

Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Jetzt ist die große Zeit der Eisrennen. Hier ein packendes Bild von der Veranstaltung am 21. Januar in Eindhoven.

MOTORRADSPORT 1973

Beim Ausklang einer jeder Motorsportsaison mag es für den nicht direkt Beteiligten so aussehen, als ob jetzt die große Verschnaufpause für Aktive und Passive einträte. Aber dem ist ganz und gar nicht so, denn mit fast minutiöser Genauigkeit beginnen am Ende einer Saison die unabänderlichen Regularien des Sports anzulaufen, wovon die Meisterschaftsfeiern noch die angenehmsten sind.

Es liegen so viele verwaltungs- und bestimmungstechnischen Dinge vor, die während der Saison nicht bearbeitet werden konnten, daß die Zeit kaum reicht, um alle die vorgenommenen und nötigen Probleme zu bearbeiten.

So waren u.a. die Motorsportgesetze zu überarbeiten. Eine grundlegende Neufestlegung war nicht gegeben, da die FIM mit neuen Aspekten und Bestimmungen noch nicht vorangegangen war. Einige Änderungen hat es hier gegeben, so die Angleichung der Nummernschildfarbe an die internationalen Bestimmungen. Das oft Ärger hervorgerufene Überpinseln der Nummernschilder bei nationalen deutschen Veranstaltungen entfällt nun. Verboten sind neuerdings Titanbauteile im Fahrwerksbau und aufgehoben wurde der Mindestsatz von DM 150,- als Startgeld bei Lizenz-Straßenrennen.

Für den Zuverlässigkeitssport auf der Straße hat man Überlegungen angestellt, wie man diesen Sport für die Serienmaschinen erhalten kann. Die Zeiten sind nun vorbei, wo man nach Dr. Oetker-Rezept Maschinen an den Start brachte, wo der Motor von Kawasaki, der Rahmen von Seeley, die Bremsen von Fontana und die Telegabel aus England waren und das ganze dann Serienmaschine nannte. Ein erhebliches Stück Serienmäßigkeit ist nun gewährleistet und das gerade wünschen wir uns, denn nun kommt die Stunde der Wahrheit, da hilft kein bunter Prospekt, keine Fantasieangaben über angebliche PS oder Spitzengeschwindigkeiten oder ähnliche Dinge, jetzt muß die Serienmaschine, getunt im Rahmen des Möglichen, zeigen, was sie kann, vom Motor her und vom Fahrgestell.

Beim Straßenrennsport mit Serienmaschinen der 750er Klasse, ist dieser Grundsatz allerdings mehr als tot, denn das Limit von 200 Maschinen, die von dem gemeldeten Modell gebaut sein müssen, wird von den Herstellern gerne erfüllt. So z.B. hat YAMAHA 200 der wassergekühlten 350 ccm Maschinen nach Amerika gebracht, damit ihr Limit erfüllt und anschließend einen großen Teil dieser Maschinen nach Europa überführt. Und wie diese Vollblutrenner die anderen anpinseln, können wir uns schon jetzt ausmalen. Einen Vorteil hatte dieser YAMAHA-Schachzug, es gibt dieses Jahr mehr neue Rennmaschinen auch für unsere Fahrer, so spricht man alleine in Deutschland von 10-15 Besitzern wassergekühlter Maschinen.

Die 50 ccm Klasse, die man ursprünglich für die neue Saison in der WM-Wertung lassen wollte, wird hier bei uns einige MAICOS erleben, die von Privathand schneller gemacht wurden und die allerhand versprechen.

Die 125 ccm, die bisher MAICO vorbehalten war, wird YAMAHA sehen, die nach den Leistungen im vergangenen Jahr einiges erahnen lassen.

Die 250 ccm und 350 ccm Klasse wird hauptsächlich YAMAHAS zeigen, unter Rungg eine schnelle 2-Zyl. MAICO und vielleicht wird die neue Einzylinder - MAICO, wassergekühlt, mit einer Leistung von ca. 40 PS, für Überraschungen sorgen, wir werden sehen.

Bunt geht es in der 500 ccm Klasse zu, KAWASAKI, SUZUKI Zweizylinder a la Daytona, YAMAHA mit werkseitig hergerichteten aufgebohrten 350 ccm Maschinen und KÖNIG mit neuem Fahrgestell und noch mehr PS. Aber ob MV in Bedrängnis gerät? Ich glaube nicht. Und ob die im MOTORRAD angekündigte Nationalmaschine aus England oder die CRESCENT mit Polyesterrahmen ins Renngeschehen eingreifen können, muß abgewartet werden.

Die Gespannklasse wird das gewohnte Bild bieten. Oder ob Helmut Fath wieder einmal für eine Sensation sorgen wird? Die Gerüchte, daß er eine neue Vierzylinder bringen wird, verdichten sich.

Die größten Auseinandersetzungen wird es im Motocross geben, und das nicht von der Fahrerseite her. Die Japaner versuchen, hier die Vorherrschaft der Europäer zu brechen. Teils wird das durch Dumping-Preise versucht. Die MAICO und die HUSKI kosten in Amerika ca.

1.400,- Dollar und die SUZUKI 7 - 900 Dollar, und teils kauft man den europäischen Firmen mit horrenden Preisen die Fahrer weg. So hat man den MAICO-Spitzenfahrer, Ake Jonson, aus Schweden, für 300.000,- DM eingekauft und weil auch noch DM 100.000,- geboten. Es kann nur eine Frage der Zeit sein, wann das kleine Werk MAICO da nicht mehr mithalten kann, obwohl der Sportetat DM 500.000,- für die neue Saison beträgt, wird man bald nicht mehr höher gehen können.

Und das nach den tollen Amerika-Erfolgen in der letzten Saison!

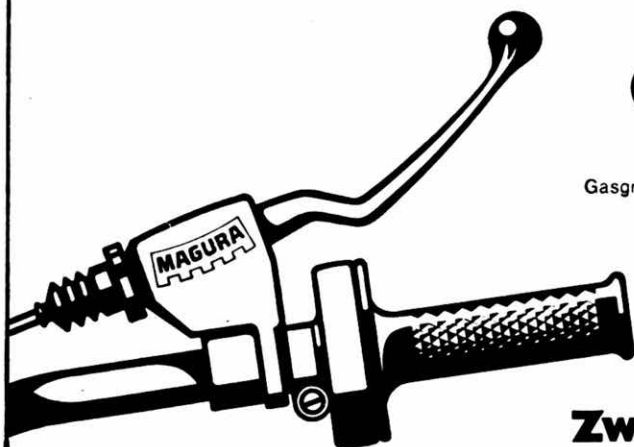
Im Geländesport wird man in der Zukunft neue Wege suchen müssen, Wege wieder zur Serienmäßigkeit hin, denn auch hier gibt es ein ausgesprochenes Spezialistentum, welches sich eines Tages totlaufen wird.

Der Motorsport, der uns als Normalfahrer sehr viel geben wird und interessant ist, werden die Leistungsprüfungen auf permanenten Rennstrecken sein. Hier kann man Vergleiche anstellen zwischen Motorradmarken, die wir selber fahren und die man im Geschäft an der Ecke kaufen kann. Die OMK sollte darüber wachen, daß strenge Regeln nicht auch noch diesen Sport ausarten lassen.

Nachdem im neuen Jahr einige Bergrennen dazugekommen sind, sieht die Sache beim Rennsport nicht ganz so traurig aus, wie im vergangenen Jahr, und wir brauchen nun noch einen freundlichen Wettergott, damit uns der Besuch Freude bereiten wird.

Horst Briel

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



Sporthebel im Euro-Stil
Gasgriffe aus Aluminium und Kunststoff
für den Wettbewerb.

Bitte fordern Sie unseren
Sportprospekt 38/72 an.

MAGURA Zweiradarmaturen führend in Europa

Beim Elefanten-Treffen fiel uns ein Gespann auf, welches auf einmal rückwärts fuhr. Es war aber kein "Sahara-Elfant", sondern eine ganz normal aussehende GUZZI. Bei näheren Hinschauen entpuppte sich dieses Gespann als ein technischer Leckerbissen allererster Klasse, denn der Besitzer hatte nicht nur einen Rückwärtsgang eingebaut, sondern auch einen sehr interessanten Seitenwagen-Radantrieb konstruiert. Klar, daß wir den Fahrer bald "verhaftet" hatten, um Näheres über den Umbau zu erfahren.

Gregor Weiß, ein Werkzeugmacher aus der Pfalz, gab uns nicht nur bereitwillig Auskunft, er überließ uns auch eine ausführliche Umbau-Anleitung für den Rückwärtsgang mit genauen Zeichnungen und einer ganzen Serie von Fotos.

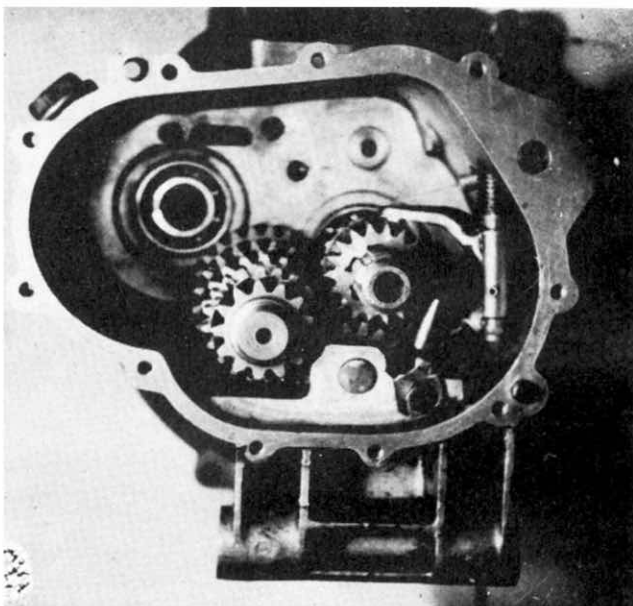
Wir wollten zuerst die Anleitung in der BALLHUPE veröffentlichen. Einmal aber ist das ein sehr umfangreiches Werk, das unser halbes Blatt gefüllt hätte, sodann ist der Kreis der Interessenten doch relativ klein, sodaß wir hier nur die wichtigsten Hinweise bringen. Wer aber den Umbau machen will, kann bei der Geschäftsstelle die kompletten Unterlagen anfordern.

Zunächst wollte Gregor Weiß nur einen Rückwärtsgang, den man ja bei einem schweren Gespann oft gebrauchen kann. Da aber hierfür schon einige Änderungen am Getriebe erforderlich waren, ging er folgerichtig einen Schritt weiter, und baute einen zuschaltbaren Antrieb für das Seitenwagenrad. Die Kraft dazu wird am Getriebe-Ausgang abgenommen und mittels eines kombinierten Zahnrad- und Kettentriebs über einen BMW-Kardan auf einen R 51 - Hinterrad-Antrieb übertragen. Von da geht eine Welle auf die rechte Seite des Seitenwagens in den öldicht gekapselten Antrieb eines HEINKEL-Rollers. Der Kettenkasten dient gleichzeitig als Schwinge für das Seitenwagenrad.

