

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V.



AUF ZUM
ELEFANTENTREFFEN

5/70

HORST BRIEL

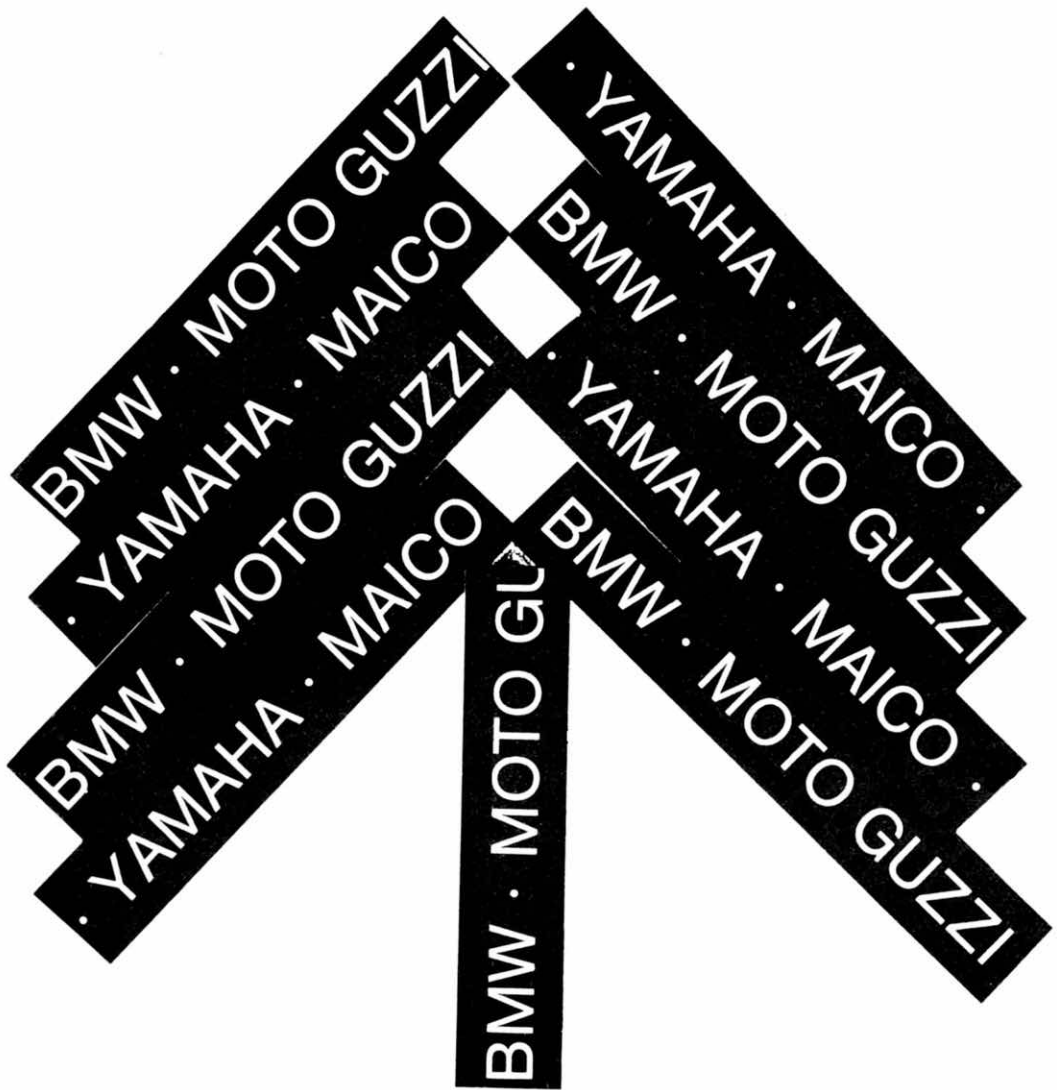
433 Mülheim a. d. Ruhr,

Am Schloß Broich 40

Privat:

Mergelstraße 42 · Telefon 5 99 77

Motorräder · Ersatzteile · Zubehör · Bekleidung



WÜNSCHT ALLEN FREUNDEN UND KUNDEN EIN FROHES FEST
UND ALLZEIT GUTE FAHRT IM NEUEN JAHR

Tagung des Gesamtvorstandes

- Wichtige Beschlüsse für 1971 -

Am 5. Dezember fand im Clublokal der Kasseler Motorradfreunde eine Sitzung des Gesamtvorstandes des BVDM statt. Dieses Gremium besteht aus dem amtierenden Bundesvorstand und den Vorständen der Landesverbände. Leider waren Vertreter der LV HARZ-HEIDE, NECKAR-ENZ und SCHWARZWALD-BODENSEE ohne Entschuldigung nicht erschienen.

Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden des gastgebenden Landesverbandes, Kurt Schirakowski, wurde die umfangreiche Tagesordnung zügig durchgearbeitet. Selbstverständlich gab es zu einigen Punkten längere Diskussionen, es wurden aber zu allen anstehenden Fragen klare Beschlüsse gefaßt und keine Probleme auf die lange Bank geschoben.

Hier sollen nur die wichtigsten Punkte erwähnt werden:

Die LV nennen bis zum Monatsende der Geschäftsstelle diejenigen ihrer Mitglieder, die für eine Mithilfe beim ELEFANTENTREFFEN infrage kommen. Die Zuteilung zu den verschiedenen Aufgaben erfolgt dann umgehend. Gesucht werden vor allem Kameraden mit englischen oder französischen Sprachkenntnissen.

Die Jahreshauptversammlung wird mit einem Bundestreffen verbunden. Der Termin wurde auf Anfang September verlegt. Der endgültige Zeitpunkt wird noch in diesem Monat, nach Abstimmung mit den Terminen der Straßenrennen, festgelegt.

Frank-M. Wolf, vom LV Lüneburger Heide, berichtete über den Stand der Vorbereitungen zur Hauptversammlung 1971. Es wird sich auf jeden Fall lohnen, Anfang September in die Heide zu fahren!

Sodann erfolgte eine Abstimmung der Termine von Veranstaltungen der BVDM-Landesverbände. Die Termine selbst finden Sie an anderer Stelle dieser BALLHUPE.

Eine längere Aussprache gab es über die Wiedereinführung der BVDM - Bundesmeisterschaft. Es wurde beschlossen, zwei verschiedene Wertungen vorzunehmen:

- a) für die Teilnahme an rein touristischen Veranstaltungen, wovon zwölf zur Auswahl gestellt werden (Zielfahrten etc.)
- b) für die Teilnahme an reinen Wettbewerbsveranstaltungen, wie Such- u. Orientierungsfahrten, Triales, Chinesen-Rallies u.s.w.

Auf diese Weise wird dann diversen Neigungen eines großen Mitgliederkreises Rechnung getragen. Einheitliche Bewertungsgrundlagen werden vom Bundes-Sportreferenten gemeinsam mit den Sportwarten der LV schnellstens erstellt. Zumindest das Reglement für die touristische Meisterschaft soll bis zum Jahresende in Form einer Wertungskarte vorliegen.

Schon dieser kurze Überblick zeigt, daß auf dieser Sitzung gute Arbeit geleistet wurde, die sich zweifellos im kommenden Jahr sehr günstig auf das Verbandsleben auswirken wird.

Von Eifelbewohnern, Gastwirten und anderen armen Leuten.

Der Termin für das nächste ELEFANTEN-TREFFEN gefällt mir auch nicht. Wie viele andere Motorradfreunde hatte auch ich ein paar Urlaubstage aufgespart, die von Weihnachten bis zum 3. Januar gereicht hätten. Auf Kosten des Jahresurlaubs für 1971 bis zum 10. 1. Ferien machen, geht nicht. Abgesehen davon, daß diese Woche dann im Sommer fehlt, habe ich in meiner Brötchengeberei ausgerechnet zu den Quartals-Anfängen so viel zu tun, daß ich nicht einfach wegbleiben kann.

Nun wäre noch vor ein paar Jahren das Zusammentreffen von Sylvester, Neujahr und erstem Januar-Wochenende kein Problem gewesen. Es kamen wohl immer ein paar Unentwegte zwischen den Feiertagen in die Eifel; in erster Linie um allem Rummel aus dem Wege zu gehen, der ja die altbekannten Wintersportorte schon seit langem erfaßt hat. Auch traf sich regelmäßig zu Sylvester ein Kreis von Autosportfahrern im Tribünen-Hotel, aber die Gesamtzahl dieser Stammgäste fiel für die Gastronomie rings um den Ring nicht ins Gewicht. Das richtige Geschäft kam erst mit den verrückten Motorradfahrern, die da mitten im Winter zu ihrem ELEFANTEN-TREFFEN zusammenströmten.

Nun hat sich in den letzten zwei - drei Jahren einiges gewandelt. Mit der zunehmenden Popularität des Motorradfahrens kamen auch immer mehr Neugierige in die Eifel, um die eisgehärteten Windgesichter gebührend zu bestaunen.

Nach einem Blick auf die vielen Zelte im Schnee fühlte man sich nachher in der wohltemperierten Limousine umso wohler. Bekanntlich hat der Absturm der SEHLEUTE 1970 zu kilometerlangen Verstopfungen auf den Zufahrtsstraßen geführt. Die Polizei war machtlos!

Nun kommt noch hinzu, daß gerade in den letzten Jahren mehrmals zum ELEFANTEN-TREFFEN das schönste Winterwetter herrschte. Kein Wunder also, daß ein großer Teil der ursprünglich nur neugierigen Sonntagsfahrer die Schönheiten der Hocheifel entdeckte. Der Entschluß, auch mal hier einen kurzen Winterurlaub zu machen, ist also verständlich.

Dieser Trend ist eine der Ursachen dafür, daß bei dem Zusammenfallen von Feiertagen und ELEFANTEN-TREFFEN die Quartierfrage zu einem ernststen Problem wird. Wir müssen uns damit abfinden, daß wir auch im Winter am Ring nicht mehr unter uns sind.

Bei den Gesprächen mit der Geschäftsleitung der Nürburgring GmbH über den Termin des ELEFANTEN-TREFFENS 1971 kam aber noch etwas Erstaunliches hinzu. Das Personal des Sporthotels soll sich geweigert haben, nach Sylvester und Neujahr auch noch den folgenden Samstag und Sonntag zu arbeiten, besonders unter Hinweis auf den Massenbetrieb beim ELEFANTEN-TREFFEN!

Nun ist es ja nicht so, daß wir diesen Dienstleistungsbediensteten nicht ihre Ruhe oder wenigstens eine Verschnaufpause gönnen würden. Auch ist die Bedienung in dem, während des Treffens stets proppenvollen Tribünen-Restaurant sicher keine reine Freude. Das aber läßt man zum Teil die Gäste ohnehin unmißverständlich merken. Alte Hasen stört das nicht, aber Motorradfreunde, die das zum erstenmal erleben, waren doch über die oftmals "freundliche" Bedienung bei nicht gerade bescheidenen Preisen sehr verwundert.

Ich erinnere mich aber noch sehr deutlich der Zeiten, da die Eifel trotz des schon vorhandenen Nürburgringes eine wirtschaftlich ausgesprochen magere - um nicht zu sagen arme - Gegend war. Manche Eifelbewohner hätten gerne vier Tage hintereinander verdient, wenn sie bloß gekonnt hätten. Erst recht im Winter!

Das ELEFANTEN-TREFFEN erst hat im Winter Leben und Geld in die Gegend

um den Ring gebracht. Wintersportgäste kommen nur, wenn auch genügend Schnee liegt. Und das ist keineswegs immer der Fall. Vor allem aber bringt auch der schönste Schnee kaum Gäste in die kleinen Orte abseits der Durchgangsstraßen. Manches Dorf ist von Motorradfahrern überhaupt erst entdeckt worden. DREES zum Beispiel.

Leider können wir aus diesen Tatsachen keine "Erstgeburtsrechte" herleiten. Es ist fast so wie bei dem Mohren, der seine Schuldigkeit getan hat.

Gehen brauchen wir allerdings noch nicht, kommen sollen wir aber möglichst dann, wenn es paßt.

Siehe Termin ELEFANTEN-TREFFEN 1971.

