

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



ELEFANTEN-TREFFEN 1975

Fest oder Monster?

Es war eine Veranstaltung der Superlative in jeder Hinsicht. Die Verlegung des Termins von der ersten Januar-Woche auf Mitte Februar brachte keine Minderung der Besucherzahl. Das Wetter spielte einfach nicht mit. So kamen noch mehr Teilnehmer und Besucher als im Vorjahr. Vor allem auf Solo-Maschinen, von denen bei echtem Winterwetter nur eine kleine Bruchteil erschienen wäre. Das war erfreulich für die vielen jungen Leute, die auf ihren 50ern gekommen waren, und die sich unter den hubraumstärkeren Maschinen keineswegs als lästige Pimpfe zu fühlen brauchten. Wir freuten uns ebenfalls, zeigte das doch, daß das ELEFANTEN-Treffen seine Faszination bei der Jugend nach wie vor behalten hat, und daß wir uns um Mangel an Nachwuchs nicht zu sorgen brauchen.

Natürlich fehlten weder Veteranen nach „Tolle Vögel“. Viele Bastler-Konstruktionen ließen leider die Harmonie zwischen Funktionalität, sauberer Verarbeitung und gefälligem Äußeren vermissen. Einen der rundum gelungenen Eigenbauten stellen wir auf dem Rücktitel dieses Heftes vor.

Eine für viele Besucher aus Frankreich ärgerliche Tatsache war, daß in einer französischen Motorrad-Zeitschrift der Termin des ELEFANTEN-Treffens mit dem 12. und 13. Februar angegeben worden war. Diese Panne ist uns unerklärlich, da wir schon im Oktober vorigen Jahres, also vor dem langen Poststreik in Frankreich, die gesamte europäische Fachpresse über den Termin 13. – 16.2. unterrichtet hatten. So kam es, daß schon am Mittwoch, dem 12.2. eine Menge Franzosen am Ring waren, von denen nicht wenige am Donnerstag-Mittag wieder die Heimfahrt antreten mußten. Die BVDM-Boxe im Fahrerlager war also schon am Donnerstag-früh belagert und der Ansturm auf die Plaketten hielt an, bis wir am Samstag-Mittag restlos ausverkauft waren.

Es ist unmöglich, vom Verlauf des Treffens einen chronologischen Bericht zu geben. Hier können wir nur bestimmte Ereignisse und Fakten herausgreifen.

Natürlich ging es im Tribünen-Restaurant jeden Abend hoch her. Doch hatten wir niemals Mühe das Lokal zu räumen, wenn die Zeit dafür gekommen war. Über die Situation im Tribünen-Restaurant ist wohl ein offenes Wort am Platze, zumal in der regionalen Presse erheblich übertriebene Darstellungen veröffentlicht wurden. Eine Überschrift lautete zum Beispiel: „Blauer Saal zerhackt!“ An den vier Abenden, an denen das Lokal jedesmal proppenvoll war, gingen 7 (sieben) Tische, etliche Stühle und 3 oder 4 Lampen zu Bruch. Auch das hört sich vielleicht noch furchtbar an. Bevor hier aber jemand von alles zerhackenden Rockern spricht, sollte er zur Kenntnis nehmen, daß das kostbare Mobilar in den hinteren Sälen offenbar noch aus der Entstehungszeit des Nürburgrings stammt und vermutlich im Jubiläumsjahr 1977 als nostalgische Reliquie aus den „Goldenen Zwanzigern“ verehrt werden soll. Es bedarf wahrlich keiner rohen Gewalt, diese Beinahe-Antiquitäten zum Einsturz zu bringen. Von „Zerhacken“ kann also keine Rede sein.

Da wir einmal bei den negativen Fakten sind, soll ein ganz übles Stück nicht unerwähnt bleiben, welches am Samstag-Abend einem Sanitätswagen des Malteser-Hilfsdienstes widerfuhr: Auf der B 258 war ein junger Mann – zweifellos unter Alkoholeinfluß – gegen ein Auto gelaufen und schwer verletzt worden. Auf der Fahrt zum Unfallort, den die Malteser ja nicht genau kannten, wurden sie von einigen Idioten (anders kann man diese Zeitgenossen nicht titulieren) in einen Waldweg eingewiesen, worauf sich die „Helfer“ höhnisch lachend davon machten. Selbst wenn der Sani-Wagen aus einiger Entfernung im Dunkeln für ein Polizeifahrzeug gehalten worden war, hätten die Sausäcke ja spätestens beim Abbiegen von der Straße sehen müssen, worum es sich handelte. Kostbare Minuten vergingen, bis der Wagen wieder zurück aus dem Wald manövriert war. Das Unfallopfer verstarb kurz nach der Einlieferung in's Adenauer Krankenhaus. In diesem Fall hätten die vergeudet Minuten das Leben nicht mehr retten



ELEFANTEN-Treffen 1975 – dichter Andrang vor der BVDM-Boxe schon ab Donnerstag früh; bis daß am Samstag-Nachmittag keine Plakette, keine Jahreszahl, kein Klebeschild mehr da war!

Foto: Spankowski

können. Was aber, wenn es wirklich um eben diese Zeitspanne gegangen wäre?

Der Sanitätsdienst der Malteser hat sich auch in diesem Jahr wieder hervorragend bewährt. Über Arbeitsmangel hatte er nicht zu klagen: etwa 100 Hilfeleistungen wurden im Sani-Raum vorgenommen; 32 Transporte nach Adenau wurden erforderlich; ein halbes Dutzend Fälle von Unterkühlungen mußten behandelt werden, einer davon war schon sehr kritisch! Bei den meisten Transporten und bei den Unterkühlungen war übermäßiger Alkoholkonsum vorausgegangen!

Auf der Rennstrecke ereigneten sich zwei ernstere Unfälle. Beide Male mußte der Rettungswagen über die Start- und Ziel-Gerade, wo von einigen Typen nur zögernd Platz gemacht wurde. Auch das ist eine Schweinerei! Alle anständigen Teilnehmer sollten derartigen Vögeln an Ort und Stelle klarmachen, daß sie unter uns nichts zu suchen haben!

Superstar und meistfotografierter Teilnehmer am ELEFANTEN-Treffen war unbestritten Makato Okazaki, aus Yokohama/Japan. Er war am 25. Oktober 1974 auf seiner BMW R 75/5 (!) gestartet und zunächst per Schiff nach Madras in Indien, gereist. Von da fuhr er mit seiner Maschine quer durch Indien, über Neu Delhi nach Pakistan — Afghanistan — Iran — Türkei — Bulgarien — Jugoslawien — Österreich — Deutschland nach Amsterdam. Die Fahrtstrecke, ohne die Schiffsreise, betrug 14.000 Kilometer! Daß Herr Okazaki in Holland gelandet war, hatte den folgenden Grund: er hatte der Zeitschrift DAS MOTORRAD seine Absicht, das ELEFANTEN-Treffen zu besuchen, mitgeteilt. Von dort erhielten wir den Brief so spät, daß wir den Absender von der Terminverschiebung nicht mehr vor seiner Abreise verständigen konnten. So begab er sich erst einmal zu holländischen Freunden und diese brachten ihn mit zum Ring. Klar, daß Makato Okazaki den Ehrenpreis für die weiteste Anfahrt ver-



Hier der zweifellos am meisten fotografierte Mann des diesjährigen ELEFANTEN-Treffens: Makato Okazaki aus Yokohama auf seiner R 75/5. Hier im Gespräch mit Ernst Leverkus, Willy Reuter und Horst Briel (von links). Man beachte den riesigen Koffer über dem Maschinen-Hinterteil!
Foto: Donnerstag

dient hatte. Der freundliche und bescheidene Japaner ist 29 Jahre alt, gelernter Fotograf und von Beruf Kameramann. Er will noch nach England, zur TT und dann über die USA zurück nach Japan. Gute Reise!

Den zweiten Preis erhielt Gert-Dieter Jeschke, der aus Los Angeles/Kalifornien gekommen war, ebenfalls auf einer BMW R 75/5. Die drittlängste Strecke hatte Harry Helgesson, aus Sycksele/Nordschweden zurückgelegt.

Da wir gerade bei den Ehrungen sind: Der älteste aktive Teilnehmer war BVDM-Mitglied Friedrich Thiedemann aus Bergisch-Gladbach, 67 Jahre jung, auf JAWA 125. Zweitältester war Hans Bossard, (65) aus Gossau/Schweiz, auf einer BMW R 51/2, Baujahr 1950.

Für die weiteste Anfahrt innerhalb der Bundesrepublik hatte die Zeitschrift „Bahnsport aktuell“ einen Preis gestiftet. Ihn erhielt Henry Kiefer aus Westerland/Sylt mit 938 km.

Beim Prämieren der Eigenbauten – seit jeher „Tolle Vögel“ genannt – fiel die Wahl nicht leicht. Die Jury entschied sich für die BMW R 69 S mit 60-PS PORSCHE-Motor, die Herr Georg Rehm aus Salmünster in 9monatiger Arbeit zusammengebaut hatte. Das der unvergessene ADLER-Twin noch immer ein beliebtes Objekt der Edelschrauber ist, bewiesen die nächsten Plätze.

Der 2. Preis ging an Herrn Wolfgang Schulz aus Eppstein. Er brachte eine Vierzylinder-Maschine mit, die aus zwei ADLER-MB 200-Einheiten entstanden war. Vier Vergaser sorgen für gleichmäßige Fütterung jedes Zylinders. Der dritte Preis fiel an Herbert Biecker, Düren-Birkel. Auch er hatte eine ADLER-Four aus zwei MB 200-Motoren, aber zum Unterschied zu der Maschine von Herrn Schulz hatte diese nur zwei Vergaser. Er versteht sich, daß die prämierten in jeder Weise vorbildlich ausgeführt waren.

Nach den „tollen“ kommen nun die „miesen“ Vögel. In diesem Jahr war ein Preis für die verkommenste Maschine ausgesetzt. Den bekommt der Besitzer der 350er JAWA mit dem Kennzeichen MY-AX 41 zugeschickt. Der „Gewinner“ hatte sich auf unseren Lautsprecher-Aufruf nicht gemeldet, wir müssen ihn noch ermitteln. Verdient hat er die „Auszeichnung“ auf jeden Fall, denn als Motorrad konnte man diesen jämmerlichen Metallhaufen kaum noch bezeichnen.

Bleiben noch die Veteranen. Den Gewinner des 1. Preises zu ermitteln fiel nicht schwer: Hermann Hess aus Wixhausen bei Darmstadt hatte eine NSU mit Seitenwagen, Baujahr 1912 mitgebracht. Natürlich originalgetreu restauriert. Bedeutend schwieriger waren die nächsten Plätze zu besetzen. Die Jury vergab den 2. Preis an Hans Schäfer, Gummersbach, der auf einer zu-



Oldtimer Friedrich Thiedemann (Baujahr 1907) erhält hier aus der Hand von Horst Briel den Ehrenpreis für den ältesten aktiven Teilnehmer. In der Mitte BVDM-Presseschef Horst Miethe.
Foto: Donnerstag

gelassenen DKW-RT 3 gekommen war. Der 3. Preis fiel an die Brüder Bernd und Werner Hänisch, Heilbronn, für die hervorragend restaurierten ZÜNDAPP K 800 (Baujahr 1938) und K 500 (1934).

Bedingt durch das gute Wetter, hatte auch die Gedankenrunde am Samstag-Abend eine Rekord-Beteiligung. Die Gegengerade reichte nicht, um alle die Fahrzeuge aufzunehmen, die nach der kurzen Gedankenkrede – traditionsgemäß von Ernst Leverkus gehalten – zu Ehren der im Vorjahr verstorbenen Freunde im Fackelschein um die Nordschleife fahren wollten. Diese Runde ist und bleibt der Höhepunkt jedes Elefanten-Treffens und hier hat sich der Geist dieser Veranstaltung noch am reinsten erhalten.

Eine lange Tradition hat nun auch schon das Geschicklichkeitsturnier der Jugend bis 14 Jahren. Sorgen hat Horst Orkowski, der seit einigen Jahren diese beliebte Rahmenveranstaltung betreut, weniger wegen Mangel an Beteiligung, sondern wegen des immer weiter weg vom Hauptgeschehen verlegen, um noch ein passendes Gelände zu finden, welches noch nicht mit Zelten besetzt ist. Auch noch nie dagewesen: in diesem Jahr belegten drei der jungen Teilnehmer mit nur je drei Minuspunkten den 1. Platz:

Volker Capito, 14, auf Hartmann/BMW R 90/6-Gespann

Dietmar Peickert, 13, auf MZ 250-Gespann

Sidney Schmitt, 13, TORNAX-ILO 250 mit Seitenwagen

auf den nächsten Plätzen folgten

Reinhard Stockmann, auf BMW-R 69 S/Kayser m.Stwgn.

Klaus-Peter Arpert, 12, auf BMW R 26 m Stwgn.

