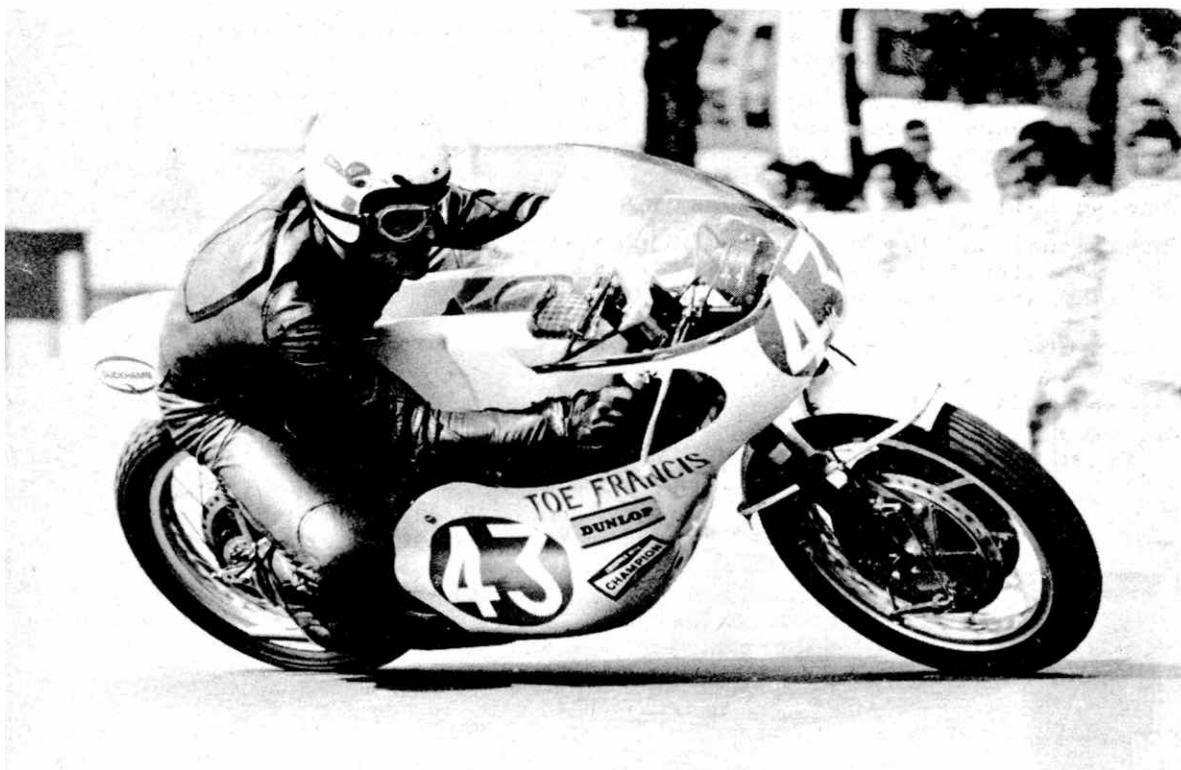


DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



PAUL SMART, der zur internationalen Spitzenklasse gehört, gewann die 250 ccm Klasse in Hengelo und wurde Gesamtsieger des Bol D' Or mit dem Copiloten Dickie.



4/70

Nun ist es wieder soweit! Alles was auf zwei Rädern Rang und Namen hat - Zubehör und Teile eingeschlossen - versammelt sich am letzten September-Wochenende in Köln.

Es wäre aber vermessen, von der diesjährigen IFMA viele Neuigkeiten oder gar Sensationen zu erwarten. Selbst die Schweigsamkeit einiger Hersteller sollte nicht dazu verleiten, dort atemberaubende Neukonstruktionen zu vermuten.

Daß die 50er nun durch die Bank mit 6,25 PS angeboten werden, ist ja nicht umwerfend; wundern muß man sich allenfalls, daß sich anscheinend doch noch eine Menge Leute von PS-Angaben mit zwei Stellen hinter dem Komma beeindrucken lassen.

Auch an schweren Brocken wird es kaum etwas Neues geben. Vermutlich werden manche Aussteller sehr schöner und schneller Motorräder unbequeme Fragen bezüglich Kunden- und Ersatzteildienst beantworten müssen. Wohl dem, der hierzu mehr als nur trostreiche Sprüche zu bieten hat!

Mitglieder und Freunde des BVDM, die sich vor zwei Jahren noch an der schmalen Theke des kleinen Informationsstandes in der Eingangshalle drängen mußten, finden uns diesmal auf einem geräumigen Stand im Obergeschoß der Halle 12. Direkt dahinter liegt ein großer Vortragsraum, der an den beiden Haupt-Besuchstagen ein interessantes Programm bietet. Beachten Sie bitte die besonderen Ankündigungen in diesem Heft!

Gegenüber unserem Stand ist die vom BVDM zusammengestellte Sonderschau "TOLLE VÖGEL". Hier werden ausgesuchte Leckerbissen von Edelbastlern für Edelbastler zu sehen sein; darunter ausgesprochene Knüller, wie R 69 S mit dem R 75/5-Motor mit Super-Seitenwagen - das "Gespann nach Maß". Ferner kann man hier studieren, wie sich Automobil-Motoren, von denen man es gar nicht erwartete, in Motorrad-Rahmen organisch einbauen lassen. Schließlich stehen hier noch ein paar Eigenbauten, die aus Motorrad-Teilen verschiedenster Herkunft gekonnt kombiniert wurden, so daß man sich manchmal fragen muß, ob diese oder jene Idee nicht auch von der Industrie hätte verwirklicht werden können.

Leider konnten wir in der Nähe von Köln keinen Saal für billige Übernachtungsmöglichkeit bekommen, nachdem daß bisherige Clublokal des LV RHEIN-RUHR nach Ablauf des Pachtvertrages geschlossen wurde. Es gibt aber dicht bei Köln zwei gute Campingplätze: einmal "Erkermühle", nahe der Autobahn-Abfahrt Köln-Königsforst/Flughafen Wahn und zum anderen der Platz in Rodenkirchen, zu erreichen von der Abfahrt Köln-Süd an der Autobahn nach Aachen. Von beiden Plätzen aus ist das Ausstellungsgelände gut erreichbar, zumal eine ausreichende Beschilderung angebracht ist.

Herzlich Willkommen in Köln, denn die IFMA ist immer eine Reise wert!

W.R.

I F M A 1970

In dem vom BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V. betreuten Vortragsraum im Obergeschoß der Halle 12 werden am 26. und 27.9. (Samstag/Sonntag) folgende Vorträge und Kurzseminare stattfinden:

<u>Samstag, 26.9.:</u>	9,30 - 11	Uhr	"BMW und sein Motorrad"
	11,30 - 13	Uhr	Einstell- u. Montagehinweise für YAMAHA - Modelle
	14,00 - 15,30	Uhr	Einstell- u. Montagehinweise für MOTO - GUZZI V 7
	15,45 - 16,45	Uhr	Siegfried Rauch, Chefredakteur der Zeitschrift DAS MOTORRAD: "Zweitakter mit Drehschieber"
	17,00 - 18,30	Uhr	Ernst Leverkus, Motorrad-Journalist ("Klacks"): " <u>Sicher</u> fahren auf dem Motorrad"

Sonntag, 27.9.: die Veranstaltungen von BMW, YAMAHA und MOTO-GUZZI finden zu den gleichen Zeiten wie am Vortage statt.

Siegfried Rauch spricht von 16,00 - 17,30 Uhr

Innerhalb aller Vorträge erhalten die Zuhörer Gelegenheit zur Diskussion mit den Referenten.

