

G 20766 F

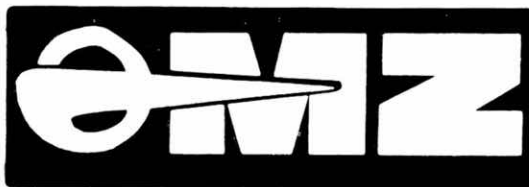
BALLHUPE

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



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



Leitartikel

Lieber Ballhupenleser,

Sie werden feststellen, daß wir uns mit dieser Ballhupe noch mehr Mühe als sonst gemacht haben. Wir haben den Ehrgeiz, aus der Ballhupe eine unübliche, interessante Zeitschrift zu machen.

Das Layout wurde gegenüber früher entscheidend verändert. Das Titelblatt ist klarer und übersichtlicher und der Textteil ist in Rubriken aufgeteilt. Die Inhaltsangabe ist ebenso neu wie die Aufnahme eines regelmäßigen Leitartikels. Zukünftig sollen in diesen Leitartikeln Probleme innerhalb und außerhalb des BVDM aufgegriffen werden.

Anhand des Impressums werden Sie weiterhin feststellen, daß sich die Redaktion in personeller wie in organisatorischer Hinsicht geändert hat. Jedes Redaktionsmitglied hat seinen Zuständigkeitsbereich, für den es verantwortlich ist.

Eine bessere Heftgestaltung und eine bessere Organisation machen freilich noch lange keine bessere Ballhupe. Aber auch inhaltlich haben wir genügend Ideen. Neben dem inzwischen traditionell gewordenem Humor werden wir uns verstärkt um kritische und "praktische" (wie z.B. der Zelttest in dieser Ausgabe) Artikel bemühen.

Artikel von Ihnen, lieber Leser, sind nach wie vor gerne gesehen. Und wenn von unseren norddeutschen und süddeutschen Freunden bisher recht wenig zu lesen war, so liegt das zuallerletzt an uns.

Im übrigen: Kritik und Anregungen nehmen jederzeit mit Dank entgegen.

red

Die Honda-Formel: Fahren im neuen Stil.

Mehr Leistung:
Dynamische vier-in-eins Auspuffanlage.
Mehr Sicherheit:
Scheibenbremse vorn und hinten.
Abschließbares Ablagefach.
Tankdeckel versenkt und verschließbar
und viele weitere Neuheiten.

Weltberühmter
4-Zylinder 4-Takt-Motor.
736 ccm. 67 PS.
Höchstgeschwindigkeit
200 km/h.
5-Gang-Getriebe.
Elektr. Anlasser
und Kickstarter.



HONDA
CB750F
Four-in-one

WALTHER FISCHER

Honda - Yamaha

5650 SOLINGEN 11

Emscherstraße 6 Telefon 77303

Aktuelles

Miß-Wahl?	
Punktbewertungen bei Vergleichstests	6
Der Komplex	
Darf ein Motorradfahrer auch Autofahren?	7

BVDM-Intern

Mut zur Entscheidung gefordert	
Der BVDM zur Motorradhaftpflichtversicherung	8

Test/Technik

Nicht nur für Expeditionen gut	
Norwegisches Bergsteigerzelt im Test der Ballhupe	9

Satire

Gesucht:	
Der richtige Motorradfahrer	11
Der Erbkönig	
Goethe getunt	13
Anno 2000	
Rotgelber Five: Der Flugdrache	14

Geschichten

Motorradfahrer einmal anders	
Eine Hochgebirgswanderung und deren Vorkommnisse	14

Sport

Altes Kissen schwer geprüft	
Ein Teilnehmer zur Xantener Veteranenrallye	17
Der Umweg zum 8-Stunden-Rennen	
2. Internationale BVDM-Deutschlandfahrt 1977	18
Sandiges	
7. Hexenrallye der ETL	20
Der Nudeltopf	
Eine neue Wettkampftart	22
Daumen-Feeling	
Sonderliche Vorkommnisse beim Fischereihafenrennen	23
OMK in Zugzwang	
Betrachtungen eines "Zuvi"-Beobachters	24

Touristik

Eindrücke von einem fremden Kontinent	
Marokko 77	25
Profimäßig	
Wima 77	27

Leserbriefe

29

Termine, Notizen, Kleinanzeigen

29



Aktuelles

Miß-Wahl?

Punktbewertungen bei Vergleichstests kommen groß in Mode

In jüngerer Zeit zeigen unsere Motorradzeitschriften einen besonderen Wettkampfgeist. Da geraten „zehn Kämpfer“ in den „Climch“ und am Ende steht ein glorreicher Sieger. Nicht Ago gegen Sheene heißt es, sondern Honda gegen Kawasaki.

Lange genug haben unsere Zweiradredakteure gebraucht, um diese Form des Tests, die bei den Auto-Kollegen längst Gang und gebe ist, einzuführen. Wahrscheinlich sind die Zweiradredakteure klüger: Sie wollten wohl erst einmal abwarten, ob die vierrädrige Leserschaft dumm genug ist, ihren Testgöttern zu glauben. Scheinbar ist sie dies, und scheinbar hält man Motorradfahrer für genauso dumm.