Das Fahrerlager war – wie seit Jahren – bis auf den letzten Quadratmeter besetzt. Besondere Erwähnung verdient die „Teestube“ von Manfred Riecker und Pastor Doerr, die mit ihren fleißigen Helfern unermüdlich die Becher füllten. Mit Tee natürlich.

Die bekannten Renndienste waren auch wieder vertreten. Sie hatten alle Hände voll zu tun. Leider fehlte der große Wagen von VARTA. Er ist dem Rechenstift zum Opfer gefallen. Dafür konnten wir erstmals einen Kundendienstwagen von HERCULES begrüßen. Wir hoffen sehr, daß Direktor Brunner diese sympathische Mannschaft im nächsten Jahr wieder zum Ring schickt!



Mit gespannter Aufmerksamkeit peilt Dietmar Peickert das nächste Hindernis auf dem Gymkhana-Kurs an.
Foto: Spankowski

Der BVDM-Ordnungsdienst an den Ein- und Ausfahrten hielt dem manchmal beängstigenden Ansturm der Fahrzeuge stand. Leider konnte der wichtige und bewährte Funksprechverkehr nicht ausgeübt werden. Die Bundeswehr hielt in der Eifel eine Übung ab und die dabei eingesetzten Funkgeräte überlagerten unsere relativ schwache Anlage derart, daß eine Verständigung selbst auf kürzeste Entfernung nicht möglich war. Trotzdem hat es geklappt, wobei als erfreulich angemerkt werden muß, daß sich bei auftretenden Engpässen auf Lautsprecheraufruf innerhalb kürzester Zeit jeweils genug BVDM-Mitglieder einfanden, um die kritischen Stellen zu verstärken.

Allen, die diesmal wieder, oder zum ersten Mal, mitgeholfen haben, diese Mammutveranstaltung durchzuführen, sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt! Diejenigen, denen es nicht gefallen hat, seien an den alten Spruch erinnert:

„Wer zum ELEFANTEN-Treffen kommt, ist selber schuld!“

w.r.

Wer hat genau zugehört?

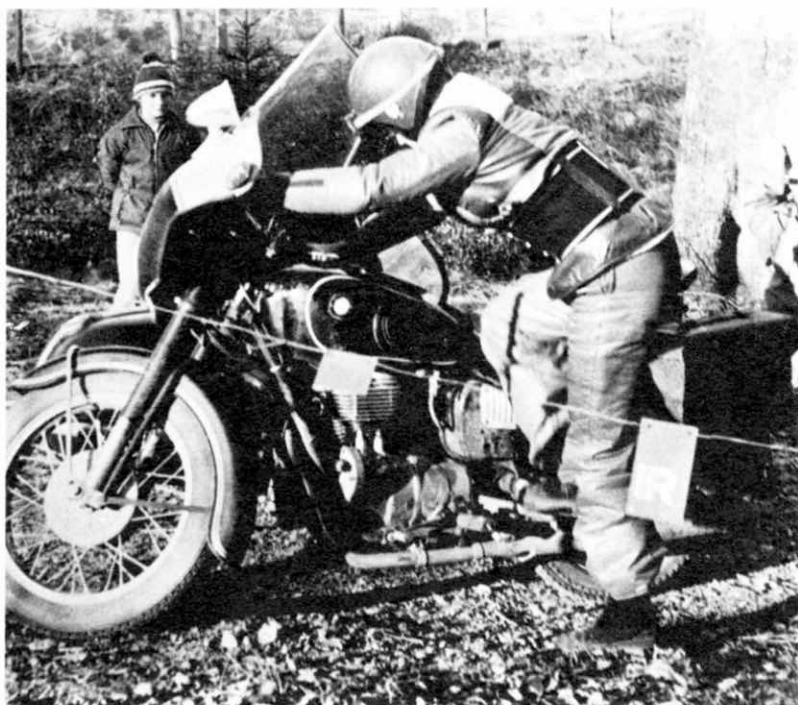
Über das diesjährige ELEFANTEN-Treffen sollen von einigen Rundfunkanstalten Berichte gesendet worden sein. Ein Teil dieser Berichte soll Unrichtigkeiten und Übertreibungen enthalten haben.

Da die Mitglieder der Organisationsleitung während des Treffens etwas anderes zu tun haben, als Radio zu hören, wissen wir von den Meldungen nur aus zweiter und dritter Hand. Ohne ganz zuverlässige Mitteilungen können wir aber gegen unsachliche oder unwahre Berichterstattung nichts unternehmen.

Wir bitten daher unsere Mitglieder um Mithilfe: wer hat während und nach dem Treffen irgendwelche Rundfunk-Meldungen über die Veranstaltung selbst gehört? Von welcher Rundfunkanstalt und zu welcher Zeit wurden diese Meldungen verbreitet? Den wesentlichen Inhalt bitte in Stichworten angeben. Es kommen nicht nur deutsche, sondern auch deutschsprachige ausländische Sender infrage, z.B. Radio Radio Luxemburg.

Richten Sie Ihre Mitteilung bitte an unseren Referenten für Film, Funk, Presse, Horst Miethe, 4000 Düsseldorf-Holthausen, Hülgestraße 15. Wir danken für Ihre Mitarbeit!

H.M.



Hier versucht Klaus-Peter Arpert den Motor der R 26 wieder in Gang zu bringen.

Foto: Spankowski

U R A L - M 66 — Ein Erfahrungsbericht

Unseren Freund Jan Olsen aus Ostende, der sich vor mehr als zwei Jahren ein URAL-Gespann gekauft hatte, baten wir schon beim vorjährigen Elefanten-Treffen um einen Erfahrungsbericht über diese nicht uninteressante Maschine. Nachdem er das Gespann nun noch ein weiteres Jahr gefahren hat, brachte er seinen Bericht jetzt mit zum Ring.

Die URAL — M 66 war schon zweimal auf der IFMA ausgestellt. Sie machte einen wuchtigen Eindruck, alleine aus dem Material, welches für den vorderen Kotflügel aufgewendet wird, macht man anderswo ein ganzes Moped. Der Motor sieht bis auf die Zylinderkopfdeckel dem der BMW R 51/2 täuschend ähnlich und das Getriebe hat noch den kleinen Handhebel auf der rechten Seite, wie die Bayern damals auch. Das Fahrwerk, mit einer stabilen Telegabel und einem kräftigen Doppelrohrrahmen, sieht vertrauens-erweckend aus. Für eine gute Bodenfreiheit sorgen die 19"-Räder mit der Bereifung 3.75—19. Ein jüngerer original-sowjetischer Prospekt gibt neuerdings 4.00—17 an, beide Reifengrößen sind hier nicht gebräuchlich. Die Bremsen erscheinen sehr mager, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit mit nur 105 km/h angegeben wird. Das Gesamtgewicht des Gespanns beträgt aber 320 kg leer — eine optimistisch anmutende Angabe.

Bevor wir Jan Olsen zu Wort kommen lassen, noch schnell die Motor-Daten:

Bohrung/Hub	78/68 mm = 649 ccm
Verdichtung	7 : 1
Leistung	35 PS
Drehzahl	nicht angegeben
Lichtmaschine	6 V/65 Watt

Hier nun der Bericht:

Gekauft wurde die Maschine im November 1972, eingefahren wurde vorschriftsmäßig: die ersten 1.000 km mit höchstens 60 km/h, alle 1.000 km 10 km/h mehr.

Nach 400 km wurde die URAL am linken Zylinderkopf von einem Renault R 4 angefahren. Bei dem Wagen war die Stoßstange eingedrückt, das Motorrad zeigte keinerlei Schäden.

Schon beim Kauf wurde auf einen anfangs hohen Ölverbrauch hingewiesen, doch mußte bei 2.000 km der Motor wegen zu hohen Ölverlustes geöffnet werden. Es zeigte sich, daß die innere Gummidichtung (gemeint ist offenbar ein Sim-

merring) nachlässig montiert war. Es wurden neue Dichtungen im Handel beschafft und montiert.

Nach dem Elefanten-Treffen 1973 hatte die Maschine 3.000 km gelaufen und wurde mit ca. 90 km/h gefahren. Nach einer Strecke von 50 km ließ der Motor ein blechernes Geräusch hören. Der Motor wurde von der Vertretung geöffnet: beide Kolben waren beschädigt, sie zeigten Riefen und Verfärbungen. Die Kolben wurden unter Garantie ersetzt. Manche Vertretungen bauen andere, als die Original-Kolben ein, es heißt, daß der Motor damit zufriedenstellend läuft.

Bis ca. 5.000 km wurden die neuen Kolben solo eingefahren. Abgesehen von Kleinigkeiten überstand die URAL das Elefanten-Treffen 1974 und eine weitere Fahrt zu Nürburgring. Auf der Rückfahrt, bei Kilometerstand 8.750 entstand bei Tempo 90 wieder ein Kolbenscha-den. Der immer freundliche holländische Importeur „MOTIM“ in Maasluis, ersetzte zum zweiten Mal die Kolben, wenn auch die Garantie längst abgelaufen war (Voraussetzung war aber, daß alle Reparaturen dort vorgenommen worden waren).

Bis 9.500 km wurde die Maschine wieder solo eingefahren. Bei 9.600, während der belgischen JUMBO-Fahrt, verlor der Motor am hinteren Kurbelwellenlager Öl, weil durch das langsame Fahren und die starke Erwärmung die Dichtung gelitten hatte. Der Dichtungsring wurde erneuert. Mit 11.000 km auf dem Tacho ist die URAL nun wieder am Nürburgring.

Hier eine Zusammenfassung der bisherigen Erfahrungen:

Die URAL — M 66 hat einen starken Rahmen, sehr geeignet für Gespann-Betrieb — nur das „Herz“ macht nicht immer so recht mit. Der Motor springt gut an, wenn auch ein Elektro-Starter fehlt.

Kilometerzähler und Geschwindigkeitsanzeige zeigen etwa 10 % zu wenig, ein Drehzahlmesser fehlt.

Der Lack hält an stark beanspruchten Stellen schlecht.

Das Licht ist zu schwach, wie die ganze elektrische Anlage, einschließlich Batterie. Weil die Hupe manchmal ausfällt, wurde eine Ballhupe angebracht.

Der vordere Reifen ist nach 11.000 km noch brauchbar, hinten wurden in dieser Zeit zwei Reifen gebraucht. Der Reifen des auf dem Seitenwagenheck mitgelieferten Ersatzrades hat nur wenige Tausend km gehalten.

Das Werkzeug ist reichhaltig. Der Seitenwagen bietet keinen Luxus, aber er ist sehr geräumig. Das gilt auch für den Gepäckraum.

Die URAL — M 66 ist keine sportliche Maschine mit spritziger Beschleunigung, sie kann aber den befriedigen, der gerne, nicht allzu flott, Gespann fährt — und ein wenig Glück hat!

Jan Olsen

Eine interessante TT-Statistik

Von 1907 bis 1960 wurden insgesamt 29.672,22 Meilen = 47.475,552 Kilometer bei den Rennen um die Tourist-Trophy als Distanz angeboten. Nehmen wir die Sieger der bis dahin gefahrenen 140 Klassen, so ergibt dies pro Mann eine Rennstrecke von runden 330 Kilometern. Dazu zählen wir die trainierten Entfernungen, aber weil im Training natürlich mancher diese volle Distanz nicht schaffte, runden wir das Ganze großzügig zugunsten der TT-Gegner auf weitere 330 km ab (in Wirklichkeit waren es mehr) = also 660 km pro Mann.

Wiederum sehr vorsichtig zählen wir nur 30 Mann je gefahrene Klasse (in Wirklichkeit haben wir Besetzungen bis zu 90 Fahrer und mehr!). Also $660 \text{ km} \times 30 = 19.800 \text{ km}$ wurden pro Klasse gefahren — im Training und im Rennen. Runden wir das wegen besserer überschlägiger Rechnung auf 20.000 km ab.

140 Klassen wurden von 1907 bis 1960 gestartet. Also $20.000 \text{ km} \times 140 = 2.800.000 \text{ Kilometer}$. Da es aber Ausfälle gab, die bis zu 30 % und mehr gehen, ziehen wir 800.000 Kilometer nochmals ab. Bleiben 2.000.000 Kilometer in 42 Jahren (1907 bis 1960). Das sind pro Jahr im Rennen und im Training durchschnittlich 47.620 Kilometer (Abgerundet), die von den Fahrern auf der TT zurückgelegt worden sind.

Um weitere Fehlschätzungen auszuschneiden, runden wir diese Summe großzügig auf 40.000 Kilometer pro TT und Jahr ab. Von 1961 bis 1974, also in weiteren 14 Jahren wurden demnach 560.000 Kilometer gefahren. $2.000.000 + 560.000 = 2.560.000 \text{ Kilometer}$, abgerundet wiederum auf 2.500.000 Kilometer, die von 1907 bis 1974 auf dem TT-Kurs zurückgelegt worden sind. Dies gilt also nur für das Training und die Rennen um die Tourist-Trophy.

