

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



3/73

Rudi Kreunen auf der 350er INDIAN- "Prince"
auf einem typischen Abschnitt bei der
VETERANEN - RALLYE XANTEN
Foto: Donnerstag

DER VERSICHERUNGSFALL

Die Entwicklung entbehrt nicht einer makabren Logik. Bei der Prämienerrhöhung Anfang 1971 wurden die 50er kräftig zur Kasse gebeten, nun sind die "Großen" dran. Und damit es sich auch lohnt, gleich mit einer Steigerung zwischen 90 und 150 %.

Es hat nun keinen Sinn, in das allgemeine Wehklagen mit einzustimmen. Zwar richtete sich das propagandistische Trommelfeuer der Versicherer seit Monaten auf die Autos, hier besonders in der Vollkasko-Versicherung. Man brauchte aber kein Prophet zu sein, um damit zu rechnen, daß auch die Motorräder nicht ungeschoren davon kommen würden.

Aber auch die schwärzesten Pessimisten haben die nun in Kraft getretenen Steigerungen nicht erwartet. Viele der Betroffenen meinen nun: "Dagegen muß doch etwas unternommen werden! Was tut DAS MOTORRAD, der BVDM, der ADAC usw. usw.?"

Bekanntlich müssen die Prämien in der Kraftfahrzeugversicherung vom Bundesaufsichtsamt für das Versicherungs- und Bausparkassenwesen (so heißt der volle Titel der sonst kurz "Versicherungsaufsichtsamt" genannten Behörde) genehmigt werden. Dazu müssen die Versicherungen ihr Zahlenmaterial über die Entwicklung der Schadenaufwendungen vorlegen. Wenn wir da auch in mancher Hinsicht skeptisch sind, große Übertreibungen können dem Aufsichtsamt nicht untergejubelt werden.

Außerdem sprechen die Unfallzahlen sehr deutlich. Seien wir ehrlich, fast jeder von uns kennt mindestens einen Fall, wo mangelnde Maschinenbeherrschung, unnötige Bolzerei oder gar bodenloser Leichtsinn zu vermeidbaren Unfällen geführt haben.

Erschreckend oft sind es die jungen Aufsteiger, die - gerade 18 geworden - nach zwei Jahren in der Schnapsglasklasse, nun endlich einen richtigen Ofen heizen wollen. Der Erwerb des Führerscheins der Klasse 1 ist kaum mehr als eine Formalität. "Geschult" wird häufig auf alten 175er oder 250er Maschinen, die kaum schneller sind, wie die gewohnten 50er, oder nicht selten auf klapprigen Rollern, die nicht einmal soviel drin haben, wie ein modernes Kleinkraftrad. Hauptsache, der Hubraum stimmt.

Und hier liegt der eigentliche Hund begraben. Während nämlich die technische Entwicklung rasante Fortschritte machte, hat der Gesetzgeber sanft geschlafen. Denn schon längst hätten die Bestimmungen über den Führerschein den gewandelten Verhältnissen angepaßt werden müssen. Die Hubraumgrenzen sind doch als Leistungsmaßstab für ein Motorrad völlig uninteressant geworden. Wir brauchen gar nicht weit zurückzugehen: die BMW-R 50, doch gewiß ein echtes Motorrad, hatte 26 PS. Das haben moderne 250er, wenn nicht noch mehr. Und die heutigen 350er bewegen sich in Bereichen, für die man vor nicht einmal 10 Jahren noch eine 600er mit gutem Namen brauchte.

Von den ganz dicken Brummern ab 750 ccm wollen wir erst gar nicht reden. Sie sind schließlich nur eine Frage des Geldbeutels, denn wer den Führerschein 1 hat, kann auch von Amts wegen eine 750er HONDA oder 900er KAWASAKI bewegen.

Es fehlt ganz klar eine Übergangsstufe von den 50ern zu den wirklich schnellen Sachen. Und hier sollten auch die bisherigen Altersgrenzen aufgelockert werden. Schon ab 17 Jahren sollte die Fahrerlaubnis auf Maschinen bis ca. 20 PS ausgedehnt werden. Voraussetzung dafür mußte eine unfallfreie Fahrpraxis auf einer 50er sein. Erst nach mindestens einem Jahr unfallfreier Praxis auf der stärkeren Maschine darf die Klasse 1 erteilt werden.

Die Betonung liegt dabei auf "unfallfrei", wobei natürlich nur selbstverschuldete Unfälle gewertet werden. Jeder selbstverschuldete Unfall auf einer 50er schiebt die Erlaubnis für die Übergangsklasse um mindestens ein halbes Jahr hinaus. Wer in der Übergangszeit einen Unfall verschuldet, kann erst nach Ablauf eines weiteren Jahres die Klasse 1 bekommen.

Nach zwei verschuldeten Unfällen in der Übergangsklasse erfolgt die Rückstufung in Klasse 4. Strengere Maßstäbe sollten in der Klasse 1 angelegt werden. Schon der erste Unfall, wenn er durch Fahrlässigkeit oder offenbaren Leichtsinn verursacht - dazu zählt auch Unterschätzung

der eigenen Leistungsgrenzen – zieht die Rückstufung in die Übergangsklasse für mindestens ein Jahr nach sich. Nach zwei schuldhaft verursachten Unfällen ist die Rückstufung in die Übergangsklasse für ein Jahr obligatorisch.

Das gilt selbstverständlich für alle, nicht etwa nur für die jungen Aufsteiger. Denn auch die Altersgrenzen sagen gar nichts. Es gibt Leute von über 40, die wie die Irren durch die Gegend bolzen – man braucht sich bloß einmal bei beliebten Motorradfahrer-Treffpunkten umzusehen. Und es gibt eine Menge junger Leute, die mit Verstand fahren, sich vorsichtig an die Leistung einer schweren Maschine gewöhnen und unter genauer Beachtung ihrer fahrerischen Grenzen in kurzer Zeit zu Klassefahrern heranreifen.

Die Handhabung derartiger Vorschriften ist praktikabel, wenn die beteiligten Behörden und die Versicherungen schnell und unbürokratisch Hand in Hand arbeiten. Doch gerade hieran werden Reformvorschläge schließlich scheitern, denn es ist ja so viel einfacher, alle zwei Jahre – oder noch schneller – die Versicherungsprämien in die Höhe zu schrauben.

Die Auswirkungen der Tarifierhöhungen sind erst in Umrissen zu erahnen. Sicher dürfte sein, daß die am härtesten betroffenen Fahrzeugklassen von 350 bis 475 ccm stark an Interesse verlieren. Bei nur knapp DM 50.- Unterschied im Jahr, wird mancher gleich zu einem Fahrzeug der höchsten Klasse greifen. Nur der Anschaffungspreis kann noch für eine 350er sprechen.

Es ist daher kein Wunder, daß wir seitens der deutschen Zweiradhersteller bisher keinerlei Reaktion gehört haben. Nur die (japanische) Importfirma einer großen japanischen Marke zeigte sich betroffen und will versuchen, zusammen mit anderen Produzenten, mit einer Versicherung eine Art Exklusiv-Abkommen bei entsprechend günstigen Prämien zu schließen. Vermutlich wird das Projekt am Desinteresse der Zweiradkonkurrenten und an der Solidarität der Versicherer sterben.

Wir, der BVDM, sind dabei, uns einen umfassenden Überblick über die neuen Tarife aller potenten Gesellschaften zu verschaffen. Sonderbarerweise liegen – ganz im Gegensatz zu 1971 – noch keine detaillierten Tarife der einzelnen Versicherer vor.

Unsere Bitte an den HUK-Verband – der Dachverband aller in der Haftpflicht-, Unfall- und Kfz. – Versicherung tätigen Gesellschaften – um Zusendung der neuen Tarife wurde wörtlich so beantwortet: "Leider können wir Ihnen nicht behilflich sein. Wir empfehlen Ihnen, die einzelnen Kraftfahrversicherer anzuschreiben."

Mit anderen Worten, man will uns nicht helfen, denn man kann doch niemanden weißmachen, daß ausgerechnet der HUK-Verband nicht die Tarife der ihm angeschlossenen Unternehmen kennt. Wir werden nun eben von den bekanntesten der rund 60 Versicherungen die neuen Tarife anfordern. Es ist zu erwarten, daß sich diese nicht wesentlich unterscheiden. Wie bisher werden die Differenzen nur ein paar Mark ausmachen. Das aber würde einen überall gleichmäßigen Schadenfall voraussetzen. Und dann werden wir weiterbohren, denn das muß ja schließlich zu beweisen sein.

Natürlich steht der BVDM im Vergleich zu der milliardenschweren Versicherungs-Mafia wie die Maus neben einem Elefanten. Aber es gibt staatliche Stellen – womit allerdings nicht das Versicherungsaufsichtsamt gemeint ist – die eigens zu dem Zweck geschaffen wurden, sonderbare "Zufälle" bei gleicher Gestaltung von Preisen und Geschäftsbedingungen zu untersuchen.

Angefragt haben wir bereits bei der "Gothaer", die als einzige überregional vertretene Gruppe auch für Motorräder einen gestaffelten Schadensfreiheitsrabatt gibt. Logischerweise haben fast alle Motorradfahrer, die 1971 schon einige schadensfreie Jahre auf ihren Verträgen hatten, diese auf die Gothaer übertragen, weil ja die anderen Gesellschaften den Rabatt rigoros gestrichen hatten. Dadurch ergab sich bei der Gothaer eine Konzentration der "guten Risiken", wie bei keiner anderen Versicherung. Aber siehe da, laut der im MOTORRAD veröffentlichten Aufstellung hat die Gothaer ihre Tarife im gleichen Umfang erhöht, wie alle anderen. Sie mußte also die gleichen Aufwendungen zur Regulierung von Unfallschäden gehabt haben. Sind dann die alten Hasen, nachdem sie jahrelang unfallfrei gefahren sind, in den beiden letzten Jahren plötzlich wie die Irren durch die Gegend getobt und haben nach Art der Amokläufer massenhaft Unfälle gebaut???

Auf die Antwort der Gothaer sind wir gespannt. Falls sie noch vor Redaktionsschluß eintrifft, werden wir sie in dieser BALLHUPE bringen.

Soviel heute zum Versicherungsthema. Über die weitere Entwicklung werden wir unsere Mitglieder unterrichten, evtl. per Rundschreiben an die Landesverbände.