Da geschehen merkwürdige Dinge. Fast zur gleichen Zeit erschienen in der „Auto Zeitung“ und im „Motorrad“ ein 1000er Vergleichstest. Ergebnis: Daß der R 100 RS der zweite Platz gebührt, war man sich einig. Stutzig macht nur, daß bei der „Auto Zeitung“ die Gold Wing sicherer Sieger wurde, die Z 1000 Dritter, während das „Motorrad“ den Zieleinlauf genau umgekehrt sah. Was denn nun? Die Vermutung, daß einer von beiden „spinnt“, täuscht. Jede einzelne Punktbewertung scheint zu stimmen, es fehlt eigentlich auch nichts und die Addition ist eindeutig. In beiden Fällen. Also müssen beide „spinnen“.

Daß sich die Herren Tester, um es zahn zu sagen, leicht verirrt haben, läßt sich nur allzu leicht beweisen. Da wird ein Motorrad genommen, gefahren und dann unter einer ganzen Latte von Bewertungskriterien zerpfückt. Wie zerpfückt wird, ist Sache des Testers. Welche maximalen Punktzahlen jedem einzelnen Kriterium zugeordnet werden, ist ebenfalls Sache des Testers. Leider ist an dieser Stelle den Herren Testern, die natürlich davon überzeugt sind, die vorigen Probleme objektiv gelöst zu haben, noch nicht auf-

gegangen, daß sie bereits in eine Sackgasse geraten sind. Das Kriterium Beschleunigung beispielsweise steht nun über 20 anderen gleichberechtigten Kriterien gegenüber, macht also nicht einmal 1/20 der Gesamtbeurteilung aus. Oder von einer anderen Seite betrachtet: Würde in einem Test die Gold Wing gegen die CB 550 aus gleichem Hause antreten müssen, könnte die Kleine der Großen ein Schnippchen schlagen: Handlichkeit und Wirtschaftlichkeit würden den Klassenunterschied eliminieren. Doch damit nicht genug. Wenn es an die Punkteverteilung geht, werden die Tester plötzlich so objektiv, als wüßten sie nicht, auf welchem Motorrad sie sitzen. Auch das sollte den Testern einmal gesagt werden: Man kann sagen, das Fahrwerk hat die und die Eigenschaften, aber man kann nicht sagen, jenes Fahrwerk hat x Punkte und jenes y. Die Albernheit jener Motorradfahrer, die andere Motorräder als das selbst gefahrene so gerne abkanzeln, zeichnet auch unsere Tester aus, was sich an der unterschiedlichen Bewertung identischer Bewertungskriterien nur allzu leicht ablesen läßt.

So kann man sich kaum des Eindrucks erwehren, daß dieser Testzirkus einer Miß-Wahl ähnelt, bei der die Schönsten der Schönen in ihre Körpereinzerteile zerlegt und bepunktet werden.

Warum genügt es nicht, Motorräder zu testen und zu vergleichen? Wahrscheinlich, weil dann der Spieltrieb von Testern wie Lesern zu kurz käme. Man will ja nicht wissen, welche Eigenschaften ein Motorrad besitzt, sondern man will wissen, wer gewinnt. Gedanklich besitzt das Ganze gewisse Ähnlichkeiten mit den Sandkastenspielen von Generalen. Freilich bleibt dies nicht unproblematisch. Besitzt der Leser selbst die Siegerma-

schine, ist natürlich alles in Butter, und wenn nicht? Dann ist der Test halt „Käse“, die haben eben keine Ahnung. Der Tester ist sich dieser Gefahr natürlich bewußt, und so wird er immer ein paar belobigende Worte zu den Verlierermaschinen finden. Dies erübrigt sich natürlich bei Modellen, die in der Publikumsgunst ohnehin sehr weit unten rangieren.

Wer an eine sportlich-faire Auseinandersetzung derartiger Testvergleiche glaubt und

deren Ergebnisse als objektiv betrachtet, muß wohl als reichlich naiv angesehen werden. Daß ihm selbst dies nicht aufgeht – dafür werden unsere Zeitschriften schon sorgen. Wir werden immer häufiger derartige Tests lesen dürfen, und die Dramatik und Spannung, wer denn nun gewinnen wird, ist doch eine nette Unterhaltung, oder?

Wolf-G. Rohde

Der Komplex

Darf ein Motorradfahrer auch Auto fahren?

Manchmal hört man Sachen, bei denen man sich erst vergewissern muß, daß wir schon 1977 schreiben und nicht etwa noch 1954. Damals waren noch die harten Männer im Motorradsattel Trumpf, wer auf ein Auto umstieg, galt manchem als Verräter. Seither hat sich eine Menge geändert. Motorradfahren ist keine Weltanschauung mehr, sondern ein wunderschönes Hobby und für die meisten von uns ist das Auto zu einer Notwendigkeit geworden; man denke nur an Beruf und Familie.

Wenn man nun erfährt, daß es Leute gibt – sogar BVDM-Mitglieder – die es einigen Kameraden übel anmerken, wenn diese z.Zt. kein Motorrad haben und es dennoch wagen, im Auto zum Clubabend zu erscheinen, dann kann man nur den Kopf schütteln.

Vollends unverständlich aber wird ein solches Verhalten, wenn es sich bei den angemessenen Autofahrern um Leute handelt, die sonst

jederzeit bereit sind, sich bei der Organisation von Treffen und Veranstaltungen aktiv einzusetzen.

Eben weil Motorradfahren heute Hobby ist und Hobby's zugunsten wichtigerer Dinge im Leben gelegentlich zurückgesteckt werden müssen, ist es nicht nur intolerant, sondern im höchsten Grade unkameradschaftlich, denjenigen Leuten, die vorübergehend auf den Betrieb eines Motorrads verzichten müssen, den Abfall vom alleinseligmachenden Windgesichterglauben vorzuwerfen.

