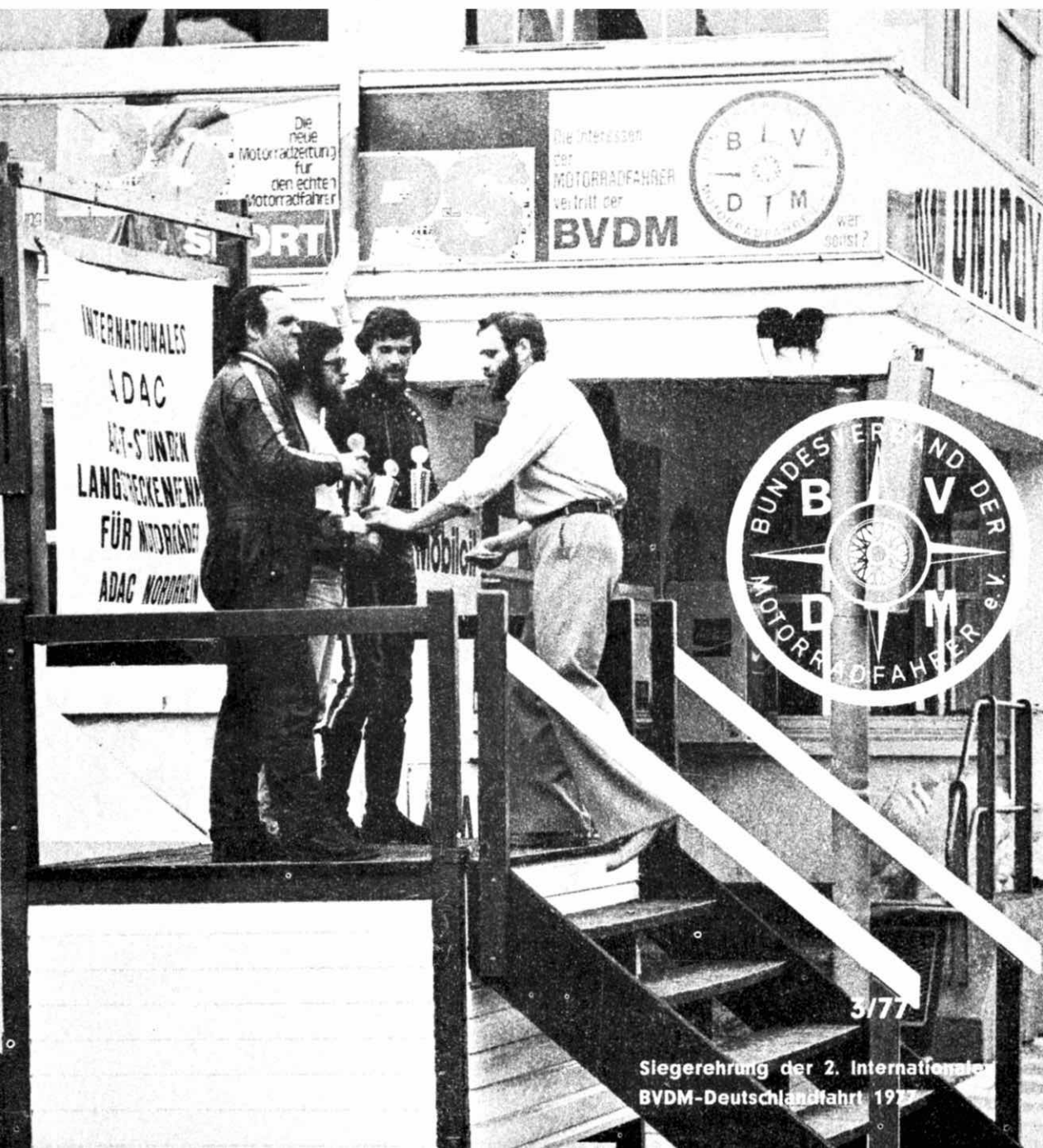


G 20766 F

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



3/77

Siegerehrung der 2. Internationalen
BVDM-Deutschlandfahrt 1977

Friedhelm Feld

Motorräder und Zubehör
Bekleidung



DIE NEUEN MODELLE:

TS 125

TS 250/1

und

TS 250/1 Gespann

sofort lieferbar



-Service

Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71/Fühlingen
Telefon (0221) 7903547

Jahreshauptversammlung 1977

Verehrte Leserinnen und Leser,

der BVDM-Vorstand lädt Sie zum Besuch der Jahreshauptversammlung sehr herzlich ein. Unser Landesverband Schwarzwald-Bodensee wird sie am 24. und 25. September 1977 in der Festhalle in 7734 Brigachtal - Kirchdorf ausrichten und sicher dafür sorgen, daß auch die Geselligkeit nicht zu kurz kommt.

Unsere Satzung bestimmt die Tagesordnung. In diesem Jahr steht die Neuwahl des Vorstandes an und Sie sollten sich über seine Zusammensetzung bis dahin Gedanken machen. Unser stellvertretender Vorsitzender, Herr Willi Reuter, hat sein Amt aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt. Zumindest sein Amt muß neu besetzt werden.

Der Vorstand wird der Versammlung den Antrag vortragen, den Mitgliedsbeitrag von DM 24,— auf DM 36,— jährlich zu erhöhen und bittet um Ihre Zustimmung, da das Geld für eine erfolgreiche Arbeit dringend benötigt wird.

Bitte, schreiben Sie an den 1. Geschäftsführer, wenn Sie an die Versammlung einen Antrag stellen wollen. Er muß 4 Wochen vor dem Versammlungstermin eingegangen sein, um unserer Satzung zu entsprechen.

Wir hoffen, daß Sie uns ein volles Haus beschicken und freuen uns auf das Gespräch mit Ihnen.

BVDM-Bundesvorstand
gez. Orlowski
(1. Geschäftsführer)
Augustenstraße 2
5630 Remscheid 11

Notizen

Der zweite Teil des Slalomberichts innerhalb unserer ng-Sport-Serie wird in Ballhupe 4/77 erscheinen.

Der Landesverband Rhein-Ruhr gibt bekannt:

„Aufgrund der Initiative einiger junger Mitglieder aus unserem LV konnten wir mit der Inhaberin der Gaststätte „Birkenhof“ in Mülheim/Ruhr Verbindung aufnehmen. Wir haben uns an Ort und Stelle davon überzeugt, daß die Preise zivil sind und die Räumlichkeiten unseren Vorstellungen entsprechen. Wir treffen uns also ab Juli 1977 an jedem 1. Freitag des Monats in Mülheim/Ruhr, Stadtteil Heißen, Blücherstr. 135a in der Gaststätte „Birkenhof“, Telefon 0208/493399. Zu erreichen ist das Lokal über die B 60, bzw. B 1, Abfahrt Frohnhauser Weg. Am Clubabend im September, also am 2.9.1977 findet die Jahreshauptversammlung des LV Rhein-Ruhr statt. Die Ta-

gesordnung hierzu wird noch bekanntgegeben. Da Neuwahlen anstehen, bitten wir um rege Teilnahme.“

Die Firma Honda wird zu Beginn des nächsten Jahres eine völlig neue Typenreihe vorstellen. Getreu der Honda-Philosophie, nichts zu kopieren und immer wieder neue Richtungen aufzuweisen, darf man den Ergebnissen ostasiatischer Technologie mit Spannung entgegensehen.

Die drei Gesamtsieger der 2. Deutschlandfahrt 1977 heißen:

1. Günter Neumann,
Geretsried, BMW R 90/6
2. Manfred Paehr,
Unna, BMW R 90 S
3. Ulrich Zerahn,
Mosbach, Moto Guzzi 750 Sport

Ausführlicher Bericht in Ballhupe 4/77.

Leserbrief

Der dreißigjährige Krieg zeigt uns in der Landschaft zwischen den Fließchen Rur und Inde auch heute noch seine Folgen. Damals waren besonders zwei Berufsstände zu schade, zwischen den Fronten aufgespießt oder halbiert zu werden. Sie mußten in der Etappe dafür sorgen, daß die Landsknechte mit waffentechnischer Überlegenheit und im

Suff in den Kampf wankten. Gemeint sind die Schmiede und Bierbrauer, die dadurch die größten Überlebenschancen hatten und in den obengenannten Breitengraden heute Schmitz und Breuer genannt werden. Wenn in der Mitgliederliste des Sportfahrerclubs Rur-Inde e.V. einer der beiden Namen mehrfach auftritt, so hat das, wie man sieht, geschichtlichen Hintergrund.

Horst Orlowski

Zeichensetzung?

Ersatzteilpreissenkung von Honda

Kurze Notiz in den Fachzeitschriften: Honda senkt Ersatzteilpreise. Leider hat sich noch niemand die Mühe gemacht, Hintergründe und Ausmaß dieser Preissenkung aufzuspüren.

Zunächst das Ausmaß. Über 500 Artikel, fast ausschließlich Verschleiß- und Unfallteile, wurden bis zu sage und schreibe 60 % billiger. Beispiele (es handelt sich um ungefähre Preise, die je nach Händlerkalkulation nach unten oder oben geringfügig abweichen können) aus der Vierzylinder-Baureihe: Ölfilter 3,50 DM (früher 9,50 DM), Luftfilter 18,— DM (früher 30,— DM), Blinker 11,— DM, Zündkontakte 8,50 DM, Kette 85,— DM.

Was hat Honda nun zu diesem drastischen und für den Kunden höchst erfreulichen Schritt bewogen? Zum Teil liegt es ganz einfach daran, daß die alten Preise teilweise total überhöht waren. So konnte es beispielsweise bei Papierfiltern gar nicht ausbleiben, daß inländische Hersteller die Originale nachbauten und zu überaus günstigen Preisen auf den Markt warfen. Stempel mit der Aufschrift "Made in Japan" ließen die Vermutung der inländischen Herkunft eher verstärken. Dem Kunden war's egal: Luftfilter ist Luftfilter und 20,— DM sind weniger als 30,— DM. Dieser Art grauer Markt blühte erst seit relativ

kurzer Zeit, doch er blühte bereits, und Honda mußte sich in Zugzwang fühlen (ähnlich der Neumaschinenpreissenkung Anfang des Jahres als Reaktion auf Grauimporte).

Ein zweiter Punkt ist sicherlich der der Verkaufsförderung. Der Marktanteil von über 40 % dürfte für Honda aufgrund der härteren Konkurrenz schwer zu halten sein. Deutsche Kunden gehörten seit jeher zu den kritischsten und Honda glaubt, mit günstigen Ersatzteilpreisen neue Kundenkreise zu gewinnen. Ob dies gelingt, ist schwer zu sagen; dem Kunden jedenfalls kann's nur recht sein.

Ein dritter Grund könnte in überhöhten Lagerbeständen liegen, nicht zuletzt wegen des entstandenen grauen Marktes.

Ist dies nun eine Honda-interne Angelegenheit? Scheinbar nicht, denn auch Kawasaki hat eine erste Preissenkung vorgenommen. Allerdings scheinen Yamaha und Suzuki erst einmal abwarten zu wollen, ob die Preissenkungen der Konkurrenz einschneidende Marktveränderungen nach sich ziehen. Dies wäre zu schön, denn bis jetzt haben die Hersteller bei Ersatzteilen ein extremes Gewinnstreben offenbart.

Wolf-G. Rohde

Kleinanzeigen nur für BVDM-Mitglieder

Zu verkaufen

HONDA—Motor 200 ccm (Neuwert DM 1750) überholt, neue Nockenwelle, mit Garantie und Anlage komplett 12 V, 130 W mit Zusätzen (250 ccm) DM 750,—
Lenkerverkleidung SPEED 7 rot mit 160 mm H4, Blinker, Cockpit mit Öldruck- und Amperemeter, passend für 50 bis 200 ccm Hondas 12 V DM 125,—
Hinterrad mit 160 mm Trommelbremse passend für 125, 200, 250 ccm Hondas DM 125,—
Zahnräder 31 - 33 - 35 für 5/8 Kette fast neuwertig DM 40,—
Kette 5/8 mit 91 Gliedern, fast neuwertig DM 40,—
Benzintank 12 l für 125, 200, 250 ccm Hondas mit Hähnen DM 100,—

Metzler-Reifen 275 x 18 Rillen S, 300 x 18 Block S, 90 % DM 100,—
Scheinwerfereinsatz 160 mm neu mit Birnenhalter für Honda DM 30,—
Hoppecke-Batterie 6 V, 12 A, neu 14 x 12 x 6 cm DM 60,—
1 Garello 120 mm H 3 Nebel-lampen DM 50,—
Helm rot mit Schirmklappe Gr.56 DM 30,—
1 Sportlenker (für 125 ccm) DM 20,—
2 Hupen 12 V (Audi) kleines Modell, passend für Motorräder DM 25,—
1 elektr. Benzinpumpe 6 V, mit Anschluß Durchmesser 6 mm DM 40,—
Telefon 02204 / 51557

Verkaufe Mars Mofa 25 zum Ausschachten an Selbstabholer, VB: 50,— DM
Jörg Obergefell, Taubenstr. 33
4010 Hilden 1, Tel.: 02103/52555

MC LÖWEN BERGISCH-GLADBACH IM BVDM



Als hauptsächliches Ziel setzte man sich die Pflege der Kameradschaft und Hilfsbereitschaft unter den Motorradfahrern. In den darauffolgenden Monaten wurden Kontakte zu vielen anderen Motorradclubs geknüpft, von denen man viele Anregungen zur Grundlage einer fruchtbaren Clubarbeit verwenden konnte. Auf diesen Grundlagen wurde bei der ersten Jahreshauptversammlung 1976 eine überarbeitete Satzung beschlossen. In dieser wurde unter anderem festgelegt, daß jedes Mitglied erst eine 1-monatige Probezeit zwecks gegenseitigen Kennenlernens zu absolvieren habe. Weiterhin sollte für die Zukunft gezieltere Öffentlichkeitsarbeit stattfinden.

Aus diesen Bemühungen heraus ergab sich unter anderem ein sehr gutes Verhältnis zur ortsansässigen Presse. Bei dieser Arbeit stieß man dann auch auf den BVDM.

Bei näherem Kontakt stellten sich bei diesem Verband dann auch einige Schwachstellen heraus. Da man aber die Notwendigkeit einer solchen Institution erkannte, wurden erste Überlegungen angestellt, ob man ihm beitreten sollte.

Am 18. November 1975 wurde in Bergisch-Gladbach der "MC LÖWEN" gegründet. Er entstand aus dem Zusammenschluß zweier Motorradfahrergruppen, dem MC Phoenix und dem Lions MC.

Der Vorstand arbeitete daraufhin die Vorlagen des BVDM aus und kam zu dem Entschluß, den Mitgliedern einen Beitritt vorzuschlagen. Hauptsächlich wollte man durch den Beitritt den BVDM stärken und durch aktive Mitarbeit neue Impulse einfließen lassen.

Am 25.2.77 wurde dann in einer außerordentlichen Jahreshauptversammlung der Beitritt zum Bundesverband der Motorradfahrer beschlossen.

Von 9 Mitgliedern 1975 hat der MC LÖWEN nach anfänglicher starker Fluktuation seine Mitgliederzahl bis jetzt auf 25 erhöhen können.

Durch den BVDM-Beitritt zum 1.4. verspricht sich der Verein eine weitere Expansion.

Der Vorstand besteht aus 4 Mitgliedern:

Präsident: Bernd Karrasch
Romaneyer Str. 35
Bergisch Gladbach 2

Vizepräsident: Herbert Selbach
Sanderstr. 202
5060 Bergisch Gladbach 2

Sekretär: Rene Haudry
Saaler Str. 45
5060 Bergisch Gladbach 1
Tel.: 02204/51557

2. Sekretär: Uschi Wagner
Hufer Weg 18
5060 Bergisch Gladbach 2

Clubversammlung ist jeden Freitag, 20.00 Uhr, in der Gaststätte "Dalmatien-Grill" in Bergisch Gladbach-Frankenforst, Frankenforster Str. 86, (B 55, nahe Autobahnabfahrt Frankenforst - BAB Köln-Olpe).