Nun müssen wir noch die seit 1947 gefahrenen „Clubmans-TT“ und den daraus später hervorgegangenen „Manx-Grand-Prix“ der englischen Nachwuchsfahrer dazurechnen.

Nehmen wir wieder 30 Mann pro Klasse (in Wirklichkeit sind es weit mehr als 70!), und rechnen wir 600 gefahrene Renn- und Trainingskilometer pro Mann = 18.000 Kilometer. Zwei Klassen pro Ereignis = 36.000 km pro Jahr. 1947 bis 1974 sind es 28 Rennwochen. $28 \times 36.000 \text{ km} = 1.008.000 \text{ Kilometer}$. Abgerundet auf 800.000 Kilometer, um jedem TT-Kritiker noch weiter entgegen zu kommen.

$2.500.000 + 800.000 = 3.300.000 \text{ Kilometer}$, die von 1907 bis 1974 vermutlich auf der TT zurückgelegt worden sind.

Nun haben bei diesen Rennen bedauerlicher Weise 107 Fahrer ihr Leben eingebüßt. $3.300.000 : 107 = 30.841,121 \text{ km}$. Das würde bedeuten, daß es rund alle 30.000 Kilometer — wohlge-merkt im Renntempo gefahren! — einen tödlichen Unfall gegeben hat.

Wie sähe eine solche Überlegung aus, wenn man sie für andere Rennstrecken, beispielsweise für den Nürburgring, für Monza, für Francochamps oder andere Kurse anstellen würde. Wieviele Kilometer müßte ein Motorradfahrer im täglichen Verkehr zurücklegen, bevor er auf einen so schweren Unfall gefaßt sein sollte?

Das Versicherungs-Thema — Der gegenwärtige Stand

Das Versicherungsthema bleibt aktuell und der BVDM tut eine ganze Menge, um diese Aktualität zu erhalten. Anfang Dezember hatten wir in Bonn ein Gespräch mit dem zuständigen Abteilungsleiter im Bundeswirtschaftsministerium. Dort erhielten wir ein Exemplar jener Änderungsverordnung, wonach nunmehr auch von höchster Stelle die Einteilung der Tarifklassen nach Motorleistung verfügt wurde. Allerdings hat man es sich sehr einfach gemacht, indem die offenbar vom HUK-Verband stammende Staffelfung übernommen wurde. Diese ist rein schematisch und — leider muß man daß auch hierzu feststellen — ohne Bezug zu den technischen Realitäten aufgebaut:

bis 10 PS
von 11 bis 20 PS
von 21 bis 30 PS
von 31 bis 40 PS
von 41 bis 50 PS
über 50 PS

Wir haben daraufhin am 20. Januar 1975 in einem Brief an das Ministerium unsere Vorstellung von einer PS-Staffelfung dargelegt und ausführlich begründet. In der jüngsten Ausgabe der neuen Motorrad-Zeitung „PS“ ist unser Schreiben im vollen Wortlaut abgedruckt. Wir können uns daher eine Wiederholung an dieser Stelle sparen.

Um unseren Vorschlag, der ganz wesentlich auf die kommende Umweltschutz-Gesetzgebung abgestimmt ist, in der Fachwelt und bei interessierten Kreisen der Öffentlichkeit eine breitere Basis zu verschaffen, haben wir eine Copie des Briefes mit entsprechenden Begleitschreiben an eine Reihe von Institutionen und Medien gesandt, mit der Bitte um Unterstützung unseres Vorschlages, bzw. um Stellungnahme. Zu diesem Kreis von Adressaten zählten die Fachpresse, ADAC und DMV, Das Bundesverkehrs- und das Bundesinnenministerium, verschiedene Rundfunkanstalten, der Verband der Zweiradindustrie und natürlich auch der HUK-Verband.

Das Echo war — wie erwartet — recht unterschiedlich. Der HUK-Verband verzieht sich mit einem, in bestem Versicherungs-Chinesisch abgefaßten Schreiben, hinter seine Statistik. Auf diese Statistik kommen wir noch zurück. Das Wirtschaftsministerium verweist wieder auf den HUK-Verband. Man kann fast der Meinung sein, die Bundesrepublik werden nicht von der Regierung, sondern von den Interessenverbänden der Wirtschaft

regiert (was bestimmten Links-Gruppen recht geben würde, die das schon lange behaupten).

Eine schnelle und positive Reaktion kam vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie. Hier hatte man, ebenfalls im Hinblick auf die kommende Entwicklung, eigene Vorschläge erarbeitet, die unseren Vorstellungen ziemlich nahe kamen. Was lag also näher, als sich zusammenzusetzen, um die beiderseitigen Entwürfe zu koordinieren. Das geschah am 21. Februar. Wir werden also, gemeinsam mit dem Zweiradindustrie-Verband, die folgende Staffelfung vertreten:

bis 10 PS
über 10 bis 17 PS
über 17 bis 27 PS
über 27 bis 38 PS
über 38 bis 50 PS
über 50 PS

Damit würde jeder weiteren Steigerung der Motorleistung in den bisherigen Hubraumklassen bis 125, 250 und 350 ccm ein Riegel vorgeschoben. Es ist jedem Einsichtigen klar, daß Erhöhungen der Leistung, insbesondere in der vorgenannten Klassen, obwohl technisch durchaus realisierbar, letztlich nur auf Kosten noch höheren Verbrauchs und noch problematischerer Geräuschdämpfungen gehen müssen.

Manche Leute mögen das vielleicht jetzt noch nicht einsehen. Weitsichtige Produzenten stellen sich aber bereits jetzt darauf ein. Die ersten Ausläufer der in den USA bereits rollenden „weichen Welle“ haben unseren Kontinent schon erreicht. Eine große japanische Marke demonstrierte das schon recht deutlich auf der IFMA. Ein anderer Hersteller, der mit leistungsstarken Zweitakttern Weltruhm erlangte, hat bereits ein komplettes Viertakterprogramm in der Hinterhand.

Nur den HUK-Verband berührt das alles nicht. Er teilt stur und schematisch ein, von 10 zu 10 PS. Dazu schreibt man uns in schöner Offenheit:

„Die jeweiligen Wunschvorstellungen (!) von Benutzern und Herstellern sind in vielen Fällen nicht mit den Resultaten der Bedarfsstatistiken in Einklang zu bringen. Ein Abweichen zugunsten einer Gruppe muß zweifellos die Belastung einer anderen ergeben und einen entsprechenden Widerspruch erzeugen. Bei der Erarbeitung des Materials kann der HUK-Verband nur Fakten und keine Interessen berücksichtigen.“

Davon würden wir jedes Wort unterschreiben, wenn nicht mit den Fakten diejenigen gemeint werden, die der HUK-Verband als solche versteht. Und wenn er keine anderen Interessen berücksichtigt, dann vergißt er in erster Linie seine eigenen nicht. Wir verstehen unter Fakten die Praxis auf unseren Straßen, die Möglichkeiten der technischen Entwicklung, die auf uns zukommende Umweltschutzgesetzgebung.

Noch ein Wort zur Schadenstatistik. Als Grundlage für die vom HUK-Verband aufgestellten PS-Klassen dient bisher nur die Statistik des Jahres 1973. Damals war es die Klasse von 30 bis 40 PS — entsprechend der früheren Hubraumklasse von 251 bis 475 ccm — die durch einen relativ hohen Schadenbedarf auffiel. Flugs wollte man diese Klasse mit der nächsthöheren, 41 — 50 PS, zusammen ziehen, da sonst die Organik gelitten hätte. Danach bedeuten mehr PS (oder größerer Hubraum) gegeben, bzw. nach den fragwür-

digen Regeln der Versicherer, auch höhere Prämien, selbst wenn die stärkeren Klassen weniger Schäden verursachen.

Nun weiß nicht nur jeder Motorradhändler, daß mit der brutalen Prämienhöhung vom 1. Juli 1973 die 350er-Maschinen fast unverkäuflich wurden. Die Mehrzahl der potentiellen Käufer dieser Klasse nahm dafür eine 250er, ein kleinerer Teil ging gleich zu größeren Hubräumen über. Man braucht kein Prophet zu sein, um die Schadenentwicklung im Jahre 1974 vorauszusagen. Im Laufe des April wird die 74er Statistik vorliegen. Manche werden dann ganz große Augen machen.

Willy Reuter

Und hier ein Beispiel dafür, wie die größte deutsche Kraftfahrerorganisation unsere Bemühungen „unterstützt“:



Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

ADAC · 8 München 70 · Baumgartnerstraße 53

Zentrale

BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.

27.2.1975 go-stn

5600 Wuppertal 1
Querstraße 9

JZ-75-2474

Juristische Zentrale
RA Alexander Gontard
App. 315

Sehr geehrte Herren,

für Ihr Schreiben vom 28.1.1975 betreffend die Haftpflichtversicherung für Motorräder bedanken wir uns sehr.

Wie Sie wissen, hat das BUNDESAUFSICHTSAMT über die neue Bemessungsgrundlage in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung für Motorräder noch nicht entschieden. Es wird also Zeit sein, die Probleme noch ausreichend und intensiv zu erörtern. Dabei wollen wir gern auch die von Ihnen angeschnittenen Gesichtspunkte in die Überlegungen mit einbeziehen.

Im übrigen glauben wir, daß die vorzügliche Darstellung im Schreiben an das BUNDESWIRTSCHAFTSMINISTERIUM vom 20.1.1975 durch Ihren Verband ihre Wirkung nicht verfehlen wird.
Mit freundlichen Grüßen

Mitglied der AIT und der FIA · Tel. 0811/7670-1 · Telegr. ADAC-CLUB · Telex 05/26231

Postfach, München 1227-805 · Dresdner Bank, München (BLZ 70060000) Konto 3010223 · Bayerische Landesbank Girozentrale (BLZ 70050000) Konto 55830

Sport-Erfolge 1974

Schon seit Jahren gehören dem BVDM auch aktive Sportfahrer mit Ausweis oder Lizenz an. Deren Erfolge können im Rahmen der bestehenden BVDM-Jahreswettbewerbe leider nicht gewertet werden. Da der BVDM kein Mitglied der OMK ist und auch die meisten Mitglieder mehr der Sparte Touristik angehören, wird eine Wertung nur auf n.g. Sport-Basis durchgeführt. Um aber einmal die beachtlichen Erfolge des Sportjahres 1974 herauszustellen, möchten wir an dieser Stelle uns gemeldete Ergebnisse bekannt geben.

Es ist außerdem geplant, in den nächsten Ausgaben der BALLHUPE einzelne Fahrer vorzustellen.

Zuverlässigkeitsfahrten:

Barbara Brede, 581 Witten, YAMAHA RD 250 (LV RHEIN-RUHR)	1 x Gold 3 x Silber
Dieter Bail, 56 Wuppertal, YAMAHA RD 350 (LV SAUERLAND)	2 x Gold 1 x Bronze
Martin Brede jr, 581 Witten, BMW R 75/5 (LV RHEIN-RUHR)	5 x Silber
" " " als Beifahrer	1 x Silber
Manfred Bruckhoff, 433 Mülheim, KAWASAKI Z 1 (LV RHEIN-RUHR)	3 x Gold
Willi Denz, 577 Neheim-Hüsten, (LV SAUERLAND)	1 x Silber
Eberhard Machill, 581 Witten, BMW R 75/5 (LV RHEIN-RUHR)	8 x Silber
Hans-Friedrich Nolke, 577 Neheim-Hüsten (LV SAUERLAND)	2 x Gold
Ellen Pfeiffer, 6 Frankfurt, BMW R 75/5 (LV RHEIN-RUHR)	9 x Silber 2 x Bronze
Manfred Paehr, 475 Unna-Massen, BMW R 75/5 (LV SAUERLAND)	1 x Gold 5 x Silber

auf zwei Veranstaltungen war Manfred Paehr als Streckenmarschall eingesetzt.

Wilfried Schneider, 46 Dortmund, HONDA CB 500 (MC WITTEN)	8 x Gold 1 x Silber
Jürgen Teuschel, 683 Schwetzingen, HONDA CB 500 (Einzelmitglied)	1 x Gold 1 x Silber

Junioren-Pokal im Straßenrennsport:

Barbutzki/Buchner, Bochum auf Blum-BMW-Gespann 500 ccm	
Intern. AVUS-Rennen	5. Platz
„Rund um's Bayerkreuz“	5. Platz
7. DMV-Bergpreis Zotzenbach	11. Platz

Wir gratulieren unseren Mitgliedern recht herzlich zu den erwähnten Erfolgen und wünschen weiterhin viel Glück mit Kettenriß und Kardanbruch.

Wuttke/Buchwald

BVDM-Jahreswettbewerbe 1974

a) Touristik-Wettbewerb

Auch im vierten Jahr des Touristik-Wettbewerbes konnte ein Aufwärtstrend bezüglich Teilnehmerzahl und km-Leistung verzeichnet werden. Das Interesse an diesem Wettbewerb nahm weiterhin zu, wie auch die hohe Zahl von 65 Teilnehmern zeigt.