Denn bei allen sachlich vorgetragenen Gründen, die für die Verlegung des ELEFANTEN-TREFFENS vom ersten auf das zweite Januar-Wochenende sprechen, kann ich den Verdacht nicht loswerden, daß man das Geschäft lieber auf zwei Gelegenheiten verteilt, als sich an einem Super - Wochenende zu zerreißen. Vom Standpunkt der ehemals nicht sehr wohlhabenden Eifelbewohner durchaus verständlich.

Schade, daß es in Deutschland keine leerstehenden Militär-Lager gibt wie in Nord-Wales. Denn ein ELEFANTEN-TREFFEN ohne wirtschaftlichen Hintergrund wäre wieder mal ganz schön.-

Da ich gerade bei "wirtschaftlich" bin: da hatte der LV RHEIN-RUHR kürzlich sein monatliches Treffen in einem Ausflugslokal, welches ein Mitglied ausfindig gemacht hatte. Mit dem Wirt war vorher gesprochen worden. Nun herrschte an dem Abend so ein richtiges herbstliches Nieselregenwetter; Wirtsleute und Bedienung meinten, daß bei dem miesen Wetter wohl kaum jemand kommen würde. Zu ihrem großen Staunen war aber um 20 Uhr der 200 Personen fassende Saal proppenvoll. Und das zu einer Jahreszeit, wo sich bestimmt sonst kein Mensch in die abgelegene Gegend verirrt hätte. Nun sitzt man ja nach dem offiziellen Teil noch in Grüppchen zusammen und redet Benzin. Um 22 Uhr aber begann das Personal bereits die Stühle auf die Tische zu stellen. Als einige von uns verwundert fragten ob schon Polizeistunde sei, bemerkte der Wirt, er müsse jetzt den Saal schließen, denn er habe sowieso nur Unkosten gehabt! Das Bier (4/10 ltr) kostete DM 1,35, die Limonade (2/10 ltr) DM 0,70.

Ich habe die ganze Nacht geweint. Aus Mitleid mit dem armen Wirt.

Bill Longstroke

LEDERBEKLEIDUNG

=====

aller Art wie
Leder-Combi, Regen-Anzüge,
Stiefel, Handschuhe usw.
von

JOSEF JOY 4755 HOLZWICKEDE

Bahnhofstraße 16

Telefon 02301/4337

Prospekte anfordern

Verleihung des "GOLDENEN FILM-ELEFANTEN" 1970

=====

Am 21. November 1970 fand in Düsseldorf die Prämierung der eingesandten Dia- und Filmbeiträge statt.

Alle Gäste und auch die Mitglieder der Jury hatten Spaß und Freude, Erlebnisse aus dem vergangenen Motorradjahr auf der Leinwand nachzuempfinden.

Der Jury gehörten an: Horst Briel, Willy Reuter, Horst Hansen, Horst Miethe, Knut Briel, Günther Miethe, Dietrich Donnerstag. (Letzterer bewertete nur die Dia-Serie mit, da er mit einem Film zu den Einsendern gehörte).

Die einstimmige Entscheidung der Jury lautete:

a) Film

1. Preis: Dietrich Donnerstag, Berg.-Gladbach,
Dellbrücker Straße
2. Preis: Kurt Schirakowski, Kassel - Ha.
Hohlestein Straße 3

b) Dia

1. Preis: Günter Scholtisseck, 5 Köln 60
Stammheimer Straße 160
2. Preis: Hans Essers und Heinz Sauerland,
4182 Uedem

Die Einsendungen waren alle recht erfreulich und absolut preiswürdig und das nicht nur allein vom Thema her, sondern auch von der Zusammenstellung und dem persönlichen Aufwand bei der Erstellung des Materials. Die Jury hat aber auch durchaus Mängel aufgezeigt und diskutiert. Doch in der Endbewertung gab es keine Zweifel.-

Bedauert wurde allerdings, daß trotz mehrmaliger Hinweise und Aufforderungen in der Ballhupe nicht mehr Einsendungen eingingen. So konnten nicht einmal alle ausgesetzten Preise vergeben werden. Sollte das nicht schon Anreiz sein, beim nächsten Male mitzumachen?!

Den LV ist durchaus zu empfehlen, die prämierten Filme und Dia-Serien von den o.a. Preisträgern zu erbitten. Es ist sehr lohnend, z. B. anlässlich eines Clubabends mit der Vorführung der Dia-Serie oder eines Films Motorradfahrern Anregungen zu geben.



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.)

MOTORRÄDER

von 50-750 ccm



OSSA

MOTO MORINI

MOTORRADZUBEHÖR und BEKLEIDUNG

liefert

GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

6949 HAMMELBACH/ODW.
Telefon 0 62 53 / 3 05

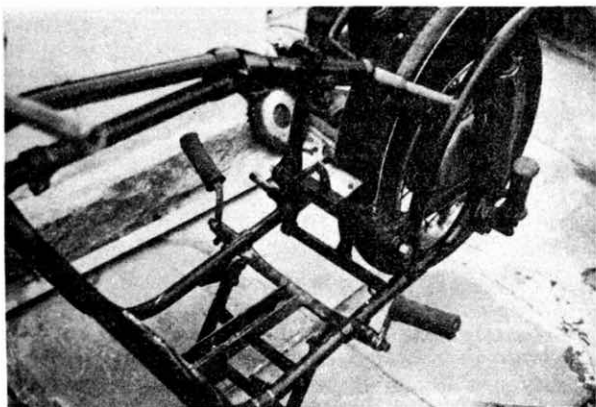
Als langjähriger Maxfahrer war mir die Idee gekommen, für den NSU - Maxmotor einen Rahmen zu bauen, der niedriger und stabil genug war, um auch mal einen Seitenwagen anzubauen. Außerdem sollte für diesen Eigenbau auch ein Minimum an Herstellungskosten benötigt werden. So wurde die Maschine fast ausschließlich aus bereits vorhandenen Teilen aufgebaut. Hierzu bot sich der Doppelschleifen-Rahmen der TORNAX 250 geradezu an, da es nur weniger Änderungen für die Aufnahme des Maxmotors bedurfte. Es wurde ein 35 x 35 mm und 2mm starkes Blech "U"-Profil zwischen den zwei unteren Quertraversen eingeschweißt. Hier wurde die vordere Motoraufhängung mit einer Schraube M 10 befestigt. Die hinteren Klauen wurden am Motor passend zum Querrohrdurchmesser umgeändert. So ergab sich nach vorherigen Versuchen der bestmögliche Drehpunkt Schwinge und Kettenritzel mit der geringsten Kettenlängenverspannung. Der Antrieb erfolgt über die normalen MAX-Kettenritzel am Motor.

Am Hinterrad wurde die PRÄNAFA-NABE mit Gummischeibendämpfung benutzt. Sie wurde so verändert, daß serienmäßige "HOREX"-Kettenräder verwendet werden können.

Durch die kleinen 16 Zoll Räder werden am Hinterrad Kettenräder mit ca. 33 - 38 Zähne benötigt und die gibts nur für Horex. Es wurde der Kettenkasten von Pränafe eingebaut, wovon aber der Motor und der Deckel auf der Lichtmaschinen Seite erst verändert werden mußte.

Der Werkzeugkasten der TORNAX wurde rundherum zugeschweißt und als Öeltank mit Micronicfilter umgeändert. Die Öelmenge wurde auf ca. 3 Liter erweitert.

Die Bremsnockenform wurde umgeändert, um das gelegentliche Blockieren der Pränafe-Bremsen auszuschließen. Als sichere Betätigung wurde das Originalbremsseil von 2,5mm Durchmesser auf ein Handbremsseil des 17 M mit 4 mm Durchmesser umgestellt.



Zu Bild 1)
Die im Text erwähnte Rahmen-Änderung
von oben gesehen.

Das Vorderrad mußte wegen zusätzlicher Aufnahme des NSU - Maxi Tachuantriebs um dessen Breite schmaler gedreht werden. Hierdurch wurde die Nabe zu schmal, um einen Simmerring unterzubringen, deshalb wurden "SL"-Kugellager verwendet, die einen Kunststoffdichtring haben. Das hat sich bisher auf ca. 2500 km über zwei Winter bestens bewährt.

Ferner wurde die 60 Watt Lichtmaschine gegen eine 160 Watt DKW Lichtmaschine ausgetauscht. Der Antrieb erfolgt über einen 10 mm Keilriemen.

Statt des Ankers wurde ein Keilriemenrad warm aufgezogen. Die Feldwicklungen wurden entfernt. Das Blechgehäuse der Lichtmaschine dient jetzt nur noch zum Tragen des Unterbrechers und Kondensators.

Die Zündspule wurde unter den Tank verlegt; der Regler, der vom 17 M stammt, sitzt vorne vor dem Motor.

Diese Bauweise hat sich bisher, trotz des Spritzwassers vom Vorder-
rad, bestens bewährt.

Die Maschine wurde mit einer 16 Ah Batterie, die jetzt fast 2 1/2 Jahre gehalten hat, ausgerüstet. Zusammen mit der 160 Watt Lichtmaschine und etwas höher eingeregelter Regler, sorgt ein Scheinwerfer von 200 mm Ø des Mercedes 170 für bestes Licht.

Als Vergaser wurde ein BVF-Flachschiebervergaser von MZ mit 28 mm Durchlaßöffnung angebaut, der sehr zufriedene Leistungsabgabe bringt.

Bedingt durch den niedrigen und breiten Rahmen konnte als Schalldämpfer leider nur eine Hosketüte angebaut werden, was mir zur TÜV-Abnahme manches Kopfzerbrechen machte und viele Stunden Versuche mit Prallblechen und VW-Endstücken gekostet hat, um die 82 Phon und keinen Leistungsverlust zu erreichen.

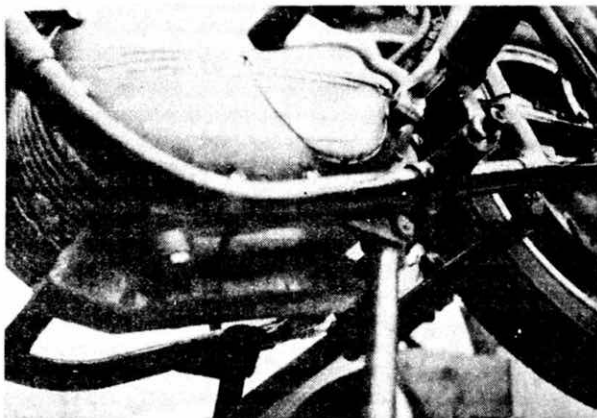
Die Maschine hat ein Leergewicht von 154 kg und ein zulässiges Gesamtgewicht von 304 kg.

Die Bauzeit betrug ca. 1 Jahr. An Geldmitteln wurden ca. 180 DM aufgewendet für Kleinteile, wie Honda-Rücklicht, Scheinwerferrelais und andere Ausrüstungsgegenstände.

Die T O R M A X wurde gebaut von Klaus Thiel, Wuppertal-Elberfeld, Mainzer Straße 31, Angemeldet wurde sie am 17. April 1968 und vom TÜV Wuppertal ohne Beanstandung abgenommen.

Zu Bild 2)

Die Befestigung
des MAX-Motors mit
Hilfe der einge-
schweißten Traverse.





Jumbo-Fahrt 1970

JUMBO-FAHRT 1970

=====

Start:

Hessisch Lichtenau
Fürstenhagen
Quentel
Eiterhagen
Empfershausen
Unterempfershausen
Körle
Ellenberg
Altenbrunslar
Mittelhof
Gensungen
Felsberg
Altenburg
Möllrich
Cappel
Werkel
Haddamar
Grafensburg
Wellen
Bergheim
Buhlen

Waldeck - Mittagspause

Werbe

Sachsenhausen

Freienhagen

Ippinghausen

Bründersen

Istha

Oelshausen

Ehlen, hinter Ehlen

links ab zum Herkules

Kassel

Lohfelden

Vollmarshausen

Wellerode

Sankt Ottilien

Eschenstruth

Fürstenhagen

Hessisch Lichtenau

ZUM GELEIT!