Bei uns sind Motorradfahrer jederzeit gern gesehene Gäste !

Bernd Karrasch

Ein Sonntagmorgen

Brrr. Der Wecker rasselt. 3 Uhr 40. Ich gähne ein paarmal und möchte weiterschlafen. 4 Stunden Schlaf sind viel zu wenig. Noch ein paar Stündchen im wohligen Bett bleiben . . .

Im Geiste verstaue ich die üblichen Utensilien im Tankrucksack. Das macht wach.

Da unten im Hof, da steht sie, die gute F 1, und wartet auf den Knopfdruck.

Hastig springe ich aus dem Bett, dusche und frühstücke.

Erst als ich fix und fertig in der Kombi stehe und der Tankrucksack fertig ist, werde ich wieder ruhiger.

Es ist 10 nach vier, und ein neuer Tag beginnt zu dämmern. Ich schließe das Tor auf und gehe zu meinem Motorrad. Es steht da wie immer. Jedesmal der gleiche Anblick.

Ich schließe die Maschine auf und zurre den Tankrucksack fest. Choke, Zündung. Der Daumendruck. Das altvertraute Turbinengeräusch ertönt und dringt in die Ruhe eines verschlafenen Wohnviertels.

Ich fahre langsam aus dem Hof und mache die Hoftür zu.

Ich bewege mich Richtung Autobahn, drehe bis maximal 4000 U/min. Als ich die Autobahn erreiche, habe ich genau 3,8 Kilometer gefahren; das Drehzahllimit bleibt. Knappe 90 km/h zeigt der Tacho. Mein Blick stiert auf den Tageskilometerzähler. Nach 8 Kilometern gehe ich auf 5000 U/min.

Die Autobahn, die in das nahegelegene Mittelgebirge führt, hat etwas Schönes an sich. Asphalt, unter gleichmäßigen Biegungen in die Landschaft eingepaßt. Nirgendwo etwas, was sich auf diesem Asphalt bewegt.

Bei Kilometer 10,0 geht die rechte Hand wieder ein Stück zurück. Die Nadel klettert langsam aber stetig auf 6000 U/min, und bleibt dort für die nächsten 3 Kilometer. Dann justiere ich die Nadel auf 7000 U/min, das sind knapp 150 km/h, meine übliche Reisegeschwindigkeit.

An der 300 Meter-Bake meiner Abfahrt zeigt der Kilometerzähler 34,7 km. Die Abfahrt beschreibt einen schönen Rechtsbogen hinab zur Bundesstraße. Ich will es gemütlich angehen lassen und schalte in den Vierten. Der Drehzahlmesser klettert im Verlauf der Kurve von 4800 auf knapp 6000 U/min. Ohne Korrektur wird die Kurve gleichmäßig zu Ende gefahren.

Die erste Nebenstraße geht es links ab, einen Tannenwald hinauf. Ein wunderbares, enges Sträßchen führt mich einen steilen Hang bergauf. Der Wald duftet frühmorgendlich frisch und die Kurven sind längst nicht mehr das Interessanteste meines Weges. Als ich auf der Höhe des Berges über eine Kuppe komme, fahre ich direkt in die rötlich eingetauchte Sonnenscheibe hinein. Der schlummernde Feuerball läßt mich nicht mehr los: Mal ist er vor mir, mal rechts und mal links von mir.

Die Straße paßt sich, einem Bach gleich, auf einen sanften, nach unten immer steiler werdenden Bergrücken ein. Die Krümmung gibt plötzlich eine Reihe Baumwipfel frei. Ob sich die Erde senkt oder die Bäume heben - das ist einerlei. Aus den Wipfeln werden wohlgefächerte, dichte Zweige, die Zweige werden um einen Stamm bereichert.

Die Straße schlängelt sich in den Wald hinein. Dieser herrlich frische Duft betäubt mich ein zweites Mal. Das frische Meterholz, das zu beiden Seiten der Straße gestapelt steht, tut sein übriges zu diesem unverwechselbaren Geruch.

Durch die Baumstämme kann ich langsam die Talsohle erkennen. Die Lichtspalten zwischen den Stämmen werden immer größer. Abrupt, ähnlich einer Tordurchfahrt, führt die Straße in eine mäßig gekrümmte Feldlandschaft über. Im Tal liegt einsam und friedlich ein Dorf einge-

bettet. Das Sträßchen macht viele Windungen, aber es findet immer wieder die Richtung zu diesem Dorf.

Das Dorf schläft. Nichts deutet darauf hin, daß hier 200 Menschen wohnen, die wochentags wie die Ameisen hin- und herwieseln, arbeiten und Krach machen. Das Dorf schläft, und die Nadel bleibt unter 3000 U/min.

Am Ortsausgang geht es über einen Bach, dessen Plätschern sich nachhaltig in meinen Ohren festsetzt.

Ein Bauer hat am Vortag im Acker gewühlt, auf der Straße hat er sich anschließend den Dreck von den Reifen gefahren. Die beiden Dreckspuren werden immer dünner, bis sie plötzlich rechts in einen Feldweg abbiegen und dort verschwinden.

An einer Straßengabelung folge ich dem Bachverlauf. Ab und zu vernehme ich dessen Plätschern, immer hält es sich in meinen Ohren.

Die Straße ist sehr holprig. Die vielen Nebelschwaden, die sich links und rechts des Baches halten, verleihen der Natur Ruhe und Unberührtheit; es erscheint unwirklich, daß dort eine Straße gemacht worden ist, damit ich jetzt hier fahren kann.

Es ergibt sich die Möglichkeit, rechts in einen Bergeinschnitt abzubiegen. Ich überlege nicht, wo ich hin will, sondern ich tue das, was mich reizt und woher ich etwas erhoffe.

Der Bergeinschnitt ist ein Tal, das sich ein Bach gegraben hat. Die Straße führt hoch oberhalb des Baches an dessen linker Seite durch einen Wald. Es geht ständig bergauf und leichte Knicke wechseln sich mit mittelschnellen Kurven ab. Hin und wieder finden sich leichte seitliche Einschnitte; dann führt eine scharfe Linkskurve zu einem weiten Rechtsbogen, der durch eine weitere, scharfe Linkskurve abgeschlossen wird.

Und immer Bäume. Laubwälder, Tannenwälder, Mischwälder, ab und zu eine Scho-nung. Ein Kaninchen kreuzt meine Bahn und

verschwindet noch rechtzeitig im Untergehölz. Es bräuchte keine Angst zu haben, ich würde ihm schon nichts tun.

Kurz bevor die Straße hinter einer Kuppe auf dem Bergrücken verschwindet, halte ich an einem Hochstand und mache den Motor aus. Ich stelle die Maschinen auf den Seitenständer, ziehe Helm und Handschuhe aus und trenne das Oberteil vom Unterteil der Kombi.

Der Hochstand ist zum Draufklettern da, ganz im Sinne eines Bergsteigers, der auf die Frage, weshalb er den Mount Everest besteige, antwortete: "Weil er da ist."

Der Hochstand bietet eine herrliche Aussicht. Die Krümmungen des kleinen Tales enden in der breiten Furche des großen Tales. Eben war ich dort noch gefahren. Das Dorf ist nicht zu sehen, es wird wohl noch da sein. Meine Blicke erfassen das weite Hinterland; - ja, da müßte man mal hin und da und da . . . Ich sitze eine ganze Weile auf meinem Hochstand und schaue, denke, sinniere.

Als der Blick auf meine Maschine fällt, werde ich wieder unruhig. Ich klettere herunter und mache mich auf den Weg.

Vorbei an Bächen, Flüssen und Seen, begleitet von Wiesen und Wäldern führt mich mein Motorrad durch Täler und über Berge.

Eine gut ausgebaute, kurvenreiche Straße weckt in mir die Freude an Technik und Sport.

Vor mir eröffnet sich eine unübersichtliche Rechtskurve. Ich halte mich auf Straßenmitte, bremsen die Kurve vorsichtig an. Der unbewußte Zug am Lenker, die Maschine fällt in Schräglage und wird mit dem Gas durch die Kurve geführt. Das Ende kommt in Sicht, die Nadel klettert auf 7500 U/min. Ich lasse mich bis zur Straßenmitte hinaustragen. Vorne wird ein S sichtbar. Der Straßenbelag ist griffig, kein Dreck, kein Öl. Das S beginnt mit einer Rechtskurve, ich bleibe in der Mitte. Gas wegnehmen reicht, das Motorrad geht willig in den Rechtsknick und bleibt hart rechts am Straßenrand. Die Linkskurve ist unübersichtlich, ich nehme kurz Gas weg. Als ich mir über den Kurvenverlauf im Klaren bin, ist der dritte schon drin. Die mobilisierten 8000 U/min lassen das Motorrad am Ende der Kurve ganz nach rechts austragen. Es ist ein schönes Gefühl, diese Kraft unter Kontrolle zu haben.

Inzwischen kreuzen immer mehr Autos meine Spur, in den Ortschaften beginnt ein reges Treiben. An einer Ampel habe ich Gelegenheit, auf die Uhr zu schauen. Es ist 20 vor 9. Motorradfahrer kommen mir entgegen und freuen sich über das schöne Wetter.

Die haben ihre Fahrt vor sich.

Ich habe meine hinter mir.

Was mache ich jetzt ?

Nach Hause fahren und erst mal ausschlafen.

Wuffi

Osterfahrt mit Hindernissen

Motorradodyssee der Motorradfreunde Markgräflerland

Auch in diesem Jahr hatten die MFM wieder eine Osterfahrt zu den norditalienischen Seen organisiert, diesmal nach Sorico am Comer See, wozu sich fast vierzig Motorradfahrer der Motorradfreunde Ebern-Coburg, des UTMG und unseres Clubs angemeldet hatten und auf gutes Wetter hofften. Am

Karfreitag Morgen gegen 7.30 fuhren vier Gruppen von unserem neuen Clubheim in Maulburg bei dichtem Schneetreiben in Richtung Schweizer Grenze ab. Dann begann das große Sterben deutscher Wertarbeit, sprich deutscher Motorräder.

Die erste BMW mußte kurz nach der Grenze umkehren, um ausgiebig trockengelegt zu werden. Am nächsten Tag klappte es dann besser. Die zweite kam nicht wieder,

sie gab nach wenigen Kilometern Schweizer Autobahn mit nassen Flügeln auf. Der dritte Ausfall kurz darauf: auch eine Deutsche, aber von der anderen Seite, die mit gerissem Gaszug stehen blieb. Am Karfreitag war kein Nippel aufzutreiben, geschweige denn ein Zug. Bis zum St. Gotthard ging es dann ganz ordentlich, dort jedoch blieb alles im Schnee stecken, vor allem die Autos; sie versperrten die ganze Straße und es gab kein Durchkommen mehr, nicht einmal für zwei Räder.

Zu allem Überfluß lahmte die dritte BMW mit defektem Unterbrecher etwa 500 m vor der Verladestelle. Schieben ! Um es kurz zu machen: Es dauerte starke 4 Stunden, bis alle ihre Maschinen verladen hatten und auf der anderen Seite angekommen waren. Es war inzwischen dunkel geworden, dazu Schnee, Kälte und noch 160 km bis nach Sorico.

Um sieben Uhr abends waren die ersten unten, gegen zehn die letzten - vierzehn Stunden für knapp 400 km. Es waren alle ganz schön erschossen, aber die Stimmung am Comer See war umso besser. Zelte brauchten Gott sei Dank nicht mehr aufgebaut werden, denn alle wohnten jeweils zu viert in kleinen Eternit-Bungalows mit Betten und Kochstelle.

Am Samstag und Sonntag war das Wetter dann recht gut: Strahlendes Frühlingswetter, aber windig und ziemlich kühl. Die Herumtollerei am Strand, der Ausflug mit den Motorrädern, die Fahrt mit der Fähre und die langen Nächte haben allen Teilnehmern viel Spaß gemacht. Am Montag Morgen ging es dann bei sonnigem, aber kaltem Wet-

ter über Maloja- und Julierpaß in Richtung Heimat. Nach einer kurzen Rast in Tiefencastel kam das nächste Osterei in Form eines kleinen Felsens, den ein Auto just in dem Augenblick unter dem linken Vorderrad hervordrückte, als einer von uns mit Pfiff den Berg hinauf überholen wollte.

Die schwer beladene BMW stieg vorne hoch wie ein übermütiger Hengst, die Felge erhielt einen bösen Schlag und der Stein zerschlug die Ölwanne. Die Maschine wurde an einer Tankstelle abgestellt, wo sie der ADAC abholen wird. Die restliche Fahrt verlief ohne besondere Schwierigkeiten. Die MZ mit dem gerissenen Zug wurde am Weg repariert und mit nach Hause genommen. 30 km vor Lörrach fing es wieder heftig an zu schneien und die Fahrt endete wie sie begonnen hatte: mit kalten Füßen und zugeschneiten Visieren. Um 19.00 Uhr trafen die letzten in der Stammkneipe ein und nachdem von innen und außen eingeheizt war, tauten die Kameraden wieder auf. Eine Fahrt mit ausgesprochen faulen Ostereiern, aber auch mit vielen schönen Stunden.

Gefallen hat's allen, die dabei waren. Also bis nächstes Jahr zu Ostern mit den MFM an einem See in Norditalien.

Übrigens: Die Motorradfreunde Markgräflerland treffen sich ab sofort in ihrem neuen inzwischen fast fertiggestellten Clubheim in 7867 Maulburg bei Schopfheim, Adelhauserstr. 6, jeden 2. Freitag im Monat.

KIKI

DEMO IN FRANKFURT

Am Samstag, den 23. April 1977, veranstaltete die BÜRGERINITIATIVE GEGEN DIE ERHÖHUNG DER MOTORRADVERSICHERUNG aus Frankfurt, die auch schon die erste Demonstration gegen Ende des Jahres 76 in Bonn - wahrscheinlich die größte und erfolgversprechendste - organisiert hatte, eine Demonstration gegen die Erhöhung der Motorradversicherung für den Großraum Frankfurt, wo auch nur für diese Demo geworben worden war.

Ich selbst erhielt von dieser Demo erst am 22. April Kenntnis und so konnten wir nur auf dem Clubabend einige wenige Mitglieder der MFG Köln zu einer Teilnahme bewegen. Die restlichen Landesverbände konnten, wie sooft im BVDM, nicht mehr rechtzeitig informiert werden.

Wir machten uns also am frühen Samstagmorgen gen Frankfurt auf, teils per Auto, teils einspurig. Wir erreichten auch nach etwas Suchen den beschriebenen Sammelplatz, ein Parkplatz am Messegelände. Zuerst sichteten wir ein klagliches Häufchen Mo-

torradfahrer. Ich dachte schon, wenn das alles ist, dann können die die Sache in den Wind schreiben. Aber wer Motorradfahrer kennt, kennt auch deren Hang zur Unpünktlichkeit. Schließlich wurde das Häufchen zum Haufen und wuchs noch immer mit schneller werdender Geschwindigkeit an. Besonders auffallend war dabei die große Zahl der 50er Fahrer. Naja, die Jungs trifft's ja auch ganz schön hart. Zu guter letzt schätze ich die ganze Meute auf ca. 500 Maschinen. Und dann kam auch noch ein ganzes Sortiment grüner Stadtförster auf weißen BMW-Schimmeln angetrappt, fein säuberlich im Eskortenstil. Sah richtig gut aus. War aber meiner Meinung nach ein überreichliches Angebot.

Dann wurde die ganze Menge per Lautsprecherwagen über Sinn und Zweck, sowie Demonstrationsvorschriften usw. aufgeklärt. Und es ging endlich los. Per Motorrad zog sich die lange Schlange von etwa 500 Maschinen quer durch die Frankfurter Innenstadt bis hin zum Mainparkplatz, wo die Maschinen abgestellt wurden. Hier formierte man sich neu, um zu Fuß in der Frankfurter Innenstadt zu demonstrieren. Transparente ließen die Bevölkerung das Anliegen der Motorradfahrer wissen. Das ganze wurde auch

noch durch den Lautsprecherwagen unterstützt.

