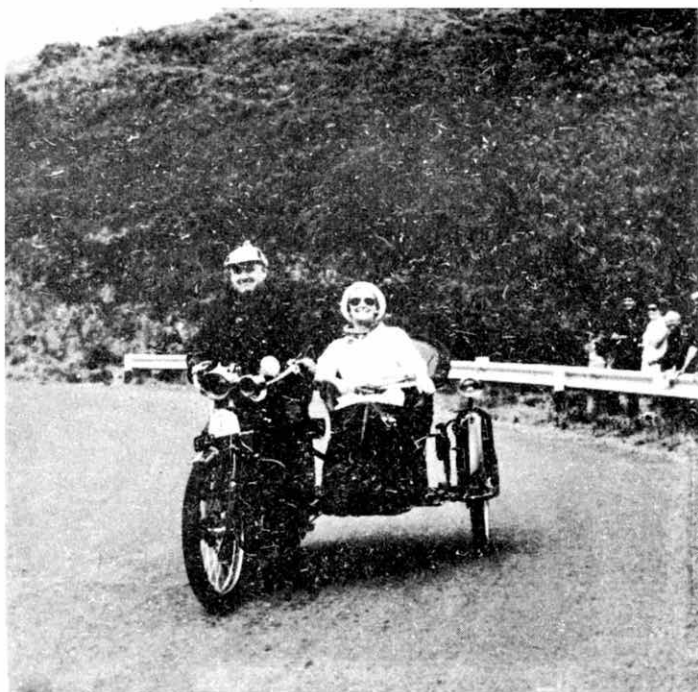


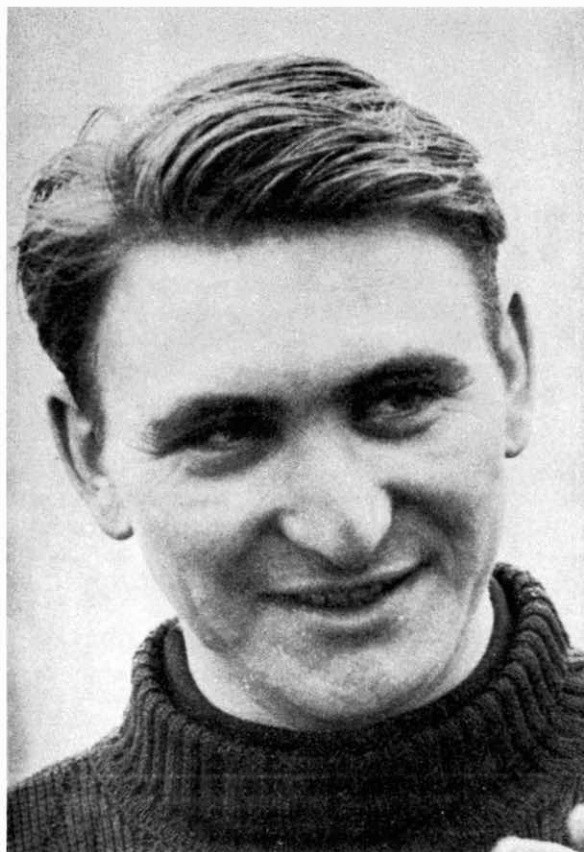
DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Mr. B.H. Frank
auf einer ELSWICK
aus dem Jahre 1912





Es war am 21. Juni im Fahrerlager eines Ausweisrennens, als wir in einer Runde beisammensaßen und über Ferdinand Kaczor sprachen. Alle wußten nur Positives über ihn zu berichten und niemand ahnte, daß der Ferdl zu diesem Zeitpunkt schon tot war. Gestorben nach einem Sturz im Training zum Rennen in Ziersdorf in Österreich. Es traf uns alle, die wir an diesem Abend heimkamen, wie ein Schlag, als wir diese Nachricht erhielten.

Wie konnte das nur geschehen? Wir alle kannten Ferdinand Kaczor als, wenn auch schnellen, so doch ruhigen und besonnenen Fahrer. Und auch die Teilnehmer des Ziersdorfer Rennens können uns darüber keine Auskunft geben. Kaczor war als Nachzügler in die erste Runde des ersten Trainingslaufes gegangen und dabei in einer Kurve zu Fall gekommen.

Ich glaube, daß alle die, die Kaczor von den Rennstrecken her kannten, wissen sollten, wie er groß geworden ist und ihn nachträglich auch ein wenig als Menschen kennenlernen sollten.

Ferdinand Kaczor war 29 Jahre alt, Ältester von acht Geschwistern und in Altheim bei Landshut geboren. Erlernt

hatte er das Schlosserhandwerk und das in einem kleinen Betrieb von der Pike auf. Mit 15 Jahren war er begeisterter Modell-Segelflieger und dazu strampelte er auf seinem Fahrrad so manchen Kilometer ab. Weil ihm das zu mühselig wurde und das preiswerteste Transportmittel ein Motorrad war, kaufte er sich eine 125 ccm Zweitaktmaschine. In diesem Augenblick hatte ihn die Lust am Motorradfahren gepackt, bald folgte eine 500 ccm BMW, mit der er oft 1000 Kilometer an einem Wochenende fuhr und die er auch mitnahm, als er zur Bundeswehr einrücken mußte. Bei den Luftwaffen-Pionieren in Diepholz entwarf er dann sein erstes Fahrwerk für die BMW - Zweizylinder, wobei ihm der McIntyre-Rahmen für die AJS und Matchless richtungsweisend war. Wieder daheim, kam dieser Rahmen dann 1965 zur Ausführung. Und gleichzeitig entschlossen Kaczor und Rupert Bauer sich, in Zukunft Rennen zu fahren.

Mit der ihm arteigenen Zähigkeit erwarb Kaczor sich auf dem Gebiet des Motoren-Tunings Fähigkeiten, die ihn und seine Maschinen zum gefürchteten Gegner machen sollten. Nach vielen Erfolgen in der Ausweisklasse war es dann eine Sensation, als er und Rupert Bauer mit ihren BMWs in der Spitzengruppe beim Lizenzrennen in Hockenheim mithalten konnten. Der Rennsport brachte für Kaczor auch eine berufliche Veränderung mit sich, denn 1968 wurde er bei BMW in der Versuchsabteilung angestellt. Er gehörte bald zu den deutschen Spitzenfahrern und der absolute Höhepunkt in seine Laufbahn war der 7. September 1969 auf dem Nürburgring, als er mit seiner Stoßstangen BMW den von Surtees auf der Vierzylinder MV-Agusta aufgestellten Rundenrekord brach.

So sensationell, aufregend und mitreißend seine Erfolge waren, sie sind dem Menschen Kaczor nie zu Kopf gestiegen. Der 185 cm große, bärenstark wirkende Mann machte nie auf Schau, immer war er zurückhaltend und bescheiden. Er besaß eine stille Fröhlichkeit, strahlte Vertrauen und Zuverlässigkeit aus und erwarb sich viele Freunde. Nie neidete er anderen ihre Erfolge und immer zeigte er Achtung vor ihren Leistungen.

Am 23. Juni gaben wir Ferdinand Kaczor das letzte Geleit und viele seiner Freunde waren gekommen um Abschied von ihm zu nehmen.

Uns der Unabänderlichkeit des Schicksals beugend, trauern wir um einen Mann, der als Mensch und Fahrer zu den Großen gehörte. Es ist für uns alle Bestimmung, wann wir uns wiedersehen werden.

Kassenbericht für das Kalenderjahr 1969

Einnahmen

Beiträge	DM	3.136,60	
Spenden	"	478,--	
Anzeigen in der Ballhupe	"	502,31	
Plaketten und Anstecknadeln	"	115,--	
Veranstaltungen	"	1.250,18	
Summe			DM 5.482,09

Ausgaben

Verwaltung	DM	824,58	
Ballhupe	"	2.932,77	
Porto	"	310,19	
Spesen	"	165,35	
Jumbo-Fahrt (Spende Krause)	"	225,--	
Veranstaltungen	"	540,87	
Beitragsausgleich an L.V.	"	10,--	
Summe			DM 5.008,76

Kassenbestand	1.1.1969	DM	1.929,55	
"	31.12.1969	DM	2.402,88	
Differenz	+	DM	473,33	+ DM 473,33

Remscheid, den 17.2.1970

gez. Eduard Max Schmidt

Einige Gedanken zum Kassenbericht 1969.

Vergleicht man die Höhe der Ausgaben von insgesamt rund DM 5.500,-- mit der Höhe der Beitragseinnahmen, so kann man leicht feststellen, daß die Kosten durch die Beiträge allein nicht gedeckt wurden. Wenn der Kassenbericht trotzdem eine Zunahme von rund DM 500,-- des Kassenbestandes ausweist, so ist das zurückzuführen auf den Einsatz einiger Mitglieder bei Veranstaltungen, ganz speziell dem Elefantentreffen und in dem betreffenden Geschäftsjahr auf die großherzige Spende des Bruders unseres tödlich verunglückten Kameraden Dieter Krause. Der Bruder überließ dem Bundesverband der Motorradfahrer den Erlös für die Unfallmaschine in Höhe von DM 450,-- mit der Auflage, die Hälfte dieses Betrages für die Jumbo-Fahrt des Landesverbandes Kassel zu verwenden. Entsprechend wurde verfahren und Herrn Kurt Krause aus Düsseldorf sei an dieser Stelle nochmals gedankt. Aber auch aus dem Kreis unserer Mitglieder konnten zahlreiche freiwillige Zahlungen gebucht werden. Es waren nicht wenige, die ihren Pflichtbeitrag von DM 12,-- pro Jahr freiwillig bis auf DM 40,-- erhöhten. Auch diesen Kameraden, die hier nicht namentlich erwähnt werden können, sei hiermit gedankt. Andererseits aber muß auch festgestellt werden, daß es sich bei einigen Mitgliedern scheinbar bis heute nicht herumgesprochen hat, daß unser Jahresbeitrag auf DM 12,-- erhöht wurde, sie überweisen wie vor 3 Jahren noch DM 10,-- oder gar in Einzelfällen wie zur Zeit der Gründung des B.V.D.M. DM 7,--.

Wie schon in der letzten "Ballhupe" erwähnt, kassiere ich nur die Mitgliedsbeiträge derjenigen Mitglieder, die keinem Landesverband angehören oder angehören wollen. Ich muß daher annehmen, daß Mitglieder, die ihren Beitrag an mich und nicht an den Kassierer ihres eigenen

Landesverbandes überweisen, damit zum Ausdruck bringen wollen, daß sie bei uns als Einzelmitglieder geführt werden wollen. Daraus ergibt sich, daß der Landesverband keinen Anspruch auf den entsprechenden Beitragsanteil mehr hat und in Zukunft Rückbelastungen der Art wie in der letzten Spalte unter "Ausgaben" des Kassenberichtes aufgeführt sind, nicht mehr in Frage kommen.