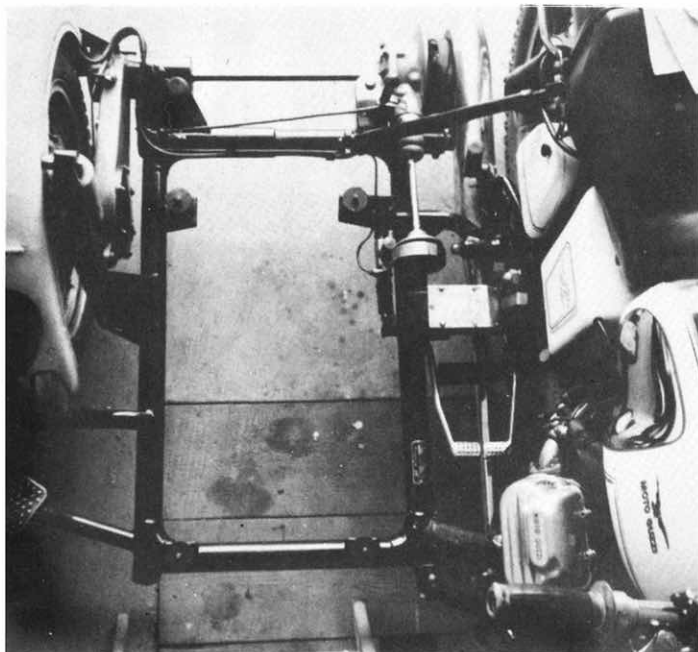
Am Anfang der Arbeit stand natürlich eine umfangreiche Rechnerei, denn das Seitenwagenrad muß mit der gleichen Drehzahl laufen, wie das Hinterrad der Maschine. Da die Übersetzungen der BMW- und HEINKEL-Antriebe gegeben waren, mußte der Ausgleich in der Übersetzung des Zwischenantriebs erfolgen, wo gleichzeitig das Zu- und Abschalten des Seitenwagenrades vorgenommen wird.

Bevor wir die Bilder sprechen lassen, möchten wir noch darauf hinweisen, daß sich an diese Arbeiten nur jemand herantrauen sollte, der nicht nur die handwerklichen Fähigkeiten besitzt, sondern auch über die Möglichkeiten verfügt, die unbedingt erforderlichen Werkzeugmaschinen benutzen und bedienen zu können. Oder ein sehr guter Freund müßte wenigstens eine dieser Voraussetzungen bieten.

rr

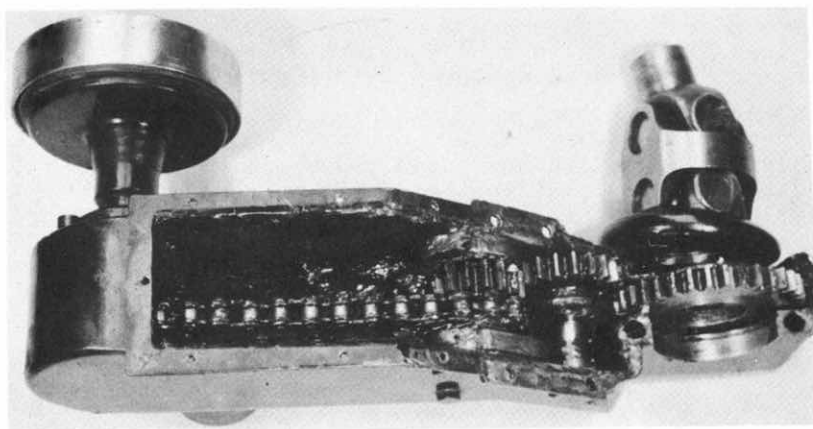
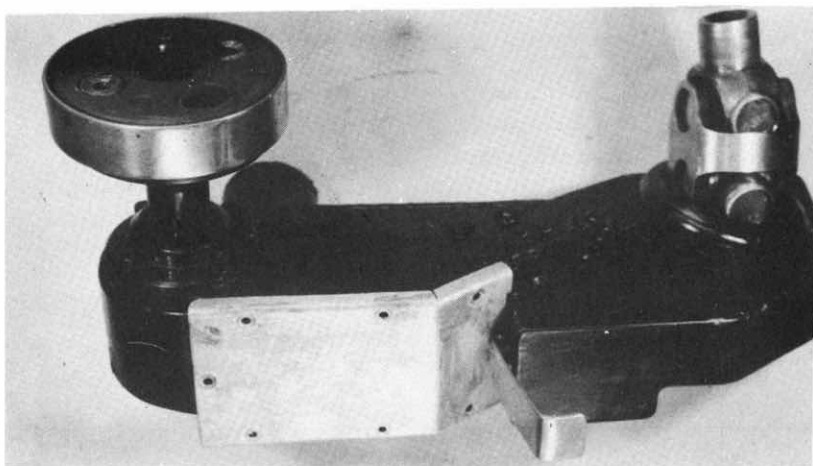


Die Änderung im Getriebe der GUZZI. Der unten gut erkennbare Bock für das Zwischenrad für den Rückwärtsgang ist eingeklebt! Mit dem Hebel oben links wird der Rückwärtsgang eingeschaltet.



Blick auf den Seitenwagen-Antrieb. Man erkennt gut den zum Seitenwagenrad führenden HEINKEL-Kettenkasten; auf der anderen Seite der R 51-Antrieb mit dem Kardan zum Zwischen-trieb.

Das Zwischengetriebe, welches die Verbindung vom GUZZI-Schaltgetriebe zum Seitenwagenantrieb herstellt, einmal geschlossen, einmal geöffnet. Eingeschaltet wird der Antrieb über das mittlere Stimrad.



E r f o l g r e i c h e S p o r t a k t i v i t ä t

Unter dieser Rubrik veröffentlichten wir in der BALLHUPE Nr. 4/72 eine Liste von BVDM-Mitgliedern, die im vorigen Jahr Sporterfolge zu verzeichnen hatten. Daraufhin haben sich weitere aktive Fahrer gemeldet, die im einzelnen die folgenden Erfolge hatten:

Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten

Ekkehardt Rapelius (LV RHEIN-RUHR)

3. Platz in der Gesamtwertung des OMK-Pokals

Martin Brede sen./Martin Brede jun.
(LV RHEIN-RUHR) in der Gespannklasse

Goldmedaille:

"Rund um Schotten"

Hessen-Rheinland-Nürburgring

Westfalen-Lippe-Fahrt

Silbermedaille:

ADAC-Langstreckenfahrt
Hannover

Knut Briel (LV RHEIN-RUHR)

Goldmedaille:

ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt Schottenring

3. ADAC-400 km-Fahrt
des MSC Brake

Internationale Reinoldus-Fahrt a.d. Nürburgring

15. Intern. ADAC-Prüfungsfahrt Solitude, auf dem Hockenheimring

1. DMV-Zuverlässigkeitsfahrt auf der Nürburgring-Südschleife

In der Gesamtwertung des OMK-Pokals errang Knut Briel den 4. Platz!

Hierzu eine Bitte der Redaktion:

Wir sind keine Hellseher. Deshalb können wir in der BALLHUPE auch nur das veröffentlichen, was uns mitgeteilt wird. Über jeden Erfolg eines BVDM-Mitglieds in einer Motorsportart freuen wir uns. Wir müssen bloß davon erfahren. Macht es doch bitte so:

Jeder aktive Sportfahrer meldet seine Erfolge dem Sportwart seines Landesverbandes. Dieser sammelt die Ergebnisse und gibt sie zum Ende der Saison an den Bundessportwart Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstraße 22, weiter. Von dort gehen sie geschlossen an die BALLHUPE. Einzelmitglieder schreiben bitte direkt an den Bundessportwart.

**Hermann
Koudele**

eröffnet

im MÄRZ



HONDA-Center

in

HAGEN-HASPE, Enneper Straße 83
Ruf 41064

Verkauf und großes Zubehörprogramm

Fachwerkstattservice und neuester

Motorradprüfstand »MAROLOTES«

(erstmalig auf der IFMA 1972 vorgestellt)

in

HAGEN, Berliner Straße 31 Ruf 21776

BMW

YAMAHA

KAWASAKI

VESPA

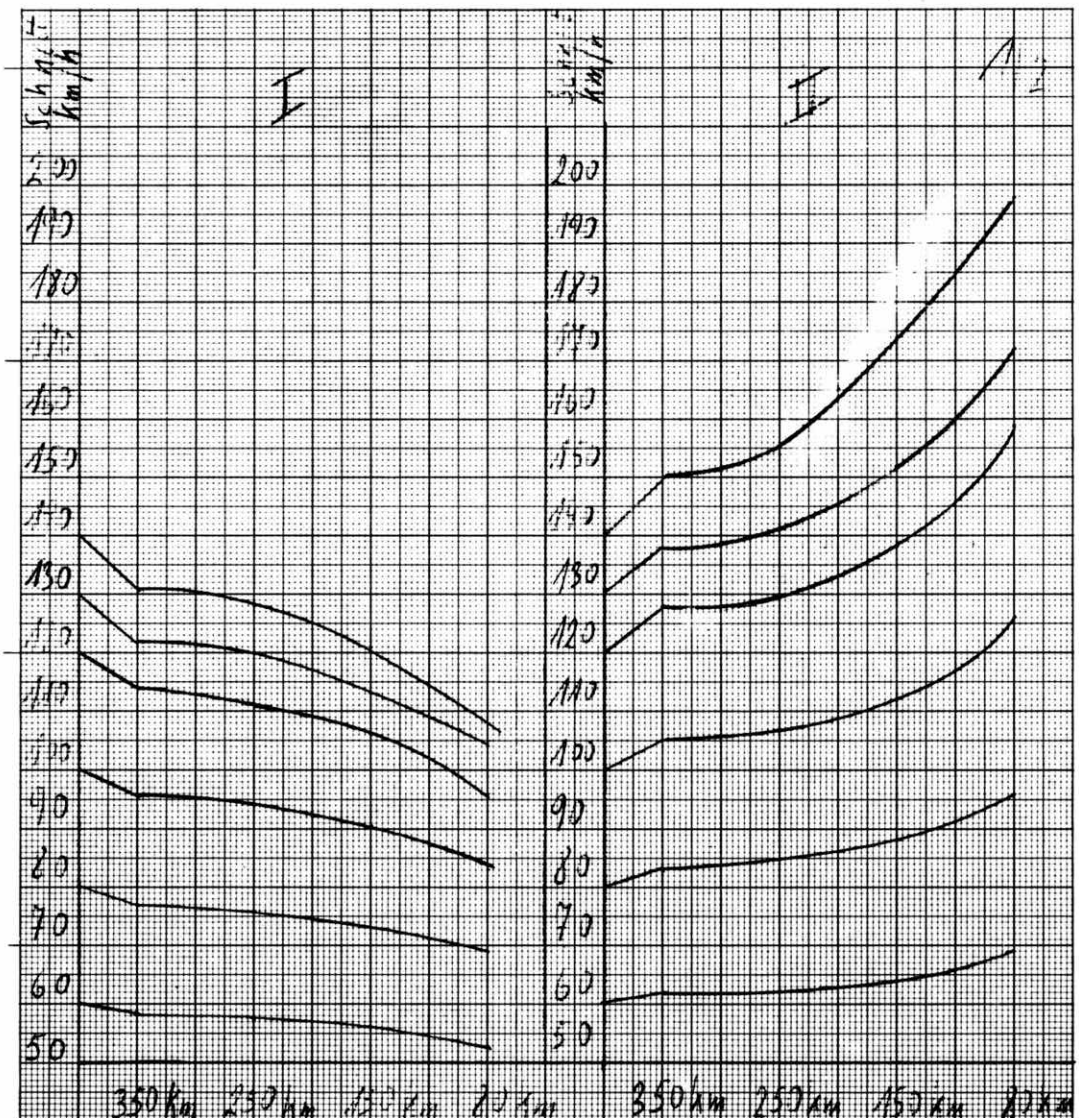
Womit man den "Schnitt" versaut.