Wer noch so einen längst überholten Anti-Auto-Komplex pflegt, erweist dem Motorrad-Gedanken einen schlechten Dienst. Er sollte die Vorstellung vom guten Motorradfahrer auf der einen, und vom bösen Autofahrer auf der anderen Seite ganz schnell über Bord werfen. Er macht sich lächerlich und unglaubwürdig, spätestens dann, wenn er selbst gezwungen sein wird, einen Wagen zu benutzen, sei es zum Brötchenerwerb oder aus anderen Gründen.

W. Reuter

BVDM-Interna

Mut zur Entscheidung gefordert

Der BVDM zur Umstrukturierung der Motorrad-Haftpflichtversicherung

Bekanntlich wird am 1.7.1978 ein neuer Tarif in der Motorradhaftpflichtversicherung gültig. Die Sonderregelungen für die 250er (bisher generell in 17 PS-Klasse) und 125er (bisher generell in 10 PS-Klasse) werden fortfallen.

Die Höhe der künftigen Prämien ist zur Zeit weder voraussehbar noch von irgendeiner Stelle beeinflussbar, da die von den Versicherungen vorgelegten Zahlen ausschließlich vom Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen eingesehen und geprüft werden. Vieles scheint allerdings darauf hinzudeuten, daß die 27 PS-Klasse um einiges teurer wird, da weitaus die meisten Anfänger diese Klasse bevorzugen.

Läßt sich also über die künftigen Prämienhöhen nichts sagen, so um so mehr zu den Tarifeinteilungen. Die jetzige Schadenfreiheitsstaffelung ist praxisfremd und ungerecht. Da nach Auskunft der Versicherungen Motorradfahrer mit sehr viel Erfahrung sehr wenig Schäden verursachen, sollten die SFR-Klassen nach oben hin erweitert werden. Wegen des enorm hohen 100 %-Niveaus wäre eine Rabattausweitung auf 70 oder 75 % angebracht. Da weiterhin Anfänger überdurchschnittlich viele Schäden verursachen, sollte die Anfängerprämie über 100 % liegen. Schließlich erscheint auch die Einführung von Schadensklassen (Malus) erforderlich.

Zusammenfassend wird folgender Vorschlag zur Diskussion gestellt:

S 2	250 %	SF 3	60 %
S 1	200 %	SF 4	50 %
SF 0	175 %	SF 5	40 %
SF 1/2	125 %	SF 6	35 %
SF 1	100 %	SF 7	30 %
SF 2	80 %	SF 8	25 %

S = Schadensklasse

SF = Schadenfreiheitsklasse

Da in diesem Vorschlag das Anfängerrisiko voll berücksichtigt wurde, müßte eine Anhebung der derzeitigen Prämien hinfällig sein (sofern man den Versicherungen glaubt, daß die derzeitigen Prämien nicht kostendeckend sind).

Auch die Einteilung der Versicherungsklassen sollte überdacht werden. Alles, was oberhalb von 27 PS liegt, nur noch durch die 50 PS-Grenze zu unterteilen, geht an den Erfordernissen des Motorradmarktes vorbei. Eine Klasse zwischen 37 und 40 PS würde nicht nur älteren Modellen zugute kommen, sondern vor allen Dingen den immer zahlreicher werdenden 400ern. Diese Klasse auf 27 PS herunterzurüsten, ist wohl gutgemeint, hat aber ihre Tücken: Für Anfänger sind die inzwischen hart an die 200 kg Grenze gerückten 400er auch nicht mehr unproblematisch, vor allem dann nicht, wenn sich mit Leichtigkeit in diese Maschinen wieder die ursprünglichen 34 oder 37 PS hineinzubauen lassen.

Mit diesen Vorschlägen (und noch einigen mehr) werden sich Versicherungen und Bundesaufsichtsamt auseinanderzusetzen haben.

O—R

Test - Technik

Nicht nur für Expeditionen gut

Norwegische Bergsteigerzelte erwiesen sich als ideal für Motorradfahrer

Seit vielen Jahren rüsten sich Expeditionen mit Zelten der in Trondheim beheimateten Firma „Helsport“ aus. BVDM-Mitglied Wolfgang Junge, ein eifriger Tourenfahrer mit guten Skandinavien-Kontakten, befand die Produkte dieser Firma wegen ihrer hochwertigen Qualität und Leichtigkeit als ideal für Motorradfahrer und übernahm kurzentschlossen den Import für die BRD.

Er bietet Zelte zwischen 198 und 693 DM an, fürwahr stolze Preise. Um uns jedoch zu beweisen, daß in diesem Fall teuer und preiswert identisch sind, stellte Wolfgang Junge der Ballhupe kurzerhand ein Zelt zu Testzwecken zur Verfügung. Wir nahmen das

Angebot dankbar an und waren neugierig, was uns dieses Zelt wohl bieten würde.

Es handelt sich um das Modell „Børgefjell“ für vier Personen, das 510 DM kostet. Die Form des Zeltes ist aus den Fotos und Skizzen ersichtlich. Das Material des Innenzeltes, dessen Grundfläche 2 x 2 Meter beträgt, ist „ventilierendes“ Nylon, das die Bildung von Kondenswasser verhindert. Das Außenzelt besteht aus speziellem Nylon, das mit Silicon imprägniert ist und besitzt vier Luftklappen. Da das Zelt symmetrisch gebaut ist, hat es zwei Gepäckräume – und zwei Eingänge. Stangen und Heringe sind aus superleichtem Metall hergestellt.