1969/1970 ein langer und schneereicher Winter! Aber ist er auch lang für die Zweikraft-Radler gewesen? Wir glauben nein. Es galt die Maschinen und Beiwagen, unsere „Gespanne“ wieder fit zu machen für kommende Fahrten, verbunden mit unserer Freude am Motorradsport. War das Treffen auf dem Nürburg-Ring nicht ein „eiskalter“ Beweis für unseren Willen und unser Hobby? Nun fahren wir mit jedem Tag mehr der Sonne entgegen. Aber zu diesen Fahrten gehört auch eine Aufgabe, die uns in Kassel gestellt wurde, und schon mehrere Male dank Ihrer Hilfe bestens gelöst wurde. Die Jumbo-Fahrt. Wir wollen noch einmal dieselbe Strecke fahren wie 1969, die großen Anklang gefunden hat.

Kassel und seine Motorradfreunde grüßen Sie herzlichst und wünschen Ihnen, Fahrern, Begleitern und all denen, die sich in die gute Tat einreihen, einen guten Aufenthalt sowie eine Erinnerung an schöne Stunden in unserem Glauben an eine Freude für unseren Nächsten.

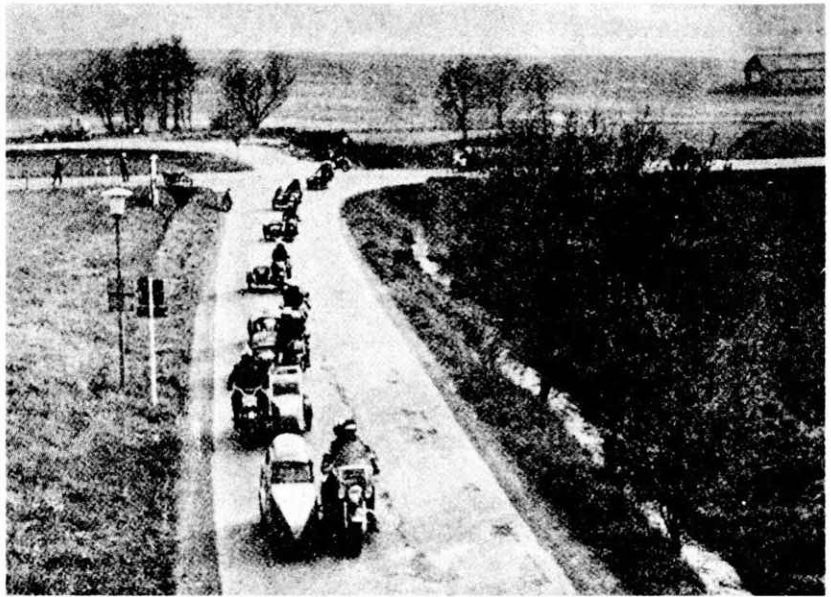
Nicht zuletzt soll ein Dankeschön den Gönnern zuteil werden die uns die Fahrt ermöglichten zu verschönen durch Spenden aller Art.

Stunt Schirakowski

Wer liebt noch den Nächsten
 in unserer Zeit,
 wo Hetze und Jagen nach Glück,
 nur für den Mammon ist man bereit,
 das andre bleibt alles zurück.
 Und doch gibt es Menschen,
 die denken nicht so,
 sie beweisen es mit der Tat,
 sie machen Kinder, die krank sind, froh
 und laden sie ein in ihr „Rad“.
 Das „Rad“ sind Maschinen,
 auch „JUMBOS“ genannt,
 mit Beiwagen, vielen PS,
 sie treffen sich jährlich im Hessenland,
 die Männer im Lederdreß.
 In ihre Beiwagen setzen sie dann
 Kinder mit großem Leid,
 die nur vom Rollstuhl das Leben sehn,
 die wissen, daß draußen die Welt ist
 schön
 doch für sie unerreichbar weit!
 Doch die Jumbo-Fahre
 schaffen es dann,
 sie zeigen auf großer Fahrt
 den Kindern das schöne Hessenland
 in dem sie behütet, bewahrt.
 Wer in die Augen der Kinder dann
 schaut
 wenn der Fahrtwind die Haare
 umspielt,
 wenn die Sonne die Bäume in
 Dämmerlicht blaut,
 der ahnt, daß die Fahrt ist gezielt.
 Es ist das Ziel, wir bringen das Glück
 wir setzen uns dafür ein;
 sie kommen gut betreut zurück,
 die ohne Sonnenschein.
 Das sind die Jumbo-Fahrer,
 ist ihre Lösung im Jahr
 ein Gedanke, ein wunderbarer,
 macht Augen leuchtend und klar!



Im neuen Jahr zu neuer Tat



Alle Jahre wieder

Es sollte nicht nur das Weihnachtsfest sein, welches die Menschen zum Nachdenken für und zum Nächsten anregt. Unsere Straßen werden voller, die Autos immer anspruchsvoller von den Menschen für die Menschen geschaffen. Von vielen mißbraucht, für viele Rettung und etwas Gutes. — Ganz anders die zweibeinigen Fahrzeuge, Zweirad, Motorrad, wie immer man sie nennt. Ein Sport, heute in unserer bequemen Zeit? Ich glaube nein, es ist mehr wie Sport, denn für den „normalen Motorradfreund“ ist es eine „wahre Liebe“, die er sich so schnell nicht nehmen läßt. Vielfach hört man „ja, in jungen Jahren, aber jetzt?“ Nun, sie sind keine „Echten“, die zu uns zählen, sondern Freunde unserer Wohlstands- und Bequemlichkeitszeit. Die „Echten Zweiradler“, selbst wenn sie ein drittes Rad dabei haben (sprich Beiwagen), sind immer für ihr Gespann zu haben. Sie kennen keinen Winter für ihr Gefährt, immer bereit zu starten, immer ihre „Liebe“ zu beweisen.

Aber jedes Jahr kommt bestimmt der Tag, wo man wieder einmal aufgerufen wird, mit seinem „JUMBO“ nach Kassel zu starten, zur einmaligen in Deutschland stattfindenden Jumbo-Fahrt; die vielen „schweren Elefanten“ wissen es schon seit vier Jahren: Du mußt wieder einmal ein Kind spazieren fahren, ein Kind, welches vielleicht noch klüger ist als Du — es macht ja sein Abitur oder die Mittlere Reife in Hessisch Lichtenau bei Kassel, dort in der Orthopädischen Landesklinik — es versteht viel vom Sport, vielleicht sogar sehr viel auch von einem Motorrad, — es kann nur davon lesen — fahren kann es es nicht.

Das ist der Appell für uns gewesen, einmal im Jahr hinzufahren, und einen ganzen Tag mit diesen lieben und klugen Kindern zusammen teilzuhaben an einer Fahrt, die durch das nordhessische Bergland führt. Für Essen und Trinken für diese Kinder wird gesorgt, dank der Firma HESSENMILCH.

Wenn im Winter auch nicht soviel gefahren wird wie im Sommer, für uns heißt es wieder, Maschine und Beiwagen „fit“ machen für dieses Treffen bei Kassel, zu dem wir jetzt schon alle Fahrer herzlich einladen.

Erfreut hat uns aber immer die Begeisterung und Dankbarkeit dieser Jungen und Mädchen, wenn wir mit ihnen mit echtem Motorgeknatter durch unser Hessenland fahren konnten. Wir sind der Leitung der Anstalt immer zu Dank verpflichtet, daß sie uns die Kinder anvertraute. Versprechen wollen wir aber, jedes Jahr unser möglichstes tun, um die Jungen und Mädchen hinauszufahren, um ihnen einen Tag unserer „Motorwelt“ und unser Wohlwollen zu zeigen.

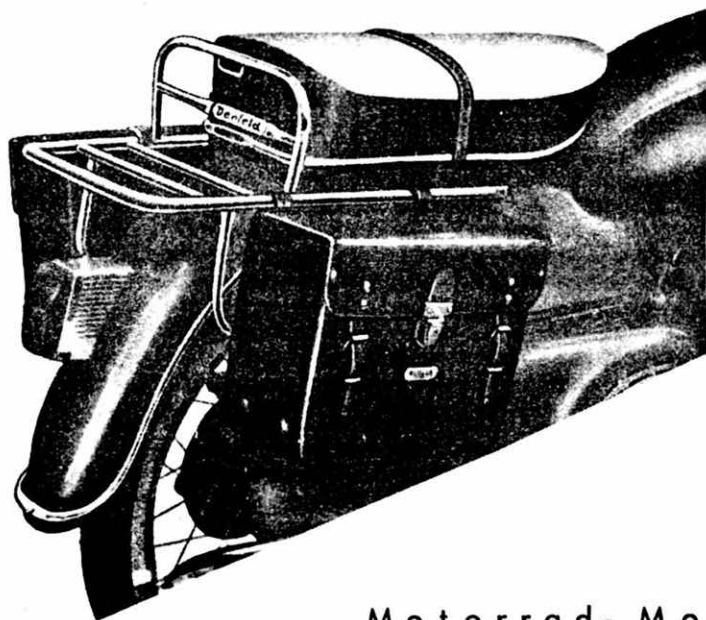
Allen Motorradfreunden ein frohes Fest und ein
glückliches 1971!

Die Fahrt 1971 findet am 22. Mai 1971 statt.

Denfeld

50 Jahre

Ein Begriff für Qualität



Motorrad - Moped -
S ä t t e l Sitzbänke
Fussrasten Kofferträger etc.

Georg Denfeld Sattelfabrik KG

638 Bad Homburg

Stedter Weg 12-16, Postfach

Telefon: (06172) 23018 u. 23180

Hin und wieder wird aber auch die nächtliche Stille durch Schüsse unterbrochen, deren Bedeutung man nicht ergründen kann, vor allem dann nicht, wenn man sich soeben in seinem Schlafsack am Boden zurechtgerollt hat.

Die Übernachtung im Freien ist, besonders in Afghanistan, häufig nicht zu vermeiden, wenn man größere Strecken zurücklegen will und abends irgendwo im Gelände sein Lager aufschlagen möchte. Davon wird einem aber abgeraten, denn auf meiner Fahrt in Richtung Kaboul ist wieder einmal die Cholera ausgebrochen, die sich im Sommer schnell ausbreitet. Der durchreisende Tourist wird mehrmals täglich nach dem gelben, internationalen Impfpfaß gefragt und muß ihn - mit gültiger Choleraimpfung, die bescheinigt sein muß - vorzeigen, wenn er weiterfahren will. Manchmal ist es nicht zu umgehen, trotz Impfpfaß zwei oder drei Tage Quarantäne über sich ergehen zu lassen, die gar nicht so übel sein sollen, da dort zum Teil gute Verpflegung auf die Touristen wartet, die an manchen Stationen sogar aus den Hotelküchen angefordert wird.

Da Afghanistan einer der Hauptlieferanten von Haschisch ist, möchte ich an dieser Stelle auch darauf eingehen. In den letzten Monaten wurde in der deutschen Presse noch mehr Unsinn als zuvor über dieses harmlose Kraut gesagt (im Fernsehen u.a. von Löwenthal im ZDF . Magazin, wenn ich mich recht entsinne) und in den Zeitungen wurden alberne Verurteilungen über den "Süchtigmacher" verbreitet. In Wirklichkeit handelt es sich um nichts anderes als eine Art starken Tabak, der die Eigenart besitzt, den Konsumenten in eine sehr angenehme Stimmung zu versetzen, ohne die lästigen Neben- und Nachwirkungen wie z.B. Alkohol zu haben. Eine mögliche Gefahrenquelle liegt vielleicht darin, den Wunsch nach wirklich süchtigmachenden Substanzen (Heroin, Morphin, Kokain) zu wecken, die aber ganz anders, nämlich über den Stoffwechsel des menschlichen Körpers, wirken.

Ich empfehle wirklich jedem, der ohnehin schon Raucher ist, sich bei Gelegenheit über den tatsächlich harmlosen "HASCH" zu informieren. Sollte man das Glück haben, die schwarze afghanische Sorte zu bekommen, so hat man einen guten Fang getan, jedoch ist auch die heufarbene, trockene Marke aus der Türkei oder auch aus Marokko ("Gras") nicht abzulehnen, ebenso wenig wie der rotsandsteinfarbene Haschisch aus dem Libanon.