Immer wenn man weit von zu Hause Motorradfahrer trifft – das letzte Mal war es bei der Sechstagesfahrt – hört man, wie oft schnelle Motorräder, die sehr oft tanken müssen, von verhältnismäßig langsamen überholt werden. Diese langsamen Motorräder haben nur einen großen Tank und brauchen ihre Ketten kaum zu pflegen.

In der Tabelle ist zusammen gefaßt wie 10 Min. Pause, und 10 Min. sind sehr kurz, regelmäßig alle 80, 150, 250 oder 350 km den Reiseschnitt drücken.

Z.B. fährt man einen 100er Schnitt und muß alle 150 km für 10 Min. anhalten, so hat man nur einen Schnitt von 90,5 km/h gefahren.

In der zweiten Tabelle sieht man, um wieviel man den Schnitt erhöhen muß, um die Tankpausen, die man einlegen muß, wieder herauszufahren. Will man einen 100er Schnitt fahren und man weiß, daß alle 150 km getankt werden muß, muß man, um die 10 Min. herauszuholen, von vornherein einen Schnitt von 112 km/h fahren. An den Kurven kann man sehen, wie gerade die hohen Schnitte durch die Pausen verdorben werden.



Bericht über das

1. Eisbärenreffen Schlächtenhaus/Kr. Lörrach des
LV SÜDBADEN - DREILÄNDERECK

Das Treffen fand statt am 20.-21. Januar 1973 und wurde, das kann vorweg festgestellt werden, ein Erfolg.

Wir haben uns gesagt, daß man ein Treffen eigentlich auch im Winter machen könne und nachdem die Voraussetzungen vorhanden waren, diese Absicht in die Tat umgesetzt.

Die Voraussetzungen: Zusammenarbeit mit dem Schützenverein des Orts Schlächtenhaus in dessen Haus bzw. Gelände das Ganze sich abspielte. Dadurch Bewirtung in eigener Regie wodurch das Treffen auch finanziell interessant wurde.

Ab Samstagnachmittag kamen die ersten Gäste, darunter auch Leute mit 4-500 km Anfahrt, womit wir nun bestimmt nicht gerechnet hatten, da dieses Treffen noch keinen "Namen" hatte. Es waren am Samstagabend ca. 50 Mann im Schützenhaus und ums Lagerfeuer anzutreffen. Auch am Sonntagmorgen kamen noch Fahrer. Es hat allen, die da waren, sehr gut gefallen, was sicher auch an den recht zivilen Preisen lag. Zum Anderen machte auch das Wetter mit, es war trocken und kalt, außerdem lag Schnee und das Schützenhaus liegt auch landschaftlich schön.

Verbunden war das Treffen mit einem Schießwettbewerb - 5 Schuss auf 50 m Kleinkaliber - wo jeder Fahrer nach Zahlung von DM 10,- Nenngeld mitmachen konnte und eine Plakette erhielt, die allgemein gefiel. Darüberhinaus erhielten die Ersten Sonderpreise, der erste Preis war eine Ehrenscheibe, die ein Teilnehmer aus Radolfzell/Bodensee gewann.

Die Organisation wurde von beiden Vereinen gestellt und funktionierte bestens, was sehr wichtig bei einer solchen Veranstaltung ist.

Das gute Gelingen der Veranstaltung gibt uns jedenfalls Veranlassung, Anfang 1974 das 2. Eisbärenreffen aufzuziehen, das dann rechtzeitig in der Ballhupe angekündigt wird. Das war bei dem ersten Treffen nicht der Fall, weil die Veranstaltung erst Ende Dezember perfekt war.

H. Schlatterer



Motorrad-Vermietung

FELDBERG 58 Hagen, Hochstraße 72

Telefon (02331) 28688

Ausgabe der Motorräder:

ESSO-Servicenter „Am Landgericht“

Hagen, Bülowstr. 18 · Tel. (02331) 25596

geöffnet: Montag - Samstag 7.00 - 20.00

Sonn- u. Feiertag 9.00 - 20.00

Honda CB 250 / 450 / 500 / 750 ccm

BMW R 75 / 5; Yamaha R 5 - F

nur neue Fahrzeuge; Vollkasko vers.

nach unverschuldetem Unfall mit

eigenem Krad stunden wir Ihnen

die Mietkosten (Vers.- Abtretung)

Straßenzuverlässigkeitsfahrt ADAC-Langstreckenfahrt Hannover

Am 18.8.72 fand die traditionelle Langstreckenfahrt vom Hannoverschen Motorsportclub statt. Eine "echte" Zuverlässigkeitsfahrt über 610 km. Kein stures Rundendrehen auf irgend einem Ring mit Möchtegern Rennfahrergefühlen. Hat das noch etwas mit Zuverlässigkeitsfahrt zu tun? Sondern eine wirklich schöne Sache für echte Motorradfahrer, die ihr Gehirn nicht nur im Gasgriff haben, sondern auch ihre graue Masse mal anstrengen wollen, um ihr Schlachtroß in der richtigen Richtung zu lenken. Man mußte auch manchmal ganz schön dran drehen, um in der richtigen Zeit an der Zeitkontrolle zu sein.

Das beweist auch, daß der Goldregen mit 33 % nicht so hoch lag, wie bei Rundendrehfahrten mit 90 % Gold, also keine Kaffeetrinkfahrt oder Blumenpflückfahrt. (Es sind schon mal nur 3 Goldene raus gekommen).

Leider waren nur 40 Fahrer am Start erschienen, obwohl keine Terminüberschneidung vorlag. Schade für die viele Arbeit, die sich Fahrleiter Wolfgang Gerwig für die wirklich schöne und abwechslungsreiche Strecke gemacht hat. Und dazu noch der Kampf mit den Behörden. Kinder, habt Ihr eine Ahnung. Motorräder, und dann so ein Pulk im Samstagsausflugverkehr, und dazu noch durch Landschaftsschutzgebiet, um Gottes Willen! Aber er hat es geschafft. Weiß der Teufel wie! Aber leider kamen nicht, wie vor vielen Jahren über 100 Teilnehmer, sondern nur ganze 40. Aber es scheint eine andere Generation von Zuverlässigkeitsfahrern heranzuwachsen, oder die Neulinge haben keine Ahnung, wie man sowas macht und daß das bestimmt genau so viel Spaß macht, ja sogar noch mehr wie eine Rundstrecke, und daß so eine Fahrt auch eine wirklich schöne sportliche Sache ist. Oder halten Eure heiß gemachten Öfen die 610 km nicht aus? oder vielleicht Euer zartes Brötchen?!

Der Streckenplan mit Kartenskizze zur Kontrolle und Nennbestätigung wurde 3 Tage vor der Fahrt mit der Post zugeschickt, und man konnte mit Ruhe die Strecke auf der neuesten Generalkarte Nr. 7 + 9 einzeichnen. Schon beim Einzeichnen mußte man höllisch aufpassen, denn den Fehler in der Karte machte man bei der Fahrt nicht mehr gut. Dafür reichte dann die Zeit einfach nicht mehr. Auch merkte man, daß sich da was getan hat, im Gegensatz zu den Jahren vorher. Es wurde orientierungsmäßig schwieriger, weniger Autobahnen, fast nur "gelbe" Straßen. Schnitt: Straße 50 km, Autobahn 80 km. Bei diesen Schnitten durfte man sich nicht viel verfahren, stehenbleiben, auf die Karte sehen oder fragen, dazu war die Zeit zu knapp.

Zu Beginn eine kurze Startprüfung von 50 m zur Ermittlung des Klassensiegers bei Punktgleichheit. Eine kurze Etappe bis ZK 1, dann schon die Gleichmäßigkeitsprüfung mit 3 Sonderkontrollen (geheime Zeitkontrollen), Karenzzeit 1 Min. Für jedes zu späte oder zu frühe Eintreffen je angefangene Minute 1/10 Strafpunkt. Die Gleichmäßigkeitsprüfung ging über Dörfer zwischen Hannover und Hildesheim, Länge 60 km, Zeit 1 Std. 30 Min. Also Vorsicht, nicht so schnell. An 3.SK wurde dann wie in jedem Jahr die Zeit knapp, bis zur nächsten Zeitkontrolle waren viele Orientierungskontrollen eingebaut, was natürlich auch aufhielt, und man glaubt nicht, was ein mehrmaliger Aufenthalt von 1-2 Min. den Schnitt verschlechtern kann. Auslassen einer OK 5 Strafpunkte, (im nächsten Jahr soll es weniger dafür geben) und die Goldene ist futsch. Durfte man sich doch bis zur Goldenen gut 0,9 Strafpunkte einheimsen. Zu spätes oder zu frühes Eintreffen gegenüber der Sollzeit an einer Zeitkontrolle je Min. 1 Strafpunkt ohne Karenzzeit. Dann durch den Hildesheimer Wald, im großen Bogen auf Nebenstraßen südl. Um Hildesheim herum, ein kurzes Stück Autobahn bis Bochenem, Alfeld (Leine), Bodenwerder an der Weser entlang, durch den Vogler, an Markoldendorf vorbei, wo vor 12 Jahren mal das Elefantentreffen war. Durch den Solling, Richtung Northeim, Harz Heide Straße, Göttinger Wald, südl. von Göttingen vorbei durch den Naturpark Brunwald. Hier sehr schöne Motorradstraßen, landschaftlich wie gemalt. Adelsleben, Zeitkontrolle 11. Autobahn Auffahrt Nörten-Hardenberg bis Dreieck Hannover - Süd, Bundesstraße 6 bis Ziel in Laatzen.

Es war für alle Teilnehmer ein wunderbares Erlebnis, ist doch die Fahrt über herrliche Motorradstraßen mit sportlicher Note eine feine Sache mit etwas Taktik. Oft will die Maschine nicht

so, dann die bange Frage: "Wird sie durchhalten?" Oder auf dem letzten Stück Autobahn sah man doch oft welche am Straßenrand stehen und schlossern, und fast jeder hielt kurz an und fragte, ob er nicht helfen könne, oft selbst in Zeitnot. Ist doch die Motorradkameradschaft nirgends so groß, wie bei so einer Fahrt. Die Kameradschaft geht so weit, daß ein Teilnehmer hinter einem anderen hergefahren ist, der sich verfahren hat, nur um ihm zu sagen, daß er auf dem verkehrten Weg ist. (Sind Sie schon mal bei einer Autorallye mitgefahren? Da schicken sie sich mit allen möglichen Tricks falsch).

Wir danken dem Veranstalter für so eine schöne Veranstaltung die er für uns und den Motorradsport ermöglicht hat, trotz einem Minus von ca. 1000,-- DM, was Karl Gustav Sander aus Dortmund im Namen aller Fahrer bei der Siegerehrung zum Ausdruck brachte. Wir danken auch den zuständigen Behörden, noch soviel für den Motorradsport übrig zu haben. Und wir hoffen, daß wir im nächsten Jahr in Hannover wieder an den Start gehen können. Der Veranstalter hat es mir zugesichert, trotz der finanziellen Misere es zu versuchen.

"Es liegt an Euch, liebe Sportkameraden, verlaßt mal Eure Rundstrecken!"

Ihr sollt sehen, es macht unbändigen Spaß, mal **zwischendurch so eine Fahrt**. Laßt die letzte Straßenzuverlässigkeitsfahrt nicht eingehen.