Auf den Beginn der Vorträge wird vorher über den Messe-Lautsprecher hingewiesen. Evtl. Änderungen und Ergänzungen werden auf die gleiche Weise bekanntgegeben.

B V D M - Zielfahrt zur IFMA 1970

Ausschreibungen für diese interessante touristische Veranstaltung können noch bei Heinz Sauerland, 4182 Uedem, Mosterstraße 22, angefordert werden. Es sind Kontrollorte mit den Anfangsbuchstaben des alten Motorradfahrer-Wahlspruches:

A u f z w e i R ä d e r n b l e i b t m a n j u n g
anzufahren und zwar auf dem jeweils kürzesten Weg.

Es kann in fünf Klassen gestartet werden:

- | | | |
|--------|----|---|
| Klasse | 1) | Mopeds, Mikiks u. Roller bis 50 ccm, Führerschein V |
| " | 2) | Kleinkrafträder u. Roller bis 50 ccm, Führerschein IV |
| " | 3) | Motorräder und Roller bis 250 ccm |
| " | 4) | Motorräder und Roller über 250 ccm |
| " | 5) | Motorräder und Roller mit Seitenwagen |

Den Klassenbesten winken wertvolle Sachpreise. Jeder Fahrer, der innerhalb der Wertung ankommt, erhält die Teilnehmerplakette.

Gerichtsstand Frankfurt

Den Lesern der BALLHUPE zur Warnung sei hiermit erklärt, daß es Dinge gibt, die es eigentlich gar nicht geben dürfte. (Nach dem gesunden Menschenverstand zu urteilen). Da unterhält also ein großes Versandhaus, welches in seinem Verkaufsprogramm auch Motorräder anbietet, hier in Remscheid ein offenes Verkaufsgeschäft. Für Reklamationen, Reparaturen und ähnliche traurige Fälle ist eine besondere Organisation zuständig, die sich "Technischer Kundendienst" nennt und ihren Sitz in der Nachbarstadt Wuppertal hat. Allerdings befindet sich eine "Annahmestelle" dieser Organisation auch hier in Remscheid.

Nun kommt es vor, daß nach Abschluß eines Geschäftes Meinungsverschiedenheiten auftreten, welche schlicht darin gipfeln, daß der eine vom anderen einen Geldbetrag verlangt. Wird man sich untereinander nicht einig, geht die Sache eben vor Gericht und ein Richter hat die Aufgabe, ohne Ansehen der Person aufgrund gültiger Gesetze Recht zu sprechen, also ein Urteil zu fällen. Ganz einfach - ganz klar!

Doch jetzt kommt die große Überraschung:

Ware gekauft in Remscheid,
Ware reklamiert in Remscheid, vereinbarter Gerichtsstand, tatsächlich von mir im Rahmen der allgemeinen Bedingungen durch meine Unterschrift anerkannt: F r a n k f u r t.

Sicher: Man soll sich a l l e s durchlesen bevor man es unterschreibt, und ich kann den Leuten noch nicht einmal den Vorwurf machen, dieser Passus sei besonders klein gedruckt gewesen. Immerhin aber mache ich heute die Feststellung, daß es eine U n v e r s c h ä m t h e i t sondergleichen ist, einem Kunden ein solches Angebot zu unterbreiten, welches er schließlich oft in Unkenntnis der Sachlage durch seine Unterschrift annimmt: Einen Gerichtsstand zu vereinbaren, der mehrere hundert Kilometer vom Wohnort und gleichzeitig auch vom Ort des Geschäftsabschlusses entfernt liegt. Ein Kaufmann, welcher seinen Kunden derartige Fallen stellt, verdient es meiner Ansicht nach nicht, daß man ihm Vertrauen schenkt und bei ihm kauft, selbst wenn einige seiner Preise zunächst sehr verlockend aussehen.

E. M. Schmidt

"Erlebnisse mit einer JAWA und MZ"
=====

- 2. Teil -

Die Zeit, in der ich die Jawa dann noch fuhr, verlief ohne weitere Schwierigkeiten. Es war ja wieder wärmer geworden und das Motorrad war ein Fahrzeug, welches Wärme brauchte. Es traten auch keine Schwierigkeiten mehr mit dem Licht auf und alles blieb in Ordnung bis zu dem Tag, an dem ich "S I E" in Zahlung gab. Von einem Bekannten weiß ich jedoch, daß er seine Jawa stilllegen mußte, weil er effektiv keine Ersatzteile bekam. Er hatte im Mai bestellt und bis Ende des Jahres noch kein Teil erhalten. (Auch davon kann ich ein Liedchen singen)
In der Hoffnung, das MZ-Gespann auch innerhalb 3 Wochen zu haben, bestellte ich das Gespann 10 Wochen vor meinem Urlaub. Ich dachte, es würde genügen. Die Papiere kamen, Ich besorgte wieder durch den Bekannten ein Nummernschild und wartete. Es vergingen Wochen, aber das

Gespann kam nicht. Ich wurde unruhig und schrieb. Ich schrieb, daß mein Urlaub nahe, das Motorrad aber noch nicht da sei. Ich schrieb, daß ich schon für Norwegen gebucht hätte und man solle mir mitteilen, ob noch Hoffnung bestünde, das Gespann pünktlich zu bekommen.

Nichts, rein gar nichts!

Der Urlaub begann, das Motorrad war nicht da. Wieder schrieb ich, man solle mir doch schnellstens mitteilen, ob ich den Rest des Urlaubs besser verschiebe, aber wieder nichts. Man reagierte gar nicht darauf. Anrufe des Händlers wurden mit Vertröstungen beantwortet. Am Ende des Urlaubs, ich wollte mit einem Bekannten zum Moto-Cross, kam ich durch Schwelm und siehe, da lag ein Beiwagen im Verschlag. Wir fuhren zurück und ich hörte, daß es mein Beiwagen sei, aber das Motorrad wäre nicht dabei. Es folgten wieder Anrufe, aber das war alles erfolglos. Das Motorrad blieb verschwunden. Endlich, nach ein paar Tagen sagte man mir, die Maschine sei gefunden worden. Sie stand in Hagen auf irgendeinem Abstellgleis und war vergessen worden.

Dann war sie eines Tages doch da, aber der Urlaub war vorbei. Und bei alledem kein Brief, keine Entschuldigung von Neckermann. NECKERMANN MACHTE ES EBEN MÖGLICH!

Eines Abends fuhr ich nach Schwelm und wir bauten das Gespann zusammen. Der erste Eindruck war gut. Gute Verarbeitung, gutes Anspringen. Ein paar Lackschäden vom Transport, ein paar kleine Beulen im Seitenwagen wurden ignoriert.

Und nun raus auf die Straße! Irgendwie fehlte der Dampf und ich hatte das Gefühl, ich führe auf einer Soloubersetzung. Das Licht war gut und man merkte nicht, daß die Lampe starr war. Sofort fuhr ich mit dem Gespann auf schmalen Nebenstraßen nach Wuppertal.

An einer Steigung mit einer scharfen Kurve zog das Gespann nicht mehr an. Ich ließ es zurückrollen und mit viel Gas und schleifender Kupplung klappte es dann doch noch.

Als der Motor langsam frei wurde, ging es immer besser. Nur der erste Gang war und ist es auch heute noch, für ein Gespann zu lang.

Dann, eines Tages brach mir die Kickstarrückholfeder. Sofort fuhr ich zu dem Händler und reklamierte. Er wiederum rief sofort in Frankfurt an und bestellte eine neue Feder. Es vergingen Tage, es vergingen Wochen, die Feder kam nicht. Es verging ungefähr ein viertel Jahr, als ich endlich eine neue Feder einbauen konnte.