Wenn man daran interessiert ist, gute - und riskante! - Geschäfte zu machen, so hat man in Afghanistan die Gelegenheit dazu: kauft man nämlich dort 1 Pfund (= 450 g) gepreßten Haschisch für DM 30,--, so bekommt man in Deutschland dafür etwa DM 2.300,--.

Die Verkehrsdichte in Afghanistan ist sehr gering. Trotzdem kommt es manchmal zu schweren Unfällen, die wohl wesentlich auf Übermüdung der Fahrer zurück zu führen sind. Will man schrecklichere Unfälle sehen, so ist man in Pakistan richtig. Dieses Land kann man leicht in zwei Tagen durchqueren, um an den indischen Grenzübergang Hussainiwala zu gelangen. Während meiner Rückfahrt konnte ich auf der Strecke Lahore - Rawalpindi die meisten Unfälle beobachten: etwa alle 50 km ein schwerer Unfall. Ineinander verkeilte LKW stehen mit zerquetschten Fahrerkabinen am Straßenrand; zusammengefahrenen Ochsenkarren liegen umgekehrt ein gutes Stück neben der Fahrbahn; 10 m neben dem Straßen-graben steht ein verlassener Reisebus, der einen kleineren Baum entwurzelte und ihn etwa 20 m bis zum Stillstand mitschleppte; eine Menschengruppe palavert über einen Unfallhergang und dessen Kostenregelung, da ein LKW - wie immer schwerbeladen - einen Ochsenkarren und den dazu gehörenden Wasserbüffel zertrümmerte. Damit ist ein wesentlicher Teil des Kapitals eines armen Bauern ausgelöscht.

Am besten fährt man deshalb, wenn man mit einer Solomaschine unterwegs ist, mit etwa 40 bis 60 km/h durch dieses unberechenbare Land, in dem ich denn auch meinen ersten Unfall habe, immerhin erst nach 9.000 km Fahrt. Da ich mich noch nicht so recht an den Linksverkehr gewöhnt habe, "überhole" ich einen jungen Radfahrer auf der linken Seite, der an den äußeren Fahrbahnrand will. Ich treffe mittschiffs auf ihn mit ca. 50 bis 60 km/h, worauf wir beide nach einigem Krachen und Scheppern in einer Staubwolke am Straßenrand entlang rutschen. Zu meinem und unserem Glück stehen dort zufällig keine Kilometer- und Meilensteine, sonst hätte wohl mein Sturzhelm auch nicht viel helfen können. Beim Aufschlag auf den Boden ist er links 2 cm eingerissen. So ist ein Schock und Hautabschürfungen sowie geringerer Sachschaden (beschädigte Armbanduhr, zerstörte Halogen-Fernlampe, Beulen an Blech und Bein) die Bilanz des Unfalls.

Der Radfahrer, ein junger Pakistani, trägt wegen leichterer Bekleidung mehr Beulen davon als ich. Zu meinem Glück beobachtete offenbar niemand von denen, die später aus dem Unterholz hervorkommen, den Unfallhergang; sonst würde die Polizei nach vielleicht einem halben Tag Warten eintreffen und mir zunächst einmal den Ersatz des beschädigten Fahrrades auftragen. So mache ich mich einige Zeit nach dem Schock aus dem Staub, um die Gemüter nicht unnötig zu erregen.

Zu dieser Zeit ist mir eine Gruppe von 14 Deutschen, überwiegend Berlinern, behilflich. Sie sind unterwegs in zwei VW-Kombis und einem VW-Caravan. Dadurch kann ich mein Gepäck in einem der ohnehin schon gut besetzten Kombis unterbringen, was mir seit meiner persischen Reifenpanne sehr zustatten kommt. Als Gegenleistung fährt hin und wieder jemand aus dieser Gruppe bei mir auf dem Soziussitz mit, um dem Staub und der Hitze im Wageninnern für einige Zeit zu entgehen.

Der "REISELEITER" war diese Strecke im Vorjahr schon einmal gefahren und kann deshalb jetzt mit wertvollen Hinweisen in Bezug auf Formulare, Unterkunft, Schwarzmarkt, Geldwechsel usw. aufwarten. Von dieser Gemeinschaft trenne ich mich nach fast vier Tagen Aufenthalt in der indischen 4-Millionen-Hauptstadt, die sehr sehenswert ist. Während sie nach Benares (= Varanasi) weiterfahren und Nepal als Ziel wählen, breche ich auf, den indischen Süden zu erkunden.

Die ersten krächzenden Papageien, die in wilden Horden umherfliegen, sehe ich gleich hinter der Grenze nach Indien. Diese Tiere sind keineswegs so zahlreich wie man erwarten könnte. Am indischen Grenzübergang bietet sich mir eine weitere, einzigartige Darbietung: eine Dreiergruppe Transvestiten führt mehr zum Zeitvertreib etliche Tänze auf, wie es sonst nur nach der Geburt eines Kindes üblich ist. Dies konnte übrigens auch im Verlaufe eines anderen Berichts verfolgt werden, der am 15. Februar 1970 im DEUTSCHEN FERNSEHEN gezeigt wurde.

Nachdem ich mir das großartige Marmorbauwerk TAJ MAHAL (Tadsch Mahal) in Agra angesehen habe, das Schah Jahan bauen ließ, fahre ich weiter über Gwalior, Indore und Nasik nach Bombay. Damit verlasse ich das Gebiet des heiligen Flusses Yamuna (Dschammna). Außer der Stadt Mathura, dem Geburtsort von Krischna, bietet diese Strecke nur wenig Interessantes. Dadurch habe ich aber andererseits Gelegenheit, persönliche Kontakte anzuknüpfen, durch die man einen für einen Touristen guten Einblick in einheimische Familien bekommt und deren Meinungen verstehen lernt.

So muß ich etwa 1.000 km fahren, um Sehenswertes zu erreichen. Die Straßen von Bombay sind im allgemeinen gut asphaltiert, aber nur ausreichend für die Breite eines LKW, so daß man bei Begegnungen manchmal in große Not gerät, da diese buntbemalten Ungeheuer nicht ausweichen können und dies bisweilen auch nicht wollen.

Fast alle indischen und afghanischen LKW sind Mercedes-Benz-Produkte, die in Bombay von der Firma TATA in Lizenz gefertigt werden.

Zur kürzesten Strecke nach Bombay entschieße ich mich, als ich sehe, daß das indische Benzin ziemlich teuer ist (nach offiziellem Umtausch, der nicht zu empfehlen ist, kostet 1 l DM 0,60. Das ist etwa der halbe Tagesverdienst eines indischen Landarbeiters). So muß ich leider die für Touristen interessanten Tempelstädte Khajuraho und Benares auslassen, sehe mir dafür aber die z.T. 2.000 Jahre alten Felsentempel von Ajanta und Ellora, in der Nähe der Stadt Aurangabab an. Sie geben ein eindrucksvolles Zeugnis des Kunstschaffens verschiedener Epochen.

In Bombay entschieße ich mich zur Fortsetzung der Reise per Eisenbahn, was unglaublich billig ist, da ich 50% Verbilligung erhalte und dadurch für eine Strecke von 2.000 km (was der Entfernung Köln - Madrid entspricht) umgerechnet nur DM 12,00 bezahle. Meine BMW lasse ich 2 1/2 Wochen auf dem Gelände der Heilsarmee zurück, bei der ich auch bis zur Weiterfahrt in Richtung Ceylon eine gute und billige Unterkunft gefunden habe.

Die Fahrt führt zunächst - diesmal mit leichtem Gepäck: 1 Rucksack - über Poona nach Goa, was jetzt zur indischen Union gehört. Diese Bahnfahrt ist zwar zum Teil interessant, da der Dschungel durchquert wird, in dem durch die Regenzeit verursachte lehmbraune Wasserfälle einen reizvollen Akzent darstellen. Die erste Bahnfahrt in diesem Land ist aber auch die schlimmste, die ich beobachten kann, denn eingekeilt zwischen Reisenden, singenden Bettlern und schmutzigen Kindern ist an einen Schlaf in der Nacht überhaupt nicht zu denken. Hier bekomme ich sehr deutlich zu spüren, daß in diesem großen Land täglich 1 Million Menschen die Bahn benutzen, nicht selten auch ohne gültige Fahrkarte.

Obwohl die Bahnverwaltung 1,3 Millionen Angestellte hat, läßt sich keine regelmäßige Fahrkartenkontrolle durchführen. Wie mir von einem jungen Touristen mitgeteilt wird, kann man als Ausländer mit etwas Dreistigkeit sogar die 1. Klasse ohne Fahrschein benutzen. Sollte dann eine Kontrolle fällig sein, sagt man einfach - nach angestrengtem Suchen - man habe die Karte eben verloren.

Ich habe manchmal auch keine andere Möglichkeit, als mit einer Karte der 3. Klasse in die 2. oder 1. einzusteigen, um überhaupt noch mitfahren zu können. Dies ist wichtig, da die Züge wegen der vielen Stationen und wegen technischer Veraltung über eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h nicht hinauskommen. Dazu kommen noch Maschinenpannen auf freier Strecke, möglichst Nachts, wie ich es auf dem Weg durch den Dschungel Goas erlebe. Dort lerne ich die heftigen Wolkenbrüche der Regenzeit kennen und u.a. auch das komischste Denkmal, das mir bisher begegnet ist. Es ist einem Mann geweiht, der sich um die Hypnose verdient gemacht hat; unter seinen gespreizten Fingern und zu seinen steinernen Füßen sieht man eine hypnotisierte Frau umsinken.

Anschließend geht die Fahrt von den weiten Sandstrandgebieten des arabischen Meeres quer durchs Land über Bangalore nach Madras zum Golf von Bengalen. Hier ist erst eine Möglichkeit zum Schwimmen, da in Bombay und Goa die Abwässer stören bzw. das Wasser durch die Lehmfluten der Regenzeit im August nicht sehr einladend ist. Sie hat aber den Vorteil, daß man in der Hitze hin und wieder kostenlos mit Süßwasser abgekühlt wird.

Die größte Hitze des Sommers liegt in den Monaten April und Mai. 1969 gab es deswegen im Norden des Landes 100 Tote. Das Inland erhält auch in der Regenzeit, die sich hauptsächlich in den Küstengebieten auswirkt, ziemlich wenig Regen. So wächst dort kaum etwas anderes als

Motorrad-Vertragshändler



Aus Liebe zur Technik – BMW



YAMAHA

Reparaturen, Ersatzteile, Bekleidung
und Zubehör sowie
Motorrad-Verkleidungen.

HORST BRIEL

433 MÜLHEIM-RUHR
Mergelstraße 42 · Tel.: 5 99 77

Ausstellungsraum: Am Schloß Broich 40



H. Philipp Müller KG

Ersatzteil - Versorgungshändler

Motorrad-Stützpunkt

Anerkanntes BMW-Musterlager und Meister-Service

4 DUSSELDORF

Ausstellung und Verkauf: Oststraße 15
Kundendienst und Ersatzteillager: Ackerstraße 128
Postfach 5825
Telefon: 684881-65 Fernschreiber 08586640 phmu d

75 Jahre Familientradition

Vor 75 Jahren gründete Herr Phillipp Müller, der Großvater des persönlich haftenden Gesellschafters, der Fa. H. Phillipp Müller KG Kraftfahrzeuge, als Mechanikermeister in Düsseldorf Ackerstr. 128 eine Firma. In diesem Betrieb wurden Fahrräder und Nähmaschinen verkauft und repariert. Als dann motorangetriebene Fahrzeuge immer mehr von sich reden machten, erkannte er die Zukunftschancen der Motorisierung und stellte seinen Betrieb auf den Verkauf und die Wartung von Kraftfahrzeugen um. Schon 1902 vertrat er die Fabrikate NSU, Dixi und Fafnir sowie die Motorradmarken Ardie, BSA, Hercules und Motosacoche. Seit 1924, als BMW die erste, damals furoremachende, Kardan-Maschine baute, hatte er die BMW-Vertretung übernommen und wurde zu einem weit bekannten Händler dieser Marke. Darüber hinaus leitete der Großvater die früher bekannte Motorradfabrik "Imperia" in Bad Godesberg.

