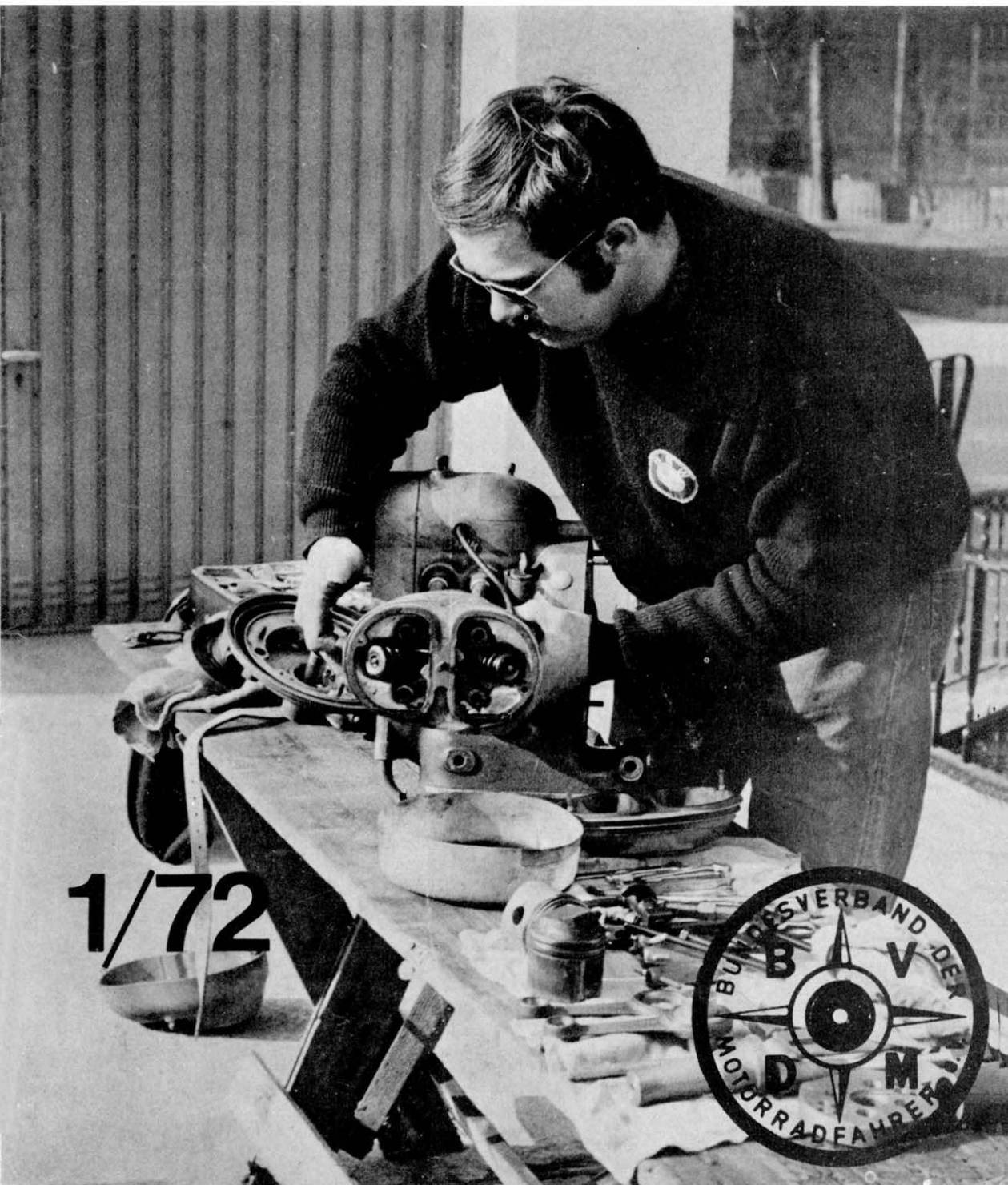


Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.





Referat "Veteranen - Motorräder"

Einladung

zur

I. Internationalen Motorrad-Veteranen-Rallye
Pfungsten 1972 in Xanten / Ndrh.

Im Jahre der Olympischen Spiele richtet der BVDM unter der Schirmherrschaft der Stadt Xanten am 20.- 22. Mai die

I. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye

aus.

Ich bin der Meinung, daß diese alte Stadt, die aus dem Römer-Lager "Castra Vetera" hervorging, die ideale Kulisse für eine derartige Veranstaltung darstellt.

Dazu kommt, daß der landschaftlich reizvolle Niederrhein noch abseits des Touristenstromes liegt. Deshalb läßt sich eine Fahrt, die über zwei Tagesetappen von je ca. 100 km geht, dort unschwer durchführen.

Um echten Veteranensport zu gewährleisten, wird diese Rallye nach internationalem Wertungsmodus ausgetragen.

Alle Motorradfreunde, die sich dem Veteranensport und den damit verbundenen Erlebnissen verschrieben haben, sind zu dieser Rallye als Teilnehmer oder Zuschauer herzlich eingeladen.

Gleichzeitig mache ich aufmerksam auf die 3. Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" am 1./2. Juli ds. Jahres, veranstaltet vom BVDM-Landesverband RHEINLAND-WIED.

Mit den besten Wünschen für ein schönes Motorradjahr 1972 bin ich

Ihr

Karl Reese

Veteranen-Referant im BVDM

Anmeldung und Auskunft

für Xanten: Karl Reese, 4220 Dinslaken-Hiesfeld, Heistermannstr. 110
Heinz Sauerland, 4182 Uedem/Ndrh., Mosterstr. 22

für Neuwied: Karl-Heinz Galeazzi, 545 Neuwied 13, Fluraustr. 52
(ab 1.3.: Austraße 38)

Ein Mitglied, welches noch nicht lange dem BVDM angehört, schrieb uns mit Bedauern, daß es auf dem ELEFANTEN-TREFFEN keinen speziellen BVDM-Treffpunkt gegeben habe. Er hätte mit seinen Freunden gerne Kameraden aus anderen Landesverbänden kennengelernt.

Die Idee eines BVDM-Treffpunktes ist garnicht so schlecht, nur müssten die dazu erforderlichen Vorbereitungen von einem besonderen Ausschuß aus den Landesverbänden getroffen werden. Die Organisationsleitung kann sich unmöglich auch noch damit befassen. Vielleicht sollte man das auf der diesjährigen Hauptversammlung einmal besprochen werden.

Es gibt aber noch andere Möglichkeiten des gegenseitigen Kennenlernens, und zwar verteilt über das ganze Jahr!

In Nr. 4/72 der BALLHUPE waren nicht weniger als ein volles Dutzend Treffen von BVDM-Landesverbänden aufgeführt - die Hauptversammlung nicht mitgezählt. Sodann treffen sich die Angehörigen jedes Landesverbandes mindestens einmal im Monat. Zu diesen Clubabenden sind Gäste bekanntlich immer gerne willkommen, besonders solche aus benachbarten Landesverbänden.

Hier ist m.E. sehr viel besser Gelegenheit zu einem freundschaftlichen Gespräch, als im großen Gewühle am Ring. Besonders sollten die älteren LV Delegationen zu den Clubabenden der jüngeren LV oder Ortsclubs entsenden! Besser können wir unsere Verbundenheit zu den jungen Kameraden garnicht beweisen.

Sodann sollte man bei der Planung von Veranstaltungsbesuchen solche von BVDM-Landesverbänden in erster Linie vormerken. Dafür sollte es bei der Touristik-Meisterschaft die doppelte Punktzahl geben. (Dies als Anregung für die Sportwarte bei einer evtl. Änderung des Wertungsmodus).

"Begegnung" ist heutzutage schon fast ein Modewort. Wir sollten diesem Begriff wieder mit Sinn und Leben erfüllen und das Jahr 1972 zum Jahr der Begegnung und des Kennenlernens innerhalb des BVDM machen, gemäß einem Kernsatz unserer Satzung: "Förderung der kameradschaftlichen Verbindung der dem BVDM angehörenden Motorradfahrer untereinander."

W.R.

Fahrbericht BSA Rocket 3

Zunächst darf ich mich kurz vorstellen: Jahrgang 1938,
beruflicher Werdegang: Kfz.-Schlosser, -meister, stud. Ing.