Und hier die Ergebnisse:

40 Fahrzeuge am Start, 36 im Ziel.

12 Gold 22 Silber 2 Bronze

Klasse 4 bis 125 ccm:

		Strafpunkte		
Hinze, W.	Puch	1,0	Silber	KS
Hanebuth, H. J.	Hercules	1,3	Silber	
Bernin, S.	KTM	2,8	Silber	
Wortmann, F. K.	Hercules	3,2	Silber	

Klasse 5 bis 250 ccm:

Birk, W.	Yamaha	0,0	Gold	KS
Richter, G.	Suzuki	0,0	Gold	
Stolpp, D.	Yamaha	0,0	Gold	
Brede, Barbara	Yamaha	0,0	Gold	

Klasse 6 bis 500 ccm:

Sander, K.G.	Yamaha	0,0	Gold	KS
Loothe, K.	Honda	0,0	Gold	
Bleile, W.	Honda	0,0	Gold	
Glatt, H.M.	Honda	0,3	Gold	

Klasse 7 über 500 ccm:

Bämpfer, W.	AJS	0,0	Gold	KS
Pfeiffer, Ellen	BMW	0,2	Gold	
Karcek, A.	BMW	1,0	Silber	
Hartfiel, H.	BMW	5,5	Silber	

Klasse 8 Seitenwagen bis 350 ccm:

Scholber/Becker	NSU	1,5	Silber	
Schmatloch/Schmatloch	DKW	6,1	Silber	

Klasse 9 Seitenwagen über 350 ccm:

Beckmann/Rothe	BMW	0,3	Gold	
Brede/Brede	Guzzi	3,1	Silber	
Machill/Bail	BMW	wegen Bruch des Seitenwagenrades ausgefallen.		

Klasse 10 Kabinenroller:

Scherzer/Allenberg	FMR	23,8	Bronze	
Molkenthin/Fischer	FMR	ausgefallen		

Interessant ist, daß auch bei einer Langstreckenorientierungsfahrt die 250 Klasse die stärkste Klasse ist, wogegen die 3 Rad Fahrzeuge weniger bei einer so anspruchsvollen Strecke sind.

Martin Brede



Eberhard Machill (BMW) aus Witten, verliert sein Seitenwagenrad.

Gedanken eines "Alten"

English spoken

Die Verwendung englischer Worte in deutschen Berichten stellt den Verfassern ein Armutszeugnis aus, sie verleugnen damit die Reichhaltigkeit ihrer Landessprache, und sind so gleichsam zu servilen Lakeien einer anderen Nation degradiert. Ein ausländischer Leser hat für solch unterwürfiges Nachäffen keinerlei Verständnis, ja er empfindet fast Mitleid für das mangelnde nationale Bewußtsein der Schreiber. - six days, twin, boys, race, speed, - usw.

Wenn ein Motor zu laufen aufhört, klingt dann "standstill" wohl lautender als Stillstand, comeback erhabener als Wiederkehr, race tiefschürfender als Rennen?? In englischen und französischen Zeitschriften fand ich nie deutsche Leihworte - man ist da stolz auf die Ausdrucksmöglichkeiten in der eigenen Sprache!

Abschließend: es gibt keine Schau mehr, sondern nur noch eine show, - obschon in der Aussprache fast gleich klingen, zieht man das Fremde vor - noblesse oblige!

Rennen

Die Spannung wird beeinträchtigt, sobald im Voraus der Sieger feststeht in den Klassen 350 und 500 ccm und da ~~das~~ schon jahrelang geschieht, so beginnt die Sache eintönig und langweilig zu werden!

Wenigstens in den Klassen darunter gibt es noch wechselreiche Kämpfe. Auch verglichen mit früher, wo z.B. im G.-P. von Belgien 1922 die Klasse 350 300 km, die 500 gar 420 km zu bewältigen hatte, sind die heutigen Streckenlängen bzw. Rundenzahlen allzu gering und die Fahrzeiten erscheinen dem Zuschauer reichlich kurz, selten mehr als eine Stunde in der 500-Klasse. Am vorgenannten G.-P. benötigte der Sieger Jackson auf Sunbeam 5 1/4 Stunden, im G.-P. der U.M.F. im Elsaß 1922 auf dem Dreieckskurs bei Strassburg gewann Benett auf derselben Marke nach über 4 Stunden Fahrdauer; in der 350 Klasse siegte Visioli auf der 2-Takt Garelli in 3 Std. 39'; zweiter und dritter ebenfalls auf der damals unschlagbaren Garelli. Bei den Wagenrennen fand hier nebenbei bemerkt Biagio Nazzaro, der Neffe des Siegers F. Nazzaro, den Rennfahrertod. Dem Einwand, daß jetzt die Geschwindigkeiten viel höher seien als einst und daher für den Fahrer anstrengender, ist entgegenzuhalten, daß früher die Übertrieben lange Fahrdauer oft die Fahrer derart überforderte, daß manche am Ziel nicht mehr mit eigener Kraft von der Maschine absteigen konnten. Aber man verfiel von einem Extrem ins andere. Man muß dazu noch berücksichtigen, daß die Strecken schmal, ungeteert und bei Regen aufgeweicht waren, Hinterradfedern gab es damals noch nicht!

Rennstrecken:

Solche, wo mir nur eine Sichtstelle auferlegt ist, wo ich während des Rennens nicht frei umhergehen kann und wo mir andere spannende Streckenteile und Kurven versagt bleiben, da bin ich kein zweites Mal Zuschauer. Gigantische Tribünen mit Groß-Arena mögen etwas Einmaliges, Grandioses darstellen, jedoch ziehe ich "näheren Kontakt" mit den Maschinen vor, so wie das in den Waldstrecken des G.-P. von Belgien z.B. möglich ist, wo man auf überhöhten und damit ungefährlichen Waldrand bis auf fünf Meter heran kann und überdies Kilometerweit der Strecke entlanggehen kann und darf. Auch ist dort das Fahrerlager nicht wie eine Atomzentrale abgesperrt, erst am Renntag herrscht Strenge, die Tage davor ist man großzügig. Ob Rennen im Sinne der Weiterentwicklung des Motorradbaues noch berechtigt sind, unterliegt nicht meinem Laienwissen. Ich darf immerhin annehmen, daß die nicht überzüchtete "zahme" Tourenmaschine als längst ausgereift gelten kann und daher keine Rennerfolge mehr braucht, doch profitiert sie immer noch vom Renngeschehen im Bereich von Zubehöerteilen wie Reifen, Zündanlagen, Öle, Bremsen.

Viele berühmte Rennen sind Vergangenheit, weil nicht mehr gestattet, nur 3 Beispiele: St. Wendel, Solitude, G.P. der Schweiz. Umweltschutzfanatiker möchten gleich die noch restlichen verbieten. Als hielte der Mensch keine zwei Tage im Jahr erhöhten Motoren-
lärm und Auspuffgerüche aus, aber protestlos hinnehmen soll er den verpesteten Gestank von Betrieben und Dauergeräusche aller Gattungen das ganze Jahr hindurch.
Zur Erhaltung der Waldesstille tun sich besonders Umweltfrömmel hervor, doch monatelang hallt und echotet es an den Berghängen, wenn die Motorsägen der Waldarbeiter andauernd kreischen und jaulen. Soll aber ein Bergrennen, oder ein Motocross stattfinden, dann hetzen diese Phantasten nebst Jagdherren und speien all ihr Gift um ein Verbot zu erzwingen! Auch darf das Wild nicht verschreckt werden, es soll "vertraut" bleiben, damit es dem "edlen Weidmann" leichter ins Fadenkreuz seiner Mordwaffe kommt, oder das Wild könnte zum verhassten Nachbar hinüberwechseln.

Vielleicht beschert uns die Zukunft lautlos daherwischende Maschinen, duftend nach Parfüm "soir de Paris" als Errungenschaft genialer Umweltschutzschwarzkünstler?

Fri Kaba

Liebe Motorradfreunde,

wir möchten Euch zu einem unverbindlichen Motorradtreffen des Landesverbandes
"Unter Taunus Motorrad-Club" einladen.

Ausreichende Zeltmöglichkeiten sind vorhanden, außerdem stehen ein großes Lagerfeuer und Grillmöglichkeiten bereit.

Dieses Treffen findet am 31.März - 1.April 1973 statt und nennt sich

"DAS RABENKOPFTREFFEN"



Anfahrt von der B 54, zwischen Bleidenstadt (Taunusstein) und Bad-Schwalbach, Abfahrt Hettenhain oder
von der B 260, zwischen Kemel und Schlangenbad, Abfahrt Bad-Schwalbach - Hettenhain.
Ab Abfahrt Hettenhain ist der Anfahrweg mit einem Rabekopf gekennzeichnet.

Wer kommt ist selber schuld, übrigens, wer nicht kommt auch.

Mit freundlichem Motorradgruß
Euer "UTMC"

i.A. Eike Hofmann

BVDM - Touristikwettbewerb

Der seit 1971 bestehende Jahrestouristikwettbewerb des BVDM hat bis jetzt immer noch nicht den gewünschten Erfolg seitens der Teilnehmer gebracht. Wie das Punktergebnis des ersten Jahres zeigt, hat jeder Teilnehmer eine echte Chance, einen guten Platz zu belegen. Mit ca. 2000 Punkten wurden die ersten Plätze erlangt, und selbst mit 500 Punkten wurde man weit vorn platziert. Anhand von Gesprächen mit Teilnehmern, die ihr Wertungsheft nicht zur Auswertung geschickt hatten, konnten wir feststellen, daß gute Plazierungen verschenkt wurden.

Deshalb fordern wir alle Teilnehmer des Jahres 1972 auf, ihre Hefte unbedingt an uns einzuschicken, da bis zum offiziellen Nennungsschluß, dem 31. Januar, sage und schreibe nur ein Heft eingegangen ist. Aus diesem Grunde wird der Einsendeschluß der Hefte entgültig auf den 30. April 1973 festgelegt. Wertungsbücher, die bis zu diesem Termin nicht bei uns eingegangen sind, können nicht mehr gewertet werden.

Die Namen der Sieger werden in der Ballhupe veröffentlicht. Die Siegerehrung findet im Zuge der Jahreshauptversammlung des BVDM 1973 in Xanten statt. Zur Verteilung kommen Pokale und Urkunden, da 1971 ein Nenngeld erhoben wurde und somit etwas Geld vorhanden ist.

Da der größte Teil der motorradtouristischen Veranstaltungen erst im Frühjahr beginnt, lohnt es sich in jedem Falle noch, Wertungshefte anzufordern. Bei Mehrfachbestellungen durch die Landesverbände und Ortsclubs bitten wir eine Liste mit den Namen der Teilnehmer beizufügen. Diese Liste ermöglicht es uns, festzustellen, wer teilgenommen und sein Nenngeld bezahlt hat. Bei Einzelbestellungen reicht die Überweisung des Nenngeldes mit Angabe des Absenders als Bestellung aus. Es können natürlich auch die dieser Ballhupe beigefügten Nennformulare benutzt werden. Eine Wertung kann nur dann erfolgen, wenn das Nenngeld in Höhe von DM 5,-, sowie der Jahresbeitrag des BVDM entrichtet worden ist.

Wie bereits in der letzten Ballhupe angekündigt, ist die Wertung abgeändert worden. Die wichtigsten Punkte hierbei sind:

a) PS-Klasseneinteilung

Um nur eine Gesamtklasse zu erhalten, wird eine Einteilung vorgenommen, bei der die einzelnen PS-Klassen mit verschiedenen Wertungsfaktoren belegt werden.