Mein Gott, habe ich bei der Zusammenstellung des Kassenberichtes gesucht nach diesen DM 10,--, die mir ursprünglich bei der Endabrechnung fehlten, weil sie als einziger Betrag in der "Soll"-Spalte unter Beiträge verbucht waren und dort von mir einfach übersehen wurden.

Wer also seinen Beitrag an mich überweist und das geschieht am billigsten, weil kostenlos, auf das Sparkassengirokonto Nr. 990440 der Stadtparkasse Remscheid, Zweigstelle Vörmix, hält eine Quittung des Geldinstituts in Händen, die zur Mitgliedskarte gelegt die Vollgültigkeit der Mitgliedschaft unter Beweis stellt. In diesen Fällen wird also die Beitragszahlung nicht auf der Rückseite der Mitgliedskarte wie sonst vorgesehen quittiert. Trotzdem kann das gelegentlich bei einem persönlichen Treffen bei Vorlage der Quittungen nachgeholt werden. Übrigens braucht man nicht, wie in der letzten "Ballhupe" irrtümlich erwähnt, ein eigenes Konto bei einer Bank oder Sparkasse zu haben, um sich die Überweisungsgebühren zu sparen. Am Kassenschalter jeder Sparkasse finden Sie Zahlscheine, die eine Überweisung nach Einzahlung des Geldbetrages an der Kasse gebührenfrei ermöglichen.

Probieren Sie es einmal und Sie werden feststellen, daß Sie im Laufe eines Jahres bei Ihren Beitragszahlungen und sonstigen Zahlungen, die Sie bislang über die Post laufen ließen unter Umständen mehr einsparen, als der Jahresbeitrag beim B.V.D.M. ausmacht!

Diese Information liefere ich heute um so lieber, als uns die Deutsche Bundespost beim Versand der letzten "Ballhupe" dadurch Schwierigkeiten bereitete, daß die Sendung nicht als Büchersendung anerkannt wurde. Büchersendungen dürfen nach den Bestimmungen der Bundespost keine Werbung enthalten, dazu zählt sogar die ANKÜNDIGUNG eines Motorradfahrertreffens. Das kostet dann gleich doppeltes Porto, als Drucksache nämlich.

So, das wär's dann für heute und wenn Sie zu den aufgeführten Posten irgendwelche Fragen haben, dann schreiben Sie bitte an die Kassensprüfer, welche bei der nächsten Hauptversammlung noch gewählt werden müssen, die können sich dann ganz speziell diesen Problemen widmen.

Eduard Max Schmidt

Die W I M A, die internationale Vereinigung motorradfahrender Frauen, feiert in diesem Jahr ihr 20-jähriges Bestehen.

Das traditionelle Jahrestreffen ist in diesem Jahr in den Vogesen, am "Col des Croix", etwa 150 km südlich von Straßbourg.

Übernachtungs- und Zeltmöglichkeit im und am Gasthaus "Perce-Neige".

Es sind nicht nur motorradfahrende Damen willkommen, sondern auch männliche BVDM-Mitglieder als Gäste!

Sport mit Veteranen.

Als begeisterter Anhänger des Straßenrennsportes besuche ich fast alle Rennen in Deutschland und in unseren Nachbarländern, soweit mir mein Urlaub und meine oft recht kurzen Wochenenden dieses erlauben.

Im Augenblick, während einer Rennpause, sitze ich in Douglas, der Hauptstadt der Isle of Man, auf einer Bank und habe das Bedürfnis, einem Hobby ein paar Zeilen zu widmen, dem ich bisher sehr wenig Interesse entgegengebracht habe, obwohl einer meiner Freunde mir wahrhaftig die tollsten Leckerbissen auf diesem Gebiet bei meinen jeweiligen Besuchen bieten konnte, dem Veteranensport.

Technisch interessierten mich diese alten Motorräder schon, aber im Grunde genommen gefiel mir jede gut hergerichtete Tourenmaschine und Rennmaschine weitaus besser, als jeder zweirädrige Oldtimer, vor dem die Veteranenfans verzückt die Augen verdrehten. Der Grund war mir klar: Für mich muß ein Zweirad hauptsächlich zum Fahren sein und kein hergerichtetes Museumsstück.

Das Rennen in Hockenheim, am 10. Mai 1970, stand an und wurde selbstverständlich besucht. Hier traf ich dann beim Durchstreifen des Fahrerlagers am Nachmittag vor dem Rennen meinen Freund Karl Reese, der mit einer ganzen Armada alter Motorräder hier einen Platz im Fahrerlager hatte, wobei sich die Veteranen zwischen den reinrassigen Rennmaschinen ausnahmen wie gebrechliche Greise, die sich in einem Beatschuppen verirrt haben, in dem nur modern gekleidete junge Leute sitzen.

Am gleichen Abend von 19 bis 20 Uhr wurde dann die Strecke noch einmal freigegeben für ein "Training" der Veteranen, die, wie ich dann erfuhr, am nächsten Tag während einer Rennpause einige Runden fahren sollten. Da ich nichts anderes vorhatte, ging ich mit zum START und ZIEL und wollte mir einmal, mehr aus Langeweile, diese Schau ansehen.

Unser Clubkamerad Karl Reese war allein mit sechs Maschinen, wie da sind:

NSU - SS 500, Baujahr 1931, 30 PS

NSU - SS 500, Baujahr 1932, 30 PS

LUWE Rennmaschine, Baujahr 1925, 18 PS

SCOTT Rennmaschine, " 1926, 30 PS

NSU " 1910, 2 PS

Triumph Peugeot " 1905, 5 PS

gekommen. Außerdem fanden sich zum Training noch einige alte BMW's, Harleys etc. ein.

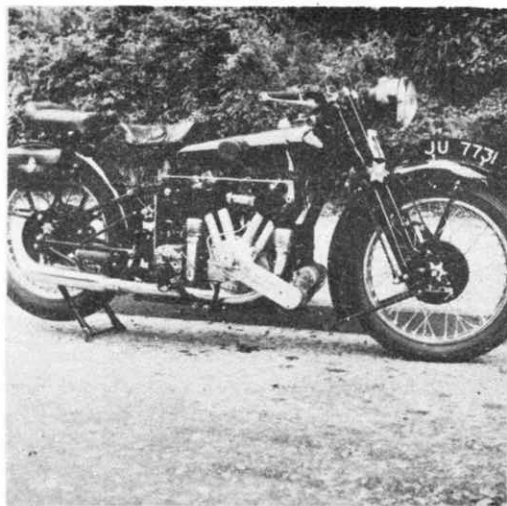
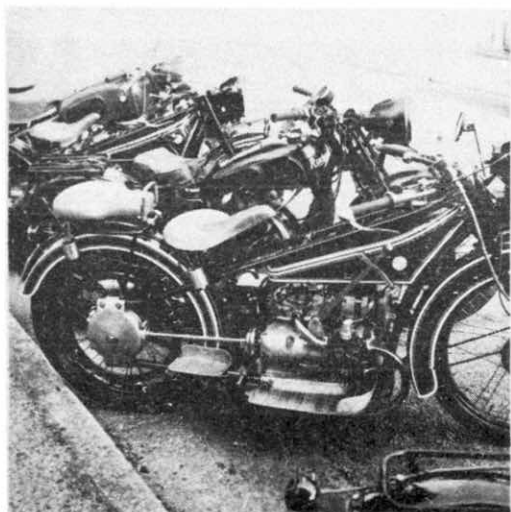
Ja, was soll ich nun sagen, diese äußerlich so gebrechlich aussehenden Vehikel setzten sich in Bewegung. Horst Briel, dem man eine Scott unter die "VIER BUCHSTABEN" geschoben hatte, (ich glaube sogar, daß er nicht einmal begeistert von diesem Angebot war) legte einen tollen Start hin und kam mit unwahrscheinlichem Dampf aus der ersten Runde an uns vorbei. Wie gesagt, hier wurde volles Rohr gefahren. Und dann fuhr zum Schluß noch Karl Reese seine 500 ccm NSU-Bullus und kam mit solchem SPEED an uns vorbei, daß, wäre manche auch gut gefahrene moderne 2-zylindrige BLAUWEISSE dabei gewesen, sie verschämt daß "boxen" vergessen hätte. Ich nehme die BMW's als Vergleich, weil diese Maschinen für mich persönlich ein Maßstab sind, ich nehme aber auch an, daß bei vielen Japanern die Schlitzaugen rund geworden wären. Nun, wie schon gesagt, ich hatte meine Freude, denn hier wurde wirklich gefahren. An dem Abend hatte sich meine geringschätzige Meinung

über die Veteranen geändert.

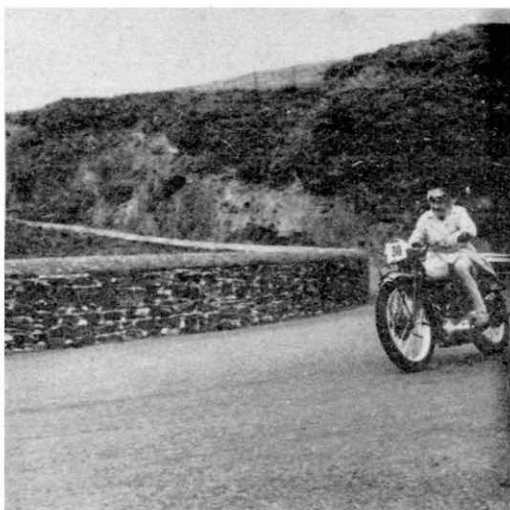
Am nächsten Tag lief ein Rennen ab, daß bei herrlichem Wetter das versprach, was sich jeder Veranstalter und Zuschauer wünscht. Wir vergaßen sogar unsere Mittagbrote zu holen, denn die Plätze in der Sachskurve konnten wir auf keinen Fall verlassen. Um die Mittagszeit, während einer Rennpause, sollten die Veteranen nun einige Runden drehen. Ich freute mich - nachdem was ich am Vortage gesehen hatte - sehr darauf, aber meine Befürchtungen, kaum ein Zuschauer würde sich dieses Intermezzo ansehen, weil ja ein jeder in dieser kurzen Pause etwas essen oder trinken wollte, waren doch sehr stark. Es kam aber ganz anders.

Zunächst löste einmal ein anderer Sprecher den bisherigen Ansager ab. Den Zuschauern wurde in ganz kurzen präzisen und verständlichen Worten erklärt, was sich in den nächsten Runden abspielen sollte. Ich merkte, daß man aufzuhorchen begann. Am Rande sei bemerkt, daß ein Sprecher mit solchen Qualitäten für keinen Veranstalter ein Fehlgriß wäre.

