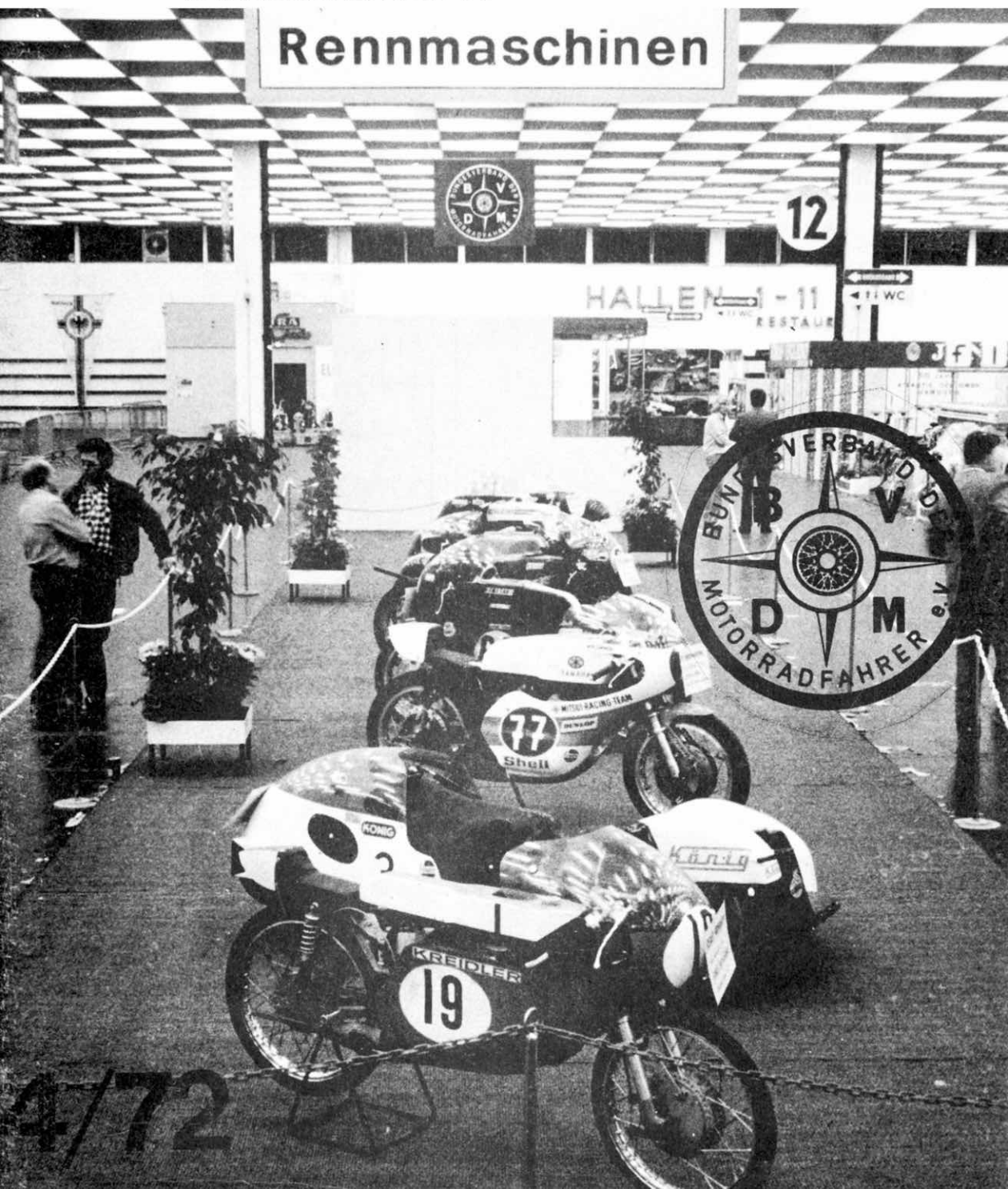


Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.

Rennmaschinen



BUNDESTREFFEN 1972

Als auf der Jahreshauptversammlung 1971 in Westergellersen der LV PORTA-WESTFALICA gegen die Konkurrenz der ELEFANTEN-TREIBER LIPPE zum Gastgeber für das Bundestreffen 1972 gewählt wurde, war der Jubel bei den Portanern groß. Karl-Dieter Szabol und seine Leute hatten sich auch wirklich viel Mühe gegeben, den am 9. September in großer Zahl herbeiströmenden Mitgliedern und Gästen einen angenehmen Aufenthalt zu bieten. Soweit das die Zeltmöglichkeiten und Parkgelegenheiten betraf, ist das auch voll gelungen. Leider war aber auch in Dützen – wie schon ein Jahr zuvor in Westergellersen – der Versammlungsraum zu klein.

Wir wissen, wie schwierig es heutzutage ist, ein Lokal zu finden, welches sich als Treffpunkt für eine größere Anzahl von Motorradfahrern eignet. Ist ein ausreichender Saal vorhanden, dann fehlt ein Zeltplatz; oder am Wochenende ist Tanz; oder es handelt sich um ein Ausfluglokal, wo massenhaft Familien mit Autos zum Kaffeetrinken kommen. Wir können also den Portanern die drangvolle Enge während der Hauptversammlung am Abend nicht ankreiden.

Nach den ausgelegten Anwesenheitslisten waren 175 Leute, darunter 40 Gäste, gekommen. Man darf annehmen, daß es noch etwa 20% mehr waren. Sicher ist der gute Besuch mit auf die zentrale Lage des Raumes Minden zurückzuführen.

Die Lose für die Tombola waren innerhalb kurzer Zeit restlos vergriffen. Für das, was da an guten und nützlichen Sachen zu gewinnen war, verdienen die Gastgeber ein ganz dickes Lob!

Nach der Tombola begann der offizielle Teil der Jahreshauptversammlung. Da in diesem Jahr keine Vorstandswahl anstand, konnte die Tagesordnung zügig durchgearbeitet werden.

Auf die Begrüßung der Anwesenden durch K.D. Szabol folgte die Eröffnung der Versammlung durch den 1. Vorsitzenden Horst Briel. Besonders herzlich wurden die Vertreter der seit der letzten Hauptversammlung neu hinzugekommenen Landesverbände MAIN-SPESSART, UNTERTAUNUS-MC und MOTORRADFREUNDE NIEDERELBE willkommen geheißen.

Im anschließenden Bericht über das Geschäftsjahr 1971 konnte Schriftführer Willy Reuter eine anhaltend günstige Entwicklung nachzeichnen. Die negativen Begleiterscheinungen 'es "Motorrad-Booms" erforderten aber erhöhte Wachsamkeit und brächten weitere Aufgaben für den BVDM. Bei der 1973 fälligen Neuwahl des Vorstandes wird W. Reuter nicht mehr als 1. Schriftführer kandidieren. Es wäre nun an der Zeit, die Verantwortung an jüngere Kräfte zu übertragen. Als einen ersten Schritt hierzu, konnte die im Vorjahr erfolgte Berufung von Horst Orłowski zum 2. Schriftführer gewertet werden, eine Regelung, die sich bereits sehr vorteilhaft ausgewirkt hat.

Zum nächsten Punkt der Tagesordnung verlas Schatzmeister Eduard-Max Schmidt den Kassenbericht. (Wir bringen ihn vollständig im Anschluß an diese Zeilen.) Im Berichtsjahr machte sich die im Jahre 1970 beschlossene Beitragserhöhung bemerkbar. Ferner ist im Kassenbericht ein erheblicher Einnahmeposten für Inserate in der "Ballhupe" ausgewiesen. Damit brauchte erstmals der nach wie vor größte Ausgabenposten nicht mehr ausschließlich von den Mitgliedsbeiträgen bestritten zu werden.

E.M. Schmidt betonte, daß dieses Verhältnis sich im laufenden Jahr noch günstiger entwickelt habe.

Die Vertreter der anwesenden Landesverbände faßten sich mit Ihren Berichten erfreulich kurz, sodaß auch dieser Punkt der Tagesordnung schnell erledigt war.

Nun kam es zur Wahl des Ortes für Bundestreffen und Jahreshauptversammlung 1973. Der LV OSTWESTFALEN-LIPPE – im Vorjahr gegen die Portaner knapp unterlegen – verzichtete auf die Ausrichtung.

Horst Briel schlug vor, 1973 nach Xanten zu gehen. Er begründete seinen Vorschlag mit dem Hinweis, daß der stärkste Landesverband RHEIN-RUHR bisher immer anderen Landesverbänden den Vortritt gelassen habe. Da sich offenbar die günstigen Voraussetzungen für ein größeres Treffen – ein sehr großer Saal, reichlich Zelt- und Parkmöglichkeiten, wohlwollende Unterstützung durch die örtlichen Behörden – schon herumgesprochen hatten, wurde Briel's Vorschlag mit überwältigender Mehrheit angenommen.

Zum Punkt "Verschiedenes" berichtete Bundessportwart Heinz Sauerland über die Auswertung der BVDM-Touristik-Meisterschaft 1971. Wohl keiner hatte erwartet, daß nur dreizehn Fahrtenbücher zur Auswertung eingesandt worden waren. Das ist ein beschämendes Ergebnis. Im Verlaufe der Debatte stellte sich dann heraus, daß einzelne Landesverbände interne Meisterschaften auf gleicher oder ähnlicher Basis durchführen. Obwohl lt. H. Sauerland für 1972 schon weit mehr Fahrtenbücher angefordert wurden, wird wohl auch in diesem Jahr der ursprünglich beabsichtigte Zweck, nämlich die Verstärkung der Besuche von anderen Landesverbänden, nicht erreicht werden. Hierzu müssen Ausschreibung und Wertung modifiziert werden.

Gegen 23 Uhr ging die Hauptversammlung zu Ende. Man fand sich zu kleineren Kreisen zusammen oder setzte sich um die Lagerfeuer auf der benachbarten Zeltwiese. Hier hatten die "Portaner" durch die Einrichtung eines Verkaufsstandes dafür gesorgt, daß Getränke nicht erst aus der Wirtschaft herangeholt werden mußten.

Am anderen Morgen gegen 10 Uhr startete eine Anzahl interessierter Teilnehmer zur Besichtigung des Wasserstraßenkreuzes bei Minden, wo der Mittellandkanal durch ein Brückenbauwerk über die Weser geführt wird. Leider nahm dieser Ausflug ein nasses Ende, denn gegen Mittag kam ein Wolkenbruch von seltener Heftigkeit herunter. Im Augenblick standen die Straßen zentimeterhoch unter Wasser und von Sicht war keine Rede mehr.