Klasseneinteilung:

Klasse A: Solomaschinen	bis 10 PS	Faktor 1,30
Klasse B:	11 - 20 PS	Faktor 1,25
Klasse C:	21 - 30 PS	Faktor 1,20
Klasse D:	31 - 40 PS	Faktor 1,10
Klasse E:	41 - 55 PS	Faktor 1,05
Klasse F:	über 55 PS	Faktor 1,00
Klasse G: Gespanne	bis 25 PS	Faktor 1,30
Klasse H:	über 25 PS	Faktor 1,25

Die Luftkilometer werden jeweils mit den entsprechenden Faktoren multipliziert. Auch bei Maschinenwechsel (Solo oder Gespann) fährt der Teilnehmer immer nur in einer Gesamtklasse. Diese Einteilung hat den Vorteil, daß nun sämtliche gefahrenen Kilometer für diese eine Gesamtklasse gewertet werden. Eine Aufspaltung der Wertungspunkte für mehrere Klassen ist daher nicht mehr nötig.

b) Wertung

Gewertet werden die Luftkilometer vom Standort der Maschine bis zum Zielort. Bei BVDM-Veranstaltungen erhält der Teilnehmer einen prozentualen Zuschlag. Dieses geschieht, um

einen größeren Anreiz zum Besuch der BVDM-Veranstaltungen zu geben und um dadurch die Kameradschaft unter den BVDM-Mitgliedern zu fördern.

Motorradveranstaltungen des BVDM werden mit 100% Zuschlag, Clubabende unserer Landesverbände, wenn die Anfahrt über 150 km beträgt, mit 25% Zuschlag belegt.

Ein gründlicheres Durchlesen der Ausschreibung ist immer von Vorteil und kann auch dort Punkte bringen, wo man sie vielleicht gar nicht vermutet.

Da wir annehmen, daß die Motorradfahrer des BVDM mit ihren Maschinen nicht nur Brötchen holen oder wie die "Rocker" sich in einem Radius von 10 km um ihren Kirchturm bewegen und nur die Hauptstraßen ihres Ortes "rauf" und "runter" fahren, sondern größere Strecken zurücklegen und hierbei Ziele anfahren, die in diesem Wettbewerb gewertet werden, lohnt es sich in jedem Falle, ein Wertungsheft für das "ideelle" Nenngeld von DM 5,- umgehend bei uns anzufordern.

Sollte die Beteiligung wider Erwarten auch diesmal gering bleiben, so ist damit zu rechnen, daß der BVDM-Touristikwettbewerb über kurz oder lang sterben wird.

Nun noch einmal unsere Adressen.

Günter Wuttke
492 Lemgo-Brake
Hornscher Weg 25
Tel. 05261/8496

Horst Rainer Raff
4902 Bad-Salzuflen-Wüsten
Neue Dorfstraße 17
Tel. 05222/59165

AUSSTELLUNGEN

Der Frühling naht und es "ausstellt" überall. So läuft vom 10. bis 16. März in der Mercator-Halle zu Duisburg die Ausstellung "Ferien - Freizeit - Freude". Neben teils amüsanten, teils aber auch nützlichen und ernsthaften Anregungen zur Freizeitgestaltung, sind dort natürlich auch Motorräder und Zubehör ausgestellt.

Klar, denn was macht uns in den Ferien und der Freizeit mehr Freude als ein Motorrad!

Wer also nach Duisburg kommt, geht in die Mercator-Halle, er wird auf seine Kosten kommen.

Ganz brandneu ist die Nachricht, daß vom 1. bis 6. Mai auf dem Ausstellungsgelände an der Gruga in Essen eine "Internationale Motorradsport-Schau" stattfindet. Hier hat man sich offenbar von den guten Erfahrungen anregen lassen, die man mit der Sportwagen-Schau gemacht hat. Die Veranstalter werden sicher keinen Reifall erleben. Wir stehen mit der Ausstellungsleitung in Verhandlungen wegen einer BVDM-Beteiligung in Form einer Sonderschau mit Informationsstand, wie auf der IFMA.

Ganz besonders aber möchten wir alle Mitglieder auf die Motorrad-Ausstellung aufmerksam machen, die unser Landesverband SAUERLAND am 7./8. April in der Sporthalle zu Niederense aufzieht. Hier geht es nicht um kommerziellen Erfolg, hier stehen keine "Shopper" und "Monster".

Unsere Freunde wollen allen Interessenten einen echten Querschnitt durch das heutige Motorrad-Angebot zeigen. Die 750er YAMAHA und ein Schnittmodell dieses Motors werden dort sein!

Niederense ist aus dem Kohlenpott schnell zu erreichen: bis Unna B 1, dann Autobahn Kassel bis Abfahrt Werl. Von hier Richtung Neheim, in Bremen geht es dann links ab. Aus dem Bergischen und dem Raum Köln fährt man bis Hagen auf der bergischen Autobahn und dann auf der gut ausgebauten B 7 bis Neheim. Unsere Sauerländer freuen sich ganz besonders auf Besucher aus anderen Landesverbänden!

BRIEL BMW

YAMAHA – MOTO-GUZZI – SUZUKI – MAICO



433 Mülheim (Ruhr)

Kirchstraße 35, Telefon (02133) 59977

TUNINGTEILE – ZUBEHÖR

BEKLEIDUNG – ERSATZTEILE

VERKLEIDUNGEN FÜR ALLE MOTORRÄDER

Ferien- und andere Erlebnisse

Ich möchte Euch ein paar Motorrollerlebnisse nicht vorenthalten.

Es war im vorigen Jahr im Monat Juli. Mein Freund Klaus Schumacher, meine Frau und ich befanden uns auf einem Vagabundenurlaub. Unsere Reise führte uns durch die schöne Schweiz über den Splügenpaß nach Italien. Auf einem Campingplatz, kurz hinter Splügen machten wir unsere erste Rast. Diesen Campnigplatz kann man wirklich jedem Motorradfreund empfehlen. Als wir abends ankamen, waren die zweiten, die auf diesem idyllischen Platz ihre Zelte aufschlugen. Eine herrliche Ruhe umgab uns. Welch ein Wunder, es war sogar gestattet ein herrliches Lagerfeuer zu machen. Abends kam eine sehr nette Frau und kassierte für das Zelten. Quellwasser, Toilette und vor allen Dingen viel Ruhe waren vorhanden. In der Ferne rauschte ein Fluß und ringsherum umgaben uns die Berge. Nun gut, Freunde wenn Ihr dort einmal vorbei kommt, es lohnt sich dort Halt zu machen. Wir lernten dort einen netten jungen Mann kennen, der mit seiner 50 ccm Garelli nach Marseille weiterfahren wollte. Wir verbrachten zusammen einen gemütlichen Abend am Lagerfeuer bei Benzingesprächen und Rotwein. Wie sich inzwischen herausstellte, war dieser junge Mann, Johann Fürmann aus Anger, der in der Jugendwertung der Pfadfinder-Trophäe 1972 den 5. Platz erreichte. Alle Achtung für diese Leistung, dies sind unsere kommenden Motorradfahrer. Ich glaube, wir brauchen uns um einen guten Nachwuchs nicht viel Gedanken machen. Es gibt sie überall. Darum bitte nicht verächtlich wegschauen, wenn mal einer mit einer 50er an unseren größeren Maschinen vorbeifährt. Auch wir haben mal klein angefangen.

Nach zwei Tagen schönen Aufenthaltes führte uns unser Weg zum Comer See nach Mandello. Denn wir wollten das Werk unserer Rösser ("Guzzi") besichtigen. Nach vielen Sprachschwierigkeiten erreichten wir das Werk. Eine Besichtigung wurde uns für 16.00 Uhr italienischer Zeit zugesagt. Leider verfehlten wir diese Führung um 10 Minuten. Da wir zwischendurch, durch Einnahme von Speisen und Getränken und Sprachschwierigkeiten bei einer Guzzi-Vertretung aufgehalten wurden. Es wurde uns nicht mehr gewährt das Werk zu besichtigen, denn die Führung hatte bereits begonnen und eine weitere fand nicht statt. Da am nächsten Tag Samstag und das Werk geschlossen war, entschlossen wir uns, unsere Fahrt fortzusetzen. 2 km von Mandello entfernt entdeckten wir ein Motorradkramladen, der das Herz eines Motorradfahrers höher schlagen ließ. Wir hatten dort etliches, was das Herz eines Motorradfahrers begehrt zu einem äußerst günstigen Preis eingekauft. Unsere weitere Fahrt führte uns in Richtung Bozen. Nach der Überquerung des Paso di Tonale wurde es Zeit zum Übernachten.

Am nächsten Tag ging es über Bozen in Richtung Brenner. Wir kamen in einen unübersehbaren Stau. Es war sehr heiß und es gab nur sehr beschränkte Möglichkeiten zum Überholen, (selbst für Motorräder). Unsere Maschinen wurden immer heißer, es bestand die Gefahr, daß wir sie sauer fuhren. Also Karte raus und die nächste Abfahrt - weg vom Rummel. Wir entschlossen uns, uns durch das Grödnertal durchzuschlagen. Dadurch entdeckten wir wieder einmal die Schönheiten der Natur. Man kann die herrliche Gegend des Grödnertals, Paso di Sellas, Paso di Campolongo und des Pasos di Pordoi nicht beschreiben. Man muß es schon selbst gesehen haben. Unser eigentliches Reiseziel galt dem schönen Kärnten. Dort hielten wir es auch einige Zeit aus und unternahmen etliche Touren. Einige Male fuhren wir von dort aus nach Udine zu einer Guzzi-Vertretung, um einigen Kleinkram für unsere Büffel einzukaufen.ä

Eine schöne Tour davon führte uns nach Italien - Grado - Triest - Jugoslawien - nach Novigrad. Einige Tage hielten wir uns dort auf und verlebten eine schöne Zeit. Aber weiter trieb uns die Unrast.

Zwischen Porec und Pula wurden wir auf einen einheimischen Motorradfahrer aufmerksam, mit einer 175er DKW, die eine Panne hatte. Er verstand kein Wort deutsch und wir kein Wort jugoslawisch, aber mit einiger Mühe wird man sich trotz Sprachschwierigkeiten unter Motorradfahrern immer einig.

Nach einiger Mühe lief die DKW wieder, aber nicht lange. In der gesamten Elektrik war der Wurm drin. An Ort und Stelle war dies nicht zu reparieren, aus Mangel an nötigen Ersatzteilen. Mein Freund nahm ihn kurzerhand an das Seil. Wir schleppten ihn ca. 25 km bis nach Pula. Als wir unseren guten Freund bei einer dortigen Werkstatt absetzten, hatten wir einige Mühe ihm verständlich zu machen, daß dies für uns selbstverständlich war, daß wir uns um ihn gekümmert hatten. Für ihn schien dies gar nicht so selbstverständlich gewesen zu sein. Wir verließen ihn mit einem Gefühl, daß die deutschen Touristen (Motorradfahrer) in seiner Achtung gestiegen waren.