So sieht es aus, wenn man bei Neckermann ein Motorrad kauft.

Schade, denn das Motorrad als solches, ist wirklich ein ganz nettes Objekt. Es ist zuverlässig, hat eine ganz hervorragende Straßenlage, ist gut verarbeitet und hat bis jetzt, außer am Auspuffkrümmer, noch keinen Rost angesetzt. Voriges Jahr hatte ich das Gespann mit zum ELEFANTENTREFFEN und es lief unter schwierigsten Bedingungen. Es sprang auch bei größter Kälte gut an und hat mich bei so manch' schöner Tour nicht im Stich gelassen. Nur die Blinklichtanlage hat nicht lange bei mir gehalten. Im Sommer 1969 bekam ich Ärger mit dem Regler. Es war Mai und sofort bestellte ich einen neuen Regler, denn der Urlaub nahte ja wieder. Aber es tat sich wieder einmal nichts. Nichts bei Neckermann und nichts beim Händler. Wir riefen an und man sagte uns, der Regler mit anderen Teilen wie Gummi, Kette, Birnen, Ersatzschlüssel usw. sei bereits abgeschickt, aber es war gelogen! Ich sah mich gezwungen, mir bei Bosch alles umrüsten zu lassen, damit ich 1969 doch noch mit dem Motorrad Urlaub machen konnte. Nach langer Rederei war man bei Bosch auch damit einverstanden.

Als ich aber die Maschine abholte, lief sie gar nicht mehr. Überhitzung, stottern, keine Drehzahl. Sofort in die Garage und siehe, der Unterbrecher hatte 2 mm Abstand und die Grundplatte war um 4 mm verstellt. Schnell den Spion raus und alles wieder genau eingestellt; ein Tritt

und sauber lief der Motor.

Auch eine Probefahrt mit Höchstdrehzahl verlief einwandfrei. Das kann einem auch passieren, wenn man in eine Spezial-Werkstatt geht. Eine Reklamation verlief negativ. Was sollte es auch. Hauptsache der Urlaub war gerettet.

Und so fuhren wir dann los! Meine Frau mit 150 Pfd. ohne Lederzeug, ich mit 250 Pfd. ohne Lederzeug. Dazu eine komplette Zeltausrüstung. Wir fuhren bis kurz vor Aachen Autobahn und dann ging es quer durch die Eifel auf schmalen Straßen hinunter zur Mosel. Weiter durch den Hunsrück bis zur Pfalz. Dort wurde nach ca. 500 km gezeltet. Am anderen Tag fuhren wir weiter. Es folgte ein Stück Frankreich, Schwarzwaldhochstraße, Donaueschingen, der Rheinfall, Bodensee, Vorarlberg, Hindelang, Garmisch, Achensee, Kitzbühel, Berchtesgaden, Passau, Bayrischer Wald, Cham, Oberpfälzer Wald, Fichtelgebirge, Kronach, Coburg, Rhön, Fulda, Marburg, Olpe, Wuppertal. Und das alles, wie man so schön sagt, ohne einen Schlüssel anzufassen. Was ich am Ende der Reise dringend brauchte, war eine neue Kette. Gott sei Dank gibt es die bei uns ja auch zu kaufen, sonst würde ich wohl heute noch darauf warten.

Von Neckermann bekam ich im Oktober ein Paket. Dem Preis nach zu urteilen könnte es der Regler gewesen sein, den ich im Mai bestellte. Natürlich ging das Paket ungeöffnet nach Frankfurt zurück.

Ich hoffe, daß aus meinem Bericht jeder sieht, daß die MZ ein ganz gutes Fahrzeug ist. Preislich gesehen ist ja auch nichts gegen sie zu sagen, wenn man bedenkt, daß ein Japaner mit 250 ccm #olo schon soviel kostet. Aber was soll das alles, wenn man ein Motorrad hat, mit dem man vollkommen zufrieden ist; jedoch wegen eines kleinen Ersatzteils wochenlang nicht fahren kann. Und es ist bedauerlich, daß man bei Neckermann solche Motorräder verkauft, also für Ersatzteile absolut nicht gesorgt ist.

Die neueste Schwierigkeit taucht bei den Reifen auf. Als ich zum TÜV mußte, bemängelte man die Reifengröße von 3,25 x 16. Aber ich konnte in ganz Wuppertal keinen Reifen der Größe 3,50 x 16 auftreiben. Also montierte ich einen Rennreifen der Größe 4,00 x 16 und siehe, dieser Reifen war zu groß. Auch auf meinen Hinweis, daß die Mindestgröße 3,50 x 16 sein sollte, sagte man mir, es müsse die vorgeschriebene Größe von 3,50 x 16 sein und ich dürfe diese Größe nicht überschreiten. Es blieb mir also nichts übrig, den Beiwagen abzubauen und als Solist weiterzufahren.

Auf dem ELEFANTENTREFFEN bekam ich nun eine Adresse, bei der man die Ostzonenreifen mit der Größe 3,50 x 16 kaufen kann. Das sind die Nachteile, wenn man sich ein Ostzonen-Fabrikat zulegt. Schade, denn wie schon gesagt, die MZ wäre sonst ein wirklich gutes 250 ccm Gespann-motorrad.

So, das wäre mein "kleiner" Beitrag zur JAWA und MZ. Ich hoffe, obwohl es kein technischer Bericht ist, einen kleinen Überblick über beide Modelle gegeben zu haben. Es ist kein Fahrbericht mit Fehlerquellenangabe, aber ich glaube, man list auch so die guten und die schlechten Seiten heraus.

Hans Dahlhaus

Teheran ist im wesentlichen nichts anderes als eine riesige Ansammlung von Häusern, Menschen, zu denen auch die vielen fliegenden Straßenhändler gehören; auch der beachtliche Straßenverkehr gehört zum Stadtbild.

Die Autos schieben sich zu fast jeder Tageszeit wie eingetrockneter Sirup durch die Straßen, in denen zu den Spitzenzeiten das Atmen unerträglich wird.

Weiter außerhalb löst sich die Dichte etwas, dort jedoch fällt man mit dem Motorrad nicht selten in 20 bis 30 cm tiefe Schlaglöcher. Ich übertreibe hier nicht, wenn auch die Mehrzahl der Straßen nicht so halsbrecherisch ist. Wer dieses nachprüfen will, fahre vom Zentrum zum Mehrabad-Flughafen, von dem aus (erstaunlich genug!) der Weg zum gut angelegten und ausgerüsteten, aber sonnendurchglühten Campingplatz "gol-e-sahara" = (Blume der Wüste) auch gut beschrieben ist. Man fährt in Richtung Saveh und findet den Campingplatz mit Hotel und Schwimmbad, in dem sich klares, kühles Süßwasser befindet, in dem auch einige vergräzte Europäer ihr resigniertes Gesicht, das sich im Laufe einer Busrückfahrt von Indien nach England entwickelte, sehr zum Positiven verändern konnten.

In dieser ruhigen Oase wußte ich noch nicht, daß mir das schmutzigste und härteste Stück der ganzen Fahrt bevorsteht. Von den 966 km (einschließlich Stadtfahrten) bis Mesched sind nämlich etwa 500 km Schotter- und Sandpiste, die einem schwer zu schaffen machen mit einer Solomaschine, die leer schon 4 Zentner wiegt. Ganz besonders aufreibend sind die von den LKW verschuldeten "Wellblechstücke", auf denen man sich wie beim Durchhaltetest vorkommt.

Wie mir scheint, gibt es keine bessere Teststrecke für Fahrer und Fahrzeug.