BUNDESTREFFEN 1973

Das diesjährige Bundestreffen mit der Jahreshauptversammlung war ursprünglich auf das erste Wochenende im September geplant worden. Dieser Termin wurde auch in der letzten BALLHUPE noch genannt. Zu diesem Zeitpunkt waren aber praktisch schon die Würfel gefallen für den nunmehr feststehenden Termin 8./9. September. Leider ergibt sich hier eine Überschneidung mit dem "Heidjer-Treffen" unserer Freunde in der Lüneburger Heide.

Das ist eine böse Panne, die wir uns aber selbst zuschreiben müssen. In der Meinung, daß es ja noch früh genug sei, hatten unsere Leute vom Niederrhein erst zu Pfingsten mit dem Wirt des Lokals "ZUM SCHÜTZENHAUS" gesprochen. Das ist aber die einzige Wirtschaft weit und breit, die über einen so großen Saal verfügt und darüberhinaus das Zeltgelände zur Verfügung stellen kann. Andere Leute waren nun schneller gewesen, und hatten bei dem Wirt schon den frühen September-Termin belegt, bevor dieser eine Ahnung von unserem Vorhaben hatte. Natürlich wurden sofort die Terminkalender gewälzt, es blieb aber nichts anderes übrig, als das zweite September-Wochenende zu wählen.

Der LV RHEIN-RUHR, als gastgebender Landesverband hatte ja in Minden versprochen, etwas besonderes zu bieten. Unter anderem ist ein Feuerwerk bestellt, für welches eine amtliche Genehmigung bei der zuständigen Kreisbehörde eingeholt werden muß. Hier ist also auch bereits der Termin abgegeben. Wie schwer es ist, einen anderen Saal zu finden, zumal wenn ein Zeltplatz dabei sein soll, das wissen alle anderen LV selbst. In Xanten werden wir auf jeden Fall genug Platz finden und auch draußen ist reichlich Bewegungsfreiheit.

Die Jahreshauptversammlung ist in diesem Jahr besonders wichtig, da der Bundesvorstand neu gewählt werden muß. Einige Mitglieder des bisherigen Vorstands werden mit Sicherheit nicht wieder kandidieren, eine "Wachablösung" ist also fällig. Damit werden auch wichtige Entscheidungen für den künftigen Kurs des BVDM getroffen. Die Teilnahme an der Jahreshauptversammlung sollte also Pflicht für jedes Mitglied sein. (Bei den Lüneburgern haben wir uns bereits entschuldigt, sie schicken trotz ihrer Veranstaltung einen Bevollmächtigten).

Die Versammlung beginnt am Samstag-Nachmittag um 17 Uhr und soll um 21.30 Uhr beendet sein. Genug Zeit also, auch schwierige Fragen zu besprechen. Voraussetzung ist natürlich eine zügige Behandlung der Tagesordnung. Es sollen ja auch die Sieger der BVDM-Touristik-Meisterschaft 1972 geehrt werden.

Wir rechnen mit einer starken Beteiligung aus allen Landesverbänden und freuen uns besonders über jedes Einzelmitglied, welches nach Xanten kommt.

Der Bundesvorstand

VETERANENFESTIVAL 1973 IN XANTEN

Vor einem Jahr schrieben wir, daß sich die zu Pfingsten 1972 erstmals durchgeführte Internationale - Motorrad - Veteranen - Rallye Xanten wohl einen festen Platz im Terminkalender der Veteranenfreunde erobert habe.

Eine glänzende Bestätigung für diesen Optimismus brachte das Nennungsergebnis für die diesjährige Veranstaltung: 103 Fahrzeuge der Baujahre 1903 bis 1939 - über 20 % mehr als 1972 - hatten ihre Teilnahme gemeldet. Die meisten waren natürlich schon im Vorjahr dabei gewesen, ein überzeugender Beweis dafür, daß die vom BVDM - LV RHEIN-RUHR ausgerichtete Veranstaltung gefallen hatte. Einen schlechten Zirkus besucht man ja nicht zum zweiten Mal.

Nun paßt in Xanten auch alles zusammen: ein geräumiger Saal, der große Zeltplatz, der Sportplatz nebenan als idealer Parc - fermé, eine landschaftlich reizvolle Streckenführung und nicht zuletzt die einzigartige Förderung durch die örtlichen Behörden.

Ab 14 Uhr am Pfingstsamstag war wieder auf dem Marktplatz der alten Römerstadt die Abnahme der Fahrzeuge. Schon dieser Teil der Veranstaltung ist aufschlußreicher als der Besuch eines noch so schönen Veteranen-Museums. Hier sieht und hört man nicht nur die historischen Motorräder in Aktion, es werden gleichzeitig dem zahlreichen Publikum alle interessanten Daten des jeweils der Abnahme-Kommission vorgestellten Fahrzeuge mitgeteilt. Nicht selten erfuhr man zu dem einen oder anderen Objekt eine interessante Story.

Infolge der über Erwartungen großen Zahl der Nennungen in der Klasse 3 (Baujahr 1925-1932) entschloß sich die Fahrtleitung, die Maschinen bis Baujahr 1926 der Klasse 2, ab Baujahr 1931 der Klasse 4 zuzuteilen.

Leider war das Wetter in diesem Jahr nicht von der Vorjahrsqualität, aber bis auf einen kräftigen Schauer am späten Samstagnachmittag ging die Veranstaltung ohne Regen über die Bühne.

Am Abend wurden die Teilnehmer im Saal des Schützenhauses vom Stadtdirektor der Stadt Xanten, Herrn Heinz Trauten, herzlich begrüßt.

Es folgte die Fahrerbesprechung und danach zeigte unser "Kameramann" Dietrich Donnerstag, den von der Xantener Veranstaltung 1972 gedrehten Film. Dieser Streifen wurde von den Anwesenden mit großem Beifall aufgenommen, denn viele Zuschauer sahen sich als Akteure darin wieder.

Der Start am Sonntag um 9 Uhr erfolgte auf dem Sportplatz in der Weise, daß die Fahrer nach dem Startkommando erst eine Runde um den Platz zurücklegen mußten, bevor es auf die eigentliche Strecke ging. Diese Maßnahme erwies sich als eine ganz wesentliche Verbesserung. Die Maschinen brauchten von den am Vorabend zugewiesenen Plätzen nur wenige Meter bis an die Startlinien geschoben werden, die Zuschauer hatten auf der terrassenförmig angelegten Böschung einen guten Überblick und nicht zuletzt konnte die Startprüfung - ein wichtiger Bestandteil jeder Veteranen-Rallye - genau überwacht werden. Hier gab es aber die allerwenigsten Strafpunkte, denn fast alle Motoren nahmen, trotz einer feuchten Nacht im Freien, ihre Tätigkeit unverzüglich nach dem Startkommando auf.

Selbstverständlich hatte der Veranstalter eine andere Streckenführung gewählt als im Vorjahr. Man hat ja, gottlob, am Niederrhein noch viele Möglichkeiten abseits des Verkehrs. Die Mittagspause wurde diesmal in Sonsbeck gehalten und auf 30 Minuten gekürzt. So trafen die ersten Teilnehmer schon am frühen Nachmittag wieder am Schützenhaus ein und nicht lange nach dem Einlauf des letzten Fahrers war die Auswertung fertig. Wir müssen uns nachstehend auf die Ergebnisse bis zum 5. Platz jeder Klasse beschränken.

Klasse 1 Motorräder die bis zum 31. Dezember 1914 hergestellt wurden, sowie Maschinen ohne Kupplung und Getriebe

1. Christian Zimmerlin, Bötzingen, KOTO-REVE 280 cc / 1907	12 Punkte
2. Udo Schroer, Mülheim, NSU-Pfeil 260 cc / 1910	44 "
3. Heinz Metzmeier, Baden-Baden, NSU 500 cc 2-Zyl. / 1909	56 "
4. Jan Koopman, Amsterdam, PEUGEOT 350 cc 2-Zyl. / 1906	84 "
5. Heinz Kindler, Schmalfeld, ADLER 350 cc / 1903	136 "

Klasse 2 Motorräder der Baujahre 1915 bis 1926

1. Hans Zimmerlin, Bötzingen, BMW - R 32 / 1923	36 Punkte
2. Bruno Beck, Bodnegg, WANDERER 612 cc 2-Zyl. / 1922	90 "
3. Gerrit Burgers, Hengelo/Gelderl. (NL), HENDERSON - USA 1305 cc 4-Zyl. / 1922	96 "
4. Theo Anz, Mayen, IMPERIA-Bradshaw 350 cc / 1924	110 "
5. Georges Chaineux, Henay (B), NSU 500 cc 2-Zyl. / 1922	135 "

Klasse 3 Motorräder der Baujahre 1927 bis 1931

1. Marja Scherbeyn, Rokanje (NL), FN 350 cc / 1927	36 Punkte
2. Marianne Ortmeier, Löhne, DKW - E 200 / 1928	42 "
3. Günter Ortmeier, Löhne, DKW 600 cc 2-Zyl. / 1932	42 "
4. Ronald Briggs, Sussex (GB), HUBER 350 cc / 1928	54 "
5. Heinz Lau, Bamberg, BMW 500 cc ohv R 47 / 1927	54 "

Klasse 4 Motorräder der Baujahre 1932 bis 1939

1. Helmut Ley, Porz-Urbach, NSU-Pony 175 cc / 1930	60 Punkte
2. Helmut Kraemulat, Solingen, ZÜNDAPP KS 600 / 1938	63 "
3. Manfred Langer, Hamburg, NSU-Pony 200 cc / 1931	90 "
4. Ari Scherbeyn, Rokanje (NL), BMW-R12, 750 cc / 1935	105 "
5. Günter Nothen, Mayen, NSU-Sport 250 cc OHV	114 "

Klasse 5 Motorräder mit Seitenwagen bis zum Baujahr 1927

1. Wally Flew, Bristol (GB), NORTON 500 cc OHV / 1927	180 Punkte
2. Anton Schuth, Rheinhausen, D-Rad 500 cc SV / 1927	224 "
3. Jens Madsen, Griffenfeldsgade (DK) HARLEY-DAVIDSON 1000 cc / 1927	300 "

Klasse 6 Motorräder mit Seitenwagen der Baujahre 1928 bis 1939

1. Wilhelm Schreier, Kraftsolms, INDIAN-Scout 600 cc / 1930	40 Punkte
2. Günter Ragotzki, Elmshorn, NSU-OSC 200 cc / 1935	55 "
3. Roger Bracey, Bristol (GB), NORTON 500 cc SV / 1934	115 "
4. Helmut Körstgens, Nettetal, TORNAX-JAP 500 cc / 1930	120 "
5. Gerhard Sendel, Bönningstedt, ROYAL-ENFIELD-JAP 1000 cc / 1931	150 "

Weiteste Anfahrt: Wolf Sponner, Graz / Österreich

Damenpreis:

1. Marja Scherbeyn, Rokanje (NL) FN 350 cc / 1927	36 Punkte
2. Marianne Ortmeier, Löhne, DKW - E 200 / 1928	42 "
3. Corrie Button, Hillegom (NL) RUDGE 500 cc / 1930	144 "
4. Waltraut Bleckwehl, Ganderkesee, HARLEY-DAVIDSON 1200 cc / 1930	210 "

Jüngster Fahrer: Klaus Schneider (18), Mayen, DKW 500 cc m. Seitenw.