Die Packmaße und das Gewicht des kompletten Zeltes sind überraschend. Die „Wurst“ ist keine 50 cm lang, besitzt einen Durch-

messer von 16 cm und wiegt ganze 3,3 kg (alles selbst gemessen, keine Werksangabe). Das sind Werte, die selbst den kleinen Minipack-Zelten gut zu Gesicht stünden. Ideal erweist sich dies für Motorradfahrer. Das Zelt nimmt dem Gepäckträger kaum Platz und läßt sich durchaus auch im Krauser-Koffer oder sogar im Elefantenboy verstauen. Denkbar einfach gestalten sich Auf- und Abbau des Zeltes, Übung ist nicht erforderlich. Einzige Kritik: Das Innenzelt müßte an den Seiten in der Mitte noch zusätzlich abspannbar sein, um das leichte Einsacken an diesen Stellen zu verhindern.

Der erste, harte praktische Test erfolgte anläßlich eines Wochenendes auf der Insel Fehmarn in der Ostsee. Die schwächlich wirkenden Heringe hatten als erste ihre Bewährungsprobe zu bestehen. Der steinige, harte Untergrund erforderte in Ermangelung eines Gummihammers viel Fußkraft. Die solchermaßen malträtierten Heringe schienen unbeeindruckt. Noch heute zeichnet sie eine mathematische Geradheit aus, die angesichts Leichtigkeit und Strapazierung bereits zu tollen Mutmaßungen geführt hat („Titanlegierung“).

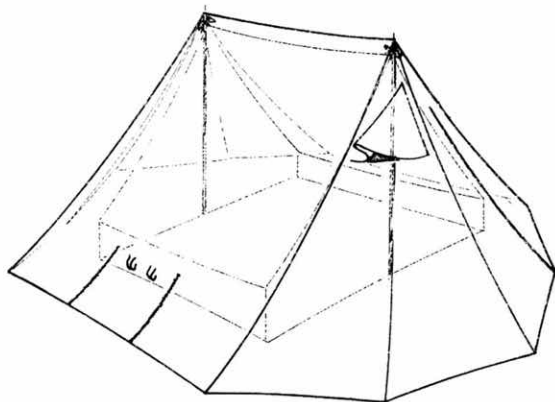
Als besonders praktisch erwies sich der doppelte Eingang. Von außen wie von innen kommt man bequem an das Gepäck heran. Die Gepäckräume lassen sich nach Verwendungszwecken aufteilen, z.B. in einen Abstellraum und in eine „Freßecke“.



Seine weiteren Qualitäten konnte das Zelt in der folgenden Nacht unter Beweis stellen. Ein mächtiger Sturm erhob sich und Unmengen Regen ergossen sich über Ostsee und Zelt (Es war das Wochenende, an dem viele Ostseeeurlauber vorzeitig abgereist sind). In beiden Prüfungen verdiente sich das Zelt die Note 1. Die abgerundete, glatte Form des Zeltes bot dem Wind kaum Angriffsfläche und die Wasserdichtigkeit war in der Tat 100 %ig.

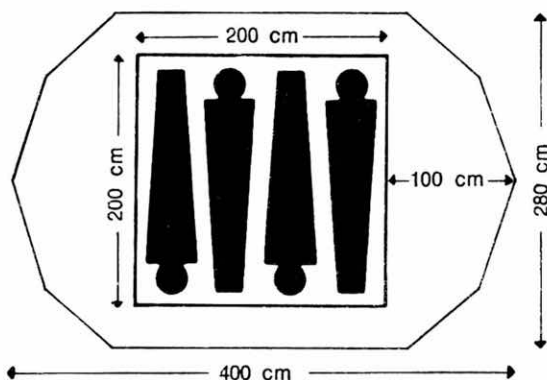
Der noch bei Sturm und Regen erfolgte Zeltabbau offenbarte einen weiteren Vorteil der Zeltkonstruktion. Das Innenzelt ließ sich ohne Schwierigkeiten zuerst abbauen und damit trocken verpacken. Das zweite Test-Wochenende war von besonderer Art. Es bestand in einer Zwei-Tages-

Fernwanderung in den Berner Alpen mit einem Nachtlager in 2200 Meter Höhe. Packmaße und Gewicht des im Rucksack verstauten Zeltes wurden natürlich besonders geschätzt. Die Erkenntnisse des Fehmarn-Tests wurden nur untermauert, offen blieb noch die Frage, ob das Zelt tatsächlich für vier Mann einigermaßen bequem ist. Auch hier wurde unsere anfängliche Skepsis eines besseren belehrt. Da kein Gramm Gepäck in das Innenzelt wandern brauchte, ließen sich die vier Quadratmeter recht erträglich auf vier Personen verteilen. Angenehmerweise stellte sich heraus, daß die für Nylonzelte so typische muffige Luft trotz „Full-House“ auch für empfindliche Nasen nicht festzustellen war. Ein derartiges Zelt in der hochalpinen Einöde zu benutzen erschien uns schließlich fast schon als Selbstverständlichkeit.



Letztes Testkriterium, das jedoch nicht endgültig beantwortet werden kann, ist das der Haltbarkeit. Doch Material, Verarbeitung und der Name der Firma Helsport lassen auch hier optimale Ergebnisse vermuten.