Erfreulicherweise wurden die Ziele im allgemeinen recht gut beschrieben, so daß die Auswertung nicht unnötig erschwert wurde.

Siegerliste BVDM-Touristik-Wettbewerb 1974

1. Peter v. Elstermann	8377,6	MZ TS 250	LV Rhein-Ruhr
2. Siegfried Kalweit	7763,3	Jawa/CZ 477	LV Rhein-Ruhr
3. Harry Lück	7417,8	Heinkel Tour.	LV Niederelbe
4. Günter Seidel	5987,7	BMW R 75/6	LV Ostwestf. Lippe
5. Frank-Michael Wolf	5314,7	BMW R 69 S	LV Lüneburgerheide
6. Reinhold Kern	4813,9	Kreidler RSH	LV Main-Spessart
7. Johann Furmann	4660,3	Zündapp KS 125	Einzelmitglied
8. Hans-Lothar Reinehr	4641,3	Zündapp KS 601	LV Sauerland
9. Martin Kickhöfen	4460,0	MZ ETS 250	LV Südbaden
10. Manfred Paehr	4390,4	BMW R 75/5	LV Sauerland
11. Artur Loose	4364,0	BMW R 69 S	LV Rhein-Ruhr
12. Barbara Brede	4297,2	Yamaha DS 7	LV Rhein-Ruhr
13. Peter Rauch	4188,4	Yamaha RD 50	LV Main-Spessart
14. Günter Linke	4115,1	Moto Guzzi V 7	LV Sauerland
15. Jürgen Kilian	4055,2	Honda CB 500	Kasseler Motorradfr.
16. Bernd Weischet	3928,0	Triumph Trid.	LV Rhein-Ruhr
17. Martin Brede	3912,8	BMW R 90/6	LV Rhein-Ruhr
18. Werner Piskrzynski	3865,2	Honda CB 250	LV Niederelbe
19. Rainer Allert	3858,4	Kreidler RS	LV Ebern-Coburg
20. Günter Meier	3714,7	BMW R 60/5	LV Rhein-Ruhr
21. Margot Avenhaus	3564,0	Honda CB 125	LV Ostwestf. Lippe
22. Jürgen Teuschel	3547,0	Honda CB 500	Einzelmitglied
23. Martin Preuß	3435,8	Honda CB 500	Einzelmitglied
24. Klaus Gries	3426,8	Hercules SB 1	LV Main-Spessart
25. Manfred Bruckhoff	3353,0	Kawasaki Z 1	LV Rhein-Ruhr
26. Frieder. Scheplmann	3125,2	Zündapp KS 125	LV Ostwestf. Lippe
27. Eike Hoffmann	3015,6	Moto Guzzi V 7	LV UTMC
28. Detlet Käding	2995,2	Yamaha RD 250	LV Niederelbe
29. Edgar Holder	2826,0	Yamaha RD 250	LV Ebern-Coburg
30. Hermann Schulz	2811,0	BSA Rocket 3	Einzelmitglied
31. Bernd Linsel	2748,9	Honda CB 450	LV Sauerland
32. Karl Ziareisen	2596,7	Honda CB 250	LV Südbaden
33. Werner Reimer	2575,5	BMW R 60/6	LV Niederelbe
34. Hans-Jörg Nagel	2533,1	BMW R 50	LV Südbaden
35. Dieter Matzner	2515,5	Kreidler RS	LV Ebern-Coburg
36. Karl-Heinz Maddee	2345,6	Honda CB 350 F	LV Sauerland
37. Peter Laudanski	2338,2	MZ ETS 250	LV Rhein-Ruhr
38. Gunter Brandt	2337,5	BMW R 50/5	LV Niederelbe
39. Willi Reuter	2317,7	BMW R 75/5	LV Rhein-Ruhr
40. Klaus Schuhmacher	2316,0	Moto Guzzi V 7	LV UTMC

41. Hans Büchner	2279,0	BMW R 75/5	LV Ebern-Coburg
42. Werner Trommer	2278,9	NSU Max	LV Ebern-Coburg
43. Volkmar Duschek	2159,5	BMW R 60/5	LV Rhein-Ruhr
44. Detlef Schlichting	2077,6	MZ ETS 250	LV Niederlebe
45. Oskar Groß	1998,1	Kreidler RSH	LV Main-Spessart
46. Frieder Spohn	1981,0	Yamaha RD 350	LV Südbaden
47. Walter Henrich	1803,1	BMW R 51/3	LV UTMC
48. Ernst Edler	1732,2	BMW 75/5	LV Ostwestf. Lippe
49. Hans-Jörg Kopling	1731,5	BMW 75/5	LV Südbaden
50. Annelie Schumacher	1645,8	Moto Guzzi V 7 S	LV UTMC
51. Claus Peter Bollhorst	1645,5	NSU Max	LV Ostwestf. Lippe
52. Robert Lange	1543,8	BMW R 60	LV Weserstein
53. Jürgen Schmidt	1529,0	BMW R 50/5	LV Niederelbe
54. Walter Dreher	1443,8	Honda CB 500	LV Südbaden
55. Thomas Thiel	1384,9	Honda CB 350 F	LV Weserstein
56. Dieter Steinheimer	1275,3	BMW R 25/3	LV UTMC
57. Hans-Joachim Sixel	1269,0	MZ ES 250	LV Rhein-Ruhr
58. Wolfgang Bischof	1181,7	Kreidler RSH	LV Main-Spessart
59. Alfred Walter	1162,5	MZ ETS 250	LV UTMC
60. Horst Orlowski	1155,0	Moto Guzzi V 7	LV Rhein-Ruhr
61. Herbert Scholz	1095,9	—	LV Ostwestf. Lippe
62. Waldemar Müller	1055,7	BMW R 75/5	LV Ebern-Coburg
63. Dieter Köhler	898,8	Yamaha AS 3	LV Ebern-Coburg
64. Anton Bayer	820,8	BMW R 50	LV UTMC
65. Dieter Beermann	562,8	—	LV Ostwestf. Lippe

Sieger des BVDM-Touristik-Wettbewerbes 1974



Siegfried Kalweit
2. Platz



Peter v. Elstermann
1. Platz



Harry Lück
3. Platz

h) n.g. Sport-Wettbewerb

Erstmalig wurde im letzten Jahr ein Sportwettbewerb für nicht genehmigungspflichtige Veranstaltungen durchgeführt. Naturgemäß benötigen solche Jahreswettbewerbe eine gewisse Anlaufzeit. Wir sind daher schon mit einer Beteiligung von 12 Aktiven für's erste zufrieden. Es hat sich gezeigt, daß die kleineren n.g. Sportveranstaltungen für Motorradfahrer sich immer größerer Beliebtheit erfreuen. Auch das Angebot seitens der LV und anderer Clubs ist innerhalb der letzten Jahre erheblich erweitert worden.

Ausschreibungsgemäß finden Siegerehrung und Preisverteilung der o.g. Wettbewerbe während der diesjährigen JHV beim UTM in Hettenheim statt. Hier werden auch die Wertungshefte an die

Teilnehmer zurück gegeben. Bis zu diesem Termin können Einsprüche geltend gemacht und Unklarheiten beseitigt werden.

Außer Pokalen, Plaketten und Urkunden versuchen wir noch einige Ehrenpreise aufzutreiben. Lieferanten für Ehrenpreise sind stets willkommen.

Wir hoffen, daß auch in diesem Jahr das Interesse an den BVDM-Wettbewerben anhält und möglichst viele der ausgegebenen Hefte zur Auswertung eingesandt werden.

An dieser Stelle sei kurz bemerkt, daß noch genügend Wettbewerbshefte vorhanden sind und diese kurzfristig angefordert werden können.

Günter Wuttke Klaus-Werner Buchwald

Siegerliste BVDM—n.g. Sport-Wettbewerb 1974

1. Manfred Paehr	201,19	BMW R 75/5	LV Sauerland
2. Bernd Keggenhoff	94,80	BMW R 75/5	LV Sauerland
3. Dieter Bail	80,56	Yamaha RD 350	LV Sauerland
4. Siegfried Kalweit	71,78	Jawa/CZ 477	LV Rhein-Ruhr
5. Günter Linke	71,36	Moto Guzzi SW	LV Sauerland
6. Dieter Linke	64,68	Ural SW	LV Sauerland
7. Jürgen Prass	56,65	Yamaha R 5	LV Sauerland
8. Jürgen Teuschel	49,10	Honda CB 500	Einzelmitglied
9. Dieter Kaufhold	47,45	Hercules K 50	LV Sauerland
10. Axel Klenke	43,59	Yamaha RD 250	LV Ostwestf. Lippe
11. Heinz Schulte	36,31	MZ ETS 250 SW	LV Sauerland
12. Hans-Dieter Stadie	30,07	BMW R 75/7	LV Ostwestf. Lippe

Sieger des BVDM—n.g. Sport-Wettbewerbes 1974



Bernd Keggenhoff
2. Platz



Manfred Paehr
1. Platz



Dieter Bail
3. Platz

Neuer BVDM-Landesverband

Mit Beginn dieses Jahres haben sie die ELEFANTENTREIBER SAAR dem BVDM angeschlossen. Der Vorstand setzt sich z.Zt. wie folgt zusammen:

- | | |
|--|---|
| 1. Vorsitzender, Schriftführer und Kassierer | Klaus R. Arpert, 6621 Ludweiler/Warndt, Schmittsdell NB
Tel. 06898/79107 |
| 2. Vorsitzender u. Sportwart | Ludwig Wagner |
| 3. Vorsitzender u. Ausbilder | Heinrich Gaugler |

Treffpunkt: am 2. Samstag jedes Monats um 20 Uhr in der Gaststätte „Felsenhöhe“ in 6601 Bübingen, Saargemünder Straße 9.

Der erste Vorsitzende, Herr Arpert, ist Fahrlehrer und amtlicher Sachverständiger für Führerscheinfragen.

Wir heißen unsere Freunde aus dem Saarland herzlich willkommen im BVDM und hoffen auf eine lange und fruchtbare Zusammenarbeit!

3. Trial des LV SAUERLAND

Sein 3. clubinternes Trial, an dem auch einige in Soest stationierte englische Freunde teilnahmen, veranstaltete am 23. Februar der LV SAUERLAND in seinem Clubgelände bei Allendorf.

Die Fahrer mußten 6 Sektionen je dreimal aus jeder Richtung durchfahren. Bei kaltem, (zum Teil lag noch Schnee in den Sektionen) jedoch sonnigem Wetter gingen 10 Fahrer an den Start.

Sehr gekonnt waren die Durchgänge des Erstplatzierten, Ken Avery, mit seiner Ossa. Bemerkenswert war, daß zwei Engländer mit ihren Dienstmaschinen (BSA 350) an den Start gingen. Sie brachten die Motorräder in einem Jeep mit. Ich glaube nicht, daß Bundeswehrsoldaten solche Möglichkeiten haben, ihrem Hobby zu fröhnen. Allerdings waren die BSA's mit der Straßenübersetzung zum trialen nicht sehr geeignet.

Als am Schluß die Strafpunkte zusammengezählt waren, zeigte sich folgendes Bild:

1.	Ken Avery	Soest	Ossa	3 Punkte
2.	Rolf Hecking	Stemel	Montesa	33 Punkte
3.	Franz Schliwka	Niederense	Montesa	33 Punkte
4.	Friedr. Kampschulte	Neheim-Hüsten	Yamaha	38 Punkte
5.	Peter Wiltshire	Soest	Ossa	43 Punkte
6.	Dieter Schlikmann	Herdringen	Yamaha	57 Punkte
7.	Karl-Friedr. Aster	Oelinghauserheide	Zündapp	81 Punkte
8.	Geordie Wallace	Soest	BSA	A.D.W.
	Steven Hook	Soest	BSA	A.d.W.
	Herbert Wohlfahrt	Stemel	Hercules	A.D.W.

„Was denn, sind Sie Motorradfahrer oder noch dümmer ? ? “

Ja, lieber Leser, Sie gehören doch auch noch zu dieser Gruppe armer Irrer, die offensichtlich 2 Räder zu wenig an ihrem fahrbaren Mobil haben! Und – wenn Sie schon lange zu dieser Gruppe gehören, haben Sie sicherlich inzwischen ein dickes Fell, und so werden Sie sich über folgende Geschichtchen und Erfahrungen eines ebenfalls Unverbesserlichen eher amüsieren denn ärgern.

Als ich zum Motorrad kam – und das ist erst ein Jahr her –, war ich noch recht naiv und dachte, ich wäre ein ganz normaler, harmloser und aufrechter Mensch. Doch dann haben mich meine lieben Mitmenschen eines besseren belehrt.