Unsere weitere Fahrt führte uns über die herrliche Felsenküste nach Opatija. Am schönsten war die Sicht von dem Bergausblick der Bucht von Plomin. Man muß es schon gesehen haben, den Blick auf die vorgelagerte Insel Cre, den Blick auf das Adriatische Meer und den Ausblick nach Opatija hin. Man konnte es in der Ferne erblicken. Kurz hinter Opatija kamen wir in einen wunderbaren Gewitterregen, wir wurden reichlich gewaschen. Aber das konnte uns nicht ergrimmen. Gut ausgerüstet ging die Fahrt weiter. Der eine oder andere mag wohl den Kopf geschüttelt haben und uns für vorsintflutliche Urtiere gehalten haben, als wir durch den Gewitterregen brausten. Weiter gings durch Verkehrsstauungen, dichten Verkehr usw. Richtung Adelsberger Grotten. Nach einigen gemütlichen Aufenthalten erreichten wir die österreichische Grenze und gelangten nach einem ausgiebigen Abendmahl unser nächtliches Quartier, welches in Kärnten, in der Nähe von Weißbriach auf uns wartete.

Eine andere Tour führte uns zur Werfener Eisriesenwelt. Wir wählten dieses Ziel, da in einer Reisebeschreibung vom ADAC stand, gefährliche Bergstrecke, nur für Motorräder ohne Beiwagen passierbar. Nun dies mag vor einigen Jahren noch gestimmt haben. Aber unsere Guzzis mußten sich doch ein klein wenig als Gamsen betätigen, um den Bergweg hinauf zu klimmen. Unsere Hoffnung bis zum Eingang der Höhle fahren zu können, wurde leider nicht erfüllt. Ein großes Verbotsschild und ein Kassenhäuschen hinderte uns an der Weiterfahrt. Dort angekommen, siehe da, einige Motorradleidensgenossen hatten sich dasselbe Ziel ausgesucht. Da standen sie, einige Maschinen und warteten auf ihre Besitzer. Wir trafen sie in der Höhle wieder (die Besitzer). Also weiter per Fuß, ein vollkommen neues Gefühl in größter Hitze in Lederklamotten einen Berg hinauf zu klimmen. Es wurde geflucht, geschimpft und gewettert, aber weiter ging es. Wir gelangten mächtig durchgeschwitzt, nach einer kurzen Liftfahrt und einer weiteren Klettertour an den Eingang der Höhle. Eine herrliche Kühle empfing uns am Eingang der Eisriesenwelt. Wir mußten aber noch ca. eine Stunde warten, ehe wir die Kühle des Berges genießen konnten. Wie in Großvaters Zeiten ging es mit Karbidlampen in das Innere des Berges. Welch ein Glück, daß wir Lederklamotten, Sturzhelm und Handschuhe dabei hatten, wir hätten sonst mächtig gefroren. Wenn ich da an die leicht bekleideten Sommerfrischler denke, die sich in die Höhle gewagt hatten, - brrr, brrr, mich frierts da jetzt noch.- Aber trotz viel Mühe waren wir reich belohnt worden. Man muß schon diese herrlichen Eisfiguren und -gänge selbst gesehen haben. Es lohnt sich dies einmal zu besichtigen.

Eine weitere Fahrt führte uns über Flattnitz und etlichen Umwegen zur Turracher Höhe. Waren das noch Zeiten als die Turrach stellenweise 37% Steigung hatte. So wird eine Schönheit nach der anderen beseitigt, durch den wachsenden Tourismus und den damit verbundenen Autostrom. Die Straßen werden großzügig ausgebaut und hin ist es mit den schönen schwierigen Strecken, die wir vor einigen Jahren vielleicht noch bewundert hatten.

Auf der Turrach angekommen, fuhren wir an dem dortigen See vorbei. Ich genoß die herrliche Aussicht während der Fahrt und wurde auf einen weißen Fleck in der Wildnis aufmerksam und dachte bei mir: "Ob dies eine Guzzi ist?" Nun, ich hupte meinen Freund an, und wir kehrten um, denn ich meinte gleichzeitig eine Person, die uns winkte bemerkt zu haben. Dort angekommen, tatsächlich, es war eine Guzzi mit einem dazugehörigen französischen Ehepaar. So lernten wir unsere Franzosen kennen. Wie oft hatte ich während unseres Urlaubes die Sprachschwierigkeiten schon verflucht. Aber dank der Liebe zum Motorrad überwandten wir immer mit einiger Mühe die Sprachschwierigkeiten. Jeder untersuchte des anderen Maschine, deutete hier hin, deutete dort hin und so weiter.

Jedenfalls gelang es doch, sich über das Motorrad hinweg zu verständigen. Adressen wurden ausgetauscht und so weiter. Nach einiger Zeit verließen wir die Franzosen und unser Urlaub war um ein weiteres Erlebnis bereichert worden.

Aber auch dieser Vagabundenurlaub ging leider einmal zu Ende. Wehmütig denkt man an diese schöne Zeit zurück.

Wir dachten zu Hause schon nicht mehr an die Franzosen, als auf einmal ein Brief aus Marseille bei mir eintrudelte. So entstand eine sehr nette Brieffreundschaft. Man schrieb sich noch öfter und man traf sich jetzt auf dem vergangenen Elefantentreffen wieder.

Also Freunde, ein Vorteil hat das Elefantentreffen doch noch, man trifft alte und neue Freunde wieder und gewinnt auch neue hinzu. Nun das Schicksal wollte es, daß bei der Guzzi unserer Franzosen das Auslaßventil des linken Zylinders durchgebrannt war. Wir hatten schon am Samstag, den 7.1.73 festgestellt, daß mit dieser Maschine etwas nicht stimmte. Aber man konnte vorerst nur vermuten. Unsere Franzosen baten K.Schumacher, doch am nächsten Tag einmal die Guzzi nachzusehen. Nach einigem Suchen fand man sich am Sonntagmorgen wieder. Unverzüglich machte sich K. Schumacher mit einer Engelsgeduld an das Werk, die Guzzi auseinanderzunehmen. Nachdem das Nötigste veranlaßt wurde, begab ich mich zu unserem Zeltplatz (Abfahrt Welcherath) und schlug die Zelte ab. Fertig gepackt und aufgeladen begab ich mich zu dem Platz links neben dem Eingang vom Fahrerlager zurück, wo K.Schumacher sich mit der Guzzi beschäftigte. Welch rasche Arbeit, die Ursache war inzwischen schon behoben und ein neues Ventil eingeschliffen und eingebaut. Obwohl es K.Schumacher selbstverständlich erschien, möchte ich hier seine Hilfsbereitschaft und technischen Kenntnisse noch einmal besonders herausstellen und ihm herzlich dafür danken, daß er den Franzosen geholfen hatte. Sie waren glücklich, ihre Fahrt fortsetzen zu können. Denn es sind immerhin bis Marseille ca. 1100 km und die im Winter zu bewältigen ist auch keine Kleinigkeit.

Nach einem inzwischen erhaltenen Brief, der noch nicht endgültig übersetzt ist, konnte ich mit Freude feststellen, daß sie gut nach Hause gekommen sind.

Eines möchte ich noch zum Thema Fahrbericht mit der Guzzi erwähnen. Während unseres Urlaubes und auch anderen Touren mußte ich feststellen, daß die Guzzi zwar nicht die schnellste ist, dafür aber stetig und dauerhaft; genügsam im Spritverbrauch 6-6,5 Liter auf 100 km und dies vollgepackt und dauernder Last. Außerdem stellte ich fest, je mehr sie beladen war, um so freudiger drehte sie. Es machte immer wieder Spaß, sie über größere Entfernungen zu jagen. Wir legten während unseres Vagabundenurlaubes ca. 5000 km zurück und hatten während dieser Zeit trotz extremer Belastungen keine einzige Panne. Von einem Kerzenstecker und Kontaktabstand nachsehen abgesehen. Also doch eine zuverlässige Tourenmaschine, wie viele andere auch.

Zum Schluß möchte ich Euch den ersten Brief der Franzosen nicht vorenthalten. Er gefiel mir so gut, daß ich dachte: "Den müßte man mal in der Ballhupe veröffentlichen." Spricht er doch auch über das Thema Elefantentreffen. Unser Franzose fragte auch in späteren Briefen noch, wann und wo sich die wirklichen Motorradfahrer parallel vom Elefantentreffen treffen. Wenn ich es wußte, so möge ich es ihm bekanntgeben. Nun man kann ihn verstehen, bei ca. 16.000 Motorrädern und ca. 45.000 Autofahrern, die das diesjährige Elefantentreffen heimsuchten.

Mit der Hoffnung Euch nicht zu sehr gelangweilt zu haben,
mit freundlichem Gruß

Euer Eike Hofmann.

Christian Pellizzoni
3, Rue Charles de foucqu
13004 Marseille / France

Liebe Motorradfreunde!

Wir sind nunmehr zurück in Marseille, unsere Ferien sind leider beendet. Falls Ihr nicht wissen solltet, wer diesen Brief geschrieben hat, so erinnere ich, es sind dies die Guzzi-Fahrer, denen Ihr auf der Turracher-Höhe begegnet seit. Wir haben uns sehr gefreut, Eure Bekanntschaft zu machen, aber es ist immer schade, daß es die Sprachschwierigkeiten nicht zugelassen haben, uns mehr zu verstehen, zumal die Sache, die am meisten zählt, die gleiche ist - die Liebe zum Motorrad-. Ist sie nicht schön unsere Welt der Motorradfahrer, in der es keine Unterschiede in der Rasse und Klasse gibt? Ist es nicht angenehm, in Frieden zu leben und sich wie Brüder zu fühlen? Das Motorrad bringt die Menschen sich näher und wir leben durch und für dieses Ideal.

Im Augenblick und sobald ich mein altes BMW-Gespann verkauft habe, beabsichtige ich, meine V 7 mit einem Beiwagen DURAL auszurüsten. Wenn der Importeur dieser Marke, der sich in Paris befindet, einen davon hat, will ich versuchen ihn dort zu befestigen. Dann fahre ich hinunter nach Mandello Lario in Italien um einen pont-side (Brücken-Beiwagen?) zu kaufen, da er dort viel weniger kostet als in Frankreich.

Sicherlich, diese Vorbereitungen dienen ausschließlich dem Elefantentreffen 73, dann kommt "die Tour der tausend Kühe". Es ist genügend Arbeit in Aussicht und keine Zeit zum streiken. Es muß hinzu gefügt werden, um die Elefantentour zu starten, müssen wir 1100 km Hinweg und Rückweg durchfahren, womit nur ein Minimum an Vorbereitungszeit verbleibt. In den letzten Jahren hat das Elefantentreffen zu kommerzielle Formen angenommen. Ich hoffe, daß Ihr mir sagen könnt, wo sich das kleine Elefantentreffen befindet und wo finden wir die Reinen?

Für uns ist das Motorrad unser Leben und das Elefantentreffen bedeutet für uns jedes Jahr ein ganz besonderes Ereignis, weil wir das Fahren im Winter verehren! Die vereinsamten Straßen rufen uns. Der Nebel und der Schnee geben der Natur einen feierlichen Aspekt und wir fühlen uns, sowie wir im Sattel sitzen, eng mit der Natur verbunden. Die winterlichen Straßen zu beschreiben ist eine schwere Sache, denn es ist das Herz, welches eine unvergessliche Poesie bildet. Die andere positive Seite dieser Begegnung ist, daß sie Freundschaft bildet zu jenen Menschen, welche von derselben Leidenschaft beseelt sind und die Begegnung mit jenen Motorradfreunden, die man schon kennt. Was soll ich mehr sagen, als daß das Motorrad für uns eine wahre Philosophie bietet. Ich hoffe, daß wir uns beim Elefantentreffen 73 treffen werden, auf jeden Fall werden wir Euch bis dahin wieder schreiben und hoffen, daß es zu einem lebhaften Briefwechsel kommen wird. Ich hoffe, daß Ihr uns ebenfalls auf dem laufenden halten könnt, über die Motorradaktivität in Deutschland.