Meine Erfahrungen mit eigenen Motorrädern:

mit 16 Jahren Zündapp DB 200, Baujahr 1938

mit 18 Jahren BSA A 7, Baujahr 1953

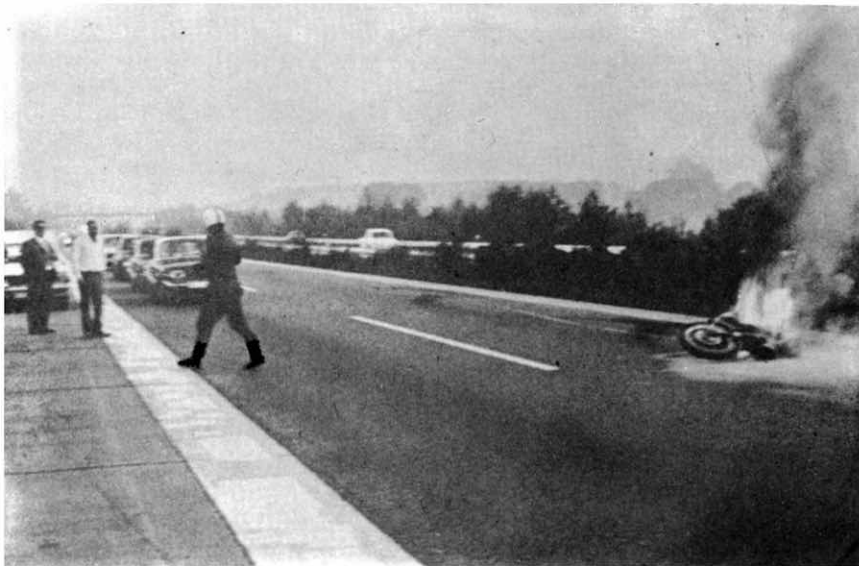
mit 22 Jahren Zündapp KS 601, Baujahr 1953

mit 27 Jahren Horex Imperator, Baujahr 1959

also alles alte Gurken, die zwar irgendwann einmal richtungsweisend waren, doch zu dem Zeitpunkt, als ich sie besaß, leistungsmäßig dem gerade gültigen Stand der Technik nicht mehr entsprachen.

Das sollte anders werden. Durch das Ausscheiden aus der Bundeswehr konnte ich mit Abfindung und Erspartem soviel zusammenbekommen, daß es für eine sieben Monate alte Rocket 3 reichte. 4 250,- DM zahlte ich, nachdem ich von der Probefahrt zwar ängstlich, jedoch überzeugt zurückgekehrt war. Eine solche Beschleunigung hatte ich nicht einmal bei der Norton 650 SS erlebt, - zudem hatte ich das Schnellfahren auf der Imperator verlernt. Die Rocket spuckte zwar am Zylinderfuß das Öl in Strömen aus, das nahm ich ihr aber nicht übel, da ich noch keinen Engländer kennengelernt hatte, der keine Ölsardine war.

Die Freude mit diesem Gefährt währte ganze 14 Tage, da legte ich mich bei ca. 110 km/h auf die Nase, d.h. ich überschlug mich, weil das Ventil des Vorderradreifens abriß und ich somit vorn die Luft verlor. Das Motorrad brannte sofort lichterloh, nach zehn Minuten konnte ich, der ich gerade auf den Beinen war, es mit einem geborgten PKW-Feuerlöscher zu löschen versuchen.



Da ich das Fahrzeug Vollkasko versichert hatte, konnte ich mir nach Abwicklung mit der Versicherung und einem nochmaligen Aderlaß meines Sparguthabens eine neue Rocket kaufen. Die ausgebrannte steht als Ersatzteilreservoir in der Garagenecke, - bei ausländischen Motorrädern immer ein beruhigendes Gefühl. Doch nun zum eigentlichen Fahr- und Erlebnisbericht:

Da das Motorrad noch neu war, begann ich mit schonender Fahrweise, d.h. ich drehte in keinem Gang über 5000 Touren. Nach ca. 3000 km wagte ich mich dann schon etwas höher, doch wollte die Beschleunigung nicht ganz so rasant sein wie die der Vorgängerin. Eine Überprüfung der Zündung ergab, daß diese etliche Grade zu früh eingestellt war, und nachdem ich laut mitgelieferter Betriebsanleitung (in deutsch) die Zündung exakt einstellte, spurtete das Gefährt seinem Namen getreu.

Die Zylinderfußschrauben zog ich nach ca. 1000 km nach, dazu mußte der mitgelieferte 1/2 Ringschlüssel aus dem Bordwerkzeug erst flacher geschliffen werden. Die Zylinderkopfschrauben werden laut Reparaturanleitung mit 2,64 mkp angezogen, was nach Abnahme des Tanks leicht zu bewerkstelligen ist.

Ersatzteilkatalog für DM 10,-- und Reparaturanleitung für DM 50,-- (beides in englischer Sprache) wurden vom Importeur Gericke innerhalb 14 Tagen zugeschickt. Ohne solche Hilfen sollte man sich solch ein Fahrzeug nicht halten.

Das Ventilspiel läßt sich nach Abnahme des Tanks verhältnismäßig leicht einstellen, etwas umständlicher kommt man an den mittleren Zylinder heran. Der Ölkühler sitzt dabei jedoch im Wege; - da er in Gummi gelagert ist, läßt er sich etwas nach vorn biegen, - er wäre besser 2 cm weiter zum vorderen Rahmenrohr hin angebracht. Eine Überprüfung des Ventilspiels alle 200-300 km ergab, daß sie stets neu einzustellen waren, - also das Spiel nie stimmte.

Nach ca. 3000 km zeigte der Smith Tachometer oberhalb 75 km/h nicht mehr genau an, d.h. er pendelte zwischen 75 und 125 km/h hin und her, egal, - ob 80 km/h oder Voll-dampf gefahren wurden. Ich schickte ihn an VDO und bekam ihn für 40,-- DM nach vier Wochen repariert zurück, seitdem gibt es keinen Anlaß zu Beanstandungen.

Bei Kilometerstand 4300 benötigte ich ein neues Blinkrelais, - das erste war zerschüttelt und zerrüttelt, - und bei km 6000 ersetzte ich Kerzen und Ölfilter. Der Kerzenausbau ist, entgegen "Motorrad" Testbericht, ein Kinderspiel, auch ohne Tankabbau. Man kann sogar den mitgelieferten Kerzenschlüssel benutzen, der oben einen 5/8" Sechskant hat, und mit Hilfe eines Maul- oder Ringschlüssels die Kerzen lösen - der Rest wird von Hand herausgedreht.

Die 3 Ölfilter sind:

1. feines Messingdrahtgewebefilter im Öltank,
2. grobes Drahtgewebe im Trockensumpf unterhalb des Kurbelgehäuses,
3. Papierfeinstölfilter an der rechten Motorseite.

Letzterer wird laut Betriebsanleitung alle 6000 km ausgewechselt. Im Werksprospekt wird die Laufruhe des Motors über den grünen Klee gelobt. Nun, wenn der Motor so ruhig lief, brauchte der Lenker gewiß nicht in Gummi gelagert sein. Nachdem ich die viel zu dicken Profilgriffe gegen Maguragummigriffe ausgewechselt hatte, bekam ich die Vibrationen noch deutlicher zu spüren. Bei scharfer Fahrweise, wenn man zwangsläufig den Lenker faßt, bekommt man nach längerer Fahrt deutlich ein Kribbeln in den Händen zu spüren, so, als wollten sie einschlafen.

Nach 6000 km war der Hinterradreifen fällig, (normalerweise noch eher, aber die ersten 3000 km fuhr ich ja recht zahm und somit schonend), - und der kostet 113.-- DM. Alle Versuche, einen deutschen Reifen in der Größe zu bekommen, schlugen fehl. Engl. Dunlop Avon liefern die erforderlichen Größen 4¹⁰H - 19, Metzeler und Conti nur 4⁰⁰H - 18, 4⁰⁰ - 19 sind ansonsten nur als Gespannreifen in Normalausführung zu bekommen, - und das ist dann bei der Geschwindigkeit doch etwas gefährlich.

Den Vorderradreifen wechselte ich bei der Gelegenheit gleich mit. Durch das Bremsen, hauptsächlich mit der ausgezeichneten Vorderradbremse, war er einseitig abgefahren und bewirkte ein Zittern der Vorderradgabelholme um ca. 2 cm ab Tempo 125 km/h. (Auswuchten nicht möglich). Hier nahm ich einen Metzeler 3²⁵ - 19 Rille 12, 30 DM billiger als die engl. Reifen, - ausgezeichnete Fahreigenschaften, besonders beim Wechseln der Fahrspur auf der Autobahn kein Wegrutschen des Vorderrades über die weiße unterbrochene Leitlinie

mehr - das Flattern ist weg -, doch jetzt entsteht beim Abbremsen ein starkes Rubbeln vorn. So sollte es denn in den sonnigen Süden gehen gen Portugal, die Pfadfindertrophäe zu gewinnen. Doch mit des Geschickes Mächten ... kurz vor Lyon ging der Motor fest. Nicht gejagt (Autobahndauertempo 120 km/h), kein Ölmangel. -

Trotzdem: - der rechte Kolben hatte eine bleistiftbreite Lücke auf der Einlaßseite, Kolbenboden eingesunken, Freßspuren im Zylinder.