Es fing damit an, daß ich eines Tages auf dem Schulhof (ich besuchte damals noch jene Institution, in der eine gewisse Sorte von Menschen herangezüchtet wird) mein noch sehr neues Gefährt antrat, als ein Mitschüler herantrat und sich mit mir noch kurz unterhielt. Doch nicht nur der kam, sondern auch Zeus II., seines Zeichens allgewaltiger Herrscher jener Anstalt. „Nun hauen Se’ endlich ab und machen Se’ nich so’n Lärm; jeder glaubt Ihnen ja jetzt, wat für nen tollen Klang Ihr Krad hat!“ Ich dankte Gott dafür, daß ich so einen schönen Helm auf dem Kopf hatte, denn ich muß ziemlich blöd aus der Wäsche geglotzt haben. Denn erstens ist das Ding ziemlich leise im Vergleich zu anderen Gefährten, die da ’rumgurkten und zweitens ist es eine 250er MZ und –ganz im Vertaruen – finden Sie den Plong-Plong-Zweitakt-Leerlauf-Klang atemberaubend? ? Aber was solls; ich zog verdattert davon und wollte ihm mal glauben. Ich wußte also jetzt, ich machte Lärm und habe einen tollen Klang. Das war Lektion Nr. 1.

Lektion 2 ließ nicht lange auf sich warten. Einmal mußte, Verzeihung, durfte ich einige Verwandte besuchen, jene Gattung von Menschen, über die man sich nur dann positiv zu äußern brauchte, wenn man sie sieht, wie mir schon früh beigebracht wurde. Ich kam da also an, in voller Montur. Schallendes Gelächter empfing mich. „Ha, ha, du siehst ja aus wie ein Marsmensch!“ Wieder dankte ich Gott für den Helm, den ich aufhatte – da brauchte ich wenigstens kein Breitwandlächeln aufzuziehen. Es erübrigt sich, darauf hinzuweisen, daß das anschließende

Entkleidungsritual einer seelischen Folter glich. Aber ich wußte jetzt, ich war ein behelmter Marsmensch mit Kippar . . . , und ein komischer dazu. Aber da ich ja von Natur aus ein fröhlicher Mensch bin, fand ich das gar nicht so schlimm.

Böser war dafür die 3. Lektion. Da hatte ich mal ein Gespräch mit einem feinen Herrn, der mir folgendes sagte: „Es ist doch schade, daß man so wenig Geld hat und sich kein Auto leisten kann, nicht wahr?“ „Na ja“, meinte ich, „Geld kann man immer gut gebrauchen, aber solange ich Motorradfahren kann, ist alles halb so wild.“ „Ja aber wollen Sie sich denn nicht mal ein Auto kaufen?“ „Hm, vielleicht später mal, als Zweifahrzeug.“ Ich muß ihn entsetzlich beleidigt haben, denn er guckte mich ganz bitterböse an. Dann wettete er los. „Wollen Sie denn später auch noch Motorradfahren? Wollen Sie etwa ewig der arme Schlucker bleiben? Was meinen Sie, wie die Leute über Sie reden werden, wenn Sie in 10 Jahren, womöglich noch mit Familie, immer noch auf so einem Ding ’rumknattern! Du lieber Gott, die Jugend verzeiht Ihnen so manches, aber denken Sie doch mal an die Zukunft!“ Ich hatte kapiert. Motorradfahren ist nicht standesgemäß. Ich war ein jugendlicher, unreifer Mensch, der am Rande der Gesellschaft (-szwänge) balancierte und außerdem ein armer Schlucker war.

Aber auch damit fand ich mich ab. Schließlich mußte ich noch einiges mehr verdauen. So ergab sich eines Tages ein Gespräch mit einem jener Sicherheitspäpste, die glauben, eine 5 Meter lange Knautschzone bewahre Sie vor jeglichen Folgen eines Unfalls. „Wie kann man heutzutage noch Motorradfahren!“ entrüstete er sich. Da ich mich angesprochen fühlte, versuchte ich, ihm eine Begründung zu entlocken. „Da fragen Sie noch? Diese Dinger sind saugefährlich. In Kurven, diese Schräglage . . . rutschen . . . fliegen . . . Glatteis . . . viel zu schnell . . . geraten auf Gegenfahrbahn . . . erschrecken und gefährden arme Autofahrer . . . keine Gurte . . . Gesetzgeber . . . keine Knautschzone (dabei erinnerte ich mich an ein gewisses englisches Ministerium, wo der Vorschlag gemacht wurde, sämtlichen Motorrädern Chopper-Tele-Hörner zu verpassen –

wegen dem Knautschzoneneffekt).“ Ich glaube, er zählte noch so einiges mehr auf; jedenfalls war mir am Ende klar: Ich war ein potentieller Selbstmörder, der sich wie ein Kamikazeflieger auf alles stürzt, was sich auf Stein und Asphalt bewegt! Das war Lektion Nr. 4.

Doch in dieser Folgerung war ein kleiner Fehler, wie ich bald feststellte. Nicht nur auf Stein und Asphalt war ich auf Menschenjagd, sondern auch sonst. Sie glauben mir nicht? Na dann passen Sie mal auf.

Wie das so geht, wohnte ich einmal einer Unterhaltung gestandener, altgedienter Bieder-Deutscher bei, die nicht nur die guten, alten Zeiten herbeisehnten, sondern sich auch entwaffnend kritisch über ihre Zeitgenossen äußerten. Sie hatten in dieser Reihenfolge Verbrecher, Jusos und Baader-Meinhof erfolgreich bewältigt, als sie auf Leute zu sprechen kamen, die es fertigbrachten, daß man sich nachts nicht mehr alleine durch die Straßen zu gehen traute und deren Weg von Schrecken, Grauen und Zerstörungswut gekennzeichnet war: Die Motorradfahrer! Genau wie Sie, verehrter Leser, verstand ich zunächst nicht, aber ich kam doch dahinter: Motorradfahrer sind Rocker, jawoll! Wie sie schon dastehen mit Helm, Lederjacke und Stiefeln, immer bereit, alles kaputtzuschlagen, was sich ihnen in den Weg stellt. Hm. Ja. Hm. Es war zwar ungewohnt, aber ich mußte mich daran gewöhnen: Ich war ein Rocker! Lektion Nr. 5.

Sie können sich vorstellen, lieber Leser, wie froh ich war, als ich eines Tages Leute fand, die richtig lieb und nett zu mir waren. Sie waren sehr sozial und sagten, sie verstanden ja meine Probleme und überhaupt, sie hätten viel Mitleid mit mir. So war mir als Lektion Nr. 6 wenigstens eines gewiß: Mit Motorradfahrern muß man Mitleid haben!

Der Dämpfer jedoch kam bald! Und zwar von dem Gebilde, von dem man nie genau weiß, wer wo was ist und von wo und wie er dahingeschmiert (worden) ist; man weiß nur, daß er Unmengen Geld verschlingt, keiner verantwortlich ist — und dennoch heiß geliebt und kalt geschluckt werden muß: Vater Staat und seine Vertreter. Von ihnen erfuhr ich, daß ich nicht nur Lärm mache — was ich ja schon vorher wußte —, sondern daß ich auch die Umwelt verpeste und irgendjemandem den kostbarsten aller Säfte wegschnappe. Man stelle sich vor: Ein Jumbo-Jet

mit 400 Passagieren an Bord stürzt vor Rio ins Meer, nur weil ihm jene bedeutungsvollen 10 Liter Sprit fehlen, die ich zur gleichen Zeit auf sinnloser Vergnügungsfahrt im Sauerland vergebte! Überhaupt: Fahren, weil es Spaß macht, gibt's nicht mehr! Man ist ja schließlich verantwortungsbewußt! Das war Lektion Nr. 7.

Nach all diesen Lektionen wunderte es mich selbst, daß ich noch Motorrad fuhr, aber ich sollte bald noch mehr über mich erfahren. Da gab es nämlich ein paar Leute, die bewunderten mich. Jawohl, Sie haben richtig gelesen, die bewunderten mich. Ich war schließlich der Besitzer einer jener Feueröfen, die den Männern Neid entlocken und vor denen Frauen erzittern! Bald wußte ich: Dieses Gefährt ist mein Potenzsymbol, hierin äußert sich meine harte Männlichkeit. Wie gut erinnere ich mich an den feuchtsehnensuchtsvollen Blick einer Begleiterin, die einem Charles Bronson-Typ nachschaute, der mutig, wie er war, ohne Helm, ohne Handschuhe und mit offenem Hemd fahrend mit seiner Kawa 900 einen hinreißenden Ampelstart hinlegte — 1. Gang, 2. Gang, 3. — und dann — ein herrlicher Slalom durch die wie ein Hühnerhaufen aufgeschreckten Autofahrer hindurch. Das war Lektion Nr. 8.

Daß das so toll aber auch nicht wieder war, merkte ich nicht viel später, als ich eine gemeinsame Tour mit einer 750er und einer 450er Honda unternahm (dufte Kumpels übrigens, auch unverbesserlich). Als wir an einer Gaststätte ankamen, um eine Tasse Kaffee zu trinken, kam sofort der Wirt herausgespritzt und schaute sich die Maschinen an. „Oj,“ meinte er mit bewunderndem Blick auf die 750er, „wie schnell is'n die?“ „Knappe zwohundert.“ „Mensch, das is ja doll; und die?“ „170“ „Hm, auch ganz nett.“ Es kam, wie es kommen mußte. Er ging mit mißtrauischem Blick zu meiner MZ hinüber — sie gefiel ihm wohl nicht — und fragte natürlich auch hier: „Wie schnell?“ „130“ war die richtige Antwort meines Honda-Freundes. „Was und mit sowas fahrt ihr 'rum? Hält die denn überhaupt mit?“ Trauriges Fazit der Lektion Nr. 9: Lektion Nr. 8 stimmt eigentlich nur dann, wenn man die entsprechende Maschine fährt, aber keine popelige MZ!

Doch keine 2 Wochen später war ich noch um eine Eigenschaft reicher: Ich war ein Vaterlandsverräter! Sie meinen nicht? Ich werde es Ihnen

beweisen. Fahr' ich doch da ganz harmlos durch die Südeifel, als ich durch drastischen Geschwindigkeitsverlust darauf aufmerksam gemacht werde, daß es höchste Zeit zum Tanken ist. Ich steuere also eine Tankstelle an. Der Tankwart kommt und sieht sich neugierig die Maschine an. „Hm, was is'n das für eine?“ „MZ, war früher mal DKW.“ „Ach, doch nicht etwa die von drüben?“ „Doch, die wird in der DDR hergestellt,“ sagte ich ahnungslos, wobei ich das Wörtchen DDR nicht einmal in Anführungsstricheln setzte. So glotzte er mich dann auch ganz böse an und schüttelte den Kopf. „Nee, nee, von denen da drüben würde ich ja nie etwas kaufen, von den Saubrüdern, da, diesen Kommunistenschweinen.“ Ich versuchte, ihn zu besänftigen, indem ich darauf hinwies, daß ich die Mühle schließlich von dem Kapitalisten Neckermann gekauft hätte, aber das machte ihn eher noch wütender. So wurde ich ganz, ganz klein und zog beschämt ob meiner Schlechtigkeit davon.

Nur 2 Tage später mußte ich wieder tanken, diesmal im Hunsrück. Ich steuerte wieder irgendeine Tankstelle an, zufällig die gleiche Marke, und wieder trat ein Tankwart heraus, der sich prüfend meine Maschine betrachtete. Ich dachte, nein, nein, nicht schon wieder, hört das denn nie auf ? ? ! Mir wurde ganz bange, als mich der Tankwart in den Treppenaufgang zu seiner Wohnung führte. Doch — was war das? Ich blieb wie vom Donner gerührt stehen: Da hingen doch Motorradposter an der Wand? ! Erfreut drehte ich mich zu dem Tankwart um, der an die 50 Jahre alt sein mochte, und fragte: „Fahren Sie noch Motorrad?“ „Jawohl, mein Junge, 5 Stück“, war seine entwaffnende Antwort. Eine 75/6, eine 25/2 mit Beiwagen, 2 Geländemaschinen und ich glaube, die letzte war eine alte 100er. Und dann erzählte er mir ein Episödchen nach dem anderen, herrlich war das, ein richtiger Motorradfahrer, — und draußen stand ein Auto vor der Zapfsäule, das mußte waren ... vergessen waren all die Lektionen eines leider nur allzu wahren Alptraumes.

Wuffi

Nachruf

Am 17. Dezember 1974 verstarb im Alter von nur 19 Jahren unser Mitglied

Eckhard Brauns

aus Obernjesa bei Göttingen. Er befand sich auf dem Wege zur Arbeit, als er früh, gegen 6.30 Uhr mit seiner 100er gegen einen unbeleuchtet abgestellten Lastzug prallte. Obwohl er einen Helm trug, erlag er seinen Verletzungen auf dem Weg in's Krankenhaus.