Um auf die letzten Ferien zurückzukommen, möchte ich sagen, daß wir eine außergewöhnliche Reise gemacht haben. Wir haben eine Strecke von 9000 km gefahren (Italien, Jugoslawien, Österreich, welch herrliches Land und die Schweiz, ebenso ein Teil der Bretagne). Ich hoffe, daß Ihr ebenso eine schöne Reise gemacht habt und daß Ihr ohne Schwierigkeiten nach Hause zurückgekehrt seid. Solltet Ihr eines Tages in Marseille einlaufen, kommt zu uns, es würde uns große Freude machen, Euch zu empfangen und unsere Stadt zu zeigen. In der Hoffnung, recht bald von Euch zu hören

mit brüderlichem Motorradgruß
Christian u. Nicole

Es lebe das Motorrad! Es lebe die Guzzi, die Brüderlichkeit aller Motorradfahrer dieser Welt!

Zum Thema: Regenbekleidung

Trotz vielfältiger Angebote der Bekleidungsindustrie ist es manchen Händlern immer noch nicht möglich, die besten auszuwählen und zum Verkauf anzubieten. Es scheint auch in den Augen der Händler immer noch ein Abenteuer zu sein, Motorrad zu fahren. So verkaufen sie auch oft noch sehr abenteuerliche Bekleidung. In Punkto Lederbekleidung kann man beim Kauf fast keine Fehler machen, wenn man Markenprodukte kauft. Bei Regenbekleidung aber kann man nach dem Kauf sehr böse Überraschungen erleben; denn mit des Himmels Naß scheinen die Hersteller immer noch auf dem Kriegsfuß zu stehen.

Diese Erfahrung mußte mein Sozios während eines Berlin-Trips machen. Da ich selbst keine doppelte Bekleidung besitze, überredete ich einen Klubkameraden, uns seine nagelneue Regenkombi von der Firma Reichenbach & Co. in Düsseldorf-Bilk auszuleihen.

Bis kurz hinter Helmstedt ging alles gut. Das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite. Wenig später mußten wir dann aber doch zu unseren Regenanzügen greifen, da sich die ersten Regenwolken zeigten. Das Einsteigen in die geliehene Kombi verlief ohne große Schwierigkeiten. Nach 20 km Regenfahrt beschwerte sich jedoch mein Sozios, daß es ihm reichlich feucht wurde. Bei näherer Betrachtung sahen wir dann auch, daß das linke Hosenbein einen ca. 18 cm langen Riß in der Naht aufwies, und das Lederzeug durch die eingebrungene Nässe bereits durchgeweicht war. Abhilfe ließ sich so schnell nicht schaffen. Also hieß es weiterfahren und durchhalten. Nach einer guten halben Stunde wechselten wir die Positionen und prompt hielt mein Sozios nach einer Weile an. Es war ihm an einer bestimmten Stelle sehr feucht geworden. Im Schritt war ein riesiges Loch. Die ganze Naht war, wie schon zuvor am Hosenbein, aufgegangen, obwohl sie genäht und verschweißt worden war. Dazu möchte ich noch betonen, daß der Anzug sehr locker saß, also nicht zu eng geschnitten war.



"Der im Text beschriebene Anzug in voller Größe. Was der "glückliche" Träger gerade sagt, ist nicht druckreif."

Einige Schwierigkeiten bereiteten uns auch die etwas mittelalterlichen Bänder und Schnallen, die an den Ärmeln und den Hosenbeinen angenäht waren. Die Bänder rissen leicht ein und die Schnallen hatten durch die beiden Nieten, an denen sie befestigt waren, auch keinen festen Halt.

Könnt Ihr euch das Gesicht meines Klubkameraden vorstellen, als wir ihm nach glücklicher Rückkehr erzählten, welche Überraschungen wir mit seiner nagelneuen und bisher unbenutzten Kombi erlebt hatten? Vor der Rückgabe der Kombi hatten wir diese selbstverständlich repariert, da mir ein Freund sein Plastiksweißgerät zur Verfügung stellte.

Zum Schluß wäre noch zu sagen, daß dieser Anzug mittlerweile aus der Serie abgesetzt wurde, zum Teil aber noch im Handel erhältlich ist.

J. Petersen

Anmerkung der Redaktion:

Wir würden uns freuen, wenn uns Leser, die ähnliches oder auch besseres auf diesem Gebiet erlebt haben, ihre Erfahrungen mitteilen würden, um weiteren unliebsamen Überraschungen vorbeugen zu können.



Hier ein Verarbeitungs-Detail.

Führer-Scheinbares

Ohne die amtliche "Erlaubnis ein Kraftfahrzeug mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine der Klasse eins - zwei - drei - vier - fünf (Nichtzutreffendes ist zu streichen) zu führen", kurz genannt "Führerschein", darf man bekanntlich weder Auto noch Motorrad fahren. Bevor man diese Erlaubnis erhält, muß man in einer Prüfung nachweisen, daß man zum Kraftfahrzeug-führen fähig ist. Macht man mit dem geführten Kraftfahrzeug groben Mist, oder führt man nach dem Genuß etlichen Alkohols und wird dabei erwischt, dann wird das kostbare Papierchen eingezogen und man muß sich für eine mehr oder weniger lange Zeit führen lassen.

In den neun EWG-Ländern sind nun die Bedingungen, unter denen man einen Führerschein erwerben kann sehr unterschiedlich. In Deutschland und Frankreich muß der Führerscheinkanwärter eine Fahrschule besuchen. In Italien und Großbritannien darf jeder Führerschein-Besitzer einen Neuling mit dem Lenken eines Fahrzeugs vertaut machen. In Belgien gab es bis 1967 überhaupt keine Führerschein-Pflicht.

Verschieden sind auch die Klassen-Einteilungen. Aber das soll nun alles auf EWG-Ebene einheitlich geregelt werden. Die EWG-Bürokraten in Brüssel beschäftigen sich nicht nur mit dem Hochhalten der Agrarpreise, es gibt dort auch eine Kommission für "Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen".

Offenbar erwartet man hier den geringsten Widerstand. Über zulässigen Achslasten von Lastkraftwagen streitet man in Brüssel schon seit Jahren vergebens. An wichtige technische Vorschriften, z.B. die Vereinheitlichung von Bedienungseinrichtungen an Pkw. wagt man sich angesichts der gut funktionierenden Lobby's der Autobauer in den einzelnen Ländern erst gar nicht heran.

Der künftige Euro-Führerschein ist in die Klassen A bis G eingeteilt. Die Klasse B entspricht in etwa unserer jetzigen Klasse 3. Mindestalter wie bisher 18 Jahre, anstatt ein Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen, darf man mit der Klasse B künftig nur noch 3,5 to in Bewegung setzen. Das finde ich nicht unvernünftig; aber jeder Klasse-B-Inhaber soll dann auch alle Arten von Motorrädern fahren dürfen, ohne die Befähigung hierfür nachweisen zu müssen.

Die Motorrad-Industrie und ihre Händlerschar werden das sicher begrüßen. Ich denke da eher an rapide steigende Versicherungsprämien.

Die Euro-Führerscheinklasse A berechtigt zum Führen von Motorrädern aller Stärken bereits ab 16 Jahren. Bevor aber unsere Junioren in Jubel ausbrechen, mögen sie erst mal weiterlesen. Anfänger müssen nämlich ein Jahr lang an ihrem Fahrzeug ein deutliches "L" anbringen und dürfen mit ihrem Motorrad nicht schneller als 50 Km/h fahren! Bei Pkw-Fahrern beträgt die Tempobeschränkung während des "L"-Jahres 70 Km/h. Nach einem Jahr darf dann der Neuling richtig Gas geben - und schon bald wird ein schöner Teil der nun endlich Losgelassenen in den Statistiken der Versicherungen auftauchen.

Kennen Sie die

3 Trümpfe von



Fragen Sie Ihren Händler

oder uns:

MOTO-GUZZI-IMPORT

6149 *FÜRTH/ODW.*

Ob die B-Klassen-Inhaber, die sich nebenher ein Motorrad zulegen, damit auch ein Jahr lang unter "L"-Beschränkungen fahren müssen, haben die Eurokraten noch nicht gesagt. Keine Gedanken hat man auch daran verschwendet, wie ein Neuling sich bei den krassen Geschwindigkeitsbeschränkungen an den normalen Verkehrsfluß gewöhnen soll; wie er das Fahren auf Schnellstraßen lernen soll - oder soll er mit 50, bzw. 70 über die Autobahn zockeln?

Dafür soll aber vor dem Erwerb des Führerscheins nicht nur das Seh- und Hörvermögen, sondern auch der "Nervenzustand" untersucht werden. Ferner wird durch eine "psychotechnische Prüfung" die charakterliche Eignung festgestellt.

In der Theorie hört sich das alles gut an, wie das in der Praxis gehandhabt werden soll, haben die Erfinder vorerst offengelassen. Erfahrene Verkehrsmediziner haben schon schwerwiegende Bedenken angemeldet, denn der "Nervenzustand" kann nur in komplizierten Untersuchungen festgestellt werden und auch eine charakterliche Untersuchung kann leicht in Schnüffelei ausarten. Es kommt noch hinzu, daß bis zum 50. Lebensjahr alle fünf, danach alle zwei Jahre eine Untersuchung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten der Führerschein-Besitzer erfolgen soll. Die Zahl der jährlich anfallenden Untersuchungen ginge in die Millionen. Da die Ärzte in der Bundesrepublik schon jetzt überlastet sind, könnten die Untersuchungen nur im Schnellverfahren durchgeführt werden, und der Zweck würde verfehlt.

Ein sehr wichtiger Aspekt, der m.E. wichtigste überhaupt, bleibt in den Brüsseler Entwürfen unberücksichtigt. Die generelle Eignung nämlich, sich mit einem Kraftfahrzeug im heutigen Verkehr zu bewegen und dabei das Fahrzeug optimal zu beherrschen. Mit einem Wort: das Talent zum Kraftfahrer.

Hunde, Löwen, Elefanten und viele anderen Tiere kann man durch geduldige Dressur dazu bringen, auf Kommando irgendwelche Kunststückchen vorzuführen. Jedem Menschen, auch dem unmusikalischsten, kann man das Klavierspielen beibringen. Viele werden es nur zum Klimpern der Tonleiter, andere zum Spielen einfacher Melodien bringen. Einige aber haben Talent zum Klavierspielen und werden lernen das Instrument wirklich zu beherrschen.

Auch zur perfekten Beherrschung eines Kraftfahrzeuges gehört Talent, das heißt ein gutes Maß an einschlägiger Begabung. Wer darüber verfügt, wird z.B. viel weniger Fahrstunden zur Erlangung des Führerscheins brauchen, als der große Durchschnitt. (Trotzdem können auch talentierte Fahrer bei der Prüfung durchfallen, denn die sogenannte "Prüfungsangst" z.B. ist psychologisch bedingt und hat mit der Begabung nichts zu tun)

Ein erheblicher Teil der Führerschein-Aspiranten wird jedoch lediglich "dressiert" die Bedienung eines Fahrzeugs zu erlernen. Dazu werden die Verkehrsregeln gebüffelt. Oft geht das sogar schon bei der ersten Prüfung gut. Einiges lernt der dressierte Mensch dann noch durch Erfahrung hinzu.