Ursache: Kraftstofffilterchen vor der Hauptdrüse des rechten Vergasers war zu, somit Gemischabmagerung und Heierwerden dieses Zylinders, die anderen beiden trieben fleißig weiter... Urlaub aus.

Diese Kraftstoffiltergeschichte muß sich auch schon bis Birmingham herumgesprochen haben, denn die neueren Modelle werden ohne besagtes Filter geliefert. Ersatzteile sind beim Importeur in Düsseldorf grtenteile sofort erhältlich, nur kein Kolben in Standardgröße. Um das Motorrad nicht stilllegen zu müssen, baute ich alle drei Kolben samt Zylinder von der Unfallmaschine ein. Vom Importeur ließ ich mich unter anderem davon überzeugen, daß laut Werksempfehlung Gasschieber mit anderem Öffnungsquerschnitt einen besseren Übergang und auch einen besseren Leerlauf ergäben, als die der ersten Serie. Und in der Tat, es gelang mir mit diesem neuen Gasschieber (Stückpreis DM 9.80) endlich, einen annehmbaren Leerlauf zu bekommen. Höchstwahrscheinlich je nach Wetter mit 2 Personen, Tankrucksack, Packtaschen 175-180 km/h, allein ca. 190 km/h.

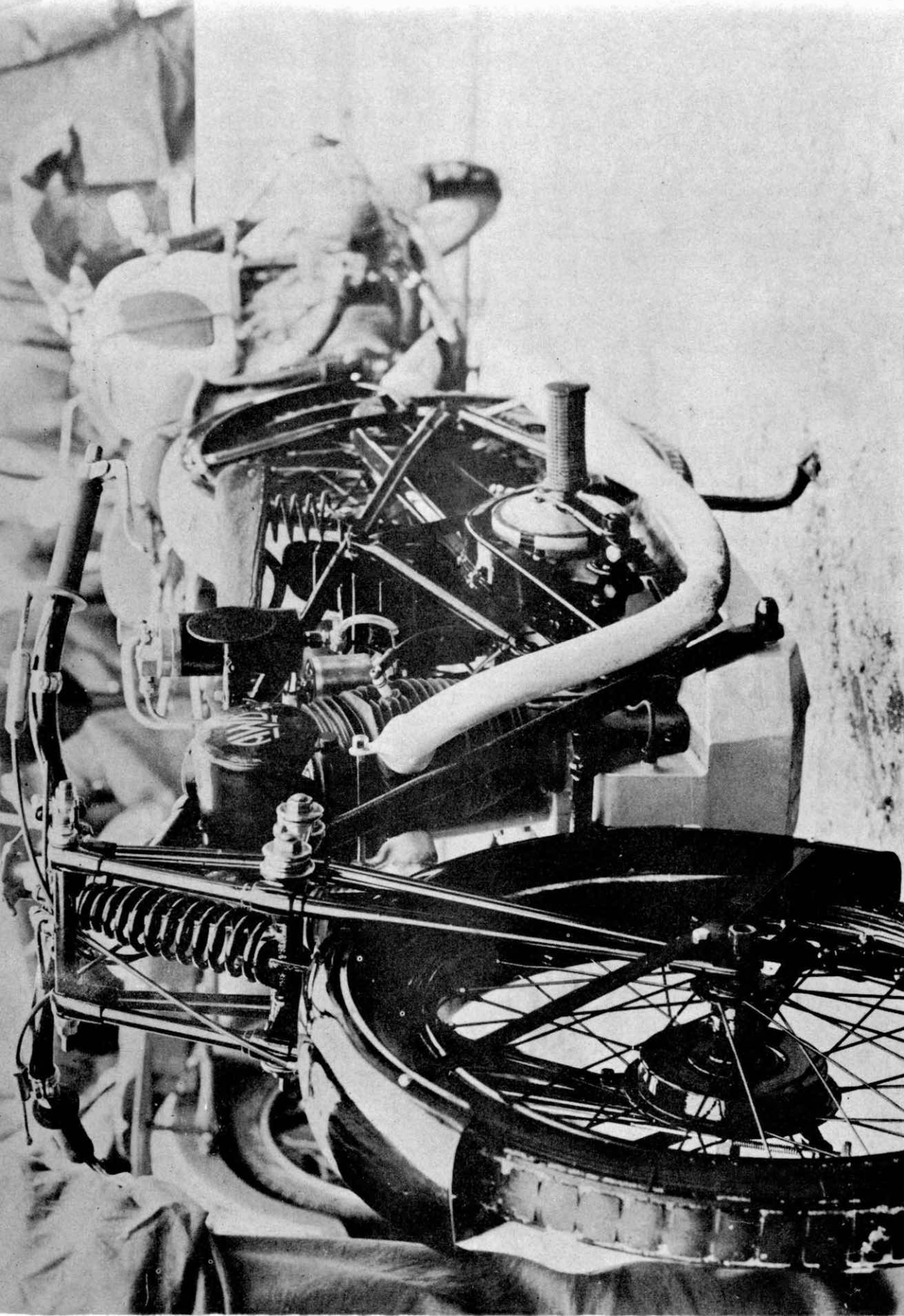
Kraftstoffverbrauch: Mittel aus Autobahnjagd und Kolonnengebummel: 7,5 l/100 km.

Zusammengefaßt ergibt sich folgendes Bild:

Pluspunkte: Straßenlage großartig, Vorderradbremse ganz hervorragend, mit zwei Fingern läßt sich das Motorrad aus allen Geschwindigkeiten abbremsen. Asymmetrisches Licht recht hell, riesige Sitzbank (bietet Platz für 2 Personen + zusammengelegtem Schlauchboot, Motor ist endlich trocken, keine Ölnebel an Gehusenhten oder sonstwo.

Minuspunkte: Ständer verhindert starke Schräglage, Hinterradausbau umständlich, Zndungskontrolle sowie Kontrolle des Ventilspiels muß in zu kurzen Intervallen erfolgen, schlechtes Anspringen bei niederen Temperaturen, Wirkung der Hinterradbremse befriedigt nicht, bessere Kontrolle nach der Endmontage (Schrauben des Hinterradzahnkranzes waren lose, Dämpfungseinsatz in Vorderradgabel löste sich).

Hannibal



Diese AWD-Maschine von 1925 war beim Elefanten-Treffen am Ring zu sehen und wurde erst kürzlich im MOTORRAD im Rahmen der Würdigung ihres Erbauers August Wurring vorgestellt. Wir können dazu noch folgende Einzelheiten mitteilen:

Der von Richard Küchen konstruierte Motor wurde damals von der Maschinenbau-A.G. in Heilbronn gebaut; der Binks-Vergaser hatte keinen Schieber, sondern eine um eine Art Scharnier bewegliche Klappe (daher der Name Mausestrap = Mausefalle). Der Kraftstofftank liegt unterhalb des Motors, der Sprit wird durch den wechselnden Druck im Kurbelgehäuse in einen kleinen Behälter links oben am Rahmen gepumpt; von da läuft er per Gefälle zur Schwimmerkammer.

(Foto: Lange)

Kälteschutz Unter wäsche »Alpin«

nach Oberforster Heinrich

Geeignet für Jäger, Förster, Wintersportler – kurz für alle, die sich beruflich oder privat im Freien aufhalten. Wohligh warm, winddicht, federleicht, trägt nicht auf. Die Muskeln bleiben warm und geschmeidig. Verhindert und lindert Rheuma, Ischias, Bandscheiben etc. Ärztlich empfohlen. Pflegeleicht. Größen 46–54.