Ständig wartete ich auf schwierige Motorpannen, Stoßdämpfer- oder Kardanwellenbrüche, obwohl Letzteres vielleicht noch nie dagewesen ist. Dort aber ist es am ehesten möglich!

Da ich auf dieser Strecke und auch während der ganzen Fahrt keinerlei Ärger hatte, der sich nur auf das Fahrzeug zurückführen ließ, habe ich sicher auch einen Beitrag zur legendären Zuverlässigkeit der BMW - Maschinen geleistet.

Eine leicht zu behebbende, aber sehr lästige Beschädigung gibt es am Gepäckständer. Durch die starke Belastung mit etwa 40 praktisch hinter dem Hinterrad angebrachten Kilogramm gab's insgesamt 5 Brüche an den besonders gefährdeten Stellen, nämlich kurz vor den Drehachsen des herunterklappbaren Teils des Gepäckständers. Weitere Gewichtsangaben sind: Tankrucksack "Elephantenboy" mit etwa 20 kg einschl. Werkzeug und ich selbst mit Barbour-Komci (trotz Hitze) mit etwa 85 - 90 kg.

Die Gesamtbelastung der Maschine - vollgetankt etwa 7 Zentner - und meine Unaufmerksamkeit verhalfen mir hinter Tabriz noch zu einer anderen Panne, auf die während der folgenden 5.000 km noch vier weitere der gleichen Art folgen.

Ich bremsen nicht stark genug ab, als ich ein Schild mit dem Hinweis auf Bauarbeiten sehe. Die Folge ist, daß ich über eine asphaltfreie Fläche fahre, wo der Belag scharfkantig zur Ausbesserung abgetragen ist. Die Panne stellt sich erst am nächsten Tag, 400 km hinter dem "Unfall" - Ort ein. Der Mantel des Hinterrades ist - von außen nicht sichtbar - an der Innenseite aufgeplatzt und klemmt den Schlauch ein, der allmählich durchgescheuert wird. Meine Spekulationen über den

Grund der nachfolgenden Pannennursachen kreisen nur um die verbeulte Felge (1), die das Hinterrad nur noch "mit Schlag" laufen läßt.

Die sich lang hinziehende Piste (ca. 500 km) auf der Strecke Teheran - Sari - Babol - Gorgan - Bojnurd - Shirvan - Quochan - Meschad (920 km) sind mit Vorsicht zu genießen.

Ekelhaft und gefährlich sind die riesigen Staubwolken, die einem von entgegenfahrenden LKW und entgegenrasenden Reisebussen ins Gesicht geschleudert werden. Man schützt sich also durch dicke Verpackung und schon hat man im schwarzen Barbour seine Privatsauna. Noch eindrucksvoller sind die überholenden Fahrzeuge, die einem noch viel mehr Staub schicken, wenn man nicht für ein paar Minuten stehenbleiben möchte, um den Staub sich senken zu lassen. Wenn man es günstig antrifft, fegt der Wind die Staubmassen zur Seite, so daß man die Möglichkeit hat, mal etwas anderes zu essen als Staub.



Eine typische

Teestube in

A F G H A N I S T A N

Der Iran gehört zu den 3 Ländern, die auf meiner Fahrt das Carnet de Passage verlangen. Man benötigt es außerdem noch für Indien unbedingt und für Pakistan. Daß hier Ausnahmen möglich sind, zeigt mir die Rückfahrt: An der Grenze Indien/Pakistan in Hussainiwala/Ganda Singh Wala muß ich in dreifacher Ausfertigung ein Formular ausfüllen, um darauf unter anderem mit meiner Unterschrift meine Bereitschaft zu erklären, für den Fall des Fahrzeugverkaufs in Pakistan 10.000 Pak. Rupies (3.000 DM) zu bezahlen, gewissermaßen als Zollstrafe. Da mein Carnet im November 1969 bereits abgelaufen war, blieb mir keine andere Wahl, als meine Unterschrift zu leisten und so überhaupt erst weiterfahren zu können.

Der allgemeine Eindruck, den ich in Afghanistan gewinnen konnte, war im Gegensatz zum Iran - erfreulicher. Die sehr gute, von den Russen gebaute, asphaltierte Durchgangsstraße Herat - Kandahar - Kaboul erlaubt zunächst einmal Durchschnittsgeschwindigkeiten, die höher liegen, als auf deutschen Autobahnen. Dies bezieht sich aber nur auf die o.ä. 1.300 km lange Strecke von der Iranisch/afghanischen Grenze (Torbat - e - Jam/Islam Kala) bis zur afghanisch/pakistanischen Grenze (Torkham/Khyber). Erfreulich niedrig sind die Lebensmittelpreise, sofern man nicht unbedingt alle die Nahrungsmittel haben möchte, die man von zu Hause gewöhnt ist. Aber auch dann muß man nur etwa die Hälfte des deutschen Preises zahlen. Weiterhin empfindet man es als wohltuend, daß die Bevölkerung nicht so aufdringlich neugierig ist, wie in Persien, wo einem fast jeder Dummkopf an den Bedienungshebeln

des Fahrzeugs herumfummeln muß, besonders dann, wenn das Motorrad einige Zeit unbewacht stehen bleibt..Der Schah sollte lieber die Armut und die Dummheit bekämpfen als ungerechtfertigte Huldigungen vom Ausland zu erwarten.



Der Khyber Paß

In Afghanistan ist weiterhin positiv zu vermerken, daß es viele Stauseen gibt, die im Sommer zu erfrischenden Bädern einladen; die besseren Hotels haben Schwimmbäder, die in der heißen Jahreszeit, die man sehr stark in den hochgelegenen Gebieten spürt, angenehme Abkühlung bringen, auch wenn Bezahlung verlangt wird, um Pflegearbeiten am Schwimmbad fortzuführen.

Die weitläufigen Wüstengebiete, aus denen Afghanistan hauptsächlich zu bestehen scheint, üben durch ihre trostlose Einsamkeit und fast absolute Stille einen besonderen Reiz auf den Touristen aus, denn in Europa gibt es keine vergleichbaren Landschaften.



Aus den Steinen wird
Salz gemahlen

Fortsetzung und Schluß des
Berichtes in der nächsten
BALLHUPE.

Werner Stawitzke,
53 Bonn-Röttgen, In der
Wehrhecke 4.

Irma Waldschmidt †

Am 28. August verstarb an den Folgen eines schweren Unfalls unser langjähriges Mitglied Irma Waldschmidt, Gross - Gerau, die Frau unseres 2. Vorsitzenden.

Irma Waldschmidt hatte ein besonderes Herz für uns Motorradfahrer; ohne Übertreibung kann man sie die " Mutter des Landesverbandes RHEIN-MAIN " nennen.

Mehrere Jahre verwaltete sie dessen Kasse. Bei allen Veranstaltungen war sie dabei und oft bildete sie den Mittelpunkt geselligen Zusammenseins.

Umso härter traf uns die Nachricht von den schweren Verletzungen, die sie bei einem unverschuldeten Unfall erlitten hatte. Leider blieb alle ärztliche Kunst vergebens.

Am 1. September haben wir Irma Waldschmidt unter großer Beteiligung zur letzten Ruhe geleitet. Wir werden oft in Dankbarkeit an sie denken und trauern mit ihrem Mann und ihren Kindern um eine stets fröhliche und hilfsbereite Kameradin.

Hermann Bauschert †

Unser Kamerad Hermann Bauschert aus Wiltingen/Saar verunglückte am 26. Juli tödlich.

Die Umstände dieses Unfalls sind wohl nicht mehr restlos zu klären. Angeblich sei er nach einem Überholvorgang, beim Wiedereinordnen nach rechts, auf einen in gleicher Richtung fahrenden Wagen aufgefahen. Dabei stürzte er so unglücklich, daß er noch an der Unfallstelle verstarb.