Das Testurteil lautet eindeutig: Die 510 DM Investition lohnen sich in jedem Fall. Viel Platz, wenig Gewicht und unerreicht hohe Qualität lassen dieses Zelt mit den übrigen auf dem Markt angebotenen Zelten nicht mehr vergleichen.



Importeuradresse: Wolfgang Junge
Wasserstr. 22
4630 Bochum
Fernruf: 0234/553033

WGR



Achtung Satire

Gesucht: Der richtige Motorradfahrer

Zuerst hielt ich es für eine kluge Idee, einmal herauszufinden, wie der richtige Motorradfahrer aussieht. Wie so oft war ich dann nachher noch sehr viel klüger. Doch ich will

nicht vorgreifen, beginnen will ich, wie das hierzulande üblich ist, beim Anfang.

Was macht wohl den richtigen Motorradfahrer aus? Frisch, fromm, fröhlich und frei

ging ich dieser Frage gewissenhaft nach. Ich fand sehr schnell heraus, daß derjenige kein richtiger Motorradfahrer ist, der seine Maschine beispielsweise für so 'ne olle Kupplungsreparatur in die Werkstatt bringt. Der richtige Motorradfahrer macht alles selbst. Der richtige Motorradfahrer schmeißt seine Frau aus dem Haus oder vergißt sie zumindest, solange geschraubt wird. Der frisch lackierte Rahmen kommt ins Schlafzimmer, die Motorteile fein säuberlich auf den Küchentisch, das Motoröl ins Aquarium. Der Verstand versteckt sich zwischen Ventilen und Kanälen, hurra, es wird geschraubt. Schrauben, schrauben, schrauben. Bedauernswert eigentlich nur die Frau, die ja doch meist wieder zurückkommt (und weder den Motor noch den Alten hinauswirft).

Ich muß schon gestehen, daß ich ein wenig verwirrt war, daß der richtige Motorradfahrer alles selber machen muß; aber wie das mit dem elitären Bewußtsein so ist – und das ließ sich bereits recht deutlich feststellen – gibt es da noch Steigerungen.

Da behaupten ein paar Leute, einfach nur reparieren wäre noch längst nichts Besonderes, und der richtige Motorradfahrer sei ja schließlich etwas Besonderes. Erst wer sein Motorrad optimal zu verbessern verstehe, könne sich zu diesem Besonderen zählen. Ich war bis dato überzeugt, daß man mit dem, was die Hersteller so bieten, eigentlich ganz gut fahren könne, aber das war wohl naiv gedacht. BMW mit Honda-Getriebe, XS 750-Rahmen mit KS-Motor, Gold Wing-Motor in Maico-Rahmen, 700er Mondamin mit Dr. Oetker-Fahrwerk, usw. – ist das nichts? Also, jetzt erst recht: Schrauben, schrauben, schrauben. Feilen, bauen, optimieren. Hier eine Quante PS mehr, dort ein Gramm Gewicht weniger. Ich kannte mal einen, der hat für seinen Dokortitel der Philosophie in einem halben Jahr weniger gearbeitet als diese Schauerlinge – pardon – Schrauberlinge in einem Monat. Mutti fliegt wieder raus, Kindermachen weißnichtmehr, sollte trotzdem mal gegangen sein, Bagage ebenfalls raus und – Zeus sei Dank – endlich schrauben. Die Faszination der Hobbyingenieurkunst oder das Verliebtsein in die Technik. Freud hätte gesagt: Die Libido verstaubt sich in den geheimen Gän-

gen und Höhlungen des zweirädrigen Partners. Igittigitt!

Junge, Junge, die sind schon ganz schön elitär, aber es gibt noch elitärere oder mehr elitäre oder ... na ja, sagen wir mal die

Elite der elitären Elite. Und auch die meinen, nur sie wären die richtigen Motorradfahrer. Die holen sich nämlich von irgendwo her einen sogenannten Veteranen – die kennen Sie sicher, das sind so vergammelte Geräte von Anno-Pief. Früher einmal habe ich gedacht, die kaufen die Dinger, weil sie wenig Geld haben, aber genau das Gegenteil ist der Fall. Die haben zuviel von dem Zeug. Denn die benutzen die Dinger nicht zum Fahren, sondern zum Schrauben. Das ist die Krönung: Schrauben um des Schraubens willen. Die Leier bleibt die alte: Schätzchen fliegt raus, Omi darf bleiben und die Odyssee des Veteranenbastlers kann beginnen. Schutzblech kriegt er noch in Hamburg, Rücklicht in München und Kupplung in Hinterposemuckelheim. Das geht dann so ein paar Jährchen, bis der Veteran endlich blitzblank dasteht und man sich nun einen richtigen Motorradfahrer nennen darf.

Jetzt gibt es aber wieder eine ganz andere Gruppe, die den Anspruch des richtigen Motorradfahrers nur für sich gelten lassen. Die meinen nämlich, ein richtiges Motorrad sei erst ein Motorrad mit drei Rädern. Ich habe nichts gegen Gespanne, aber warum ist ein Motorrad mit zwei Rädern kein Motorrad, und warum ist ein Motorradfahrer auf zwei Rädern kein richtiger Motorradfahrer? Muß man ein drittes Rad haben?