Schade, daß dieses schöne Bundestreffen ein so feuchtes Ende nahm. Zwar ließ der Regen nach einiger Zeit etwas nach, aber richtig trocken wurde es nicht mehr. Bedanken wir uns noch einmal bei den "Portanern" für die Gastfreundschaft und sagen "Auf Wiedersehen" 1973 in Xanten!

r-r

ELEFANTEN - TREFFEN 1973

Da zur Zeit an vielen Stellen der Nürburgring-Nordschleife Bauarbeiten im Gange sind, ergeben sich zum kommenden Elefanten-Treffen einige Änderungen.

So ist aus den vorerwähnten Gründen nur die Südschleife befahrbar. Auch die Ehrenrunde wird diesmal über die Südschleife führen. Über die dadurch bedingte andere Startaufstellung, werden die Teilnehmer an Ort und Stelle über die Lautsprecher-Anlage unterrichtet.

Ab Samstagfrüh erfolgt die Zufahrt zur Startgeraden nicht mehr durch das Fahrerlager und den Tunnel, sondern nur über die Ausfahrt neben der ehemaligen Bosch-Tribüne. Unser Ordnungsdienst wird die Teilnehmer einweisen. Damit entfallen nicht nur die Stauungen im Fahrerlager, auch können die Fußgänger den Tunnel gefahrlos benutzen.

Die Toilettenanlage auf dem Zeltplatz mußte auch wegen Bauarbeiten vorübergehend entfernt werden. Ausweichmöglichkeiten gibt es im Fahrerlager, am Contiturm und im Sporthotel. Diese Toiletten sind Tag und Nacht geöffnet und werden von Personal gewartet. Für die Benutzung wird daher eine geringe Gebühr erhoben.

Zur Entlastung des Tribünen-Restaurants wird ein zusätzlicher Saal mit einem Bierausschank in Selbstbedienung eingerichtet. Davon verspricht man sich vor allem eine Entspannung der in den letzten Jahren immer schwierigeren Verhältnisse im Hauptrestaurant. Dort wird übrigens dafür gesorgt werden, daß sich unser Sonderdienst nicht mehr mit dem Sammeln leerer Flaschen abgeben muß.

Kassenbericht für das Kalenderjahr 1971

EINNAHMEN:

Beiträge	5871,84 DM
Anzeigen in Ballhupe	1254,75 DM
Plaketten + Anstecknadeln	378,00 DM
Veranstaltungen	300,00 DM
Sonstige Einnahmen	<u>23,50 DM</u>
Summe der Einnahmen	7828,09 DM

AUSGABEN:

Verwaltung	696,42 DM
Ballhupe - Druck + Porto	3821,31 DM
Sonstige Porti	46,50 DM
Spesen	60,25 DM
Veranstaltungen	200,00 DM
Adressiermaschine	1321,58 DM
Sonstige Ausgaben	<u>18,80 DM</u>
Summe der Ausgaben	6417,52 DM

Saldo 1410,57 DM

Kassenbestand am 1.1.1971 405,74 DM

Kassenbestand am 31.12.1971 1816,31 DM

Kassenbestand am 9.9.1972 5700,00 DM

E.M. Schmidt

Bemerkungen zur MZ - ETS 250 Trophy-Sport

Von vorn herein eine Feststellung: 100% ige Motorräder wird es nie geben, aber hier sind schon viele Prozente drin. Erstens der Preis. Es gibt genug Gründe diesen vornan zu stellen. Nicht jeder hat nämlich das Geld für eine teure Maschine und kauft dann evtl. einen 10 - 15 Jahre alten Apparat für DM 1000,-- oder mehr. Damit ärgert er dann sich und seine Kumpels, wenn sie mal an einem Wochenende zusammen 350 - 500 km weit weg wollen. Zudem muß er alsbald feststellen, daß er mit der Zeit mehr für Ersatzteile und Reparaturen bezahlt, als die MZ, auf Raten gekauft, monatlich kostet. Überdies ist die MZ immer einsatzbereit.

Nun wird mancher sagen: aaber, keine PS! Irrtum, sie hat! Nämlich 19 DIN-PS = 14 kw bei nur 5.500 U/min. Mit 14 kw betreibt man Baukräne, und nicht die kleinsten. Auch hat der Motor fast die Charakteristik eines Elektro-Motors. Das, sowie die Sitzposition, Vibrationsfreiheit, geräuscharmer Lauf, erstklassige Federung sowie ein Tank, der ein vom Werk aus vorgesehenes Bauteil ist, mit 22 Liter Fassungsvermögen. Sonderzubehör in dieser Richtung entfällt also. Desgleichen Wundermittel zur Kettenschmierung. Äusserste Wartungsfreiheit gibt dem Mann der über's Wochenende Touren fahren möchte, die Zeit und somit auch die Freude am Fahren.

Bepacken und treiben kann man dieses Motorrad wie einen Lastesel. Sehr wahrscheinlich bricht eher der Treiber zusammen, als in diesem Falle der Esel. Ein erstklassiges Werkstatthandbuch gibt es auch noch. Wie es mit Ersatzteilen bei Neckermann aussieht, weiß ich nicht. Ich habe noch keine gebraucht. Aber nach Aussagen anderer Fahrer soll es keine Probleme geben.

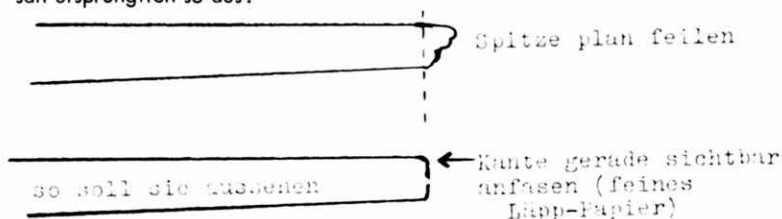
Ein paar Fehler gibt es natürlich auch: die Sitzbank ist im Soziusteil zu schmal. Ausserdem ist da ein Werkzeugkasten eingebaut, auf dessen Querkante der Sozius zu sitzen kommt, wenn der Fahrer einen dicken Hintern hat. Die Federbeine sind in Solo-Stellung zu weich für ebene Schnellstraßen. Bei Geschwindigkeiten über 90 km/h schaukelt sich die ganze Fuhre an einer kleinen Unebenheit derart auf, daß man alle Hände voll zu tun hat. (Sollte das nicht eine Frage der Dämpfung sein? Die Redaktion) Die Räder sind unterschiedlich bereift, vorne 19", hinten 16", und somit schlecht auszurichten (? die Red.) Schon bei geringen Spurfehlern hat man in langgezogenen Kurven das Gefühl um mehrere Ecken zu fahren; mit dem breiten Lenker kann einen das zum Fluchen bringen. (Anmerkung der Redaktion: das ist wohl bei den meisten Maschinen so, wenn die Spur nicht stimmt. Wozu gibt es denn Richtplatten?) Der Tank-einfullstutzen sollte versenkt angebracht sein, wegen dem Elefantenboy. Den serienmäßigen PNEUMANT-Reifen geht die berühmte Haftfähigkeit der METZELER-Reifen ab. Aber mit dem Reifenhobel bearbeitet, sind sie ganz gut zu fahren. Starten will der Motor manchmal nicht so recht; in der warmen Jahreszeit schlechter als im Winter. Womit ich da angelangt bin, wo ich eigentlich anfangen wollte.

Eingefahren wurde nach althergebrachter Methode nach Hertweck, mit der Angst im Nacken: "Da will gleich einer überholen." Also Quirlen und Schalten, nicht ziehen sondern drehen lassen. Nach 20 km Anwärmen jubelte der Motor in jedem Gang voll, aber auf der Landstraße! Nach jeder Ecke im Dritten bis über 90, und das ca. 350 km. So dreht sie noch heute, wenn wir zusammen wegfahren, denn die Freunde fahren "Kalifornian"-Traktoren und bei einigen ist sogar der bayrische Himmel im Auge zu sehen. Mancher ist wohl mißtrauisch, ob die 19 PS stimmen, denn des öfteren höre ich die Bemerkung: "Ich muß mich wundern, wie der Apparat geht!"

Mein Schrieb ist hauptsächlich für die Jungen gedacht, die nun mit dem richtigen Motorrad fahren anfangen wollen und im Frühjahr mit einem schön lackierten Trümmerhaufen liebäugeln. Seid so gut und rechnet erst einmal. Denkt weiterhin daran, daß ihr, wenn ihr in die richtige Clique kommt, samstags auf Tour fahren und montags wieder im Geschäft sein wollt. Statt dessen schraubt ihr nur an einem alten Nachbarnverlängerungsgerät. Noch dazu für viel Geld.

Für die, die sich zum Neukauf entscheiden: beim ersten Demontieren des Vergasers nach der Hauptdüse sehen. Wenn eine 115er drin ist, gleich wechseln gegen eine 120er; bringt keinen Mehrverbrauch, denn wo vorher Vollgas nötig war, braucht man dann nur 4/5 Gas. 28 mm Vergaser-Durchlass ist für diesen Zylinder sowieso unterste Grenze. Auch den Ansaugstutzen in Augenschein nehmen. Er steht meist oben etwas in den Vergaserquerschnitt hinein. Dadurch Wirbelbildung = schlechte Füllung = noch schlechteres Überströmen.

Die Zündung von vornherein auf 2,8 mm vor o.T. zurücknehmen. Das ergibt keine Leistungseinbuße, aber Klingeln und Aufheizen auf langen Vollgasfahrten ist weg. Meine Düsenadel sah ursprünglich so aus:



Noch eins: lassen Sie sich vom Tankwart kein offenes Öl andrehen! Nur 2T-Öl fahren, das läuft in der Mischung 1 : 40 problemloser als andere Öle 1 : 20. Das habe ich selbst aufgrund von Beißerchen festgestellt.

Falls jetzt noch einer querulieren möchte, dies sei doch kein Fahr- oder Erfahrungsbereich, dem kann ich nur sagen, daß man den eigentlich garnicht zu schreiben braucht. Das haben offenbar schon besorgt, die diese MZ entwickelt haben.

Alfred Wolter

!ACHTUNG! FOTO-FILM-FREUNDE !ACHTUNG!

Übernehme sämtliche Schwarz/Weiß- sowie Farbvergrößerungen Ihrer eigenen Negative, ebenso Super-8 - Schmalfilmbearbeitung wie Schneiden und Einfügen von Trickblenden.