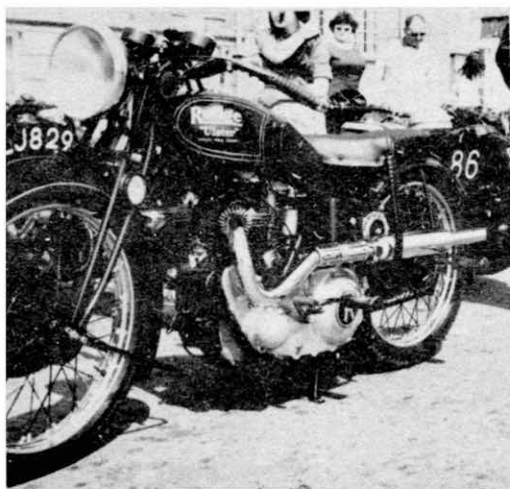
Und nun starteten unter Entwicklung sehr verschiedenartiger Geräusche die 22 gemeldeten Maschinen. Wie schon erwähnt, es war kein Rennen, aber man fuhr, ohne die guten Stücke zu schonen.



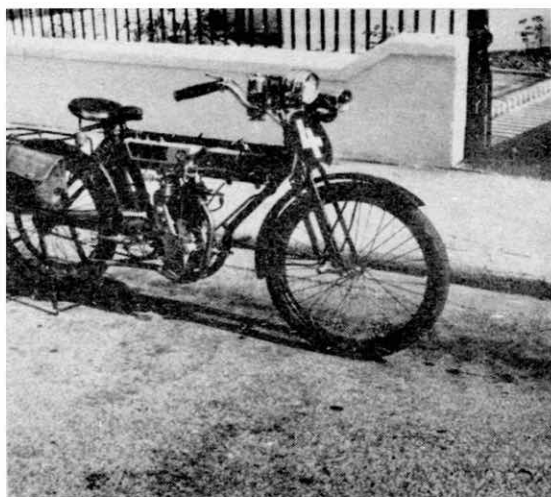
Als nun die ersten Motorräder in der Sachskurve auftauchten, ging eine Bewegung durch die Zuschauer, man nahm Programme, suchte Namen und Maschinen, hörte technische Daten durch die Ansage, die man nicht glauben wollte und dann kamen die Fahrer teilweise mit solchen Schräglagen durch die Kurven, daß die angesagten Spitzengeschwindigkeiten auf einmal für uns glaubhaft wurden. Die Zuschauer sprangen über die Begrenzungsmauer, jubelten und schossen ihre Fotos. Eine solche Be-



Diese englische Lady war 70 Jahre alt und fuhr eine sehr schöne Triumph.



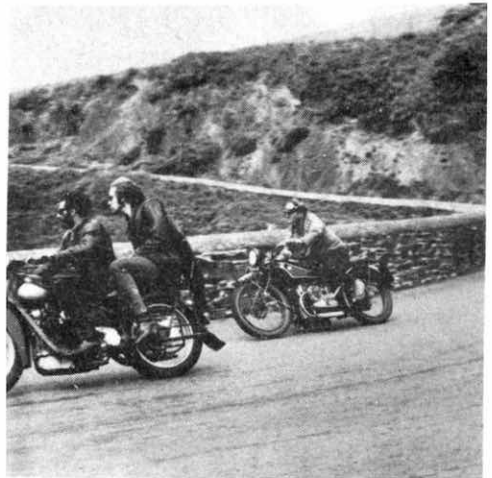
Die oben abgebildete RUDGE holte den ersten Preis.



Karl Reese's NSU mit der er sich einen Pokal holte.



Heinz Metzmaier aus Baden-Baden in einer schnellen Kurve (Insel Man) mit seiner 500ccm BMW Baujahr 1927!



Helmut Langhanki scheint diese Kurve ebenfalls Spaß zu machen, wie man an seiner Schräglage sehen kann.

geisterung hätte ich nicht erwartet. Nach meiner Ansicht war diese leider zu kurze Einlage eine herrliche und gelungene Idee, von wem sie auch gekommen sein mag, nicht zuletzt, weil sie in allem richtig aufgezogen war und nicht nur ein Corso darstellte. Man sollte, wenn möglich, bei Straßenrennen immer davon Gebrauch machen.

Von der Isle of Man davon zu berichten, überlasse ich den Fachleuten, denn hier sind dieser Art Veranstaltung gang und gäbe und zwar von ganz beträchtlichem Ausmaß. Ich habe hier für eine Veranstaltung ein Programm vorliegen, in dem 187 Fahrer aufgeführt sind.

Ich habe meine Meinung über diesen Sport geändert. Für die Zweifler, die doch noch da sind, füge ich einige Bilder bei, die ich in Douglas am Straßenrand und während des Rennens aufgenommen habe.

Als Abschluß sei noch erwähnt, daß mit diesen alten Maschinen hier in England richtige Straßenrennen gefahren werden (3 - 12 im Jahr), wobei man auf eine Clubmitgliederzahl von 3.000 fast ausschl. aktiven Mitgliedern recht stolz ist. Unter diesen Mitgliedern sind alleine 200 Fahrer, die sich nur auf Straßenrennen mit alten Rennmaschinen spezialisiert haben.

HH

STREUSALZ - nicht nur salzig!

Eine interessante Ergänzung zu Bill - Longstroke's Artikel "Gesalzene Zeiten" in Heft 1/70 fanden wir in der Zeitschrift "auto-verkehr", dem offiziellen Organ des Kraftfahrer-Schutz eV., Nr. 5/1970:

Staatlich konzessionierte Boden- verseuchung

Der Gesetzgeber achtet streng darauf, daß nicht nur die Luft, sondern auch der Boden nicht verseucht werden. Er erläßt strenge Vorschriften für den Transport giftiger und zersetzender Flüssigkeiten, die, freigesetzt, fruchtbaren Ackerboden vernichten und Trinkwassereinzugsgebiete erheblich gefährden können.

Der Gesetzgeber betrachtet es hingegen als eine lässige Sünde, daß die Autobahn- und Straßenmeistereien Jahr für Jahr im Winter mit dem Streusalz zusammen über 1000 Tonnen Mineralöl auf Straßen und Autobahnen schütten. Der Grund dafür ist geradezu kurios. Damit das Streusalz nicht etwa unversteuert statt auf der Straße auf dem Frühstückstisch landet, muß es mit Mineralöl vergällt werden. Bisher ist allerdings noch nicht bekanntgeworden, daß ein echtes Bedürfnis dafür besteht, den menschlichen Gaumen mit Streusalz zu reizen.

Das scheinen nun auch endlich die Behörden erkannt zu haben, die für die Vergällung verantwortlich zeichnen. Viel zu spät leider, denn mittlerweile dürften mehrere 1000 Tonnen Mineralöl in den Boden gesickert sein. —k—

Danach wird mit dem Salz auch noch tonnenweise Mineralöl in der Geographie verteilt! Altöl wegzuschütten ist verboten. Wer dabei erwisch wird, wird bestraft, mit Recht, denn das ist eine ganz üble Schweinerei. Aber wenn das eine Behörde tut, dazu noch in großem Stil, dann ist das alles ganz normal.

Oder sollten diejenigen Stellen, die für die Reinhaltung von Luft, Wasser und Boden zuständig sind, gar nicht wissen, was die Kollegen von der Straßenverkehrs-Fakultät auf ihre Weise dazu beitragen?

Aber selbst in höchsten Amtskreisen soll es ja nicht selten vorkommen, daß die Linke nicht weiß, was die Rechte tut. Aber nach unseren Erfahrungen wird der Unfug im nächsten Winter in bisherigem Stile weitergehen.

W.R.

Erfahrungen und Fahrtbericht J A W A 90 "Roadster" 5.200 km

Im August 1969 erwarb ich - aufgrund längerer Reparatur meiner "Gros-sen" (Siehe Honda CB 450 K 1, Berichtheft 1/70) bei Neckermann in Frankfurt eine JAWA 90 "Roadster" zum Preise von DM 998,--. Hierfür bietet die JAWA einen reellen Gegenwert. Nach der Einfahrzeit von knapp über 1000 km wurde die Maschine mit Ausnahmen von Kurzstrecken in Ortschaften fast ausschließlich Vollgas gefahren, zum beachtlichen Teil auch auf Autobahnen. Der Motor ist völlig vollgasfest und zeigte diesbezüglich keinerlei Mängel! Die werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 98 km/h ist unter normalen Bedingungen immer zu erreichen.

Mir scheint, daß man hier - im Gegensatz zu den Japanern - noch etwas untertrieben hat. Auf der Autobahn, ohne Gegenwind, sind 100 bis etwa 110 km/h (flach liegend) durchaus "drin", was Begleiter auf stärkeren Maschinen bestätigen konnten. Bei einem Fahrergewicht von ca. 75 kg und Größe 1,71 m ist das ein recht erfreulicher Wert.

Abgesehen von dem nicht ganz in allen Details bis ins Letzte durchdachte Finish im Äußeren, ist dies ein begeisterndes handliches Maschinchen, das aufgrund äußerst günstigem Anschaffungspreis und der niedrigen Unterhaltungskosten eigentlich mehr Interesse finden dürfte. Die JAWA 90 ist keinesfalls mit anderen JAWA-Tourenmodellen zu vergleichen, sondern eine echte kleine Sportmaschine.

Kurz die technischen Daten:

1 Zylinder- 2 Takt - Drehschiebermotor mit Fallstromvergaser. 9,5 PS (das sind echte DIN) bei 6.500 Umdr./min. 5-Ganggetriebe. Kettenschutz wie bei MZ. 10,5 Ltr.-Tank. Reicht bei 4 l/100 km (Werksangabe und tatsächlicher Verbrauch) ca. 250 km. Gesamtgewicht 90 kg.

NEGATIVES:

Zu harte Federung, zu hohe Sitzposition, rutschende Kupplung (serienmäßig) kein exaktes Auskuppeln beim Anfahren, nicht ganz sauber zu schaltendes Getriebe.

POSITIVES:

Gute Handlichkeit, große Bodfreiheit (hier schrammt nichts in der Kurve), sehr drehfreudiger Motor, verhältnismäßig hohe Endgeschwindigkeit, absolut vollgasfest, einfache Wartung zu leicht zugänglichen Teilen, vorbildlicher Kettenschutz, neuartige, gedruckte und übersichtliche Schalttafel für die Elektrik.

Kundendienst:

Durch den TKD-Neckermann und die Ersatzteil KG sind erfreulicherweise sämtliche (') Ersatzteile - vom Rahmen bis zur kleinsten Schraube - schnellstens zu haben. Man erhält sogar Kolben mit Übergröße bis zum VIERTEN Ausschleiß! Zu jedem Fahrzeug wird ein sehr übersichtlicher Ersatzteil-Katalog mitgeliefert, der aufgrund montagegerechter Skizzen auch als Montageanleitung verwendet werden kann. Hier muß auch einmal gesagt werden, daß ich beim TKD in Ffm. stets äußerst zuvorkommend und kulant bedient wurde.