Wir werden Hermann Bauschert ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen beiden Kindern.

VERWORNER MOTORRÄDER



BMW

MZ



DUCATI

SUZUKI

Stets Sonderangebote

BVDM-

GILERA

VELOCETTE



Mitglieder erhalten

(bitte anfragen)

GREEVES

VESPA

VERTRAGSHÄNDLER BEKANNTER FABRIKMARKEN — INDUSTRIEVERTRETUNGEN
IMPORT - EXPORT — ENGROS - ENDETAIL — KFZ-VERSICHERUNGEN — MOTORRADSERVICE

JAWA

YAMAHA

Der zuverlässige Lieferant Ihrer Motorräder,

Bekleidung, Zubehör und Ersatzteile.

HERCULES



ZONDAPP



Versand erfolgt täglich ins In- und Ausland!

KREIDLER

Hauptgeschäfts:

1 BERLIN - 65 LIEBENWALDER STR. 12

(Telefon 0311 / 462 33 94)

1 Berlin 31 , Berliner Str. 118 / 119 und

Filialen:

5441 Herresbach / Eifel (Telefon 02656 / 338)



Der Büffel aus Mandello.

V 7 / Spezial 750 cc 54 DIN PS

*Beweglich wie ein Fahrrad,
stark wie ein Büffel.*

*Durchgehender Rohrrahmen,
keine Schraubverbindungen,
verwindungsfrei.*

Für Seitenwagenbetrieb zugelassen.

Ein Büffel mit Herz!

Preis: 5.890.- DM

Besuchen Sie uns oder eine unserer Filialen.

Wir werden bemüht sein, Sie zufriedenzustellen.

ZWEIRAD - RÜTH

O S S A SPANIEN

*Spanisches Vollblut mit 250 cc,
26 DIN PS u. 98kg Leergewicht.*

Spitze 160 km.

Preis: 2.598.- DM

*Lieferbar sind ausserdem die
weltbekannten Wettbewerbsmaschinen
für Moto-Cross, Trial u. Gelände.*

RIVETTS ENGLAND

Alles für's Motorradfahren von RIVETTS !

Helme, Stiefel, Lederkombinationen, Handschuhe für jeden Geschmack und Bedarf, Schals, die beliebten TOURIST - Nylonanzüge, ein- und zweiteilig, in den Farben schwarz, blau, rot und orange, gefüttert und ungefüttert.

Die nach wie vor gefragten TRIALMASTER und die dazugehörigen Einknopffutter.

Faltgaragen für Solo und Gespanne.

6949 Hammelsbach / Odw.

Schulstr. 6

Tel. 0 62 53 / 305

23 Kiel

Krummbogen 24

565 Solingen

Dorperstr. 21

Sensationelles Kurbelwellen-Angebot!

Unser Kamerad Günter Schaefer hat bei einem seiner Kunden eine große Zahl fabrikneuer Kurbelwellen entdeckt, die zu sehr günstigen Preisen abgegeben werden. Die Wellen sind vorwiegend von Maschinen, die in den 30er Jahren gebaut wurden. In erster Linie werden also Veteranen-Freunde über dieses Angebot freuen.

Die Preise sind aus der nachfolgenden Aufstellung zu ersehen.
Die Lieferung erfolgt auf folgende Weise:

Der Interessent überweist den entsprechenden Betrag auf das Konto Nr. 003450 bei der Kreissparkasse Horrem auf den Namen Günter Schaefer, 5158 Horrem, Jahnstraße 15. Die gewünschte Welle wird dann kostenlos (!) verpackt und dem Besteller unfrei zugeschickt. Aber bitte klare Angaben machen, damit unnötiges Hin und Her vermieden wird. Ist eine Welle vergriffen, wird der vorher überwiesene Betrag sofort zurück-gesandt.

ANGEBOT/KURBELWELLEN

Ardie B 125	DM 19,--	MAICO 125 M	DM 20,50
Ardie NE 125	" 19,--		
BMW R 20	DM 19,--	NSU Quick	DM 16,50
BMW R 4	" 21,50	NSU 125 ccm	" 15,--
BMW R 24	" 18,50	NSU 201 ZDB	" 16,--
		NSU ZDB III	" 12,--
		NSU Lambretta	" 16,50
DKW RT 100	DM 17,--		
DKW KM 200	" 20,--	TRIUMPH B 204	DM 15,50
DKW KS 200	" 20,--	TRIUMPH B 125	" 19,--
DKW SB 200	" 16,50	TRIUMPH BDG 125	" 25,--
DKW NZ 350	" 20,--		
DKW NZ 350 W	" 24,--	VICTORIA KR 20	DM 24,--
DKW SB 350	" 16,50		
DKW Hummel	" 13,50	ZÜNDAPP K 200	DM 27,--
ILO FM 100/120	DM 17,--	ZÜNDAPP DBK 200	" 27,--
ILO FM 100/120 K	" 17,--		
ILO 400 ccm	" 36,50		
ILO E 335	" 33,--		
ILO LE 250	" 25,--		

S E X und MOTORRAD

Es mußte ja kommen. In einer Zeit, da alles versexst wird - und wenn man es noch so weit herholt - darf das Motorrad als Lustobjekt nicht fehlen.

Es waren aber weder die "St.-Pauli-Nachrichten" noch der "PLAYBOY", die enge Beziehungen zwischen Motorradfahrern und SEX entdeckt haben. Diese wichtige Erkenntnis verdanken wir JASMIN; wer hätte das gedacht.

Diese Zeitschrift "für das Leben zu zweit" hat in jeder Ausgabe "DAS LEXIKON DER EROTIK". Hier ist alles schön ordentlich in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, was irgendwie mit Erotik in Verbindung gebracht werden kann - vom Adamsapfel bis zum Zwitter. Damit aber nicht schon jeder ABS-Schützesich über den Unterschied zwischen Erektion und Ejakulation informieren kann, sind die heißen

Lexikon-Seiten auch vorne zusammengepappt. Erst abends, wenn die lieben Kleinen endlich in der Heia liegen, schlitzen Pappi und Mami die brisanten Seiten auf und erfahren endlich, was z.B. der Moritz von Sachsen doch für ein lockerer Schlingel war und was für wohlklingende lateinische Wörter es doch für gern geübte Praktiken gibt.

Genau so ausführlich wird - nach Mormomen, Mort-douce, Moschus und Moslems - auch das Motorrad behandelt. Natürlich mit "zünftigem" Titelbild: Über den Hirschgeweih-Lenker einer betagten HARLEY beugt sich ein kraushaariger Jüngling mit Sonnenbrille. An ihn geklammert eine barbusige Schöne mit blonder Mähne. Das Bild sieht so auf "echt" getrimmt aus, daß es auch minderbegabte sofort als Standfoto erkennen.

Aber das ist ja noch nichts besonderes. Richtig lustig wird es dann im Text. Die nachstehend mit Anführungszeichen versehenen Sätze sind Original-JASMIN-Zitate. Gleich zu Anfang wird eingeräumt, daß "eingefleischte Motorradfahrer" es nicht gerne hören, wenn man ihre Maschinen als "Sexualobjekte" bezeichnet. Das hat der Lexikon-Schreiber ja recht feinsinnig beobachtet. Diese ungebildeten Burschen können allenfalls an ihrem "Sexualobjekt" nachts im Regen Kupferwürmer aufspüren, von Tiefenpsychologie haben sie aber keine Ahnung und müssen also aufgeklärt werden:

" Psychologen vergleichen das Anzugsmoment starker Maschinen mit der männlichen Erektion und den Rausch der Geschwindigkeit mit dem Orgasmus. Das gilt zwar auch für schnelle Autos, aber das Motorrad verhält sich zum Auto wie ein wilder Mustang zur Kutsche. Das Motorrad will geritten werden. Der Verführer im Sportwagen wirkt zunächst durch das Auto als Statussymbol; was er als Mann wert ist, muß sich erst zeigen. Das Mädchen, das sich hinter einem Motorradfahrer in den Sattel schwingt, liebt den Mann und nicht seinen wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Status. So argumentieren Motorrad-Experten".

