

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



3/72

Ein Schlagwort unserer Zeit heißt "Zweirad-Boom". Und zwar boomt es in der Zweiradbranche schon seit einigen Jahren, eine Grenze ist vorerst nicht abzusehen. Das zeigt die zunehmende Zahl von Motorrädern im Verkehr, das zeigt erst recht die dies-jährige IFMA.

Das Obergeschoß der Halle 12 - vor zwei Jahren noch von der BVDM-Sonderschau "Tolle Vögel" beherrscht, ist diesmal an eine Vielzahl von Ausstellern vermietet. Gut und gerne hätte man noch das Untergeschoß der Halle 12 als Ausstellungshalle vergeben können. Doch hier wird während der IFMA schon die PHOTO-KINA aufgebaut.

Das Angebot ist also noch größer, noch vielfältiger geworden und die Zahl der Zuschauer wird sicher auch einen neuen Rekord erreichen.

Den BVDM-Informationsstand finden Sie wieder in Halle 12, gleich links neben dem Durchgang von Halle 13. Allerdings steht unser Tisch nicht mehr vor dem Vortragsraum, sondern wir haben einen echten Stand gleich anschliessend daran.

Selbstverständlich haben wir in Zusammenarbeit mit der Zweirad-Gesellschaft und der Messe- und Ausstellungs-GmbH wieder eine Sonderschau aufgezogen. Sie steht unter dem Motto "Renmmaschinen mal ganz nah". Der Besucher hat also die seltene Gelegenheit, schnelle Renner, die er auf den Strecken nur vorbeiflitzen sieht, aus nächster Distanz zu beschnuppern und von allen Seiten zu fotografieren.

Bei der Auswahl der Maschinen haben wir auf Konstruktionen Wert gelegt, die überwiegend auf private Initiative hin entstanden sind, das Bastelstadium aber weit hinter sich gelassen haben. Einzelheiten wollen wir hier nicht nennen. Urteilt selbst, ob es uns gelungen ist, interessante Objekte herauszupicken. Agostini's MV ist allerdings nicht dabei.

Was gibt es sonst noch zu sehen? Sensationelle Neuigkeiten, wie vor zwei Jahren die HERCULES mit SACHS-WANKEL und BMW-Hinter-
 teile, werden diesmal kaum auftauchen. Die 50er in der gegen-
 wärtigen Bauform sind leistungsmässig ziemlich ausgereizt und
 vor allem hinsichtlich der Geräuschentwicklung am Ende. Es
 deutet einiges daraufhin, daß man es mit Wasserkühlung versu-
 chen wird. Einen ersten Schritt in dieser Richtung werden wir
 vermutlich in Köln sehen.

Bei BMW gibt es mehr Farbe und Chrom, aber keine R 75/5 S und
 erst recht keine R 90. Der weiß/blau Stand befindet sich übrigs-
 ens an gewohnter Stelle. Man hat die "Strich-fünf"-Baureihe
 still aber ständig weiter verbessert, der thermisch kerngesunde
 Boxer steht nach wie vor zu Recht im Rufe höchster Zuverlässig-
 keit.

Auch ZÜNDAPP, PUCH, HERCULES, KTM, MAICO, HOND und MOTO-GUZZI
 sind wieder im Erdgeschoß der Halle 13. Importeur Röth hat für
 SUZUKI einen eigenen Stand an Gang C. Neu sind hier MV-AGUSTA,
 PANNONIA (Ungarn) mit einem ansprechenden Programm in Ein- und
 Zweizylinder-Zweitaktern, und die Importfirma Fritz Alexander
 mit DUCATI.

Das Obergeschoß der Halle 13 beherbergt traditionsgemäß die Stände der Zuliefer- und Zubehörindustrie. Doch sind auch hier einige bedeutende Motorrad-Firmen vertreten. So KREIDLER, CZ-JAWA, YAMAHA und MZ. Auch die UdSSR zeigt auf einem Stand an Gang K das Programm der russischen Motorrad-Industrie. Davon ist insbesondere das URAL-Gespann schon ziemlich bekannt durch seine robuste Konstruktion zu einem sehr interessanten Preis!

In dem Durchgang zur Halle 12 findet der Besucher eine Sonder-schau der Bundeswehr "Das Kraftrad im Heer". Neben einigen bereits historischen Stücken, wird hier besonders die schwedische HEDLUND mit Getriebeautomatik in's Auge fallen. DAS MOTORRAD hat diese interessante Konstruktion vor einiger Zeit beschrieben.

Beim Betreten der Halle 12 trifft man gleich auf eine geballte Ladung mächtiger Viertakter. Nebeneinander sind hier die Stände von BSA=TRIUMPH, HARLEY-DAVIDSON und MÜNCH! Hoffentlich haben diese Aussteller genügend Prospekte mitgebracht. NORTON würde noch gut in diese Phalanx passen, doch hat Importeur Körner seinen Stand an der anderen Hallenseite an Gang E. Er wird sich aber über mangelndes Interesse nicht zu beklagen haben.

Von bereits bekannten neuen Modellen wird auf der IFMA erstmals zu sehen sein die 750er YAMAHA, aber nicht als 4-Zylinder Zweitakter, sondern als Viertakt Twin! MAICO zeigt die 250er - auch bereits bekannt. Man darf gespannt sein, ob es diesmal zu einer Serienfertigung kommt.

Die sehr rührigen Leute von KTM, noch vor nicht langer Zeit mit SACHS-Motoren nur in der kleinen Klassen zu Hause, gehen nun mit Motoren eigener Fertigung auch zu größeren Hubräumen über. Die Mattoghofer haben auf dem amerikanischen Markt einen guten Namen. In der Bundesrepublik könnte KTM bei entsprechenden Bemühungen zu einer Alternative für diejenigen werden, die keine japanischen Twins mögen. Die ständig steigenden Zulassungen von MZ-ETS beweisen, daß es an Interessenten nicht mangelt.

Werden weitere Motorenhersteller zur kontaktlosen Hochleistungs-Kondensator-Zündung übergehen? Schon vor zwei Jahren zeigte BOSCH eine fabrikationsreife Lösung für Ein- und Zweizylinder. Warum man sich bei SACHS für die spanische MOTOPLAT-Zündung entschied, könnte Kostengründe haben.

Bei den großen Viertaktern gibt es eine HKZ erst bei MÜNCH. Es wird wohl noch viel Wasser am Kölner Messegelände vorbeifließen, bis sich diese moderne Zündungsart auch bei anderen Marken der "oberen" Klassen durchgesetzt hat.

Das Angebot an Zubehör und Bekleidung ist inzwischen so vielfältig, daß man dafür alleine einen ganzen Tag brauchen würde, wollte man alles, was auf diesem Gebiet in Köln gezeigt wird, in Augenschein nehmen. Hier muß jeder selbst entscheiden. Für jeden Geschmack ist gesorgt. Alte Hasen wissen zwischen Schönheit und Zweckmäßigkeit zu unterscheiden. Und unsere jungen Mitglieder sollten nicht zu stolz sein, bevor sie sich etwas aufschwätzen lassen.

Näheres über das Film- und Vortragsprogramm des BVDM an anderer Stelle. Wir wünschen allen BVDM-Mitgliedern einen angenehmen Aufenthalt auf der IFMA, sowie gute An- und Rückfahrt!

Q u e r d u r c h N e u w i e d

=====

Zum dritten Mal hatte die Motorradstaffel Neuwied im BVDM-Landesverband RHEINLAND-WIED zur Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" gerufen. Traditionsgemäß fällt diese Veranstaltung auf das erste Wochenende im Juli. Zu diesem Termin war im Vorjahr nach langen Regenwochen der Sommer ausgebrochen. Dagegen waren in diesem Jahr die Wetteraussichten ziemlich trübe. Noch am frühen Samstag-Nachmittag entlud sich über dem Rheintal ein Wolkenbruch, dann aber hatte der Himmel ein Einsehen und es blieb für den Rest des Wochenendes ziemlich trocken. Ich vermute, daß der Fahrtleiter Karl-Heinz Galeazzi neben ausgezeichneten Beziehungen zu Behörden, Handel und Industrie, auch solche zu noch höheren Instanzen unterhält.

Unser Freund Horst Paffrath hatte seine große Kfz.-Werkstatt mitsamt dem Ladenlokal wieder restlos leergeräumt und in eine einladende Gaststätte verwandelt. Die zahlreich erschienenen Besucher wurden dort von fleissigen Helfern der Motorradstaffel mit Speis und Trank versorgt.

Der grösste Teil der aktiven Teilnehmer kam im Laufe des Samstag-Nachmittag an. Die Abnahme konnte zügig vorgenommen werden. Es waren wieder echte Glanzstücke unter den gemeldeten Maschinen, so zum Beispiel eine 500er Zweizylinder PUCH von 1930 und eine 350er SCHÜTTOFF, Baujahr 1926.