Wartung und Reparaturen:

500 km	Getriebeölwechsel
1000 "	Inspektion, Dämpferöl in Teleskopgabel erneuert (dünneres Öl)
2400 "	Zündung kontrolliert

- 2600 km Maschine auf Fahrt stehengeblieben. Defekt nicht auffindbar. Daraufhin 13 km nach Hause geschoben(!). Nach längerem Suchen defekte Ladespule festgestellt, da Zündung von Batterie erfolgt und durch ständiges probieren Batterie völlig entladen und kein Zündfunke mehr. Die "Ladekontrolle" zeigt den Ausfall des Ladestroms NICHT an, auch wenn mir wiederholt Gegenteiliges gesagt wurde! - Ladespule erneuert, Batterie geladen. - Die Anweisung zur Defektsuche erhielt ich zuvorkommenderweise telefonisch vom TKD, auch die zu Versuchen nötigen Ersatzteile!!!!
- 3009 " Gaszug gerissen, erneuert. Neuer Spiegel und Blinker montiert.
- 3350 " Unterbrecher eingestellt, Zündung kontrolliert.
- 4184 " Getriebeölwechsel, Tankriss festgestellt.
- 4485 " Neuen Tank montiert, Garantie!
- 4500 " Kupplungsdruckfedern durch Unterlegscheiben verstärkt, Zündung kontrolliert, Hydrauliköl in Teleskopgabel gewechselt (jedoch keine weichere Federung dadurch)
- 5200 " Keine weiteren Wartungen und Reparaturen.

Durch das Verstärken der Kupplungsdruckfedern ist das Rutschen der Kupplung bei schnellem Schalten oder plötzlichem Beschleunigen beseitigt. Ein exaktes Auskuppeln bei kaltem Motor ist nicht gegeben, jedoch bei Gewöhnung unwesentlich.

Nun habe ich knapp über 5.200 km mit der JAWA gefahren. Vom Ladespulen-defekt abgesehen, waren keine nennenswerten Reparaturen durchzuführen. Erstaunlich ist, daß ich bei der Zündungskontrolle lediglich einmal eine geringe Korrektur des Unterbrecherabstandes durchgeführt habe. Ansonsten brauchte nichts nachgestellt zu werden. Sehr lobenswert ist der Kettenschutz. So etwas war ich bis jetzt noch nicht gewöhnt! Nachstellungen brauchten nicht vorgenommen werden. Lediglich wurde einmal die Kette gefettet und dies auch nur, da ich gerade das Ritzel freigelegt hatte.

So konnte ich bis jetzt mit der JAWA recht zufrieden sein und habe erfahren müssen, daß man auch mit solch einer kleinen Maschine viel Spaß haben kann. Ich hoffe, daß ich trotz der nunmehr zu erwartenden "Grossen Weiß-Blauen" mit der JAWA eine größere km-Leistung erreichen und später meine künftigen Erfahrungen schildern kann.

Siegfried Manetzki
Bad Vilbel/Heilsberg

REISEBERICHT DEUTSCHLAND - CEYLON

Zunächst einige Stichworte aus Gründen der Übersicht:

Fahrzeug: Motorrad BMW R 60 solo, Baujahr 1967.

Reisedauer: 12. Juli 1969 bis 8. Januar 1970

Unter-

brechung: 30. September 1969 bis 14. November 1969, Krankenhaus.

Kilometer: Motorrad : 18.000

Bahn: 6.000

Pkw: 4.000

Kosten: einschl. Vorbereitungen und Reparaturen DM 2.000,--

Strecke: Klagenfurt / Belgrad - Nis (= Nisch) / Sofia / Istanbul - Samsun - Trabzon - Erzurum / Tabriz - Teheran - Gorgan - Mashad (=Mesched) / Herat - Kaboul / Rawalpindi - Lahore / Delhi - Indore (= Indaur) - Bombay - Poona - Goa - Madras - Madurai - Chochin - Rameswaram (Fähre nach Ceylon) Colombo - Kandy - Dambulla - Sigirya - Polonnaruwa - Anuradhapura - Talaimannar (Fähre nach Indien) / Madurai - Bombay - Delhi - Chandigarh - Lahore / Kaboul / Mashad - Sabzevar - Semnan (Salzwüste) - Teheran / Erzurum - Niska - Tokat - Ankara - Istanbul / Sofia / Belgrad - Maribor / Graz - Salzburg -

Bereits die ersten Tage der Reise verliefen nicht ungestört. Nach etwa 200 km Fahrt stellte ich fest, daß irgendetwas am Hinterrad qualmte. Es war einer der dümmsten Zwischenfälle, die mir passiert sind; Zwei Tage vor der Abfahrt mußte ich noch zum TÜV, wo der Prüflingenieur mit der Leistung der Fußbremse unzufrieden war; die Folge: Die Bremse wurde festgestellt und erhitze später nach längerer Fahrt die Bremstrommel so stark, daß das Schmierfett verdampfte!

In Österreich war dann die 2. und größte (=teuerste) Panne der ganzen Fahrt fällig. Für dieses Ereignis war eine Vollgasfahrt Bonn - Mannheim der Anlaß, wobei der Motor überdurchschnittlich viel Schmierung brauchte, womit ich nicht gerechnet hatte. So ist denn auch ein Loch im linken Kolben. Dies kostet mich 4 Tage Aufenthalt in Klagenfurt, weil zwei Kolben im 1. Übermaß nicht schneller beschafft werden können; die Zylinder sind schnell ausgeschliffen. Zuvor wird mir in der BMW-Werkstatt in Villach gesagt, man habe seit ca. 5 Jahren mit Motorrädern so gut wie nichts mehr zu tun. Trotzdem ist im Werkstattverzeichnis der Mitte 1967 gelieferten Maschine diese Firma als Vertragswerkstatt aufgeführt. Später erhalte ich zwar von BMW ein bedauerndes Schreiben; das viertägige Warten muß ich jedoch in Kauf nehmen. Dabei habe ich noch Glück, denn ich finde auf einer unmittelbar angrenzenden Wiese eine Campingmöglichkeit. Dadurch kann ich schnell die neuesten Meldungen über den Fortschritt der Reparatur erfahren. Die Bezahlung reißt ein Loch von DM 348,-- in meinen ADAC-Kreditbrief. Sogleich mache ich mich auf den Weg ins sommerlich - heiße Istanbul, wobei ich zwischen dieser Stadt und Klagenfurt nur einmal übernachtete. Ich ruhe mich aus an den Ufern der seichten Maritza, in der Nähe von Plovdiv in Bulgarien. Dabei leistet mir eine große polnische Familie mit einem monströsen Pkw Gesellschaft.

In Istanbul ist wohl jeder Tourist ein finanzieller Festschmaus für einheimische Kurpfuscher und Betrüger. Daher mache ich mich vom Touringhotel in Istanbul-Fenerbahce (Camping) bald auf den Weg zum Schwarzen Meer. Die schöne Mittelmeerküste lernte ich bereits 1968 auf einer sehr preiswerten Schiffsreise kennen (Izmir - Bodrum - Antalya - Mersin - Iskenderun).

Die türkischen Hauptstraßen sind im allgemeinen in gutem Zustand und

sphaltiert.



Hier und während meiner weiteren Reise sind die Unterlagen des ADAC sehr wertvoll, die auch einen guten Überblick über den Straßenzustand des betreffenden Landes geben. So konnte ich auch die Strecke Ankara - Samsun - Trabzon ohne weitere Schwierigkeiten zurücklegen. Mit einigen verregneten Tagen, die auch zum Schwarzmeeraufenthalt gehören, wird die zum Teil schwierige Fahrt Trabzon - Erzurum eingeleitet. Immerhin gibt es dort einen Paß weniger, als

in der ADAC-Streckenausarbeitung angegeben ist, nämlich 3 statt 4, denn ich stellte fest, daß ein Straßenstück inzwischen neu gebaut worden ist. Man muß sich auf etwa 200 km Schotterpiste einrichten.



Diese Strecke wird besonders dann gefährlich, wenn man in den Kurven der Paßstraßen auf schwerbeladene, bergauf fahrende Lkw und Militärtransporter trifft, die die Kurven schön weit nehmen.

So glaube ich oft, daß engere Bekanntschaft mit einem der vielen Abgründe unmittelbar bevorsteht. Im allgemeinen muß man sich auf sehr vorsichtige Fahrweise einrichten, wenn man daran interessiert ist, lebend zurück zu kommen. Viele Verkehrsteilnehmer fahren nicht nur schnell, sondern auch rücksichtslos. Bei Radfahrern und Fußgängern ist mit einem erheblichen Maß an Dummheit zu rechnen, da diese vor allem Geschwindigkeiten unterschätzen. Dies gilt

nicht nur für die Türkei!!

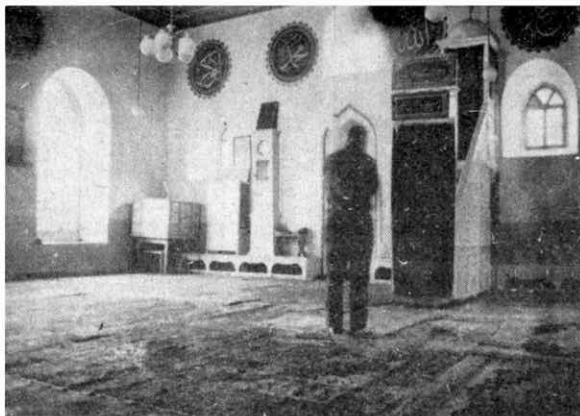
In Erzurum spürt man auch in den heißen Sommermonaten deutlich die nächtliche Abkühlung, da dieser Ort 2.000 m hoch liegt. Dies bekam ich besonders intensiv während meiner Rückfahrt im Dezember zu spüren.

Über Dogubayazit ging es der iranischen Grenze entgegen. Dort empfangen mich vor dem Motel riesige Mückenschwärme, die aber freundlicherweise vollkommen verschwunden waren, als ich mich zum Schlafen niederlege.

Eine Überraschung bietet mir der 5.165 m hohe Ararat, der plötzlich vor mir aus dem Dunst auftaucht wie eine riesige Gestalt mit ver-

schneiter Kappe (Anfang August). Will man vor Zigeunern und Kälte in Sicherheit sein, so besteht die Möglichkeit, im Motel Kent zu übernachten, wenn man 15,-- Lira = DM 5,-- übrig hat.