Welche? Ich kenne nicht wenige Leute, die eine Menge von Motorrädern verstehen, also Experten genannt werden können. Diese scheinheiligen Brüder sprechen mit mir nur immer über Straßenlage, Ventilspiel, Übersetzungsverhältnisse und all so'n technischen Kram. Offenbar alles Tarnung, denn der JASMIN-Schreiber hat sie ja als Fachleute in Motorrad-Erotik kennengelernt. Oder sollte es noch eine andere Sorte von Motorrad-Experten geben, die ich vielleicht gar nicht kenne? Das bisherige Zitat betraf aber nur allgemeine Feststellungen. Jetzt geht es in die Einzelheiten:

" Die Vibrationen von Motor und Fahrwerk werden durch den schmalen Sattel auf die erogenen Zonen der Motorradbraut übertragen; hautnah klammert sie sich bei hoher Geschwindigkeit an den Fahrer. Der Rausch des Tempos wird durch den Fahrtwind gesteigert ".

Da meckern manche Leute immer noch über zu schmale Sitzbänke. Diese Sexual-Muffel! Sie sollten der Industrie lieber dankbar sein, denn wie könnte durch eine plumpe Amerika-Sitzbank ihre Sozia angenehm erregt werden? JASMIN läßt einen "Feuerstuhl-DON-JUAN" zu Wort kommen:

" Psychologen sprechen von der "ventilierten Erotik" des Motorradfahrens. Brutaler drückt es ein "Feuerstuhl"-Don Juan aus: "Nach einer Stunde auf meinem Sozjus ist jedes Mädchen reif für bedingungslose Liebe ".

Jetzt ist mir endlich auch klar, warum manches beliebte Modell nur ein schmales Marterbänkchen und Federbein-Attrappen hat. Denn von einer wirksamen Hinterradfederung kann bei denen keine Rede sein.

Was von mir und einigen weiteren Pseudo-Fachleuten bisher als Geiz oder Unvermögen der Motorrad-Hersteller ausgelegt wurde, ist in Wirklichkeit sexualwissenschaftlich begründete Absicht. Dann ist auch logisch, daß - wie eine Fachzeitschrift kürzlich kritisierte - Versuchs-Ingenieure und Konstrukteure in der Zweirad-Industrie nicht besonders gut bezahlt werden. Mit dem dort eingesparten Geld werden offenbar Sexual-Psychologen besoldet! Mit Erfolg, wie man an einigen Konstruktionen ohne Mühe erkennen kann. Man muß es nur lernen, sie von der erotischen Zweckmäßigkeit her zu betrachten.

Im weiteren Verlauf des JASMIN-Artikels ist dann noch die Rede von "in voller Fahrt auf dem Tank (!) verlorene Unschuld" (vielleicht war der Tankrucksack-Reißverschluß geplatzt), "Orgasmus der Geschwindigkeit" und anderen Spezialitäten.

Von weiteren wörtlichen Zitaten möchte ich lieber absehen, denn DIE BALLHUPE soll ja auch unseren Junior-Mitgliedern zugänglich bleiben.

Vor einer Indizierung habe ich weniger Angst, denn ein Mitglied des Volkswart-Bundes wird wohl kaum dieses Blättchen in die Hand kriegen.

Den Schluß der JASMIN-Geschichte kann ich aber nicht unterschlagen. Da soll nämlich ein Schlagersänger namens Serge Gainsbourg zu dem Geständnis "inspiriert" worden sein: " Auf meiner HARLEY-DAVIDSON brauche ich niemanden sonst ".

Das glaube ich ihm gerne. Falls er nämlich jemals versuchen sollte so einen Apparat in Bewegung zu setzen, hätte er sicher alle Hände voll zu tun! Erst wenn er von der HARLEY lebendig wieder runter kommen sollte, könnte er vielleicht etwas brauchen. Eine frische Unterhose zum Beispiell!

BILL LONGSTROBE

Beim Geld hört die Freundschaft auf - sagt man!

Meist handelt es sich dabei um größere Beträge. Davon kann aber in Verbindung mit dem BVDM-Jahresbeitrag keine Rede sein, selbst nicht nach der von der diesjährigen Hauptversammlung beschlossenen Erhöhung.

Warum auch? Mit dem ab 1971 gültigen Jahresbeitrag von DM 20,-- liegen wir unter den vergleichbaren Vereinigungen noch ziemlich weit unten. Der bisherige Beitrag von nur DM 12,--, eine ganze Mark pro Monat war, - gemessen an unseren Aufgaben - wirklich nicht mehr zu halten.

Wir sind die Letzten, die eine Beitragserhöhung nur deshalb vornehmen, "weil ja auch alles andere teurer geworden ist". Vielmehr muß einmal ganz deutlich gesagt werden, daß wir jahrelang zu billig gewesen sind.

Das Thema Beitragserhöhung war nachgerade tabu, besonders seit auf der HV 1968 in Groß-Gerau fast 1 1/2 Std. lang um eine Erhöhung von lächerlichen zwei Mark debattiert worden war. Diese DM 2,-- wohlge-merkt für das ganze Jahr, nicht etwa für einen Monat! Ich gestehe offen, daß ich damals - und mit mir die anderen Vorstandsmitglieder - des langen Redens überdrüssig, gegen bessere Einsicht der Mini-Korrektur von DM 10,-- auf DM 12,-- zugestimmt habe.

Warum wärme ich das überhaupt hier nochmals auf, wo doch offensichtlich die in diesem Jahr beschlossene Beitragserhöhung auf keinen nennenswerten Widerstand gestoßen ist? Weil ich auch die paar Leute überzeugen möchte, die sich - übrigens sehr spät und meist um sieben Ecken - kritisch zu dem Beschluß der HV geäußert haben. Diese Kameraden waren natürlich in Rödgen nicht anwesend. Das ist schade, denn dort hätten sie ihre Meinung öffentlich vertreten können.

Die Hauptversammlung ist gemäß unserer Satzung das oberste Gremium des BVDM. Die Beschlüsse der HV sind verbindlich, sowohl für den Vorstand als auch für alle übrigen Mitglieder. Und wenn da einer glauben sollte, daß eine Hauptversammlung brav das beschließt, was ein allwissender Vorstand ihr vorsetzt, der ist noch nicht dabei gewesen. So wurde auch die Erhöhung auf DM 20,-- nicht vom Vorstand, sondern von Mitgliedern vorgeschlagen! Der Vorschlag, auf DM 18,-- zu gehen, wurde mit großer Mehrheit überstimmt. Damit beträgt der Beitrag, umgerechnet auf einen Monat, nicht einmal DM 2,--.

Es klingt doch etwas sonderbar, wenn z.B. der Fahrer einer 6.000 - Mark-Maschine einem Dritten gegenüber seinen Austritt aus dem BVDM ankündigte, weil der Beitrag ab 1971 so h o c h sei!

Wer übrigens wissen will, wo das Geld bleibt, der kann jederzeit den Geschäftsbericht anfordern. Das stand ganz deutlich in der BALLHUPE. Aber nicht ein einziges Mitglied hat von diesem Angebot Gebrauch gemacht! Vielen D a n k für das Vertrauen.