Leider gibt es aber auch Leute, die offenbar zufrieden sind, wenn ein altes Motorrad sich noch mit eigener Kraft bewegen lässt. Das ist aber nur eine Seite des Veteranen-Sports. Dem echten Veteranenfreund ist die Restaurierung auch des Äusseren genau so wichtig, und zwar so originalgetreu wie möglich. Das erfordert natürlich viel Liebe, Sachkenntnis und Geduld (selbstverständlich auch Geld).

Am Abend und am frühen Sonntag-Morgen trafen noch Teilnehmer ein, die vorher bei der ebenfalls am 1.7. in Maikammer laufenden Veteranen-Veranstaltungen mitgefahren waren. Damit kam noch ein stattliches Feld von 43 Motorrädern zusammen.

Der Start erfolgte pünktlich am Sonntag um 11 Uhr. Je zwei Fahrzeuge wurden im Abstand von einer Minute auf die Strecke geschickt. Es waren drei Runden zu fahren. Die Sonderprüfung war in diesem Jahr als Geschicklichkeitsturnier aufgezo-gen. Auf die Gleichmässigkeit-Sonderprüfung, die im Vorjahr wegen der langen Wartezeiten berechnigte Kritik ausgelöst hatte, wurde verzichtet.

Die Strecke war so angelegt, daß auch getriebelose Maschinen keine Schwierigkeiten hatten. Zudem ermöglicht die schöne Umgebung von Neuwied eine abwechslungsreiche Streckenführung. Diese Vorzüge, verbunden mit einer guten Organisation, die großzügige Ausstattung mit Preisen und nicht zuletzt das ansprechende Rahmenprogramm mit guter Bewirtung, sind die Gründe dafür, daß sich "Quer durch Neuwied" einen festen Freundeskreis in der Schar der Veteranen-Liebhaber gesichert hat.

Die Zahl der Nennungen hätte zweifellos die sehr gute Vorjahrsbeteiligung übertroffen, wenn nicht am gleichen Wochenende eine ähnliche Veranstaltung in Maikammer/Pfalz stattgefunden hätte. Trotzdem waren die Neuwieder zufrieden, und die Teilnehmer waren es auch.

Durch rechtzeitige Abstimmung unter den beteiligten Verbänden sollte es möglich sein, in Zukunft Terminüberschneidungen bei Veteranen-Veranstaltungen für Motorräder zu vermeiden.

Ergebnisse "Quer durch Neuwied" 1972

1. Veteranenrallye

Klasse 1 - bis 1926 -

1. Klaus Schneider, Mayen, DKW-E 200, 200 ccm, 1926
2. Heinz Willi Lottermann, Camberg, BMW-R 42, 500 ccm, 1926
3. Dirk Peschken, Frankfurt, PUCH, 220 ccm, 1926
4. August Beyer, Cölbe, DKW, 200 ccm, 1926
5. Karl Henseler, Neuwied, NSU

Klasse 2 - bis 1928 -

1. Günther Nothen, Mayen, IMPERIA BRADSHAW, 350 ccm, 1924
2. Arthur Gross, Hachenburg, ARIEL, 500 ccm, 1928
3. Karl Bauer, Pliezhausen, NSU, 250 ccm, 1928
4. Günter Müller, Schweinfurt, NEANDER/MAG, 1000 ccm, 1928
5. Eduard Dierking, Schneverdingen, NSU, 500 ccm, Zweizylinder, 1927

Klasse 3 - bis 1933 -

1. Rudi Schlätzke, Kalenborn, STANDARD/MAG, 500 ccm, 1932
2. Hubert Burger, Schweinfurt, MIELE/SACHS, 98 ccm, 1932
3. Fritz Bleckwehl, Ganderkesee, ARDIE, 500 ccm, 1930
4. Waltraud Bleckwehl, Ganderkesee, HARLEY-DAVIDSON, 1200 ccm, 1931
5. Werner Schmidt, Hofheim/Ts., PUCH, 500 ccm, Zweizylinder, 1930
6. Gerald Brabetz, Hofheim/Ts., IMPERIA/MAG, 500 ccm, 1930
7. Edmunda Müller, Schweinfurt, BMW-R 2, 200 ccm, 1930
8. Siegfried Schölch, Hirschhorn, STANDARD, 350 ccm, 1933

Klasse 4 - bis 1940 -

1. Hans Koenen, Koblenz, ADLER/SACHS, 98 ccm, 1940
2. Werner Emmerich, Neuwied, PHÄNOMEN/SACHS, 1936
3. Gottfried Frenken, Düren, BMW-R 35, 350 ccm, 1938
4. Herbert Reinhard, Schweinfurt, SACHS
5. Uwe Schumacher, Elsfleth-Lienen, BMW-R 2, 200 ccm, 1937
6. Kurt Ditten, Mayen, NSU
7. Hans Wilhelm Dreyer, Koblenz, ADLER SACHS 98 ccm, 1936
8. Jürgen Becker, Linz, NSU-QUICK, 100 ccm, 1937

2. Sternfahrt

1. Wolfgang Schnaubelt, Schweinfurt, 820 km
2. Norbert Gerber, Bad Kissingen, 650 km
3. Frank M. Wolf, Ohlendorf, 510 km
4. Kurt Schirmer, Worms, 168 km
Joachim Stemler, Nierstein, 168 km
5. Michael Schmittner, Aschaffenburg, 161 km
Walter Klein, Aschaffenburg, 161 km

Beste Mannschaft und Gewinner des Wanderpokals: MSC Hofheim/Ts. mit den Fahrern Brabetz, Schmidt, Groschub

Bei der Prämierung der am besten restaurierten Maschine hatte es die Jury - wie fast immer - nicht leicht. In Neuwied erhielt diesen Preis die 350er SCHÜTTOFF von 1926, die von ihrem Fahrer R. Weiher in erstklassiger Verfassung vorgestellt wurde.

Das 3. Rechberg-Zelttreffen am 27.-28.5.72 auf dem Rechberg bei Hauvingen/Lörrach

war vom BVDM Landesverband Südbaden/Dreiländereck mit größeren Erwartungen hinsichtlich Wetter und Besucherzahl als in den Vorjahren abgehalten worden. Daß es dann doch nicht so war, lag im "durchwachsenen Wetter" und damit steht und fällt die Besucherzahl.

Die Vorbereitungen waren getroffen als am Samstag bei schönem Wetter die ersten Teilnehmer eintrafen, wobei die weiteste Anfahrt einer aus Göteborg/Schweden hatte. Nachdem es nachmittags noch schön war, kam es abends zum bereits traditionellen Regen, der jedoch ca. 50-60 anwesende Motorradfahrer nicht abhielt teils um's Feuer teils in der nahegelegenen Wirtschaft auszuhalten. Es ging gemütlich zu und wir sind sicher, daß es eigentlich allen die da waren gefallen hat. Auch gegen den Durst hatten wir etwas getan, ein Fass Bier war gespendet worden. Zeltmöglichkeit war kostenlos vorhanden, dies in schöner Gegend. Am Sonntag besserte sich dann das Wetter zusehens und unser Treffen fand noch einen schönen Abschluß.

Trotz fehlendem "Programm" und fehlenden Preisen kamen auch diesmal wieder einige, die schon in den früheren Jahren unsere Gäste waren.

Wir liegen zwar nicht direkt zentral und wissen, daß die meisten Besucher große Anfahrtswege haben. Trotzdem muß aber festgestellt werden, daß vom BVDM bzw. deren Landesverbänden eigentlich bisher kaum jemand bei uns war. Vielleicht ändert sich das im kommenden Jahr??

H. Schlatterer



HEINRICH-KRAFTSTOFFTANKS

HEINRICH-VERKLEIDUNGEN

zweckmässig

formschön



HEINRICH-Motorradverkleidungen und Sporttanks für die großen BMW-Typen an den Motorradfahrer direkt vom Hersteller:

KARL HEINRICH Motorrad-Zubehör

7032 Sindelfingen-Malchingen

Berliner Str. 13 · Tel. 07031/33144 · Postfach 31



Offenes Geheimnis

Daß BMW-Fahrer bedenkenlos stundenlang Vollgas fahren dürfen, verdanken sie dem kerngesunden Zweizylinder-Boxer-Motor. Daß sich BMW-Fahrer während der Fahrt nie um ihren Antrieb kümmern müssen, ist das Verdienst des problemlosen Kardans. Daß BMW-Fahrer eine schlechte Fahrbahn

ignorieren können, liegt am Fahrwerk – an der langhubigen Telegabel und an der Abstimmung von Federung und Dämpfung. BMW-Fahrer interessieren sich weniger für die katalogmäßige Leistung einer Maschine. Sondern welche Kraft in der Praxis auf den Boden zu bringen ist.



BMW – Aus Freude am Fahren.