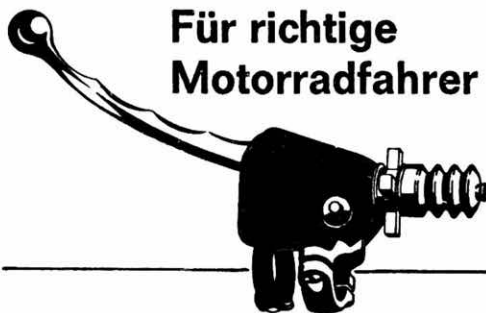
Der Iran empfängt den Einreisenden sehr freundlich, was die gute Asphaltstraße über Tabriz bis Teheran betrifft. Tabriz ist eine angenehme und relativ gut angelegte Stadt. Von den vielen Schornsteinen am Ortseingang, die zu Ziegelwerken gehören, sollte man sich nicht irritieren lassen. Man kann hier sehr kunstvoll gearbeitete Silberteller, -vasen, -armreifen, -aschenbecher u.a. erwerben.



Als sehr verdienstvoll scheint mir die Bemühung einer Reifenfirma, ausreichende Mengen an Wegweisern an allen wichtigen Punkten des Ortes zu errichten. So finde ich leicht den in reizvoller Lage außerhalb des Zentrums gelegenen Campingplatz. Er liegt an einem künstlichen See und verfügt über gutes Trinkwasser, worauf denn auch der Platzwart bzw. Empfangschef stolz hinweist. Teheran dagegen ist die jämmerlichste Hauptstadt, die ich bisher gesehen habe.

wird fortgesetzt -

Werner Stawitzke
53 Bonn - Röttgen



**Für richtige
Motorradfahrer**

Der neue MAGURA-Hebel H 48 ist ein Hebel für richtige Motorradfahrer: griffsicher, schmutzgeschützt, mit Schnellverstellung und der Zug läßt sich sekundenschnell auswechseln. Beim H 48 wurde wirklich an alles gedacht. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

MAGURA Immer einen Schritt voraus



Gustav Magenwirth KG · 7417 Urach (Württ.)

" Erlebnisse" mit einer JAWA und MZ !

Nachdem ich mein R 60 Gespann verkauft hatte, bestellte ich mir bei Neckermann eine 250 ccm Jawa. Ich dachte, daß sie für die nächsten 2 Jahre reichen würde, denn nach 2 Jahren sollte wieder eine große Maschine angeschafft werden.

Der Tag kam, an dem ich Bescheid erhielt, das Motorrad von der Bahn abzuholen.

Mit einem Kombi fuhren wir zur Bahn und ließen uns die Kiste zeigen, in der die Neuerwerbung stand. Wir luden den ganzen Verschlag mit- samt dem Motorrad auf eine Sackkarre, fuhren zur Rampe und packten alles in den Kombi.

Zu Hause wurde der Verschlag auseinander genommen und das Motorrad zusammengebaut. Ich muß sagen, daß das Motorrad teilweise zerlegt war, damit man es auf der Bahn besser transportieren konnte.

Eine Batterie war geladen in der Garage, ein Nummernschild war auch schon da, mit Stempel (Beziehungen muß man haben) usw. Also brauchte nur noch Benzin in den Tank und es konnte losgehen. Nein, doch nicht ganz. Luft mußte ebenfalls in die Reifen, denn die war durch langes Stehen teilweise entwichen, was sich später noch sehr bemerkbar machen sollte.

Auch war noch zu berücksichtigen, daß die Kabel umgekehrt an die Batterie angeschlossen wurden. Das heißt, Plus an Minus und Minus an Plus. Schon gut, daß ich in früheren Jahren schon einmal eine Jawa gefahren hatte, sonst hätte ich bestimmt vergeblich den Kickstarter gesucht. Denn Kickstarter und Ganghebel sind bei der Jawa eins! Also ein Druck in Richtung Motorgehäuse auf den Ganghebel und siehe er sprang nach oben und wurde zum Kickstarter. Und auch, als ich zweimal trat, sprang der Motor an.

Ein eigentümliches Geräusch, an das man sich erst mal gewöhnen mußte. So, als wenn von Anfang an die Lager ausgelaufen wären. Um ehrlich zu sein, ich habe mich an das Geräusch nie gewöhnen können. Schon nach den ersten Metern merkte ich, daß die Gabel absolut nichts taugte, also zurück zur Garage und dickeres Öl in beide Gabelholme. Danach ging es schon besser. Nur, was mich unheimlich störte, waren die harten Schläge des Motors bei Bergabfahrten. Ich hatte das Gefühl, die Kette müßte reißen. Solche enormen Schläge gingen durch das ganze Motorrad.

Trotzdem ging ich am anderen Tag auf große Fahrt. Von Wuppertal bis nach Cochem an die Mosel. Zwar hatte ich die Zündung kontrolliert, bevor es losging; aber es war alles in Ordnung. Also rauf auf die Autobahn in Richtung Köln. Was ich auch versuchte und wie ich auch drehte, der Apparat brachte ganze 80 km/h und das war alles. Schon nach einigen Kilometern meinte ich, keinen Hintern mehr zu haben. Die Sitzbank war nicht nur zu kurz, sie war auch zu hart, was mich aber nicht daran hinderte, bis ins Ahrtal durchzuhalten, dort zu tanken, eine Zigarette zu rauchen, um dann weiter zu fahren in Richtung Cochem.

An diesem Tage waren viele Omnibusse unterwegs und es war jedesmal ein Problem für mich, an so einem Wagen vorbeizukommen. Das Motorrad hatte einfach zu wenig drin, um gefahrlos einen solchen Bus zu über- holen. Ja, es kam sogar vor, daß ich mit Mühe und Not an solch einem Bus vorbeigekommen war, er mich aber an der nächsten Steigung wieder überholte, da ich im ersten Gang die Steigung fahren mußte. Die Reise kam mir vor, als wenn eine Weltreise gemacht werden müßte. Dazu noch die unheimlich harte Sitzbank. Trotzdem kam ich spät am Abend in Cochem an. Ich erledigte was zu erledigen war und machte mich wieder

auf den Heimweg. Zuvor hatte ich mich mit Öl eingedeckt, um in den Nachtstunden irgendwo an einem Münztank tanken zu können.

So begann die gleiche Tortur wie auf dem Hinweg.

In den frühen Morgenstunden kam ich endlich wieder zu Hause an und fuhr die restlichen Stunden im Traume noch weiter auf Jawa 250 ccm. Auch im Traum spürte ich noch die harten Schläge bei Talfahrten und das gleichmäßige rappeln, was durch die Unwucht in den Reifen hervorgerufen wurde. Man hätte bei der Lagerung darauf achten müssen, daß genug Luft in den Reifen ist; statt dessen entwich die Luft aus den Reifen und es entstanden häßliche Beulen, die ein Schlagen der Räder hervorriefen.

Übrigens, die Gabel an der Jawa war so labil, daß man den Lenker um etliche Zentimeter in beiden Richtungen drehen konnte, ohne daß das Vorderrad sich bewegte. Ich fuhr trotzdem mit dem Motorrad zur Arbeit und sonntags auch mal ins Gelände.

Der Winter kam und man sah, daß der Herbst seine Spuren hinterlassen hatte. Trotz Pflege, Rost wohin man sah. Der Lenker verrostet, die Krümmer verrostet, Felgen und Speichen angerostet.

Wenn das Motorrad im Sommer auch gut ansprang, so war es im Winter genau das Gegenteil. Ich konnte an kalten Tagen treten so viel ich wollte, die Maschine sprang nicht an. Was ich auch versuchte, nichts half. Dann hatte ich eines Tages heraus, daß man die Luftschraube ganz hineindreihen mußte und wähen der Motor ansprang, wieder rausdrehen. Die Auspuffrohre waren ewig naß und es nutzte auch nichts, daß ich die verschiedensten Vergasereinstellungen ausprobierte, es blieb wie es war!!!! Oft fiel mir das Licht in den frühen Morgenstunden aus. Der ganze Apparat war ohne Strom und das blieb so, bis ich einen anderen Regler einbaute. Das Schlagen im Motor aber blieb wie eh und je. Es war kriminell im Schnee damit zu fahren. Trotzdem erlebte ich ich noch den Frühling mit meiner Jawa. Sie hatte eine gründliche Überholung nötig. Ich baute also alle Teile auseinander, reinigte und fettete sie und baute alles wieder zusammen. Dann sah das Motorrad wieder aus, wie es normalerweise aussehen sollte.

Als nun die ersten Sonnenstrahlen durchkamen, wollte meine Frau auch gerne noch einmal mitfahren. Sie zog sich ihr Lederzeug an, setzte sich den Sturzhelm auf und ging mit mir zur Garage. Doch als sie sich dann hinter mich setzen wollte, da sahen wir, daß es vergebliche Liebesmühe war, es ging beim besten Willen nicht!! Platz für zwei erwachsene Personen war auf der Jawa nicht. So sah ich mich gezwungen allein zu fahren, sehr zum Leidwesen meiner Frau.

Dann kam der neue Neckermann-Katalog. Dort war eine MZ mit Beiwagen abgebildet und es war sicher, daß ich sie mir kaufen würde.

- Fortsetzung in der nächsten Ausgabe -

Hans Dahlhaus

Unser Freund und Mitglied Les Davenport aus Shorne/England hat als "Continental-Contact" - Mann der British Federation of Sidecar-Clubs schon manchem deutschen Motorradfahrer mit Rat und Tat weitergeholfen. Les fährt eine betagte R 67, für die er dringend eine komplette Auspuffanlage benötigt. Die Teile müssen nicht unbedingt neu, aber auch nicht schrottreif sein.

Ferner sucht er einen Seitenwagen Modell TR 500. Evtl. genügt schon ein kompl. Rahmen, das Rad kann ungebremst sein.

Angebote - aber bitte ohne Fantasiepreise - an die Geschäftsstelle.

ELEFANTENTREIBER LIPPE als Landesverband Ostwestfalen Lippe im BVDM

Nachdem der Motorrad-Club "ELEFANTENTREIBER LIPPE" etwa zwei Jahre als selbständiger Verein bestanden hat, wurden wir uns darüber einig, daß eine so relativ kleine Vereinigung von Motorradfreunden, wie unser Club sie darstellt, nicht in der Lage sein kann, erfolgreich die Ziele des Motorradfahrens auf größerer Ebene zu verfolgen. Wir wurden uns einig, einer größeren Organisation beizutreten. Aus diesem Grunde haben wir die Satzungen der in der BRD bestehenden Motorsportvereinigungen geprüft. Den Entschluß, dem BVDM beizutreten, haben wir nicht von heute auf morgen gefällt. Insbesondere haben wir verglichen, inwieweit die Ziele unseres Motorradsports vertreten werden. Nach Vorauskang schriftlicher Verhandlungen und einem Besuch einiger Clubkameraden bei der Jahreshauptversammlung des BVDM in Rüdgen, verbunden mit aufschlußreichen Gesprächen über unseren Beitritt, kamen unsere Mitglieder fast einstimmig zu dem Entschluß, daß der BVDM für uns das Richtige ist.

