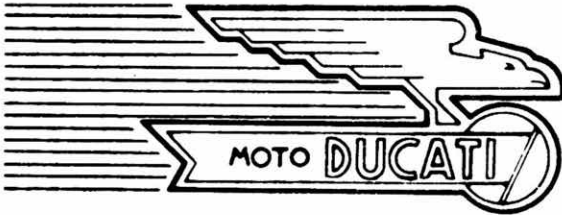
Anmeldung: Bis spaetestens 1. Februar 1970 an

Leif Arnesen,
Styri,
2080 Eidsvoll,
Norwegen.

Unterkunft: Im Femund Hotell, es ist die einzige Unterkunfts-moeglichkeit am Ort und wird zugleich als Empfangshaus u. s. w. benutzt. Fuer Abendessen, Uebernachtung und Fruestueck verlangt die Wirtin N. kr. 50, 00. Wir werden zu der Jahreszeit die einzigen Gaeste sein, erfahrungsgemaes gute Kueche.



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" an Lager !**