Die Söhne Josef und Heinz Müller, beide in der Fa. des Vaters tätig, übernahmen nach dessen Tode das Erbe, des in der Kfz Branche bekannt gewordenen Vaters. Neben der Firmenleitung widmeten sie sich mit grossem Erfolg dem Motorsport, wobei sich Heinz Müller dem Auto und Josef Müller dem Motorrad verschrieb. Josef Müller wurde 3 mal Deutscher Meister.

Josef Müller, volkstümlich "Jupp Müller" genannt, hat sich als Sportwart des ADAC um den deutschen Motorsport sehr verdient gemacht und war allgemein im In- und Ausland sehr beliebt. Sein Sohn H. Phillipp Müller war in der eigenen Fa. von der Pike auf groß geworden und im deutschen Motorradsport kein unbekannter Mann. Er hatte sich auf den Geländesport spezialisiert und war bis zum Tode seines Vaters erfolgreich aktiv. Er erwarb schon 1963 das goldene ADAC Motor-Sportabzeichen. Nach dem Tode seines Vaters im November 1965 übernahm er die Firmenleitung. Wer befürchtet hatte, daß der damals 22 jährige die Bürde, des vom Vater hinterlassenen Erbe nicht tragen konnte, wurde bald überzeugt daß dieser junge Mann in Zielstrebigkeit und Führungsqualität seinem Großvater und Vater nicht nachstand. Er hatte den Betrieb, der mittlerweile in den Betriebsgebäuden Ackerstr. 128 und 103 - 105, Oststr. 15 und Neanderstr. 24 eine enorme Ausweitung erfahren hatte, schnell im Griff und wird im Sinne der Familientradition das nun 75 jährige Unternehmen leiten.

Bananen und Kokospalmen.

Von der größten Stadt Südindiens, in der ich noch einmal die Gelegenheit zum Geldwechsel auf dem Schwarzmarkt wahrnehme, diesmal um ceylonische Rupien zu erhalten, setze ich meine Fahrt fort nach Chochin (Kotschien). Dieser Ort soll die älteste jüdische Siedlung der Erde sein,

Die vom ADAC angepriesenen Binnenwasserstraßen sind jedoch nichts anderes als stinkende, schwarze Abwässerkanäle in einem schmutzigen Ort mit lebhaftem Handel. Die Reiseausarbeitung des ADAC ist mir allerdings oft dienlicher gewesen, als alle Landkarten. Interessant sind in Chochin die großen, hölzernen Fischfanggeräte und, wenn man den Umstand der Fahrt nicht scheut, auch die Lagunen auf vorgelagerten kleinen Inseln.

Die Fahrt von und nach Chochin ist sehr umständlich und langwierig. Man fährt, von Madurai kommend und wieder dahin zurückkehrend, je Strecke 200 km überflüssig, da das Bahnnetz nicht hinreichend ausgebaut ist. Außerdem muß man in einigen Bahnhöfen (z.B. Bombay und Madras) auf Gleise anderer Spurweite wechseln, deren es 3 gibt: Großspur, metrische Spur, Schmalspur (big gauge, meter gauge, small gauge)

Schließlich gelange ich in den kleinen Ort Rameswaram an der indischen Südküste, nachdem ich mich von der Eigenart des Tempelbezirks in Madurai, in dem die 9 der Göttin Menakschi geweihten Tempel stehen, überzeugt habe. In dem kleinen genannten Fischerort mache ich zum ersten Mal bewußt Bekanntschaft mit Wanzen, die ihre Begeisterung für das dort seltene, europäische Blut nur mit Mühe verbergen können. Am Morgen nach meiner dortigen (einzigen) Übernachtung entdecke ich an einer Mauer, dem Übernachtungsheim (Dharam Schallah) gegenüber, die groß aufgemalte Werbung "Bekämpft Wanzen". In diesem Ort ist das sicher kein Zufall, denn Trinkwasser ist knapp und Waschwasser gibt's überhaupt nicht.

Nach meinem Tee, Brot und Sprudelwasser als Frühstück, gehe ich zum Schiff. Erfreut, für die nächste Woche den schmutzigen und armen Süden des Landes hinter mir zu wissen.

Ceylon beginnt für den aus Indien Einreisenden meist mit dem Ort Talaimannar, falls man nicht das Geld hat, den Flug oder die einige Hundert Mark kostende Einreise per Schiff aus Bombay zu bezahlen.

Man kann vom Abteilstenfenster aus die Stelle sehen, an der 1965 ein vollbesetzter Zug während einer Sturmflut zusammen mit der Brücke ins Meer gespült wurde.

So bereiten Millionen Menschen in Pakistan u. Indien ihre Mahlzeiten vor,



Jedem, der einmal längere Reisen machen möchte, kann ich hauptsächlich ein Land empfehlen: "CEYLON". Es ist eine friedliche Insel. Sauberer und reizvoller als Indien. Man braucht nicht so riesige Entfernungen wie in den indischen Unions-Staaten zurückzulegen, um interessante Orte aufzusuchen. Dazu zähle ich Kandy im kühlen Bergland - hier befindet sich ein Wallfahrtstempel der Buddhisten, in dem ein Zahn Buddhas aufbewahrt wird- und den höchsten Berg der Insel, den Pidurutalagala mit 2.500 m Höhe; dazu gehört auch Hikkaduwa im Süden, wo

man mit Glasbodenbooten die Korallenriffe betrachten kann; leicht gelangt man zu den Goldbeladenen Buddhafiguren im Felsentempel von Dambulla im Inland. Ein Bus bringt interessierte Touristen zur früheren Felsenfestung Sigirya, die stolz "Festung im Himmel" genannt wird. Der Felsen ist zwar schwer zu besteigen, jedoch wird man oben mit einem herrlichen Blick auf das weite, dschungelähnliche Land in der Umgebung belohnt.

Anschließend wartet man im staatlichen Rasthaus von Sigirya auf den Bus, der die wenigen Besucher nach Polonnaruwa, einer ehemaligen Hauptstadt, bringt. Dort beginnt man am besten die Besichtigung der historischen Stätten ebenfalls am Rasthaus, das aber nicht so billig ist, wie die meisten indischen Rasthäuser (man bezahlt in diesem Ort DM 10,-- für Abendessen, Frühstück und eine Übernachtung). In 3/4 Liter-Flaschen wird auch ceylonesisches Bier angeboten, das immerhin nicht so scheußlich schmeckt wie das englische.

Ein Taxi für die Rundfahrt über das weitläufige historische Gelände leisten sich nur die finanzkräftigen Flugtouristen, die auf einer 17-tägigen Reise außer Indien und Ceylon unbedingt noch Bangkok und Singapur "m a c h e n" müssen. Zum Glück sehe ich wenige dieser Menschen, die die Kultur und das Wesen eines Landes wohl niemals verstehen können und wollen.

Nach etwa einer Woche verlasse ich diese Insel schon allerdings mit der Hoffnung, vielleicht später per Schiff noch einmal hinfahren zu können.

Gegenüber dem
"ROTEN FORT" in
Delhi werden Wolle
am Zaun und Zwiebeln
am Boden getrocknet!



An einem STAUSSEE
in Afghanistan.

Werner Stawitzke,
53 Bonn - Röttgen
In der Wehrhecke 4

Fortsetzung folgt.



Comeback

Die Jahre zwischen 1930 und 1940 waren die ganz große Zeit des Motorradsports. BMW war dabei. Und immer ganz vorn: Mit Maschinen wie der R 37. Und mit Weltklasse-Fahrern wie Ernst Henne und Schorsch Meier. Dann wurde das Zweirad

vom Automobil verdrängt. Doch die Zeit der Exklusivbegeisterung für das Automobil ist vorbei. Die Zulassungszahlen steigen. Der Trend ist eindeutig. Es ist wie in alten Zeiten: Motorradräume beginnen bei 500 ccm. Bei Maschinen, wie BMW sie baut:

BMW R 50/5: 32 PS, in 10,2 sec. von 0 auf 100 km/h, Spitzengeschwindigkeit 157 km/h.

BMW R 60/5: 40 PS, in 8,3 sec. von 0 auf 100 km/h, Spitzengeschwindigkeit 167 km/h.

BMW R 75/5: 50 PS, in 6,4 sec. von 0 auf 100 km/h, Spitzengeschwindigkeit 175 km/h.



Aus Liebe zur Technik — BMW

Es ist wohl für keinen Fahresmann etwas Neues, wenn ich darauf hinweise, daß die Motorräder zum größten Teil nicht die Zuverlässigkeit aufweisen, die man erwarten könnte. So wird es wohl fast jedem schon einmal passiert sein, daß er irgendwo in völlig fremder Gegend liegengeblieben ist.

Sicher, je nach technischem Wissen und Improvisationsgabe zieht er sämtliche Register seiner Trickkiste. Aber umsonst, der Feuerstuhl läßt sich auch durch gutes Zureden nicht mehr zum Laufen bewegen. Was nun? Wie schön, wenn im nächsten Ort eine Kundendienstwerkstatt wäre. Dem ist aber nicht so!

Jetzt benötigt der Gute ein stilles Plätzchen, wo er genau den Fehler feststellen kann, um sich evtl. von der Vertragswerkstatt das nötige Ersatzteil schicken zu lassen. Es soll ja Zufälle geben, wo das benötigte Teil dann tatsächlich auch noch auf Lager liegt. Aber dann ist das Teil auch erst in zwei Tagen da.

Wer also nicht den ganzen Eisenhaufen nach Hause bringen will, muß er schon zweimal übernachten (je DM 10,-- bis 15,--). Na und dann kommt am Ende eine ganz nette Rechnung zustande.

Nun frage ich allen Ernstes, wenn die Industrie un nicht helfen will, durch guten Kundendienst und zuverlässige Maschinen, warum helfen wir uns dann nicht selbst?

Es müßte doch möglich sein, in der ganzen Bundesrepublik Leute zu finden, die bereit sind, liegengebliebene Motorradfahrer aufzunehmen. Selbstverständlich gegen einen kleinen Unkostenbeitrag. Es sollte doch einer Motorradzeitschrift möglich sein, durch einen allgemeinen Aufruf genügend Menschen zu finden, die gern dies kleine Opfer leisten wollen.

Das Pannenhilfsnetz, daß dann entstehen würde, braucht gar nicht sehr dicht zu sein; man könnte aber mit einem viel sicheren Gefühl große Reisen unternehmen.

Ich wüßte in meiner Heimat - Raum Oldenburg - und in Lippe/Westfalen bestimmt einige Motorradfreunde, die sich für diese Sache zur Verfügung stellen würden. Ich meine, der Versuch sollte einmal gemacht werden. Schließlich ist doch das Bemerkenswerte an den Motorradfahrern die große Kameradschaft untereinander.

Es müßte also jeder, der zu dieser Hilfsaktion bereit ist, folgende Angaben machen:

- 1.) Seine genaue Adresse mit seiner (falls vorhanden) Telefonnummer.
- 2.) Wieviel Personen untergebracht werden können.
(Jungen Leuten reicht ja schon eine Luftmatratze)
- 3.) Eine Möglichkeit zum Bauen an der Maschine.
(Garage oder anderer überdachter Platz)

M. Ahrens

ZUSÄTZLICHE Beleuchtung erlaubt?

ELEKTRIK - für die meisten Motorradfahrer ein rotes Tuch. Und tatsächlich, hier gibt es einige Probleme, nicht nur in der Technik.

Es ist auffallend, daß der größte Teil der Maschinen serienmäßig eine viel zu schwache Beleuchtungsanlage haben. Aus diesem Grunde habe ich schon oft Überlegungen angestellt, wie diesem Übel abzu- helfen ist.

Erste Überlegung: HALOGENSCHEINWERFER.