Endpunkt der Demo war ein Platz in der Frankfurter Innenstadt, wo seitens des Veranstalters wohl eine kleine Kundgebung geplant war, die aber viel zu kurz war und meiner Ansicht nach auch nicht gehaltvoll genug. Außerdem hätte man verschiedene Leute zu dieser Kundgebung zwecks einer Diskussion einladen können. Ob die dann auch gekommen wären, steht auf einem anderen Blatt. Aber irgendwann müssen die Motorradfahrer ja mal gehört werden.

Abschließend möchte ich sagen, daß diese Demo wohl kaum die Erhöhung der Motorradversicherung rückgängig machen wird. Aber die Frankfurter Motorradfahrer haben gezeigt, daß sie nicht alles mit sich machen lassen. Und sie haben noch einen großen Vorteil: sie haben was gegen die Erhöhung getan, was der BVDM wohl nicht von sich behaupten kann, oder ?

Über diese Demo wurde im Fernsehen, in der Bildzeitung, in Express und im Handelsblatt berichtet.

Jumbo

VI. Internationale Motorrad-Veteranen-Rallye in Xanten



Am 28. und 29. Mai 1977 (Pfingstsonntag/-sonntag) veranstaltete der LV Rhein-Ruhr seine traditionelle Veteranenrallye. Auch in diesem Jahr hatte der Veranstalter einen Vertrag mit Petrus: Herrlich sonniges, warmes Wetter für die Dauer der gesamten Veranstaltung.

Genannt hatten 158 Fahrer mit Maschinen in vier verschiedenen Klassen. Die Abnahme der historischen Fahrzeuge erfolgte am Samstagnachmittag auf dem Marktplatz der Stadt Xanten. Nach der Abnahme durch eine Kommission wurden die Motorräder im Stadion der Stadt Xanten als Parc ferme abgestellt. Anschließend fand eine Fahrerbesprechung in der Gaststätte "Schützenhaus" zu Xanten statt.

Am Samstagmorgen, pünktlich um 10.00 Uhr, erfolgte der Start der ersten beiden Fahrzeuge, weitere folgten paarweise im Ab-

stand von jeweils einer Minute. Die Bestimmungen schreiben vor, daß der Start mit stehendem und kaltem Motor zu erfolgen hat.

Die Maschine ist nach dem Startzeichen durch Anschieben oder Antreten in Gang zu bringen und innerhalb von 30 Sekunden ist, mit laufendem Motor, eine 25 Meter von der Startlinie entfernte Markierung zu passieren. Wird diese Startprüfung nicht erfüllt, so erhält der Fahrer Strafpunkte. Dieses widerfuhr nur wenigen Teilnehmern. Die Streckenlänge des Rundkurses betrug 140,1 km und die Streckenführung war mit Wegweisern gekennzeichnet. Auf der Strecke überprüften fünf Kontrollen die einzuhaltenen Fahrzeiten; jeder Fahrer konnte vor dem Start zwischen drei verschiedenen, festgelegten Durchschnittsgeschwindigkeiten wählen.

Leider kam es während der Veranstaltung zu einem bedauerlichen Unfall: Frau Brigitte Schoof wurde während der Fahrt von Schaulustigen zu einem Ausweichmanöver gezwungen, geriet dabei mit ihrer 97er Express, Baujahr 1937, auf Rollkies und stürzte. Sie zog sich dadurch einen Blutergruß an einem Bein zu und wurde im Krankenhaus ambulant behandelt. Bei der Siegerehrung, die um 20.15 Uhr im "Schützenhaus" begann, konnte Frau Schoof jedoch wieder anwesend sein.

Die 10 insgesamt gestarteten Damen erhielten Gutscheine für Sachpreise im Gesamtwert von 1100,— DM.

Der Wanderpreis des "Club KS 601" für den besten Zündapp-Fahrer ging an Karl-Heinz Hartmann aus Aachen; er erfuhr sich auf einer Zündapp KK 200, Baujahr 1935, die auf einem Sockel montierte, verchromte KS 601-Kurbelwelle. Die "Visitor-Trophy" für den Fahrer mit der weitesten Anfahrt per "Schnauferl" fiel an Axel Müller, er war aus Gummersbach auf einer DKW SB 200, Baujahr 1936, angereist.

Der BVDM-Ehrenpreis für den ältesten aktiven Teilnehmer wurde an Klaas Rheinbergen aus Tilburg (NL) vergeben. Mit 73 Jahren startete er auf einer 1938er NSU 250.

Die bestplatzierte Dame war Wilfriede Vossen auf einer 173er Snob, Baujahr 1922. Jochen Ulrich mit einer 1934er Moto

Guzzi 500 S und Erwin Bongards mit einer 1939er Moto Guzzi, 500 ccm, erhielten bei gleicher Strafpunktzahl als Tagesbeste den Ehrenpreis der Stadt Xanten.

Der Verlauf der VI. Internationalen Veteranen-Rallye kann insgesamt gesehen als gelungen bezeichnet werden. Einziger Kritikpunkt war die stellenweise etwas dürftige Streckensicherung, bedingt durch einen Mangel an freiwilligen Helfern. Im Interesse einer in jeglicher Hinsicht gelungenen Veranstaltung kann dem LV Rheinland-Ruhr nur empfohlen werden, sich demnächst rechtzeitig schriftlich an andere Ortsclubs und LV's des BVDM zwecks Hilfestellung zu wenden.

Nachfolgend eine Auflistung der Klassenbesten Fahrer:

Klasse 1: Motorräder, die bis zum 31. Dezember 1915 hergestellt wurden, Motorräder mit automatischem, nicht gesteuertem Ansaugventil, (sog. "Schnüffelvehtil") ohne Berücksichtigung des Baujahres; Motorräder mit direktem Antrieb vom Motor zum Hinterrad, ohne Kupplung und Getriebe, ohne Berücksichtigung des Baujahres.

- | | | |
|-----------------------------------|---------------------|------|
| 1. Rolf Stein, Niederstrotzingen, | NSU 830 ccm | 1913 |
| 2. Bart Roes, NL | Moto Phönyx 175 ccm | 1918 |
| 3. Arie R. Vermeulen, Almelo, NL | Griffon 98 ccm | 1921 |
| 4. Wilfriede Vossen, Düsseldorf | Snob 173 ccm | 1922 |

Klasse 2: Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1916 und dem 31. Dezember 1925 hergestellt wurden.

- | | | |
|----------------------------------|---------------------|------|
| 1. Alois Jackl, Haiger | | |
| 2. Hans-Otto Hüsemann, Pulheim | D-Rad 500 ccm | 1925 |
| 3. Anton Haspels, Sliedrecht, NL | Sarolea 55 ccm | 1922 |
| 4. Heinrich Meier, Köln 21 | Monet-Goyon 148 ccm | 1922 |

Klasse 3: Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1926 und dem 31. Dezember 1932 hergestellt wurden.

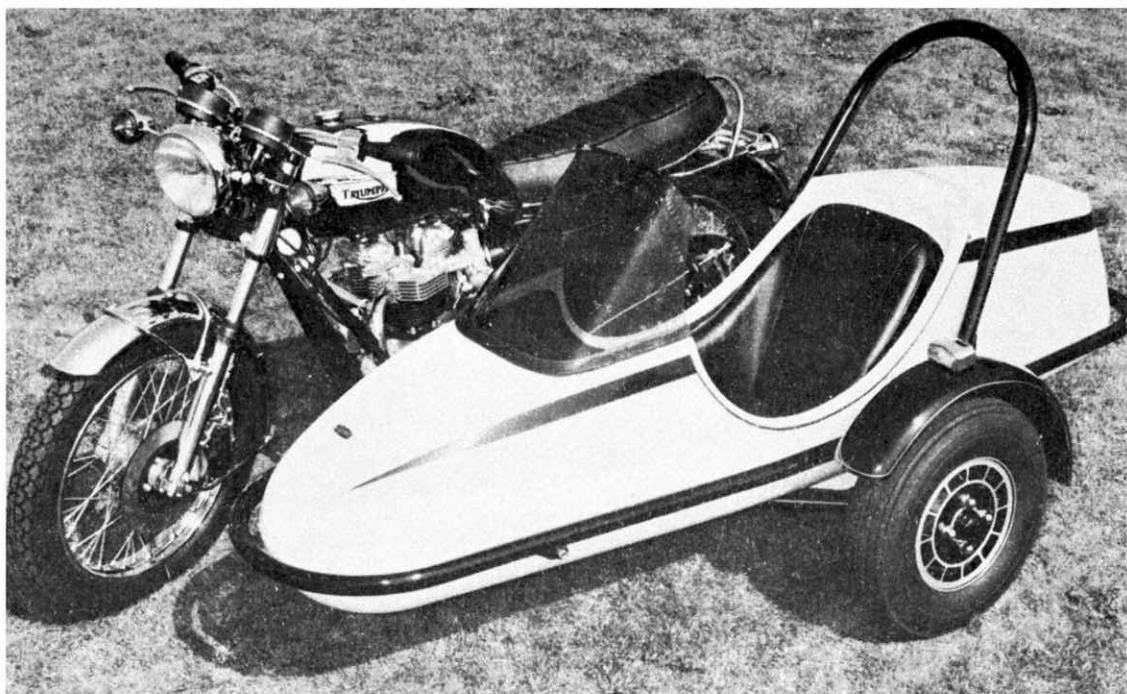
1. Ferdinand Bidoul, Ottignies, B
FN Typ M 70 350 ccm 1929
2. Hans Gramer, Berg.-Gladbach 2
Triumph 500 ccm 1926
3. Hermann Bierbaum, Lippstadt 4
D-Rad 500 ccm 1928
4. Georg Grossmann, Tübingen 7
Hercules 200 ccm 1930

Klasse 4: Motorräder, die zwischen dem 1. Januar 1937 und dem 31. De-

zember 1939 hergestellt wurden.

1. Jochen Ulrich, Essen 16
Moto Guzzi 500 S 500 ccm
1934
2. Erwin Bongards, Essen 16
Moto Guzzi GTV 500 ccm
1939
3. Horst Armbruster, Freiburg i.Br.
DKW NZ 500 490 ccm 1939
4. Günter Ortmeoer, Löhne 3
Moto Guzzi GTV 500 ccm
1938

Jörg



“Der SQUIRE-Sportseitenwagen zeichnet sich aus durch hervorragende Handlichkeit und moderne Formgebung.

Ab sofort wieder lieferbar.

Inklusiv Verdeck, Anschlüssen + TÜV-Abnahme

Anschlüsse selbstverständlich rechts

(s. Motorrad-Heft Nr. 5).

Des weiteren liefern wir:

Craven-Packtaschen,

Topboxen,

Touren- und Sportlenker-Verkleidungen.

BVDM-Mitglieder erhalten Rabatt.

R.E. Magdeburg

Hauptstr. 49

3513 Staufenberg 7 / OT Spiekershausen:

Telefon: 05543/800 (nach 18.00 Uhr).“

Erfahrungsbericht Motobi 250 SS und Triumph Tiger 750

Im Dezember '75 kaufte ich mir, nachdem ich mit der gebrauchten Honda CB 250 Disc nicht so recht glücklich geworden war, eine Motobi 250 SS, das Kraftei genannt (für die, die sie nicht kennen; es ist ein liegender o.h.v.-Single in Eiform mit Preßstahlrahmen).

Das Motorrad war nicht bei Händlern, sondern nur beim Importeur Alexander, Neustadt am Rbge. zu haben; Ersatzteile gäbe es also, wenn überhaupt, nur in Neustadt. Obwohl das alles etwas gewagt und risikoreich erschien, ließ ich mich von diesem Entschluß nicht abbringen.

Nach einiger Zeit erhielt ich die Maschine per Bahnfracht. Da stand sie nun mit 110 kg Lebendgewicht, Dimensionen einer 50er, 25 W-Funzel, Pofelschaltern, REchtsschaltung mit Wippe, Marzocchi - Telegabel und dem Knall eines Veteranen aus einem sinnigerweise mit "silentium" beschrifteten Rohr.

Nach dem Anmelden stellte ich bei den ersten Fahrten fest, daß einiges veränderungswürdig sei.

Zuerst tauschte ich den Hochlenker (äusserst unpassend) gegen einen Stummel, was ein Kürzen aller Züge (Guzzi - Kupplungszug - Dimension !) nötig machte. Die Ochsenaugen ersetzte ich durch eine aus 50er - Blinkern und passendem Rohr gefertigte Rundumblinkeranlage. Vorn schraubte ich die Blinker an den Lampenhalter. Hinten ist, so stellte ich durch Probieren fest, eine vibrations sichere Befestigung nur durch Hartlöten möglich (nicht schweißen !). Ebenfalls mit Lötampe, Silberlot und Rohr wurde ein Gepäckträger der Hercules 50 passend gemacht. Der Luftfilter wurde entfernt, um den Motor wieder mit Trichter zu fahren, wofür er doch einst konstruiert war. Die laut italienischer Anleitung dafür nötige 108er Düse für den Dell'Orto mit getrennter Schwimmerkammer bekam ich merkwürdigerweise nur bei Schmitz in Adenau (MV-Händler). Ebenfalls entfernt wurde die für den deutschen TÜV wohl nötige Stahlwolle aus dem "silentium"-Topf.

Nun konnte es auf große Fahrt gehen. Die Maschine war mit dem Kickstarter leicht zu starten, wozu aber genaueste Kenntnis von Tupfer - und Chokebedienung erforderlich war, sonst war sie um keinen Preis zum Leben zu erwecken. Nach etwa 3000 km war der Motor frei. Die italienischen Primitivreifen mußten Metzlers Rille und Block weichen. Bei ca. 1500 km war Speichenspannen im Hinterrad nötig; das ist typisch für die kräftigen, leichten ital. Singles, siehe Ducati Desmo. Die Bremsen waren, obwohl "nur" Einnockenkonstruktionen, unglaublich kräftig und zeigten die typisch ital. Bissigkeit (ich halte die Motobi - Vorderradtrommel der CB 250 - Scheibe für überlegen !). Das Fahrwerk lag sehr gut, war aber knüppelhart, so daß auf den schmalen Knubbelstraßen, wie z.B. vom Nettwirt nach Nitz, eher durch Kreuzschmerzen als durch den Rahmen Grenzen gesetzt wurden. Der Motor zog, besonders für einen Kurzhuber, erstaunlich gut unten herum, und ist genial einfach aufgebaut; die Einstellarbeiten waren sehr leicht auszuführen. Die elektrische Anlage mit Schwunglichtmagnetzündler, Gleichrichter und Drossel ist idiotensicher, gibt aber nur mickriges Tranfunzellicht aus einem viel zu kleinen Scheinwerfer.

Bei ca. 2500 km zersplitterte das äußere Ende des Kupplungsdruckstiftes (Härtefehler, war glashart, nicht zähhart). In knapp 2 Wochen hatte ich einen neuen für 2,95 DM; das war der einzige Defekt bis zum Verkauf.

Der simple Stoßstangenmotor war mit ca. 3 l/100 km Spritverbrauch (auch bei scharfer Fahrweise nicht mehr!, Tank 11 l), sehr sparsam; er verträgt übrigens nur Einbereichsöl (Sommer 50, Winter 30). Ebenso sparsam ist die Sitzbank, ihre Polsterung ist quasi inexistent. Bei meinem 183 cm ist die Motobi für den Sozusbetrieb natürlich ungeeignet, obwohl die Rasten an Rahmenauslegern angebracht sind.

Das Kraftei war in der Höchstgeschwindigkeit der Honda CB 250 G überlegen; auf schmalen Serpentinstraßen mit schlechtem Belag war es möglich, eine RD 250 zu halten oder gar zu überholen. Dies sei nur gesagt, um darzustellen, daß das Kraftei, trotz nur 12,4 PS im Brief (am Hinterrad, mit Luftfilter, falscher Hauptdüse und Stahlwolle gemessen) nicht zu den allerlahmsten gehört, dazu die 110 kg...