Am Samstag, dem 18. April 1970, waren dann alle 38 Mitglieder, einige auswärtige Freunde und eine Abordnung des Bundesvorstandes erschienen, um den Beitritt der ELEFANTENTREIBER LIPPE zum BVDM und die Gründung des Landesverbandes Ostwestfalen Lippe zu vollziehen. Bei dieser Versammlung legte der Schriftführer des BVDM, Herr Reuter, ausführlich die Ziele des BVDM dar. Anschließend wurden noch auftauchende Fragen seitens unserer Mitglieder beantwortet. Unser schon vorher bestehender Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

- 1. Vorsitzender: Günter Wuttke, 492 Lemgo-Brake, Hornscher Weg 25,
Tel.: 05261/8496
- 2. Vorsitzender: Karl-Dieter Szabol, 4951 Häverstädt, Lannert 77,
- 1. Schriftführer: Bernd Schumacher, 4901 Wüsten, Langenberg 12,
- 2. Schriftführer: Horst-Rainer Raff, 4901 Wüsten, Neues Dorf 2,
- 1. Kassierer: Ernst Mahrtdt, 492 Lemgo, Lärchenstraße 20,
- 2. Kassierer: Klaus-Otto Kruse, 492 Lemgo-Wahmbeck, Bauerlandweg 1,

An diesem offiziellen Teil schloß sich nun der gemütliche Teil an. Aus diesem Grunde führen wir gegen 22,30 Uhr nach Blomberg zu unserem Clubkameraden, Herrn Pastor Lüder Ahmels, dem das Gemeindehaus der Kirchengemeinde Blomberg zur Verfügung steht. Dort leitet Herr Ahmels einen Mopedkreis, für den unser Club schon zwei Orientierungsfahrten durchführen konnte und um den wir uns auch ansonsten kümmern, um etwas Nachwuchspflege zu treiben.

In dem gemütlich eingerichteten Clubraum des Mopedkreises saßen zunächst alle zusammen, um den Durst zu stillen und Benzin zu reden, bis von Lüder Ahmels der Vorschlag gemacht wurde, die alte Stadtkirche von Blomberg zu besichtigen. Begeistert wurde der Vorschlag angenommen und so marschierten wir zur Geisterstunde in die Kirche, wo Lüder uns in der Gruft die Särge der lippischen Fürsten und Edelleute zeigte. Danach wurde im Clubraum noch bis in die frühen Morgenstunden weiter gefeiert; wer müde wurde, konnte sich in mehreren anderen zur Verfügung stehenden Räumen zur Ruhe begeben.

Hier wäre noch zu bemerken, daß Freunde, die uns am Clubabend besuchen wollen, jederzeit die Möglichkeit haben, mit Luftmatratze und Schlafsack im Gemeindehaus zu übernachten.

Am nächsten Morgen fand ein speziell für uns vorbereiteter Gottesdienst von Pastor Ahmels statt, der von allen in Motorradkluft besucht wurde, was bei der Kirchengemeinde leichte Verwunderung auslöste. Der Gottesdienst fand bei den Teilnehmern große Zustimmung, zumal auch eine Beatband zur Gestaltung des Gottesdienstes beitrug.

Kurz vor Mittag fuhren dann die ersten Freunde nach Hause und wer noch länger blieb, hatte nach dem Mittagessen Gelegenheit, das Lipperland mit seinen Sehenswürdigkeiten zu besichtigen.

Alle Teilnehmer der Gründungsversammlung waren sich einig, daß dieses Motorradfahrertreffen als gelungen bezeichnet werden konnte.

Hiermit möchten wir noch einmal Motorradfreunde anderer Landesverbände einladen, uns an unseren Clubabenden zu besuchen. Unser Clublokal "Zur schönen Aussicht" ist in 492 Lemgo und so findet Ihr es:

Von Lemgo aus in Richtung Rinteln auf der B 238, 100 m nach dem Ortsausgangsschild rechts abbiegen. Von hier aus weist ein Hinweisschild den Weg zum Lokal.

DIE ETL

K.-O. Kruse

G. Wuttke

ORIGINAL



Katalog mit Maßanleitung
und noch vielen anderen
Artikeln für Motorradfahrer
kostenlos vom Hersteller

Ernst Harr

Gerberei und Lederbekleidungsfabrik

7271 Rohrdorf b. Nagold

Tel. 07452-360

NEUHEIT: genau passender Tankrucksack

" ELEFANTENBOY "

für die neue B M W.

Einige Bemerkungen zum Thema "Ansehen des Motorradfahrers in der Öffentlichkeit"!

In vielen Fällen sind Defekte, wie ich sie in 1/70 aufgeführt habe, auf die Schuld des Fahrers zurückzuführen. Die Motoren moderner Motorräder besitzen mehr denn je die Charakteristik eines Rennmotors. Mit anderen Worten: Es ist peinlichst genau darauf zu achten, daß alle vorgeschriebenen Wartungsarbeiten durchgeführt werden, entweder durch eine qualifizierte Werkstatt oder durch den Fahrer selbst, der dann auf diesem Gebiet kein Laie sein darf! u.a. müssen, speziell bei drehzahlfreudigen Zweitakttern, Spezial-Zündkerzen mit dem richtigen Wärmewert eingeschraubt werden. (Neuerdings gibt es diese Spezialkerzen auch für Viertakter)! Welche Folgen Zündkerzen mit zu hohem, bzw. zu niedrigem Wärmewert haben, ist ja wohl allgemein bekannt. (Siehe auch "DAS MOTORRAD", "Aus der Praxis des Zweitaktmotors", "Es funktioniert, aber wie"? u.ä.)

Unter wichtige Kontrollarbeiten fallen u.a.: Prüfung des Kontaktabstandes der Zündung, gleichmäßiges Öffnen und Schließen der Vergaserschieber, Batterie u.v.n.! Außerdem muß das vorgeschriebene Motor- und Getriebeöl und Benzin verwendet werden.

Falls doch Defekte, wie z.B. "Loch im Kolben" auftreten, so wird dies meistens als Garantiefall behandelt und kostenlos instandgesetzt, (???? Die Redaktion) falls die Ursache nicht eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmewert gewesen ist. (Siehe auch Testbericht-"KAWASAKI 250 ccm" in "DAS MOTORRAD" Nr. 20 vom 4. Oktober 1969, Loch im Kolben durch zu kleine Vergaserdüse)

In diesem Fall war es also eindeutig ein Herstellungsfehler und nicht eine zu niedrige Zündkerze. Allerdings muß noch gesagt werden, daß sehr viele Motorradfahrer, die derartigen Arbeiten mangels Kenntnisse nicht selbst durchführen können, ihre Maschine nicht in eine Werkstatt bringen, weil diese entweder 60 km oder mehr entfernt ist oder die Reparaturpreise zu hoch sind. (Auch hier gibt es Ausnahmen).

Über die Preise wäre noch folgendes zu sagen: Die radikale Erhöhung von Waren aller Art, also auch von Ersatzteilen für Motorräder, sowie die Erhöhung von Löhnen und Gehältern zwingen die Werkstattbesitzer, auch die Preise für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu erhöhen. (Triftige Gründe sind vorhanden - zumindest in vielen Fällen)! Darum ist es unerlässlich für jeden Motorradfahrer, zumindest die wichtigsten Arbeiten an seinem Motorrad selbst durchzuführen!!!! (häufige Reparaturen, wenn man Glück hat, unter Mithilfe von vorbeikommenden Motorradfahrern, am Straßenrand können einem die Freude am Fahren gründlich verderben)!

Durch die Zeitschrift "DAS MOTORRAD" sowie in der "BALLHUPE" werden den Motorradfahrern die Funktionen und Verschiedenheiten von Zwei- und Viertaktmotoren, Getrieben, Lenkungen, Reifen, Federung, Zündungen usw. im allgemeinen und speziell für verschiedene Motorradtypen sowie die einschlägigen Einstell- und Instandsetzungsarbeiten usw. erklärt. Es gibt schon Anhaltspunkte dafür, daß verschiedene Firmen dazu übergehen Kurse im kleineren Rahmen durchzuführen, damit der Fahrer eines Motorrades nicht nur Öl wechseln und Zündkerzen reinigen, sondern kleinere Reparaturen und Kontrollarbeiten etc. selber durchführen kann. Deshalb ist jedem Motorradfahrer zu raten, sich theoretisch (Zeitschriften, Bücher, etc.) und praktisch (Kurse von Firmen, Clubs, Verbänden usw.) zu informieren, damit er Arbeiten selbst durchführen imstande ist.

Der Landesverband "SAUERLAND" hat sich entschlossen, in diesem Jahr Kurse etc. im kleineren Rahmen für Motorradfahrer aus Westfalen und Umgebung durchzuführen, um allen Motorradfahrern die Möglichkeit zu

geben, ihr Wissen aufzufrischen bzw. Neues hinzuzulernen und den Laien in die Praxis einzuführen. Man kann den Fahrern und Interessierten anhand von Modellen, Büchern etc. sehr viel Wissenswertes vermitteln und so einen Kursus vielseitig und interessant gestalten. Wenn noch mehr Clubs und Verbände derartige Kurse durchführen könnten, wäre dies sehr vorteilhaft für das Image der Motorradfahrer allgemein, denn wir wollen nicht mehr nur die Motorradfahrer, sondern auch Außenstehende ansprechen, die sich zwar für Zweiräder und was damit zusammenhängt interessieren, aber nicht den Mut zum Kauf besitzen, weil sie zu wenig von der Technik verstehen und auch solche, die sich nur allgemein für den Motorsport interessieren.

Durch Motorradausstellungen, Motorsportveranstaltungen usw. - im kleineren oder größeren Rahmen - die von Clubs oder Verbänden durchgeführt werden (Motorradausstellung in Erfelden, Schwenningen ebenso Elefantentreffen usw.), zu denen nicht nur Motorradfahrer sondern auch "normale" Menschen willkommen sind, wird den Außenstehenden gezeigt, daß nicht alle Motorradfahrer Spinner, Halbstärke etc. sind.

Es gibt heute und in Zukunft noch genügend Filme, Bücher usw., in denen Motorradfahrer diffamiert werden und dann von der Öffentlichkeit mit den verwahrlosten Typen, speziell aus den Filmen, auf eine Stufe gestellt werden, obwohl es doch genügend Unterschiede zwischen diesen und den richtigen Motorradfahrern gibt!!!

Wir wollen durch vernünftiges Verhalten und Aussehen nicht erreichen, daß uns die Mitmenschen gönnerhaft einen Platz neben sich einräumen sondern, daß das Image der Motorradfahrer allgemein im positiven Sinn gesteigert wird!