Udo Schroer konnte den im Vorjahr errungenen "Dieter - Krause - Gedächtnis - Wanderpreis" nicht verteidigen. Dieser ging mit dem Ehrenpreis der Stadt Xanten an Christian Zimmerlin, der nur 12 Strafpunkte erhielt. Der zweite Platz in der Gesamtwertung ging auch in diesem Jahr an eine Dame: Marje Scherbeyn aus Rokañje (NL) mit 36 Punkten, gleichauf mit Hans Zimmerlin. Auf den vierten Platz kam das Gespann von Wilhelm Schreier, 40 Punkte, und an 5.Stelle wieder eine Dame, Marianne Ortmeier, mit 42 Punkten.

Die Pechvögel des Tages waren Heinz Witschi, Basel, der mit defektem Gaszug aufgeben mußte, und Karl Vossen, Düsseldorf, der schon bald seine 800er HOREX-COLUMBUS beiseite stellen mußte. Dieser Parallel-Twin mit obenliegender Nockenwelle, Baujahr 1933, ist eine besondere Rarität. Mit einer derartigen Maschine beherrschte Karl Braun in den 30er Jahren die schwere Gespannklasse, bis damals die Seitenwagen-Rennen verboten wurden. Karl Vossen's Maschine - auch ein ehemaliger Rennmotor - lief zwar zunächst prächtig, doch ging am Zylinderkopf soviel Öl verloren, daß der Vorrat bald erschöpft war. Verständlich, daß Vossen keinen ernststen Motorradschaden riskieren wollte.

Die "Visitor-Trophy" erhielt Karl Meyerhofer, der mit seiner 4-ventiligen RUDGE, 500 ccm, Baujahr 1928, per Achse aus Riehen (bei Basel) angereist war.

Es gab viele hervorragend restaurierte Maschinen. Die Jury war sich aber darin einig, daß der "Prix Concours d'Elegance" der "DOLLAR" von Jan Baguette aus Verviers (B) gebührte. Die 350er DOLLAR ist eine hierzulande wenig bekannte französische Marke. Gebaut im Jahre 1929 war diese Maschine eine für die damalige Zeit sehr fortschrittliche Konstruktion mit Blockmotor und Satteltank. Der Belgier brachte die DOLLAR in buchstäblich "laden neuem" Zustand nach Xanten und verdiente sich damit den begehrten Preis.

Der älteste, aktive Teilnehmer war wieder Claas Reinbergen (69) aus Tilburg (NL). Er brachte diesmal eine 600er VICTORIA von 1927 mit längs liegendem Boxer-Motor an den Start. Wie bei Reinbergen, dem Veteranen-Veteran, selbstverständlich, war auch diese Maschine in erstklassiger Verfassung und originalgetreu restauriert.

Die Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye in Xanten hat sich mit ihrer zweiten Durchführung endgültig einen festen Platz unter den großen Veteranen-Veranstaltungen auf dem Kontinent gesichert.

rr



Hier setzt
Jan Koopmann
seine PEUGEOT
von 1907 in
Bewegung
(Foto Donnerstag)

Eine Bremse wird manierlich

Zunächst ein paar grundsätzlich Überlegungen zu Bremsen im allgemeinen und dann zur Vorderradbremse der MOTO GUZZI V 7, im speziellen.

Die Wirksamkeit einer Bremse und damit die erreichbare Verzögerung des Fahrzeugs ergibt sich zunächst aus dem Produkt:

Reibwert des Bremsbelages mal Anpresskraft desselben

Als Formel:

$$R = \mu \times N$$

Damit der Wert der zulässigen Flächenpressung für den Bremsbelag nicht überschritten wird, strebt man große wirksame Bremsflächen an. Diese wiederum werden durch große Bremsdurchmesser mit entsprechender Breite erreicht. Die große Bremsfläche dient außerdem einer guten Wärmeabfuhr.

Wie aus der Formel zu sehen, muß man also, um zu einer größeren Bremskraft zu kommen, einen oder beide Werte (μ oder N) vergrößern. Ein größerer Reibwert (μ) ist durch einen anderen Belag zu erzielen.

Nur haben diese dann auch immer "weiche Beläge" (das ist wie bei den Reifen) den Nachteil der raschen Abnutzung.

Für eine Rennmaschine akzeptabel, die werden sowieso öfter zerlegt.

Bei der Gebrauchsmaschine ist ständiges Ausstauben und Erneuern der Beläge jedoch recht lästig.

Die zweite Möglichkeit wäre, die Normalkraft d.h. die Anpresskraft zu erhöhen. Sowaß läßt sich auf hydraulischem Weg bestimmt erreichen. Erfordert jedoch bei einer mechanisch betätigten Bremse einen erheblichen Arbeitsaufwand. Einfacher ist eine Verlängerung der Bremshebel bzw. die im folgenden an der GUZZI Vorderradbremse gezeigte Änderung.

Da auch diese Bremse trotz ihrer günstigen Abmessungen 220 mm $\varnothing$, 40 mm Belagbreite, bei 140 cm² wirksamer Bremsfläche nicht befriedigte.

Zum Vergleich: Neue BMW Vorderradbremse, "nur" 200 mm $\varnothing$, 35 mm Belagbreite und 107 cm² Bremsfläche. Dabei ist diese Bremse wirklich giftig.

Selbst die neuere Doppelduplex-Ausführung von MOTO GUZZI ist auch bei exakter Einstellung ein recht wirkungsloses Ding.

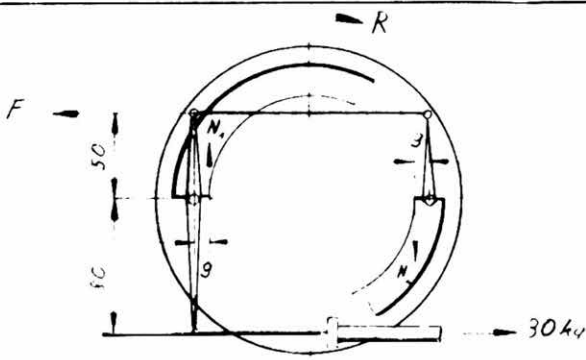
Woran liegt's?

Da ist zunächst das Bild Nr. 1.

Originalbetätigung der Bremsnocken mit Gestänge. Zur Bestimmung der Anpreßkraft bei dieser Betätigungsart das Schema Nr. 1

Nehmen wir an aus Handkraft, Hebelübersetzung des Handgriffes am Lenker und Seilreibung noch 30 kg unten am Hebel zur Wirkung, so würde unsere Normalkraft N am Backen etwa 133 kg betragen.

Bei einer Betätigung nach Schema und Bild 2 dagegen sind es bei den hier gewählten Verhältnissen immerhin 216 kg. Also 62 % mehr. (Bei den gleichen 30 kg die unten als Zugkraft ankommen.)



$$N_1 = N_2 \quad R = M \cdot N$$

$$30 \cdot 80 = F \cdot 50$$

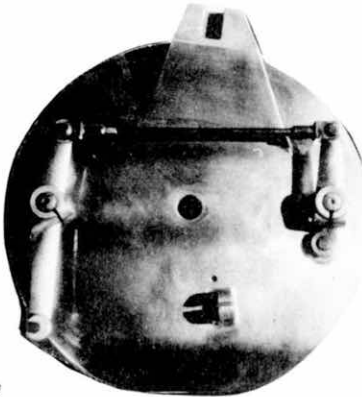
$$F = \frac{30 \cdot 80}{50} = 48 \text{ kg}$$

verteilt auf N_1 und N_2 ergibt:

$$24 \cdot 50 = N \cdot 9$$

$$N = \frac{24 \cdot 50}{9} \approx 133 \text{ kg}$$

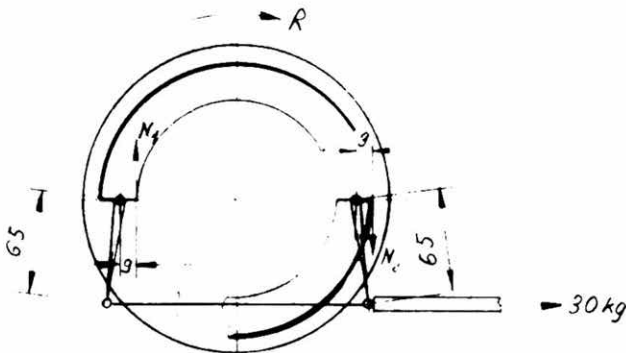
Schema 1



Originalbetätigung

Moto Guzzi

Bild 1



$$N_1 = N_2 \quad R = M \cdot N$$

$$30 \cdot 65 = N \cdot 9$$

$$N = \frac{30 \cdot 65}{9} \approx 216 \text{ kg}$$

Schema 2



Geänderte Betätigung

Bild 2

Das war jedoch wie sich dann in der Praxis zeigte, zuviel des Guten.

Schon bei mittelmäßigem Zug am Lenkerhebel stand das Vorderrad. Als günstig hat sich am Schluß nach einigen Versuchen mit verschiedenen Hebellängen ein Verhältnis erwiesen, welches eine rund 40 % höhere Anpreßkraft (Normalkraft N) ergibt.