Unterjacke „Alpin“, langer Ärmel
Best.-Nr. 93077 MF 44,-

Unterziehhose „Alpin“, lang
Best.-Nr. 93078 MF 45,-

Weste
Best.-Nr. 93209 MF 39,-

89,-

komplett
Best.-Nr.
93079 MF

mit
3-fach
Kälte
schutz



Hautseite: reine, waschbeständige Baumwolle in Maschenbildung

Innen: Isolations- schicht aus Dralon-Vlies; wirkt wie ein Warmemantel

Außenseite: Widerstands- fähiges Nylon-Charmeuse

WAFFEN FRANKONIA



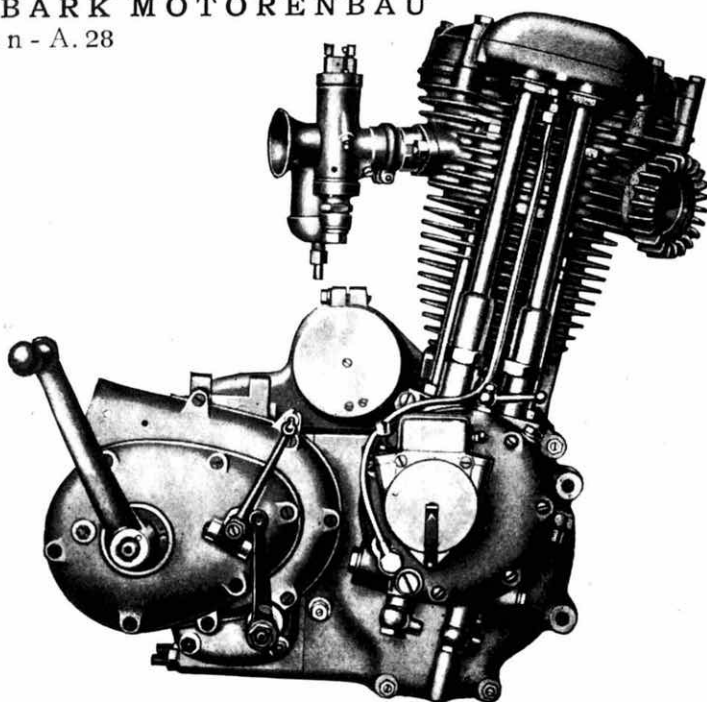
87 Würzburg 2, Postfach 380, Telefon 09302/801

Ladengeschäfte in:

Würzburg, Randersackerer Str. 3–5, Tel. 0931/73001

Darmstadt, „Haus der Jäger“, Saalbaustr. 19–23, Tel. 06151/20032

München, Maxburgstr. 4 und Pacellistr. 2, Tel. 0811/225307



BARK-EINZYLINDER-FAHRZEUG-BLOCKMOTOR —
200, 350, 500 cm³ — TYP „20 KA“, „35 KA“ und „50 KD“

Zylinderzahl	1	Kurbelgehäusewerkstoff ..	Aluminium
Bohrung	57 (70) [84] mm	Pleuelstangenwerkstoff ..	Stahl
Hub	78 (90) [90] mm	Kolbenwerkstoff	Aluminiumlegierung
Hubraum	190 (346) [499] cm ³	Kolbenbolzenanordnung ..	schwimmend mit Sicherungsringen
Verdichtungsverhältnis ..	1:6	Schmierung des Motors ..	Druckumlauf
Drehzahl normal	3000 U/min	Ölpumpe	Kolbenpumpe
Gebremste Dauerleistung ..	5 (8) [10] PS bei 3000 U/min	Zündung: Art	Batterie
Gebremste Spitzenleistg. ..	9 PS b. 5300 U/min (16 PS b. 5200 U/min) [20 PS b. 4800 U/min]	Fabrikat, Typ	verschiedene
Größtes Drehmoment ..	1,3 (2,55) [3,5] mkg bei 3000 U/min	Zündverstellung	von Hand
Arbeitsweise	Viertakt	Vergaser	verschiedene, hor., 20 (25) [25] mm
Zylinderwerkstoff	Grauguß	Luftreiniger	verschiedene
Zylinderkopf	abnehmhb., Grauguß (auf Wunsch auch Leichtmetall)	Kraftstoffförderung	Gefälle
Ventilanordnung	hängend	Kühlung	Luft
Nockenwellenanordnung ..	im Kurbelgehäuse	Kraftstoffverbrauch	300 g/PS/Std.
Nockenwellenantrieb ...	Stirnräder	Schmierölverbrauch	10 g/PS/Std.
Kurbelwellenhauptlager ..	2 Rollenlager	Ölinhalt d. Motorgehäus. ..	0,12 l
Pleuellager	Rollenlager	Motorgew., betriebsfert., ohne Öl	24 (31) [33] kg
		Größte Länge des Motors ..	250 mm
		Größte Breite des Motors ..	210 (300) [300] mm
		Größte Höhe des Motors ..	450 (535) [535] mm

Die Angaben in () beziehen sich auf Typ „35 KA“, in [] auf Typ „50 KD“. Die Motoren werden auch in unblockter Ausführung als Typ „20 KC“, „35 KC“ und „50 KC“ geliefert.



DER VETERANEN - TEIL

In unserem "Veteranen"-Teil stellen wir heute einen deutsche Einbaumotor aus den 30er Jahren vor.

Die Firma Otto Bark, Motorenbau, Dresden baute vor dem Krieg nicht nur den abgebildeten OHV-Motor, den es mit 200, 350 und 500 ccm gab, es wurden auch einfache Dreikanal-Zweitakter geliefert, die wir vielleicht später einmal zeigen werden.

Der hier gebrachte bildschöne Motor erinnert sehr stark an die MAG-Motoren aus der Schweiz. Hinsichtlich Leistung und technischen Details konnte der Bark-Motor gegenüber der Konkurrenz gut bestehen. 20 PS bei 4.800/5.000 U/min., eine Verdichtung von 1:6, sowie ein Vergaserdurchlaß von 25/26 mm waren um 1935 Standardwerte für 500er OHV-Einzylinder. Man muß dabei berücksichtigen, daß Benzin damals 74 Oktan hatte, (manchmal noch weniger) und daß HD-Öle noch unbekannt waren.

Bark lieferte Zwei- und Viertaktmotoren an einige kleinere deutsche Motorradfabriken, u.a. ARDIE, BÜCKER, ELFA, HERCULES, O.D., UT, WIMMER. Es gab bekanntlich in den 20er und 30er Jahren eine ganze Anzahl kleinerer Werke, die nur die Fahrgestelle bauten und diese mit zugekauften Motoren und Getrieben bestückten. Zu diesen "Konfektionären" zählten so berühmte Namen wie TORNAX und IMPERIA. Auch VIKTORIA, TRIUMPH-Nürnberg und ZÜNDAPP bauten zeitweise fremde Motoren ein.

Die bekanntesten Einbau-Motoren waren JAP (London) und MAG (Genf). JAP bot ein riesiges Sortiment in allen Hubräumen von 200 - 1000 ccm, fast in jeder Größe sowohl in SV als auch als OHV-Ausführung. Viele Bauteile waren identisch und ermöglichten eine rationelle Fertigung und damit günstige Preise. MAG hatte den Ruf guter Qualität und war daher auch nicht billig. Es wurden hauptsächlich 350er und 500er Motoren nach Deutschland geliefert.

Im Zuge von Autarkiebestrebungen der damaligen Regierung verbunden mit einer strikten Devisenbewirtschaftung, wurde die Einfuhr ausländischer Motoren ab Mitte der 30er Jahre mehr und mehr gedrosselt. Nun sollte man meinen, daß statt der bis dahin verwendeten JAP und MAG-Motoren jetzt inländ. Fabrikate, z. B. BARK eingebaut wurden. Das war aber erstaunlicherweise nur in sehr geringem Umfang der Fall. Die Mehrzahl der bisherigen "Konfektionäre" ging zu eigenen Motoren-Fertigung über, so STANDARD, TRIUMPH (wo der MAG-Motor in Lizenz gebaut wurde) und IMPERIA. Dem Godesberger Werk wurde die Entwicklung eines aufgeladenen 350er 2-Takt-Boxermotors zum Verhängnis. Dieser Motor brachte bei Probelaufen eine sensationelle Leistung. Bevor er aber zur Serienreife gelangte, ging IMPERIA das Geld aus und diese berühmte Marke verschwand.

TORNAX bezog 500er und 600er COLUMBUS Motoren fortan von HOREX.

Es ist rückschauend schwer zu beurteilen, warum in den großen Klassen deutscher Motoren nur COLUMBUS einen Teil des Erbes von MAG und JAP antreten konnte. Der BARK-OHV wäre zweifellos auch dazu geeignet gewesen. Es gab ihn - damals keinesfalls selbstverständlich schon mit angeblocktem Getriebe. Preislich durfte er zwischen JAP und MAG gelegen haben. Wenn auch seinerzeit sehr auf sparsame Verwendung von Buntmetallen geachtet wurde (die wurden für die Rüstung gebraucht), war er in der Qualität JAP mindestens gleichwertig. BARK hatte eine beiderseits kugelgelagerte Kurbelwelle, während die Motoren aus London bei den billigeren Ausführungen die Welle nur auf der Antriebsseite in Rollen lagerten; auf der Steuerseite begnügte man sich mit einer Bronzebuchse. Ein weiterer Vorteil war das angeblockte Getriebe. Neben dem hier gezeigten OHV-Motor wurden auch SV-Motoren in verschiedenen Größen geliefert. Ähnlich wie bei JAP waren auch hier die Kurbeltriebe gleich. Trotzdem kam noch eine ganz schöne Anzahl verschiedener Typen zustande.