Preise:	Schwarz/Weiß	Farbe
KB-Entwicklung	1,- DM	2,- DM
Vergrößerung 9x9	—,35	1,-
9x13	—,70	
10x15		
13x13	1,30	2,-
13x18		
Schmalfilm pro Klebestelle:	—,50 DM	
Trickblende:	—,50 DM	

D.Donnerstag, 507 Berg.Gladbach,Dellbrücker Str.23

Der BVDM im Bundestag ! ?

Keine Sorge, wir sind nicht größenwahnsinnig geworden und haben bei der letzten Bundestagswahl heimlich eine neue Partei aufgemacht. Wäre wegen der 5%-Klausel bestimmt auch schief gegangen, selbst wenn uns alle Motorradfahrer gewählt hätten.

Es hat damit eine andere Bewandnis. Nach einer Rechtsverordnung müssen künftig alle Interessengruppen, die mit den Abgeordneten des Deutschen Bundestages offiziellen Kontakt pflegen wollen, die sogenannten "Lobbyisten", sich in ein Verzeichnis bei der Bundestagsverwaltung eintragen lassen.

Es handelt sich bei der "Lobby" ja nicht um schräge Vögel, die von obskuren Hintermännern vorgeschickt, mit dicken Schmiergeldern die Volksvertreter dahin bringen sollen, irgendwelche Gesetze in bestimmte Richtungen zu lenken. Es gibt da vielmehr eine Menge von Fachleuten, die oft um Rat angegangen werden. Kein Abgeordneter kann nämlich auf allen Gebieten gleich gut beschlagen sein, er muß aber andererseits über alles mitentscheiden. Ein gewissenhafter Politiker wird sich daher über Dinge, von denen er nichts versteht, von einschlägigen Spezialisten beraten, oder zumindest orientieren lassen.

In dem oben erwähnten Verzeichnis wird also der BVDM eingetragen sein. Wir wollen insbesondere zum Verkehrsausschuß einen Kontakt herstellen. Es stehen in der kommenden Legislaturperiode etliche Gesetzesänderungen bevor, die sich z.B. mit der Angleichung der Führerschein-Bestimmungen innerhalb der EWG befassen werden.

Gewiss wollen wir unseren Einfluß nicht überschätzen, aber wer sich gar nicht erst meldet, oder nur am Clubstammtisch protestiert, der wird auch nicht gehört. Wir werden unsere Mitglieder über unsere Aktivität auf diesem Gebiet auf dem Laufenden halten.

Der Bundesvorstand

In eigener Sache

Der bisherige Landesverband MITTELHESSEN hat zum Jahresende seine Zugehörigkeit zum BVDM aufgekündigt und will zukünftig unter der Bezeichnung "Motorradfahrer Mittelhessen e.V." einen selbstständigen Club bilden.

Diese Mitteilung erreichte die Geschäftsstelle am Tage der Gesamtvorstandssitzung in Kassel. Es hätte also nahe gelegen, daß die Initiatoren dieses Schrittes den dort anwesenden Mitgliedern von Bundesvorstand und Landesvorstand und Landesverbandsvorständen eine Erklärung gegeben hätten. Als Begründung wird nämlich in dem Kündigungsschreiben angegeben: "Unser Verein, d.h. seine Mitglieder, sehen auf die Vergangenheit zurückblickend, in der geleisteten erfolgreichen Arbeit unseres Motorradclubs keine Verbindung mit dessen Zugehörigkeit zum BVDM!"

Wir wissen nicht, wie weit man in die Vergangenheit geblickt hat. In aller Bescheidenheit dürfen wir wohl daran erinnern, daß der BVDM nicht unwesentlich zum Gelingen der Motorradausstellung 1970 in Giessen beigetragen hat. Auch die Jahreshauptversammlung 1970 wurde in Rödgen bei Giessen abgehalten.

Sehr merkwürdig hat uns berührt, daß man noch nach der Kündigung bei hessischen Motorradhändlern mit BVDM-Briefbogen um die Überlassung von Maschinen für eine im kommenden Frühjahr geplante Ausstellung gebeten hat.

Natürlich kann heutzutage ein Club auch ohne Dachverband ganz gut existieren. Man sollte aber auch daran denken, daß die guten Zeiten für das Motorradfahren nicht ewig anhalten. Aber die Lehren der 50er Jahre scheinen schon vergessen. Für manche Leute ist der Horizont, vom eigenen Kirchturm aus gesehen, auch schon ganz schön weit.

Der Bundesvorstand

Die IFMA 1972 brachte nicht nur den erwarteten Rekord-Besuch, sie war auch für den BVDM sehr erfolgreich. Viele wertvolle Kontakte fanden statt, fruchtbare Verbindungen konnten angeknüpft werden.

Die von uns veranstalteten Filmvorführungen waren sämtlich "ausverkauft". Großen Zuspruch fanden die von den anwesenden Rennfahrern signierten Fotos. Es waren ja nicht nur die interessantesten und erfolgreichsten Maschinen deutscher Fahrer zu sehen, auch die Fahrer selbst waren zugegen, und geizten nicht mit Autogrammen.

Hauptanziehungspunkt für die meisten Besucher war natürlich das breite Angebot an Motorrädern aller Klassen und Preislagen. Doch gab es daneben noch viele interessante Dinge, von denen wir hier einige erwähnen wollen.

Über die gescheiterten Griffe und Hebel von MAGURA hat DAS MOTORRAD schon ausführlich berichtet. Gerade bei dieser Firma stellt man immer wieder mit Freude fest, daß hier Leute am Werke sind, die nicht nur irgendwelche Artikel herstellen, um damit ihre Kohlen zu verdienen, sondern die wirklich durchdacht konstruieren und nur das bauen, was sie selbst als praxisgerecht er"fahren" haben.

Dann fielen uns die wassergeschützten Kerzenstecker der Firma Baur-Technologie auf. Die hierzulande vorgeschriebenen entstörten Kerzenstecker sind gerade im Winter bei dem üblichen Salzmatsch keine reine Freude. Viele Motorradfahrer haben sich daher wirklich wasserdichte Stecker im Ausland oder von Bootsmotoren besorgt, die zwar keinen Kummer mehr machten, aber wegen fehlender Entstörung nicht zugelassen sind. Die Baur-Leute arbeiten nun nicht mit Gummikappen und dergleichen, sondern hier wird das Isoliermaterial der Stecker wirklich wasserabweisend präpariert. Selbst wenn Feuchtigkeit unter den Störschutz gelangen sollte - was aber wegen der abweisenden Wirkung gar nicht mehr möglich ist - kann es keine Zündungsaussetzer geben, weil der Stecker innen trocken bleibt. Natürlich sind diese Stecker nicht ganz billig, aber dafür braucht man sie auch nur einmal zu kaufen.

Die Firma ESKADO, Dortmund, zeigte nicht nur die bekannten flexiblen Spiralbohrer. Man hat hier unter der Marke RIDGID auch einen Werkzeugsatz, der das problemlose ausdrehen abgebrochener Schrauben und Bolzen erlaubt. Für den einzelnen Edelbastler sind solche Werkzeuge meist zu teuer. Jede gute Werkstatt sollte aber über den RIDGID-Ausdrehsatz verfügen, er dürfte sich bald bezahlt machen. (Man kann natürlich auch den Kunden das Gehäuse bezahlen lassen, welches man beim mißglückten Ausbohren eines abgedrehten Bolzens vermurkst hat.) Bei ESKADO gibt es noch weitere interessante Werkzeuge für Arbeiten an Motorrädern, wie flexible Schraubenzieher, Gelenkknarren, nachschleifbare Kreuzschlitzschraubendreher u.a. Werkstätten und Bastelgemeinschaften sollten sich den Katalog mal kommen lassen.

Zum Schluß noch etwas Zukunftsmusik. Plexiglas ist bekanntlich empfindlich gegen Kratzer - ganz abgesehen von noch billigeren Materialien. Bei RÖMER arbeitet man Scheiben für Motorradhelme aus richtigem Glas, natürlich Mehrschichten-Sicherheitsglas. Die Entwicklung soll nahezu abgeschlossen sein. Wir bleiben am Ball und werden über den Fortgang der Versuche berichten.



2. INTERNATIONALES HEIDJER-TREFFEN

In diesem Jahr fand das 2.Heidjer-Treffen am 5./6. August in Westergellersen statt. In Verbindung mit dem Treffen war wieder eine Suchfahrt ausgeschrieben, bei der wie beim 1.Treffen 1971 Orte angefahren werden mußten, deren Anfangsbuchstaben das Wort HEIDJER ergeben. Diese Orte mußten auf der Deutschlandkarte 1 : 1000000 verzeichnet sein. Sieger wurde der Teilnehmer, der die kürzeste Strecke (in Luftkilometern gemessen) zwischen dem ersten und dem letzten Ort gefahren hatte. Die Nennungen mußten bis Samstag um 16 Uhr abgegeben sein.

Das Wetter an diesem Wochenende war typisch für Norddeutschland:

es sah den ganzen Tag nach Regen aus und blieb doch trocken. Die ersten Gäste trafen bereits am Freitag abend ein. Am Samstag kamen dann Motorradfahrer aus dem ganzen Bundesgebiet. Erstaunlich war es für uns, daß unter den rund 120 Teilnehmern ca. 20 Kleinkraftadfaher vertreten waren.

Der Samstagabend bot ein Programm, das für allerlei Kurzweil sorgte. Den Rahmen bildeten zwei Motorradfilme unseres Kameraden Dietrich Donnerstag vom LV Rhein-Ruhr, die er auf der Isle of Man und in Finnland gedreht hatte. Zwischendurch wurde die Siegerehrung für die Suchfahrt und die Ziehung der Tombola vorgenommen.

Die längste Anfahrt hatte Rolf Zschinzsch aus Möhringen mit 970 km auf einer BMW R 51/3. Sieger der Suchfahrt wurden in der Klasse I (bis 250 ccm):

- | | |
|--|------------|
| 1.) Hermann Gröne aus 2847 Barnstorf auf MZ ES 250-2 | (2001 Pkt) |
| 2.) Bernd Piper vom LV Lüneburger Heide auf NSU Max | (2000 Pkt) |

in der Klasse II (Über 250 ccm):

- | | |
|--|------------|
| 1.) Dietrich Donnerstag vom LV Rhein-Ruhr auf Honda CB 450 K 1 | (2031 Pkt) |
| 2.) Hans-Dieter Bolte vom BMW-Club Verden (Aller) auf R 60/5 | (2001 Pkt) |
| 3.) Wolfgang Jonas vom LV Lüneburger Heide auf Yamaha R 5 F | (1982 Pkt) |

Leider hatten sich an der Suchfahrt nur ca. 20 Fahrer beteiligt. Es wäre wünschenswert, wenn sich bei der nächsten Fahrt bedeutend mehr Teilnehmer einfänden, um die Arbeit, die eine solche Veranstaltung mit sich bringt, entsprechend zu würdigen.