IFMA Halle 13, Untergeschoß, Gang G, Stand 1

DIE ERSTEN FAHREINDRÜCKE MIT EINER SUZUKI GT 750 J

Mein hoffnungslos infiziertes Motorradfahrerherz, daß ohnehin vorwiegend im Zweitakt-Rhythmus schlägt, tourte urplötzlich auf Nenndrehzahl hoch, als man von der FRANKFURTER MOTORRADZENTRALE anstandslos meinem Wunsche nachkam, mir eine firmeneigene SUZUKI GT 750 J zwecks Erprobung zu überlassen.

Da stand ich nun vor der großen "Susi" in hoffnungsvoller Erwartung, die ersten Kilometer abspulen zu können. Ganze 1380 Meilen hatte sie bis dahin gelaufen. Zunächst gingen mir die aus "Benzingesprächen" gehörten Vorurteile durch den Kopf, wie "plumpes Aussehen", etwas "zerklüftet" usw., doch schon mein augenscheinliches Urteil stand fest, solche Aussprüche können nur aus dem Munde eines Motorradfahrers stammen, der keinerlei technisches Interesse für diesen bewundernswerten, wassergekühlten 3-Zylinder-Zweitakter hat. Die eigenen Erfahrungen sollten mir das Wesentliche zur Beurteilung vermitteln. Offen gesagt, durch die augenscheinliche Besichtigung mißfiel mir einzig der US-Lenker, eine Nebensache also, die bei einer eigenen Maschine schnell behoben und den persönlichen Ansprüchen angeglichen werden kann. Zum gemütlichen Einerschlendern ist dieser Lenker goldrichtig - auf Oma's altem Sofa ist es nicht bequemer - doch dies hatte ich nicht vor. Der wassergekühlte 3-Zylinder-Zweitakt-Motor, dieses aufwendige Aggregat, käme auch nur halb zur Geltung, würde er für sog. "Kaffeefahrten" nur ausgenutzt werden.

So schwang ich mich kurzerhand auf die Maschine und harpte der Dinge, die da kommen sollten. Zunächst stutze ich etwas - entweder ist die Maschine zu hoch, oder meine Beine sind zu kurz - ich vermutete Letzteres, denn mein Schuhsohlenprofil erreichte nicht die volle Bodenhaftung. Es ging jedoch und störte mich kurz später überhaupt nicht mehr - also nur Gewöhnung. Starterzug gezogen, Zündung eingeschaltet (dazu gehört auch die Einschaltung des separaten Zünd- und Anlassunterbrecherknopfes - eine raffinierte Lösung) einen Druck auf den Elektrostarter und der Motor lief. Erstaunlich - auch später - wie zuverlässig und prompt der Motor ansprang. Ebenso erstaunlich ist der äußerst saubere und ruhige Motorlauf - hier schluckt die Wasserkühlung nebenbei auch noch die mechanischen Geräusche. Kupplung ziehen - wieder ein Staunen - diese Kupplung geht butterweich! 1. Gang, das erfordert im Stand ein wenig Nachdruck, ansonsten läßt sich das 5-Ganggetriebe mit den begrüßenswert kurzen Schaltwegen sauber und exakt schalten. Beim Einkuppeln fiel ebenfalls die mögliche saubere Dosierung auf - weich setzt die Kupplung ein. Als ich nachfolgend das erstmal dann, zwar noch vorsichtig, am "Gasquirl" drehte, war ich wiederum erstaunt: Das ruckfreie, sehr gute Durchziehen schon aus dem unterem Drehzahlbereich, war mir - noch die R 75/5 gewohnt - neu. Zweifelsfrei, das 3-Zylinder-Aggregat ist ein gelungener Wurf.

Die Maschine wurde unter fast allen möglichen Bedingungen von mir gefahren und stets stach die Leistung, das Verhalten und Durchstehvermögen des Motors hervor. Es gibt zwar Maschinen dieser Klasse, die in der Endleistung geringfügig höher liegen (dafür ist diese "Susi" auch eine GT-Version) jedoch ist die vorhandene, absolut gute Leistung, unbedingt jederzeit, auch langfristig bedenkenlos voll einsetzbar. Blitzartiges, sauberes Hochdrehen des Motors, das gleichmäßige gute Einsetzen der Leistung über das gesamte Drehzahlband, aber auch das schlagartige Vorhandensein sämtlicher PS, wenn man sie zur Blitz-Aktion braucht, dies sind Eigenschaften, die die Modellbezeichnung "GT" eigentlich übersteigen. In der Tat, als GT-Maschine gehört diesem Motor ein Lob. Ob Autobahnhetzerei, oder spritziges Beschleunigen auf kurvenreichen Strecken, es gelang mir einfach nicht, den Motor zu überhitzen. Den zusätzlichen Ventilator hinter dem Kühler, der sich im Extremfall automatisch einschaltet, halte ich deshalb für übertriebene Vorsicht. Er ist jedoch mit ein Beweis dafür, welche Überlegungen und welches technische Können in Bezug auf die Haltbarkeit und Konstanzbleiben der Leistung die Japaner bei der Konstruktion an den Tag legten.

Überhaupt wunderte es mich, daß der Motor so gut wie keine Einfahrzeit benötigt. Vibrationen waren zwar vorhanden, aber nur im geringen Ausmaß. Vibrationsschäden gab es nicht.

Zu begrüßen waren ferner, die gut ablesbaren Instrumente, die vernünftige Anordnung der Bedienungsknöpfe, die leichtgängige Hebeleie und auch die reichlich dimensionierten Bowdenzüge. Ein wahres Gedicht ist die aufwendige Doppelnocken-Duplex-Bremse vorn. Mit minimalem Kraftaufwand ist das Vorderrad zum Pfeifen zu bringen. Auch die über Bowdenzug zu betätigende Einnocken-Hinterradbremse zeigte gute Wirkung.

Was verbraucht nun solch ein spurtfreudiger 3-Zylinder-Zweitakter an Kraftstoff? Unter vorwiegend extremer Fahrweise errechnete ich einen Durchschnittsverbrauch von knapp über 8 Liter / 100 km. Autobahn-Vollgasjagerei und starker Wechsel in den Geschwindigkeiten erforderte ca. 8,5 Liter, aber Landstraßenbummelei bei ca. 100 km/h schlägt mit nur ca. 7 Liter zu Buch. Doch wer kauft sich schon solch eine Maschine, um dann am Kraftstoff zu sparen, wo ohnehin nur Normalbenzin erforderlich ist.

Inspektionsarbeiten durchzuführen erfordert weder Handverrenkungen, noch umständliche Schrauberei. Die Zündung exakt einzustellen ist bei dem ausgeklügelten Markierungsmechanismus eine 10-Minuten-Arbeit, die im Sonntags-Ausgeh-Anzug bewerkstelligt werden kann.

Ich fuhr die Maschine nun ca. 1200 Meilen (= ca. 1900 km) innerhalb von 10 Tagen. Es traten nicht die geringsten Schwierigkeiten auf. Plötzlich auftauchende persönliche Umstände wollten es, daß ich in dringenden Angelegenheiten in kürzester Zeit ein weiter entferntes Ziel erreiche. Mehrmals an einem Sonntag wurde daraufhin die "Susi" eine längere Strecke über die Autobahn gejagt - sie war stets einsatzbereit und stand die Schinderei klanglos durch. Was ich mir nun an diesem Motorrad verbessert wünschen würde, ist: Ein größerer Tank und Kette im Ölbad (bei welcher japanischen nicht?) und einen Lenkungsämpfer, da ich auch auf schlechten Fahrbahnen nicht auf die Ausnutzung der Leistung verzichten möchte. Was ich mir noch wünschen würde, so fragen Sie? Eines noch - diese Maschine bald als mein Eigentum!

So erhielt die FRANKFURTER MOTORRADZENTRALE die SUZUKI GT 750 J wohlbehalten wieder - da die Überlassungszeit verständlicherweise begrenzt war, gab ich sie nach 10 Tagen zurück - äußerst ungern, auch verständlichweise, nach diesem Fahrerlebnis.