Im übrigen hatte fast jede Marke damals den Ehrgeiz, Maschinen in allen Hubraumklassen anzubieten, möglichst noch jeweils in einer Sport- und einer Tourenausführung. Die letzteren hatten noch seitengesteuerte Motoren, die "Sportmaschinen" besaßen hängende Ventile. Ein schier unübersehbarer Typenwirrwarr war die Folge.

Den Herren des "Dritten Reiches" war das natürlich ein Dorn im Auge, besonders im Hinblick auf die Verwendbarkeit von zivilen Kraftfahrzeugen im Kriegsfall. Auch für den Verbraucher hatte die übertriebene Vielfalt ihre Schattenseiten. Man denke nur an die Ersatzteilbeschaffung. Von der Regierung wurde daher ein Major Schell beauftragt, die riesige Zahl der vorhandenen Modelle auf einen überschaubaren Typenplan zusammenzustreichen.

Die ersten Resultate des "Schell-Planes" zeigten sich auf der IAMA-INTERNATIONALE AUTO- und MOTORRADAUSSTELLUNG-1939 in Berlin. Nur noch BMW, DKW, NSU und ZÜNDAPP waren in allen Hubraumklassen vertreten. Es sollte künftig nur noch Maschinen mit 125, 250, 350, 500 und 600 ccm geben. Die damals sehr beliebte 200er Klasse konnte man nicht plötzlich einstellen, sie war aber zum Aussterben verurteilt. Zwei weitere Ausnahmen bildeten die BMW R 71 (750 ccm) und die K 800-4Zylinder von ZÜNDAPP. Beide hatten SV-Motoren mit 22 PS. Besonders die Programme der kleineren Motorradhersteller hatte der "Schell-Plan" durchgeforstet. So fielen bei ARDIE alle Viertakter weg. Eigene Motoren über 250 ccm bauten nur noch die großen Vier: BMW - DKW - NSU - ZÜNDAPP. Hier muß noch Standard erwähnt werden, die zur IAMA 1939 zu den bereits seit Jahren laufenden REX-OHC-Typen eine bildschöne 250er mit Zweitaktmotor und Telegabel herausbrachten.

Das Feld der großen Einbau-Viertakter beherrschte COLUMBUS, die Motorenmarke von HOREX. Der Schlager im COLUMBUS-Programm war ab 1938/39 ein 350er OHV-Motor, der von HOREX und VICTORIA eingebaut wurde. Es war genau der Motor, der Anfang der 50er Jahre in der HOREX-REGINA eine glanzvolle Auferstehung erlebte. Weiter baute COLUMBUS damals je einen 500er und 600er-Motor, und zwar in beiden Größen, je einmal in SV und OHV-Ausführung. Von diesen dicken "Dampfhämmern" will ich später einmal berichten.

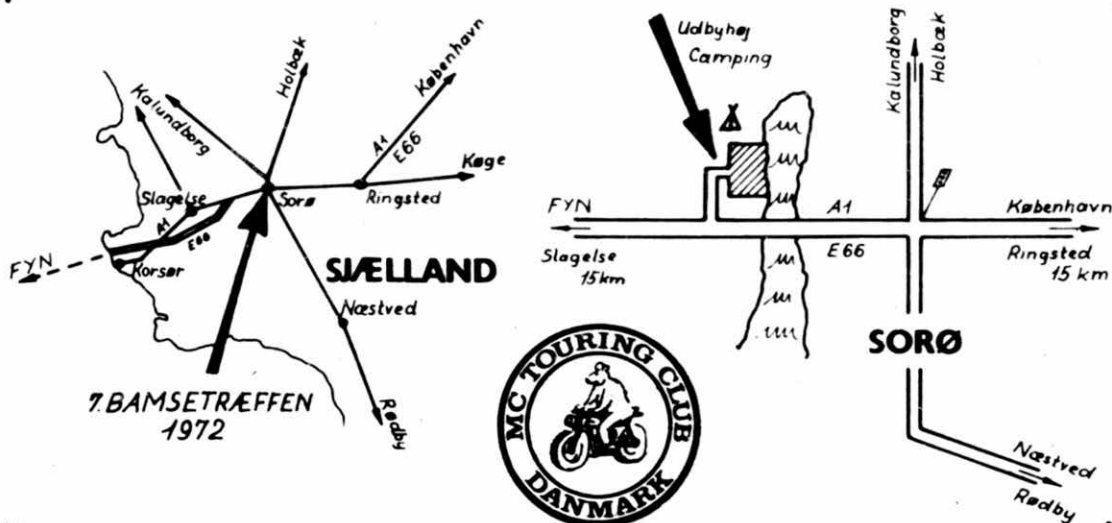
Warum die eingangs erwähnte Firma BARK nicht im Motorengeschäft blieb, weiß ich leider nicht. Über die Zuteilung wichtiger Rohmaterialien konnten die Behörden auch schon vor Kriegsbeginn einen gewissen Einfluß auf die Fertigung nehmen.

Vermutlich wurde BARK als Präzisionshersteller schon früh in die Rüstungswirtschaft einbezogen. Vielleicht weiß einer der älteren Ballhupenleser, was aus dieser Firma geworden ist. Über eine diesbezügliche Zuschrift würde ich mich sehr freuen.

DER TERMINKALENDER

- 1.- 2. April Motorradfahrertreffen in BRIELLE (30 km westlich von Rotterdam)
Anmeldung und Auskunft:
MC Rotterdam-Zuid, Sekr. M.P. Postema
Koninginnelaan 651, VLAARDINGEN/Holland
- 29./30. April Nürburgring "Großer Preis von Deutschland"
(Weltmeisterschaftslauf) für Motorräder
- 29./30. April Treffen italienischer Motorräder (MOTO GUZZI, LAVERDA, DUCATI u.a.) in Kassel "Zum roten Kater"; Auskunft: KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM, Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harlesh., Hohlesteinstr. 3
13. Mai JUMBO-Fahrt Deutschland, Treffpunkt ab 11.5. (Himmelfahrt) in Kassel "Zum roten Kater"
Anmeldung und Auskunft: Kurt Schirakowski
- 20.- 22. Mai 1. Internationale Veteranen-Rallye in Xanten am Niederrhein; Veranstalter:
BVDM-Landesverband RHEIN-RUHR
Anmeldung und Ausschreibung durch
Karl Reese, 4220 Dinslaken-Hiesfeld,
Heistermannstr. 110
- 20.- 22. Mai Pfingsttreffen in Groß-Gerau "Im Wiesengrund" (Zeltgelegenheit)
BVDM-Landesverband RHEIN-MAIN
Harry Waldschmidt, 6080 Groß-Gerau,
Frankfurter Str. 50

BAMSETRÆFFEN



SORØ DANMARK 15-16 Apr. 72

TEDDY-BEAR RALLY

Auch Dieses Jahr werden Sie zum internationale BAMSETREFFEN eingeladen.

Auf Campingplatz Udbyhøj, im Nähe von Sorø, 75 km West von Kopenhagen.

BAMSETREFFEN wird in Zukunft wie ein Zelter-Treffen organisiert.

Wünchen Sie ein Hotelzimmer, bitte umblättern, den Hotellist zu sehen, so das Sie Ihren Zimmerreservation im Voraus machen kan.

Schlafgelegenheit auf dem Fussboden ist nicht Möglich.

Plakette kan bei Anmeldung im Büro gekauft werden, Dkr 20,- (incl. Camping)

PROGRAM:

Lørdag
Saturday 15 APRIL
Samstag

0800-1900 Ankomsttilmelding
v. pladsens indgang
Check-in office open
Anmelding im Büro

2100 Velkomst. Premieuddeling. etc.
Speeches. Prizes. etc.
Begrüssungssprache. Preisverteilung.

2130 Lejrbål
Camp-fire
Lagerfeuer

Søndag
Sunday 16 APRIL
Sonntag

0900-1100 Tilmeldingen åben
Office open
Anmelding offen

1100 Fællestur
Common tour
Gemeinfahrt

Erfahrungen mit dem "Kayser"-Motor

Unser Familiengespann, R 69 S mit dem großen CLIPPER-Seitenwagen, hatte 52 000 km runter. Aus diesem Grund und weil in den unteren Drehzahlen mehr PS erwünscht waren, wurde der Umbau vorgenommen. Nach tel. Rücksprache mit Herrn Kayser kam für meinen Zweck nur der "lahme" Umbausatz in Frage.

Kurz die technischen Daten: Verdicht. 7:1, 46 PS bei 6000 Um.p.Min. und 738 ccm.

Die Spitzengeschwindigkeit ist für den TÜV mit 175 kmh angegeben. (Solo natürlich).