Doch es gab ja noch eine andere Elitegruppe, die war wieder zweirädrig. Die waren nun die einzigen richtigen Motorradfahrer, weil sie besonders gut damit umgehen können. Erraten, unsere holden Motorradsportler melden sich zu Wort. Mich stört's nicht, wenn diese Jungs bis an ihre Grenzen und bis an die Grenzen ihrer Mühlen oder darüberhinaus gehen. Aber daß ich erst ein richtiger Motorradfahrer bin, wenn ich schnell um die Ecken sägen kann – das verstehe ich nicht. Andererseits tut mir diese Elitegruppe sogar ein wenig leid, denn eine andere Elitegruppe bezeichnet erstere schlicht und einfach mit „hirnlosen Selbstmordkandidaten“. Die

meinen, Ausdauer und weite Touren machen den richtigen Motorradfahrer aus. Ich habe dabei ungefähr folgende Maßstäbe gefunden: Ein Tages Tour mindestens 1000 km, Urlaub mindestens bis Istanbul.

Während sich in mir leise Zweifel am Bild des richtigen Motorradfahrers regten und ich immer mehr den Eindruck gewann, daß es bei all denen, die sich dafür hielten, irgendwo nicht richtig tickt, setzte ich die Suche (noch) fort.

Die Suche blieb nicht erfolglos. Doch was ich da an Einstellungen noch zusammentragen konnte, stellte die anderen Eliten glatt in den Schatten, jedenfalls, was Arroganz und Dummheit anbelangt.

Da wird behauptet, ein richtiger Motorradfahrer sei man erst von 250, 350, 500 oder 750 ccm an aufwärts. Der richtige Motorradfahrer muß also Geld haben. Die haben wirklich nicht mehr alle Steingutassen im Schrank, aber mal ehrlich: Viel falscher als bei den anderen Typen tickts bei denen auch nicht.

Schließlich bleiben mir als Krönung noch die Markenfetischisten übrig. Leider habe ich

feststellen müssen, daß sich hier die Fahrer von traditionsüberladene Firmen besonders hervortun – vielleicht haben die es auch am meisten nötig. Aber die Typen gibt es bei allen Marken; nur wer eben diese oder jene bestimmte Marke fährt, ist ein richtiger Motorradfahrer.

So, Spaß hat das nicht gemacht, über diese Eliten zu schreiben. Wie soll man bei denen noch Humor haben? Doch zwei Erkenntnisse haben sich doch gewinnen lassen. Diejenigen, die sich im obigen Sinne für die richtigen Motorradfahrer halten, sind es nun wirklich nicht. Die haben einen Horizont von 12 bis Mittag.

Der wirklich richtige Motorradfahrer wird aber wohl derjenige sein, der Spaß und Freude mit seinem Motorrad erlebt – egal, ob er 10 Minuten um den Ring braucht, am Veteranen schraubt oder in Indien war. Er wird solange ein richtiger Motorradfahrer bleiben, wie er sein Tun nicht überbewertet. Es wäre zu schön, wenn diese blöden Motorradfahrer wenigstens das einmal kapieren würden.

Sokrates

Der Erbkönig

(Goethe getunt)

Wer rattert so spät durch Nacht und Wind?

Es ist ein Motorrad mit Vater und Kind.

Der Sohn auf dem Sozius sitzt sicher und warm,
der Vater fährt Zickzack, daß Gott es erbarm.

„Mein Sohn, was birgst Du so bang Dein Gesicht?“

„Siehst Vater Du den Laternenpfahl nicht?“

„Das Pfälchen, das kleine – wozu das Geschrei!“

Um Haaresbreite saust er dran vorbei.

„Mein Vater, mein Vater, und merkst Du es nicht?

Es fängt an zu regnen, wie brennt mein Gesicht!“

„Sei ruhig, ertrage den Regen mit Schneid!

Jetzt wirst Du gewaschen, es war höchste Zeit.“

„Mein Vater, mein Vater, und siehst Du nicht dort –
die Gans auf der Straße! Oh scheuche sie fort!“

„Das Mistvieh, das seh ich, ich bin doch nicht blind!

Das gibt einen Braten, am Sonntag, mein Kind!“

„Ich lieb Dich, mich reizt Deine fette Gestalt!
Auch wenn Du jetzt flüchtest, mach ich Dich doch kalt!“

„Mein Vater, mein Vater, jetzt tuts einen Knall!“

Der Scheinwerfer splittert, ein Schrei und ein Fall!

Die Straße, sie färbt sich vom Blute so rot,
das Söhnchen es lebt, doch die Gans, die ist tot.

Dem Vater, dem grausts nach dem schrecklichen Rutsch –

was nützt ihm die Gans? Das Motorrad ist futsch!

ANNO 2000

ROTGELBER FIVE: DER „FLUGDRACHE“

Gestern unternahm ich die erste Ausfahrt mit der neuen big-five aus der Großserie der chinesischen Marke HO-WU-PÄNG benannt The Flying Dragon.

Design: in line five, o.h.c. double knocker, five in one Auspuffanlage, Preßstahlrahmen perforiert, cantile Verfederung dem aktuellen Trend gemäß, Schmierung durch eine Kombination aus dry-sump und total-loss Prinzipien. Zündsystem mit automatischem timing. Cockpit aus Reifaserkunststoff.

Für styling und new-look berief man bei Ho-Wu-Päng den bewährten Stylisten Luigi Parmesani; Emaillierung lehmgelb (um das Image zu wahren?) und Verwendung von Rotchrom.