Es sei noch gesagt, daß die Motobi trotz ihrer wenig hektischen Motor-Charakteristik keine Tourenmaschine ist und auch kaum zu einer solchen umgebaut werden kann. Sie stellt vielmehr eine leichte, niedrige, rauhe, harte, typisch italienische Einzylinder - 4-Takt-Sportmaschine dar, dazu noch eine preisgünstige (2975,-).

Als ich durch eine Anzeige in "Motorrad" erfuhr, die English Ladies seien wieder lieferbar, faßte ich schweren Herzens den Entschluß, das Kraftei mit rund 10 000 km zu verkaufen. Das gleiche tat ich mit meinem recht gut aufgemöbelten R 25 2/3 - Verschnitt und einem sehr restaurierbedürftigen LS 200 Seitenwagen.

Der bei Karrenberg in Heiligenhaus bestellte Einvergaser - Twin wurde mir binnen 2 Tagen von Karrenberg persönlich gebracht. Preis ca. 5600,- DM mit H 4, Tankschloß, Seitenständer, Gepäckträger, Imbusschrauben und Werkstatt-Handbuch.

Der Traum vom Englischen Motorrad war für mich in Erfüllung gegangen: bequem und gemütlich, allein und auch bei Soziusbetrieb, dennoch sportlich und leicht zu bewegen, vollständig und nicht italienisch-spartanisch ausgestattet, hervorragende Sitzposition, alle Hebel, Fußrasten und Griffe sind wirklich da, wo sie hingehören.

Ganz ohne Änderung ging es aber auch hier nicht. Die unschönen, neuen sog Euro-dämpfer (die heißen wohl so, weil sie die Leistung und was noch schlimmer ist, die Wärmeabfuhr dämpfen) wurden gegen die bisher üblichen englischen Rohre ausgetauscht. Der Vergaser bekam die entsprechende Hauptdüse und wurde auch gleich

durch eine Asbestzwischenlage gegen den Motor hin vor Aufheizung geschützt, um der evtl. auftretenden Überfettung durch verdampfendes Benzin entgegenzuwirken. Außerdem schloß ich die Lichthupe an. Zu meinem Erstaunen stellte ich fest, daß Schalter und Kabel bereits vorhanden sind, das Anklemmen hat wohl einer im Eifer des 5 o'clock-tea vergessen. Der Choke-Hebel wanderte vom Luftfilterkasten zum Lenker. Die Rücklaufleitung zum Öltank bekam den Filter der Norton Commando.

Sonst wurde das Motorrad nur gefahren. Die neuen Ladies besitzen übrigens ein seltsames Gemisch aus Schraubensechskanten, teils nach A.F. und zum kleineren Teil nach Witworth-Norm. Besitzt man einen kompletten metrischen Werkzeugsatz, so braucht man höchstens 2 oder 3 besondere Schlüssel zu kaufen. Der häufig vorkommende 7/16-Sechskant entspricht z.B. 11 mm Schlüsselweite.

Der Zylinderkopf muß, da er eine Kupferdichtung besitzt, anfangs alle 300 - 400 km ca. 4 - 5 mal nachgezogen werden (sehr gut zugänglich). Dann bleibt er absolut dicht. Der Fuß bedarf anfangs ebenfalls des Drehmomentschlüssels. Der Motor beginnt nach 2000 km frei zu werden, richtig frei dürfte er aber erst nach ca. 8000 km sein. Die Beschleunigung in den unteren, auf der Landstraße und beim Überholen nötigen Bereichen ist hervorragend. Das Fahrwerk fährt sich selbst auf der schlimmsten Strecke und in engen Serpentin leicht wie ein Fahrrad. Die Gabel ist sehr gut, hinten ein wenig hart in der zweiten Vorspannungsstufe, (in der ersten ist es so weich, daß sie in den Kurven gern in die Knie geht und kratzt). Das ist aber kaum der Rede wert und würde von einem etwas schwereren Fahrer wohl nicht empfunden. Obwohl das Motorrad, wie schon gesagt, komplett ausgestattet ist, dürfte es mit 185 kg die leichteste 750er sein. Man beachte allein schon das Motorgewicht: trotz Gußzylinderblock 49 kg - genausoviel wiegt ein CB 250 - Motor ! Die Lockheed-Scheibenbremsen gehören zu den Besten in dieser Klasse, obwohl ich persönlich die alten, ebenfalls sehr guten konischen Trommelbremsen für ästhetischer halte. Der Motor, der sich mit ca. 5 l Sprit/100 km zufrieden gibt,

springt bei richtiger Betätigung von Choke und Tupfer mit dem Kickstarter gut an, nach etwas Anwärmfahrt und geöffnetem Choke stampft er im Leerlauf mit weit unter 1000 U/min vor sich hin. Als Langhuber geht er nicht gerade sparsam mit dem Öl (40er bzw. 30er Einbereich) um; 0,7 l/1000 km laufen schon durch. Aber demselben Langhuber verdanken wir auch den geringen Spritverbrauch und die hervorragende Leistungscharakteristik. Die Einstellarbeiten sind einfach auszuführen. Die Ventilspielschrauben sind unter großen, verrippten Deckeln zugänglich. Die Unterbrecher sind mittels 2 Exzentrerschrauben zur Zündeneinstellung feinfühlig verstellbar. Für das Stroboskop gibt es unter einem kleinen Schraubendeckel Markierungen auf dem Rotor und Zeiger am Gehäuse. Die Spannschraube der Primärkette ist etwas schwer zugänglich. Ich bastelte mir ein "Spezialwerkzeug" durch Auflöten einer 11er Mutter auf eine kurze Schraubenzieherklinge. So geht es leichter, nötig ist es aber nicht unbedingt.

Der Motor ist sehr werkstattfreundlich. Zur Kopf- und Zylinderdemontage kann der Motor im Rahmen bleiben, ebenso bei Ausbau des Getriebes. Auch kann man bei Motordemontage das Getriebe unberührt lassen. Erfreuliche Vorteile der vielgeschmähten "splendid separation" (Halbblock). Dies aber war bis jetzt alles noch nicht nötig.

Der Motor ist nicht vollgasfest, aber um zügig mitzuschwimmen im meist doch sehr

dichten Autobahnverkehr reicht es immer. So habe ich nun ca. 12 000 km zurückgelegt, der Motor läuft brav wie am ersten Tag ohne einen Defekt. Nur der Kupplungszug wurde, weil die Teflonhülle gequollen war, gegen einen Guzzi-Zug (2,5 mm) ohne Teflon gewechselt, das war alles an mechanischen Defekten. Außerdem ein paar mal Zündung, Ventile, Primärkettenspannung usw. kontrollieren und etwas nachstellen. Auch der Luftfilter müßte mal gewaschen werden (Stoff !). Sie hat noch die ersten Kerzen und Unterbrecher. Auch englische Kerzenstecker sind übrigens nicht wasserdicht und müssen ausgetauscht werden gegen gesetzwidrige, aber wasserdichte. Ansonsten ist die Elektrik sauber und wassergeschützt verarbeitet. Anstelle der sonst üblichen Regler wird in England schon seit längerer Zeit eine Zenerdiode verwendet. Der Motor läßt sich auch ohne Batterie starten. Die Lampen hängen in Gummi. Die Maschine ist immer noch völlig dicht, allen Unkenrufen zum Trotz. Das Getriebe hat kurze Schaltwege und läßt sich leicht schalten, der Leerlauf ist im Stand nur sehr schwer zu finden. Nichts hat sich losvibriert, nur das Nummernschild sieht zerfetzt aus. Alle Ersatzteile für Triumph und die meisten für BSA sind bei Karrenberg zu günstigen Preisen erhältlich. Die Versorgung mit Ersatzteilen ist, obwohl es viele nicht glauben wollen, besser als bei manch einem japanischen Modell !

Frank Just

Gegendarstellung zu Ballhupe 2/77, Seite 3

4. Enzianrallye 1977 des MC Sauerland

Gegendarstellung zu Ballhupe 2/77, Seite 3

Siegfried Kalweit, Dritter des Touristikwettbewerbs 1976, legt Wert auf die Feststellung, daß die Kurbelwellenlager seiner 125er Zündapp nicht nach 6.000 km ihren Dienst quittierten, sondern bei km 60.000. Außerdem seien sie bis dahin schon etliche Male vorher kaputt gegangen, so daß dies kein erwähnenswerter Vorfall gewesen sei.

Enzianrallye - war da nicht schon ein Bericht in einer älteren Ballhupe ? Richtig ! Wenn es eine BVDM-ng-Sportveranstaltung gibt, die jedes Jahr in die Ballhupe gehört, dann ist es die Enzianrallye. Und solange dem Verfasser dieses Artikels die Teilnahme an der Enzianrallye möglich sein wird, solange wird er über diese Enzianrallye berichten.

Was gab es diesmal ? Donnerstag, 9. Juni, war die Zielfahrt. Orte, deren Anfangsbuchstaben das Wort A-U-S-T-R-I-A ergaben, mußten nach 750.000er Karte angefahren werden, wobei Start- und Zielort (Ingolstadt bzw. Zell am Ziller) mitzählten. Die Orientierungsfahrt fand am Freitag statt. Sie ging über 120 km zu einer Art Vor-Ziel und von dort aus mit freier Streckenwahl über 60 km zum Zielort Zell.

Donnerstag morgen also versammelte man sich am Start in Mändelfeld bei Ingolstadt. Der zahnschmerzengeplagte Chronist traf dort auf einen heuschnupfengeplagten Hildener Leithammel und Redaktionskollegen, der zudem unter den Ein- bzw. Nachwirkungen eines vorabendlichen Trinkgelages litt. Jene beiden Kölner, deren Bierdeckel-Zielfahrt-Planung letztes Jahr die Enzianrallye entschieden hatte, gaben sich diesmal eine Spur professioneller. Zwar wurde auch heuer die Zielfahrt erst wieder in Ingolstadt geplant, doch hatte man - wie es hieß, aus Furcht, die Bierdeckel könnten inzwischen rund geworden sein - immerhin ein Lineal dabei. Im übrigen hatte es die Zielfahrt in sich. Nicht weniger als neun verschiedene Routen wurden gefahren. Ein Teilnehmer allerdings katapultierte sich durch eine falsch verstandene Aufgabenstellung uneinholbar auf den hintersten Rang

Die herrliche Fahrerei durch Bayern und Tirol blieb mit einer Ausnahme vorfalllos: Eine vielen Ballhupenlesern bekannte Honda mittleren Hubraums, die nie kaputtgeht, ließ sich wegen eines völlig trockenen und bereits angerosteten Lenkungslagers nicht mehr fahren. Der Schaden war relativ schnell behoben, doch bestand der mitfahrende BMW-Fahrer innerhalb seines Clubs der Schrauberkönig im Muß-Reparieren, auf eine Erwähnung an dieser Stelle. Freilich bestand er nicht auf der Erwähnung, daß er selbst, im Versuch, einige Zielorte anzufahren, unglaubliche Haken und Umwege fuhr und als Krönung gar eine Autobahnausfahrt verpaßte (!).

Am Zielort Zell kam jedermann wohlbehalten an. Gegen Abend versammelte man sich in den Zeller Stuben, für deren Leitung und Personal die Enzianrallye inzwischen ein fester Bestandteil geworden

ist, genau, wie dies auch umgekehrt zutrifft. An diesem vergnüglichen Abend sah man meist schon bekannte Gesichter. Während Lothar Reinehr, der Supermann des Vorjahres, und Wüdo, der trotz Abwesenheit wieder Geldpreise für die beiden besten BMW-Fahrer aussetzte, sehnsüchtig vermißt wurden, war Günter Neumann, unser allseits beliebter bayerischer "Weißwurstrocker" wieder dabei.

Am anderen Morgen gab es die Fahrtunterlagen für die Orientierungsfahrt und Punkt 13.31 Uhr ging traditionsgemäß der Vorjahressieger als erster auf die Strecke. Da dies in den Vorjahren den betreffenden Erst-Startern nur Unglück gebracht hatte und es sich diesmal um den Verfasser handelte, mußte ihm das Versprechen, in jedem Fall über die Enzianrallye zu berichten, bereits vor dem Start unwiderruflich entlockt werden.

Die 37 Starter stellten bald fest, daß die Strecke relativ einfach war. Doch ob einfach oder schwer - die Fahrerei und Sucherei macht Spaß. Und genau das sollte der Sinn solcher Fahrten sein.

Aufregend blieb es auch so. Die raffinierte Durchgangskontrolle in der Spitzkehre, der herrliche Wald-Wanderweg, die armen, in der Sonne gegrillten GZK-Posten, der ärgerliche kleine Rutscher, der Beinahe-Abgang wegen des platten Hinterradreifens und und und. Und die vergessene Ecke, das übersehene Schild, die aus Vergeßlichkeit nicht eingetragene Orientierungskontrolle . . . man kennt das ja. Daß es ausgerechnet wieder Manni Paehr treffen mußte, ist schon ein bißchen eigenartig: Immer, wenn eine Fahrt in die Ballhupe kommt, läuft es bei ihm nicht so, wie es sollte.

Der Chronist staunte schließlich nicht schlecht, als er 15 km vor dem Vor-Ziel an einer Durchgangskontrolle Asbach traf, der noch einige Orientierungskontrollen aufhängen wollte. So blieb ihm nichts anderes übrig, als seinen viel zu schnellen Vierzylinder für zwanzig Minuten stillzulegen. Am Vor-Ziel hatte er dann die Zielkontrolle in persona aufgebahrt, die sich noch in Zell aufbauen mußte. So mußte er auf dem freien

Stück seiner Zielkontrolle hinterherfahren. Dies freilich bereitete ihm besonderen Genuß, handelte es sich doch um einen Enduro-Fahrer, dem ein auf den Rücken geschnallter Sack ein putziges Äußeres verlieh. Aus diesem Rucksack lugte das obere Viertel einer Flasche Asbach hervor, was eindeutige Rückschlüsse auf die Identität jenes Enduro-Fahrers zuließ.

Nach und nach kamen die Fahrer wieder herein, und ein Blick auf die Bordkarten ließ eine äußerst knappe Entscheidung vermuten. Wichtiger waren jedoch erst einmal ein kühles Bier (ein gewisser Hildener zog Cola vor) und ein gutes Essen in den Zeller Stuben. Dann folgten die üblichen, nie langweiligen Erzählungen und Unterhaltungen, gewürzt mit Dramatik, Ideenreichtum und Humor.

Das Ergebnis brachte einige Überraschungen. Jürgen Prass, Sonnyboy des MC Sauerland, der als bester Vertreter seines Clubs lediglich 0,3 Strafpunkte hatte, trug es mit Fassung, Humor und einer spendablen Tischrunde, daß er bereits zum dritten Mal hintereinander den 5. Platz bei der Enzianrallye belegt hatte. BMW-Fahrer und Ballhupenredakteur Lupo ließ mit 0,2 Strafpunkten und dem 4. Platz seine geschilderten Verirrungen bei der Zielfahrt vergessen. Das große Staunen gab es jedoch erst, als gleich drei Sieger verkündet wurden: alle 0,0 Strafpunkte. Rainer Menkhoff, Siegfried Kalweit und der Chronist waren die Glücklichen. Als Maßstab für die Pokalverleihung wurde schließlich die Maschinenleistung ausgewählt - eine gerechte Lösung, wenn man bedenkt, daß die Anreise zur Enzianrallye über 800 km beträgt. Angesichts der 125er Yamaha des Ex-Jawa- und Zündapp-Vernichters Siegfried waren die Mitstreiter absolut chancenlos. Der Verfasser betont hiermit ausdrücklich, daß er sich darüber in keiner Weise geärgert hat und gibt gleichzeitig eine Kleinanzeige auf, in der er für 1978 ein Kleinkrafttrad sucht.