Nach dem letzten Film leerte sich der Saal sehr schnell. Alles wollte ans Lagerfeuer, um die schmackhaften Bratwürste zu verspeisen. Beim Trinken von "hochprozentigem Quasselwasser" und Bier wurde dann ausgiebig "Benzin gesnackt", und neue Freundschaften wurden geknüpft.

Am Sonntagmorgen gab es Gelegenheit zu einer Heiderundfahrt, die von einem ortskundigen Clubmitglied geleitet wurde. Die Zurückgebliebenen konnten dank der Initiative unseres Kameraden J.Petersen und D.Donnerstag zur selben Zeit ihr Fahrkönnen bei einem schnell improvisierten Slalom auf der Zeltwiese zeigen. Diese Art des Zeitvertreibs fand bei den Anwesenden großen Zuspruch.

Mit dem Versprechen, sich irgendwo einmal wiederzusehen, nahm man voneinander Abschied.

Frank M. Wolf

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*

ETL - Veranstaltungen 1972

Hiermit möchten wir, die ELEFANTENTREIBER LIPPE, BVDM Landesverband Ostwestfalen-Lippe, den anderen Landesverbänden und Mitgliedern einen kurzen Bericht über unsere, teils einfachen motorradSPORTlichen Veranstaltungen geben.

Diese drei kleinen Wettbewerbe sind alle mit einfachen Geräten und Hilfsmitteln durchzuführen und empfehlen sich evtl. zur Nachahmung. Unseren beteiligten Fahrern hat es sehr viel Spaß gemacht.

Es sind dieses folgende Veranstaltungen:

1. Sprintprüfung
2. Geschicklichkeitsturnier
3. Hexenrallye

Es wäre sicherlich erfreulich, wenn die anderen Landesverbände und Clubs kleine Veranstaltungen dieser Art durchführen und die umliegenden Landesverbände einladen würden. Der Arbeitsaufwand bleibt der gleiche, aber die Einnahmen zur Deckung der Unkosten könnten gesteigert werden.

In der Ausführung, der auf den folgenden Seiten beschriebenen Veranstaltungen, lassen wir uns natürlich gerne belehren und sind für jeden Verbesserungsvorschlag ebenso wie für Anregungen ähnlicher Veranstaltungen dankbar.

ETL



**Labitzke**
Motorrad-Zubehör
Ersatzteile für Touren- und Sportmaschinen, Bekleidung international sortiert.
Motorentuning für Sport und Rennen. Service für BMW Motorräder.

Kraftrad-Reifen
15 % RABATT

401 HILDEN b. Düsseldorf
Kirchhofstraße 20 Telefon 021 03 / 5 35 24

1. Sprintprüfung

Hierbei handelt es sich um eine kombinierte Beschleunigungs- und Bremsprüfung, um zu verhindern, daß nur die Maschinenstärke entscheidet. Beschleunigt wird von einer Startlinie aus und am Ziel muß die Maschine in einem Feld von ca. 3 m Länge vollkommen stillstehen. Es kommt also auf ein gesundes Verhältnis zwischen sauberem Beschleunigen und Abbremsen bis zum Stillstand an. Gute Bremsen helfen wichtige Zeitpunkte sammeln, ebenso wie das Beherrschen seines Motorrades.

Aufbau und Durchführung des Wettbewerbes sind einfach zu handhaben. Als Strecke nahmen wir einen asphaltierten, ca. 3 m breiten Feldweg mit leichter Steigung da dieser günstig neben unserem Clublokal gelegen ist. Die Streckenlänge betrug 130 m. Startlinie und Zielfeld kennzeichneten wir mit weißer Binderfarbe. Das Zielfeld bestand aus zwei im Abstand von 3 m parallelen Querstrichen.

Gestartet wurde mit einer Starterklappe, wie sie von Schulen für Laufwettbewerbe verwendet wird. Die Starterklappe läßt sich auch leicht anfertigen. Sie besteht aus zwei ca. 40 cm langen und 15 cm breiten Brettern, die durch ein Scharnier verbunden sind. An jedem Brett ist ein schwarz-weißer Halbkreis angebracht. Beim Zusammenklappen der Bretter entsteht ein lauter Knall, und die daran angebrachten Halbkreise schließen sich zu einem Vollkreis, der von den Zeitnehmern gut gesehen werden kann. Der Knall startet den Fahrer, und die Zeitnehmer im Ziel lassen ihre Stoppuhren beim Schließen des schwarz-weißen Kreises loslaufen. Gestoppt wird dann, wenn die Maschine im Zielfeld vollkommen stillsteht. Wir ließen zwei Clubkameraden die Zeit nehmen und werteten das Mittel aus den beiden gestoppten Werten. Zwei Läufe mußten gefahren werden, weitere drei waren bei Nachnennung erlaubt. Der beste Lauf wurde gewertet.

Die Klasseneinteilung erfolgte bei uns nach Leistungsgewicht (kg/PS).

Klasse 1: 20 ... 8,2 kg/PS	Klasse 2: 8,1 ... 5 kg/PS
Klasse 3: 4,9 ... 4 kg/PS	Klasse 4: 3,9 ... 2 kg/PS

Nach unseren Erfahrungen und den gefahrenen Zeiten reicht es aber aus, wenn eine Einteilung nach PS-Klassen vorgenommen wird. Eine Hubraumeinteilung wäre ungerecht und ist daher undenkbar.

Das Nenngeld betrug 3,-- DM für zwei Läufe, für jeden weiteren Lauf waren 1,-- DM zu entrichten.

Als Preise kamen Pokale und Urkunden zur Verteilung.

Wichtig ist noch, daß sich der Veranstalter schriftlich bestätigen läßt, daß er keine Haftung für irgendwelche Unfälle oder Beschädigungen übernimmt.

Joe ETL

2. Geschicklichkeitsturnier

Unser Geschicklichkeitsturnier, das wir am 21.10. durchführten, sollte dazu dienen, den Fahrer eines normalen Motorrades in der Geschicklichkeit und Beherrschung des Motorrades zu trainieren und zu steigern.

In diesem Fall sollte bis auf eine Ausnahme nicht das Erreichen einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit entscheidend sein, sondern nur der Umgang mit der Maschine bei niedrigem Tempo. Ähnlich also dem Trial. Und genau wie dort kam es ziemlich entsprechend darauf an, ein leichtes und wendiges Gerät zu haben.

Die Fahrer der großen Maschinen, jene mit einem Wendekreisdurchmesser von 20 cm, auf der linken Seite erreicht durch den Anschlag der Lichthupe am Tank und beim Rechteinschlag durch das schmerzhaft einklemmen des Daumens am Tank, waren benachteiligt. Diese Fahrer bekamen eine 125er Zündapp gestellt.

Um auszuschließen, daß nun jemand mit seiner Trial-Maschine ohne Schwierigkeiten Sieger dieses Turniers werden konnte, beschränkten wir die teilnahmeberechtigten Motorräder auf zulassungspflichtige und zugelassene. Folglich hätte auch jeder mit seiner Geländemaschine teilnehmen können. Möchte man also auch das verhindern, diesen Modus in die Ausführungsbestimmungen einfügen.

Das Tragen eines Sturzhelms ist meiner Ansicht nach nicht erforderlich, denn die Übungen sind relativ leicht und ungefährlich.

Eine Klasseneinteilung nahmen wir nicht vor, da es nur auf Geschicklichkeit ankommen sollte. Zu überlegen wäre evtl. eine Einteilung nach Gewicht, denn der Fahrer einer großen BMW, auch wenn er einen breiten, bequemen Lenker montiert hat, tut sich schwerer, als jemand auf der 125er Zündapp.

Das Turnier selbst läßt sich ohne große Schwierigkeiten durchführen. Gründliche Überlegung erfordert die Vorbereitung.

Sie geschah bei uns wie folgt:

- 1.) Aufsuchen eines geeigneten Geländes
- 2.) Auswählen von geeigneten Übungen
- 3.) Aufstellen eines Nennungs- und Bewertungsformulars
- 4.) Ausarbeiten von Ausführungsbestimmungen
- 5.) Beschaffen von Material
- 6.) Aufbauen und Erproben des Parcours

Zu 1.) Das Gelände sollte eben sein und keine großen Unebenheiten aufweisen. Von Vorteil ist es, wenn man Pfähle in den Boden schlagen kann, denn sonst müßte man erst für einige Disziplinen Ständer bauen. Außerdem steigert eine Grasfläche, oder wie bei uns eine Schotterfläche, teilweise mit Gras durchwachsen, den Schwierigkeitsgrad. Eine Fläche von etwa 30 x 40 m reicht voll aus.

Zu 2.) Wir wählten folgende Übungen aus, und es hat sich gezeigt, daß sie durchführbar sind:

- 2.1. Slalom, bestehend aus etwa 10 leeren Öldosen. Mehr oder weniger sind natürlich möglich. Die Dosen wurden hin und zurück umfahren. Dabei wurde die Zeit gestoppt, die aber nur bei Punktgleichheit zwischen Teilnehmern gewertet wurde. Je enger die Dosen gestellt sind, um so schwieriger wird es für die größeren Maschinen. Pro umgeworfene Dose gab es einen Strafpunkt.
- 2.2. Wippe, bestehend aus einem dicken Brett, ca. 0,30 x 4 m, das auf einem Rundholz mit ca. 40 cm Ø befestigt ist, da es sich sonst verschieben kann. Auch hier sind natürlich Änderungen in der Größenordnung möglich.