Nur wie hier vorgehen, ist die Frage. Halogenabblendbirnen sind noch nicht zu haben und wären im täglichen Gebrauch auch wohl viel zu teuer. Also Zusatzscheinwerfer. Doch auch hier tauchen einige Schwierigkeiten auf. Es ist eine seltsame Angewohnheit der Hersteller, Motorräder mit äußerst leistungsschwachen Lichtmaschinen auszurüsten. Moto Guzzi V 7 natürlich ausgenommen. Man muß sich erst einmal überlegen, wieviel Belastung das Aggregat eigentlich aushält. Man kann nicht einen Zusatzscheinwerfer mit 55 Watt Leistungsaufnahme an eine Lichtmaschine mit 60 Watt Leistung hängen, wenn durch die serienmäßige Beleuchtung schon 35 Watt verbraucht werden. Das geht entweder auf die Batterie oder das ganze Netz bricht zusammen.

Das zweite Problem ist, was darf an zusätzlichen Scheinwerfern eigentlich angebracht werden. Wie müssen sie angebracht sein? Es ist ja wenig sinnvoll, später an jeder zweiten Straßenkreuzung bei einem Polizisten aufzulaufen (obwohl die lieben Ordnungshüter in Bezug auf Motorradbeleuchtung auch nicht sehr gut informiert sind).

Es sei nun einmal kurz dargestellt, was alles erlaubt ist.

Beginnen wir einmal mit Fern- und Abblendlicht. Ist es, wie allgemein üblich, in einem Scheinwerfer untergebracht, so darf man dazu einen Halogenscheinwerfer anbringen (untere Spiegelkante nicht höher als 1000 mm über der Fahrbahn, Schaltstellung durch blaue Kontrollampe oder Schalterstellung erkennbar). Sind serienmäßig schon zwei Scheinwerfer vorhanden, wie bei der Münch, so ist weiter kein zusätzlicher Scheinwerfer gestattet.

Zum Abblendlicht ist überhaupt kein Zusatzscheinwerfer erlaubt.

Alles, was auf dem Markt als Breitstrahler angeboten wird, sind Nebelscheinwerfer und dürfen, wie es bekannt sein mußte, nur bei Nebel oder starkem Schneefall eingeschaltet werden. Das hat den einfachen Grund, weil Nebelscheinwerfer bei klarer Sicht und auch noch bei diesigem Wetter den Gegenverkehr erheblich blenden. Wer selbst durch eine solche unsachgemäße Beleuchtung schon einmal ernstlich in Schwierigkeiten geraten ist, wird diese Regelung leicht einsehen.

Zugelassen sind aber 2 Nebelscheinwerfer (untere Spiegelkante ebenfalls nicht höher als 1000 mm über der Fahrbahn und keinesfalls höher als Fern-/Abblendlicht).

Alle Scheinwerfer nach vorn dürfen nur in Verbindung mit den Schlußleuchten geschaltet werden.

Sind Beleuchtungseinrichtungen paarweise angebracht, so müssen sie den gleichen Abstand von der Mittellinie der Fahrzeugsur geben (Fahrtrichtungsanzeiger und Parkleuchten ausgenommen) und gleichstark leuchten.

Das wäre das Wesentliche. Wer dies beachtet, dürfte bei der nächsten TÜV-Untersuchung keine Schwierigkeiten bekommen.

Nebenbei sei noch erwähnt, daß Begrenzungsleuchten, 2 Rückstrahler, 2 Schlußleuchten, 1 Nebelschlußleuchte, 1 Suchscheinwerfer und bis zu 2 Rückfahrscheinwerfer erlaubt sind.

Fazit der ganzen Angelegenheit:

man darf aus seinem Prunkstück einen ganz netten Christbaum machen. Es wäre nur langsam an der Zeit, daß sich die Industrie etwas einfallen läßt und die Maschinen, wie etwa Guzzi V 7, mit ausreichenden Lichtmaschinen ausrüstet. Aber darauf werden wir wohl noch lange warten müssen.

Ich würde deshalb empfehlen, nicht mehr als einen Scheinwerfer einzuschalten, z.B. nur Abblendlicht, nur Fernlicht oder nur Halogenfernlicht. Dabei hat dann die Lichtmaschine 55 Watt statt 35 Watt zu verkraften, aber diese 20 Watt mehr als bei der serienmäßigen Ausrüstung dürften keiner Type schaden.

Ahr - Ostwestf/Lippe

2. Int. HEXENTREFFEN der ELEFANTENTREIBER LIPPE

Am 19./20. September 1970 veranstalteten wir, die ELEFANTENTREIBER LIPPE, Landesverband Ostwestfalen Lippe, unser 2. int. Hexentreffen bei der alten Hansestadt Lemgo, die durch die Hexenverbrennungen im Mittelalter bekannt ist.

Der Wettergott meinte es anscheinend gut, denn es wurde ein sehr warmes und sonniges Wochenende.

Fast zweihundert Motorradfahrer aus allen Teilen Deutschlands und aus Holland waren gekommen, um hier das Wochenende unter Freunden zu verbringen. Auf einer günstig gelegenen Wiese, in deren Mitte sich der Scheiterhaufen mit einer Hexe befand, konnten die Maschinen und Zelte aufgestellt werden. Hier wurde auch für das leibliche Wohl gesorgt.

Nach Einbruch der Dunkelheit wurde der Scheiterhaufen angestrahlt. Um 20.00 Uhr wurden die Fahrer mit den weitesten Anfahrtstrecken durch Preise geehrt. Den Pokal für die Clubwertung erhielten die Kasseler Motorradfreunde im BVDM, die besonders zahlreich erschienen waren. Anschließend wurde der Scheiterhaufen in Brand gesetzt. Hohe Flammen umzingelten die Hexe und bald war sie zu Asche. Auf dem niedergebrannten Feuer wurde ein Spanferkel nachgebraten, das bald verzehrt war. Der Ferkelkopf wurde danach "amerikanisch" zu Gunsten der "Aktion Sorgenkind" versteigert und erbrachte, man höre und staune, den Betrag von DM 182,-, der aus der Clubkasse auf DM 200,- erhöht wurde.

Dann begann der gemütliche Teil des Treffens mit Bier, Wein und Gesang. Den Abschluß bildeten am Sonntagmorgen gemeinsame Fahrten zu einigen Sehenswürdigkeiten des Lipperlandes, unter anderem zum Hexenbürgermeisterhaus Lemgo, das noch die Originalfolterwerkzeuge enthält, zum Hermanns-Denkmal, zu den Externsteinen und zur Adlerwarte in Berlebeck.

Wir danken allen Gästen für Ihre rege Beteiligung und hoffen auf ein Wiedersehen beim 3. int. Hexentreffen im September 1971.

E T L

H.-R. Raff

G. wuttke

Erfahrungen mit Spikes!!!

Jeder, der den Winter durch mit seiner Maschine fährt, kennt das elende Gefühl, bei plötzlich auftretenden turbulenten Verkehrssituationen, entgegenschleudernden oder rutschenden Vehikeln, diesen fast hilflos ausgeliefert zu sein. Hilflös deshalb, weil man durch Bremsen oder Beschleunigen keine Korrekturen vornehmen kann, da man sich selbst mit der Maschine an der Grenze der Haftung bewegt.

Klar macht es Spaß, den Schwierigkeiten winterlicher Fahrten Herr zu werden, aber nicht nur unter der oben geschilderten Situation macht mehr Bodenhaftung auch mehr Freude. Um in den Genuß dieser Freude zu kommen, führt dann zwangsläufig der Weg von normalen Straßenreifen über Gelände- oder Trialreifen weg zum Spikereifen.

Selbst wählte ich Trialreifen in der Größenordnung 3,25/350 x 18 als Vorderreifen während fürs Hinterrad 4,00 x 18 in Frage kam.

Der Vorderreifen wurde mit insgesamt 186 Spikes versehen, wobei wir die drei Mittelreihen jeweils einmal mit einem Spike pro Stollen, also drei Spikes versehen während die nächste Stollen-Dreierreihe nur in der Mitte einen Spike trug. Bei den beiden seitlichen Stollenreihen wurde jeder zweite Stollen mit einem Spike versehen.

Auf dem Hinterrad dagegen erhielten die drei mittleren Stollenreihen vier Spikes, im System der mittlere Stollen jeweils einen Spike diagonal und der Stollen links und rechts einen Spike im Zentrum.

Dadurch erhalten wir hier bei 56 Stollenreihen insgesamt 24 Spikes.

Die beiden Seitenreihen der Stollen wurden nicht bestückt, damit sollte erreicht werden, daß beim evtl. Weggehen der Räder der Hinterradreifen als erster warnt. Dadurch konnte also gefühlsmäßig die Schräglage der Maschine bei Eisbildung ertastet werden.

Selbstverständlich ist es möglich, die Reifen mit noch viel mehr Spikes zu versehen, um damit eine noch bessere Haftung auf Eisstrecken zu erzielen.

Die wirklich größere Anzahl von Spikes ist aber nur für absolut winterfeste Gebiete zu empfehlen, wie die Praxis es zeigen sollte.

Solche Spikereifen erzielen aber nicht nur einen Effekt hinsichtlich der Straßenlage, sondern rüsten den Fahrer enorm moralisch auf. Sie geben ein Gefühl der Sicherheit wobei die Gefahr besteht, bei noch mangelndem Umgang, daß man eben des Guten zu viel tut!

Beim ersten Schnee wurden die Reifen aufgezogen. Beim Aufsteigen auf die Maschine stellt man dann leicht verwundert fest, daß der Apparat höher geworden ist. Man hat das Gefühl eines sehr großen Höhenunterschiedes - wobei das Gefühl natürlich etwas übertreibt - viel dicker sind die Trialreifen nicht.

Im Schnee stellt man gleich eine bessere Führung und einen besseren Abtrieb des Hinterrades fest. Es macht direkt Laune, sich regelrecht durch den Schnee zu fräsen. Diese Eigenschaft kommt natürlich auf das Konto der Trialreifen, die Spikes haben hierbei wenig zu tun.

Auf dem Weg zum ELEFANTENTREFFEN 1969, ich fuhr schon Silvester in die Eifel, schneite es nasse schwere Flocken. Als das erste Eisstück kam, waren die Gefühle gemischt.

Dann kam der erste Bremsversuch, toll, wie man selbst mit kalten Händen feinfühlig zufassen kann, wenn es erforderlich ist. Das ist aber gar nicht notwendig; man kann schon zulangen, selbst wenn man zu hart in die Bremse gefaßt hat, hat man Zeit zum Korrigieren, weil der Reifen rutschend geradeaus geht und nicht seitlich ausbricht.

Schon auf den 160 km zum Ring ergab sich eine Umstellung in der Bewertung der Straßenoberfläche. War man sonst gewöhnt, sich über Schnee zu freuen, so war es jetzt genau umgekehrt. Lieber Glatteis,

weil das Schlingern wegfiel und durchweg - bedingt durch die Spikes - etwas schneller gefahren werden konnte. Mit Übung, um die Haftung der Spike-Reifen kennenzulernen, wird hier natürlich noch viel zu machen sein.

Die Fahrt zum Ring führte im letzten Abschnitt (von Brück her kommend) nach Kaltenborn über Jammelshofen nach Drees. Diese Strecke wurde gewählt, weil hinter Jammelshofen enge Kurven und Serpentinien in kurzer Folge stark ansteigend vorhanden sind. Ich war gespannt, ob das auch mit den Reifen zu schaffen war, weil man hier praktisch aus dem Standgas heraus bergauf wieder beschleunigen muß.

Nun, Silvester lag viel Schnee in der Eifel. Jammelshofen bzw. dessen Hänge waren davon nicht verschont geblieben. Bis zu den Achsen im Schnee zog die Maschine ruhig ohne nennenswertes Rutschen bergauf. Erst ein hängengebliebener Pkw, auch mit Spike-Reifen bestückt, unterbrach die Fahrt. Hier war allerdings anfangs ein Weiterfahren nicht möglich, da der Reifen lustig im Schnee baggerte. Er hatte sich in kurzer Zeit bis zum harten Untergrund durchgefressen und das störende Hindernis konnte auf dem schmalen Sträßchen unter Ausnutzung eines Feldweges umgangen werden.

Ohne Schwierigkeiten, wenn man das Vereisen der Brille nicht einbezieht, wurde die Fahrt bis Drees fortgesetzt.