S. Manetzkı

BMW

MOTO GUZZI

YAMAHA

MAICO

HORST BRIEL

Motorräder · Ersatzteile · Zubehör · Bekleidung

Spez.-Tuning für BMW - Motorräder

Eigene »Ka Be« Verkleidung - typgeprüft

433 Mülheim a. d. Ruhr,

· Telefon 59977

Mergelstraße 42

Erstklassige Gebrauchtmaschinen:

MOTO GUZZI V7 Spez. 6000 km — HONDA CB 500/4

m.gr. Tank u. Verkl. 5000 km — HONDA CB 250

16000 km — MOTOBÉCANE 125 Twin 4000 km

BMW

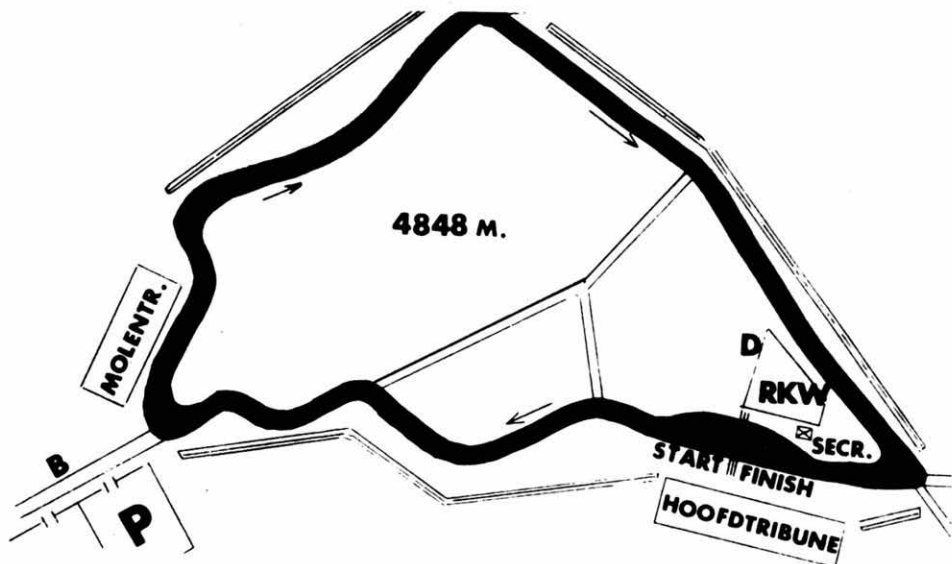
SUZUKI

alle Modelle sofort lieferbar!

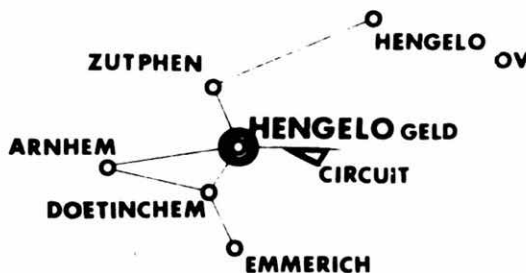
IFMA Halle 12

3. Internationales Motorradrennen in Hengelo/Gelderland.

Glückliches Holland möchte man sagen, wenn man in Hengelo war, glückliches Holland deshalb, weil unsere holländischen Freunde in der Lage sind, Straßenrennen ihrem Namen gemäß auf Straßen abzuhalten. Wäre diese Möglichkeit bei uns nicht gesetzmäßig verbaut, sähe es auch im deutschen Motorradrennsport besser aus. Nun, die Holländer machen auch etwas daraus, so haben die Mitglieder des Motorsportclubs HAMOVE östlich der Stadt, eingebettet zwischen Feldern, Wiesen und Bauernhöfen ihren 4.848 m langen Varsselring erstellt, der, geometrisch gesehen, ein Dreieck darstellt, dessen Schenkel durch Kurven aufgelockert sind. Besonders angenehm, daß an den drei Winkelstücken Stichstraßen ein Geradeausfahren beim Verbremsen ermöglichen.



Das Rennen, wie in jedem Jahr am letzten Wochenende im August, sah sechs Solo-Klassen am Start, die 500 ccm National- und die 50, 125, 250, 350 und 500 ccm International, für Seitenwagen ist die Strecke zu schmal. Alle Fahrer der Weltklasse, außer den italienischen Fahrern, waren am Start. Neben den schnellen Nordeuropäern wie Saarinen und Jansson waren die schnellsten Fahrer des Commonwealth und zwanzig deutsche Fahrer gekommen. Vorab ist aber erst einmal die Frage zu klären, wo Hengelo liegt. Es passiert immer wieder, und das nicht nur Zuschauern sondern auch Fahrern die das erstmal nach hier kommen, daß sie in Hengelo bei Enschede landen. Unser Hengelo liegt aber in Gelderland und ist zu erreichen über den Grenzübergang Emmerich, oder aber für Ortskundige über den Grenzübergang S'Herenberg. Von dort sind es noch ca. 30 km, was also eine Gesamtentfernung vom Ruhrgebiet von knapp 100 km ausmacht.



Das Rennen begann am Sonntag um 13 Uhr und dauerte bis 18 Uhr, was ein Nachhausekommen im Hellen erlaubte. In der Umgebung von der Rennstrecke ist Zelten möglich, am besten fragt man dort die Bauern, damit es wirklich keinen Ärger gibt.

Nach dem nationalen Lauf der 500 ccm, der von dem Hondafahrer Timman gewonnen wurde, gingen die Fahrer der 350 ccm Klasse international an den Start, Trainingsschnellster war Saarinen vor Ankoné, Läsivuori aus Finnland, v.d. Broeke und Dieter Braun, alle auf Yamaha. Der Rundenrekord für diese Klasse lag bei $2.05,2 = 139,399 \text{ km/h}$, gefahren 1971 von Saarinen. Das Rennen ging über 15 Runden. Dieter Braun führte das Feld nach der ersten Runde an, aber dann in der nächsten Runde war Saarinen vorn und knapp hinter Braun lag Läsivuori, so ging es rundenlang. In der achten Runde fiel der Finne aus und Dieter Braun übernahm vor Saarinen die Führung, Saarinen konnte auch mit der schnellsten Runde von $2.02,2 \text{ Min.} = 142,239 \text{ km/h}$ nicht mehr die Spitze übernehmen, in der zehnten Runde mußte er die Waffen strecken. Dieter Braun gewann ganz überlegen in $31.17,2 \text{ Min.} = 139,511 \text{ km/h}$, damit lag sein Gesamtschnitt höher als der Rundenrekord von 1971. Unsere übrigen deutschen Fahrer waren alle nicht von Glück gesegnet. Hiller, Sommer, Kassner und Görgen, alle erwischten keinen besonders guten Start und Görgen hatte gleich zu Beginn Getriebschwierigkeiten, die ihn noch fast zu Fall brachten.

Walter Sommer, der immer noch mit gegipsten Bein fahren muß, hatte sich auf den sechsten Platz vorgearbeitet, als er mit veröltem Hinterrad infolge undichter Gehäusedichtung ausscheiden mußte. Kassner, der ebenfalls auf Platz 6 vom Pech verfolgt wurde, fiel mit herausgefallenem Auspuffrohr auf Platz acht zurück.

Hiller hatte Ärger mit der Kupplung und kam nicht weiter als bis zum dann entgültig sechsten Platz. Zweiter des Rennens wurde van den Zanden vor Billie Nelson, van de Broeke und Findlay. Bis auf Platz zwölf Yamahas.

Bei der nun folgenden 50 ccm Klasse hatten unsere Fahrer hier im Land der schnellen van Veen-Kreidlers nicht viel zu bestellen, nur Gerhard Thurow, der diesjährige Deutsche Meister dieser Klasse, konnte mithalten und brachte seine Kreidler auf den achten Platz, nachdem er mit Kühlschwierigkeiten etwas zurückgefallen war.



Gerhard Thurow, Ratingen,
Deutscher Meister der 50er Klasse
Hier auf seiner KREIDLER in Hengelo

Gewonnen hat diesen Lauf Jan de Vries vor van Dongen und Jan Huberts. Auch Jan de Vries fuhr neuen Rekord mit 2.31,3 Min. = 115,352 km/h.

Zehn Runden hatten die Fahrer der 125 ccm zurückzulegen, Mortimer fiel gleich in der Startrunde aus und Andersson ging mit seiner Yamaha in Führung, er fuhr die schnellste Runde mit 132,218 km/h und gewann das Rennen mit einem Gesamtschnitt von 22.23,6 Min. = 129,857 km/h, die schnellste Runde des Vorjahres war mit 127,578 km/h gefahren worden. Jansson mit der Maico kam auf Platz zwei und dahinter lag Simmonds mit der Kawasaki. Auf Platz vier kam Dieter Braun, er hatte während dieses Laufes Ärger mit der Schaltung, durch bedeutend späteres Anbremsen machte er dieses Manko wieder wett. Auch Gerd Bender fuhr Maico und kam auf Platz sechs, Rolf Minhoff auf Platz neun und Günter Fischer, der diesjährige Deutsche Meister der 250 ccm Klasse kam auf Platz elf; auch diese beiden Fahrer fuhren Maico.