Vor dem Start wurde die Kette noch mit chainspray behandelt. Der total neuartige Zentralvergaser, also ein one-in-five, sorgte für sofortiges starting des Motors, der ein yowl ertönte ließ, so richtig the song in my heart! Im zweiten Gang entstand infolge ungewohnt präziser Dosierbarkeit der Servokupplung ein bedrohliches wheelie nach trailbike-Gebräuchen; nach diesem Drachenflugversuch fuhr ich ins Gebirge, wo gleich in der ersten hairpin-Kurve mir ein Basyrider

mit seinem verrückten chopper den Weg versperrte, so daß ich full brakes stoppen mußte. Wir kamen ins Gespräch, und als wir gerade beim Thema Radstand waren, erscholl aus dem Wald das Brummen eines vee-twins: Da kam mit wildem steering-wobble ein Gespann auf die Kurve zu, aber der Fahrer schaffte sie. Darauf beschloß ich diesen nicht geheuerten Ort zu verlassen und befuhr eine Paßstraße, um das handling zu erproben, welches sich als perfekt erwies, wohl dank mehrerer stiffenings der Rahmenkonzeption und dem know-how bei der Firma Ho-Wu-Päng. Doch alle unterwegs erlebten happenings werde ich später in einem kompletten Bericht schildern.

Von Ho-Wu-Päng gibt es zwei Ausführungen, beide mit dem in-line-five 777,7 ccm-Motor, der air-cooled ist.

Typ MP: bedeutet nicht military-police, sondern multi-purpose, also geeignet für Farmer und unterentwickelte Gebiete;

Typ MPH: bedeutet miles per hour, also ein Meilenfresser als Eskalation, demnach ein racer und Reifen-Killer für speedfans. Exklusives extra-tuning auf Wunsch. Spitze um 250 stkm flat-on, die ich nicht zu erreichen wagte, — do it yourself.

Michel Nachaff



Geschichten

Motorradfahrer einmal anders

Die Schönheiten einer Hochgebirgs- wanderung und deren eigentümliche Gesetze

Einer hatte gerufen, 15 Motorradfahrer wollten kommen. Den Eseln schiens zu wohl zu sein, denn dieser eine hatte nicht etwa zu einem Motorradtreffen gerufen, sondern zu einer Zwei-Tagen-Fernwanderung im Berner Oberland, mitten im Herzen der Schweiz.

Motorradfahrer zu Fuß — geht das überhaupt? Der Motor nicht im Rahmen, sondern im Körper und der Rucksack nicht auf dem Tank, sondern auf dem eigenwüchsigen Rücken. Fürchterlich primitiv, auf das völlig unzureichende Leistungspotential des ureige-

nen Gestells zurückgreifen zu müssen und dennoch: 15 Nennungen.

Da aber der eine nicht weiß, was eben derselbe will, der zweite familiäre Verpflichtungen verspürte, der dritte plötzlich die Lust verlor, der vierte dieses und der fünfte jenes Hindernis beteuerte, schließlich ein sechster gar seinem Motorrad die Anreise nicht zu traute, begann das Spielchen mit den zehn kleinen Negerlein schon vor dem Startschuß: Da waren nur noch neun.

Diese zu allem entschlossene Neunergruppe versammelte sich in Wilderswil bei Interlaken zwischen Thuner und Briener See. Die Heiden sind es wert, kurz vorgestellt zu werden:

Fred, klein und kämpferisch

Heinzeldackel, mutig und laut

Lupinchen, durchtrainiert und süß

Lulatsch, lang und zäh

Mausi, unternehmenslustig und draufgängerisch

Maulaf, still und gedankenvoll

Tupolew, todesverächtlich und nicht abstellbar

Plasticus, schnauzig und kräftig

der Autor, anonym und unbekannt.

Die einzige Gemeinsamkeit der neun war wohl die, daß jeder auf seine Art ungenießbar war.

Das Programm war schnell erklärt. Beginn eines 4 1/2 stündigen Aufstiegs in Wilderswil (560 m NN) zur Schynigen Platte (1960 m NN). Dann Gratwanderung, Hochtäler, wieder Gratwanderung bis zum Faulhorn (2670 m NN). Schließlich Abstieg nach Grindelwald (1000 m NN) und von dort aus mit dem Zug zurück nach Wilderswil. Übernachtung irgendwo in der Einöde zwischen Schynige Platte und Faulhorn. So einfach ist das.

Schon beim Packen gab es die ersten langen Gesichter. Lediglich Fred, Plasticus und ich hatten einen Rucksack. Dementsprechend wurden diese bis zum Bersten gefüllt. Plasticus und meiner mochten gut 15 Kilo gewogen haben. Mausi und Maulaf brachten recht eigenwillige Rucksackkonstruktionen, bestehend aus Plastik, Gürteln und Unmengen Wäscheleinen an den Start. Indes: Kritik an diesem Gehänge wurde scharf zurückgewiesen.

Da ich der einzige mit (wenn auch geringer) Bergerfahrung war, übernahm ich die Führung der Kolonne. Wenn man in 4 1/2 Stunden 1400 m Höhenunterschied überwinden will, heißt die einfachste Bergwanderregel: kleine, langsame Schritte in sturer Regelmäßigkeit. Heinzeldackel und Tupolew wußten es natürlich besser. Die paar Meterchen, was ist das schon? Wir sind ja schließlich fit, sind jung, haben Kraft und Kampfgeist.