Nachdem der Motor per Frachtgut abgeschickt war, begann das Warten, denn es dauerte statt der Vereinbarung von 14 Tagen ganze 7 Wochen. Die Giesserei hatte Schuld an der Verzögerung. Außer den neuen Aluzylindern nebst Porschkolben wurde der ganze Motor generalüberholt. Der Spaß kostete runde 1100,00 DM, der Umbausatz allein kommt auf ca. 580,00 DM mit Montage bei Kayser.

Nachdem der Motor wieder eingebaut war, es war der 12.7.1970, also 13 Tage bis zum Urlaub, wurden die ersten 100 km gefahren. Bei dieser ersten Fahrt war unsere Begeisterung schon so groß, daß die 1100 Mäuse, die ein ganz schönes Loch in unsere Urlaubskasse gerissen hatten, vergessen waren. Mit einem Wort, die "S" war nicht mehr wiederzuerkennen, so ging der Motor ab 3000 U/m los.

Kayser schreibt 3 Ölwechsel vor, 1. bei 100 km, 2. bei 500 km, 3. bei 1000 km und dann alle 1500 km. Beim 1. Ölwechsel bekam meine Begeisterung einen Dämpfer, denn da ich vorsichtshalber die Ölwanne abbaute, sah ich etwas, nämlich Aluspäne, schön über den Wannengboden verteilt; es handelte sich um Frässpäne, die beim Ausfräsen des Motorgehäuses da hineingeraten waren. Ob sich das vermeiden ließe weiß ich nicht, jedenfalls waren beim 2. Ölwechsel, der bereits bei 400 km gemacht wurde, fast keine Späne zu sehen und beim 3., der bei 700 km, wegen dem nahe gerückten Urlaubstermin gemacht werden mußte, war die Ölwanne sauber.

Es wurde die 3 Liter Ölwanne von Opfermann angebracht, der CLIPPER angebaut und das Gespann war reisefertig. Halt noch etwas, bei 400 km wurden die Zylinderköpfe mit 3,5 mkg nachgezogen und die Ventile eingestellt mit 0,05 mm Spiel. Nachdem auch noch der TÜV seinen Segen zu dem Umbau gegeben hatte, stand der Fahrt nach dem Süden nichts mehr im Weg.

Und nun meine Freunde könnte ich alles aufzählen, was ein 4 Personenhaushalt so alles mit zum Zelten nimmt, vom Steilwandzelt, das 54 kg wiegt bis zur Propangasflasche, auf jeden Fall war es fast ein Zentner, der über die zulässige Belastung hinausging. Aber sind wir mal ehrlich, wer von den Autofahrern kommt im Urlaub mit seiner Zuladung aus, wenn er außer der zugelassenen Personenzahl auch noch die gesamte Campingausrüstung bewegen muß?

Am Abend des letzten Schultages der Kinder wurde um 19.00 Uhr gestartet ab Standort Poxdorf bei Forchheim. Genau um Mitternacht passierten wir den Grenzübergang am Brenner, eine Tankpause inbegriffen war das nicht schlecht. Dann ging's nach Bozen, Trent bei Verona auf die Autobahn bis Mestre und um 6,45 Uhr ital. Sommerzeit waren wir beim NSU-LIDO angelangt, diesmal mit 2 Tankpausen. Daß diese Fahrt für den Kaysermotor eine reine Spazierfahrt war, möchte ich behaupten, wenn ich an die Strapazen der Heimfahrt mit Grauen denke. Bitte nicht vergessen, Kayser schreibt ca. 4000 km Einfahrzeit vor, wir waren also mit dieser Fahrt ein gewisses Risiko eingegangen.

Im nächsten Bericht werde ich Euch die Heimfahrt und sämtliche gemachten Arbeiten am Motor schildern, der inzwischen 20 000 km gelaufen hat. Wenn jedoch einer meint, ich möchte eine Lobeshymne auf Kayser anstimmen, der ist schief gewickelt, denn dieser wird sich kaum noch an mich erinnern.

Hans Köhler

Der Fluch der bösen Tat
(oder wie es einem so ergehen kann)

An einem frühen Morgen war es soweit, als ich in den Spiegel sah, wollte ich meinen Augen nicht trauen. Komisch war mir, daß meine Familie nichts merkte und auch die Arbeitskollegen hatten anscheinend ihre Brille vergessen. Über Nacht war aus mir, nun auch äußerlich (aber nur für mich) sichtbar ein Motorradfahrer geworden. Bis dahin war ich eigentlich ganz normal gewesen, gute Kindheit, seriöses Elternhaus, Schule, Beruf usw., kurz meine ganze Entwicklung ließ mich darauf schließen, daß sowas eines Tages eintreten würde. Selbst die Masern und anere aufregende Ereignisse führten zu keiner durchgreifenden Änderung.- Und auch als ich noch ein munterer Knabe, das erstemal an einem Gasgriff drehte und meine zu kurzen Finger die so ganz anders als heute angebrachte Hebeleier erwischen wollten, ahnte niemand etwas von der großen Gefahr, in der ich mich befand. Und nun war es soweit, ich hatte mich entsetzlich verändert, sah aus wie ein Fabelwesen von einem entfernten Planeten. Da half kein Zittern und Zetern, alle bewährten Hausmittel versagten ebenso wie ein Elektroschock den ich mir im ersten Schrecken an einer defekten Steckdose holte. Ich war ein kleiner Frankenstein geworden, so ein richtiger Motorradknirch. Die Ohren hingen an den Löffeln trichterförmig erweitert 86 cm links und rechts am Kopf herunter (schön schwarz gestreift von den Zylinderrippen). Die Finger waren zu Maul- und Ringschlüsseln geworden (SW 7 - 24) und die Hände selber sahen aus wie verbrauchte Gummihämmer. Die Nase war es leid geworden, immer wieder einen neuen Dröppel an ihrer Spitze zu fabrizieren der vom Fahrwind weggeweht wurde und so war das letzte eben versteinert und sah aus wie ein Klacks verbrauchten Radlagerfettes. Jedesmal wenn ich in den letzten Wochen eine Zigarette anstecken wollte, verpuffte etwas hellbläulich vor meiner Nase. Erst glaubte ich, das wäre ein Dauerelmsfeuer, bis ich dahinter kam, daß es verbrennender Benzinmief war. So oft habe ich Düsen und Leitungen in den langen Jahren durchgepustet, daß auch die Lungen sich zu einem Treibgasspeicher entwickelt hatten. Die Wirbelsäule sah aus wie ein Wursthaken und konnte sich jeder Tank- Sitzbank Position anpassen, saugend, schraubend hieß diese enge Verbindung beim Kommis. Meine für die Sitzhöhe leicht zu kurz geratenen Beine hatten sich Teleskop-Fähigkeiten zugelegt, worüber ich mich bei jedem Stopp erneut wunderte. Und die Verhärtung meiner rückwärtigen Partie hätte früher jeden Rohrstock-Pauker verzweifeln lassen. Lange bevor die moderne Musikauffassung sich zur Tonerzeugung der Kochtöpfe, Kuhglocken, Heugabelzinken und Bohrhämmer bediente, war ich imstande ein ganzes Konzert mit klimpern, klingeln, dröhnen, rauschen, knallen und zischen hervorzubringen. Wobei die einzige Schwierigkeit war, alles im richtigen Lautstärkeverhältnis zu einander zu halten. Denn ein zu lauter Knall hätte das schöne Konzert plötzlich beendet, und mein herrliches Instrument wäre Kleinholz gewesen.

So ging diese, meine Metamorphose, langsam und völlig unbemerkt vor sich, bis es eben zu spät war.

Das sich der Kopf mit der Zeit von ganz alleine windschlüpfrig formte war zwangsläufig, nur das Gerhin fand nicht mehr genügend Platz und muß eines Tages vom Winde verweht worden sein. Das andauernde Starren auf Tacho und Drehzahlmesser hatte meine Augen in Geradeausstellung fixiert und wenn ich mit Jemand länger als 13 Sekunden redete war der gleich hypnotisiert. Mit der Sprache haperte es auch. Der Wortschatz wie das Alphabet waren auf ein Minimum zusammengeschrumpft.

Oktan, SAE, Din-PS, Caramba, Npm u. Knh war so ziemlich alles was hängengeblieben war. Mein Arzt sagte vor zwei Stunden ernsten Blickes: "Böse, sehr böse, ein schlimmer Fall, die typische Krad-Blöditis"; und verschrieb mir täglich 163 Kniebeugen und täglich 4 - 6 stündiges Studium aller greifbaren Automobilprospekte. Ein Dutzend hatte er gleich mitgebracht. Oh hätte ich doch auf meine Großmutter gehört und mir immer schön die Hände gewaschen, wenn ich im Leichtsinn mal wieder so einen Stinkesel angefaßt hatte. Wie glücklich war ich doch einst im Sandkasten gewesen und was ist durch die Neugier aus mir geworden ?!