Nun wurde die Maschine laufend gefahren; selbst der tägliche Arbeitsweg von 32 Gesamtkilometern machte Freude. Aber eine Überraschung sollte noch bevorstehen.

Eines Tages war der Schnee hier und da weg, ohne daß man annehmen konnte, der Winter wäre schon vorbei. Da kam das dicke Ende, oder es fiel der vielzitierte Wermutstropfen in den Freudenbecher. Wenn es schon kein echtes Vergnügen ist, mit einem Wagen bei trockener Straße bespiket zu fahren, dann ist es mit einer Solomaschine ein herrlicher Eiertanz. Selbstverständlich ist hierbei Asphalt oder ähnlicher Belag, selbst Beton, harmlos. Aber bei jeder Art von Basaltpflasterung - allen voran, wie könnte es anders sein, BLAUBASALT - lassen einem evtl. vorhandene Sünden schnell abbüßen. Der Eiertanz ist phänomenal und das Gefühl der Sicherheit doch hart angeknabbert. Mit laufender Übung tritt natürlich Besserung ein. Alle Eindrücke, also auch diese, werden je nach Mentalität stärker oder schwächer empfunden.

Da wir aber gerade in Nordrhein-Westfalen ein laufend wechselndes Winterbild haben, wird die Freude an Spikereifen doch einschneidend getrübt. Die beste Lösung wäre hier, einen zweiten Satz Räder zu besitzen, um damit schnell für die jeweiligen Belange wechseln zu können. Ein mehrmaliges Umwechseln der Reifen wird sich fast jeder verkneifen, da mit der Montage von Trialreifen jeder seine Meisterprüfung im Reifenmontieren ablegen kann. Ohne fachgerechte Anwendung von Talkum oder Seifenwasser wird das Montieren eine elende Würgerei; wobei am nachfolgenden Zustand der Felgen und der Reifen der jeweilige Charakter des Montierenden zu erkennen ist.

Auf Asphalt oder ähnlichem kann man die Pferdchen ruhig laufen lassen, hier muß sich hauptsächlich mit dem akustischen Eindruck auseinandergesetzt werden und man muß daran denken, daß bei Spikes die Bremswege länger sind und man sich an den Neigungswinkel der möglichen Schräglage herantastet.

So wird sich immer für Gebiete, die ähnliche Winter wie wir hier aufzuweisen haben, die Gretchenfrage ergeben, Spikereifen, ja oder nein? Fest steht, bei Eis und Schnee macht es Spaß damit zu fahren! Die Gewissensfrage, ob man sich der Spikereifen bedienen soll, kann einem niemand abnehmen, die muß man schon selbst beantworten.

H. B.

Im "MOTORRAD" 19/70 durch ganzseitige Anzeige groß angekündigt, am Ende des ersten Ausstellungstages der IFMA am Stand des Verlages bereits vergriffen.

In der Anzeige heißt es: "Mit diesem Standardwerk lernen Sie alles über die Motorradelektrik kennen, können sich stets selbst weiterhelfen und - nicht zuletzt - dabei manche gute Mark sparen". Weiter unten heißt es "In Wort und Bild führt er (der Verfasser) Sie durch die gesamte Motorradelektrik - Dabei vergißt er keine Klemme, keinen Schalter, kein Detail überhaupt und "tastet" mit Ihnen Stück für Stück das gesamte System ab - ". Wer wird also noch lange zögern, für ein so feines Buch einen Zwanziger locker zu machen?

Hat man das Buch dann gekauft, liest man zunächst im Vorwort: " Um alldas zu behandeln, was gewünscht wurde, hätte das Buch einen Umfang von 1000 Seiten haben müssen und hätte schließlich DM 100,-- gekostet". Man ist also im Vorwort schon in etwa gewarnt. Doch lassen wir den Verfasser weiterhin selbst zu Wort kommen. Nachdem er auf Seite 134 die NC Batterien auf einer Dreiviertelseite abgehandelt hat, schreibt er : " Da der Umfang dieses Buches naturgemäß beschränkt ist, muß man sich über Spezialfälle ohnehin zusätzlich informieren" Auf Seite 98 lesen wir: "In Hertwecks Kupferwurm umfaßte allein das Kapitel über Regler und damit zusammenhängende Dinge rund 70 Seiten Für eine genaue Reglereinstellung kann ich Ihnen nur den Rat geben: Versuchen Sie, sich das genannte Buch Hertwecks (das vergriffen ist) auszuleihen oder lassen Sie die Finger von der ganzen Einstellerei!"

Da saß ich nun mit meinem sauber gewaschenen Hals, habe DM 20,-- ausgegeben um mir sagen zu lassen, ich solle mir ein anderes Buch besorgen, wenn ich es genau wissen wolle.

Eigentlich kam mich beim Lesen der Seite 12 schon so ein komisches Gefühl an. Da kauft man sich im Jahre 1970 ein ganz neu erschienenes Buch, das doch nach dem letzten Stand der Technik ausgerichtet sein sollte und muß dann feststellen, daß der Verfasser Formelzeichen verwendet, die seit Jahren nicht mehr der Norm entsprechen.

Auf den Seiten 28, 30 und 109 lernt der Leser den Unterschied zwischen Eisen und Stahl kennen: Stahl ist nach R. Hüppen gehärtetes Eisen. Wenn ich auch nicht viel von Elektrotechnik verstehe (deshalb hielt ich es für gut, das Buch zu kaufen) so maß ich mir doch an, die vom Verfasser über Stahl und Eisen im Zusammenhang mit dem Magnetismus abgegebenen Erklärungen als baren Unsinn zu bezeichnen.

Auf den Seiten 51/52 geht es um die Umrechnung von Zündzeitpunkt angegeben in mm vor dem oberen Totpunkt in Grad Kurbelwinkel v.o.T. Auf Seite 48 heißt es ganz richtig, daß man zur Umrechnung die Pleuellänge genau kennen muß. Trotzdem gibt der Verfasser auf Seite 51 ein Diagramm heraus, welches die Zylinderbohrung als Grundwert für die Umrechnung heranzieht - das kann niemals zu exakten Ergebnissen führen. Dabei bietet sich neben der komplizierten rechnerischen Lösung eine sehr einfache zeichnerische Lösung des Problems an - aber die exakte Länge des Pleuels muß man eben auch hierbei berücksichtigen.

R. Hüppen scheint allem Neuen ablehnend gegenüberzustehen. So bezeichnet er auf Seite 53 die Schließwinkelmessung als "neumodischen Begriff", daß er aber auf Seite 61 den Verlauf der magnetischen Kraftlinien anhand eines veralteten, heute meines Wissens überhaupt nicht mehr verwendeten Polrades erklärt, ist mir einfach unverständlich.

Dann sind da noch so einige Ungereimtheiten, die ich aber auf Grund meiner eigenen Bildungslücken auf elektrotechnischem Gebiet mehr ahnen als begründen kann. Auf Seite 106 heißt es zum Beispiel "Die Ladeleitung hat einen wesentlich größeren Querschnitt als die Leitungen der Ladekontrollleuchte". Als ob es bei maximal 0,5A Ladestrom auf den Leitungsquerschnitt ankäme! Also wissense! Lassen wir den Verfasser selbst noch einmal zu Worte kommen: "Schlimm wird die Sache nur bei ausländischen Fabrikaten. Die hier lieferbaren "Werkstatt-Handbücher" sind so miserabel, daß man sich am liebsten in den H.... beißen möchte, wenn man dafür einen Zwanzigmarkschein ausgegeben hat." Ja, ja, so geht es einem tatsächlich, wenn man sich an einem Buch verkauft hat, hier gebe ich dem Verfasser 100%ig recht.

Andererseits verstehe ich nicht, warum der Verlag bei einer derartigen Nachfrage den Kupferwurm von C.H. nicht nach Überarbeitung, Neuordnung und Ergänzung auf den heutigen Stand der Technik in neuer Auflage herausgebracht hat. Jedenfalls wäre das ein Buch geworden, das sowohl dem Anfänger als auch dem Fachmann das geboten hätte, was er suchte.

Jetzt muß ich aber Schluß machen, will noch schnell in die Stadt, Bandmaß kaufen - zum Messen des Umfangs der Schwungscheibe - auf Seite 52 empfohlen von R. Hüppen in seinem Buch "Motorrad-Elektrik", erschienen im MOTOR-BUCH-VERLAG Stuttgart im Jahre 1970.

Für wen hält der uns Motorradfahrer eigentlich!

E. M. Schmidt



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 - Hanfäckerweg 13
Telefon (0 70 31) 8 27 28

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: 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.

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

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

Unser Kamerad Hans-Michael P a u l i ist der Ansicht, daß die 250er JAWA in der BALLHUPE Nr. 3/70 von Hans Dahlhaus nicht ganz gerecht beurteilt worden ist. Er hat das gleiche Modell 5000 km gefahren. Offensichtlich hat er mit seiner Maschine mehr Glück gehabt, obwohl auch hier gravierende Mängel wie schlechtes Finnish, labile Gabel und unzureichendes Fahrwerk nicht übersehen wurden. (Die Red.)

Hier ist er, der

FAHRBERICHT J A W A 250 ccm

- Das Motorrad wurde von Oktober 1969 bis Mai 1970 gefahren -

Bei der Auslieferung durch die Firma NECKERMANN war das Fahrzeug betriebsfertig; so behauptete jedenfalls der Chefmechaniker. Nachdem ich das Motorrad gründlich nachgesehen hatte stellte sich heraus, daß ich noch folgende Arbeiten selbst durchführen mußte:

- 1.) Rückspiegel montieren.
- 2.) Tacho anschließen.
- 3.) Lenker befestigen (Befestigungsschellen waren locker)
- 4.) Telegabel entlüften.
- 5.) Getriebeöl einfüllen.

<u>km-Stand:</u>	<u>Reparaturen/Wartung:</u>
583	Ölwechsel.
1 150	Zündung eingestellt, tschechische Zündkerze gegen Bosch W 240 ausgetauscht.
1 480	Rechter Blinker durch Vibrationen defekt, repariert, Kette nachgespannt.
2 308	Linker Blinker defekt, repariert.
2 503	Gaszug erneuert (er war falsch verlegt) Vergaser neu eingestellt. Zündung kontrolliert. "Ochsenaugen"-Blinkanlage montiert, seitdem keine Schwierigkeiten mehr. Dehen-Schmiernippel angebracht. Kette nachgespannt und gefettet (fetten war eigentlich nicht notwendig).
4 500	Ölwechsel.
4 998	Verkauft.

Auswahl Minuspunkte:

Telegabel zu weich und labil.
Fahrwerk unruhig. Schlechte Lackierung.

Auswahl Pluspunkte:

Motor äußerst zuverlässig und anspruchslos.
Guter Kettenschutz.
Durch Verkleidung glatte Flächen und folglich gut zu reinigen.
Bequemes, ermüdungsfreies Fahren durch gute Sitzposition (selbst bei einer Körperlänge von 185 cm).
Günstig in der Anschaffung.

Der Motor sprang immer zuverlässig an. Spätestens beim zweiten Tritt war er da und murmelte mit einem undefinierbaren, aber angenehmen Brummen vor sich hin. (Von wegen Lager ausgelaufen Herr Dahlhaus! Vielleicht war der falsche Sprit drin oder der Vergaser nicht richtig eingestellt)?

Da der Vergaser durch einen Deckel vor Schmutz wirksam geschützt ist empfiehlt es sich, nach dem Öffnen des Kraftstoffhahnes den Daumen auf den Füllstutzen zu halten und nach altbewährter Methode von 21 - 28 zu zählen. Klappt todsicher und hat sich besonders während der Wintermonate bewährt.

Sehr wirksam ist auch der vorbildliche Kettenschutz, der die Kette völlig dicht abschließt. Hier - und bei MZ - können sich die Japaner und Engländer mal etwas abgucken; wenn schon Kette, dann aber auch sauber verschlossen!

Die Kette brauchte während der ganzen Zeit nur zweimal nachgespannt werden.

Die werksmäßige Bereifung (vorn und hinten Block) war ebenfalls gut. Aber leider bekommt man die Reifen nicht nachgeliefert.