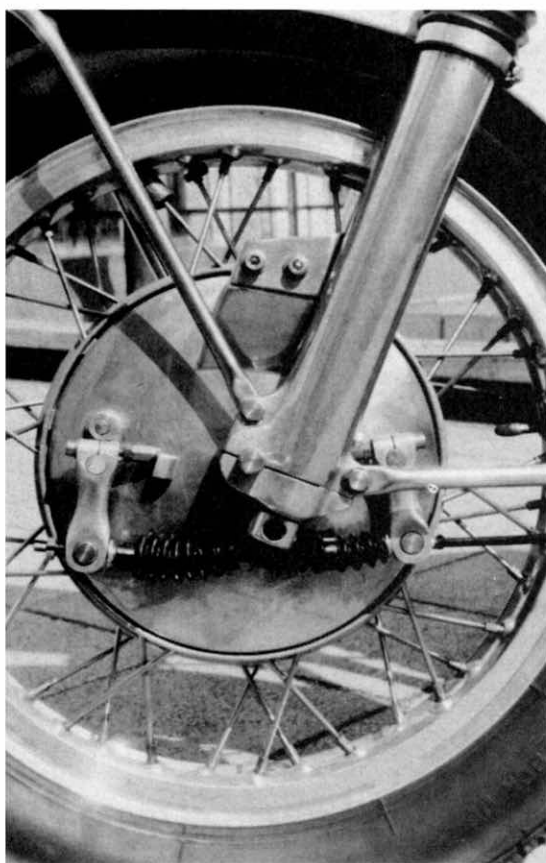
Mit diesem ist der Reifen immer zum Pfeifen zu bringen. Die Bremse fein zu dosieren. Ein weiterer Vorteil durch diese Art der Betätigung besteht darin, das beide Backen gleichmäßig mit derselben Kraft angepreßt werden, und sich somit auch gleichmäßig abnutzen.

Keine Fummelarbeit mit Hebelchen und Stängelchen- einstellen. (Da gibt's ja heute Bremsen mit bis zu acht! Betätigungsnocken. Na, diese Einstellerei.)

Dabei wäre es so einfach.

Warum betätigt BMW schon seit Jahren die Vorderradbremse auf diese Weise?! Es ist eben viel Schau und Augenwischerei beim Motorradbau. Wenn's nur schön glitzert und kompliziert aussieht!

Gregor Weiß



Kennen Sie die

3 Trümpfe von



Fragen Sie Ihren Händler

oder uns:

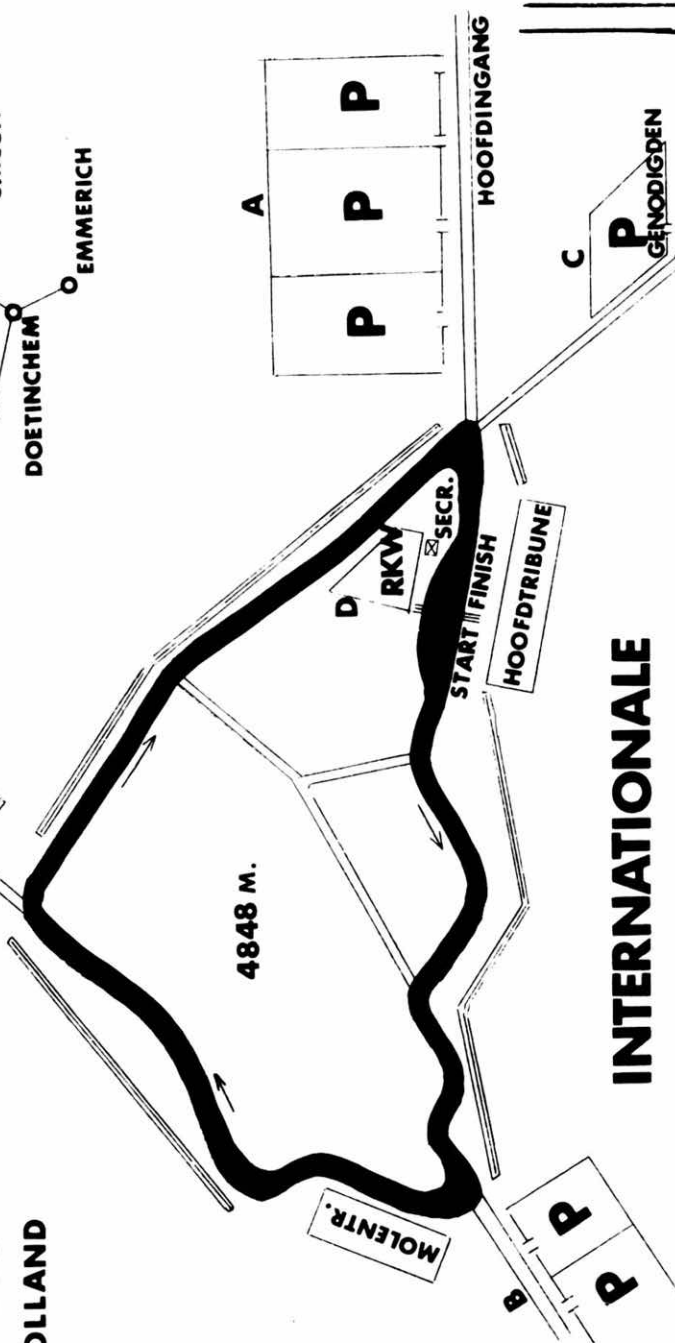
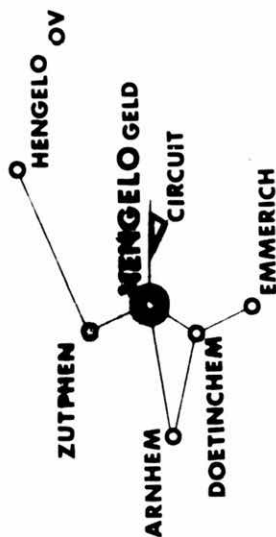
MOTO-GUZZI-IMPORT

6149 *FÜRTH/ODW.*

VARSEL RING

HENGELO GELD.

HOLLAND



INTERNATIONALE

MOTORRACES

Zeltplatz

Lokal

De Zandheuvel

LV RHEIN - RUHR, nächster Clubabend in Holland !

Gute Beziehungen zu den Veranstaltern des Internationalen Rundstrecken-Rennens auf dem "Varsel-Ring" bei Hengelo/Gelderland, haben den LV RHEIN-RUHR veranlaßt, sein Monats-treffen im August an diese Rennstrecke zu verlegen. Termin ist der 25.8.73.

Einmal ist Hengelo genau so gut und so schnell zu erreichen wie Xanten, sodann ist Gelegenheit am darauf folgenden Sonntag die Rennen zu besuchen.

Unsere holländischen Freunde wollen uns den Aufenthalt so angenehm wie möglich machen. Man stellt uns einen großen Zeltplatz zur Verfügung und sehr wahrscheinlich wird noch ein großes Zelt mit Bewirtschaftung aufgestellt. Dort werden dann noch einige interessante Motorradfahrer-Filme gezeigt..

Man muß nun nicht unbedingt Zelten, es stehen auch eine Anzahl von Gasthaus- und Privat-Betten zur Verfügung, nur müssen diese umgehend bestellt werden. Auch besteht Übernachtungsmöglichkeit mit Schlafsack auf Bauernhöfen. Quartierbestellungen bitte an die BVDM-Geschäftsstelle, da der LV-Schriftführer noch in Urlaub ist.

Am Samstag kann das Fahrerlager besucht werden. Ausweise hierfür erhalten wir von der Rennleitung.

Das Training ist am Samstag von 9 bis 17 Uhr und kann gegen eine Eintrittskarte für hfl 3,- besucht werden. Der Eintritt zum Rennen am Sonntag kostet hfl. 8.-, Tribünenplatz zusätzlich 3 Gulden. Es gibt drei Tribünen mit rund 5.500 Plätzen.

Hengelo/Gelderland wird nun oft verwechselt mit der gleichnamigen Stadt bei Enschede.

Das richtige Hengelo erreicht man so:

Auf der Autobahn "Holland-Linie" bis zur Abfahrt Emmerich. (Also nicht bis zu dem großen Grenzübergang bei Elten). Von Grenzübergang bei s'Herenberg nach Doetinchem, weiter Richtung Hummelo, kurz vor Hummelo rechts ab über Keyenborg nach Hengelo. Man kann die Autobahn auch schon bei der Abfahrt Bocholt/Rees verlassen und über Isselburg - Anholt - Gendringen fahren.

In Hengelo ist immer Internationale Spitzenklasse in 5 Klassen, von 50 bis 500 ccm am Start. Hier einige Namen aus der Starterliste des Vorjahres: Jan de Vries, Cees van Dongen, Gerhard Thurow, Dieter Braun, Gerd Bender, Lothar John, Kent Anderson, Walter Sommer, Paul Eickelberg, Dave Simmonds, Ron Chandler, Ernst Hiller, Jack Findlay, Kim Newcombe.

Wie aus dem nebenstehenden Plan ersichtlich, ist die Strecke knapp 5 km lang, genau die Größe, die eine gute Übersichtlichkeit erlaubt. Die Rundenzeiten liegen zwischen 2 und 2.30 Min.

Übrigens wird in Hengelo am 15./16. September wieder eine Veteranen-Rallye durchgeführt. Die Veteranen-Veranstaltung im Vorjahr hat bei Besuchern und Teilnehmern einen ausgezeichneten Eindruck hinterlassen.

rr

Erschraubungen mit einem Ölbadkettenkasten.

Im Juni 71 wurde ich stolzer Besitzer einer dicken Münchnerin. Die erste Saison stand sie zur Erholung ihrer Lichtmaschine in der dafür vorhandenen Werkstatt.

Im neuen Jahr fuhr sie dann auch ganz gemütlich ihren Weg. Als es Vorurlaubszeit war bekam sie ihre Migräne, sprich Gehäuseriß. Kurze Zeit später Herzinfarkt mit KW-Bruch. Also fuhr ich mit meiner Frau, sehr viel Gepäck und unheimlicher Laune mit unserem R 4 in Urlaub.

Nachdem der Infarkt ausgeheilt war, kam das große Zähneklappern im Getriebe. Ich wollte sie schon verschrotten, aber ein netter Hondahändler nahm sie mir in Zahlung.

Seit dieser Zeit fahre ich die große Japanerin.

An die wilden Mustangsprünge habe ich mich noch nicht ganz gewöhnt.