Der Abend wurde für viele Teilnehmer noch sehr, sehr lang. Ein Düsseldorfer erhielt von Asbach spontan 50 Schilling für die bestest geflickteste Guzzi. Zwei weibliche Teilnehmer, Barbara und Gerlinde ("Floh") be-

schlossen, im nächsten Jahr endlich einmal die männliche Vorherrschaft zu brechen und "Weltmeister" zu werden, wie der Sieger der Enzianrallye auf bayerisch heißt. Dies sagten sie ausgerechnet dem Chronisten, dem daraufhin nichts Besseres einfiel, als zu sagen, daß er sich nichts Schöneres vorstellen könne, als "es" mit ihnen zu teilen. Soviel grobsinnige Einbildung auf einmal brachten ihn dann freilich um sämtliche Sympathien der beiden flotten Mädchen.

Als das letzte Quartett gegen halb zwei die Zeller Stuben verließ, war der Abend immer noch nicht zu Ende. Ein trinkfester Düsseldorf, der kurz zuvor noch in blendender Manier die Theke gestürmt hatte, mußte vom Asphalt der Straße, auf der er sich breitgemacht hatte, abgekratzt werden. Daß er nicht mehr auf den Beinen stand, sondern auf dem Bauch lag und dies ein chronischer Zustand zu sein schien, erscheint streng genommen unvereinbar mit BVDM-Prinzipien. Auch seine erstaunte Frage "Nanu Wuffi, was machst du denn hier?" ließ einige Rückschlüsse auf seinen Zustand zu. Der Name dieses ansonsten viel zu netten Kerls, der glaube ich, Detlev heißt, wird natürlich nicht genannt; bei den Düsseldorfern ist das sowieso egal, der eine kanns besser wie der andere. Daß diese Sorte Menschen jedoch nicht die einzigen waren, die mit dem Tiroler Spezialbräu zu kämpfen hatten, bewiesen unter anderem zwei Kölner, die sich in der nächtlichen Ersteigung des Gerlospasses versuchten.

Auch der folgende Samstag gehörte noch zur Enzianrallye. Ungefähr 20 Teilnehmer lockte die Zillertaler Höhenstraße, die um diese Zeit meist noch unter Schneemassen begraben liegt. Die Höhenstraße war befahrbar, wenn auch ein Versuch, die Straße Richtung Gipfel zu verlassen, an einem Schneefeld scheiterte. Sechs Unentwegte versuchten es woanders ein zweites Mal. Eine Strecke, die gesperrt war, weil man da "nicht fahren könne" (so der Mann an der Mautstelle) und eine Strecke, die landwirtschaftlichem Verkehr vorbehalten bleiben sollte und "als Strafe 500 Schilling" kosten sollte (so ein Förster), boten hingegen kaum Schwierigkeiten, wenn man einmal von dem enormen

Staub, der Fahrer wie Maschine gleichmäßig belegte, absieht. Im Verlauf dieses Tages wurde noch ein wenig gewandert, gefahren und erzählt, so daß sich eine einmal mehr erlebnisreiche Enzianrallye gemütlich ihrem Ende zuneigte.

besonderer Dank aber an die Zeller Stuben, die durch ihre gute und preiswerte Bewirtung, Gastfreundlichkeit und Gemütlichkeit einen großen Anteil am alljährlichen Gelingen dieser schönsten ng-Sport-Veranstaltung des Jahres haben.

Am Schluß dieses Berichts soll der Dank an Helfer und Veranstalter stehen; ein ganz

Wuffi

Ergebnis 4. Enzianrallye 1977

1. Siegfried Kalweit	Yamaha RD 125	267,0 Strafp.
1. Wuffi Rohde	Honda CB 550	267,0
1. Rainer Menkhoff	BMW R 90 S	267,0
4. Lothar Braun	BMW R 90/6	267,2
5. Jürgen Prass	BMW R 75/5	267,3
6. Albert Strauß	BMW R 90 S	268,0
7. Andolf Kahnert	BMW R 60	269,7
8. Günter Neumann	BMW R 90/6	270,5
9. Winfried Lange	Honda CB 550	271,1
10. Herbert Leifeld	BMW R 90 S	276,1
11. Manfred Burda	BMW R 90 S	277,8
12. Gerhard Pfeiffer	Honda CB 750	281,8
13. G. Linke/M. Schulte	Moto Guzzi Cal. SW	283,0
14. Manfred Paehr	Yamaha RD 400	284,0
15. D. Bröcker/Ch. Bröcker	BMW R 69 S SW	284,5
16. Gerlinde (Flo) Neumann	Kreidler Florett	285,6
17. Peter Braune	Yamaha RD 250	285,9
18. A. Bley/K.-J. Bley	Moto Guzzi V 7 SW	286,2
19. Wolfram Senger	BMW R 75/6	291,6
20. Günter Seidel	BMW R 75/5	295,0
21. H. Schulte/I. Linke	Moto Guzzi V 7 SW	297,8
22. Jörg Jakobeit	BMW R 90 S	299,5
23. Hans-W. Schütz	BMW R 90/6	304,6
24. Jörg Obergefell	Yamaha RD 350	310,1
25. Barbara Brede	BMW R 90 S	311,6
26. Martin Brede	BMW R 90/6	313,1
27. Wolfgang Döpper	Suzuki GT 500	316,0
28. Wolfgang Höfer	Honda XL 250	333,8
29. Winfried Demuth	BMW R 50	335,8
30. Rolf Kühnle	Honda CB 500	348,3
31. Hasso Kramer	BMW R 90 S	361,3
32. Gerhard Rüger	Zündapp KS 125	362,0
33. Manfred Hofmann	BMW R 75/5	445,1
34. Johann Führmann	Yamaha XS 360	583,1
35. Theo Nadolny	Honda CB 550	689,0
36. Werner Conrads	Honda CB 750	724,3
Herbert Schirmer	BMW R 90/6	a.d.W.

Mannschaften:

1. MC Sauerland (Prass, Strauß, Paehr, Brede)	819,3
2. MFG Lippe (Rohde, Braun, Seidel, Jakobeit)	829,2
3. MC Hilden (Kalweit, Obergefell, Döpper, Kühnle)	893,1
4. LV Rhein-Ruhr (Menkhoff, Neumann, Kramer, Nadolny)	913,0

Betrifft: WERBEAUSSCHUSS

Der BVDM-Werbeausschuß möchte einen neuen BVDM-Aufkleber drucken lassen. Dieser Aufkleber soll in Massen hergestellt werden und auch an Nicht-Mitglieder zu Werbezwecken verteilt werden (also nicht wie unsere Mitglieds-Aufkleber). Er sollte möglichst auffällig und BVDM-charakteristisch sein. Aus diesem Grunde bitten wir unsere Mitglieder, sich einmal Gedanken darüber zu machen, wie ein solcher Aufkle-

ber aussehen könnte. Entwürfe für diesen Werbe-Aufkleber könnt ihr an Ingo Schröder, Hermann-Löns-Str. 43, 5000 Köln 71, schicken. Die Mitglieder des Werbeausschusses wählen den besten Aufkleber aus allen eingesandten Entwürfen aus, der dann in Druck geht. Dieser Sieger erhält einen Preis. Zeigt, was ihr könnt ! Macht mit !

Einsendeschluß: 31.8.1977

EINDRÜCKE EINER SKANDINAVIEN-REISE

Nachdem ich im Sommer 1973 eine ca. 5.000 km lange Fahrt durch Schweden und Finnland unternommen hatte, stand ich auch 1974 vor der Frage, wo es hingehen sollte. Auf jeden Fall wollte ich noch einmal mit meiner KREIDLER RS Baujahr 1970 verreisen und nach einigem Überlegen entschloß ich mich, wiederum nach Skandinavien zu fahren, da ich nur gute Erinnerungen an meinen vorhergegangenen Urlaub hatte. Nach allen Vorbereitungen brach ich am Donnerstag, dem 25.7.1974 um 4 Uhr morgens auf, um erstmal das "Schlimmste" d.h. 600 km Autobahn bis Flensburg und 300 km Landstraße durch Dänemark hinter mich zu bringen. Ohne irgendwelche Pannen kam ich nach 14 Stunden Fahrt (900 km) um 6 Uhr abends in Hirtshals an. Wahrscheinlich vermuten viele, daß man mich am Abend von der KREIDLER "heben" mußte, doch dem war nicht so. Sicher war ich etwas müde, doch das schöne Wetter, der herrliche Sonnenuntergang sowie die Aussicht auf das Meer hinderten mich, früh zu Bett zu gehen.

Am Freitag Morgen nahm ich die erste Fähre nach Kristiansand (Norwegen), wo ich gegen Mittag bei meinem Freund Erwin JANZ landete, der als Mechaniker bei MARTEN MAAGER, dem norwegischen Importeur für KREIDLER und MOTO GUZZI, arbeitete. Sehr gefallen hat mir die gastliche Atmosphäre in MARTEN MAAGER's Haus und beeindruckt war ich auch von dem Ersatzteillager. Dort gab es wirklich alles für KREIDLER und

MOTO GUZZI. Beruhigend zu wissen, daß man im Falle einer Panne in Norwegen eine Adresse hat, an die man sich wenden kann.

Am Montag Mittag, dem 29.7.1974 brach ich auf und fuhr durch das SETESTAL bis ODDA. Am Abend in der Jugendherberge beim Studium der Landkarte dämmerte mir, was ich bis TROMSO - meinem Ziel in Nordnorwegen - noch vor mir hatte. Dort wollte ich eine Freundin besuchen, die ich 1 Jahr zuvor in Schweden kennengelernt hatte. Die Steigungen im Gebirge waren zum Teil ganz schön hart für eine 50 ccm Maschine mit 90 kg Fahrer und Gepäck.

Am Dienstag war ich praktisch den ganzen Tag auf dem Wasser. Zuerst nahm ich die Fähre von KINSARVIK nach KVANN DAL und dann die von GUDVANGEN nach KAUPANGER. Die innernorwegischen Fähren sind sehr billig und mit einem Motorrad findet man auch ohne Voranmeldung meistens Platz. Die Fahrt durch die Fjorde war sehr beeindruckend, da sich die Felswände zu beiden Seiten steil emporheben und das grünschimmernde Wasser machte für mich einen ungewohnt sauberen Eindruck. Die Nacht verbrachte ich in der JH in SOGNDAL. Was mir an Jugendherbergen so gefällt, ist die Tatsache, daß man völlig zwanglos mit jungen Leuten aus allen Ländern reden kann. Die JH in Norwegen sind zwar relativ teuer - bis zu 10,- DM pro

Nacht, allerdings inklusiv Frühstück, bei dem man soviel essen darf, wie man will - aber auch sehr komfortabel. Duschen sind die Regel und meistens haben die Zimmer nur 4 - 5 Mann Betten.

Die Fahrt nach THRONDEIM am Mittwoch war einer der schönsten Abschnitte. Direkt neben einem Fjord befuhr ich eine sehr kurvenreiche Straße. Vorsicht ist allerdings geboten bei Steinschlaggefahr. Manchmal kommt man um die Ecke und es liegen ein paar "kleine Felsbrocken" mitten auf der "Ideallinie"!

TRONDHEIM hat mir sehr gut gefallen, zumal es dort viele historische Gebäude zu sehen gab. Von TRONDHEIM aus ging es am Donnerstag weiter nach MO I RANA. Die Strecke am Freitag von dort nach NARVIK war für die Maschine sicher am schlimmsten, da die Straße zum größten Teil nicht asphaltiert war, dafür umso mehr mit Schlaglöchern ausgestattet. Dieser Abschnitt der Europastraße 6 hätte jeden Geländefahrer begeistern können. Mehrmals mußte ich anhalten, um meinen Rucksack wieder in die richtige Lage zu bringen. In NARVIK sollte man sich die riesige Erzverladeanlage ansehen und die schier unendlichen Erzzüge, die das Erz von den schwedischen Gruben in KIRUNA und GÄLLIVÄRE nach NARVIK bringen, wo es per Schiff die weite Reise in die Hochöfen antritt.

Als ich am Samstag Morgen versuchte, die KREIDLER, die bis dahin ohne Klagen gelaufen war, zu starten, wollte sie nicht anspringen. Die Kontrolle von Zündkerzenstecker und Elektrodenabstand erbrachte kein Resultat. Doch als ich den Luftfilter abnahm, kam mir ein braunes Gemisch aus 2-T-Öl und Staub entgegen, was sicher auf die schlechten staubigen Straßen am Vortag zurückzuführen war. Nachdem ich den Vergaser und Luftfilter gereinigt hatte, sprang die Maschine sofort an. Gegen Samstag Mittag kam ich in TROMSO bei meiner Freundin an. Nach einer Woche Fahrt und 3.000 km wollte ich nun erstmal Urlaub machen und blieb ca. 1 1/2 Wo-

chen in dieser Stadt. TROMSO ist mit 40.000 Einwohnern die größte Stadt in Nordnorwegen und lebt von der Fischindustrie. Ein kg echter Lachs war am Markt für 11,- DM und 1 kg Krabben für 7,- DM zu haben. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß ansonsten das Leben in vielen Sachen teurer ist als in Deutschland, speziell Alkohol und Zigaretten sind fast unerschwinglich, das liegt an den hohen Steuern. Sehr erstaunt war ich, als ich bei einem Bummel durch die Stadt deutsche Marinesoldaten traf. Sie gehörten zur Besatzung des Zerstörers "ROMMEL", der aus Schottland kommend, zu Besuch in TROMSO angelegt hatte. Natürlich nützte ich die Gelegenheit und besichtigte das größte Schiff der Bundesmarine.

Nachdem meine Zeit in TROMSO um war, fuhr ich weiter nach ROVANIEMI in Finnland. In Nordfinnland kam ich einmal in echte Bedrängnis, da mir der Sprit ausging und die Tankstellen weit auseinander liegen. Bis zur nächsten Stadt waren es noch 40 km und es wäre ein langer Marsch geworden, wenn nicht ein englischer Autofahrer mir mit seinem Reservekanister geholfen hätte. 2-T-Öl hatte ich immer dabei. Außerhalb der großen Städte in Finnland kann man echte Schwierigkeiten mit der Sprache bekommen. Wenn ich sowohl mit deutsch und englisch als auch mit meinem bißchen schwedisch nicht mehr weiterkam, halfen nur noch die Hände bei der Verständigung.

Nach 3 Tagen ROVANIEMI fuhr ich direkt (600 km) nach Jyväskylä, wo ich ebenfalls 3 Tage blieb. Dort mußte ich die Kette und den Kupplungszug auswechseln. Beides hatte ich mit. Von dort ging es nach HELSINKI, wo ich mehrere Tage blieb, da mir diese Stadt sehr gut gefallen hat. Mit einer der großen Fähren der SILJA-LINE setzte ich nach STOCKHOLM über, wo ich eine Woche bei Freunden meiner Eltern und in einem Landhaus in den Schären wohnte. Über STOCKHOLM könnte man Seiten schreiben, da es dort so viel zu sehen gibt. So gebe ich jedem den Rat, sich diese Stadt auf jeden Fall anzusehen. Es lohnt sich wirklich. In Schweden und

Finnland darf man übrigens mit 16 Jahren Motorräder bis 125 ccm fahren.

5 Wochen meinesurlaubes waren um, so langsam ging es wieder Richtung Heimat. Ich stand vor der Entscheidung, von STOCKHOLM aus nochmals nach Norwegen zur Trollrally oder direkt nach Dänemark zu fahren. Aus Geld- und Zeitgründen entschloß ich mich für Dänemark. In KOPENHAGEN blieb ich noch ein paar Tage bei meinem Freund und da in dieser Stadt immer was los ist, kamen wir wohl auf unsere Kosten.

Ausgerechnet am letzten Tag meiner Fahrt passierte mir auf der Autobahn bei Bremen noch eine Panne. Bei 85 km/h - gerade als mich ein Lastwagen überholte - platzte mein Hinterradschlauch. Doch konnte ich ohne zu stürzen anhalten. Das Plätzen erkläre ich mir folgendermaßen: an einer Tankstelle 30 km vorher bemerkte ich, daß der Hinterradreifen platt war. Ich kaufte mir eine Spraydose mit Schaum, die versprach den Platten sofort zu beseitigen. Ich weiß, daß es besser gewesen wäre, den Schlauch sofort zu flicken, doch ich wollte halt schnell nach Hause.