Auch ein vernünftiger Motorradfahrer wird von vielen als Außenseiter angesehen. Die Meinung der Öffentlichkeit könnte uns gleichgültig sein, da sie in den meisten Fällen nicht stimmt. Gelegentlich sind wir aber doch auf eine positive Einstellung der breiten Masse angewiesen, da bei Veranstaltungen, (Zuverlässigkeitsfahrten, Juniorenrennen, Ausstellungen) die der behördlichen Erlaubnis bedürfen, diese Erlaubnis nicht oder nur unter schwierigen Umständen erteilt wird. Motorradfahren wird immer zunächst mit Raserei und unkontrolliertem Handeln (Geschwindigkeitsrausch usw.) verbunden.

Es ist zwar schon viel - aus berufenem Munde - über das Thema "Motorradfahrer in der Öffentlichkeit" geschrieben worden, aber so lange die Diffamierungen nicht aufhören, muß noch einiges getan werden - durch theoretische Überlegung und praktisches Handeln -.

Es gibt heute sehr viele Jugendliche, die einen Pkw fahren und den Typen aus bestimmten Filmen sehr ähneln (nicht nur äußerlich), die ihre Autos mit Abzeichen, Ralleystreifen, Blümchen etc. "verzieren", dagegen hat niemand etwas einzuwenden. Aber wehe, so einer würde sich einmal auf ein Motorrad setzen. Dann würde aus dem Autofahrer ein Halbstarker ein Radaubruder und dergleichen mehr.

Es gibt nur sehr wenige ~~Nicht~~Motorradfahrer, die wissen, was ein Motorrad in der Anschaffung und der Unterhaltung kostet (ganz abgesehen von der Bekleidung, Zubehör usw.). Erfahren sie es aber, dann heißt es sofort: "Für das Geld hätte ich mir aber ein Auto gekauft!" Begründungen haben dieselben genügend anzubieten!

Natürlich hat ein Motorradfahrer auch genug Begründungen dafür, warum er Motorrad fährt (wunderbare Fahrstrecken, schöne Landschaften, der Wind, der einem um die Nase weht, das Kennenlernen anderer Fahrer, Freundschaften und Kameradschaften, die alles andere überwiegen). Ich als Motorradfahrer würde nie den Versuch machen, einen Autofahrer oder dergleichen zu überreden, sich ein Motorrad zu kaufen. Der Motorradindustrie ist es zwar gleichgültig, wer die Motorräder, die sie herstellen, fährt, aber richtige Motorradfahrer fahren aus Überzeugung

und aus Freude am Fahren, nicht weil sie ein anderer dazu überredet hat.

In Abwandlung eines bekannten Satzes: " WER EIN MOTORRAD FÄHRT, DER IST SELBER SCHULD !"

In diesem Sinne wünsche ich allen Motorradfahrern ein ereignisreiches und unfallfreies Fahren und freue mich schon jetzt auf das Kennenlernen neuer, kameradschaftlicher Motorradfreunde.

Hans Dern

Liebe BVDM - Filmfreunde.

Das Jahr 1970 bringt nun wieder einen BVDM - Filmpreis.
Dieser Preis besteht aus zwei Wertungen:

- a) Schmalfilm
- b) Dia-Serien

Die Themen sind in etwa für beide Bereiche gleich gestellt:

" RUND UM DAS MOTORRAD "

Prämiert werden die besten Einsendungen in der Reihenfolge 1 bis 3 in jeder Wertung.

Die Preishöhe beträgt:

- | | | |
|----------|----|-------|
| 1. Preis | DM | 75,-- |
| 2. Preis | DM | 50,-- |
| 3. Preis | DM | 25,-- |

Über die Vergabe entscheidet eine Jury aus drei bis 5 Mitgliedern des BVDM, die selbst am Wettbewerb nicht beteiligt sein dürfen.

Einsendungen, die schon einmal an einem Wettbewerb teilgenommen hatten, werden nicht bewertet.

Alle Einsendungen haben zu erfolgen bis zum 31. Oktober 1970 an Horst Miethe, 4 Düsseldorf-Holthausen, Hügelstraße 15. Die genaue Anschrift des Absenders bitte nicht vergessen.

Die Rückstellungen erfolgen bis zum 30. November 1970.

Nun, liebe Freunde macht Euch mal ein bißchen Kopfzerbrechen und dann ran! Der Sommer ist da - da gibt es für Motorradfahrer die schönsten Motive.

Also, an die Arbeit!!!

Euer "Filminminister"

Was kostet Motorradfahren anderswo!

Unser Freund Eberhard Freistedt aus Belgien nimmt zu diesem Thema Stellung und schickt uns diese ausführliche Aufstellung. Wie Herr Freistedt uns mitteilte, sind hier in Belgien alle Motorradmarken vertreten, doch werden Motorräder nur in Einzelstücken importiert und verkauft. Daher die hohen Preise. Einzelne Motorradfahrer (speziell BMW) kaufen daher direkt in Deutschland, sie lassen sich die 11% Mwst. auszahlen und brauchen dann nur auf den deutschen Katalogpreis die obligatorischen 18% Luxussteuer bezahlen.

Marke	Typ	Hubraum	Katalogpreis* (BFR)	Versicherung (BFR)	Steuer+
Moto Guzzi	V7 Spez.	750	85000 (6222)	3150 (230.60)	675 (49.4)
BSA	A75 Rokt.	750	82950 (6072)		
BMW	R75/5	750	82950 (6072)		
BSA	A65 L	650	56950 (4170)		
BMW	R60/5	600	64950 (4755)		540 (39.-)
BMW	R50/5	500	60950 (4462)		
Yamaha	R3	350	44000 (3221)	2250 (136.60)	405 (29.-)
BSA	Starfire	250	37900 (2775)	2150 (157.30)	270 (20.-)
Suzuki	T250	250	35000 (2560)		
Zündapp	KS100	100	21350 (1563)	1550 (113.40)	135 (10.-)
Zündapp	KS50Sport	50	21350 (1563)	1350 (98.80)	
Suzuki	AS50Sport	50	15750 (1153)		
Flandria	50Moped	50	15000 (1098)		

Die Preise in Klammern entspricht DM (bei Wechselkurs: 1366 bfr=1DM)
 + zuzüglich 10% für die Gemeinden
 * zuzüglich 18% Luxussteuer

Benzin Super : 8,73 bfr/l (0,64DM)
 Oel (HD Einbereichs) : 37 bfr/l (2,70 DM)
 Reifen (zB. Metzeler 350 S x 18): 500 bfr (36,50 DM)

Eberhard Freistedt Mol, Pastoor
 Wuytstraat 17

DER TERMINKALENDER

- | | | |
|-----|------|---|
| 20. | Juni | JUMBO-Fahrt Holland, von Arnheim und Nijmegen aus. |
| | | Bergrennen (Junioren-Pokal) Rotenburg/Fuld |
| 21. | Juni | Grasbahnrennen in Gütersloh |
| 5. | Juli | AVUS-Rennen (Junioren-Pokal) Berlin |
| | | Grasbahnrennen in Osnabrück |
| 12. | Juli | MOTO-CROSS Weltmeisterschaftslauf der 500er-Klasse in B e u r e n |
| 18. | Juli | Zuverlässigkeitsfahrt "Hessen-Rheinland-Nürburgring" |
| 19. | Juli | Intern. MOTO-CROSS Euskirchen-Dom-Esch |
| 26. | Juli | Großer Bergpreis am Schauinsland bei Freiburg |
| | | Meisterschaftslauf Junioren-Pokal Hockenheim |
| | | Grasbahnrennen in Harzewinkel |

26. Juli bis	
2. August	WIMA-Treffen am "Col des Croix" in den Vogesen (s. bes. Hinweis)
2. August	Intern. MOTO-CROSS N a m u r
8./9. August	Meisterschaftslauf Junioren-Pokal Hockenheim
9. August	MOTO-CROSS Weltmeisterschaftslauf Luxemburg
15./16. August	Flugplatzrennen W u n s t o r f
16. August	Grasbahnrennen in Lippstadt
29./30. August	AVUS-Rennen (Junioren-Pokal) Berlin
5./6. September	Eifelpokalrennen (Junioren-Pokal) Nürburgring

K l a m o t t e n m a r k t !!!

Unter dieser Überschrift können wir nun vielen BVDM-Mitgliedern einen lange gehegten Wunsch erfüllen! Ab sofort können in der BALLHUPE auch Kleinanzeigen erscheinen. Das geht natürlich nicht ganz umsonst, aber wie Sie gleich sehen werden, ist so ein Inserat doch sehr preiswert. Jedes Wort einer Kleinanzeige kostet 20 Pfennig, man kann also den Preis vorher selbst ausrechnen.

Zusammengehörende Wörter und Zahlen oder Buchstaben und Abkürzungen zählen als ein Wort. Zum Beispiel Postleitzahl und Wohnort, Straße und Hausnummer, Baujahr mit Jahreszahl. Hier einige Muster:

Verk. R 50, Bauj. 64, 56 000 km, Motor überholt, TÜV 11/71,
DM 1.700, Fritz Meier, 65 Mainz, Wiesbadener Str. 123

Jede Unterstreichung gilt als ein Wort, also insgesamt 12 Wörter = DM 2,40, oder:

Suche K'welle KS 600 und kompl. Antrieb schrägverz., verk.
S 250 gebremst DM 150-, Otto Müller, 5 Köln-Sülz, Neustr. 3

das sind 15 Wörter = DM 3,--; viel Anzeige für wenig Geld.

Die Abwicklung ist denkbar einfach: mit dem Text zusammen wird der errechnete Gegenwert in Briefmarken zu 10 oder 20 Pfennig an Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstraße 53, eingeschickt.

Das ist alles! Aus technischen Gründen etwa notwendig werdende geringfügige Änderungen oder Abkürzungen müssen wir uns vorbehalten. Auch können Kleinanzeigen nur für Kaufgesuche oder Verkäufe von Privathand aufgenommen werden, also nicht von Händlern. Jede Anzeige muß die vollständige Anschrift des Inserenten enthalten. Für die Richtigkeit des Inhalts ist jeder Einsender selbst verantwortlich.

DIE REDAKTION

Die JUMBO-Fahrt Deutschland, am 9. Mai, durch das nordhessische Bergland war wieder ein schöner Erfolg. Einen ausführlichen Bericht in der nächsten BALLHUPE.

1. Zelttreffen auf dem Rechberg

Der BVDM - Landesverband SÜDBADEN (Dreiländereck) hatt für den 30./31. Mai zu seinem ersten Zelttreffen eingeladen.

Obwohl es noch am Samstagvormittag im südlichen Schwarzwald stark geregnet hatte und dadurch viele Besucher aus diesem Raum ausblieben, versammelten sich im Laufe des Nachmittag gut vierzig Motorradfahrer auf dem idealen Gelände am Gasthaus "RECHBERG" bei Hauingen. Offenbar haben die Freunde vom LV SÜDBADEN einen guten Kontakt zu Petrus, denn hier blieb es trocken, während es knapp 30 km weiter östlich zeitweise in Strömen goß.