Aber die elende Kettenfummelei ging mir ganz entschieden gegen den Strich! Also gut und lobend angepriesen Ölbadkettenkasten gegen leichten Widerstand meiner "Katinka" gekauft. (Zu Weihnachten bekam ich einen ZUSCHUSS dazu!!)

2 Tage Kettenkasten mit Spezi und Werkstatt angebaut!

Alles dicht!!

Aber nicht lange.

Neue Manschetten wurden nötig, weil die alten am Auspuffrohr durchgeschmort wurden. Beim Hinterradreifenwechsel Arbeitszeit 2 Stunden mindestens. Aber man kann sich seine Reifenwechselzeit ja aussuchen.

Dachte ich!

2 Plattfußindianer besuchten mich innerhalb von 4 Wochen auf der BAB bei vollem Rohr. Die Fummelei mit den Dämpfergummis im Hinterrad ist ganz gewaltig. Ebenso die gesamte Auspuffanlage ab- und anzubauen! Ohne Kettenkasten geht das ganz gemütlich. Gaudi, Spaß und Viecherei.

Bis jetzt konnte ich meine Flickstellen immer in die Nähe einer Tankstelle mit angeschlossener Werkstatt legen. Auch mein Werkstattwagen mit meiner Frau war immer zur Stelle. Hoffentlich bleibt das so!!

Wer kauft CB 750 mit Ölbadkettenkasten??

Günter Burghaber

MSC INGOLSTADT im BVDM



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 250/450/500/750ccm

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)

Zelttreffen in Ingolstadt

Wer am 16./17. Juni der Einladung des jüngsten BVDM-Landesverbandes gefolgt war, hat es bestimmt nicht bereut. Alles, was in der Vorschau (BALLHUPE Nr. 2/73) angekündigt worden war, war eher untertrieben und das schönste Frühsommerwetter unterstützte die Bemühungen der Ingolstädter, ihren zahlreichen Gästen - etwa 80 Maschinen waren gekommen - einen angenehmen Aufenthalt zu bieten.

Das begann mit dem freundlichen Empfang, bei dem das Nenngeld gleich in Gutscheine umgetauscht wurde, für die man im gleichen Wert Getränke oder Speisen erwerben konnte. Da war weiterhin ein geräumiger Zeltplatz und schliesslich ein Wirt, der das Treffen sogar mit eigenen folkloristischen Einlagen würzte und der alles tat, um seine Gäste zufrieden zu stellen.

Auf dem Pionier-Übungsplatz an der Donau hatte Sportwart Schmidt, selbst Fahrlehrer bei den Pionieren, einen Geschicklichkeitskurs aufgebaut, der sehr gute Maschinenbeherrschung verlangte. Erstaunlich, wie besonders die jungen und jüngsten Jahrgänge die Tücken der Strecke meisterten.

Jürgen Peucker, der 1. Vorsitzende des MSC Ingolstadt und seine Mitarbeiter müssen über sagenhafte Beziehungen verfügen. Anders ist die große Zahl der Preise nicht zu erklären, die für die Sieger in den einzelnen Klassen des Geschicklichkeits-Turniers zur Verteilung kamen. Aber auch die Fahrer mit dem ältesten und jüngsten Führerschein der Klasse 1 und der Fahrer mit der weitesten Anfahrt wurden mit schönen Preisen belohnt.

Einen Sonderpreis erhielt ein junger Mann aus der Gegend um Bielefeld, der mit einem Mokik - zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h !!! - nach Ingolstadt gekommen war. Die einwandfrei weiteste Anfahrt hatte eine kleine Gruppe junger Finnen, die ihre Route in den Süden so gelegt hatten, daß sie zum richtigen Zeitpunkt das Treffen in Ingolstadt besuchen konnten.

Besonderen Anklang fanden die Rundfahrten am Sonntag-Vormittag, die in kleinen Gruppen unter kundiger Führung zu schönsten Stellen des lieblichen Altmühltals gingen.

Erfreulich für den Veranstalter war auch der nicht geringe Besuch aus anderen BVDM-Landesverbänden. Eine starke Gruppe hatte der LV EBERN-COBURG entsandt. Weiter sah man Maschinen aus Ostwestfalen, Lüneburg, Rhein-Ruhr u.a.

Alles in allem, ein Treffen mit fast familiärem Charakter, den es hoffentlich auch in den nächsten Jahren behalten wird. Die Gastgeber hatten zweifellos am wenigsten davon, denn die perfekte, daher nach außen nicht in Erscheinung tretende, Organisation dürfte für die Helfer des MSC-I eine Menge Arbeit gemacht haben. Die auswärtigen Teilnehmer werden sich jedenfalls dankbar an diese schöne Veranstaltung erinnern!

W.

Anmerkung der Redaktion: Wir hätten gerne eine Liste aller Preisträger von Ingolstadt veröffentlicht, doch lagen die Unterlagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

MAICO siegte in Bielstein - aber Willi Bauer fiel aus!

Von der, bei Moto-Cross-Rennen oft beklagten Staubplage, konnte beim WM-Lauf der 500er Klasse am 15. Juli auf dem Waldkurs bei Bielstein keine Rede sein. Vielmehr hatte Petrus schon im Morgengrauen seine Schleusen geöffnet. Erst im Laufe des Vormittags ließ der Regen etwas nach, aber die Strecke hatte sich bereits in eine Schlammbahn verwandelt.

Nach den großartigen Siegen von Willi Bauer in der CSSR und den USA konnte er bei einem weiteren Sieg in Bielstein die Führung in der WM-Wertung vor seinem stärksten Rivalen, Roger de Coster auf SUZUKI, übernehmen. Trotz des miesen Wetters war daher der Besucherandrang keineswegs geringer. An den Nummernschildern auf den Parkplätzen - besonders bei den vielen Motorrädern - konnte man ablesen, daß die MOTO-CROSS-Fans auch weiteste Wege nicht gescheut hatten.

Willi Bauer hatte die schnellste Trainingszeit gefahren und nahm daher die beste Startposition ein. Doch den besten Start erwischte de Coster, gefolgt von Bauer und Weil, der außerhalb der Wartung hier in der 500er Klasse startete. Die beiden Spitzenreiter legten sofort ein derartiges Tempo vor, daß der Abstand zum übrigen Feld rasch größer würde.

Bis über die Hälfte des ersten Laufes konnte de Coster die ständigen Angriffe des MAICO - Spitzenfahrers abwehren, aber in der 13. Runde mußte er die phantastisch laufende MAICO passieren lassen. Bauer vergrößerte seinen Vorsprung bis zum Ende des Rennens stetig. Der amtierende Weltmeister beendete den 1. Lauf auf dem 2. Platz vor den Schweden Ake Jonsson, Christer Hammargren (beide YAMAHA) und Bengt Aberg (HUSQUARNA).

Traditionsgemäß sind in Bielstein Gespanne der internationalen Spitzenklasse am Start. Sie hatten es auf dem grundlosen Kurs besonders schwer. Nach spätestens zwei Runden war keiner der Akteure mehr zu erkennen und infolge des glatten Bodens kam es mehrfach zu Karambolagen, die aber alle ziemlich glimpflich abliefen. Die Lokalmatadoren und Trainingsschnellsten Simon/Peppinghaus mußten im ersten Lauf schon nach vier Runden wegen eines Defektes aussteigen. Nach 20 Minuten und zwei Runden lautete die Reihenfolge im Ziel:

- | | |
|---------------------|----------|
| 1. Thompson/Beavis | NORTON |
| 2. de Kort/van Hoof | KAWASAKI |
| 3. Böhler/Frech | YAMAHA |

Pünktlich zu Beginn des 2. Laufes der Soloklasse fing es wieder an zu regnen. Aber keiner der Zuschauer verließ seinen Platz, denn jeder war gespannt, ob de Coster dem in Hochform fahrenden Willi Bauer noch den Gesamtsieg streitig machen könnte. Danach sah es aber nicht aus, denn Bauer erwischte einen glänzenden Start. Sein Teamkamerad Adolf Weil konnte sich noch vor Roger de Coster auf den zweiten Platz setzen. Diese Reihenfolge blieb bis zur 12. Runde, wobei Bauer seinen Vorsprung laufend ausbaute, während der Belgier an Weil nicht vorbei kam.

Dann geschah das Unfaßbare: vor der letzten Steilkurve vor Start und Ziel hatte Bauer den weit abgeschlagenen Holländer Willems eingeholt. Willems forderte Bauer durch Handzeichen am Fuße der Steigung zum Überholen auf. Dann aber bekam Willems wohl Angst, daß er ohne Schwung die glatte Steilkurve nicht schaffen würde und fuhr Rad an Rad mit Bauer die Steigung hinauf. Dabei bekam der Spitzenreiter eine Ladung Dreck so unglücklich ins Gesicht, daß er nichts mehr sehen konnte und aufgeben mußte. Der Streckensprecher sagte sogar, Bauer habe einen Stein ins Auge bekommen.

Jedenfalls war damit für de Coster der Weg zum Gesamtsieg frei, denn der Gewinner des 2. Laufes, Adolf Weil (MAICO) wurde nicht gewertet, weil er in der 250er Klasse um die Weltmeisterschaft fährt.

BRIEL BMW

YAMAHA – MOTO-GUZZI – SUZUKI – MAICO



433 Mülheim (Ruhr)

Kirchstraße 35, Telefon (02133) 59977

TUNINGTEILE – ZUBEHÖR

BEKLEIDUNG – ERSATZTEILE

VERKLEIDUNGEN FÜR ALLE MOTORRÄDER

Der amtierende Weltmeister ist also noch einmal davon gekommen. Man kann aber ohne Übertreibung sagen, daß er in Bielstein ohne das Pech Willi Bauers niemals eine Chance auf den Gesamtsieg gehabt hätte. Einmal laufen die MAICO-Maschinen ganz enorm. Die Motorleistung ist der SUZUKI mindestens ebenbürtig, auch die Handlichkeit ist deutlich besser als früher. Zum anderen ist Willi Bauer, der im MAICO-Team jahrelang im Schatten von Adolf Weil stand, zur absoluten Weltklasse herangereift.