In den drei Jahren, die er dem Landesverband WESERSTEIN angehörte, lernten wir ihn als einen guten Freund und zuverlässigen Kameraden kennen. Er war auf dem besten Wege, ein guter, aktiver Motorsportler zu werden. Seine Liebe galt vornehmlich dem Trialsport.

Unser Mitgefühl gilt in besonderem Maße seinem Vater, Ernst Brauns, der schon seit vielen Jahren aktiver Motorradfahrer im LV WESERSTEIN ist.

Seine Freunde werden Eckhard Brauns nicht vergessen.

Motorradfahrer Sängerwettstreit 1975

Während des diesjährigen Elefantentreffens fand erstmals ein Sängerwettstreit am Nürburgring statt. Die Zeitschrift „PS“ hatte zu diesem Wettbewerb aufgerufen. Der Erfolg war erstaunlich groß. Am Freitag Abend und Samstag Nachmittag nahmen insgesamt fünf Gesangsgruppen an diesem Wettbewerb teil. Die Teilnahmebedingungen waren, eigene Komposition für Gesang und Instrumente und eigener Text, wobei der Text das Thema Motorrad oder Motorradfahren behandeln mußte. Austragungsort war das Filmzelt des BVDM.

Während des Sängerkrieges war das Festzelt brechend voll und es gab für jede Gruppe tosenden Applaus. Die aus BVDM-Mitgliedern zusammen gesetzte Jury hatte es sehr schwer, bei so guten Liedern und der astreinen Vortragsweise, die Plätze zu verteilen.

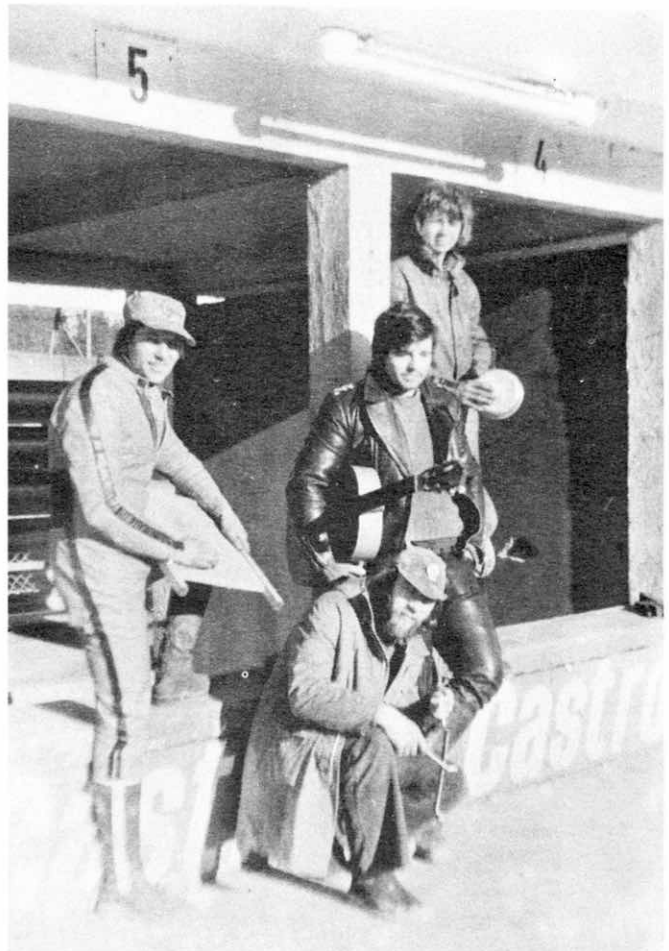
Die Placierung sah dann folgendermaßen aus:

1. Motorradsport Weser, Nienburg
2. Motorradclub Osnabrück
3. Homberger Motorradclub
4. Motorradfreunde Altenkirchen
5. Motorradclub Schwäb. Hall

Nach Bekanntgabe der Placierung wurden noch viele Motorradfahrerlieder nach alten Melodien geschmettert. Die Stimmung hielt noch stundenlang an.

Eines war allen nach Abschluß des Wettstreites klar, beim nächsten Elefantentreffen finden wir uns wieder zum Sängerkrieg an der Nürburg ein. Es werden jetzt schon neue Texte geschmiedet und neue Melodien komponiert.

G. Wuttke



Das sind die Leute vom „Motorradsport Weser-Nienburg“ die beim Sängerwettstreit den 1. Platz ersangen!

Foto: Donnerstag

Platz 1

Motorradsport Wesel, Nienburg

Meyer sein Motorrad

Mein Freund Meyer hat ein mittleres Motorrad
und darauf ist er natürlich mächtig stolz.
Wenn die Sonne scheint, dann strahlt er wie ein König,
wenn es regnet strahlt er nicht so, doch was soll's.

Samstags ist der Meyer meistens nicht zu sprechen,
weil er stundenlang in der Garage sitzt.
Und er hört auch nicht eher auf zu putzen,
bevor der Kurbelwellenzapfenhub nicht blitzt.

Hat er endlich auch das Ritzel richtig sauber
und die Kolbenrückzugsfeder eingestellt,
dann kann er oft trotzdem nicht fahren,
denn zum Fahren braucht man leider etwas Geld.

Schon seit Tagen hat's der Meyer an der Galle,
vielleicht ist es auch der dicke Darm,
doch ich glaube, das liegt an der neuen Rechnung,
die er von der Versicherung bekam.

Endlich geht's dem Meyer wieder etwas besser,
der Schock der Rechnung ist fast verheilt,
da darf er plötzlich nur noch „130“,
das Schicksal hat ihn wieder mal ereilt.

Nun hat er schon seit Jahren sein Motorrad
und er ist davon noch immer nicht kuriert,
und er fährt damit auch im stärksten Winter,
wenn es stürmt und schneit und regnet und es friert.

Die einen meinen unser Meyer spinnt,
die anderen sagen er wäre nicht ganz dicht,
doch ich glaube, daß er lediglich
ein echter Motorradfahrer ist.

Musik: Lothar Bückemeyer

Text: Hartmut Grulke

Besetzung

Gesang und Gitarre: Hartmut Grulke

Chor und Instrumental

Waschbrett: Wolfgang Schmidt

2 g

Kochgeschirr: Horst Weirauch

22iger Ringschlüssel: Richard Gornich

Platz 2

Motorradclub Osnabrück

Lied der Motorradfahrer

Melodie: Heinz Grundl, Osnabrück

Text: Klaus Rose, Osnabrück

1. Vorspiel
..
2. Wir lieben das Fahren, den Klang der Motoren,
das freie Gefühl, wenn der Fahrtwind uns kühlt.
Wir fahr'n überall, denn wir sind nicht verloren;
weltweite Kameradschaft auf dem Nürburgring
man fühlt.
..
3. Brennt heiß die Sonne, liegt Schnee auf den Straßen,
wir fahr'n am Äquator und fast am Pol.
Ob junge Beginner, ob alte Hasen,
auf unseren Maschinen fühlen wir uns wohl.
..
4. Wir lieben das Fahren, den Klang der Motoren,
das freie Gefühl, wenn der Fahrtwind uns kühlt.
Wir fahr'n überall, denn wir sind nicht verloren;
weltweite Kameradschaft auf dem Nürburgring
man fühlt.
5. Wir schrauben in Kellern, Garagen und Räumen
und bringen die urigsten Dinger in Gang.
Wir tunen die Neuen, woll'n garnichts versäumen,
und machen uns auch vor der Technik nicht bang.
..
6. Wir lieben das Fahren, den Klang der Motoren,
das freie Gefühl, wenn der Fahrtwind uns kühlt.
Wir fahr'n überall, denn wir sind nicht verloren,
weltweite Kameradschaft auf dem Nürburgring
man fühlt.
..
7. Zwischenspiel
..
8. Wir lieben das Fahren, den Klang der Motoren,
das freie Gefühl, wenn der Fahrtwind uns kühlt.
Wir fahr'n überall, denn wir sind nicht verloren;
weltweite Kameradschaft auf dem Nürburgring
man fühlt.



Noch ein Eigenbau mit Adler-Motor.
Beschreibung im Inneren dieser Ausgabe.

Foto: Donnerstag

AUS DER PRAXIS

Fahrbericht YAMAHA RD 250

Ihre Idee Erfahrungsberichte in der Ballhupe abzu-
drucken, finde ich im Interesse Ihrer Leser
sehr gut. Von meinem Freund Andreas Volz
(BMW R90/6 Bericht) habe ich erfahren, daß Sie
stets einen derartigen Bericht gebrauchen kön-
nen. Hier ist also mein Erfahrungsbericht über
35.000 km mit einer YAMAHA RD 250.

Zugelassen: 5 Juni 1973

- 500 km: 1. Inspektion
- 3133 km: Ölwechsel Getriebe
- 4341 km: Loch im linken Kolben, da nach
Dauerregen Wasser in Tank und
Vergaser gelangt ist.
- 4408 km: Kerzenstecker und Zündkerzen ge-
wechselt
- 7970 km: Reifen hinten, Metzeler Block C 55,
Luftfilter gewechselt. Ölwechsel
Gabel und Getriebe.
- 10056 km: Zündaussetzer. Kerzenstecker gegen
Wasserdichte von Lodge getauscht.
Seidem O.K.
- 13470 km: Ölwechsel Getriebe. Scheibenbrems-
beläge festgerostet.
- 16011 km: Reifen hinten, Metzeler Block C 55.
Kolbenspiel zu groß, Zylinder
schleifen lassen und Kolben 1.
Übermaß. Neue Kette (Tsubaki),
Zahnräder und Luftfilter.
- 20088 km: Sicherung durchgebrannt. Kurz-
schluß in der Lampe. Reifen vorn,
Metzeler Rille 12.
- 21910 km: Neue Zündkerzen.
- 24507 km: Reifen hinten, Dunlop TT 100,
4.10—H18. Kupplungszug, Luft-
filter und Unterbrechungskontakte
gewechselt.
- 25441 km: Kolbenklemmer (rechts). Ursache:
wandernder Kolbenbolzen hat Nut
des Sprenglings geweitet und schließ-
lich den Ring herausgedrückt. Kerze
gewechselt.

- 27393 km: Blinkrelais defekt. Batterie hat
Plattenschluß. Batterie und Schleif-
kohlen gewechselt.
- 32345 km: Tachowelle gebrochen. Motorge-
häuse geöffnet: Kurbelwellenlager
etwas Spiel, Außenlager gewechselt.
Außer 1 gebrochenen Kupplungs-
lamelle alles O.K.
- 34089 km: Kette (Tsubaki), Zahnräder, Ker-
zen und Luftfilter gewechselt.
Lichtmaschinenanker defekt. Rei-
fen hinten, Dunlop TT 100, 4.10—
H 18.

Bis heute, 35311 km, keine besonderen Vor-
kommnisse.

Durchgebrannt sind: 7 Scheinwerfer-, 3 Brems-
licht- und ca. 15 Instrumentenbeleuchtungsbir-
nen.

Außerdem 4 mal hinterer Blinker durch Vibra-
tionen abgebrochen.

Kerzen: Champion L—2G

Benzinverbrauch: ca. 6,5l/100 km

Ölverbrauch: ca. 2l/1000 km

Gabelöl: pro Holm 145 ccm Hydrauliköl

Änderungen am Motor: 6. Gang freigemacht,
US-Satz, Stahlwolle von Schalldämpfereinsatz
entfernt.

Änderungen am Fahrwerk: Lenkungsämpfer
(von KAWASAKI), Koni-Federbeine, Kegelrollen-
lager als Lenkkopflager (normal Kugellager),
außerdem: mb-Vollverkleidung.

Alle anfallenden Arbeiten wurden von mir selbst
durchgeführt, was der einfache Aufbau des ge-
samten Motorrads ermöglicht. Mit den (leider
nötigen) Änderungen ist das Fahrwerk als gut zu
bezeichnen. Zu loben wäre die bei dem Leistungs-
niveau relativ hohe Zuverlässigkeit, die die YA-
MAHA außer im täglichen Einsatz, auf Fahrten
durch England und zweimal Finnland, Schweden,
Norwegen bis zum Nordkap, unter Beweis gestellt
hat.

Wolfgang Brozio

Jumbo-Fahrt 1975

Lieber Sportsfreund,

ich würde mich freuen, wenn Sie mir die beige-fügte Meldekarte ausgefüllt zurücksenden würden. Diese Meldung ist aber verbindlich, denn kein Kind soll auf seinen Fahrer vergeblich warten. Sollte vielleicht doch noch etwas dazwischen kommen, so schreiben Sie mir bitte eine kurze Karte.

Program:

Für die Teilnehmer der Jumbo-Fahrt beginnt ab 8.5.1975 ein Zelttreffen mit Filmabend in Kassel-Wolfsanger, Gasthaus „Roter Kater“.