Irland '76

Vielleicht hat jemand noch kein Urlaubsziel, dann sollte er mal ein bißchen von Irland erfahren.

Im Juli 76 fuhren wir drei Weibsen (Angela, die TS 250 und ich) los. Zunächst Calsi-Dover, dann Südengland, Wales bis Holyhead, von wo das Schiff nach Dublin übersetzte. Wir brauchten für diese Strecke 3 Tage, weil wir ziemlich umwegig fuhren. Bei der nächsten Fahrt werde ich von der anderen Möglichkeit Gebrauch machen und direkt von Le Havre nach Rosslare (Südirland) übersetzen. Im Preis nimmt sich das nichts und die St. Patrick-Line ist der Geheimtip unter den Irlandfahrern, die gerne bei Sturm auf hoher See sind.

In Dublin angekommen, verfolgte mich gleich das Pech. Mir wurden sämtliche Ausweise und Cheques aus der Jacke gestohlen. Sofern man anderweitig Geld bekommen

Scheinbar war dieses Spray nicht sehr geeignet und so platzte der Schlauch. Als der Schaden behoben war, setzte ich meine Heimreise fort und kam spät abends wohlbehalten in Bochum an.

Insgesamt kamen ca. 6.000 km sehr interessante Kilometer zusammen und ich bereue keine Minute meinesurlaubes.

Nachzutragen wäre noch, daß ich mehrmals 600 - 700 km am Tage gefahren bin und daß dies auch mit einer 50er gut möglich ist. Außer 1 280er Kerze, 2 Bowdenzügen, 1 Kette, 1 Hinterradreifen und 2 Schläuchen verbrauchte die KREIDLER im Durchschnitt 3,8 l Benzin.

Mit dem Wetter hatte ich dieses Jahr nicht soviel Glück, da es die ersten 3 Wochen meistens geregnet hat.

Obwohl ich inzwischen den langersehnten Führerschein Klasse I, sowie ein Motorrad besitze, denke ich gerne an meine 40.000 KREIDLER-Kilometer innerhalb von zwei Jahren zurück.

Wolfgang Junge

kann, ist dies nicht schlimm, da man Ausweise in Irland nicht braucht (selbst durch Nordirland kam ich ohne Ausweis, nur mit einer Bescheinigung von der Dubliner Polizei über den Diebstahl). Geld wurde mir nachgeschickt, so daß ich noch einmal mit dem Schrecken und ziemlicher Lauferei nach dem Urlaub davonkam. Für die Rückfahrt bekam ich einen Übergangspass von der Deutschen Botschaft in Dublin.

So konnte denn die Reise ins Land losgehen. Zunächst der Südwesten (Grafschaft Kerry). Einerseits gibt es hier hohe Berge (ca. 800 - 1000 m) und viele Pässe, auf die hinaufzufahren einen Mordsspaß macht, andererseits ist das Klima am Meer sehr mild, da hier der Golfstrom vorbeifließt und Palmen wachsen. Das Wetter war zu der Zeit leider nieselig, so daß man die Landschaft nicht in vollen Zügen genießen konnte. In Kerry trafen wir dann noch

andere Kölner (per Fahrrad oder Tramper) mit denen wir 1 Woche zusammen blieben. Wir zelteten wild, was in Irland sehr gut geht. Manchmal kommt der Eigentümer einer Wiese und will 50 Pfennig haben, aber das zahlt man ja gerne für 3 Zelte. Später hatten wir sogar das Glück, bei einem Bauern auf der Wiese zu zelten, der uns morgens Milch und abends Tee brachte und nachts mit uns frische und deutsche Lieder (die mußten wir singen) sang und Whisky trank.

Angela mußte mich dann leider verlassen, weil sie schon eher wieder zurückfahren mußte (per Zug). So fuhr ich allein weiter Richtung Galway (der größten westlichen Stadt). Hier blieb ich dann 2 Wochen in der Jugendherberge hängen, da ich noch auf Geld wartete und mir zwischendurch das Nockenblech in die Brüche ging. Ein Anruf in Köln genügte und Mike besorgte mir bei Fiete ein neues Nockenblech, das dann innerhalb von drei Tagen da war.

Während dieser Zeit machte ich viele Ausflüge in den "Burren", das ist eine karge Kalksteinlandschaft (wie auf dem Mond), wo man stundenlang wandern kann und nur Ziegen und Schafe trifft und alte Kirchen und Opferstätten. Tropfsteinhöhlen, die das ganze Gebiet durchziehen, sind auch zu besichtigen. Als die Maschine wieder heil war und das Geld da war, ging die Fahrt weiter gen Norden. In der Jh hatte ich ein nettes Mädchen kennengelernt, das mit mir 1 Woche mitfuhr. Wir fuhren zunächst nach Connemara, einer Gebirgslandschaft mit relativ hohen Bergen und stillen Bergseen, wo man schön Steine flitschen lassen kann. Wenn man an den Bergen vorbeifährt, glitzern sie in der Sonne, als ob sie aus Kristall wären. Auf der ganzen Fahrt begleiteten uns blühende Fuchsienhecken am Straßenrand. Dann gings weiter nach Mayo, das ist die große Torfgegend. Ich kam mir vor wie in Amerika in der Prärie, weite Ebenen und sanfte Hügel und weit und breit kein Mensch, nur ab und zu hohe schwarze Hügel von gestochenen Torf. Wir fuhren einmal 30 km ohne einen Menschen zu treffen. An der Küste fanden wir unseren ersten großen Strand, ca. 3 km weißer Sand und wieder wir ganz

allein. Wir konnten mit dem Motorrad bis an den Strand fahren.

Leider konnten wir nicht länger bleiben, da es uns nach Norden zog, mich vor allem, weil Ende August ein großes Folklorefestival in der Nähe von Londonberry war. So machten wir uns auf die Schluffen.

Jetzt müßte ich viele Zeilen garnichts schreiben, da eine Woche folgte, die nur durch Guinness (irisches Bier !!!), Musik hören und Tanzen ausgefüllt war. Wer sich für Folklore interessiert, sollte unbedingt einen Cassettenrecorder mitnehmen, da über 100 Wettbewerbe in verschiedenen Instrumenten (Dudelsack, Harfe, Harmonika, Trommel, Flöte usw.) abgehalten werden. Pro Tag muß man 3,50 DM Eintritt zahlen und hat Zugang zu allen Wettbewerben. Aber da ist man dann auch von morgens elf bis abends 8 Uhr auf den Beinen. Das ganze spielt sich in gälischer Sprache ab. Ich verstand zwar nichts, aber die Atmosphäre bekam man doch mit. Viele Leute, die ich nachher traf, waren sehr enttäuscht von dem Festival, zuviel Besoffene und zuviel Dreck. Bei einem Ort, der normal 1000 Einwohner und bei diesem Festival plötzlich 10 000 Einwohner hatte, finde ich das aber relativ normal.

Vielen Leuten wurden auch Rucksäcke oder einem ein ganzes Zelt gestohlen. Na, ich hatte diesmal Glück und habe nur Spaß gehabt.

Nach dem Festival machten wir einen Abstecher nach Nordirland an die Küste. Es war ein komisches Erlebnis, einmal, weil es einem doch mulmig war, wenn man die Soldaten mit den dicken MGs sah und dann, weil die Landschaft eine ganz kultivierte war im Vergleich zur Republik. Wir besuchten ein uraltes Schloß, das direkt auf die Klippen am Meer gebaut war. In der Nähe war Giants Causeway, eine Formation von Steinen, wie ich sie noch nie gesehen habe. Steine so groß wie ein Stuhl und auch so ausgesessen, als ob ein Riese darauf gesessen hätte. Man findet überall in Irland und Nordirland Zeugnisse aus der Vergangenheit. Sagen und Geschichten kursieren und wenn man das Glück hat, sich

mit einem alten Iren länger zu unterhalten (was nicht selten geschieht, weil die Iren sehr gastfreundlich sind), dann kann einem richtig gruselig werden, wenn die erstmal anfangen zu erzählen.

Die letzten beiden Wochen verbrachte ich in Tra na Rossann, einer Jugendherberge in Donegal mit 15 Leuten und drei MZ's, die nach und nach dort ankamen. Dort ließen wir uns die restliche Herbstsonne auf den Bauch scheinen, aßen furchtbar viel Brombeeren und badeten ab und an

in der Brandung, die so stark war, daß einem sogar der Bikini ausgezogen wurde. Am 15. September habe ich das letzte Mal gebadet, das will schon was heißen für das Land, dem nur Regen nachgesagt wird.

Also ich fahre wieder hin und hoffe auf viel Sonne, denn einmal mußten wir die Unterbrecherkontakte im Regen wechseln und das war garnicht schön.

Brigitte Müller



Achtung Satire

Ein "echter" Motorradfahrer - Satire

In unserer Kleinstadt gibt es viele Motorradfahrer - normale Motorradfahrer, Nietenjäckchenmotorradfahrer, Kaffeemotorradfahrer und **einen** echten Motorradfahrer, Willibald Kühn ist sein Name.

Bisher ist er mir eigentlich nicht besonders aufgefallen, jedenfalls äußerlich nicht, wenn man von der Erscheinung eines Cromwell-behelmtten BMW R 25/2 fahrenden Gymnasialen einmal absieht.

Die R 25/2 stellt gewissermaßen den Höhepunkt seiner Zweiradfahrerlaufbahn dar. Angefangen hat er, sofern man seinen Worten vollen Glauben schenken darf, mit einem Kreidler-Moped, dessen Motor er stets auf den neuesten Entwicklungs- und Leistungsstand brachte. Dafür ließ das übrige Erscheinungsbild, sowie der fahrwerksmäßige Zustand inclusive der Bremsen zu wünschen übrig.

Doch eines Tages wurde aus Hänschen der Hans bzw. aus Willibäldchen der Willibald und der Führerschein 4 wurde auf Klasse 1 erweitert ! Folglich wurde das Moped ge-

winnbringend verkauft und mit den kärglichen Nebeneinkünften des Schülers eine BMW R 26 angeschafft. Das Glück auf zwei Rädern hielt nicht lange, die BMW war im Laufe ihres wechselvollen Daseins schon sehr "auf den Hund" gekommen und ließ dieses ihren jetzigen Besitzer deutlich spüren. Also mußte etwas richtig Solides her, ein echtes Bauernmotorrad: MZ TS 250 !

Als er endlich zum stolzen Besitzer einer fabrikneuen MZ geworden war, fiel es ihm wie Schuppen von den Augen, daß er sich schon beim Verkauf seines seeligen Mopeds geschworen hatte, nie wieder einen dieser rappeligen, stinkenden Zweitakter zu fahren. Wie ich damals seinen Äußerungen entnehmen konnte, sind sämtliche Zweitakter bzw. deren Fahrer, der Bezeichnung Motorrad bzw. Motorradfahrer absolut unwürdig, ja sie seien sogar eine Schande für die ganze Innung.

Da es folglich für einen echten Motorradfahrer unmöglich ist, mit einem Zweitakter zu fahren, wurde bei der nächstbesten Gelegenheit die MZ veräußert und durch Beziehungen zu einem Honda-Händler eine 250er Unfall-Honda gekauft. Rahmen

und Gabel wurden gerichtet, einige Ersatzteile auf eben beschriebenem Wege an Land gezogen und die Fahrfreude konnte beginnen.

Doch offenbar entspricht auch die CB 250 G nicht den Erwartungen eines "echten" Motorradfahrers. Deshalb organisierte sich Willibald Kühn eine BMW R 25/2, mit den Argumenten, daß ein Motorrad nicht einzylindrig und viertaktend genug sein könne und außerdem sei die BMW seitenwagentauglich; denn, so argumentierte er weiter, ein richtiger Motorradfahrer führe das ganze Jahr über Motorrad, auch bei Schnee und Glätte und dafür brauchte man natürlich einen Seitenwagen. Durch den Seitenwagen würde das Motorradfahren auch erst richtig schön, schließlich könne man dann viel Gepäck mitnehmen und auch mit drei Personen Motorradfahren.

Plötzlich wurde mir bewußt, was für ein schlechtes Motorrad ich besitze; es ist weder einzylindrig, noch viertaktend, geschweige denn seitenwagentauglich. Ich beneidete ihn beinahe um seine neueste Errungenschaft. Tatsächlich gelang es Willibald Kühn, aus verborgener Quelle einen Seitenwagen für seine BMW zu erhalten. Gleichzeitig bekam ich die neueste Definition vom "echten" Motorradfahrer zu hören: Nur derjenige dürfe sich als Motorradfahrer bezeichnen, der auch Fahrpraxis auf drei Rädern vorzuweisen habe. Ich war ergriffen. Was war ich eigentlich in den letzten Jahren gewesen ? - Motorradfahrer jedenfalls nicht !

Anläßlich einer Fahrt zum Nürburgring konnte ich mich am Fahrspaß des 12 PS-Gespannes ergötzen. Ich fuhr mit meinem "Möchtegern-Motorrad" hinter dem Gespann her. Auf der Autobahn zunächst Höchstgeschwindigkeit 85 km/h. Ich war etwas enttäuscht, tröstete mich aber in Erwartung der winkligen Eifelstraßen. Kurz hinter Bad Neuenahr gings dann zur Sache: Kurven, Kurven, Kurven. Aber was macht denn Willibald samt Beifahrer auf dem Gespann da vorn ? Die turnen ja wie die Affen ! Erinnerungen an einen Weltmeisterschaftslauf für Gespanne wurden in mir wach, aber höchstens optisch. Für Außenstehende

mußte das ja ganz schön sportlich aussehen, wie ich es von den Minen einiger Spaziergänger abzulesen glaubte. Aber wenn man dann hinterher fuhr ? Wo war dann da die Kurve ??

Als ich Willibald bei der nächsten Rast in der Nähe der Hohen Acht wegen seiner merkwürdigen Bewegungen ansprach, entgegnete er mir trocken, daß das so sein müsse, wenn man im Gespann fährt und ich hätte ja sowieso keine Ahnung, das wäre nur etwas für richtige Motorradfahrer. Daraufhin trat ich die Heimreise an.

In der folgenden Woche traf ich Willibald in unserer Stadt, vor einer Ampel wartend. Er hatte den Seitenwagen wieder abgeschraubt. Ich wagte es, mich mit meinem "Möchtegern-Motorrad" neben ihn zu stellen. Das hätte ich besser nicht tun sollen, denn er beachtete mich nicht. Um ihn nicht noch mehr zu verärgern, hielt ich mich hinter ihm als die Ampel freie Fahrt signalisierte, anstatt ihm die Auspuffrohre zu zeigen. Für diese Geste der Höflichkeit wurde ich am nächsten Stop-Schild belohnt, er grüßte mich nämlich. Später erzählte er mir, daß er eine große Urlaubsfahrt plane und deshalb müsse er seine BMW generalüberholen. Auf die Frage, wo er seine BMW überholen lassen wolle, entgegnete Willibald mir entrüstet, daß er selbstverständlich alles selber machen würde; so wie es sich für einen richtigen Motorradfahrer gehört.

Eiskalt lief es mir den Rücken hinunter: Bei der letzten Generalüberholung meines Motors hatte ich die Zylinder zum Ausschleifen und die Kurbelwelle zur Reparatur weggeschickt ! Wieder einige schier unüberwindliche Hindernisse auf dem Wege zum "echten" Motorradfahrer !

Die Sommerferien kamen und gingen und Willibald Kühn ward nicht gesehen. Wie ich hören konnte, befand er sich auf einer ausgedehnten Urlaubstour bis nach Istanbul und zurück.

Als ich ihn wiedertraf, berichtete er mir von seinen Urlaubserlebnissen als Motorradfahrer. Es ist erwähnenswert, daß an seiner BMW R 25/2 während der ganzen Reise nichts kaputt gegangen war, woraus Willi-

bald folgerte, daß die BMW's doch alle enorm zuverlässig seien und daß eine BMW doch das einzig wahre Motorrad sei. Ganz besonderen Wert legte er jedoch auf die Tatsache, daß er auf der Rückreise von Istanbul beim Nett-Wirt in Drees vorbeigekommen sei und dem dort zufällig anwesenden "Klacks" von seinem Abenteuer berichten konnte.