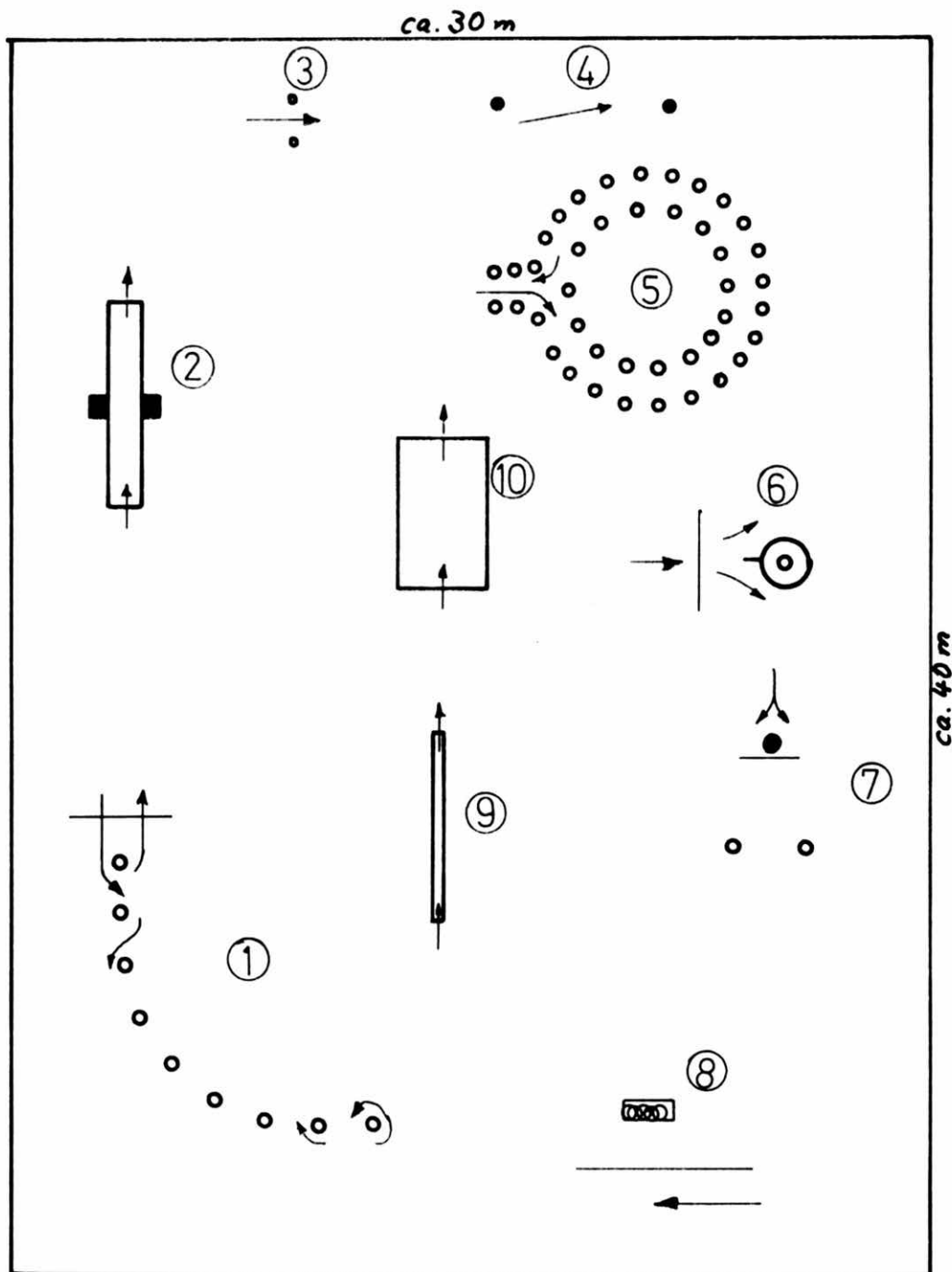
- 2.3. Tor durchfahren. Zwei Ständer werden so weit voneinander aufgestellt, daß die größte Breite des jeweils hindurchfahrenden Motorrades mit etwa 4 – 6 cm Spiel hindurchpaßt. 10 cm sind bei weitem zu viel. Berühren gab pro Stange 5 Strafpunkte, umwerfen pro Stange 10 Straf- bzw. Minuspunkte.
- 2.4. Becher versetzen. Ein Becher, der mit Wasser gefüllt ist, oder etwas ähnliches, wird auf einen etwa 1,50 m hohen Pfahl gestellt. Er muß während der Fahrt mit einer Hand abgenommen und mit der anderen Hand auf einem anderen Pfahl, vielleicht 5 m entfernt, wieder abgestellt werden. Stehenbleiben des Bechers gab 1 Gutpunkt, herunterfallen 5 Strafpunkte.
- 2.5. Kreis. Aus Dosen wird ein Doppelkreis gebildet, der eine Einfahrt hat und ohne Dosen umzuwerfen oder zu Fußeln durchfahren werden muß. Pro umgeworfene Dose gab es 1 Strafpunkt.
- 2.6. Zielwerfen. Eine kleine Zielscheibe wird an einem Pfahl aufgehängt. Der Fahrer bekommt einen Wurfpeil, fährt auf die Zielscheibe zu und muß spätestens bei Erreichen einer Linie vor der Scheibe geworfen haben. Hier gab es Gutpunkte entsprechend der geworfenen Ringzahl.
- 2.7. Tor schießen. Ein Fußball muß während der Fahrt durch ein etwa 2 m breites Tor geschossen werden. Er kann dabei auf das Tor zufahren, oder daran vorbei. Treffer ergibt 5 Gutpunkte, Fehler 1 Strafpunkt.
- 2.8. Pyramide abwerfen. Auf dem Erdboden stehen auf einem kleinen Brett etwa 6 Öldosen, die zu einer Pyramide gestapelt sind. Sie muß im Vorbeifahren mit einem Handball abgeworfen werden. Pro stehengebliebene Dose gab es 1 Strafpunkt.
- 2.9. Brett oder Balken überfahren. Auf dem Erdboden, etwas eingelassen, liegt ein etwa 0,1 x 3 m großes Brett, daß, ohne seitlich auszuweichen, überfahren werden muß. Schwieriger und besser ist wahrscheinlich eine Bohle, etwa 10 x 10 cm groß im Querschnitt. Fußeln oder vorzeitiges Verlassen gab 10 Strafpunkte.
- 2.10. Langsam fahren. Ein rechteckig aufgezeichnetes Feld muß so langsam wie möglich durchfahren werden. Größe etwa 1,5 x 4 m. Diese Länge reicht schon, um genügend unterschiedliche Zeiten zu erreichen. Gestoppt wird beim Erreichen der vorderen und hinteren Linie, oder beim Berühren des Bodens mit dem Fuß. Pro benötigte 2 Sekunden gab es 1 Gutpunkt.

Zu 3.) In das Nennungsformular wird der Name des Fahrers und das gefahrene Motorrad eingetragen. Der Fahrer unterschreibt auf dem Formular den Satz, daß er die ihm bekannten Ausführungsbestimmungen anerkennt. Diese bekommt er bei Abgabe der Nennung vorgelegt. Die einzelnen Disziplinen sind der Reihe nach aufgeführt und es ist kurz erläutert, wieviel Gut- oder Strafpunkte man bei jeder Disziplin bekommen kann. Diese werden während des Turniers von einem Schiedsrichter bei jeder Disziplin sofort in freie Felder auf dem Formular eingetragen, so daß man nachher nur noch die Gut- und Minuspunkte addieren muß und so schnell die erreichte Endpunktzahl erhält. Das vereinfacht die Auswertung wesentlich.

Zu 4.) In den Ausführungsbestimmungen wird alles aufgeführt, was für den Fahrer und für den Veranstalter wichtig ist. Jeder Teilnehmer liest sich diese Bestimmungen vor dem Start durch. Erwähnt wird etwa: Sinn des Turniers, Teilnahmeberechtigung, Nenngeld, wieviel Durchgänge, Sonderprüfung (Zeitwertung) bei Punktgleichheit, Startreihenfolge, ggfls. Klasseneinteilung usw.

Wichtig für den Veranstalter sind folgende Sätze: Die Entscheidung über die Verteilung von Gut- und Strafpunkten, die der Schiedsrichter trifft, ist unanfechtbar. Seinen Anordnungen ist Folge zu leisten. Der Veranstalter lehnt jede Haftung für eventuell entstehende Schäden jeglicher Art ab. Jeder Teilnehmer fährt auf eigene Gefahr und Verantwortung.

Zu 5.) Das Beschaffen von Material dürfte kaum Schwierigkeiten bereiten, Öldosen gibt es an Tankstellen, Holzmaterial und Kalk zum Abstreuen beim Bauunternehmer.



1 Slalom

2 Wippe

3 Tor durchfahren

4 Bøder versetzen

5 Kreis

6 Zielscheibe

7 Tor schießen

8 Pyramide abwerfen

9 schmale Bohle überfahren

10 langsam fahren

Zu 6.) Das Erproben des Parcours ist wichtig, da es sich schnell herausstellt, daß beim Slalom die Dosen zu eng stehen, der Kreis zu eng ist, die Tore zu breit sind und ähnliches.

Eine gute Vorbereitung sichert den halben Erfolg. Das kann man auch hier feststellen. Daß die Teilnahme an unserem Geschicklichkeitsturnier viel Spaß gemacht hat, haben uns alle Teilnehmer versichert. Es wird zur Nachahmung empfohlen. Sicher kann man noch einiges besser machen.

K O K

BERICHTIGUNG

Der Verfasser des Berichtes über die "Champagner-Rallye 1972" in der BALLHUPE Nr. 3/72 war Lothar Herder aus Opladen und nicht, wie irrtümlich unterzeichnet Lothar Schreder.

HERMANN LICH

Zweirad - Betriebe

63 GIESSEN
Neustadt 13
Tel 0641/75709

35 KASSEL (Klinge)
Hollandische Str 47
Tel 0561/84813

6479 NIDDA
Leichthammerstr 6
Tel 06043/2225

6360 FRIEDBERG/H
Schlinggasse 2
Tel 06031/3612

HONDA YAMAHA SUZUKI
MOTO GUZZI

Niederlassungsleiter Kassel

Kurt Schirakowski
KFZ Meister

4. Internationales Hexentreffen

Am 23./24. September 1972 veranstalteten wir, die Elefantentreiber Lippe, unser 4. Int. Hexentreffen in Lemgo-Lüerdissen.

Wir konnten bei guter Witterung etwa 300 Motorradfahrer begrüßen.

Die ersten Teilnehmer trafen bereits am Freitagnachmittag ein, während der größte Teil sich im Laufe des Samstagnachmittags einfand.

Wieder waren Gäste aus Holland, Schweden, Dänemark, England, Frankreich und der Schweiz erschienen. Neben den zahlreich vertretenen Kasseler Motorradfreunden konnten wir auch mehrere BVDM-Mitglieder anderer Landesverbände begrüßen.

Für das leibliche Wohl der Gäste sorgte ein in eigener Regie erstellter und betriebener Imbissstand und ein am Spieß gebratenes Spanferkel. Für Getränke und andere Speisen stand die Küche des Gasthofes zur Verfügung. Wir können nur allen Veranstaltern ähnlicher Treffen empfehlen, den Betrieb eines Imbissstandes selbst zu übernehmen, da dies die Clubkasse in erfreulichem Maß auffrischen kann!