Erfreulich war die starke Beteiligung aus der nahen Schweiz, überwiegend mit modernstem Maschinenmaterial. Es herrschte gleich eine gute Stimmung, die sich noch steigerte, als gegen Abend das obligatorische Lagerfeuer angezündet und ein Fäßchen Freibier angeschlagen wurde. Flotte Weisen trugen zu der gemütlichen Atmosphäre bei.

Bei Eintritt der Dunkelheit konnte der Vorsitzende des LV SÜDBADEN, Fritz Barny, gut 50 Gäste begrüßen; ein schöner Erfolg für die erste Veranstaltung dieser Art auf dem Rechberg.

Am Sonntagmorgen kamen noch zwei Veteranen den Berg heraufgedonnert, eine DOUGLAS von 1919 - in ganz erstklassigem Zustand- und eine WANDERER V-Twin von 1925, gefahren von dem bekannten Veteranenfreund G. Schwarzwälder aus Haltingen.

Anschließend wurden noch einige schöne Preise vergeben, u.a. an die beste geschlossene Mannschaft und dem Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt.

Durch gute Vorarbeit in der Presse des Dreiländerecks waren manche Motorradfahrer gekommen, die bisher keinem Club angehörten, sich aber gleich auf dem Rechberg wohlfühlten. Einige von ihnen erklärten spontan ihren Beitritt zum BVDM, so daß der LV SÜDBADEN auch in dieser Hinsicht zufrieden sein konnte.

Es ist zu hoffen, daß das Rechberg-Treffen zu einer ständigen Einrichtung wird und noch mehr Gäste aus anderen Landesverbänden anzieht.

ACHTUNG! N E U E R T R E F F P U N K T !!!

Die Kasseler Motorradfreunde im BVDM treffen sich ab sofort im Gasthof "ROTER KATER" im Fuldataal, gleich neben dem bisherigen Clublokal "Graue Katze". Der Termin bleibt wie bisher, der letzte Samstag in jedem Monat.

Am 29./30. August veranstalten die KASSELER MOTORRADFREUNDE ein Zelttreffen am "Grünen See" bei Eiserhagen.

Von Kassel aus fährt man in südwestlicher Richtung über Lohfelden - Vollmarshausen - Wellerode - Wattenbach. Der Grüne See liegt in einer sehr reizvollen Landschaft.

Wir freuen uns ganz besonders auf Gäste aus den übrigen Landesverbänden!

Neuer Vorstand im Landesverband RHEIN-MAIN

Der LV RHEIN-MAIN hatte seine Mitglieder zum 6. Juni zu einer Hauptversammlung in das Clublokal nach Nauheim, Krs. Groß-Gerau, eingeladen,

Nach einstimmiger Entlastung des bisherigen Vorsitzenden, wurde der folgende Vorstand neu gewählt:

Vorsitzender:	Harry Waldschmidt,	608	Groß-Gerau, Frankfurter Straße 50, Tel.: 06152/2098
Stellvertretender Vorsitzender:	Wilfried Diehl,	609	Rüsselsheim, Pestalozzistraße 2,
1. Schriftführer:	Hans-Peter Weber,	6081	Erfelden, Im Watt 5,
2. Schriftführer:	Detlev Thorer,	605	Offenbach, Körnerstraße 14,
Kassenwart:	Josef Schneider,	6083	Walldorf, Césannestraße 38,
1. Sportwart:	Berthold Mattes,	6091	Ginsheim, Schulstraße 5,
2. Sportwart:	Willi Lasshof,	608	Groß-Gerau, Helwigstraße 62,

Zu Kassenprüfern wurden bestellt:

	Harald Leißler,	6081	Büttelborn, Sudetenstraße 1,
und	Otto Bötzel,	6236	Eschborn, Am Stadtpfad 49

Die Wahl der oben genannten Kameraden erfolgte zumeist mit überwältigender Mehrheit; der neue Vorstand kann sich also auf eine breite Vertrauensbasis stützen und hat damit die besten Voraussetzungen für ein erfolgreiches Wirken.



Sie fahren schneller und
angenehmer mit einer

HEINRICH-VERKLEIDUNG

auch passend für Ihre BMW
mit großem Exportlenker

HEINRICH- KRAFTSTOFFTANKS

Begeistern durch großes Fassungsvermögen,
Formschönheit und Eleganz.

KARL HEINRICH

7834 MAICHINGEN bei Sindelfingen - Hanfäckerweg 13
Telefon (0 70 31) 8 27 28

Ein praktischer Tip

Handbücher, Ersatzteillisten, Montage-Anleitungen und ähnliche nützliche Druckerzeugnisse sind bekanntlich aus Papier. Dieses vielseitige Material hat aber neben seiner sprichwörtlichen Geduld auch die Eigenschaft, Öl und Fett, welches ja beim Schrauben stets reichlich vorhanden ist, begierig aufzunehmen.

Die kostbaren Unterlagen sehen nach mehrmaligem Gebrauch entsprechend aus und es ist nicht ratsam, diese Unterlagen zum abendlichen Studium mit in die eheliche Wohnung zu nehmen.

Es gibt vornehme Leute, die haben ihre Reparatur-Anleitung fein säuberlich auseinandergenommen und Seite für Seite in Klarsicht-Hüllen gesteckt. Das ist praktisch, aber auch teuer. Man kann es auch billiger haben, es macht nur etwas mehr Arbeit.

Die Buchseiten werden mit einer selbstklebenden, durchsichtigen Plastik-Folie überzogen. Damit ist das Papier ein für allemal gegen äußere Einflüsse geschützt. Die Folie ist 1/10 mm stark, man kann also auch die Blätter nicht mehr unabsichtlich knicken oder einreißen. Schmutz, etwa von öligen Fingern, läßt sich mit einem Lappen leicht abwischen. Nur mit Benzin sollte die Plastik-Folie nicht in Berührung kommen.

Eine beschränkte Anzahl von Klarsicht-Klebefolien in der Größe 23x23 cm steht zum Preis von DM 0,20 pro Blatt zur Verfügung. Dieses Format ist etwas größer als DIN - A 4.

Die Klebefolie ist auf der Klebstoffseite mit einem weißen, silikonisierten Papier abgedeckt, welches sich ganz leicht abziehen läßt. Aber Vorsicht beim Aufkleben!! Wenn das Zeug einmal klebt, läßt es sich vom Papier nicht wieder abziehen. Eine ruhige Hand und etwas Geschicklichkeit sind schon erforderlich.

Ganz besonders eignet sich die Klarsicht-Klebefolie auch zur Rettung alter Unterlagen, z.B. über Veteranen-Maschinen. Hier genügt oft einseitiges Aufkleben, um das Auseinanderfallen des morschen Papiers dauerhaft zu verhindern.

Schließlich kann man die Klarsicht-Klebefolie auch als Dauer-Schutzumschlag für Bücher einsetzen.

Bestellungen bitte an die Geschäftsstelle.

Mindestabgabe 5 Blatt = DM 1,-- zuzügl. Porto (für 5 Blatt DM 0,40,
für 10 " DM 0,70)

Den Gesamtbetrag bitte in Briefmarken zu 0,10, 0,20 oder 0,30 DM beifügen.

Lieferung nur solange der Vorrat reicht!!!

Wer zuerst kommt, mahlt zuerst!!!

r

Die nächste Ausgabe der BALLHUPE Nr. 4/70 erscheint mit "GROSSER IFMA-VORSCHAU" Mitte September mit erhöhter Auflage!

TROLL - RALLEY - NORWEGEN 1970

Unsere norwegischen Motorradfreunde laden uns für die Zeit vom 20. - 23. August 1970 zur Teilnahme an der TROLL-RALLEY 1970 in Mjösang, Provinz Valdres (ca. 250 km nordwestlich von Oslo) ein.

Die Fahrt ist als Zielfahrt ausgeschrieben. (T-R-O-L-L)
Neben Pokalen für die besten drei in den jeweiligen Klassen , kommen Plaketten für alle Teilnehmer zur Verteilung:

Gold	für	über 1.000 km
Silber	für	700 bis 1.000 km
Bronze	für	400 bis 700 km

darunter Erinnerungsplaketten

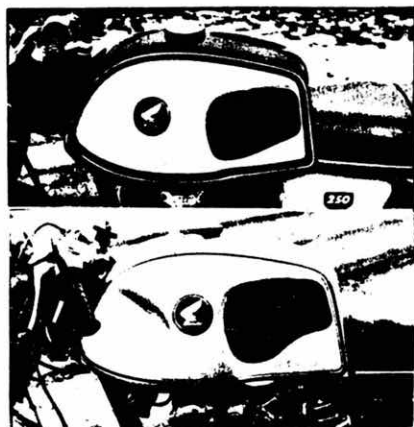
Laut Ausschreibung ist unbedingt vorherige Anmeldung und Zahlung des Kostenbeitrags in Höhe von 25,-- norwegischen Kronen, das sind etwa DM 15,--, erforderlich.

Als letzter Termin für die Anmeldung wird der 29. Juli 1970 (Poststempel) genannt.

Interessenten fordern unbedingt genaue Ausschreibung an: bei

Marten Mager, 1344 HASLUM bei Oslo. Durudveien 12D

E.M. Schmidt



Kraftstofftanks für Honda

CB250 K1, CB450 und 450 K1, ca. 25Ltr.
sofort lieferbar vom Hersteller:

Karl Heinrich 7034 Malchingen
bei Sindelfingen, Hanfäckerweg 13
Tel. 07031/82728

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz Mülheim, Mergelstr. 42

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

Willy Reuter 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9

Ed.-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburgerstraße 23

Anzeigenverwaltung: Hano Dern 577 Arnsberg, Auf der Steinbrede 14

Redaktion : Horst Hansen 41 Duisburg, Prinzenstraße 53

Die von unseren Mitarbeitern mit Namen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des BVDM dar.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

Spanisches Vollblut

OSSA 250

Einzyylinder-Zweitakt
Hubraum: 2 4 6 ccm
Gewicht: 9 8 k g.
2 6 D I N - P S

Spitze: 1 6 0 km/h

Preis: 2.900.-- DM

Für Wettbewerbs- u. Sportfahrer sind Moto-Cross-,
Trial- und Geländemaschinen ebenfalls lieferbar!

MOTO MORINI

Straßen-Motorräder von 50 ccm - 250 ccm

Moto-Cross und Gelände-Maschinen von

50 ccm, 100 ccm, 125 ccm u. 160 ccm



Motorräder

für Straße und Cross

von 50 ccm - 750 ccm

lieferbar!

Bitte fordern Sie die neuen Prospekte an!

GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

Verkauf - Reparatur

6949 HAMMELBACH/ODW. Ersatzteile - Zubehör
Telefon 0 62 53 / 305