Ein erheblicher Teil des Beitrags verbleibt bei den Landesverbänden, von denen die meisten es genau so nötig haben wie die Bundeskasse. Nicht jeder LV kann nämlich seine Finanzen mit gut besuchten Ausstellungen oder sonstigen einträglichen Veranstaltungen aufbessern. Wir haben einige junge Landesverbände, denen wir bei Bedarf unter die Arme greifen müssen, bis auch sie finanziell auf eigenen Beinen stehen können.

Die "BALLHUPE" ist natürlich der größte Ausgaben-Posten, aber auch unser wirksamstes Werbemittel. Wohl niemand will zurück zu der Zeit, da unser Mitteilungsblatt von Hand abgezogen wurde, oft schlecht leserlich, ohne Bilder. Von dem unregelmäßigem Erscheinen ganz zu schweigen.

Dagegen sind die reinen Verwaltungskosten lächerlich gering, dank der unzähligen unbezahlten Stunden, die einige wenige Kameraden von ihrer Freizeit für die Verbandsarbeit opfern.

Schließlich und endlich kann man nicht mit leeren Taschen den Gedanken des Motorradfahrens einer oft voreingenommenen Öffentlichkeit gegenüber wirksam vertreten. Von den zur Institution erstarrten großen Clubs haben wir Motorradfahrer nichts zu erwarten. Wir wollen aber auch einmal mitreden, da wo heute noch von "großen alten Männern" oft wirklichkeitsfremde Entscheidungen getroffen werden..

Es gibt nichts umsonst auf dieser Welt. Armut schändet zwar nicht; aber man kommt damit auch nicht weit!

W. R e u t e r

Über Leistung und Fahreigenschaften dieses Fahrzeugs braucht an dieser Stelle wohl nicht Näheres gesagt werden. Das geschah bereits ausgiebig in "DAS MOTORRAD". Man war seiner Zeit des Lobes voll und ich muß sagen, zu Recht.

Beim Kauf der Maschine war ich mir darüber im klaren, daß die MAICO, durch die hohe Literleistung bedingt, ein empfindliches Fahrzeug sein müßte. Dazu redete man viel über mangelnde Zuverlässigkeit. Es hieß, daß die Kurbelwelle anfällig sei. Darum wurde das "MAICOLE" von Beginn an nach einem Kröber Drehzahlmesser bewegt. Über 8000 u/min drehte der Motor selten. Außerdem wurde die Leistung erst nach etwa 1000 km Einfahrzeit voll genutzt.

Wie aus der Übersicht zu erkennen ist, legte ich mit dem Rädle 15000 km in einem 3/4 Jahr zurück. Das ist allerhand! In der ganzen Zeit war 2 mal ein Defekt zu beklagen, der die Weiterfahrt verhinderte. Das erste Mal - in der Garantiezeit - brach das Getrieberitzel des ersten Ganges. Dies war zu der Zeit noch nicht besonders gehärtet. Es war also eine sogenannte Kinderkrankheit. Heute werden derartige Fehler sicher nicht mehr vorkommen. Ärgerlich an dieser Geschichte war nur, daß ich den Motor (aus Garantiegründen) zum Werk einschickte und erst nach etwa 4 Wochen zurückbekam. Ein herrlicher Maimonat war mir verlorengegangen!

Als zweites hatte sich an der Unterbrechergrundplatte eine Schraube gelöst, die dann schließlich abbrach und die Wicklungen der Zündspule durchschlug. Der Schaden konnte schnell behoben werden.

Erwähnenswert ist noch, daß öfter Zündaussetzer bei höherer Drehzahl auftraten (ab Nenndrehzahl). Es konnte erst nach einigen vergeblichen Bemühungen festgestellt werden, daß es an zu großem Abstand der Unterbrecherkontakte lag.

Überhaupt reagiert diese Maschine auf ungenaue Einstellung sehr sauer. Die im Handbuch angegebenen Werte waren dabei nicht die günstigsten.

Es ist anzunehmen, daß es in der 125 ccm Klasse Fabrikate mit einer größeren Zuverlässigkeit gibt als die MAICO. Man wird aber sicherlich keine finden, die diese Fahrleistung bringt und so ein hervorragendes Fahrwerk besitzt.

Ich möchte damit zum Ausdruck bringen, daß ich mich in der 125 ccm Klasse, trotz der kleinen Schwierigkeiten, jederzeit wieder für eine MAICO entscheiden würde.

Dieses Maschinchen hat bewiesen, daß es bei richtiger Fahrweise (nicht überdrehen, keine Kaltstarts, auch beim Zweitakter nicht usw.) ebenso lange hält wie ein andres Fahrzeug mit etwa 100 PS Literleistung.

Vorteile:

Gute Leistung.
Hervorragendes Fahrwerk.
Ausreichend großer Tank
(15 l; 5 l/100 km)
Serienmäßig Metzler bereift.
Ausreichend zuverlässig.

Nachteile:

Reagiert empfindlich auf ungenaue Einstellung.
Ungenügende Kettenabdeckung.
Finish könnte besser sein.
Unzureichendes Ersatzteilnetz.

Kilometerstand
- km -

0 Kauf März 1968
500 Zündaussetzer, Grund nicht zu ermitteln.

2000	Getrieberitzel 1. Gang gebrochen. (Garantiearbeit)
2500	Zündaussetzer durch genaueste Zünd- stellung beseitigt. Kontaktabstand Unterbrecher: 0,3 - 0,35 Kerze : 0,4 - 0,5
7500	Tachometer defekt, auf Garantie ersetzt. Lange Wartezeit.
8500	Kupplungsseil gerissen, erneuert.
10 000	Metzler Block C 5 erneuert.
11 500	Plötzlich hoher Kerzenverschleiß.
12 000	Kettenriß, Kette erneuert.
13 500	Zündanlage defekt. Spule erneuert.
15 000	Maschine November 1968 verkauft.

Nicht besonders erwähnt: häufiges Nachspannen und Schmieren der Kette, Zündung und Vergasereinstellung überprüfen, gelegentliche Kerzende-fekte, wie üblich bei Zweitaktern!

M. Ahrens



Nürburgring - Assen

Isle of Man

Rennfotos

in Farbe u. schwarz-weiß

Kostenloses Verzeichnis anfordern!

DIETRICH DONNERSTAG

507 BERGISCHE GLADBACH
DELLBRÜCKER STRASSE 13

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

Geschäftsstelle: 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9.

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42

Willy Reuter, 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstraße 9

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

Anzeigenverwaltung: Hans Dern, 577 Arnsberg, Auf der Steinbrede 14

Redaktion: Forst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstraße 53

Die von unseren Mitarbeitern mit Namen gezeichneten Artikel stellen nicht un-
bedingt die Meinung des BVDM dar. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

+) Betr.: A n n o n c e n .

Bei Bestellungen bzw. Anfragen beziehen Sie sich bitte auf die Anzeigen in
dieser Ballhupe!



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.)

THE -- INTERNATIONAL CAMPING RALLY

25., 26. und 27. Sept. 1970

DEBDEN GREEN CAMP SITE (Grüner Zeltplatz von Debden etwa 40 km
in der Nähe von LOUGHTON, ESSEX, ENGLAND von London entfernt)

In der Ausschreibung vergleicht der Veranstalter die Landschaft des Treffpunktes mit dem deutschen Schwarzwald und den Nadelwäldern in Schweden und Norwegen. Ansonsten: Kein Nenngeld, nur normale Zeltgebühren.