Es kann gesagt werden, daß Willibald Kühn sich nun seiner Eigenschaft als echter, richtiger Motorradfahrer voll bewußt geworden ist. Außerdem genießt er die Ehrfurcht, die viele "Pseudo- und Möchtegern-Motorradfahrer" ihm entgegenbringen. Auch ich bemühe mich nach Kräften um eine ausgewogene Beziehung zu ihm, denn ich wäre so gern ein echter Motorradfahrer!

Mausi

— Anno 2000 —

Der Rund-Um-Motor (RUM)

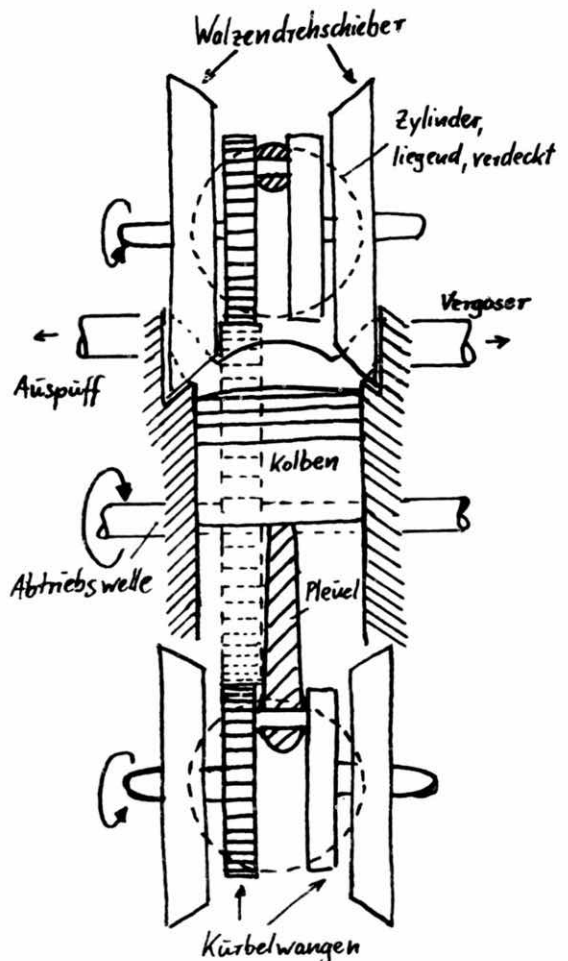
Bisher gab es als Motorradtriebwerk den Zweitakt- und den Viertaktmotor, sowie einige seltene Wankeltriebwerke.

Alle diese Motoren haben ihre Vor- und Nachteile, deshalb wurde der Rund-Um-Motor erdacht. Er vereinigt gewissermaßen die Vorteile von 2- und 4-Takt-Motoren, wie beispielsweise Drehzahlfestigkeit, geringe Wartungsansprüche, niedriger Verbrauch und weitgehende Verschleißfestigkeit.

Beim 4-Takt-Motor steht der Entwicklung hoher Drehzahlen oft die Bauart des Ventiltriebs (Stößstangen, wie vor 50 Jahren) im Wege. Deshalb hat der Rund-Um-Motor (RUM) einen von Drehschiebern gesteuerten Gaswechsel. Die beiden Walzendrehschieber pro Zylinder befinden sich jeweils links und rechts des Kurbelgehäuses, auf die Kurbelwellenzapfen aufgesetzt. Um die Ansaug- und Auspuffwege möglichst kurz zu halten, schließt sich direkt an die Walzendrehschieber, welche mit ihrem Gehäuse den Zylinderkopf bilden, ein weiterer Zylinder an. Unterhalb dieses Zylinders befindet sich die zugehörige Kurbelwelle mit den Walzendrehschiebern für den nächsten Zylinder und so fort. Damit nun der Motor nicht unendlich hoch bzw. lang wird, werden die Zylinder deshalb im Kreis angeordnet: Zylinderkopf an Zylinderfuß usw.

Daher auch der Name "Rund-Um-Motor", kurz RUM genannt.

Der Abtrieb der Kräfte von den Kurbelwellen erfolgt über die Kurbelwangen, welche als Planetenräder auf ein (Sonnen-) Zahn-



rad wirken. Technische Schwierigkeiten gab es bei der Entwicklung der Drehschieber bei der Materialauswahl. Metallische Drehschieber erwärmten sich durch die Abgase so stark, daß der Motor nach einiger Laufzeit durch die Ausdehnung der Drehschieber klemmte.

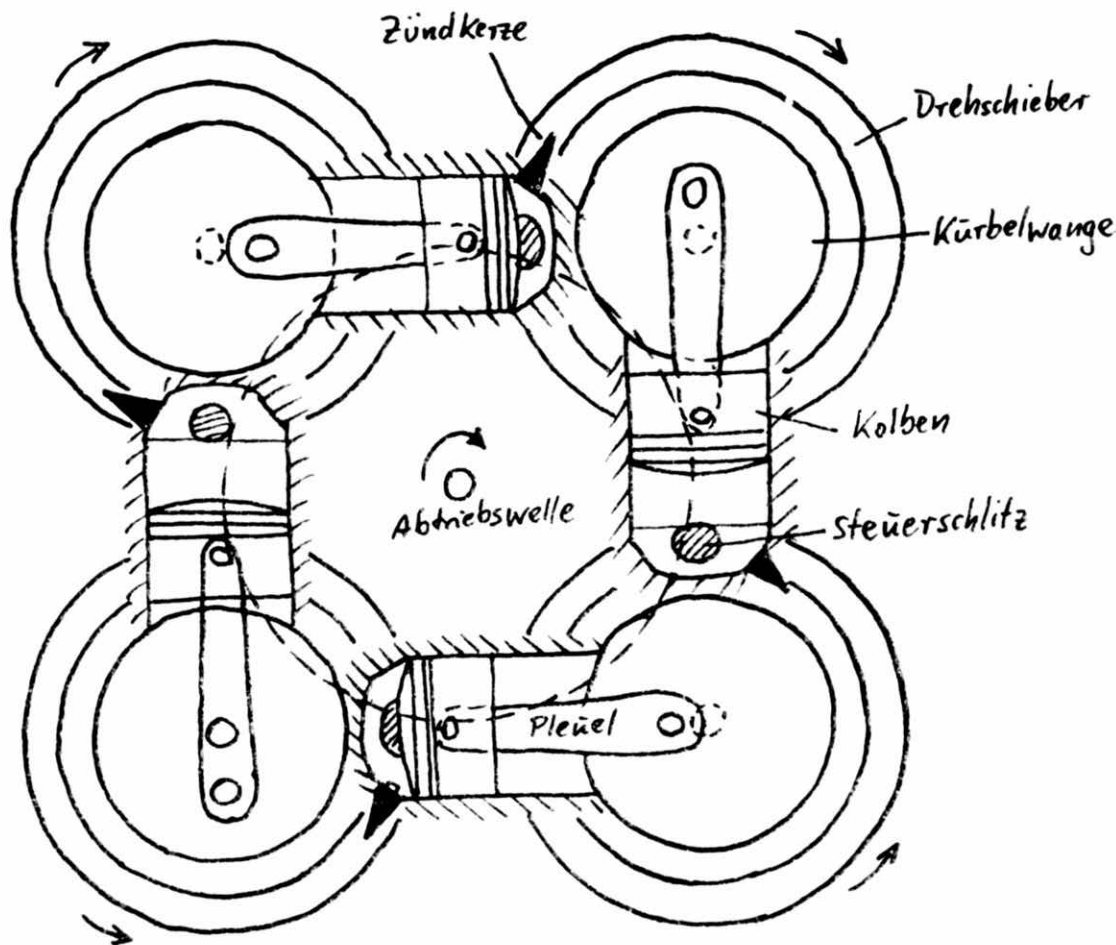
Abhilfe schuf zunächst eine Erweiterung der Passung zwischen Schiebergehäuse und Drehschieber, doch führte diese konstruktive Maßnahme zu einer überdurchschnittlichen Undichtigkeit des Brennraumes, verbunden mit einem drastischen Leistungsabfall besonders im unteren Drehzahlbereich. Man verwendete stattdessen Quarzglas als Werkstoff für den Walzendrehschieber und Keramik im Verbund mit Aluminium (Al wegen der Wärmeleitfähigkeit) für das Gehäuse des Schiebers.

Erwähnt werden sollte noch, daß sich die Konstruktion eines Einzylinder-RUM's mit hoher Literleistung wegen der Länge des Ansaugweges und wegen der schlechten Gestaltung des Brennraumes derzeit noch nicht möglich ist.

Eine optimale Möglichkeit der Konstruktion ist der 4-Zylinder-RUM; deshalb, weil sich bei dieser Bauart die hin- und hergehenden Massen am besten kompensieren.

Nachfolgend die Skizze des RUM's 4010/33/006-4, der derzeit an einer rheinischen Hochschule in der Erprobung läuft.

Jörg



Ründ-Um-Motor 4010/33/007-4

Die aktuelle Reportage:

Motorradclubs in der BRD: MC Heide e. V. / MC Tornado

Dank des selbstlosen Einsatzes unseres Reporters gelang es der Redaktion, folgende umfassende Reportage über die Szene der Motorradclubs in der BRD unseren Lesern zugänglich zu machen.

Der MC Heide e. V. ist dabei, seinen traditionellen allwöchentlichen Clubabend abzuhalten. Gerade steigt der Geschäftsführer des Vereins aus seinem Auto. Unser Reporter hat sein Motorrad abgestellt und geht erwartungsvoll auf den Geschäftsführer zu:

Rep.: Guten Abend, ich bin Reporter der Verbandszeitschrift „Die Ballhupe“ des BVDM, das ist der Bundesverband der Motorradfahrer und ich hätte da einige Fragen.

Gesch.: Ja, gern, aber BVDM? Habe ich ja noch nie gehört, ist wohl was ganz neues, wie?

Rep.: ???
Wie ich kürzlich hörte, ist euer Motorradclub hier in der Gegend ganz schön bekannt.

Gesch.: Das kann man wohl sagen!

Rep.: Seit wann existiert der Club eigentlich?

Gesch.: Seit 1960 — wie lange gibt es denn schon diesen BDM oder wie . . . ?

Rep.: Etwa seit 1959! — Aber was ich wissen wollte, was hat euch damals — 1960 — dazu veranlaßt, den Club zu gründen?

Gesch.: Das ist eine lange Geschichte. Das steht auch in unserer Satzung. Kurz gefaßt kann man sagen, daß die gute Kameradschaft unter Motorradfahrern dazu geführt hat. Außerdem schätzen unsere Mitglieder Geselligkeit und legen großen Wert auf eine Vertretung ihrer Interessen. Darüber hinaus wollen sie auch etwas geboten bekommen.

Rep.: Das ist ja hochinteressant! Besonders eure Interessenvertretung. Was sind das für Interessen?

Gesch.: Die Interessen der Mitglieder natür-

lich.

Rep.: Ja, natürlich, aber was für Interessen? Interesse woran?

Gesch.: Interesse an Kameradschaft, Geselligkeit und so fort.

Rep.: ?? Aha! Was macht ihr denn so in eurem Club?

Gesch.: So einiges. Zum Beispiel Clubabende, Fahrten zu befreundeten Clubs, Feste, Kegelabende, eben alles was den Leuten so Spaß macht.

Rep.: Was macht den Leuten denn so am meisten Spaß?

Er erwartet in etwa die Antwort „Motorradfahren“.

Gesch.: Die Jahreshauptversammlung.

Rep.: ??? Warum die Jahreshauptversammlung, gibt es dafür besondere Gründe?

Gesch.: Ja, es gibt ein volles Programm: Der Vorstand wird wiedergewählt, es gibt ein Essen auf Kosten der Clubkasse und anschließend wird gekegelt; zwischendurch spielt noch eine Kapellte und es kann getanzt werden.

Rep.: Das kann ich verstehen. — Veranstaltet ihr nicht auch ein Motorradtreffen?

Gesch.: Das hätte ich fast vergessen! Das Treffen heißt Zielscheiben-Rallye, weil wir es zusammen mit dem Schützenverein veranstalten.

Rep.: Findet das Treffen auch in diesem Jahr statt?

Gesch.: Selbstverständlich, es lohnt sich für uns immer noch. Obwohl der Schützenverein zwei Drittel des Gewinns bekommt, weil die Leute ihr Schützenhaus und ihre Gewehre zur Verfügung stellen.

Rep.: Aha! Ja, ein Verein muß auch haushalten können. Wie viele Motorradfahrer kommen denn zum Treffen?

Gesch.: Das weiß ich nicht genau, aber ziemlich viele. Letztes Jahr hatten wir einen Gewinn von viertausend.

Rep.: Waaas? Motorradfahrer?

Gesch.: Nein, Mark. Aber bitte Diskretion. Wenn das der Verein vom Nachbardorf erfährt, dann machen die womöglich auch noch so'n Treffen und das wäre zu viel Konkurrenz. Überhaupt hatten wir im Jahr vor-

her mehr Einnahmen, aber damals gab's auch noch nicht so viele Treffen.

Rep.: Selbstverständlich!

Wo kämen wir denn da hin, wenn jeder Club einfach so'n Treffen machen würde?

Rep.: Da wir gerade vom Geld reden, was haltet ihr denn von den neuen Versicherungsprämien?

Gesch.: Eine ziemliche Ungerechtigkeit. Wir haben uns im Club auch alle dagegen ausgesprochen. Einige Mitglieder haben ihre Motorräder rechtzeitig verkauft, andere abgemeldet.

Dafür kann man ja schon ein richtiges Auto fahren, oder einen Zweitwagen unterhalten.

Aber ich müßte mich jetzt um den Club kümmern. Es sind schon fast alle da und es ist schon 20.15 Uhr. Drinnen können wir uns ja weiter unterhalten.

Rep.- Nein, danke, ich muß noch woanders hin.

In Gedanken sieht er sich schon im Lederkombi auf der Kegelbahn oder auf der Tanzfläche herumspringen.

Rep.: Aber eure Motorräder hätte ich mir gern einmal angesehen, sollen ein paar tolle Öfen darunter sein, wo stehen denn die?

Gesch.: Im Sommer immer hier draußen, wo jetzt die Autos sind. Im Winter sind bei uns nur wenige Motorräder angemeldet und bei Schlechtwetter kommen sowieso fast alle mit den Autos; Motorräder haben ja bekanntlich kein Dach.

Es hatte vormittags ein wenig geregnet, die Straße war fast überall trocken, vor dem Lokal stand nur ein Motorrad.

Rep.: Vielen Dank für das Interview, auf Wiedersehen!

Unser Reporter geht auf das einzige sichtbare Motorrad zu, notiert sich noch rasch einige Stichworte, verstaubt den Block im Tankrucksack, setzt den Helm auf und entfernt sich unauffällig. Auf dem Weg zum Ort seiner nächsten Reportage kommen die kleinen grauen Zellen unseres Reporters nicht zur Ruhe: War er nicht soeben bei einem Motorradclub gewesen? Wo waren die Mo-

torräder? Wo waren denn die Motorradfahrer? Vielleicht nennen sich die Leute Motorradclub, weil sie sich vom Geld der Motorradfahrer ihre Kegel- und Tanzabende bezahlen lassen???

Der nächste Besuch gilt dem Motorradclub in der nächstgrößeren Stadt. Unser Reporter parkt auf dem Bürgersteig direkt vor dem Clublokal des MC Tornado. Die Motorräder der Clubmitglieder stehen auch auf dem Bürgersteig: Kawa Z 900, Honda CB 750 Four, Moto Guzzi 850 California, fast alle serienmäßig, bis auf die Auspuffanlagen, bei einer Maschine ist auch der Lenker verändert. Aus dem Clublokal dröhnt der aktuellste Disco-Sound. Unser Reporter demaskiert sich und betritt das Clublokal; gleichzeitig wünscht er sich einen Nebelscheinwerfer, wegen des Zigarettenrauchs. Der Chef vom ganzen, genannt Präsident, steht an der Theke, umringt von seinen Fans, wie es scheint.