Das Rennen der 250 ccm Klasse sollte ganz heiß serviert werden. Unter den Fahrern Saarinen, Andersson, van de Broeke, Läsivuori, Pfitter, Jansson, alle auf Yamaha, wurde der Kampf um die Spitze von der ersten bis zur zwölften Runde ausgetragen. Die Spitze und die Positionen wechselten so oft, daß man es gar nicht alles vermerken konnte, es war einfach atemberaubend. Schließlich gewann Saarinen in 25.41,9 Min. = 136,885 km/h und stellte mit 142,08 km/h auch seinen Vorjahrsrundenrekord ein. Zweiter wurde Andersson, dritter Pfitter, vierter Läsivuori und fünfter Jansson. Walter Sommer schaffte es, so gute Fahrer wie Ankoné vom Sterglas Racing Team, den Brasilianer Celos-Santos, Keith Turner, Dobson und Coulter zu distanzieren und auf dem sechsten Platz einzulaufen. Gerd Bender mußte seine Maico, die schon im Training stark vibriert hatte (Kurbelwellenschaden) zur Seite stellen. Gerd Fischer wurde in der Spitzkehre angefahren und mußte ebenfalls aufgeben.

Auch das Rennen der 500 ccm Klasse sollte die Zuschauer noch einmal vor Spannung von den Plätzen reißen. Simmonds auf der Kawasaki übernahm die Führung vor Mortimer, Nelson, beide auf Yamaha, dann die erste König unter dem Holländer van Aken. Ernst Hiller nach der Startrunde an zweiter Stelle, mußte das Rennen mit defekter Kopfdichtung aufgeben. Dann in der fünften Runde Simmonds noch vor Mortimer, dann aber ganz knapp dahinter drei Königs: Eickelberg, van Aken, Florin, gefolgt von Findlay auf Jada (was eine Abkürzung ist von Jack Findlay und Daniel Fontana) und der gutgehenden Husqvarna unter Granath aus Schweden. Auch diese Placierung änderte sich beim nächsten Durchlauf, van Aken mußte die König mit einem Loch im Kolben aus dem Rennen nehmen und Florin wurde wegen Öl auf dem Hinterrad etwas vorsichtiger, sprich langsamer. Die große Überraschung aber war Paul Eickelberg, der in diesem Jahr so viel Pech hatte, übernahm ganz souverän die Führung und brach in sauberer Fahrweise den absoluten Rundenrekord, der im vergangenen Jahr von Simmonds mit 140.183 km/h aufgestellt worden war, mit einem Rundendurchschnitt von 146.909 km/h. Selbst seine Gesamtzeit war schneller und besser, er benötigte 30.42,7 Min. = 142.123 km/h für die fünfzehn Runden. Gegen die Königs ist, wenn sie halten, kein Kraut unter den Privatfahrermaschinen gewachsen. Simmonds mußte sich irgendwo ziemlich stark verbremst haben, denn nach der neunten Runde fiel er auf Platz fünf zurück und Mortimer konnte den zweiten Platz bis ins Ziel halten. Simmonds schaffte es noch, an Florin und Findlay vorbeizukommen und sich auf den dritten Platz zu setzen, auch Florin und Findlay wechselten noch die Plätze um Vierter und Fünfter zu werden. Ein viel beachtetes Rennen fuhr Batenuth auf der BMW RS, dem es gelang, sich auf den dreizehnten Platz zu setzen.

Das Rennen der 500 ccm Klasse wurde durch den Trainingssturz von Kim Newcombe aus Berlin etwas überschattet, er hatte sich eine Halswirbelstauchung zugezogen und wartete im Krankenhaus Doetinchen auf Behandlung, der spezialisierte Arzt wurde erst Montag zurückerwartet.

Alles in allem waren es blendende Rennen, getragen von einer erstklassigen Organisation und wir dürfen den Herren Burgers, sen. und jun. und Herrn Wolsink stellvertretend für alle Aktiven des Clubs unsere Anerkennung aussprechen. Im nächsten Jahr soll die Streckenreportage auch in deutscher Sprache gehalten werden, um den vielen deutschen Besuchern gerecht zu werden.

Wer gerne Straßenrennen besucht, hat etwas versäumt, wenn er nicht in Hengelo war!

Horst Briel

Happy Rider

*leicht, komfortabel
motorradgerecht*

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



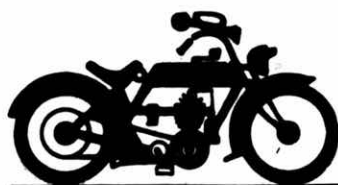
ERBO

Motorradbekleidung

Happy Rider

ERNST R. BLAUHUT
4801 OESTERWEG

*Versand per Nachnahme
ab DM100,- portofrei
Preise einschl. MWSt
bei Bestellung bitte
Größen angeben*



DER VETERANEN - TEIL

SAMMLERS LEID - SAMMLERS FREUD !

Wie lange währt es, bis ein Veteran bis zum letzten Schrübchen fertig restauriert ist, - ein Jahr, zwei Jahre ?

Hat der Veteran erst einmal eine Rallye durchgehalten, so ist Freud am Spaß, jedoch vorher .. ? Stehen doch bereits bei der Anschaffung Enttäuschungen bevor, weil der Verkäufer manchmal einen unwahrscheinlich hohen Preis fordert, oft sogar Stücke, die einen geringen Sammlerwert darstellen. Ist aber das Stück wertvoll, und hat es der Besitzer nicht eilig mit dem Verkauf, dann können viele Monate, ja Jahre vergehen, bis die Entscheidung fällt, nach langer, voluminöser Korrespondenz, in der man fast auf dem Bauche kroch um das ersehnte Stück. In solchen Fällen handelt es sich meist um Besitzer, die nie Motorrad fuhren, etwas von phantastischen Verkaufspreisen bei Auto-Oldtimern vernommen hatten und dann glauben, für ihren Motorradveteran ebenfalls eine entsprechende Summe fordern zu können. Weit vernünftiger dagegen, wenn nicht gar bescheiden, sind oft alte Fahrer, die dem Sammler eine gewisse Sympathie entgegenbringen, man ist aus derselben "Zunft", tauscht Erfahrungen und Erinnerungen aus und wird dadurch auf faire Art handelseinig. Es kam sogar vor, daß ein solch alter Fahrer seinen 5 Jahrzehnte treu gehüteten Schatz gratis einem Museum anbot, um die Gewissheit zu haben, daß jener nicht beim Schrott endet, und ab und zu besucht der Greis das Museum, um sein altes Stück im Kreise anderer ehrwürdiger Veteranen wiederzusehen. Wohl einmaliger Fall von Großzügigkeit auf diesem Gebiet! Mir jedenfalls widerfuhr bisher kein derartiges Angebot; einmal war ich drei Jahre hinter einer 1930er Velo her, und sieben bettelte ich um eine Triumph 1921 mit Beiwagen (-"sieben Jahre mein Herz nach Dir schrie"..) doch endlich erhielt ich beide noch zu einem vernünftigen Preis, unerwartet und als ich sie bereits aufgegeben hatte.

Angenommen, man ist beim Kaufgeschäft eines Veteranen handelseinig geworden. Im wahrsten Sinn kauft man die Katze im Sack: äußerlich passabler Zustand, "doch wie's dadrin aussieht.." wird erst die Totalzerlegung ergeben. Ein verdammte schrottreif aussehender Veteran und wüstes Rostgebilde kann in seinen Innereien tadellos erhalten sein, während ein Jungveteran von 1935, noch lack- und chromblitzend, einen schrottreifen Motor besitzt, der nicht mehr reparierbar ist und damit kann ein solcher Veteran völlig wertlos sein, zumal wenn keine Aussicht besteht, einen Ersatzmotor zu finden.

Beim Kauf eines antiken Schrankes oder Sekretär, kann man diese von innen wie von außen nach Fehlern inspizieren, man kann die WurmLöcher zählen und komplizierte Schlösser bestaunen, - vielleicht enthält der Sekretär noch ein Geheimfach mit alten Goldstücken. Der Motorradveteran jedenfalls hat kein Geheimfach, viel eher geheime, unsichtbare Fehler und statt der WurmLöcher hat er aber ebensoviele Rostlöcher. Da jedoch mehrere Liebhaber vorhanden sein sollen, bleibt nur die Wahl: Kauf oder Verzicht - friß oder stirb. Läßt man sich längere Bedenkzeit, so taucht ein Mehrbietender auf, aus! Sammler's Leid!