Am Schluß der Ausschreibung heißt es so nett:

Come and Enjoy a Special Weekend with the
Special People

FOR YOU ARE THE SPECIAL PEOPLE



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

7034 MAICHINGEN bei Sindelfingen - Hanflickerweg 13
Telefon (0 70 31) 8 27 28

A C H T U N G - L V R H E I N - R U H R - SUCHANZEIGE!!!

Bekanntlich wurde unser letztes Versammlungslokal in Pohlhausen nach Ablauf des Vertrages zwischen dem bisherigen Pächter und dem Hausbesitzer geschlossen.

Unser "Ausweichquartier", das Schützenhaus in Xanten, bietet zwar in mancher Hinsicht ideale Bedingungen, doch steht dieser Saal nicht in allen Monaten zur Verfügung. Auch die Lage am Rande des LV-Gebietes ist leider etwas ungünstig.

Wir suchen daher ein geeignetes Lokal im Raum zwischen Köln und Duisburg.

Der Saal muß 400 - 500 Personen fassen. Ausreichende Parkmöglichkeit ist Bedingung. Reine Ausflugslokale sind meist ungeeignet, weil dort gerade an Wochenenden viel Betrieb ist.

Seht Euch bitte einmal um. Wer glaubt, etwas Passendes gefunden zu haben, meldet dies bitte mit näheren Angaben der Geschäftsstelle.

rt.

BVDM - Abzeichen zum Aufnähen

Neben den bekannten Klebeplaketten sind ab sofort auch gewebte Abzeichen in der gleichen Größe (60 mm Ø) lieferbar!
Damit geht ein oft geäußelter Wunsch vieler Mitglieder in Erfüllung.

Durch günstigen Einkauf konnte der Preis auf DM 3,50 festgesetzt werden.

Bestellungen bitte nur über den zuständigen Landesverband!
Einzelmitglieder bestellen durch Einsendung des Betrages an den Bundesschatzmeister- Lieferung erfolgt dann umgehend franco.

Junge Japaner suchen Briefpartner!

Unser Kamerad Friedrich-Wilhelm Richter, 3111 Dörnte, Post Süttoorf, vermittelt die Anschriften junger Japaner und Japanerinnen im Alter von 17 - 20 Jahren, die gerne mit jungen Deutschen korrespondieren möchten.

Der Schriftwechsel muß allerdings in englisch geführt werden.
Interessenten wenden sich bitte an unseren Freund Richter.

K L A M O T T E N M A R K T

R 60, Bj. 62, Gläser-Monza, Mot. u. Fahrw. überholt, neue Auspuff-
anlage, DM 1.700.- Horst R. Raff, 4902 Bad Salzuflen-Wüsten
Neues Dorf 2

Richterkabine und TR-Boot gegen Gebot
Harr Damenkombi 173 cm schlank für 150 DM abzugeben
Petersen, 4047 Dormagen Heideweg 9

Tausche Wild-West- und Kriminal-Romane in Heftform gegen Zeitschriften
"DAS MOTORRAD" bis 1963. Hano Dern, 5770 Arnsberg/Westf.,
Auf der Steinbredde 14

Zu verkaufen:

1 Hercules K 103, 6000 km gut. Zust. Puch-Tele auch Schw.	DM 650.-
1 NSU-Max Kurbelw. fabr.-neu, mit Lagern	DM 85.-
versch. Vergaser, 16-26 ø Stck.	DM 10.-
versch. Reifen 2,75 x 19 ca. 80%	DM 5.-
1 Nabe kompl. von Puch SGS	DM 5.-
1 Rad kompl. von Puch SVS 16"	DM 10.-
1 Kreidler Tank Bauj. 64/65	DM 10.-
1 Zyl. Puch SGS 1. Schliff	DM 25.-
1 Ölpumpe Puch	DM 8.-
2 kompl. Räder 18 von Victoria	DM 15.-

Herbert Pittich, 3502 Vellmar 1, Wiesenstraße 1

Suche dringend von KAWASAKI A 1 oder A 7 Rahmen, Vorderradfelge
mit Speichen und Nabe, V.-Gabel mit Scheinwerferhalterungen
Angebote an: Hano Dern, 5770 Arnsberg/Westf., Steinbredde 14

Verk. MAICO 250 GS, TÜV 6/72. HOREX-Tele. Girling Federbeine, sowie
viele Teile und Motoren billigst.
Bernd-O. Kruse, 3431 Unterrieden Te.: 05542/3028

WALTER SIEBEL OHG

INH. HEINZ JÜRGEN UND RITA BUSCH

Maschinenfabrik

Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei

MOTORENINSTANDSETZUNGEN

für L K W
M o t o r r ä d e r
P K W

zu günstigen Preisen

bei

WALTER SIEBEL OHG

5678 Wermelskirchen . Friedrichstr. 10
an der BAB Leverkusen - Kamen
Abfahrt: Wermelskirchen
Schloß Burg



FAHRZEUGTEILE

für L K W
M o t o r r ä d e r
P K W



z. B. Kolben
Gleitlager, Kugellager
Motordichtungen
Ventile
Ventilführungen
Filter
Steuerketten, -räder
Zylinderbüchsen
Pleuelbüchsen
Kupplungsautomaten, -scheiben
Stoßdämpfer (u.a. Koni u. Monroe)
u s w



MAN-Filter und Filterpatronen

zu günstigen Preisen

bei

WALTER SIEBEL OHG

5678 Wermelskirchen . Friedrichstraße 10
Telefon: (02196) 2 6 8 4

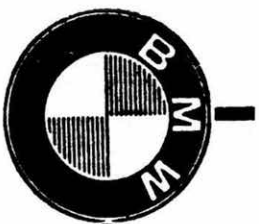


Preisbeispiele

per Juli 70

ausschl. u. Kolben	
Maico 250 MC	
	83,-- incl.M
BMW R 69 S	
	101,20 incl. M
NSU Max	
	50,75 incl.M
BMW R 51	
	88,90 incl. M
Maico 360 MC	
	98,-- incl.M
BMW R 60/2	
	95,60 incl. M
BMW R 27	
	48,70 incl.M
BMW 700 Sport	
	111,25 incl. M



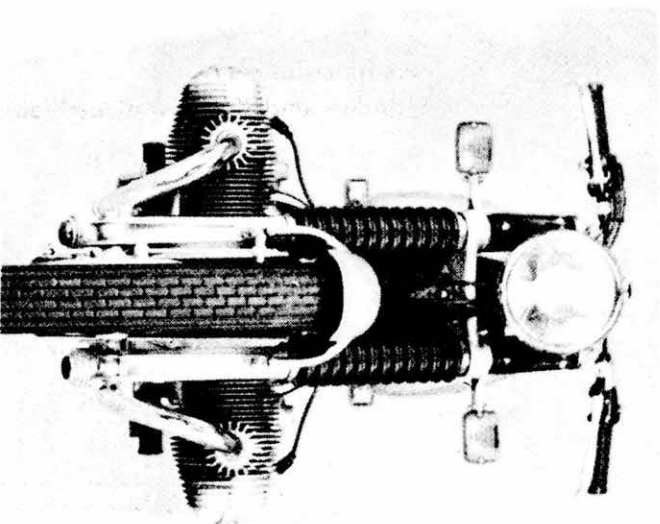


H. Philipp Müller KG

Kraftfahrzeuge

Anerkanntes BMW-Musterlager und Meister-Service

BMW MOTORRAD-ERSATZTEIL-STÜTZPUNKT



4 DÜSSELDORF

Ackerstraße 128

Verkauf: Oststraße 15

Ersatzteil- und Kundendienst: Ackerstraße 128

Fernruf (02 11) 68 48 61 - 65

Fernschreiber 0858 6640 phmu d

Aus Liebe zur Technik