Auch die Vorderradbremse ist (richtig eingestellt) ein sehr wirksames und fast giftiges Ding, mit dem man wegen der weichen Telegabel vorsichtig umgehen muß.

Der Verbrauch lag bei 5 l/100 km. Nachteilig wirkte sich die Teetasse aus; auch Tank genannt. Mit 13,5 l entschieden zu wenig. Das geht allenfalls noch für eine 50er. Der breite Tankrücken eignet sich jedoch sehr gut zum Auflegen eines Tankrucksacks.

Als Nachteil habe ich ebenfalls die Gemischschmierung empfunden. Es ist eine umständliche Tankerei. Meiner Ansicht nach gehört heute zu einem modernen Zweitakter auf jeden Fall eine Pumpenschmierung. Erst recht dann, wenn wir Motorradfahrer auch weiter noch mit diesen winzigen Tanks herumfahren müssen.

Die Höchstgeschwindigkeit lag im engen Lederzeug bei knapp 120 km/h lt. Tacho-Anzeige. Aufrecht sitzend waren immerhin 110 km/h drin. Ja ich weiß, viel ist da nicht; aber die JAWA ist eben kein Motorrad für schnelle Autobahnjagden oder Nürburgring-Jagereien. Sie ist für Tourenfahrten gedacht und gebaut worden und in der Hinsicht wird man nicht enttäuscht.

Zum ersten Mal fand ich übrigens die Segelstange, auch Gelände-Lenker genannt, als angenehm. Man bekommt dadurch eine günstige und bequeme Sitzposition, die sich auch durch die weiche Sitzbank und die sonst gute Federung der Maschine, besonders auf langen Strecken, bemerkbar macht. Es ist nur schade, daß die Hebeleien nicht verstellt werden können, da sie intelligenterweise mit dem Lenker verschweißt sind.

Im Wesentlichen gibt es zwei Punkte, die echte Mängel darstellen:

- 1.) Die schlechte Lackierung.
- 2.) Die viel zu weiche und labile Telegabel.

Zur Lackierung wäre zu sagen, daß diese keine Grundierung hat und wir eine so schlechte Verarbeitung nicht kennen. Die Auswirkungen bekam ich zu spüren, als ich beim Frühjahrsputz den Lack an einigen Stellen etwas näher betrachtete: Er war mit den Fingern abzuziehen, wie beim Sonnenbrand die Haut, trotzdem die Maschine regelmäßig gepflegt wurde.

Mit der Telegabel konnte ich mich nicht anfreunden. Auch nachdem ich dickeres Öl eingefüllt hatte, war das Fahrverhalten nicht viel besser. Bei jedem Anbremsen der Kurven begann die JAWA in der Gabel zu tanzen und in Schräglage flatterte der Lenker. Diese Eigentümlichkeiten

traten zwar erst bei scharfer Fahrweise auf, jedoch ist das ein erheblicher Mangel, der beseitigt werden müßte.

Zusammenfassend gesagt, ist die JAWA 250 ein zuverlässiges und anspruchloses Tourenmotorrad, das neben der Verbesserung von Fahrwerk, Telegabel und Lackierung vielleicht noch etwas mehr Leistung vertragen könnte.

Hans-Michael Pauli, Köln

GROSSE FREIHEIT

=====

(Dieser Artikel ist eine Leserzuschrift der Zeitung "auto, motor und sport" anlässlich eines Fahrberichtes einer 750 ccm HONDA, BSA Trident und 750 ccm BMW und schien uns des Abdruckens wert).

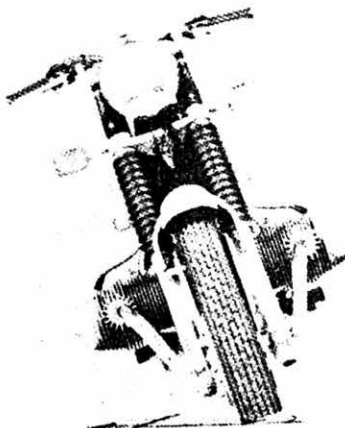
"Nach 12jähriger Enthalsamkeit habe ich mir wieder eine BMW R 75/5 zugelegt. "Faszination des Fahrens", so möchte ich gerne dieses unbeschreibliche Gefühl auf so einer Maschine bezeichnen. Jede Fahrt mit so einem Geschoß wird zu einem besonderen und unvergeßlichen Erlebnis. Sie schreiben richtig, daß sich das große Vergnügen nicht unbedingt auf der Autobahn abspielen muß. Auf Bundes- und Landesstraßen ist man König! Hier erreicht man unglaublich hohe Fahrdurchschnitte.

Allerdings möchte ich noch auf einen Punkt hinweisen, den Sie in Ihrem Bericht nicht angeführt haben: So eine Maschine erfordert den ganzen Mann! Fahrfehler werden hier kaum verziehen. Absolutes konzentriertes Fahren, Vorausdenken sind unbedingte Voraussetzungen, die man mitbringen muß, um nicht unterwegs ungewollt absteigen zu müssen.

Auch verschiedene Autofahrer müssen noch umdenken und uns für voll nehmen. Schon verschiedene Male half nur noch eine Vollbremsung, weil entgegenkommende Autofahrer sinnlos überholen und nicht einsehen wollen, daß auch ein Motorradfahrer überleben will.

Trotzdem: ich ertappe mich immer wieder selbst dabei, wie ich jede freie Minute nutze, um die BMW zu bewegen, die vielleicht bald 60 PS haben wird. Nur einer steht in der Garage und versteht die Welt nicht mehr, unser Porsche Targa mit seinen 170 PS.
Wer wollte es ihm aber auch verdenken....."

Alfred Knaier, Erpfingen



VERANSTALTUNGSTERMINE DES BVDM 1 9 7 1

- =====
- 9./10. Januar ELEFANTEN-TREFFEN, Nürburgring.
- 27./28. Februar Motorrad-Ausstellung des LV Mittelhessen in der Hessenhalle in Gießen.
- 6./7. März Motorrad-Ausstellung des LV SCHWARZWALD-BODENSEE in der Messehalle Schwenningen.
- 20./21. März Motorrad-Ausstellung des LV SÜDBADEN/Dreiländereck in Lörrach.
Auskunft: Helm. Schlatterer, 7867 Wehr, Werrachstr.23
22. Mai "Deutsche Jumbofahrt" der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM.
Anmeldungen an:
Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Ha., Hohlesteinstraße 3
Start am Clublokal "Roter Kater", Kassel-Wolfsanger (im Fuldata); Zeltmöglichkeit bereits ab 20.5. (Himmelfahrt).
- 30./31.. Mai Pfingsttreffen des LV RHEIN-MAIN in Groß-Gerau im Wiesengrund. Näheres durch:
Harry Waldschmidt, 608 Groß-Gerau, Frankfurter Straße 50
- 5./6. Juni 2. Internationales Motorradfahrer-Zelt-treffen des LV SÜDBADEN/Dreiländereck auf dem Rechberg bei Hauingen Krs. Lörrach;
Auskunft durch: Helmut Schlatterer, 7867 Wehr, Werrachstr. 23
- Juli
(genauer Termin wird noch festgelegt)
Zelttreffen des LV WESERSTEIN am "Roten See" bei Hundelshausen Krs. Witzenhausen.
Auskunft durch: Manfred Zindel, 351 Hann.-Münden, Blume 35
- 28./29. August Zelttreffen der KASSELER MOTORRADFREUNDE im BVDM an der Gaststätte "Roter Kater" im Fuldata bei Kassel-Wolfsanger;
Auskunft durch: Kurt Schirakowski, 35 Kassel-Ha., Hohesteinstr.3
- 11./12. September Bundestreffen mit Jahreshauptversammlung des BVDM in der Lüneburger Heide, i.d. Nähe von Lüneburg. Quartierbestellung und Programm durch:
Hans Georg Lehmann, 3145 Salzhausen, Am Bohnenberg 250

- 25./26. September 3. Internationales Hexentreffen des LV
OSTWESTFALEN (ELEFANTENTREIBER LIPPE)
bei Lemgo.
Auskunft durch Günter Wuttke, 492 Lemgo-
Brakel, Hornscher Weg 25
3. Oktober Niederrhein - Grenzlandfahrt des LV RHEIN-
RUHR, Start in Uedem/Niederrhein.
Auskunft durch: Hans Esser, 4182 Uedem,
Pastoratsweg 2
- 9./10. Oktober Zelttreffen des LV FRANKEN in Wildenstein/
Frankenwald.
Auskunft durch: Hans Zähler, 8521 Poxdorf,
Nr. 105

Die wichtigsten Termine im internationalen Straßenrennsport folgen
in Heft 1/71 der BALLHUPE.

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

Liebhhaberstück

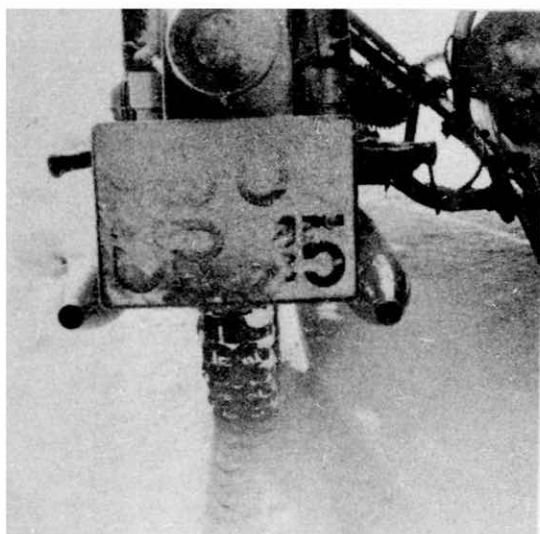
Verkaufe meine BSA 650 Thunderbolt, Baujahr 1969 ca. 3500 Meilen
gelaufen für DM 3.000 garantiert unfallfrei.
Hartwig Köhler 53 BN-IPPENDORF Girolstr.4, Tel. 282303

Suche vom TR-Seitenwagen nur den Rahmen.
Horst Barbutzki 463 Bochum Klostermannstr. 14a

SUCHE für meine BMW R 52 Bauj. 28 TACHO und TACHOANTRIEB! Kann
auch defekt sein.
Otto Klaus 8 München Weichselgartenstr. 1

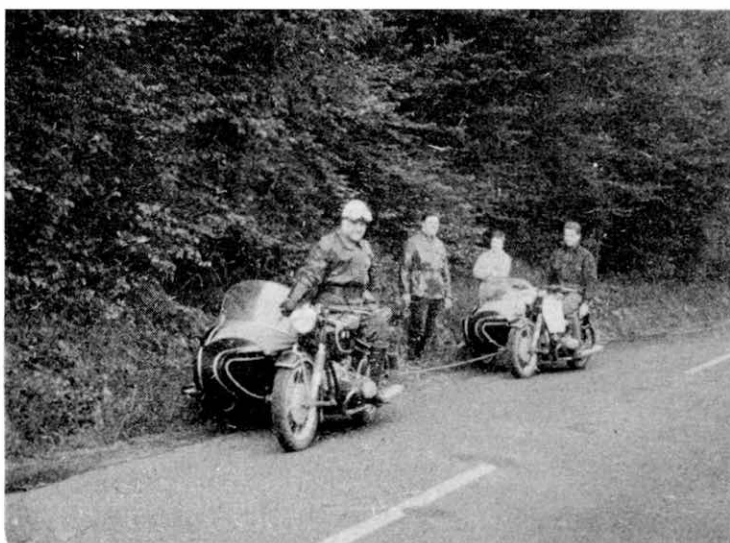
Verkaufe HONDA 450 K I, 7000 km gelaufen, wie neu, aus finanz.
Gründen. Verhandlungsbasis DM 2650,--.
M. Ahrens, 325 Hameln, Molanusweg 3, ab 1.1.71 Berliner Platz 1 A

Allen Mitgliedern des BKDM ein
'Frohes Fest', und einen
'Glücklichen Jahreswechsel'



Auf Wiedersehen
am 9./10. 1. 1971
am Nürburgring!

Und für
1971
alle Zeit
'Gute Fahrt!'



Die Red.