Am 9.5.1975, 12.00 Uhr, besichtigen wir gemeinsam das Volkswagen-Werk in Kassel. Ab 19.00 Uhr treffen wir uns wieder zum gemütlichen Beisammensein am Lagerfeuer mit Bratwurstessen und fröhlichem Gesang. Am Samstagabend nach der Jumbo-Fahrt ist im „Roten Kater“ ein Tanzabend mit Kapelle vorgesehen.

Jetzt zur Fahrt selbst:

Aufstellung der Maschinen am 10.5.1975 ab 7.30 Uhr.

Start 9.30 Uhr.

Es werden etwa 130 km gefahren. Der Tank muß also voll sein. Die Fahrtstrecke zur Klinik nach Hessisch Lichtenau ist von Kassel aus über Niederkaufungen, Oberkaufungen, Helsa, Fürstentum mit den bekannten Pfeilen beschildert.

Achtung:

Der Zeltplatz ist an der Gaststätte „Roter Kater“ in Kassel-Wolfsanger ab 7.5.1975, 18.00 Uhr, geöffnet.

Die Teilnehmer vom Zeltplatz werden geschlossen um 7.00 Uhr zur Klinik begleitet.

Ohne Anmeldung ist es leider nicht möglich, ein Kind für Sie zum Mitfahren zu nominieren.

Mit freundlichem Gruß

gez. K. Schirakowski

KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM

Hier abtrennen und an Veranstalter einsenden!

Teilnahmebescheinigung

Jumbo-Fahrt Deutschland

Zeltplatz: ja/nein

Name:

Name des Kindes:

Wohnort:

.....

Maschine:

Hiermit verpflichte ich mich, unverbindlich und ohne Kostenrückerstattung an der Fahrt teilzunehmen.

.....
(Unterschrift)

WINDGESICHTER?

Sagten sie früher: Jetzt geht's auf Fahrt, uns sehnt
dem Wind das Gesicht zu bieten, der Sonne, dem Regen,
entrinnen dem Alltag, genießen der Freiheit Segen!
Wollen atmen den Duft der Tannen, der Blumen im Wiesengrunde,
durch's Dorf frühmorgens riechen den Herdfeuertrauch,
die blühende Linde, das Heu und den Jasminstrauch,
der Ackererde Gerüche, des Weidviehs in der Runde –
es gehört dazu, selbst der Fabriken Gestank – ich fühle
den schnellen Wechsel von Feldflurhitze und Waldeskühle,
von Regenschauern, Eiseskälte und Hagelgeschossen!
War das nicht ehrlicher und männlicher, Genossen,
als heute mit dem abscheulichen Kübel – genannt „Integral“
(Wort paßt in die Zeit – „verbal, bi = und multilateral“)
Bei Rennen, wo größere Gefahren, einverstanden – und wichtig,
für Touren jedoch, zum Genuß des Fahrens, ob's da richtig,
ganz umhüllt der Kopf, geschützt und verweichlicht das Gesicht,
teuer bezahlt, häßlich und von schwerem Gewicht
ist so ein Ding, gar Mancher will eben unbedingt
den Read, den Ago, den Sheene auf der Straße imitieren,
und hat sich dabei dem tückischen Rennteufel verdingt!
Ihr Jungs, geschickter Werbung seid Ihr unterlegen,
verzichtet auf's Schönste, den Wind im Gesicht! die Nase frei!
seht aus wie Wesen von fernen Planeten, glaubt es wär letzter Schrei
Würd' nie mehr Motorradfahren müßt ich mich mit so nem Ding bewegen,
kann darin nicht freisatmen, nicht weit um mich sehn,
kann nichts riechen, spüre den Wind nicht wehn,
kann die Nase nicht wischen – muß ich mal niesen!
kann auch kaum hören, was bleibt da zu genießen?
drum bleib ich meinem alten Krachhut verschrieben –
Windgesichter von einst – wo seid Ihr verblieben . . .

F.K.

n.g.-Trial am Nürburgring

Im Rahmen des ELEFANTEN-Treffens veranstaltete die Firma MISUI-Maschinen GmbH, 4005 Meerbusch 1, der Importeur der YAMAHA-Maschinen ein ng.-Trial in mehreren Klassen. Als Fahrleiter fungierte Rudi Blumentritt, Herford. Ein Teil der Maschinen wurde von der Firma MITSUI zur Verfügung gestellt, die damit einmal mehr ihre Verbundenheit zum Motorradsport unter Beweis stellte.

Wir danken an dieser Stelle den Herren von Mitsui und dem Fahrleiter für ihren Einsatz. Nachstehend die Ergebnisse bis zum 10. Platz:

Klasse 1	Enduro bis 200 ccm	Siegerliste	Fahrleiter: Rudi Blumentritt, Herford		
Platz	Start-Nr.	Name	Ort	Marke	Strafpunkte
1.	10	Jürgen Heger, Raunheim		Hercules 50 ccm	1
2.	9	Dagmar Heger, Raunheim		Montesa 50 ccm	2
3.	4	Wichmann, Harnenstadt		YAMAHA AT 2	3
4.	11	E. Wude, Bünde		YAMAHA	14
5.	2	R. Hellweg, Kalkar		YAMAHA	23
6.	5.	Schulz, Weissach		YAMAHA	30
7.	12	Augustin, Königswinter		YAMAHA	38
8.	13	Marx, Königswinter		YAMAHA	45
9.	6	Thyssen, Kleve		YAMAHA	75
10.	3	Simons, Kalkar		YAMAHA	78

Klasse 2	Enduro über 200 ccm	Siegerliste	Fahrleiter: Rudi Blumentritt, Herford		
Platz	Start-Nr.	Name	Ort	Marke	Strafpunkte
1.	52	W. Hohls, Hünenburg		YAMAHA	15
2.	53	Matzkowski, Welpage		YAMAHA	32
3.	51	Deuschle, Esslingen		YAMAHA	34
4.	63	Kaufmann, Koblenz		Suzuki	42
5.	57	Faber, Bengel		YAMAHA	55
6.	65	Wilmsen, Hau/Kleve		YAMAHA	60
7.	54	Bothe, Bergen		YAMAHA	69
8.	60	Rother, Moers		Honda	79
9.	59	Bröcker, Bielefeld		YAMAHA	101

Platz	Start-Nr.	Name	Ort	Marke	Strafpunkte
1.	140	Walter Kruse, Heßen		TY 250	1
2.	107	B. Schönherr, Sprockhoevel		Montesa	2
3.	102	H.O. Riecker, Pforzheim		TY 250	5
4.	133	H. Hannß, Marburg		Ossa	6
5.	113	H. Heller, Herrenberg,		Montesa	9
6.	109	H. Klein, Langenfeld		Ossa	10
7.	119	R. Stiller, Bielefeld		Ossa	13
8.	132	H. Hester, Porz		Montesa	15
9.	123	S. Schwartz, Bielefeld		Montesa	20
10.	128	B. Feld, Porz		TY 250	25

Fahrer mit der geringsten Strafpunktzahl

138	Horst Wittenborn, Herford	TY 250	0
-----	---------------------------	--------	---

internationale Lizenz (Training)

1. Gespann-Winterfahrt des LV SAUERLAND

In der Hoffnung auf Schnee hatten wir den 25. Januar 1975 als Termin für unsere 1. Gespann-Winterfahrt ausgewählt.

Doch der Wettergott spielte nicht mit, denn am Veranstaltungstag herrschten frühlingshafte Temperaturen, und kurz nach dem Start fing es leicht an zu regnen. Die Fahrt war als eine normales Orientierungsfahrt ausgearbeitet, jedoch nur für die Gespanne reserviert.

Kurz nach 12 Uhr konnte Sportleiter Dieter Bail 11 Gespanne auf die Reise schicken. Die ca. 100 km lange Strecke führte durch landschaftlich

schöne Gegenden, zum Teil Wintersportgebiete (Grevenstein, Wildewiese), des Sauerlandes.

Insgesamt mußten 20 Kontrollen gefunden werden, darunter eine Zeit- und eine geheime Zeitkontrolle.

Gegen 18 Uhr waren alle Fahrer zum Lindenhof in Niederense, dem Clublokal des LV SAUERLAND, zurückgekehrt.

Das die Aufgabenstellung nicht einfach war, zeigte die Auswertung der Bordkarten, denn kein Team kam strafpunktfrei ins Ziel.

Die Plazierungen sahen folgendermaßen aus:

1.	H.-J. Krüger/M. Paehr	Dortmund/Unna-Massen	Moto-Guzzi	15 Pkte.
2.	M. Brede/B. Brede	Witten-Annen	Moto-Guzzi	30 Pkte
3.	D. Gottbrath/P. Eigendorf	Suttrop	MZ	40 Pkte.
4.	E. Peikert/D. Peikert	Schwelm	MZ	50,5 Pkte.
5.	A. Loose/Loose	Remscheid	BMW	94,5 Pkte.
6.	H. Schulte/H. Simon	Werl	MZ	105 Pkte.
7.	W. Bangert/M. Hoffmann	Wülfrath	BMW	120,1 Pkte.
8.	G. Linke/U. Lohrengel	Werl	Moto-Guzzi	146,4 Pkte.
9.	J. Suhr/H. Hanst	Schwerte	BMW	165,1 Pkte.
10.	L. Reinehr/I. Reinehr	Rheinen	KS 601	170 Pkte.
11.	W. Wender/W. Brinkhofer	Essen	KS 601	192,8 Pkte.

Nach der Siegerehrung zeigte Kurt Schirakowski aus Kassel einen Film von der deutschen Jumbofahrt, der bei den Gespannfahrern natürlich auf

großes Interesse stieß. Im Anschluß wurde in einem Helm 60,— DM für die Jumbofahrt gesammelt.

HEINRICH RONS DORF

B V D M – Mitglied seit 1964

Vertragshändler:



Kraftfahrzeuge

Ersatzteile

Bekleidung

Zubehör

Individuelle Beratung

und Verkauf

bekannt

erstklassiger

Werkstatt - Service

583 SCHWELM Berliner Straße 62 Ruf **02125-3131**

588 LÜDENSCHIED Werdohler Straße 50 Ruf **02351-25393**
27562

Berichtigung

Dem aufmerksamen Leser wird es nicht entgangen sein, daß in meinen Beiträgen in der letzten Ballhupe einige Ungereimtheiten festzustellen waren, die dringend einer Korrektur bedürfen:

Verfahren: Ich gebe die Seite an und den Abstand in cm vom oberen Blattrand, außerdem Spalte 1 oder 2. Sowa passiert, wenn Leute Texte schreiben, ohne sich für den Inhalt zu interessieren. Auf gewissenhaftes Korrekturlesen sollte in Zukunft auch nicht verzichtet werden.

Seite 18, Spalte 1, 8 cm Verschleißteil, nicht Ventil

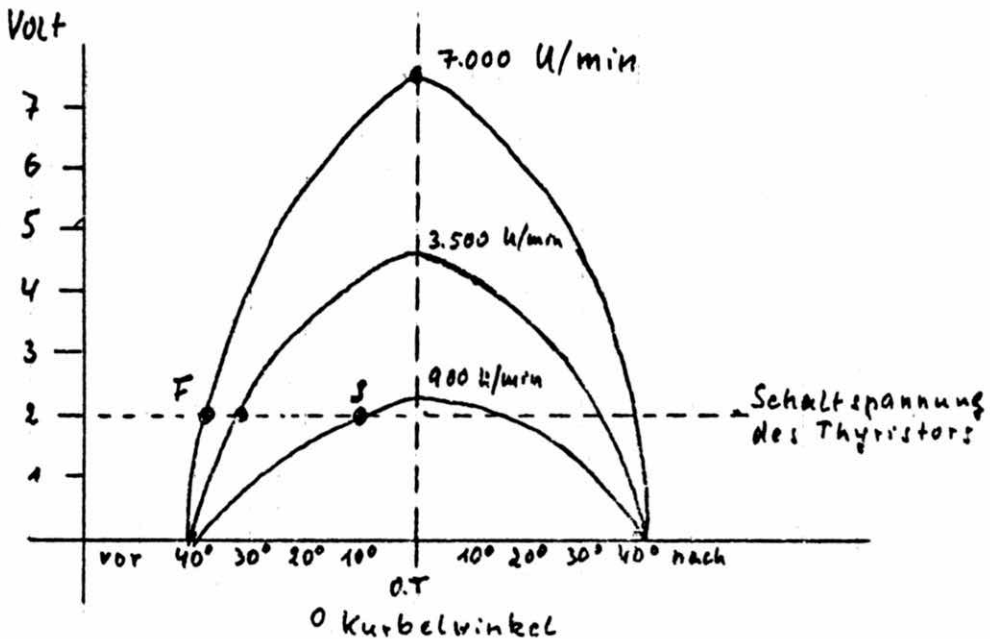
Seite 19, Spalte 1, 16 cm, Masse – Diode 1 – Generatorspule – wurde doppelt geschrieben, bitte einmal streichen!

Seite 20, Spalte 1, 4 cm: ... über die Klemme 15 an Masse von dort über Masse zur Diode 8, dann Diode 2, von dort zum Kondensator, ...