Unser Reporter kämpft sich durch die Menge, die ihn etwas mißtrauisch zu mustern scheint.

Rep.: Guten Abend, ich bin Reporter des BVDM, das ist . . . usw.

Präs.: So, so, ich bin der Präsident vom MC Tornado. Das mit dem Interview geht in Ordnung, du kannst loslegen.

Rep.: Welchen Zweck verfolgt ihr mit eurem Motorradclub?

Schlagartige Stille, sogar die Musicbox ist stumm.

Präs.: Nun ja, wir wollen eben zusammen motorradfahren, das geht in der Gruppe eben besser und macht mehr Spaß, deshalb unser Club hier.

Rep.: Wann habt ihr euren Club denn gegründet?

Präs.: 1975

Rep.: Hatten damals alle eure Mitglieder Motorräder, oder wie war das damals?

Präs.: Nö, damals hatten wir zwei Maschinen, eine Honda CB 450 und eine 50er Hercules.

Rep.: Wie kamen denn die anderen Leute zu euch in den Club?

Präs.: Sie fanden das halt richtig duftete, mit Motorrädern und so.

Unser Reporter wendet sich an den Vize-Präsident, der ihm nun mehr Aufmerksamkeit entgegenbringt als dem Flipper-Automa-

ten, mit dem er sich eben noch beschäftigt hatte:

Sag' mal, bist du bei der Gründung eures Clubs dabeigewesen?

Vize: Nein, ich kam erst später dazu.

Rep.: Wodurch hattest du deine ersten Kontakte zum Motorrad?

Vize: Ich habe früher in der Zeitung oft davon gelesen, und ich fand das ganz Klasse.

Rep.: Welche Zeitung oder Zeitschrift war denn das?

Vize: Zuerst die „Bravo“, dann das „Motorrad“.

Rep.: Weshalb fährst du heute Motorrad?

Vize: Kannst du dir das nicht selber vorstellen? Du fährst doch auch?

Rep.: Fast jeder Motorradfahrer hat eine andere Motivation!

Vize: Na, wegen der Freiheit und so.

Rep.: Welche Freiheit meinst du denn?

Vize: Na, so volles Rohr durch die Gegend zu ballern, das macht doch unwahrscheinlich Laune, oder nicht?

Rep.: Ja, ja, natürlich! — Was macht ihr denn sonst noch so in eurem Club?

Er wendet sich wieder an den Präsidenten, der seinem Vize einige bedeutungsvolle Blicke zugeworfen hatte.

Präs.: Wir machen ab und zu Fahrten zu Rennen und zu Treffen. Da ist dann immer richtig was los.

Rep.: Das kann ich mir vorstellen, ich besuche öfter Motorradveranstaltungen. — Was sind eigentlich eure nächsten Ziele?

Präs.: Den Club vergrößern und weiter motorradfahren, nicht wahr?

Er blickt dabei freudig in den Kreis seiner Fan's, einige bestätigen seine Meinung durch Kopfnicken.

Rep.: Vielen Dank für das Interview.

Präs.: Na, dann prost, Leute!

Rep.: Auf Wiedersehen!

Präs.: Guten Flug!

Unser Reporter verläßt das Clublokal auf kürzestem Wege, draußen „genießt“ er die verhältnismäßig gute Stadtluft.

Auf der Heimfahrt schwirren unserem Reporter wieder viele Gedanken durch den Kopf: Einen Motorradclub hatte er sich eigentlich etwas anders vorgestellt. Warum haben die überhaupt einen Präsidenten? Ist es nicht die Aufgabe eines Präsidenten zu repräsentieren? Was repräsentiert dieser Club eigentlich? Etwa Freiheit und Krawall auf zwei Rädern?

Wir in der Redaktion verstehen unter dem Begriff des Motorradclubs eigentlich etwas anderes.

Aber welcher Club ist schon unfehlbar?

Mausi

Denen, denen Köpfe nichts wert sind

Auf der diesjährigen IFMA wurde für viele neue Dinge aufwendige Werbung getrieben. So auch für Helme. An einem solchen Stand preist man einen neuartigen sog. CITY-HELM (?) an. Der Vertreter der Firma meinte, an warmen Tagen, wie der vergangene Sommer, wäre dieser CITY-HELM doch ideal - man schwitzt unter diesem nicht so sehr. Wunnebar!

Wenn man aber einen Unfall hat, schützt diese mit einem Cord - Samt - Stoff bezogene Plastikhalbschale reichlich wenig, besonders wenn Glas durch die Gegend fliegt (Gesicht). „Das ist doch Unsinn“ - wehrte man diesen Einwand ab. Es fahren doch sooo viele ohne Helm herum. Mit dem CITY-HELM hätte man wenigstens ein kleines bißchen Schutz.

Ich glaube, mein Hamster tapeziert!

Weshalb müssen wir denn nächstes Jahr höhere Versicherungsbeiträge zahlen?

Ich kann mir vorstellen, daß Kopf- und Gesichts-

verletzungen des Beifahrers, die durch das Fahren ohne Helm zustande kommen, einen erheblichen Kostenfaktor bei den Versicherungen darstellen. Aber ist das ein Grund, etwas auf den Motorradmarkt zu bringen, was einen Kopfschutz nur vortäuscht?

NEIN, NEIN und nochmals NEIN!

Ich bin der Meinung, gegen solche fehlgelaufenen Verbesserungsvorschläge eines verhinderten Dreiradfahrers sollte unbedingt Sturm gelaufen werden. Auf der einen Seite redet man davon, daß man Schutzkleidung bis hinunter zum Mofa - Fahrer vorschreiben will, auf der anderen Seite läßt man es zu, daß solche **Modegags** den Weg ins Motorradgeschäft finden.

Bevor man auf die Idee kommt, sich selbst und anderen einen Schutz vorzutauschen, kann man auch alles beim alten lassen.

ROSI

Luftfilter Moto Guzzi

Warum hat man einen Luftfilter am Motorrad?

Dumme Frage oder nicht? Sicher dumm, wenn man die Wirkungsweise eines Luftfilters kennt, aber auch dumm, wenn zwar ein Luftfilter angebaut ist, aber so popelig, daß er nur einen Teil der Luft filtert? Man könnte da auf ganz schlimme Gedanken kommen. Ist der Konstrukteur so dumm, daß er Sinn und Zweck des Filters nicht erkennt oder will er gar das Ersatzteilgeschäft fördern?

Solche komischen Gedanken gingen mir durch den Kopf, als ich mal einem Freund half, dessen Guzzi zu reparieren. Was da an Dreck und Staub drin war (Abb. 1), paßt auf keine Kehrschaufel und nur, weil die Gummiverbindung zwischen Filter und Vergaser nicht konsequent befestigt ist. Dem wurde dann mit Blech, Blechschrauben und Schlauchschellen abgeholfen (Abb. 2). Siehe da, der Motor erreichte ganz normale Laufleistungen.

Nachdem mein Motor mit absolut dichtem Ansaugsystem und Hauptstromfilter läuft, wurde im Zy-

linder nach 40 000 km 9/100 mm Verschleiß gemessen und im Kurbelwellenschleuderraum nur noch halb so viel Dreck gefunden wie früher.

Sie wissen nicht, daß die Guzziwelle eine Schleuderkammer hat (Abb. 3)? Die meisten Fachleute, die ich fragte, wissen es auch nicht. Wenn ich wissen wollte, wie oft man da ausmisten soll, gab es immer nur erstaunte Gesichter. Man verlasse sich, so man seinem Motor langes Leben wünscht, nicht auf das, was andere Leute gedacht und getan oder vielmehr nicht gedacht und getan haben und sehe mal nach, ob im Ansaugbereich alles wirklich dicht ist. Mir ist nur noch nicht eingefallen, wie man das nachprüfen kann. Man muß im Zweifelsfall eben eine Schlauchschelle mehr einsetzen. Vor allem auch den Filter in seinem Behälter richtig dicht einsetzen, zur Not mit Abil oder ähnlichem abdichten. Ihr Geldbeutel wird sich in Zukunft freuen, Ihr Händler vielleicht nicht.

Klaus Schuhmacher

TESTBERICHT ÜBER NEUE JAPANISCHE TAUSENDER

ERNEUT VERSCHOBEN

Ein unvorhergesehener Zwischenfall ließ uns wieder nicht in den Genuß einer Exklusivtestfahrt der neuen japanischen Tausender kommen. Als unser japanischer Mitarbeiter Hau Tsu anläßlich eines Besuchs in unserer Redaktion sich unserer Empfangsdame vorstellte, nahm diese dies wörtlich und haute zu. Unseren Mitarbeitern verschlug es die Sprache - angesichts eines dreifachen Kiefernbruchs kein Wunder.

BMW UMRÜSTSATZ

Wie wir von unserem Erbkönigjäger erfahren haben, wird ein bekannter bayerischer Motorradhändler für alle BMW's Kettenantriebsumbausätze anbieten. Die Kette wird total offen laufen und selbstverständlich fremdgeschmiert sein.

Der "Ring" der Zukunft

Bild am Sonntag glaubt, der Ring stirbt, wir glauben das nicht.

Ein Hotel mit 30 Betten, welches auf die Besucher des Grand Prix, der einmal im Jahr stattfindet, angewiesen ist, ist schon vorher

Wir wünschen ihm einen angenehmen Aufenthalt in der Universitätsklinik (Zimmer 563, Besuchszeit von 12 Uhr bis Mittag) und hoffen, endlich in unserer nächsten Ausgabe mehr über die neue Tausender zu bringen.

red.

tot. Der Kellner im Sporthotel mit seinen Ratenkäufen, könnte auch durch uns, die kleinen Halbweltmeister weiterbeschäftigt werden, so glaube ich.

Wir, die "Kleinen", die ganz unspektakulös bei Nacht und Nebel zum Ring fahren, unsere Runden drehen und dann genauso heimlich wieder zurückfahren, haben auch unsere Wünsche:

red.

1. Ein Dach muß über den Ring, wir wollen nicht immer naß werden.
2. Die Fahrbahn muß vor jeder Veranstaltung geputzt werden, von Reisinägeln und sonstigem Unrat befreit sein.
3. Die Leitplanken sollen beheizbar sein, wenigstens die untere Abteilung wegen dem Schreck, den sonst ein Fahrer bekommt, der dagegenfällt.

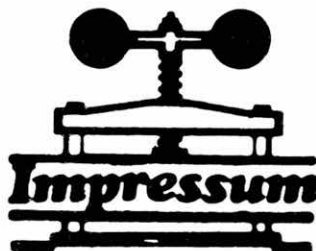
4. Auch beleuchtet und mit Dunstabzug versehen sollte die Fahrbahn sein und wegen dem vorteilhaften Windschattenfahren kann man zusätzlich ein Gebläse oder Gesäuge einbauen.
5. Die Streckenabschnitte, an denen kein Zuschauerverkehr möglich ist, können ausfallen, ein Fahrer, der nicht bejubelt wird, kann auch keine guten Leistungen bringen.
6. An markanten Stellen, tausend schöne Frauen postieren, die gestürzte Fahrer auffangen können. (Für mich dann natürlich kräftige, schöne Männer, schön müssen sie schon sein, sonst steige ich nicht ab).
7. Die grelle rot-weiße Bemalung der Bordellchen in den Kurven sollte geändert werden, sie wirkt wie eine Schockfarbe. Vielleicht süßlila, meine Lieblingsfarbe. Darüber müßte noch diskutiert werden. Auch könnte ich mir dekorative Blumenkübel in den Kurven vorstellen, wie das bei Reitturnieren längst der Fall ist.
8. An den Boxen Polstermöbel für Helfer und Funktionäre.
9. Ein reserviertes Sofa für jeden Fahrer, evtl. mit Namensschild, für Pressekonferenzen und Privatfotos.
10. Im Sporthotel Einrichtung eines Fri-seursalons, Massagesalons und Kosmetikalons, damit man nicht ungeschminkt auf dem Treppchen steht. Vorbild Olympiade.

Mit diesem 10-Punkte-Programm soll es fürs erste halbe Jahr genug sein. Bis diese Forderungen erfüllt sind, ist genug Arbeit für ringabhängige Leute geschaffen, und anschließend fällt uns bestimmt noch genug Neues ein.

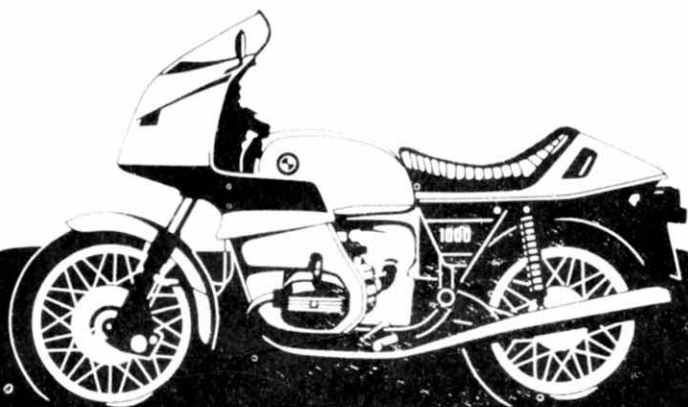
Ellen Pfeiffer

Termine

- | | |
|-------------|--|
| 24.7.—31.7. | WIMA-Treffen in Meribel
les Allnes
Organisation: Maryvonne Rosso
"Les Trolles" 73550 Meribel
les Allnes |
| 20.8. | 3. Juxrally des MC Sauerland
Bernd Keggenhoff, Hachener
Str. 172, 5768 Sundern 2 |
| 20.8.—21.8. | Veteranen-Rennen in Zoldern
R. Servais, Rue A. Dumont, 46
B-4601 Vaux-Sous-Chevremont |
| 27.8. | 7. Jumbofahrt in Belgien |
| 2.9. | 2. Schinderhannesfahrt der
MFG Köln, Meisterschafts-
lauf für die BVDM-Orien-
tierungsmeisterschaft,
Lothar Braun, Vogesenstr. 42,
5 Köln 60 |
| 10.9. | 2. Hochsauerlandfahrt des
MC Sauerland, Meister-
schaftslauf für die BVDM-
Orientierungsmeisterschaft
Bernd Keggenhoff, Hachener-
str. 172, 5768 Sundern 2 |
| 17.9. | 1. Orientierungsfahrt des LV-
Rhein-Ruhr ; Start 10.00 Uhr
in Essen-Heisingen, Wupper-
taler Str. 597, Zeltmöglich-
keiten vorhanden,
Peter Cliff, Vervenerheimer
Str. 1, 4182 Uedem |



Die BALLHUPE, Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM) Sitz Mülheim/Ruhr
Redaktion u. Anzeigenverwaltung: W.G. Rohde Stammheimer Straße 71,
5000 Köln 60, Telefon (0221) 76 72 47
Verantwortlich für den redaktionellen Teil:
Friedhelm Feld, Neusser Landstr. 19, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 7 90 35 47
Wolf-Georg Rohde, Stammheimer Str. 71, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 76 72 47
Ingo Schröder, Hermann-Löns-Straße 43, 5000 Köln 71, Tel. (0221) 5901526
Lothar Braun, Vogesenstraße 42, 5000 Köln 60, Tel. (0221) 17 11 15
Jörg Obergefell, Taubenstraße 33, 4010 Hilden 1, Tel. (02103) 52 555
BVDM-Geschäftsstelle, Horst Orłowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11
Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.
Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten



**Die Optimierung
eines erfolgreichen Konzeptes:
Das neue BMW Motorrad-Programm.**

5 neue Modelle mit konsequenten technischen Verbesserungen auf allen Gebieten:

R 60/7, R 75/7, R 100 S, R 100 RS.

- Neuentwicklung von drei 1000 ccm Triebwerken.
- Sportlich-dynamisches Styling.
- Ein neues einzigartiges Integral-Cockpit.

Informieren Sie sich bei Ihrem BMW Händler.



BMW – Freude am Fahren