Eines Tages kommt er aber bestimmt in eine Situation, auf die er nicht programmiert wurde; hoffentlich hat er dann wenigstens Glück. Der talentierte Fahrer spürt schon weit früher, wenn es brenzlich wird und stellt sich unbewusst darauf ein. Und wenn etwas ganz überraschendes passiert, dann reagiert er instinktiv und blitzschnell, weil er nicht erst überlegen muß, was er mal gelernt hat.

Die Talente und die Nicht-Talente kann man nicht durch Untersuchung des Nervenzustands oder des Charakters herausfinden. Meiner Meinung nach geht das nur so: wer nach einer bestimmten Anzahl von Fahrstunden - Richtwerte lassen sich mit pädagogisch-psychologischen Methoden ermitteln - die Prüfungsreife nicht erlangt, scheidet aus. Der heutige Brauch, auch den letzten Dämelaß nach ..zig Fahrstunden doch noch durchzubringen, ist zwar für das ehrsame Fahrlehrergewerbe sehr nahrhaft. Im Grunde aber ist es nichts anderes als Dressur.

Ich will auchgerne zugeben, daß unser bisher geltendes Führerschein-System alles andere als ideal ist. Was aber da in Brüssel ausgedacht wurde, ist noch weit mangelhafter. Hier sind reine Schreibtischstrategen am Werk, die jeden Bezug zu Wirklichkeit verloren haben. Die Verkehrsausschüsse der nationalen Parlamente sollten diesen Würstchen schleunigst auf die Finger klopfen!

Zunächst sollten wir mal im eigenen Hause bessere Lösungen anstreben. So halte ich die Begrenzung der Klasse 4 auf 50 ccm für überholt. Der Unterschied beim Übergang auf eine schnelle Maschine ist zu kraß. Die Unfallstatistik ist da recht deutlich. Weiterhin ist die Ausbildung und Prüfung zur Erlangung der Klasse 1 sehr dürftig. Ich würde der Klasse 4 eine Klasse 4 a folgen lassen. Diese neue Klasse denke ich mir als Übergangsklasse so: ab 17 Jahre und bis 250 ccm, wenn ein Jahr Praxis in der 50 ccm-Klasse nachgewiesen werden kann. Der Führerschein Klasse 1 dürfte - unabhängig vom Alter des Bewerbers, aber frühestens ab 18 - erst dann erteilt werden, wenn mindestens ein Jahr Praxis auf Maschinen mit 250 ccm nachgewiesen werden kann.

Das Führen eines "L" während der "Lehrzeit" wäre zu überlegen, aber ohne die blödsinnige Geschwindigkeitsgeschränkung. Ich würde sogar ein "L" für das erste Jahr in der schwersten Klasse befürworten.

Hoffentlich haben viele Ballhupen-Leser weitere Ideen zu diesem Thema. Über eine möglichst große Zahl von Diskussionsbeiträgen würde ich mich freuen!

Bill Longstroke

Kleinanzeige

Richard Herfort, 429 Bocholt, Dinxperloer Str. 94 verkauft:

MV-Agusta 350 GT, seitenwagen-übersetzt, nur 1.600 km gelaufen für DM 3.300.--

BSA-Thunderbolt, 650 ccm, ca. 1.500 km gel. für DM 4.400.--

zum INT. SCHLOSSGEISTTREFFEN auf der BURG HERZBERG in HESSEN

(Das Sommer - Elefantentreffen der Zukunft)



Die Burg Herzberg liegt in der Mitte zwischen Alsfeld und Bad Hersfeld an der B 62. Abfahrt vom Hof Huhnstadt zum Herzberg.

Campingplatz und Burggaststätte an der Burg vorhanden.

Interessenten melden sich mit Rückporto bei: Heinrich Lippert
6431 Breitenbach/Herzbg.
Hauptstraße 153

Weiterer BVDM-Landesverband in Bayern

Nachdem wir erst im September vorigen Jahres den neuen Landesverband EBERN-COBURG begrüßen konnten, hat sich jetzt an der Donau ein BVDM-Stützpunkt etabliert.

Am 2. März 1973 war die Gründungsversammlung des Motorrad-Sportclubs Ingolstadt im BVDM. Der neue Club ist aus einem Kreis von Motorradfahrern hervorgegangen, den ein junger, aktiver Fahrlehrer um sich geschart hatte.

Der Vorstand des M S C Ingolstadt setzt sich wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender	Jürgen Peucker, 8071 Großmehring, Theresiastr. 9A
2. Vorsitzender	Günter Burghaber, 8074 Gaimersheim, Ettinger Str. 30
Schriftführerin	Tordis Burghaber, 8074 Gaimersheim, Ettinger Str. 30
Kassierer	Herbert Niemeier, 807 Ingolstadt, Rossinistr. 12
Sportwart	Peter Müller, 807 Ingolstadt, Erlestr. 16

Man versammelt sich jeden Freitag-Abend im Lokal "Triumphator-Stuben", Ingolstadt, Friedrich-Ebert-Straße, gegen 19 Uhr.

Am 16./17. Juni veranstaltet der MSC Ingolstadt ein Internationales Zelttreffen auf einem schön gelegenen Gelände direkt an der Donau in Ingolstadt-Feldkirchen. Man rechnet fest mit gutem Besuch aus anderen BVDM-Landesverbänden. Es gibt neben dem obligaten Lagerfeuer mit Spiessbraten auch Eintopf aus der Feldküche, ein Geschicklichkeitsturnier und Ausfahrten unter kundiger Führung ins schöne Altmühltal.

Wir heißen die "Schanzer" (so werden die Ingolstädter nach einer alten Pionier-Garnison-Tradition in der Umgebung genannt) im BVDM herzlich willkommen!

Garantie auf Lebenszeit !?

Bei der steigenden Angebots-Flut auf dem Zubehör-Sektor muß man sich etwas einfallen lassen, um noch Aufmerksamkeit zu erregen.

Der Hersteller der "LIFE"-Helme, eine italienische Firma, bietet den Käufern ihrer Helme eine unbeschränkte Garantie auf Lebenszeit! Man will sich verpflichten, jeden "LIFE" - Helm, der an einem Unfall beteiligt war, auch wenn ihm äußerlich nichts anzusehen sein soll, gegen einen neuen Helm umzutauschen.

Das Versprechen bezieht sich zunächst auf die normalen Jet-Helme dieser Firma. In Kürze sollen auch Vollschutz-Helme lieferbar sein.

Wir werden diese ungewöhnliche Garantie-Zusage im Auge behalten und gelegentlich darauf zurückkommen.

Aus den Landesverbänden:

- LV RHEIN-RUHR: Zum nächsten Clubabend, am 24. März, in Xanten findet eine Hauptversammlung des Landesverbandes statt. Es wird um besonders zahlreiche Beteiligung gebeten! Beginn 20 Uhr!
- Der Erste-Hilfe-Kursus beginnt am 24.3.73 um 18.00 Uhr.
- LV SAUERLAND: Am 7./8. April ist in der Sporthalle von Niederense eine MOTOR-RAD-AUSSTELLUNG!
- Es werden Serien-, Renn- und Moto-Cross-Maschinen gezeigt. Am Abend des 7.4. stehen Motorradspor-Filme auf dem Programm!
- Am 20. April (Karfreitag) veranstaltet der LV SAUERLAND eine Orientierungsfahrt mit Start in Unna (oder in der Nähe). Auskunft erteilt Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen, Hauptstr. 172
- LV FRANKEN: Neuer Kassierer ist der Kamerad Siegmund Wölfel, 85 Nürnberg, Hallerstr. 53
- LV MAIN-SPESSART: Unser neues Clublokal ist die Gaststätte "Schützenheim" in Sulzbach/Main. Wir treffen uns dort zu den gewohnten Terminen.
- LV OSTWESTFALEN-LIPPE (ETL): Günter Wuttke und Horst-Rainer Raff haben wegen ihres Studiums ihre Ämter im Vorstand niedergelegt. Den ersten Vorsitz hat Klaus-Otto Kruse, 492 Lemgo-Wahmbeck, Bauerlandweg 1, Tel. 05261/8048 übernommen.

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

Geschäftsstelle und

Anzeigenverwaltung: 56 Wuppertal 1, Querstr. 9, Tel. 021 21/42 3779

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

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet

Der Terminkalender:

11. März Eisrennen in Inzell
Internationales MOTO CROSS in Hechtel / Belgien
17. März Technisches Seminar des BVDM in Drees / Eifel im Saal vom
Nett-Wirt. Siegfried Rauch, (Chefredakteur von "DAS MOTOR-
RAD") referiert über "Moderne Motorrad-Elektrik".
18. März Internationales MOTO CROSS in St. Anthonis bei Venlo / Holland
31. März / 1. April "Rabentreffen" des UNTER-TAUNUS-MOTORRAD-CLUB im BVDM
in Hettenhain bei Bad Schalbach (s. besonderen Hinweis)
- 7./8. April Motorrad-Ausstellung des LV SAUERLAND in Niederense bei
Neheim-Hüsten.
- 14./15. April 8. BAMSE-Treffen in Ry / Dänemark (westlich von Arhus)
Anmeldung an: Michael Nielsen, Mosevangen 8,
DK-8660 Skanderborg. Nenngeld Dkr. 15.- incl. Camping
und Plakette.
20. April Orientierungsfahrt des LV SAUERLAND, Auskunft:
Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen (Krs. Arnsberg) Haupstr. 172
22. April (Ostersonntag) Internationales MOTO CROSS in Markelo / Holland
- 28./29. April Internationales Eifelrennen, "Deutsche Tourist-Trophy" auf dem
Nürburgring.
1. Mai MOTO CROSS in Kamp-Lintfort, Wertungs um den FIM-Pokal
(Europa-Meisterschaft) der Seitenwagen-Klasse
6. Mai MOTO CROSS in Beuern bei Giessen, Wertungslauf um den
FIM-Pokal der 125er Klasse

Internationales Grasbahnrennen in Holzwickede
MOTO CROSS in Makkina / Holland, Wertungslauf der Seiten-
wagen-Klasse
- 12./13. Mai "Großer Preis von Deutschland" (Weltmeisterschaftslauf) auf dem
Hockenheim-Ring
13. Mai Internationales MOTO CROSS in Ratingen
31. Mai Internationales Grasbahnrennen in Lüdinghausen
2. Juni JUMBO-Fahrt Deutschland in Kassel / Hessisch-Lichtenau.
Anmeldung sofort an Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harles-
hausen, Hohlesteinstr. 3
2. Juni Rechberg-Treffen des LV SÜDBADEN auf dem Rechberg bei
Hauingen in der Nähe von Lörrach
3. Juni Internationales Sandbahnrennen in Scheeßel
- 9./10. Juni (Pfingsten) 2. Internationale BVDM Motorrad-Veteranen-Rallye Xanten.
Auskunft: Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstr. 22
- 9.-11. Juni Pfingsttreffen des LV RHEIN-MAIN in Groß-Gerau
- 16./17. Juni Internationales Zelttreffen des MOTORRAD-SPORTCLUBS
INGOLSTADT an der "Rodingshütte" in Ingolstadt-Feld-
kirchen. Einladung und Programm geht allen Landesverbän-
den rechtzeitig zu.

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE

Vertragshändler:



Ersatzteile



Bekleidung



Zubehör



Werkstattbetreuung



durch aktive Rennfahrer



583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf 02125-3131

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf 02351-25393
27562



Elefanten-Treffen 1973

Horst Briel gratuliert Gregor Weiss zu dem Sonderpreis, den er mit seinem MOTO-GUZZI-Umbau verdient hatte.
(Siehe auch Bericht im Inneren).