Ein Umweltbelästiger, ein Radausymphoniker, fresse ich gierig die Kilometer in mich und pumpe anderen Menschen den Sauerstoff vor der Nase weg und hinterlasse nichts als öde, geschändete Landschaft. Wo sich meine Räder gedreht haben, gilbt das Laub und die Nachtigall packt den Koffer. Zwar schäme ich mich mit dem Rest meines Winzgehirns, doch es ist zu spät. Aber irgendwo soll noch eine blaue Blume blühen, die will und muß ich finden, denn der Dr. sagt, das wäre die einzige wirklich heilende Medizin. So liege ich denn mit den langen Ohren die Zylinder behorchend, schraubenschlüsselfingerbewehrt (für den Ernstfall) auf der Maschine und sehe unter den Füßen Asphalt und Katzenköpfe, Sand und Grasnarbe nach achtern entschwinden. Manchmal treffe ich einen anderen Kranken auf den Straßen. Bezeichnend für diese Krankheit ist das typische Begrüßungsgegrinse, sowie der Schüttelfrost bei Kurbelwellenschaden. Und da die freie Jagd auf Knilche wie mich noch nicht freigegeben ist, wird sich die Umwelt mit mir noch eine Weile abfinden müssen. Auch haben unsere Dorfoberen, um mich nicht zu reizen, alle Feldwege für mich asphaltieren lassen. Wenn Sie zufällig mal hier vorbeikommen und Sie sehen in einer rabenschwarzen Nacht ein glühäugiges Ungeheuer durch Stoppeln und Rübenacker sausen, greifen Sie nicht gleich zum Knüppel -

hier freut sich halt einer auf seine Art seines Lebens und dem einen sein Hasch ist dem andern sein Donnerbolzen.

Jan

Unerwartete Ehre

Anfang September 1971 fuhren wir mit 8 Maschinen und ca. 40 PS pro Person über die Schweiz, Italien, Frankreich, Monaco nach Spanien. Dort mußten wir uns dann trennen, da für einige der Urlaub bereits wieder zu Ende ging, andere noch in Richtung England weiter fahren wollten.

So blieben zum Schluß nur noch eine R 69 S und eine wackere R 50 übrig, die gemeinsam den Weg in Richtung Heimat antraten.

Nach herrlichen Klettertouren durch die Pyrenäen landeten wir eines nachmittags in einem kleinen französischen Städtchen westlich von Toulouse. Auf der Suche nach einem Campingplatz fuhren wir durch die Stadt und, während wir vor einer roten Ampel warteten, stürzten aus einem nahe gelegenen Cafe plötzlich einige Franzosen und sprachen wild gestikulierend auf uns ein. Da wir uns keiner Schuld bewußt waren, suchten wir nicht das Weiße, sondern ließen den Ansturm über uns ergehen um schließlich, mit Hilfe spanischer und englischer Wortfetzen herauszufinden, daß die guten Leute uns einladen wollten.

Wir konnten sie dennoch überzeugen, daß wir zuerst einen Zeltplatz suchen mußten und versprachen, spätestens in einer Stunde wieder zurück zu sein.

Als wir dann, nachdem wir unsere Maschinen entladen hatten, wieder vor dem Cafe standen, warteten unsere neuen Freunde schon ungeduldig und fragten uns in ihrer uns unverständlichen Sprache, ob wir wüßten wo es (?) sei. Da wir jedoch nicht wußten was sie damit meinten, baten sie uns aufsteigen zu dürfen und ab ging die Fahrt. Nachdem wir, wie es uns schien, kreuz und quer im Ort herumgefahren waren, fuhren wir plötzlich durch eine enge Gasse, an deren Ende sich ein großer Platz auftat, auf dem mindestens 300 Motorräder standen. Wir waren natürlich leicht erstaunt, doch ließ man uns keine Ruhe, sondern wir wurden sofort in einen großen Saal geschleppt, indem ca. 400 Leute - Motorradfahrer - versammelt waren.

Auf der Bühne des Saales stand ein seriöser Herr und redete uns unverständliche Worte in ein Mikrofon. (Anmerk. d. Red.: Französisch mußte man können !)

Vor ihm stand eine nagelneue 350 er Honda und die ganze Bühne war brechend voll mit Geschenken, Reifen, Zubehör, Öl etc.

Nachdem wir eine Art Anmeldeformular ausgefüllt hatten, indem wir auch unseren Wohnort angeben mußten, stürzte einer unserer Begleiter auf die Bühne und flüsterte dem Sprecher, wie sich herausstellte war es der Bürgermeister der Stadt, etwas ins Ohr. Dieser nickte nur kurz und nach einer Weile fiel mir auf, daß er das Wort Allemagne öfter gebrauchte.

Plötzlich klatschte alles und als wir als wohlerzogene Deutsche mitklatschten, fingen alle laut an zu lachen und es bildete sich eine Gasse von uns zur Bühne. Ob wir wollten oder nicht, wir gingen also zur Bühne, Blitzlichter leuchteten auf, und eine leicht geschürzte Französin küßte uns unter dem Applaus der Zuschauer und überreichte uns einen Pokal, zu dem man, was die Größe betrifft, besser Eimer sagen würde. Dazu wechselten noch einige Flaschen Sekt, etliche Liter Öl, Schallplatten und ein paar Kleinigkeiten ihren Besitzer. Um es kurz zu machen, wir waren zufällig Gäste eines Motorradfahrertreffens geworden, und da wir die weiteste Anfahrt gehabt hatten, Gewinner dieses Pokals geworden. Es war das erste Motorradfahrertreffen dieses Clubs und da wir die einzigen Ausländer waren, war man besonders stolz darauf, am nächsten Tag in der Zeitung schreiben zu können:

"Ers tes internationales Motorradfahrertreffen in?"

(Den Ort verrate ich nicht, ich möchte dort in diesem Jahr wieder einen Pokal gewinnen!).

Bernd-Otto

Happy Rider

*leicht, komfortabel
motorradgerecht*

*Leder- und Regenbekleidung
Stiefel, Handschuhe, Mund-
schützer, Nierenschutzgürtel*



ERBO

Motorradbekleidung

**Happy
Rider**

ERNST R. BLAUHUT
4801 OESTERWEG

*Versand per Nachnahme
ab DM 100,- portofrei
Preise einschl. MWSt.
bei Bestellung bitte
Größen angeben*

und solche die es werden wollen! Die Motorradfabrik Zschopau hat für ihre Modelle ES 175/2 und ES 250/2 eine Reparaturanleitung herausgebracht, die sich von üblichen Druckerzeugnissen zu diesem Thema in besonderer Weise unterscheidet. Für das Modell ETS 250 (das mit der Telegabel) ist ein Ergänzungsband erschienen, in dem alle die Dinge abgehandelt werden, in denen sich die ETS 250 von der ES 250/2 unterscheidet.

Das Besondere an diesen beiden Büchern ist der Umstand, daß Text, Bilder und Zeichnungen in einer Weise gestaltet sind, die es jedem interessierten Motorradfahrer, der nicht gerade zwei linke Hände hat, möglich machen, Montagearbeiten an Motor und Fahrwerk durchzuführen. Dabei wird in Wort und Bild nicht nur gezeigt, wie man es machen muß, sondern auch, welche schlimmen Folgen mit anderen Arbeitsweisen verbunden sind. In der Beschreibung der Arbeitsvorgänge werden alle Normteile mit vollständiger Bezeichnung angegeben, sodaß man bei der Ersatzteilbeschaffung nicht nur auf die Händler-Marken-Organisation angewiesen ist. Auf Seite 23 heißt es zum Beispiel: "Die Unterlegscheibe 8 x 13 x 1,5 auf den Führungsbolzen (2) und die Anlaufscheibe 10 x 24 x 1,5 auf die Schaltwalze (3) auflegen." Weiter unten: ".... wird nun der Radialdichtring 30 x 62 x 10 so eingesetzt, daß ...". Im Anhang des Buches finden wir die exakten Zeichnungen zur Selbstanfertigung des benötigten Sonderwerkzeugs. Besonders erwähnenswert ist auch der elektrische Schaltplan, welcher farbig dreidimensional auf einer Doppelseite gedruckt ist. Da ist die ganze elektrische Anlage so plastisch dargestellt, daß man sie sich glatt als Bild an die Wand hängen könnte. Auf Seite 41 finden wir noch eine Stelle, die besonders erwähnenswert ist, weil sie nicht nur zeigt, mit welcher Gründlichkeit dieses Buch vor Drucklegung bearbeitet worden ist, sondern auch, mit welchen Problemen sich unsere Sportfreunde hinter dem eisernen Vorhang herumschlagen müssen. Ich zitiere deshalb wörtlich: "Häufig verursacht der teilabgeschirmte Kerzenstecker Zündverzögerung (schlechte Motorleistung) oder Zündaussetzer, die einfach durch einen neuen Stecker beseitigt werden. Das ist Materialverschwendung; mit einigen Handgriffen wird der alte Stecker wieder funktionstüchtig! Die zwischen den Kerzenelektroden überspringenden Zündfunken erzeugen ein hochfrequentes Spannungsfeld, das über die Zuleitung an die Umgebung abstrahlt. Das Zündkabel wirkt (besonders feuchtschmutzig) als Antenne. Ein Entstörwiderstand dämpft diese Schwingungen. Am wirksamsten wäre dieser in der Nähe der Elektroden. Zündkerzen mit eingebautem Entstörwiderstand werden jedoch noch nicht serienmäßig eingesetzt. Normale Zündkerzen werden entstört, indem der Widerstand (1) (Hinweis auf Foto, der Verfasser) das Kerzenkabel abschirmt. Die Oberfläche des Steckers ist mit einer metallischen Abschirmung (2) überzogen, die das Spannungsfeld des Steckers über das federnde Unterteil auf Masse ableitet. Diese Abschirmung verursacht bei mangelnder Pflege Zündstörungen: Die mit dem Fahrtwind herangetragenen Staub-, Wasser- und