Zu Sammler's Freud gehören auch nicht die Narrenfahrten die man unternimmt um einen angeblich sagenhaften Veteranen zu erstehen; man fährt 200 km und als man endlich den weit abgelegenen Hof fand, heißt es dort: stimmt, jahrelang stand das Ding hinter der Scheune, aber schon vor dem Krieg nahmen es hausierende Zigeuner mit!! Die Zeiten sind wohl endgültig um, wo man noch unter Strohhaufen und Reisigbündeln Lancias und Bugattis finden konnte und manch wertvollen Motorradveteranen, da herrschte Sammler' Freud! Doch noch vor 1 1/2 Jahren erlebte ich solch ein freudiges Ereignis. Ein alter Fahrer aus einer 170 km entfernten Stadt trug mir seinen 1929er Veteranen an. Vorher war der sehr günstige Preis vereinbart worden. Vom Treffpunkt in jener Stadt ging es weit hinaus ins freie Gelände; der Mann fuhr in seinem Wagen voraus und einen derart scharfen Zahn, daß ich Mühe hatte ihm mit meinem R 4 zu folgen. Endlich an einem einsamen, unterhalb des Sträßchens gelegenen Wäldchen hielt er an, stieg aus, nahm zwei offensichtlich schwere Koffertaschen, wies nach dem Wäldchen und stieg hinab diesem entgegen. Als ich nach einiger Zeit noch immer keine Hütte erspähen konnte und mein Begleiter immer eilig voraus strebte, da kamen mir so allerlei Bedenken, - lockt mich der hier ins Verderben, - aber nein, einer mit solch biederem Hand-

werksmeistergesicht und bei meiner Menschenkenntnis – unmöglich! Endlich taucht eine schwarze Wand auf im grünen Geäst, eine mit schwarz gestrichenem Blech und Dachpappe verkleidete, längere Hütte, aber an den 4 Wänden weder Tür noch Fenster zu erkennen! Mein Begleiter begab sich an den Endgiebel, nahm einen Schraubenzieher aus einer der Taschen und begann in gewisser Höhe an für mich unvermutbaren Schrauben zu drehen. Hatte ich mich einem Verrückten anvertraut? Aber siehe da, als mehrere Schrauben gelöst waren, lockerte sich eine mit Blech verkleidete Holztafel in Türgröße; in gleicher Weise war alsbald ein Fenster freigelegt. Die Tür führte direkt in die "Wohnküche" mit Bett, von diesem Raum gelangte man in einen breiten, langen Gang an dessen einer Seite Reihen von leeren Bienenkästen und altertümliche Bienenkörbe standen. Die andere Seite war Abstellraum für allerlei Gerät und aufgeschichtete kleine Reisigbündel, die teilweise mit alten Zeltplanen verhängt waren. Aber ein Motorrad hatte ich bisher keines entdecken können, es schien mir auch gar kein Platz vorhanden, wo sich ein solches befinden könnte! Da wurde mir doch etwas mulmig zumute, ich muß es gestehn! Dann begann mein Genosse die Pläne zu entfernen und die Reisigbündel in die Bienenstände aufzuschichten, plötzlich glänzt es metallisch und schnell ist der Veteran ganz freigelegt – mir wirds wohler und wohliger – Sammler's Freud!

Lösung: durch abmontieren der Lenkstange konnte die Maschine auf schmalstem Raum stehen und durch davorsetzen des Reisigs total unsichtbar gemacht werden. Bald war die Maschine, eine 250^{er} RADIOR mit S.V. Jap-Motor, preiswert, gut erhalten und sogar fahrbereit, im R 4 verstaut, und nach einem zünftigen Schluck "Mirabelle" verabschieden wir uns wie alte Freunde. Das war ein unvergeßliches Erlebnis in meinem Sammlerleben. – Beim Zusammenholen meiner 33 Stücke spielte fast immer eine interessante Begebenheit mit. Noch zwei kurze Beispiele.

Jahrzehnte stand die "Magnat-Debon" (1913) säuberlich zugedeckt in einer südfranzösischen Küche: den ganzen Heimweg roch es im Wagen recht appetitanregend nach Braten, und noch heute, da noch nicht renoviert, gibt sie noch bei nahem Beriechen, nach vier Jahren, einen "spezifischen" Küchengeruch von sich; als einziger übriger Veteran dieses Typs mag er sich diese Extravaganz leisten – noblesse oblige!

Mit weniger angenehmen Gerüchen war folgender Transport verbunden. Der Verkäufer eines leichteren "Jungveterans" hatte diesen längere Zeit bei seinem Hühnerstall untergebracht. Die ehemals braun lackierte Motobécane war in den Farben eines Etwas, das Hühner nicht in Eiform abzulegen pflegen, bunt und dicht überzogen. Mein Tierhalter spritzte wohl den geschändeten Veteran ergiebig mit dem Gartenschlauch ab, doch da kam nicht der alte Lack zum Vorschein, sondern nur Rost, und an den Speichen verblieben allerlei knotenartige Gebilde, während die Kette eher einem dicken Seil glich. Zuerst widersetzte ich mich, das Stück überhaupt mitzunehmen, doch da es fast umsonst zu haben war, fuhr ich dennoch damit nach Hause. Aber unterwegs gab das Ding, je mehr es abtrocknete, ein derart penetrantes Parfüm von sich, daß nur Zugluft ermöglichte, es im Wagen ohne Dauerbrechreiz auszuhalten! Bald darauf konnte ich den Stänker unerwartet und sogar günstig tauschen – dem neuen Erwerber fehlte diese Type in seiner Sammlung – gegen ein wesentlich älteres Stück mit Riemenantrieb: Sammler's Freud!

Eines der wichtigsten Probleme bei der Anschaffung eines Veterans besteht in der sicheren Bestimmung des Baujahrs; bei längst nicht mehr existierenden Marken und bei Fehlen jeglicher Unterlagen ist es schwierig, das richtige Baujahr festzustellen. Da ist der Mogelei und Unredlichkeit Tür und Tor geöffnet, besonders dann, wenn sich selbst älteste Fahrer nicht an das betreffende Fabrikat zu erinnern vermögen, zumal wenn davon nur geringe Stückzahlen produziert wurden. Es ist keine Seltenheit, daß Veteranen als 5 – 6 Jahre älter angegeben werden; andererseits gab es Firmen, die 1913er Modelle nach Kriegsende unverändert bis 1920 weiterbauten, demnach hier Unterschiede bis zu sieben Jahren Tatsache sein können, wenn alte Kataloge und dergl. nicht mehr zu beschaffen sind. Immerhin dürfte der erfahrene

Sammler selten auf falsche Baujahrangaben hereinfallen, er weiß z.B. bis wann Schnüffellventile üblich waren, wann Getriebe auf kamen, Hochspannungs-Magnete verwendet wurden, oder der Satteltank "modern" wurde. Doch auch hier gibt es keine genauen Regeln, z.B. wird allgemein angenommen, daß der Satteltank um 1928 auf kam, doch hatte die englische ALLON bereits 1922 solche gebracht.

Mit dem Riemenantrieb ist es ganz ähnlich, er wurde noch 1927 bei einigen Fabrikaten angewendet, PHELOM & MOORE dagegen brachte schon 1905 Kettenantrieb zum Hinterrad und zugleich sogar ein 2-Gang-Getriebe, während Kupplungen und Getriebe erst ab 1912 allgemein aufkamen. Noch 1921 hatte die starke 550 ccm englische TRIUMPH vorn Felgenbremsen! Aus all dem geht hervor, daß es mitunter recht kompliziert sein kann, das Alter, bzw. Baujahr exakt zu bestimmen. Geht nach langen Nachforschungen endlich der Beweis hervor, daß ein Veteran ausnahmsweise mehrere Jahre älter ist als ursprünglich angenommen, dann ist's Sammler's Freude im Quadrat!

Als Sammler und Rallyefahrer lernt man auch mancherlei geartete Menschen kennen und mir scheint, daß Charaktereigenschaften gerade in dieser "Hobbybranche" besonders krass zum Ausdruck kommen. Die Skala reicht von dem selbstlosen, neidlosen und stets hilfsbereiten Kameraden über den Prahler, über den nur auf eigenen Vorteil bedachten Typ bis zum Schnorrer, üblen Wortbrüchigen oder total Unzuverlässigen, zum Scharlatan, Ausbeuter und gar Betrüger! - Bei Kauf oder Tausch muß der Sammler gegen Täuschungsversuche gewappnet sein; unerlässlich dazu ist genügendes Dokumentationsmaterial, und entdeckt er solches beim Wühlen in verstaubten Schmökerkisten oder sonstwie, so ist ihm wiederum um mancherlei Enttäuschungen hinweggeholfen. Sammler's Freude!

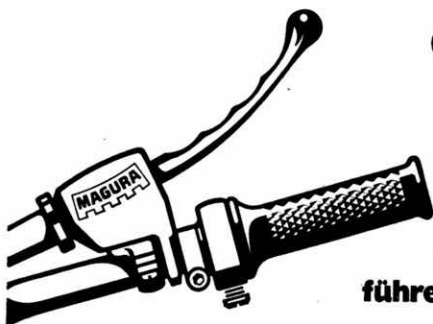
FriKaba

Freunde von ILO - Twins

die am Austausch von Erfahrungen, Gedanken und Ersatzteilen interessiert sind, setzen sich bitte mit Eckardt O.W. Redecke, 4957 Lahde über Minden, Loherstr. 10 in Verbindung.

Dieser Motor, der in den fünfziger Jahren zu den schönsten und leistungsfähigsten Zweitakttern gehörte und besonders in der "Schwarzen Josefine" von TORNAX berühmt wurde, verdient bestimmt Pflege und Erhaltung.