Es kommen nun noch drei Läufe um die MOTO-CROSS-WM in der 500er Klasse: am 5. August in Namur, am 12.8. in Ettelbruck/Luxemburg und der Endlauf eine Woche später, am 19.8. in St. Anthonis (bei Venlo) in Holland. Auf allen drei Kursen wird es Bauer schwer haben. Auch in Luxemburg kann der Coster mit starker Unterstützung belgischer Zuschauer rechnen. Daß der Belgier aber auch auf diesem schweren Kurs zu packen ist, bewies vor zwei Jahren Ake Jonsson, damals noch auf MAICO.

Ohne den unglücklichen Ausgang in Bielstein ginge Bauer mit einem zwar knappen, aber wertvollen Punktvorsprung nach Ettelbruck. Die deutschen MOTO-CROSS-Freunde aber sollten die MAICO-Leute nun erst recht unterstützen und zu Scharen zu den letzten entscheidenden Rennen kommen. Nur selten waren die Aussichten, einen Weltmeistertitel zu gewinnen für MAICO so günstig wie in diesem Jahr.

Zu Bielstein bleibt nur noch wenig zu erwähnen. So das großartige Rennen von Gerrit Wolsink (MAICO), der sich nach einem äußerst schlechten Start zum zweiten Lauf, noch auf den 5. Platz in diesem Klassefeld vorarbeitete. Wäre der talentierte Holländer gleich zu Anfang besser weggekommen, dann hätte er sicher in der Spitzengruppe mitgemischt.

Das Endergebnis beider Läufe in Bielstein hieß:

1. Roger de Coster, Belgien (SUZUKI)	27 P.
2. Ake Jonsson, Schweden (YAMAHA)	20 P.
3. Christer Hammargren, Schweden (YAMAHA)	16 P.
4. Willi Bauer, (MAICO)	15 P.

Der zweite Lauf der Gespanne brachte keine besonderen Höhepunkte mehr. Der Gesamtsieg fiel an

Louis de Kort/Pierre van Hoof, Belgien (KAWASAKI/WASP)

Bei den Gespannen ging es übrigens nicht um Punkte, sondern um den TEXACO-Pokal, der in Bielstein schon Tradition hat.

Nachtrag zur Versicherungs-Geschichte

Die Direktion der "Gothaer" hat uns inzwischen einen langen Brief geschrieben, in dem aber die Beantwortung unserer Frage nach der Schadenhäufigkeit der bei ihrer Gesellschaft zahlreichen vertretenen "guten Risiken" wortreich umgangen wird. Wir müssen also weiterbohren.

Dann treffen jetzt laufend die angeforderten Unterlagen über die neuen Tarife von den angeschriebenen Versicherungen ein. Wir werden alles in einer übersichtlichen Tabelle zusammenfassen. Wie erwartet, sind die Unterschiede sehr gering. Warten wir aber ab, bis alles komplett ist.

- - - - -

Anfang April erhielt ich eine Ausschreibung für eine Orientierungsfahrt für Motorräder, verbunden mit einem Motorradfahrertreffen. Die Ausschreibung des vom ADAC organisierten Motorradclubs sah sehr professionell aus, so daß ich erst einige Bedenken hatte, dort mitzufahren. Ein genaueres Durchlesen ergab jedoch, daß es sich mehr oder weniger um eine Kaffeefahrt handeln würde. Einige kleine Sonderprüfungen sollten voll mitgewertet werden.

Ich entschloß mich schließlich, an der Fahrt teilzunehmen, nachdem mir vom Veranstalter mitgeteilt wurde, daß die Sonderprüfungen so geringfügig gewertet würden und letztlich doch die Orientierung entscheidet. Die Fahrt war in drei Etappen eingeteilt: 1. Etappe nach Skizze, 2. Etappe nach kürzester Fahrstrecke, 3. Etappe nach Chinesenrallye. Dieses war an sich sehr leicht. Nur die Sonderprüfungen hatten es in sich. Ein Geschicklichkeitsturnier war absolut vertretbar, aber ein nachfolgendes Tontaubenschießen und das Schätzen der Höhe einer Eisenbahnbrücke stimmten einige Teilnehmer nicht gerade freundlich, zumal dieses voll gewertet wurde und nicht nur bei Punktgleichheit.

Nach der Fahrt sah meine Wertung dann folgendermaßen aus:

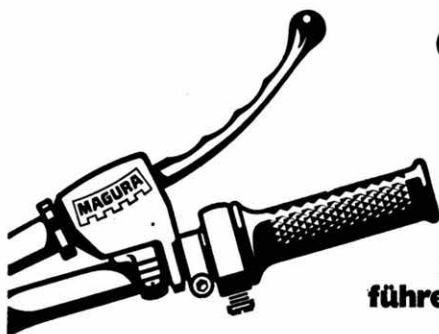
9,3 Strafpunkte, davon stammten 9,1 Punkte aus dem Schätzen der Eisenbahnbrücke. Ich hatte mich um 9,1 m verschätzt und erhielt dafür 9,1 Strafpunkte. Jegliche Chancen auf einen der vordersten Plätze waren damit zunichte gemacht.

Während des nun folgenden Motorradfahrertreffens stand eine Tanzveranstaltung auf dem Programm. Hierbei sah es nun besonders lustig aus. Mitglieder des veranstaltenden Motorradclubs, die nachmittags herumliefen, trafen abends zum größten Teil mit ihrem Auto wieder ein, schick angezogen, die Frauen mit einem Kleidchen und teilweise frisch vom Friseur. In der Sitzordnung zeichnete sich das Gleiche ab. An einem Tisch die Leute mit dem feinen Zwirn, auf der anderen Seite die "dreckigen" Motorradfahrer. Dieses fand seitens der Gäste natürlich keinen großen Anklang.

Man hatte insgesamt den Eindruck, daß diese Veranstaltung nicht für Motorradfahrer gemacht wurde, sondern mehr dem Repräsentieren diene. Da lobe ich mir doch die BVDM-Veranstaltungen, auf denen ich so etwas noch nicht mitgemacht habe, und hoffe, daß mir dieses während weiterer Motorradtreffen erspart bleibt.

Vati (ETL)

MAGURA moderne Technik für Sicherheit und Qualität



MAGURA
Zweiradarmaturen
führend in Europa





DER VETERANEN - TEIL



Kleine O P E L - Story

Die Nebenstehend abgebildete Maschine war bei der 2. Internationalen Motorrad-Veteranen-Rallye in Xanten am Start und diese Maschine veranlasste mich, einmal etwas näher auf diese im Motorradbau längst vergessene Marke einzugehen.

Nur wenige unserer Leser dürften wissen, daß die heute berühmte Automobil-Fabrik früher Nähmaschinen, Fahrräder und seit 1903 auch Motorräder baute. Anfang der 20er Jahre gab es sogar eine Bahnrennmaschine mit einem wassergekühlten OHV-Motor, der auf den damals beliebten Zementbahn-Rennen recht erfolgreich war.

Mit der Produktionsaufnahme des berühmten OPEL-"Laubfrosch"-Zweisitzers (den Namen erhielt der Wagen wegen seiner grünen Standard-Lackierung) wurde der Motorradbau 1925 eingestellt. Aber schon 1928 wurde die Herstellung von Motorrädern wieder aufgenommen und zwar baute man in Lizenz den Profilrahmen von Ernst Neumann-Neander.

N², wie Neumann-Neander kurz genannt wurde, hatte diesen Rahmen als Einheitsfahrgerüst für Motoren von 350 bis 1000 ccm entwickelt. Er konnte aus Duraluminium- oder Stahlprofilen relativ preisgünstig zusammen genietet werden und war sehr stabil. Typisch für die N²/OPEL-Maschinen war der gewölbte Tank und ein Muldensattel mit aufblasbarem Sitzkissen. Der Sattel war breit, also wackelfrei, gelagert und war für damalige Verhältnisse sagenhaft bequem.

Ein weiteres Kennzeichen dieser Fahrwerke war die Pendelgabel, die ihren Drehpunkt unterhalb des Steuerkopfes hatte und deren Bewegungen von einem Paket kurzer Blattfedern begrenzt wurden. N² hatte nämlich eine Vorliebe für Blattfedern, die er wegen ihrer Eigendämpfung allen anderen Federungen vorzog. Erst später ging er zu Gummibändern über, aber da hauptsächlich bei Vierradfahrzeugen.

Die blattgefederte Pendelgabel hatte einige böse Tücken. Einmal eignet sich diese Art von Vorderrad-Federung für schnelle Maschinen garnicht, weil durch die ungedämpfte Pendelei ständig Unruhe herrscht. Ist die Lagerung nicht völlig spielfrei wird das Fahren auf nasser Strasse zum Eiertanz. Die kurzen Blattfedern brachen gerne und dann war nichts mehr mit Federn. Stöße, die direkt in Richtung der Steuerkopf-Achse kommen - man denke nur an übliche Schlaglöcher, von denen es damals mehr gab als heute - wurden ungemildert weitergegeben und die Maschine wurde zum Springbock. Manche OPEL-Fahrer bauten daher nachträglich eine Trapezgabel an ihre Maschine und hatten dann einigermaßen manierliche Fahreigenschaften.

Die hier gezeigte Maschine ist mit dem berühmten 500er-OHV-Motor von MAG (Motosacocche-Genf) ausgerüstet. OPEL baute auch eigene Motoren mit 500 ccm, u.zw. in SV und in OHV-Ausführung. Der SV-Motor war deswegen interessant, weil die stehenden Ventile nicht wie üblich von Nockenrädern, sondern von einer richtigen Nockenwelle betätigt wurden. Antrieb der Nockenwelle durch eine Schnecke auf der Kurbelwelle über ein Schneckenrad.

Wie universell verwendbar dieser Rahmen war, zeigt die Tatsache, daß man die Maschine auch mit dem wechselgesteuerten V-Twin von MAG haben konnte. Bei Neumann-Neander wurden in das gleiche Fahrgestell Motoren von JAP, KÜCHEN und MAG in den verschiedensten Stärken eingebaut.

Die Fertigung der OPEL-Motorräder erfolgte eine zeitlang in den ELITE-Werken in Brand-Erbisdorf (Sachsen), die zu Opel gehörten. Nachdem OPEL 1932 die Fabrikation von Motorrädern endgültig eingestellt hatte, machte man bei ELITE noch kurze Zeit weiter unter der Marke "ELITE-OPEL". Schon 1930 gab es dort einen Prototyp mit Satteltank und einem eigens für diese Maschine entwickelten dreiventiligen 500er OHV-Motor den Richard Küchen entworfen hatte. Angebaut war ein Vierganggetriebe mit Fußschaltung mit einer kuriosen Betätigung: es gab auf jeder Seite einen Doppelschalthebel. Auf einer Seite schaltete man den 1. und 4. Gang, auf der anderen Seite den 2. und 3., jeweils abwechselnd mit Fußspitze oder Absatz. Man hatte also immer alle Füße voll zu tun, denn wenn man auf einer Seite schalten wollte, musste man auf der anderen wohl man erst den Leerlauf erfummeln.