Ölpartikeln werden durch das hochfrequente Spannungsfeld mit hoher Geschwindigkeit an das Innere des Steckers und der Abschirmung (Masse) gerissen. Mit der Zeit bildet sich daraus ein elektrisch leitender Belag. Der Zündfunke wird zunehmend schwächer, bis er endgültig wegbleibt. Durch Auspinseln mit einer Waschlösung oder Waschbenzin ist dieser Belag zu entfernen, der Stecker auszublasen und trockenzureiben. Die Kontaktfedern (3) müssen am Kerzensechskant anliegen, sonst wird UKW- und Fernsehempfang unzulässig gestört. An den Kontaktflächen muß der Widerstand (1) oxidfrei sein. Die Kontaktfläche im Stecker wird mit einem Holzstäbchen gesäubert. Lockere oder angerußte Widerstände sind unbrauchbar. Das Zündkabel nicht kürzen, die Originallänge ist so abgestimmt, daß sich nur geringe hochfrequente Abstrahlungen (Rundfunk- und Fernsehempfang!) ergeben."

Aus dieser Leseprobe gewinnt man den Eindruck: Das ist nicht nur eine Reparaturanleitung, das ist gleichzeitig ein Lehrbuch!

Zu beziehen sind die beiden Bücher über die
Neckermann Ersatzteil KG in 7907 Langenau, Postfach 140,
Best.Nr. 9599/1080 für MZ ES 175/2 und 250/2 DM 13,60 + MWS.
Best.Nr. 9599/1090 für MZ ETS 250, Zusatzband DM 4,50 + MWS.

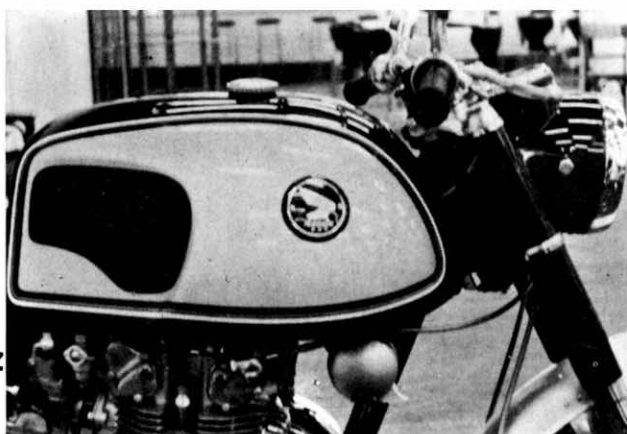
E.M. Schmidt

HEINRICH- Kraftstofftank

ca. 25 Ltr. fassend
für die H O N D A -
Typen CB 250 - 750

„EHLERT“ Kettenschutz

für CB 450 K1



KARL HEINRICH

Tel (07 031) 33 144

7 0 3 2 Sindelfingen - Maichingen

Berliner Straße 13

AUS DEN LANDESVERBÄNDEN

Die folgenden Clubs haben sich dem BVDM angeschlossen und entsprechend § 3, Abs. 3 unserer Satzung den Status von Landesverbänden erhalten:

UNTER-TAUNUS MOTORRAD-CLUB im BVDM, Sitz Hettenhain (UTMC)

- 1. Vorsitzender: Rainhard Felde, 6209 Hettenhain, Mittelstr. 35 a
- 2. Vorsitzender: Helmut Gröner, 6209 Hettenhain, Oberdorfstr. 16
- Schriftführer: Eike Hofmann, 6204 Taunusstein 3, Talstr. 23
- Kassierer: Uta Felde, 6209 Hettenhain, Mittelstr. 35 a

Die Freunde vom UTMC treffen sich 2. und 4. Samstag jeden Monats im Hotel Berghof, 6209 Hettenhain, an der B 54 zwischen Bad Schwalbach und Bleidenstadt.

MOTORRAD-CLUB MAIN-SPESSART im BVDM

- 1. Vorsitzender: u. Toni Reuß, 8763 Klingenberg, Wilhelmstr. 45
Schriftführer
- 2. Vorsitzender: Rudolf Glaser, 8751 Hessenthal, Waldweg 17
- Kassierer: Conny Thomanek, 6129 Sandbach, Rob.-Koch-Str. 10

Treffpunkt jeden Freitag-Abend in der Gaststätte "Zum Stadttor" in Obernburg/Main, Römerstraße 3

Wir heißen die neuen Landesverbände sehr herzlich willkommen!

- . - . - . -

In einigen LV haben turnusmässig Neuwahlen der Vorstände stattgefunden. Dabei sind einige Änderungen eingetreten.

Mit der nächsten BALLHUPE erhalten Sie ein vollständiges Anschriften-Verzeichnis mit den Terminen der regelmässigen Treffen nach dem neuesten Stand.

Motorrad Sport - Archiv

Der bekannte Sportjournalist Robert Poensgen will sein gesamtes Motorrad Sport - Archiv kostenlos abgeben. Ergebnislisten, Manuskripte, Zeitungsveröffentlichungen, Programme usw. sind übersichtlich in Leitzordnern archiviert. Wie uns Robert Poensgen sagte, fast ein VW-Transporter voll.

Für jemanden, der an der jüngeren Geschichte des Motorradsportes interessiert ist, eine einmalige Gelegenheit. Näheres ist bei Robert Poensgen, 6971 Gerchsheim, Steinstr. 10, Tel. 09344/254 zu erfahren.

Zwei Spitzenfabrikate



Zwei Begriffe



GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Tel. 06253/305

Telex 468 474

Wir überlassen Ihnen gerne unser

neuestes Händlerverzeichnis

Marianne Leonhardt

geb. Sima



verstarb am 20. Dezember 1971
an einer tückischen Krankheit im
Alter von nur 36 Jahren. Sie war
eine begeisterte Motorradfahrerin,
die sowohl das R 69 S - Gespann
als auch die MOTO GUZZI V7
solo meisterhaft beherrschte.

Wer sie gekannt hat, wird sie
nie vergessen!

klein - ANZEIGEN

Verkaufe astreine KAWASAKI Mach III, Bj. 1969, TÜV 6/73, div.
Extras, Sommerfahrzeug nur 7000 km gelaufen, wegen HWF-Studium
zum Winterpreis DM 2.950.-; Günter Risse, 4785 Beleck / Möhne
Beukenbergstr. 34

Achtung Sportfahrer! Großraumkombi PEUGEOT 404 (gehen zwei Ma-
schinen rein), Bj. 69, AT-Mot. 58.000 km, TÜV 4/73, nur DM 2.100.-
W. Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 02121 - 42 37 79

R 69 S, R 60/5 o. R 75/5 sucht U. Diercke, 7129 Ilsfeld, Rosenweg 15

Impressum: DIE BALLHUPE, Nachrichtenblattes des BUNDES-
VERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM),
Sitz 433 Mülheim/Ruhr.

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 021 21/42 37 79

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23

Anzeigenverwaltung: Hano Dern, 577 Arnsberg, Auf der Steinbredde 14

Druck: F.W. Engels Söhne GmbH, 563 Remscheid 13/0168

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungsräume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62

Fernsprecher: 0 21 25 — 31 31



Mit der R 75 nach Gibraltar

(Die Reserve - Decke wird er bald brauchen, denn der Hinterreifen hat auf der langen Reise den Speck schon größtenteils verloren.)