Der Damenpreis für die weiteste Anfahrt ging nach Paris an Corinne da Lage (750er Suzuki). Die schwedischen Motorradfreunde vom MCK Vetlanda siegten in der Einzelwertung und erhielten auch den Mannschaftspreis.

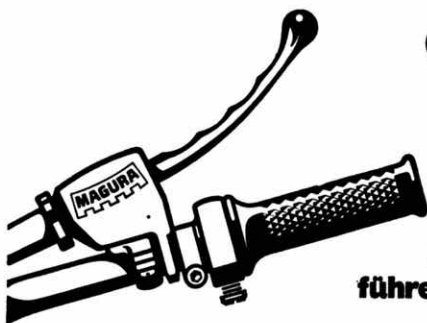
Nach der Siegerehrung wurde wie gewohnt der Spanferkelkopf amerikanisch versteigert. Diesmal ging das Spendenaufkommen an die Kasseler Motorradfreunde zugunsten deren "Jumbofahrt". Nach einem fast nicht enden wollenden gegenseitigen Überbieten kamen schließlich 448,--DM zusammen. Die nach einem feucht-fröhlichen Beisammensein müde gewordenen Motorradfreunde übernachteten in ihren Zelten, im Saal und zum Teil in Hotels, sowie in Privatquartieren.

Am Sonntag wurde nach einem kräftigen Frühstück die schon zur Gewohnheit gewordene Lipperlandrundfahrt durchgeführt. Zwei Gruppen mit je 35 Motorradfahrern besuchten das Hermannsdenkmal, die Externsteine, die Adlerwarte in Berlebeck und das Hexenbürgermeisterhaus in Lemgo.

Erst am späten Nachmittag reisten die letzten Teilnehmer ab, nicht ohne versprochen zu haben, beim 5. Int. Hexentreffen wieder dabei zu sein.

- ETL -

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



MAGURA
Zweiradarmaturen
führend in Europa

MAGURA · GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH/WÜRTT.





So klaut man ein Motorrad!

Ende Oktober erhielt ein Clubkamerade einen Anruf eines BVDM-Mitgliedes. Es handelte sich um eine liegengebliebene R 75/5, der ein Ventil abgerissen war (Motorleistung: 120 000 km). Das geschah in unserer Nähe, auf der Autobahn zwischen Gütersloh und Brackwede. Dem Besitzer war es leider nicht möglich, sich um sein Motorrad zu kümmern, da er eine Kur antreten mußte - (nicht, weil er so viel Motorrad gefahren war!).

Die Maschine wurde also auf einem Parkplatz vor einem Kiosk abgestellt. Wir besorgten uns, nachdem der kranke Mann zu seinem Kurort gebracht war, einen Ford Transit. Auf dem Parkplatz angekommen, es war schon dunkel, stellten wir den Ford ab und legten ein Brett an die Ladefläche. Beim Aufschließen des Lenkerschlösses brach uns leider der Schlüssel ab, so daß wir die BMW mit gesperrtem Schloß verladen mußten. Dieses war dann allerdings nicht so einfach. Seelenruhig verfrachteten wir also die BMW. An Zuschauern haperte es nicht.

Ihr braucht natürlich keine Angst zu haben, daß uns jemand anspricht, ob wir überhaupt berechtigt wären, die Maschine abzuholen, oder uns hinderten oder mit der Polizei drohten.

Wir verkeilten die BMW, schlossen die Klappe und fuhren davon.

So kommt man billig an ein Motorrad.

3. Hexenrallye der ETL

Hierbei handelt es sich um eine Orientierungsfahrt für Motorräder aller Klassen. Eine solche Orientierungsfahrt ist für den Veranstalter sehr aufwendig, macht für die Beteiligten aber auch sehr viel Spaß.

Unsere Rallye bestand aus ca. 100 km Fahrtstrecke, nach der Kreiskarte Lemgo im Maßstab 1 : 50.000, die in drei Etappen eingeteilt war. Eine Etappe ist der Streckenabschnitt von ZK zu ZK. Die Fahrt enthielt ca. 40 Kontrollen, durch die wir feststellen konnten, ob die Teilnehmer die richtige Strecke gefunden hatten.

Es handelte sich um folgende Kontrollen:

a.) Orientierungskontrollen (OK) - geheime unbesetzte Kontrollen, bestehend aus Buchstaben oder Zahlen, die auf ein Pappschild (DIN A 5) gezeichnet und an Bäumen oder ähnlichem, rechts oder links der Straße, entlang der gesamten Strecke befestigt waren.- Diese Kontrollen waren der Reihe nach in die Bordkarte aufzuschreiben.

(Kontrollenanteil 31 OK)

b.) Durchgangskontrollen (DK) - geheime besetzte Kontrollen, gekennzeichnet durch Schild (DIN A 3), meistens am PKW des Kontrollierenden, mit der Aufschrift DK.- Hier bekommt der Fahrer einen Stempel in die Bordkarte.

(Kontrollenanteil 4 DK)

c.) Schnittüberwachungskontrollen (SÜK) - geheime besetzte Kontrollen, gekennzeichnet durch Schild (DIN A 3) mit der Aufschrift SÜK.- Der Fahrer erhält hier einen Stempel und zusätzlich die Eintragung über die laufende Zeit in die Bordkarte.

(Kontrollenanteil 2 SÜK)

d.) Zeitkontrollen (ZK) - in der Karte eingetragene, kilometrierte und besetzte Kontrollen, gekennzeichnet durch Schild (DIN A 3) mit der Aufschrift ZK.- Hier wird die laufende Zeit eingetragen. Um einem möglichen Mogeln vorzubeugen wurden diese Eintragungen an den Kontrollen mit verschiedenfarbigen Kugelschreibern durchgeführt.

(Kontrollenanteil 3 ZK)

Wertung (Strafpunktverteilung)

a.) Auslassen einer OK		10,0 Pkte
b.) Auslassen einer DK		15,0 Pkte
c.) Auslassen einer SÜK		20,0 Pkte
d.) Zu frühes oder zu spätes Anfahren einer ZK	je min.	1,0 Pkte
e.) Zu frühes oder zu spätes Anfahren einer SÜK	je min.	0,1 Pkte
f.) Auslassen einer ZK		a.d.W.
g.) Überschreiten der Fahrzeit zwischen zwei ZK um mehr als	30 min.	a.d.W.
h.) Überschreiten der Gesamtfahrzeit um mehr als	60 min.	a.d.W.
a.d.W. = aus der Wertung		

Sieger ist der Fahrer mit den wenigsten Strafpunkten !

Um nur eine Gesamtklasse zu erhalten, nahmen wir eine Klasseneinteilung vor, wobei die einzelnen Klassen mit verschiedenen Schnitten belegt wurden.

Klasseneinteilung

a.) Klasse 1: über 30 PS	Schnitt 40 km/h
b.) Klasse 2: 20 - 30 PS	Schnitt 38 km/h
c.) Klasse 3: 10 - 20 PS	Schnitt 36 km/h
d.) Klasse 4: bis 10 PS	Schnitt 35 km/h

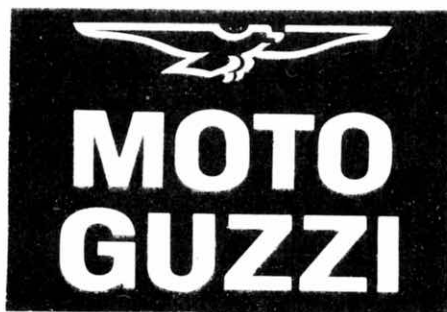
Mit der obenstehenden Wertung und Klasseneinteilung haben wir gute Erfahrungen gemacht.

Allen Freunden unseres Hauses
viel Freude und Erfolg im neuen Jahr



auf

und



GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

6949 HAMMELBACH (Odw.)

Tel. 06253/305

Telex 468 474

Wir überlassen Ihnen gerne unser

neuestes Händlerverzeichnis

Wie kann man nun so eine Orientierungsfahrt ausarbeiten?

Wir nahmen uns die Kreiskarte Lemgo und suchten uns eine möglichst schwere Strecke mit vielen Feldwegen und Nebenstraßen aus. Bundesstraßen wurden möglichst gemieden.

Nachdem wir nun ein Grundgerüst skizziert hatten, fuhren wir die Strecke das erste Mal ab, um festzustellen, ob alle Straßen befahrbar und keine Abschnitte durch Verkehrszeichen gesperrt sind. Hierbei müssen meistens noch einige Korrekturen der Streckenführung vorgenommen werden. Bevor nun die Strecke ein zweites Mal durchfahren wurde, legten wir die Punkte für die ZK genau fest und suchten uns auch geeignete Stellen für die OK, DK und SÜK.

Bei dieser zweiten Runde kam es nun natürlich darauf an, sich nicht mehr zu verfahren, sämtliche Kontrollen genau festzulegen und zu kilometrieren. Den Spaß des Streckenabfahrens hatten wir nun noch zweimal, unmittelbar vor der Rallye zum Anbringen der Kontrollen und hinterher nochmals zum Abnehmen.

Bis jetzt ist also schon sehr viel Zeit drauf gegangen. Dazu kam noch:

Wir stellten eine Wertung auf und entwarfen eine Bordkarte. Beides wurde auf Matritze geschrieben, bzw. gezeichnet und 40-fach abgezogen. Die Strecke wurde genauestens in eine neue Kreiskarte eingezeichnet und die entsprechenden Abschnitte fotokopiert. Die Kontrollschilder haben wir mit einem dicken Filzstift auf zurechtgeschnittenen Karton gezeichnet. Die Zeiten für die einzelnen Klassen mußten anhand des Schnittes, für die jeweiligen Entfernungen, von ZK zu ZK, errechnet werden. Sie wurden anschließend ebenfalls gedruckt.

Wenn nun alle diese Unterlagen erstellt sind, kann die Rallye starten. Das Nenngeld legten wir auf DM 7,-- fest. Als Preise gab es Pokale und Urkunden.

Erforderliche Unterlagen für jeden Teilnehmer waren neben einem Motorrad, eine Armbanduhr und ein Kugelschreiber.

Zum Abschluß noch etwas zur rechtlichen Lage. Eine Orientierungsfahrt dieser Art ist im allgemeinen genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird, wenn überhaupt, vom zuständigen Straßenverkehrsamt des jeweiligen Kreises erteilt. Sie ist bei uns aber sehr teuer, ca. 180,--DM. Wir ließen die Fahrt daher schwarz laufen. Das Glück war auf unserer Seite, es ging alles gut.