MAGURA **moderne Technik für Sicherheit und Qualität**



MAGURA
Zweiradarmaturen
führend in Europa

MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÜRTT.



Champagner Rallye 1972

Wir machten uns am Freitag um 11 Uhr auf den Weg nach Frankreich; denn da war am 29. und 30.7. die "Champagner Rallye" in Epernay. Unsere beiden Elefanten, ein KS 600/1 Gespann und mein R 51/3 Gespann, waren voller Gepäck mit Zelten und was dazu gehört beladen, weil unsere Solo-Fahrer nicht so viel mitnehmen konnten. Das Wetter lud nicht gerade zur Groß-Fahrt ein, aber es war von oben noch trocken. Es geht nun ab über Köln durchs Vorgebirge, Euskirchen in die Eifel. In den Bergen um Blankenheim zieht eine prächtige Wand aus schwarzen Wolken vor uns auf. Wir halten an und die Regenkombis müssen angezogen werden. Die Fahrt führt uns nun weiter über Stadtkyll und das erste Naß kommt herunter. Nach 2 km war es wieder trocken auf der Straße. Nach kurzem Zuwinken geht es wieder zügiger, mit dem bescheidenen Tempo von 110 km, weiter auf der B 51 in Richtung Bitburg. Auf der schönen ausgebauten Bundesstraße nach Echternach kommt uns noch ein kräftiger Schauer ins Gesicht. Wir erreichen Echternach, Grenze Luxemburg. Nach dem kurzen Aufenthalt passieren wir die Grenze. Richtung Luxemburg Stadt. Kurz vor der schön liegenden Stadt kommt der dritte kräftige Schauer. Auch wieder wird durchgefahren und es war damit der letzte Regen für heute. Die Grenzüberfahrt ist für uns Longwy. An der Grenze alles klar, wir können durchfahren. Es geht über Longuon nach Etain, Verdun in Richtung Charlons. Auf diesem ersten Teilstück hinter Verdun wird getankt. Die Tankpause wird gleich benutzt, um etwas zu essen. Nach einer guten halben Stunde laufen die Motoren. Der nächste Ort ist mit einer Ampel am Ortseingang ausgestattet, die gerade auf rot umgeschlagen ist. Ich fahre vorn und halte gleich an. Neben mir war noch genügend Platz und so fährt die KS 600/1 rechts an mir vorbei und steht dann mit stillstehendem Motor. Wir gucken uns dumm an und Bernd meint, ihm sei der Kupplungszug gerissen. Übrigens, wir sind zu dritt, Elefantentreiber Bernd und sein Beifahrer Bernhard sowie eben ich. Züge haben wir dabei, aber siehe, es ist keine Zugpanne. O weh, was nun, bis Epernay noch 45 km. KS angetreten, sie läuft. Also ohne Kupplung weiter und mit Feingefühl schalten. Zum Anfahren gut geschoben für den ersten Gang. Es klappt, nur noch 2 mal zum Anfahren schieben in Charlons wegen der Ampeln. Der Ort liegt hinter uns und auf der N3 fahrend zeigt ein Hinweisschild Epernay an. Die Strecke ist mir noch vom letzten Jahr im Gedächtnis. Eine schöne Strecke, straßenmäßig und landschaftlich hilft sie uns die letzten km nehmen. Über einen kleinen Berg kommend, sehe ich die Kreuzung, ziemlich groß für eine freie Strecke ohne Häuser. Das ist sie, die voriges Jahr zum clubeigenen Campingplatz führte. Epernay ist nach 6 km nach der Kreuzung geschafft. Uhrzeit 19 Uhr 30 Minuten. Einige Motorradfahrer sitzen vor der Gaststätte am Kreisverkehr. Wir drehen gleich wieder ab in Richtung Charlons die 6 km zurück. Zwei Franzosen, die sich auch nicht auskannten, folgten unseren Gespannen. Da ist die Kreuzung; nach links einbiegen Richtung Reims. Noch 2 km und Hurra, der alte Platz ist erreicht. Langsam rollen die Maschinen auf die Wiese mit meterhohem Gras. Die Motoren verstummen und wir satteln ab. Das hohe Gras ist schnell niedergetreten und der Zeltaufbau beginnt. Mit unseren zwei Zelten stehen nun neun. Nach wenigen Minuten ist es bei uns still; denn wir schlafen in den Sonnabend hinein.

Morgens um 8 Uhr wird an die Arbeit gegangen mit Werkzeug, das für die KS bestimmt ist. Getriebe abgebaut, hinten den Kupplungsdeckel ab und die Druckstange heraus. Auweia die Kupplungsstange geht im geschlossenen Drucklagerkäfig 5 mm hin und her; denn vorne ist der fest angebrachte Haltering wie eine Scheibe abgebrochen. Zu dritt geht die Fahrt mit der R 51/3 nach Epernay. Zeit 9 Uhr. Wir halten an einer Tankstelle, an der eine Halle angebaut ist. Zwei LKWs waren von der Straße aus in der Halle zu sehen und unser Gedanke, hier kann es mit dem Schweißen klappen. Ein Geselle fragt den Meister, der meint, das können wir nicht. Bernd und Bernhard kommen aus der Halle zurück mit traurigen Mienen. Der Tankwart guckte auch drein mit dem Ausdruck eines "Schade".

Plötzlich, als wir im Abmarsch begriffen waren, spricht er hinter uns her. Was nun, keiner versteht den anderen. Bernhard ruft seine sechs Jahre Französisch ins Gedächtnis und ganz langsam geht die Verständigung voran. Bernhardt übersetzt mir, daß er mit dem Tankwart in

dessen Wagen vorfahren werde und ich hinterher. Da ich aber ein nicht ganz schlauer Fuchs bin, sagte ich Bernhard – fahr Du mit Bernd im Wagen und ich warte hier. Meine List ging auf; denn bei dem ersten Versuch in einer Motorradreparaturwerkstatt klappte es nicht und wir hätten dann allein dagestanden. Der freundliche Tankwart fährt die beiden in eine riesige Renault Werkstatt und es geht. Anderer Ring vor und hart gelötet. Nach 2 1/2 Stunden kommen die drei strahlend zurück. Nun lädt uns der Tankwart auch noch zu einer Tasse Kaffee in einer naheliegenden Gaststätte ein. Verständigung? Bernhards französisch geht immer besser. Nun schon Mittag 12 Uhr. Wir fahren zum großen Privatparkplatz der Champagner Kellerei Mercier. Hier ist der Kontrollort. Von unseren Fahrern und Maschinen keine Spur. Wir fahren nun zum Campingplatz zurück und der Einbau unseres "wertvollen" Stückes beginnt. Wir sind gerade fertig und die Kupplung tut wieder ihren Dienst, als ein deutscher Motorradfahrer fragte, ob wir vom OMC sind. Ich deutete auf meinen Helm, der vorne als Kennzeichen auf der Zeltstange hängt. Er erkennt die Clubfarbe und meint, ja das seid ihr, ich bin über Belgien gekommen und habe zwei von euch getroffen, ihr sollt zum Kontrollpunkt kommen, an der R 69S stimmt was nicht, qualmt links. Ich vermutete gleich Kolbenring-Bruch, bestimmt aber Ölabstreifringbruch. Wir machen uns langsam startklar und gucken in die Runde. Es tut sich jetzt was auf dem Campingplatz und Zelte wachsen wie Pilze aus dem Boden, während auf der Straße die Öfen heran donnern. Am Kontrollort hat der Guzzi-Fahrer Gerd den Zylinder schon ab und siehe da, Örling in Stücke. Neuer kann beschafft werden und wieder zusammengebaut. Dann tauchen unsere Helme einer nach dem anderen auf. Durch die einheitliche Helmfarbe sind wir auch im Ausland schon gut bekannt. Ab 16 Uhr beginnt nun die Besichtigung im Champagner Keller Mercier und die Nennungsannahme läuft auf Hochtouren. 19 Uhr ist auf dem Campingplatz Lagerfeuer mit warmen Essen mit Champagner-Sauerkraut. Ich hole mir auch etwas und es ist die fünf Franc wert. In unserem Kreis riecht es nach Kugellagersuppe (Erbsensuppe) die gerade gekocht wird, auf 10 l Gasflasche und Kocher, alles mitgebracht, lassen die Gespannfahrt schnell vergessen. Bis in die Nacht hinein ist noch Betrieb.