Seite 20, Spalte 1, letzte Zeile: Nicht Mindestspanne an G durchzuhalten, sondern: Mindestspannung ... durchzuschalten

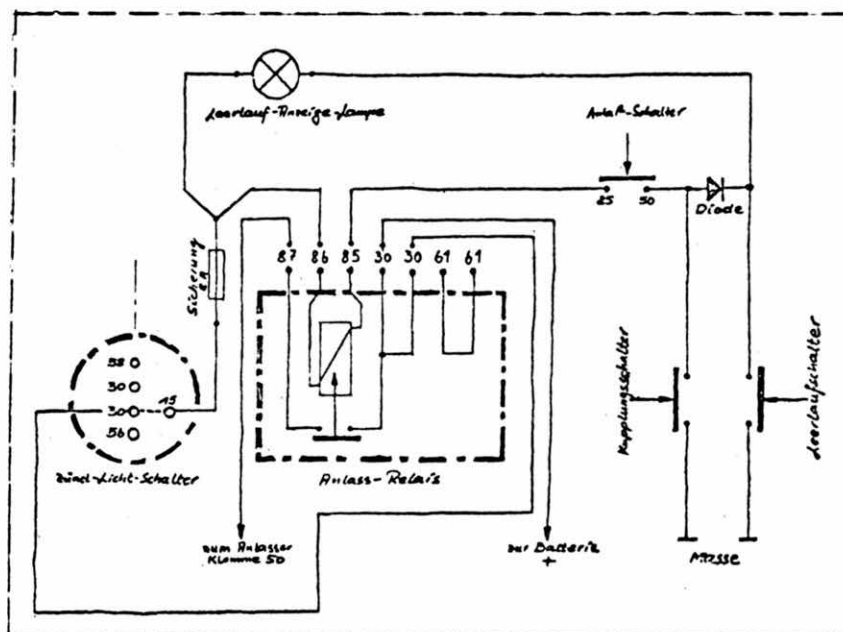
Seite 20, Spalte 2, 7 cm: Nachstehendes Diagramm ... Es wurde nicht nachstehend gedruckt, obwohl es dem Manuskript beilag.

Hier ist es nun:



Seite 25, Spalte 2, 4 cm: ... dem Schaltplan ...
Dieser wurde ebenfalls
nicht gedruckt, ob-
wohl beigelegt. An
sich war der ganze
Artikel nicht für die-
ses Heft vorgesehen,

sondern für das näch-
ste, also jetzt vorlie-
gende. Nachstehend
also der Schaltplan
zur Anlaß-Sperre.



Vorstehend wurden nur solche Fehler korrigiert,
die sinnentstellend wirkten, gewöhnliche Schreib-
fehler und Fehler im Ausdruck blieben unberück-
sichtigt.

E.M. Schmidt

Aus den Landesverbänden:

KASSELER MOTORRADFREUNDE:

Auf der Hauptversammlung am 18. Januar wurde ein neuer Schriftführer gesucht. Die Wahl fiel auf

Einhard Magdeburg, 3511 Spiekershausen,
In der Aue 1

Der übrige Vorstand blieb unverändert.

Wegen einer stärkeren Beteiligung deutscher Gespanne an der JUMBO-Fahrt (10. Mai 1975) wurde nochmals an die anderen BVDM-Landesverbände appelliert. Ein Meldeformular finden Sie in dieser BALLHUPE.

Ab April findet das offizielle monatliche Clubtreffen am letzten Freitag des Monats statt und zwar bis einschließlich August. Ab September ist der Clubabend wieder am letzten Samstag. Die zwanglose Zusammenkunft ist jeden Freitagabend.

LV SÜDBADEN - DREILÄNDER-ECK

Die für den 28. Februar nach Weil am Rhein einberufene Hauptversammlung mußte kurzfristig abgesagt werden, weil das in Aussicht genommene Lokal doch nicht zur Verfügung stand. Dafür hielt man im Gasthof „Ochsen“ in Eimeldingen eine außerordentliche Mitgliederversammlung ab, die aber noch keine Klärung der anstehenden Fragen brachte. Die Hauptversammlung soll nun am 22. März stattfinden. Ort und Zeit werden noch bekanntgegeben.

LV EBERN-COBURG

Auch hier wurden die Schriftführerposten neu besetzt:

1. Schriftführer Dieter Köhler, 8621 Schottenstein 38
2. Schriftführer Peter Kettner, 8601 Memmelsdorf/Ufr. Nr. 90

LV OSTWESTFALEN-LIPPE (Elefantentreiber Lippe)

Die diesjährige Hauptversammlung fand am 18. Januar statt, nach einstimmiger Entlastung des bis dahin amtierenden Vorstands wurde aus den folgenden Mitgliedern ein neuer Vorstand gebildet:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Vorsitzender | Hans-Dieter Stadie, 4737 Verl 2, Delbrücker Str. 12 |
| 2. Vorsitzender und Sportwart | Margot Avenhaus, 492 Lemgo 1, Steinweg 28 |
| Schriftführer | Herbert Scholz, 492 Lemgo 1, Buchenstraße 52 a |
| Kassenwart | Erwin Scheuch, 492 Lemgo 1, Albert-Einstein-Straße 6 |

Versehrte helfen Versehrten!

Alle versehrten BVDM-Mitglieder bitten wir um Angaben über Änderungen an ihren Maschinen, die sie haben vornehmen müssen, um trotz körperlicher Behinderung weiter Motorrad fahren zu können. Bitte auch angeben, was der TÜV dazu gesagt hat, bzw. ob und welche Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Wir wollen mit diesen Erfahrungen anderen Versehrten helfen, indem wir diese Berichte in der BALLHUPE, oder, bei entsprechendem Echo, in der Neuen Motorrad-Zeitung „PS“ veröffentlichen.

H. Briel

IMPRESSUM:

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

Redaktion und Anzeigenverwaltung:

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

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42
Willy Reuter, 56 Wuppertal 1, Querstr. 9

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Der Terminkalender

28. März (Karfreitag)

Orientierungsfahrt des LV SAUERLAND
Ausschreibung der Bernd Keggenhoff,
5762 Hachen, Hauptstr. 172
Start 14.00 Uhr an der BMC-Vertretung a.d. B 1,
Ortsausgang Unna

6. April

Rennen der Formel 750 in Imola/Italien

19. April

Niederrheinfahrt (Orientierungsfahrt) des LV
RHEIN-RUHR
Näheres durch Heinz Sauerland, 4182 Uedem,
Mosterstr. 22

19. April

4. Sprintprüfung der ELEFANTENTREIBER
LIPPE bei Lemgo
Näheres: Margot Avenhaus, 492 Lemgo 1, Stein-
weg 28

19. April

Treffen Italienischer Motorräder bei den KAS-
SELER MOTORRADFREUNDEN
Näheres: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Harles-
hausen, Hohlesteinstr. 3

10. Mai

JUMBO-Fahrt Deutschland für alle Gespannfah-
rer, Kassel
Anmeldung an Kurt Schirakowski, Anschrift wie
vor

10./11. Mai

Hockenheim, Großer Preis von Deutschland,
WM-Lauf für alle Klassen

10.11. Mai

2. Bargkamper Treffen der MOTORRADFREUN-
DE NIEDERELBE in Wingst-Bargkamp bei Cux-
haven;
Näheres: Peter Richters, 2179 Neuhaus/Oste,
Bülsdorfer Str. 19

17./18. Mai (Pfingsten)

IV. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye
in Xanten

17./18. Mai

Pfingst-Zelttreffen des LV RHEIN-MAIN in Groß-
Gerau
Näheres: Alfred Sünner, 6085 Nauheim, Hügel-
straße 21

24./25. Mai

Internationales Zelttreffen des MSC INGOL-
STADT
Näheres: Günter Burghaber, 8074 Gaimersheim,
Ettinger Straße 30

7./8. Juni

„Schloßgeist-Treffen“ auf Schloß Herzberg bei
Breitenbach/Hessen
Näheres: Heinrich Lippert, 6431 Breitenbach/
Herzberg, Hauptstr. 153 (Rückporto beifügen)

14. – 17. Juni

ENZIAN-Rallye nach Zell am Ziller (begrenzte
Teilnehmerzahl)
Näheres: Bernd Keggenhoff, 5762 Hachen (Krs.
Arnsberg) Hauptstr. 172

6./7. September

Zelttreffen des LV EBERN-COBURG
Näheres: Wolfgang Böhm, 8601 Memmelsdorf/
Ufr. Nr. 60

27/28. September

Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung des
BVDM in Görsroth bei Idstein/Taunus, Näheres
wird noch bekanntgegeben

Foto Seite 21

Die dort abgebildete Maschine sieht garnicht wie ein „Toller Vogel“ aus, so harmonisch paßt alles zueinander. Auf den ersten Blick ist nur der Motor zu identifizieren: er stammt von einer ADLER-MBS 250. Er paßt ausgezeichnet in das Fahrwerk der SUZUKI T 250. Weitere Zutaten: Seitenkästen von GILERA 150, Scheinwerfer von YAMAHA RD 250, Gepäckträger von HERCULES K 50. Das Gewicht beträgt 135 kg, die Spitze wurde uns mit 140 km/h angegeben. Bauzeit rund 150 Stunden, was angesichts des hervorragenden Finishes der Maschine sehr gering erscheint. Leider liegen uns keine Angaben über evtl. Fahrwerkverbesserungen (Dämpfer, Bremsen etc.) vor. Interessenten können sie sicher vom Besitzer dieses TÜV-abgenommenen Eigenbaus, Herrn Christoph Schneider, 53 Bonn 1, An der Steinbrücke erfahren.

Qualitätswerkzeuge vom

MOTORRAD-VERSAND

M. Schenck Remscheid

Steckschlüsseleinsätze

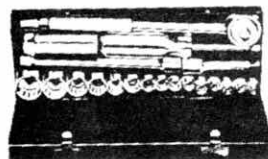
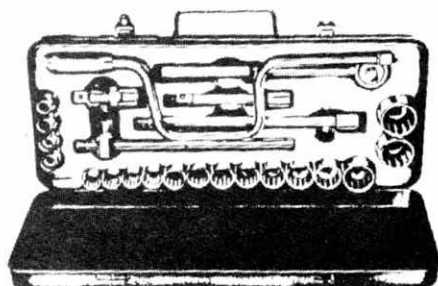
aus Chrom-Molybdänstahl, Cp-verchromt, hochglanzpoliert in stabilen Stahlblechkasten mit Kunststoffeinsatz. Trotz der äußerst günstigen Preise ist die Qualität so gut, daß wir 5 Jahre Garantie auf alle Teile bei sachgemäßer Handhabung geben können.

24-teilig

18 12-Kanteinsätze 10-32 mm

- 1 Umschaltknarre
- 1 Kurbel
- 1 Gleitgriff mit T-Stück
- 1 kurze Verlängerung
- 1 lange Verlängerung
- 1 Kardangeln

75.—

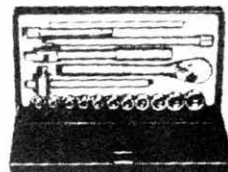


(der ideale Kasten für
dem Tankrucksack)

21-teilig

- 7 Einsätze 4-11 mm
- 1/4" Antrieb
- 8 Einsätze 12-19 mm
- 3/8" Antrieb
- Zündkerzenschlüssel,
- Knarre 1/4",
- Drehgriff, Adapter,
- 2 Verlängerungen

45.—



16-teilig

- aus Spezialstahl
- 11 Einsätze 4-12 mm
- Schaltknarre,
- 2 Verlängerungen,
- Gleitgriff, Gelenkgriff

29.—

Zündkerzen-Knarrensatz (o. Abb.)

Umschaltbare Gelenknarre (180° schwenkbar), Zündkerzeneinsatz, 2 Verlängerungen 45 + 75 mm.

25.—



Drehmomentschlüssel

CV-Stahl, glanzverchromt
0-20 mkp, 1/2" Antrieb

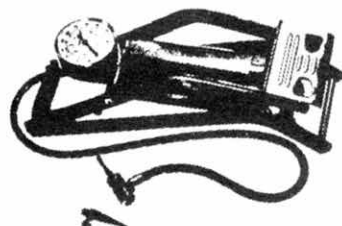
45.—



Drehmomentschlüssel

mit umsteckbarer Knarre und
Kurzwegauslösung, 2-14 mkp

69,50



Fußluftpumpe

mit Manometer, bis 7 atü, sehr stabiles Modell
mit korrosionsfestem Zylinder

29,75

Motorrad-Versand M. Schenk, das große Motorrad-Programm:

Lieferung erfolgt per NN

Bei Vorkasse Portofrei

MOTORRAD-VERSAND

M. SCHENCK

563 REMSCHEID

Postfach 130168

**WERKZEUG, BEKLEIDUNG,
REIFEN, ZUBEHÖR usw.**

BITTE KATALOG ANFORDERN