Nichtgenehmigt zu werden brauchen Fahrten, bei denen keine bestimmten Zeiten gefordert werden und die Streckenführung nicht festgelegt ist. Dieses wären z.B. Bildersuchfahrten. An solchen Fahrten haben wir allerdings kein Interesse und können wir fahren, wenn wir einmal mit einem Mercedes durch die Lande schaukeln sollten.

Vati



Denfeld

Sitzbänke DBP a. u. BGM.

Sportsitze · Sättel
Fussrasten · Koffer-
träger · Packtaschen

Georg Denfeld KG Sattelfabrik Bad Homburg

JUMBO - FAHRT 1972

Wie in jedem Jahr, so fand auch 1972 die Jumbo-Fahrt statt. Es waren 80 Teilnehmer aus Holland, Belgien, Luxemburg und Deutschland. Am Samstag um 10.00 Uhr ging es von der Klinik in Richtung Kassel. Von dort mit einem Dampfer flussabwärts der Fulda zum Roten Kater. In der Gaststätte "Zum Roten Kater" gab es für jedes Kind Gebäck und Kakao. Nach zwei Stunden ging es dann wieder mit dem Dampfer zurück. Um 18.00 Uhr waren alle in froher Runde in der Klinik versammelt.

Am Abend ging es mit Stimmung im Clubhaus und draußen beim Lagerfeuer weiter.

Die Jumbo-Fahrt war für all die kranken Kinder und auch für die teilgenommen Motorradfahrer ein großes Ereignis.

Die "Kasseler - Motorrad - Freunde" bedanken sich herzlich bei allen Teilnehmern und hoffen auf ein frohes und gesundes Wiedersehen am 2.6.1973.

K.Sch.

Rückblick auf ein Treffen

Am 20.5.1972 fuhr ich mit meinem Club zum Pfingsttreffen nach Groß-Gerau. Das Wetter war herrlich, wie man es sich nur immer zu Motorradfahrten wünscht.

In Groß-Gerau angekommen, wurden zuerst die Zelte aufgebaut und das übrige Ge. von der Maschine geladen. Kaum fertig damit, kam die erste Überraschung. Es gab eine Linsensuppe mit Riesenbockwurst für alle Teilnehmer. Am anderen Tag wurde ein wunderbarer Kaffee, Kuchen und sehr viel Torte kostenlos serviert. Es tat uns allen sehr leid, daß das schön gelungene Treffen so schnell vorüber war.

1973 ist dieses nette Motorradtreffen in unserem Terminkalender rot angekreuzt. Diese Veranstaltung war eines der schönsten und gemütlichsten Treffen, die ich je besucht habe.

K.Sch.

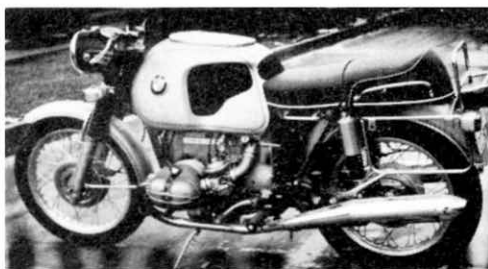
Die KASSELER MOTORRADFREUNDE bedanken sich auf diesem Wege nochmals bei allen Teilnehmern des "Hexentreffens" in Lemgo, für die überaus große Beteiligung an der Versteigerung des Schweinskopfes. Der Erlös in Höhe von DM 450,- ist für die JUMBO-Fahrt 1973 am 2. Juni bestimmt. Wir danken gleichzeitig im Namen der Kinder und deren Betreuer in der orthopädischen Klinik in Hessisch-Lichtenau!

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

Fahrbericht KAYSER - Motor, 2. Teil

In der Ballhupe Nr. 1/72 brachten wir von Hans Köhler den Bericht über den Umbau einer R 69 S auf einen Kayser-Motor mit 750 ccm.

Der Verfasser fuhr mit dem Gespann in Urlaub nach Italien und kündigte leichtsinnigerweise die Fortsetzung seines Erfahrungsberichtes für das folgende Heft an.

Der zweite Teil ließ aber auf sich warten. Statt dessen kamen ungeduldige Anfragen von Lesern, die ebenfalls an einem Umbau ihrer Maschinen interessiert waren. Wir mußten sie vertragen.

Der Hans war zwar heil aus Italien zurückgekehrt - wie wir gleich noch lesen werden - doch dann mußte er eine schwere Operation an seiner rechten Hand über sich ergehen lassen. Mit dem Schreiben war es auf längere Zeit nichts. Nun erhielten wir den folgenden Schrieb, mit der linken Hand getippt:

"Als der erste Teil vom Kayser-Bericht in der BALLHUPE erschienen war, wurde ich von verschiedenen Leuten gefragt, was mir Kayser denn dafür bezahlt habe. Das war natürlich mehr Flachs. Ich will nun die Rückfahrt von Italien schildern, wohin wir bekanntlich mit zwei Kindern, Zelt und dem üblichen Gepäck und dem praktisch neuen Motor gefahren waren.

Zwölf Kilometer vor dem Brenner waren wir in einer endlosen Schlange hoffnungslos eingeklemmt. Ich entschloß mich daher quer über die Ötztaler Alpen zu fahren. Der Jaufen-Paß ging ja noch, aber als ich Schlaumeier dann auf die Karte sah, merkte ich, daß wir zwar der Blechlawine entronnen waren, aber nun mit unserer hochbepackten Familienfuhr mitten zwischen den Hügeln saßen. Ehrlich gesagt, mir ging der A... mit Grundeis. Na ja, wir sind dann das Timmelsjoch hochgekurbelt (2483 m), auf der anderen Seite wieder runter, Richtung Ötztal, Untergurgel - Sölden - Langenfeld, weiter Richtung Innsbruck, bei Telfs links ab über die Leutskalm nach Mittenwald. - Dann war er fertig, der Motor. Fertig eingefahren meine ich.

Seither wurde die Maschine nur sehr gammelig gepflegt. Die Ventile zweimal im Jahr kontrolliert, zum Urlaub und zum Elefanten-Treffen. Dazwischen viel Kurzstrecke, 4 km Arbeitsweg, und jetzt hat der dritte Winter angefangen. Insgesamt hat der Motor jetzt 26.000 km abgespult. Ich glaube, ein endgültiges Urteil über den Kayser-Motor kann man erst abgeben, wenn er mal kaputt gehen sollte.

Wer da denkt, daß ich Sprüche mache, der soll mal an die denken, die ständig bis zum Ellenbogen in den Eingeweiden ihres ach so schnellen Renners stecken."

Soweit also der zweite Teil der Kayser-Story. Hans Köhler bemerkt noch, daß die erste Voraussetzung für die Leistung und Haltbarkeit des Motorumbaus eine sorgfältige Montage ist. Er hat uns auch versprochen, im nächsten Jahr, wenn er seine Hand wieder voll gebrauchen kann, wieder über inzwischen gesammelte Erfahrungen zu berichten. Vorerst muß ihn seine Frau zweimal in der Woche mit der Kayser-BMW zur Nachbehandlung in's Krankenhaus fahren.

Vielen Dank lieber Hans, und gute Besserung!

Erfolgreiche Sportaktivität

Im ablaufenden Jahr waren wieder BVDM-Mitglieder in verschiedenen Motorradsportarten recht erfolgreich. Die nachstehenden Ergebnisse wurden uns gemeldet:

Straßenrennen

Bernd Grube (LV WESERSTEIN)

2. Platz in der Deutschen Meisterschaft
als Beifahrer im Lizenzgespann
Ohrmann/Grube

Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten

Norbert Degenhardt/Bernd-Otto Kruse
(LV WESERSTEIN)

3. Platz in der Gespannklasse der Deutschen
Meisterschaft

Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten

Manfred Paehr (LV SAUERLAND)

errang in den nachgenannten Veranstaltungen eine Goldmedaille:

3. ADAC-400 km Zuverlässigkeitsfahrt a. d. Nürburgring

Intern. Reinoldusfahrt auf dem Nürburgring

15. Intern. Prüfungsfahrt Solitude-Hockenheim

7. Intern. Zuverlässigkeitsfahrt Hessen-Rheinland-Nürburgring

1. DMV-Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Nürburgring

Detlef Buda (LV SAUERLAND)

erhielt je eine Goldmedaille bei Solitude-Hockenheim

Hessen-Rheinland-Nürburgring

ADAC-Prüfungsfahrt Nordbaden

"Rund um Haustenbeck"

H. J. Nölke (LV SAUERLAND)

erfuhr sich eine Goldmedaille bei Solitude-Hockenheim

Fr. Bienenstein (LV SAUERLAND)

errang eine Bronzemedaille bei Hessen-Rheinland - Nürburgring

MOTO CROSS-Rennen (Ausweisklasse)

Manfred Zindel (LV WESERSTEIN)

3. Platz in Kufstein

8. Platz in Münster

9. Platz in Kaltenholzhausen

10. Platz in Buxtehude

11. Platz in Trittau

12. Platz in Wolfsburg

Wir gratulieren unseren Mitgliedern zu diesen schönen Erfolgen und wünschen ihnen für 1973 Hals- und Beinbruch!