Sonntagmorgen um 7.30 Uhr bin ich aus meinem Zelt und machte mal meine Augen richtig auf. Ich bin platt; denn nach einem Rundgang zähle ich 226 Zelte, ein Drittel mehr als ein Jahr vorher. Fünf Schweden waren angereist. Die Hälfte waren deutsche Fahrer, wogegen es im Vorjahr nur ein Drittel waren. Meine Schätzung geht auf etwa 400 Fahrer, davon 10 Gespanne. Bis 11 Uhr war die Nennung auf und mit Hilfe einiger Einzelfahrer wird unsere Nennung abgeschlossen. 12 Uhr 30 Minuten Siegerehrung in der Festhalle. Bis dahin sitzen wir mit dem Belgischen Club Chaucas zusammen und nach dem Treffen in Luxembourg in Reisdorf, wird der Club Kontakt enger geknüpft. Die Zeit ist da und die Preisverteilung beginnt. Erst national, dann international. Die Clubliste sieht so aus: D, D, D, B, D, D, D, GB, B, D.

Ich stehe direkt hinter dem Sprecher und kann in die Liste sehen, da steht unser Name "OMC Opladen" auf dem zweiten Platz. Nach der Pokalübernahme machen wir uns startklar und um 13 Uhr 30 Minuten fahren wir in Richtung Opladen. Beide Grenzübergänge Frankreich-Luxembourg, Luxembourg-Deutschland können wir so passieren. Die B 51 war verstopft und wir verlassen sie vor Brühl. Über die Autobahn Köln-Aachen fahren wir nach Kerpen und dann über die Autobahn Köln bis Frechen zum Leverkusener Kreuz. Die Rückfahrt verläuft glatt und um 21 Uhr 30 Minuten sind wir wieder zu Hause.

Lothar Schreder

IFMA - Tips

Allen IFMA-Besuchern, die in der Nähe von Köln übernachten wollen, kann der Campingplatz Rodenkirchen empfohlen werden.

Man erreicht diesen Platz bequem von der Autobahn Köln-Aachen, Abfahrt Rodenkirchen. Von dort zur IFMA geht es zurück auf die Autobahn bis zur Abfahrt Köln-Deutz. Von da ist der Weg zum Ausstellungsgelände deutlich bezeichnet.

Am Samstag und Sonntag werden im Vortragsraum neben dem BVDM-Stand Filmvorführungen stattfinden. Zu sehen werden u.a. sein: Streifen von der diesjährigen Motorrad-Veteranen-Rallye Xanten, vom Elefanten-Treffen, Eindrücke aus Finnland mit dem WM-Lauf in Imatra sowie weitere Filme um und über das Motorradfahren.

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

Die Firma TEROSON, Heidelberg, seit vielen Jahren mit Kfz.-Schmier- und Pflegemitteln auf dem Markt, hat unter dem Namen TEROLIT einen Metallspachtel herausgebracht, der für uns Motorradfahrer sehr brauchbar ist.

Es handelt sich um ein Zweikomponenten-Material, es muß also der benötigten Menge etwas "Härter" aus der beigegebenen Tube hinzugemischt werden. Die genaue Dosierung ist leider nicht angegeben. Es wird lediglich erwähnt, daß die Tube mit dem Härter für die ganze Dose reiche. Man kann also annehmen, daß es nicht so sehr genau hält.

In allen guten Kraftfahrzeugzubehörhandlungen bekommt man TEROLIT. Die 250-Gramm-Dose kostet DM 5.50 (empfohlener Verkaufspreis einschl. Mwst.); für Großverbraucher gibt es Dosen mit 2 kg.

Bei ausgefallenen Größen kann man kaum damit rechnen, in der nächstgelegenen Werkzeughandlung etwas Passendes zu erhalten. Die Firma Günther & Co., Frankfurt, Hersteller der bekannten TITEX-PLUS-Präzisionswerkzeuge, hat aber - ohne Übertreibung - alles, was irgendwann zur Bearbeitung von Gewinden aller Arten und Sorten gebraucht wird.

Versuchen Sie aber bitte nicht, einen Satz Gewindebohrer direkt bei Günther anzufordern. Auf Mini-Aufträge ist man verständlicher-
weise dort nicht eingerichtet. Sicher kann aber Ihr Werkzeug-
händler die gewünschte Ausführung im Rahmen einer größeren
Bestellung von dort kommen lassen.

Zunächst muß man aber Klarheit darüber haben, was man überhaupt braucht. Uns liegt der fast 180 Seiten starke Katalog über sämtliche TITEX-PLUS-Gewindeschneidwerkzeuge vor. Schreiben Sie also an die Geschäftsstelle mit möglichst genauen Angaben. Wir suchen dann die betreffende Größe und Artikel-Nummer heraus oder schicken Ihnen eine Fotocopie der infrage kommenden Katalog-Seite.

Damit gehen Sie zu Ihrem Werkzeugmann und der kann dann anhand genauer Unterlagen das richtige Teil bestellen. Wir schreiben Ihnen gleichzeitig die nächstgelegene der insgesamt 18 Filialen oder Vertretungen der Firma Günther hinzu, damit es schnell geht. Größere Fachhandlungen werden bestimmt auch den Günther-Katalog haben. Fragen Sie zuerst einmal, Sie sparen dann Zeit und Porto.

Am BVDM-Stand auf der IFMA werden bekannte Straßenrennfahrer Autogramme verteilen. Es sind bestimmt dabei:

Walter Sommer, Ernst Hiller, Gerhard Thurow, Kurt-H. Florin, Dieter Braun, Paul Eickelberg und andere.

Einen Zeitplan wollen wir am Stand aushängen, da sich aber immer Verschiebungen ergeben können, raten wir allen Interessenten auf die Lautsprecher-Durchsagen in den Hallen zu achten.

Neuer BVDM - Landesverband in Norddeutschland

Die "MOTORRADFREUNDE NIEDERELBE" haben sich dem BVDM angeschlossen. Der seit gut einem halben Jahr bestehende Club ist besonders im Tourensport aktiv. Seine Mitglieder haben schon an einer Anzahl von Motorradfahrer-Treffen und Zielfahrten teilgenommen. Der Vorstand besteht aus den folgenden Kameraden:

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. Vorsitzender | Hans-Joachim Priester, 2175 Bülkau, Ave Nr. 51 |
| 2. Vorsitzender u.
Kassenwart | Christian Hahn, 2193 Altenbruch-Blink |
| 1. Schriftführer | Peter Richters, 2179 Neuhaus/Oste, Bültdorfer Str. 19 |
| 2. Schriftführer | Detlev Schlichting, 2179 Neuhaus/Oste, Bei der Kirche 1 |

Wir heißen unsere neuen Kameraden von der Unterelbe recht herzlich bei uns willkommen und freuen uns auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit!



Denfeld

Sitzbänke DBP u. BGM.

Sportsitze · Sättel

Fussrasten · Koffer- träger · Packtaschen

Georg Denfeld KG Sattelfabrik Bad Homburg

D E R T E R M I N K A L E N D E R

23. September "Hexentreffen" des BVDM-Landesverbandes
OSTWESTFALEN-LIPPE in Lemgo
- 23./24. September 2. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye
in Hengelo/Gelderland
- 29.9. - 1.10. X. Internationale Zielfahrt der VNM nach Truppenkamp bei
Bad Segeberg/Holstein.
Ausschreibungen durch Bernd Möller, 2308 Preetz, Louise-Schröder-Str.62
1. Oktober ng. Trial des BVDM-Landesverbandes WESERSTEIN in
Bad Sooden-Allendorf
Auskunft: Dietrich Vondran, 3431 Kleinvach, Sandweg
- 13./15. Oktober "Löwentreffen" an der Rennstrecke bei Zolder (Belgien) mit Economy-
Wettbewerb auf dem Rennkurs und Besichtigungsfahrten in die Umgebung
- 14./15. Oktober Zelttreffen des BVDM-Landesverbandes FRANKEN in Wildenstein.
Auskunft: Hans Köhler, 8521 Poxdorf, Nr.105, über Erlangen
-

ACHTUNG!! Landesverband RHEIN - RUHR

Das September-Treffen in XANTEN fällt aus. Der Wirt unseres Clublokals macht in der zweiten Hälfte des Monats Urlaub.

Die nächsten Treffen: Samstag, 21. Oktober
Samstag, 25. November

Wer kennt die neuen Anschriften der nachgenannten Mitglieder:

Alfred Duckwitz, bisher: 56 Wuppertal-Ronsdorf, Luhnfelder Höhe 25
Deana Killian, bisher: 56 Wuppertal-Barmen, Gosenburg 56
Gerhard Limbach, bisher: 5043 Lechenich, Klosterstr. 1
Werner Schulz, bisher: 4222 Friedrichsfeld, Nordstr. 92

Bitte entsprechende Nachricht an den 2.Schriftführer
Horst Orlowski, 563 Remscheid-Lennep, Augustenstr.2

Impressum: DIE BALLHUPE, Nachrichtenblatt des
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM),
Sitz 433 Mülheim/Ruhr.

Geschäftsstelle 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: Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Druck : druck + werbung, 563 Remscheid 130168

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungenräume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62

Fernsprecher: 0 21 25 — 31 31

IFMA Halle 13, Untergeschoß, Gang C, Stand 10