Dieser Prototyp ist nie in Serie gegangen, denn bei ELITE war auch bald Schluss mit dem Motorradbau. Erst etliche Jahre später gab es wieder ein Motor-Fahrrad unter der Marke ELITE-DIAMANT mit dem bekannten 100er SACHS-Motor von 2,25 PS.

Chronikus



Wo lässt der die
Überseedampferankerkette
während der Fahrt?
(Foto Brill)

"Garagentieflader"

Meine neue Garage ist sehr lang und zum Ausgleich dafür sehr schmal. Das ewige Querstellen meines Wetzhebels mit Achtern rüberhieven wurde mir zu umständlich. Ich ersann mir folgendes Rezept, das nach Bedarf umgeändert werden kann:

Man nehme ein starkes Riffelblech - ca. 8 mm stark - in der Abmessung 300 x 400 mm. Vier sehr stabile "Teewagenräder" mit einem Flansch für Schraubbefestigung - Belastung pro Rad ca. 50 kg - mit Kugellagern.

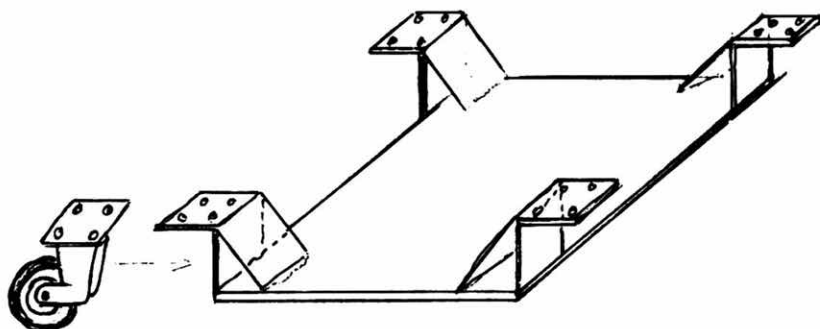
Aus Flachstahl, in passender Breite von 5 mm Stärke, biegt man jetzt einen Winkel mit dem Maß, daß das ganze Gefährt eine Bodenfreiheit von ca. 10 mm erhält. Anschließend besuche man einen Spezi, oder sonst einen guten Freund, der dann das Gerät zusammenschweißt. Fertig ist der Tieflader!

Die Maschine mit dem Vorderrad in die Stammplatzecke stellen und auf dem Seitenständer abstellen; den Tieflader von hinten unter das Hinterrad drücken und die Maschine kann fast mühelos mit dem Heck in die gewünschte Richtung gedreht werden. Damit der Tieflader dabei nicht wegrutscht, Gang einlegen.

Durch die Höhe der "Teewagenräder" müssen die Winkel nach außen angeschweißt werden, sonst kann man das Hinterrad nur mit großen Schwierigkeiten auf den Tieflader stellen.

Beim Basteln viel Spaß wünscht

Günter Burghaber



Im Sportjahr 1972 ist die Beteiligung im Touristikwettbewerb auf 19 Teilnehmer angestiegen. Die Teilnehmerzahl ist zwar immer noch gering, aber dem ersten Jahr gegenüber doch schon erheblich größer geworden. Erfreulicherweise liegt die Beteiligung für das Sportjahr 1973 mit 68 Fahrern noch höher, und es zeigt sich, daß der Touristikwettbewerb immer mehr Anklang findet.

Die Auswertung der Hefte machte uns allerdings einige Schwierigkeiten, da oft nur die kleinen Zielorte angegeben waren, die meist nur nach langem Suchen auf unseren Karten aufzufinden waren. Laut Ausschreibung sollen die Ziele auf der Europakarte von Kümmerly & Frey (Maßstab 1 : 2.500.000) zu finden sein. Es erleichtert uns auch die Arbeit, wenn kurze Beschreibungen des Zieles oder die nächst größere Stadt angegeben wird. Z.B. für die Jumbofahrt in Belgien die Angabe: Gits, Belgien, bei Roeselare, ca. 40 km westl. von Gent. Teilweise fanden wir solche Beschreibungen vor, die uns sehr bei der Auswertung halfen. Auch sollten die Ziele auf der letzten Seite des Wertungsheftes eingetragen werden. Für den Einzelnen ist dieses wenig Arbeit, für uns bei der Menge aber sehr zeitraubend.

SIEGERLISTE

Klasse A: (Solo 50 ccm)

1. Norbert Boguhn (MAICO MD 50)	516 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
---------------------------------	------------	--------------------

Klasse B: (Solo)

1. Jürgen Teuschel (CB 450)	3343 Punkte	Einzelmitglied
2. Karl Gebauer (R 60/2)	3307 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
3. Martin Brede (R 75/5)	3023 Punkte	LV Rhein-Ruhr
4. Hans-Dieter Stadie (R 75/5)	2877 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
5. Gerhard Hirsch (R 75/5)	2617 Punkte	LV Rhein-Ruhr
6. Manfred Ahrends (R 27)	2042 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
7. Ulrich Lipowski (V 7)	1834 Punkte	LV Rhein-Ruhr
8. Manfred Rühl (Hercules K 101)	1721 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
9. Manfred Zindel (R 75/5)	1367 Punkte	LV Weserstein
10. Ulrich Taubert (R 75/5)	1220 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
11. Rudolf Griemert (CB 450)	815 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
12. Claus-Peter Bollhorst (CB 450)	806 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
13. Hermann Rubart (R 51/3)	593 Punkte	LV Ostwestf. Lippe
14. Horst Orlowski (V 7)	157 Punkte	LV Rhein-Ruhr

Klasse C (Gespanne)

1. Ulrich Lipowski (V 7)	2735 Punkte	LV Rhein-Ruhr
2. Lothar Herder (R 67/2)	2652 Punkte	LV Rhein-Ruhr
3. Hans Schäfer (R 69)	2593 Punkte	LV UTMC

4. Richard Dörnhaus (R 60/2)

1343 Punkte

LV Rhein-Ruhr

5. Hermann Rubart (51/3)

450 Punkte

LV Ostwestf. Lippe

6. Horst Orlowski (V 7)

170 Punkte

LV Rhein-Ruhr

Die Siegerehrung und Preisverteilung findet während der diesjährigen Jahreshauptversammlung in Xanten statt. Hier werden auch die Wertungshefte an die Teilnehmer zurückgegeben. Bis zu diesem Termin können Einsprüche geltend gemacht und Unklarheiten beseitigt werden.

Die Preisverteilung sieht folgendermaßen aus:

Klasse A: 1 Pokal

Klasse B: Platz 1-3 je ein Pokal, Platz 4 und 5 je eine Plakette

Klasse C: Platz 1-3 je ein Pokal, Platz 4 eine Plakette

Die restlichen Teilnehmer erhalten Urkunden.

Es hat sich gezeigt, daß die neue Wertung für 1973 (eine Gesamtklasse) Vorteile bringen wird, da einige Teilnehmer in mehreren Klassen starten und sich somit die Wertungspunkte auf mehrere Klassen aufteilen.

Wir hoffen, daß von den 68 ausgegebenen Heften möglichst alle zur Auswertung eingeschickt werden. Der Einsendeschluß ist der 31. Januar 1974.

Wertungshefte für 1974 sind schon auf der Jahreshauptversammlung erhältlich. Um das Elefantentreffen werten zu lassen, ist es ratsam, sich frühzeitig ein Heft zu besorgen.

Wir hoffen, alle Teilnehmer des Touristikwettbewerbs 1972 auf der JHV begrüßen und ihnen die Preise persönlich überreichen zu können.

Günter Wuttke

Horst-Rainer Raff



„Mecker' nicht, so können wir wenigstens mit dem kaputten Reifen weiterfahren“

Ostern 1973 öffnete ein Auto- und Motorradmuseum in Bad Oeynhausen seine Tore. Es ist über die Autobahn Oberhausen-Hannover, Abfahrt Bad Oeynhausen, Richtung Vlotho, 1. Str. links, (Weg ist ausgeschildert) einfach zu erreichen.

Angeregt durch das Lob anderer Motorradfahrer besuchten wir dieses Museum. Beim Eintritt stach uns zunächst in der Vorhalle eine besondere Rarität ins Auge: die Megola Bauj. 1924, mit 5 Zyl. Sternmotor im Vorderrad. Zwei weitere Hallen sind mit Veteranen gefüllt. Insgesamt sind gut 100 Motorräder, 5 Gespanne und ca. 10 Rennmaschinen ausgestellt. Fast 100 interessante Oldtimer und Rennwagen stehen in der Autoabteilung.