Serienmaschinen bis 125 ccm Klasse II

- | | | | |
|----------|-----------------|----------------|------|
| 1. Platz | Eckhardt Brauns | mit 19 Punkten | BVDM |
| 1. Platz | Jürgen Sandner | mit 19 Punkten | |

Serienmaschinen über 125 ccm Klasse III

- | | | | |
|----------|----------------|----------------|------|
| 1. Platz | Volker Leferte | mit 13 Punkten | BVDM |
| 2. Platz | Edgar Gemein | mit 15 Punkten | BVDM |
| 3. Platz | Siegfried | | |

Ergebnisliste vom Trial in Bad-Sooden-Allendorf am 1. Oktober 1972 LV Weserstein

Serienmaschinen bis 125 ccm Klasse II

- | | | | |
|----------|-----------------|----------------|------|
| 1. Platz | Eckhardt Brauns | mit 19 Punkten | BVDM |
| 1. Platz | Jürgen Sandner | mit 19 Punkten | |

Serienmaschinen über 125 ccm Klasse III

- | | | | |
|----------|-------------------|----------------|------|
| 1. Platz | Volker Leferte | mit 13 Punkten | BVDM |
| 2. Platz | Edgar Gemein | mit 15 Punkten | BVDM |
| 3. Platz | Siegfried Schülbe | mit 35 Punkten | |
| 4. Platz | Bernd Hoffmann | mit 42 Punkten | BVDM |
| 5. Platz | Robert Rohrbach | mit 90 Punkten | |

Geländemaschinen Klasse VI

- | | | | |
|----------|-------------------|-----------------|------|
| 1. Platz | Fritz Sandner | mit 31 Punkten | |
| 2. Platz | Siegfried Schülbe | mit 40 Punkten | |
| 3. Platz | Werner Schülbe | mit 41 Punkten | BVDM |
| 4. Platz | Manfred Zindel | mit 78 Punkten | BVDM |
| 5. Platz | Werner Mundzinger | mit 88 Punkten | |
| 6. Platz | Reiner Bena | mit 106 Punkten | |
| 7. Platz | Richard Döll | mit 134 Punkten | |

Trialmaschinen Klasse VII

- | | | | |
|----------|------------------|-----------------|--|
| 1. Platz | Walter Kruse | mit 33 Punkten | |
| 2. Platz | Manfred Spörhase | mit 69 Punkten | |
| 3. Platz | Herbert Kesten | mit 76 Punkten | |
| 4. Platz | Klaus Waldmann | mit 104 Punkten | |

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

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: Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Fotos: Dietrich Donnerstag

Wichtige Beschlüsse des Gesamtvorstandes

Am 4. November tagte in Kassel der Gesamtvorstand des BVDM. Neben der Erörterung aktueller Fragen, z.B. Mithilfe beim Elefanten-Treffen, wurde die Touristik-Meisterschaft ausführlich besprochen. Um diesem verbandsinternen Wettbewerb den ursprünglich beabsichtigten Sinn zu verleihen, wurde beschlossen:

1. Der Besuch von BVDM-Veranstaltungen wird mit der doppelten Punktzahl bewertet.
2. Für den Besuch von regelmäßigen Clubabenden anderer Landesverbände gibt es einen Zuschlag von 25%, wenn die Strecke dorthin mindestens 150 km (Luftlinie) beträgt.
3. Die bisherige Hubraum-Einteilung wird in eine Klasseneinteilung nach PS geändert.
4. Die Elefanten-Treiber Lippe übernehmen die Ausgabe der Fahrtenbücher und deren Auswertung.
5. Die vorgenannten Änderungen treten mit Beginn des Jahres 1973 in Kraft.

Ab sofort können die Fahrtenbücher gegen Überweisung des Nenngeldes von DM 5,-- angefordert werden bei:

Günter Wuttke, 492 Lemgo-Brake, Hornscher Weg 25
Konto-Nr. 730 184, Kreissparkasse Lemgo

Die Landesverbände richten zweckmäßigerweise ihre Anforderung geschlossen an den Kameraden Wuttke.

Es lohnt sich also künftig für die Teilnehmer am Touristik-Wettbewerb, die Veranstaltungen der verschiedenen LV in ihre Pläne einzubeziehen. Ein Besuch des Rechbergtreffens bei Lörrach z.B. bringt u.U. mehr Punkte für die Meisterschaft, als eine Auslandsreise.

Ferner wurde aufgrund der verbesserten Lage der Bundeskasse eine Neuaufteilung der Jahresbeiträge beschlossen. Ab 1973 behalten die Landesverbände 50% der Beiträge ihrer Mitglieder (bisher 40%). Damit wird die Finanzkraft, insbesondere der kleineren Landesverbände wesentlich gestärkt.

Horst Orlowski berichtete über die Umstellung der Zentralkartei auf Lochrandkarten. Diese Umstellung ist inzwischen erfolgt. Das neue Kartensystem erlaubt eine schnelle und lückenlose Erfassung von Beitragsrückständen. Säumige Zahler und Trittbrettfahrer werden also in Kürze eine freundliche Aufforderung erhalten.

Titelbild: Die DV

Titelbild: Die BVDM - Landesschau auf der IFMA 1972

2. Bild: Lothar John hatte am IFMA - Sonntag Geburtstag. Horst Briel und Willy Reuter gratulieren im Namen des BVDM.
3. Bild: Das Clublokal der "Elefanten-Treiber-Lippe, Gasthof Lallmann in Lemgo-Luerdissen, während des "Hexentreffens" 1972.

Rücktitel: Elefantentreffen - das große Familientreffen der Motorradfahrer.

Billiger fahren - mit dem BVDM

Immer wieder wird von jüngeren Mitgliedern die Frage gestellt:

"Welche materiellen Vorteile haben wir von einer Mitgliedschaft im BVDM?" Da es schon lange her ist, wo wir in der BALLHUPE die Bezugsmöglichkeiten von für den Betrieb eines Motorrads wichtigen Sachen veröffentlicht haben, wollen wir heute wieder einmal eine derartige Aufstellung bringen. Nicht jeder hat ja selbst oder über eine Firma "Beziehungen".

Motorrad-Reifen alle deutschen Fabrikate, alle gängigen Größen.
Rabatt auf die Listenpreise ca. 19%.

Bestellungen an: Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr
Mergelstraße 42. - Bitte genaue Größenangabe!

Lieferung frachtfrei an die nächstgelegene Bahnstation (bitte angeben) gegen Vorauszahlung, oder Abholung in Mülheim.

Motorrad-Ketten Nur das englische Spitzenfabrikat RENOLD!

Für alle, auch ältere Modelle.

Rabatt auf die Listenpreise ca. 25%.

Bestellung an: Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holt-
hausen, Hügelstraße 15.

Bitte genaue Typenangabe; bei älteren Maschinen
möglichst Maße und Anzahl der Glieder angeben.

Lieferung per Post-Nachnahme.

Werkzeuge nur Markenfabrikate, wie GEDORE, HAZET u.a.
Rabatt auf die Listenpreise je nach Werkzeug
30 - 50%.

Bestellung an: Horst Miethe

HD-Motoröle Marke TOTAL, alle Viskositäten, Ein- und Mehr-
bereichsöle. Lieferung nur in 20-Liter-Eimern.
Literpreis schwankt gelegentlich, zwischen
DM 2,30 und ca. 2,50 einschl. Mehrwertsteuer.

Bestellung an Horst Miethe. Nur Abholung in
Düsseldorf möglich.

Wir stehen mit einer Reifengroßhandlung, die eigene Niederlassungen in fast allen Teilen des Bundesgebietes unterhält, in Verhandlungen. Kommt es zu dem erwarteten Abschluß, dann kann jedes Mitglied seine Reifen (auch für Autos) gegen Vorlage des quittierten Mitgliedsausweis direkt bei der nächstgelegenen Niederlassung dieses Unternehmens selbst kaufen, natürlich mit sehr lohnendem Rabatt!

In diesem Zusammenhang eine Frage: bei welchem Club oder Verein hat man die Möglichkeit schon beim Kauf eines Reifens oder einer Kette schon fast den ganzen Jahresbeitrag wieder heraus zubekommen außer beim BVDM?

AUS DEN LANDESVERBÄNDEN

Landesverband SAUERLAND

Wir treffen uns an jedem Freitag in derjenigen Woche, in der DAS MOTORRAD erscheint, also praktisch alle 14 Tage, in der Gaststätte "Lindenhof" in Niederense, nördlich von Neheim-Hüsten.

Landesverband WESERSTEIN

Unser neues Clublokal ist das Gasthaus Weitemeier "Zum alten Krug" in Jühnde, etwas östlich von unserem früheren Treffpunkt "Hoher Hagen". Wir treffen uns dort wie bisher, am 2. Samstag jeden Monats, gegen 18 Uhr.

Achtung! Landesverband RHEIN-RUHR

Hier die Termine der nächsten Monatstreffen in Xanten:

- 20. Januar 1973 (dritter Samstag)
 - 10. Februar 1973 (zweiter Samstag)
 - 17. März 1973 (dritter Samstag)
-

Neuer Landesverband in Nordbayern!

Ende September hat sich im Raume zwischen Bamber und der Zonengrenze der Landesverband EBERN-COBURG konstituiert.

Der Vorstand setzt sich aus den folgenden Kameraden zusammen:

- | | |
|-----------------|---|
| 1. Vorsitzender | Hans Schleicher, 8601 Memmelsdorf/Ufr., Nr. 122 |
| Stellvertreter | Gerhard Einwag, 8603 Ebern, Ritter-von-Schmitt-Str. 143 |
| Schriftführer | Gerhard Leuthäuser, 8601 Memmelsdorf/Ufr., Hauptstr. 49 |
| Kassierer | Rudolf Schmitt, 8603 Ebern, Bahnhofstr. 205a |

Treffpunkt an jedem 2. Freitag in der Gaststätte "Itzgrund" in Bodelstadt an der B 4.

Wir heißen unsere Freunde aus dem nördlichen Franken recht herzlich im BVDM willkommen und hoffen auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit.

BVDM - VERANSTALTUNGEN 1973

2. Juni JUMBO-Fahrt Deutschland

BVDM - VERANSTALTUNGEN 1973

2. Juni	JUMBO-Fahrt Deutschland KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM
2./3. Juni	Zelttreffen auf dem Rechberg bei Hauingen BVDM-Landesverband SÜDBADEN
10./11. Juni (Pfingsten)	II. Internationale Motorrad-Veteranenrallye XANTEN BVDM-Landesverband RHEIN-RUHR
10./11. Juni	Zelttreffen im Wiesengrund bei Groß-Gerau BVDM-Landesverband RHEIN-MAIN
16./17. Juni	Zelttreffen in Ingolstadt Auskunft: Jürgen Peucker, 807 Ingolstadt, Paradeplatz 7
1./2. September	Bundestreffen und Jahreshauptversammlung in Xanten/Niederrhein
22./23. September	"Hexentreffen" in Lemgo BVDM-Landesverband OSTWESTFALEN-LIPPE
30. September	ng. Trial in KASSEL KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM
6./7. Oktober	Veteranen-Rallye "Quer durch Neuwied" BVDM-Landesverband RHEINLAND-WIED Auskunft: Karl Heinz Galeazzi 545 Neuwied 13, Austrasse 38
7. Oktober	ng. Trial des BVDM-Landesverbandes WESERSTEIN
13./14. Oktober	Zelttreffen bei Wildenstein BVDM-Landesverband FRANKEN

Neuwertige komplette Räder für YAMAHA DS 6
mit Spikes-Bereifung DM 400,-- (Neupreis DM 700,--)

H. J. Sixel, 4018 Langenfeld, Chr.-König-Weg
Tel. 02173/14827

Honda CB 72/77 (250 ccm u. 305 ccm), viel Zubehör, mit Kolbenschaden preiswert
zu verkaufen.

Suche preisgünstige Resident- und Imperator - Teile.

Reinhard Heck, 51 Aachen, Ludwigsallee 1a

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungs räume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62

Fernsprecher: 0 21 25 — 31 31