Hier einige besondere Raritäten unter den Motorrädern und ihre technischen Daten:

Böhmerland:	Bauj. 1936, 600 ccm, 1 Zyl.
Zündapp KS 750:	Bauj. 1940, Wehrmachtsgepann
Moto Guzzi Falkone:	Bauj. 1939, 500 ccm, 1 Zyl. (liegend)
Harley Davidson:	Bauj. 1927, 1200 ccm, 2 Zyl.
Windhoff:	Bauj. 1927, 750 ccm, 4 Zyl.
Tornax:	Bauj. 1930, 970 ccm, 2 Zyl.
Standard:	Bauj. 1931, 996 ccm, 2 Zyl.
Nimbus:	Bauj. 1934, 776 ccm, 4 Zyl.
Imme:	Bauj. 1950
OD:	Bauj. 1931, 346 ccm
FN:	Bauj. 1931, 348 ccm

Weitere Maschinen, teilweise verschiedene Typen und Baujahre, ohne besondere Angaben:

BMW	NSU	DKW
Zündapp	MAG	Wanderer
Indian	Opel	Brough Superior
Horex	Hermes	Norton
Dürkopp	Miele	Moto Becane
Victoria	Ardie	Excelsior
Triumph	Bismarck	Hoffmann
Puch	Simson	Imperia

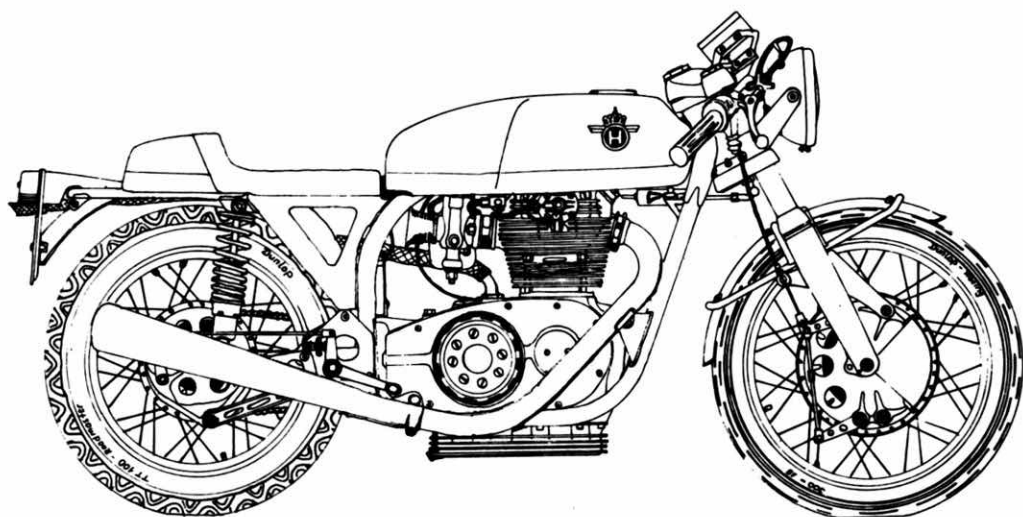
und viele andere mehr.

Rennmaschinen:

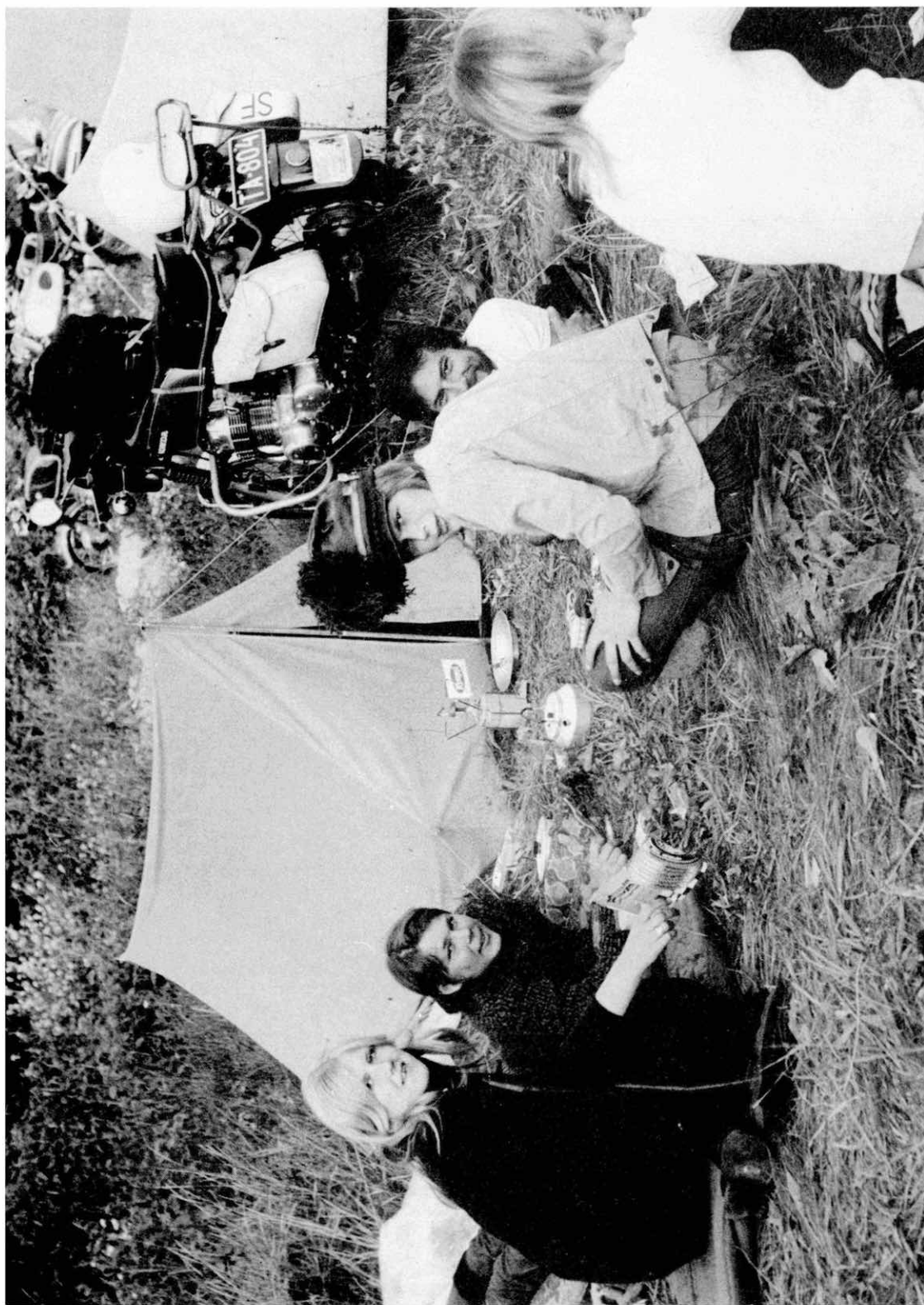
NSU:	Bauj. 1909/1928
DKW:	Bauj. 1927/1936/1937/1939/1953
Norton-Manx:	Bauj. 1956
MV-Augusta:	Bauj. 1956
Scott:	Bauj. 1928
Indian:	Bauj. 1912

Der Eintritt von 3,- DM ist keineswegs zu hoch für die Menge an interessanten Motorrädern, die es zu sehen gibt. Motorradfreunden sei der Besuch im Motorradmuseum Bad Oeynhausen empfohlen. Es ist sinnvoll, einen Fotoapparat mitzunehmen. (Fotografieren kostenlos)

Milo (ETL)



Noch nicht im Museum, aber so etwas gab es bei UNS schon VOR der Invasion aus Japan



Diese Finnen hatten mit ihrer R 75/5 und CB 750 die weiteste Anfahrt zum Zelttreffen in Ingolstadt.

Achtung! Landesverband R H E I N - R U H R

Das Monatstreffen im August ist am 25.8. in Hengelo/Gelderland (s. besondere Ankündigung). Im September findet wegen des Bundestreffens am 8./9.9. kein Monatstreffen statt.

Die weiteren Termine sind: 20. Oktober und 24. November, wieder im Schützenhaus zu Xanten.

T a g e s o r d n u n g

zur Jahreshauptversammlung 1973 des BVDM am Samstag, 8. September im Saale des Lokals "Schützenhaus" in X a n t e n / Niederrhein:

Beginn 17.00 Uhr

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden des gastgebenden LV
 2. Ehrung der Preisträger aus der Touristik-Meisterschaft 1962 durch den Touristik-Sportwart
 3. Eröffnung der Hauptversammlung und Vorstellung der Vertreter neuer Landesverbände durch den 1. Vorsitzenden
 4. Bericht über das Geschäftsjahr 1972
 5. Kassenbericht zum Geschäftsjahr 1972
 6. Kurzberichte der Landesverbände
 7. Anträge zur Tagesordnung
 8. Wahl eines Versammlungsleiters
 9. Entlastung des Bundesvorstands
 10. Neuwahl des Bundesvorstands
 11. Verschiedenes
- . - . - . - . -

Stimmberechtigt sind laut Satzung nur diejenigen Mitglieder, die den Beitrag für das laufende Jahr entrichtet haben. Bitte am Saaleingang den quitierten Mitgliedsausweis oder eine andere Quittung über die erfolgte Beitragszahlung vorlegen, nur dann, gegen diesen Nachweis, wird eine Stimmkarte ausgehändigt.

DER TERMINKALENDER

12. August 73	MOTO-CROSS-Weltmeisterschaftslauf der Klasse bis 500 ccm in Ettelbruck/Luxemburg
12. August 73	Veteranen-Rennen auf dem Nürburgring (Start u. Ziel - Südkehre - Gegengerade)
19. August 73	MOTO-CROSS-Weltmeisterschaftslauf der Klasse bis 500 ccm in St. Anthonis/Holland (Nähe Venlo)
19. August 73	Grasbahnrennen in Lippstadt
25./26. August 73	Internationales Straßenrennen (5 Klassen) in Hengelo/Gelderland (s. besonderen Hinweis)
<u>8./9. September 73</u>	<u>BVDM-Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung in Xanten / Niederrhein (s. besonderen Hinweis)</u>
8./9. September 73	Heidjer-Treffen des LV LÜNEBURGER HEIDE in Westergellersen b. Lüneburg
15./16. September 73	Internationale Veteranen-Rallye in Hengelo/Gelderland Anmeldung und Auskunft bei R. Kreunen, Marktstraat 8, Hengelo/Gelderland NL
22./23. September 73	"Hexentreffen" des LV OSTWESTFALEN-LIPPE bei Lemgo
30. September 73	ng. Trial der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM Näheres über Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Ha. Hohlesteinstr. 3
7. Oktober 73	ng. Trial des LV WESERSTEIN bei Bad Sooden-Allendorf. Näheres über Manfred Zindel, 351 Hann.-Münden, Blume 29
13./14. Oktober 73	Zelttreffen des LV FRANKEN bei Wildenstein. Näheres über Hans Köhler, 8521 Poxdorf, Nr. 105

Impressum:

DIE BALLHUPE

Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM)

Sitz: 433 Mülheim/Ruhr

Geschäftsstelle und Anzeigenverwaltung:

56 Wuppertal 1, Querstraße 9, Tel. 02121/423779

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

Willi Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstraße 9

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

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet

HEINRICH RONS DORF

KRAFTFAHRZEUGE u. ZUBEHÖR

Vertragshändler:



Erstklassige



Fabrikate



Beste



Betreuung



Neue Ausstellungenräume

583 SCHWELM

Berliner Straße 62

So sehen die Gestandfaher schon nach der ersten Runde aus!
(Foto Donnerstag)