Während mir die beiden solchermaßen neben und vor den Füßen herumtrampeln, läuft hinter mir ein Varieté. Frohsinn, Späßchen, Klamauk. Natürlich findet man immer wieder zu dem gleichen Käu zurück. Der eine fährt den steilen, holprigen Weg mit der Bultaco hinauf und der andere macht linksgrif mit dem Yamaha Mockick (wobei er allerdings der einzige ist, der das nicht als Witz auffaßt). Allenthalben streitet man sich auch wieder über BMW und Honda, Zwei- und Viertakt, Gummirahmen und Schleudermotor.

Lulatsch trägt nach einer Stunde immer noch die Pief in seinem oralen Organ spazieren. Ich stelle derweil erleichtert fest, daß Heinzeldackel und Tupolew inzwischen meinen Hintermännern um die Füße trampeln. Beim Durchzählen meldet sich Lupinchen mit „17 und 4“, ist aber noch dran.

Heinzeldackel will plötzlich pro Stunde fünf Minuten Pause machen. Noch treffen ihn *alle* verständnislosen Blicke.

Wir begegnen Wanderern, die bergab steigen. Mein „Grüezi“ trifft auf „Grüß Gott“, mein „Grüß Gott“ auf „Guten Morgen“, mein „Guten Morgen“ auf „Grüezi“. Ab da sag ich nur noch „Grüezi“.

Nach anderthalb Stunden meldet sich Tupolew. Sein Meniskus. Stimmt ja, er hatte schon vorher davon gesprochen. Trotzdem will er noch weiter. Zumindest bis zur Bahnstation. Ich begreife und zücke meine Strichliste.

Da waren nur noch acht.

Eine halbe Stunde später fordert Heinzeldackels unmöglicher Laufstil seinen Tribut. Insgeheim denkt er sich, wenn Tupolew, dann kann ich auch. Außerdem wäre eine beruhigende Zigarette viel schöner. Man ist ja schließlich Flachlandtiroler und überhaupt und so. Und Außerdem. Jawohl.

Da waren's nur noch sieben.

Bis zur Bahnstation Breitlauenen in 1550 m Höhe laufen sie noch. Von dort aus wollen sie zur Schynigen Platte hinauffahren, auf uns warten, Winke Winke machen und geschlagen, aber wohlgelaunt ins Tal zurückfahren.

Nanu? Auch Plasticus will plötzlich nicht mehr. Der schwere Rucksack und das schmerzende Knie. Letzteres hat er noch aus seiner Zeit, als er den mannhaften Dienst zu Glorie und Wehrhaftigkeit des innig geliebten Vaterlandes verrichtete. Damals bohnerete er mit seinem Hosenboden einen frisch gebohnerten Gang und landete recht unsanft an einer Türkante. Er trägt sein Mißgeschick mit Fassung. Jawohl ja. Hi-hi.

Da waren's nur noch sechs.

Lupinchen übernimmt Plasticus' Rucksack. Mausì hat die glänzende Idee, sein Gepäck von den anderen hinauffahren zu lassen. Dieser Stilbruch wird jedoch nicht geduldet. Entweder oder . . .

Ich vermute das Oder und gehe den folgenden, recht schweren Anstieg ziemlich flott an. Wenn, dann sollen die Jungs hier schlapp machen, wo sie sich noch zur Bahn schleifen können und nicht oben am Grat.

Die anderthalb Stunden zur Schynigen Platte sind eine einzige Augenweide. Schroffe, brüchige Felswände wechseln sich mit saftigen Almen ab. Unter uns eröffnen sich herrliche Blicke auf den Thuner und Brienzer See und in die einzigartigen Lüscherntäler. Sogar einige Viertausender sind trotz der Wolken sichtbar.

Ein herrlicher Blick auch auf die gestreßten Gesichter meiner Kameraden. Keuchend, kämpfend. Der Wille ist stark, der Körper ist schwach. Aber noch siegt der Wille.

Noch kann ich einen kleinen Schritt zulegen. Eine halbe Stunde vor der Schynigen Platte müssen fünf Minuten Pause sein. Eine große Tonne mit abgestandenem Wasser ist der richtige Haltepunkt. Lulatsch versinkt in der Tonne. Ich verteile Traubenzucker. Die Hemden sind durchnäßt und in den Gesichtern finden sich Rinnsäle mit den ihnen eigenen, ungesetzlichen Verläufen.

Als wir die Schynige Platte erreichen, sehen wir die professionell gekleideten und mit Rucksäcken versehenen Touristen, die aus

den Zügen steigen. Die schauen uns etwas verständnislos an. Wozu rauflaufen, wenn doch hier eine Bahn hinaufgeht? Ja, wozu eigentlich?

Erst wird gemampft, und keiner mault. Endlich, als eine Wolkenfront aufzieht, kommt's heraus. Mausì will nicht mehr. Nicht bei diesem Wetter. Während er versucht, es mir zu erklären, überlege ich, ob sein Körper schlappgemacht hat oder ob die unmögliche Rucksackkonstruktion des Übels tieferer Grund war. Wahrscheinlich letzteres, aber mit dem Rucksack ist es wie mit seinem Motorrad: Das ist gut und damit basta. Noch ein Strich, der zu einem Kreuz wurde.

Da waren's nur noch fünf.

Wo Mausì ist, da ist auch Maulaf. Zwei Blicke, der eine auf seine Gepäckkonstruktion und der zweite auf sein gezeichnetes Gesicht, machen mir klar, daß auch für ihn die Wolken gerade noch rechtzeitig aufgezo-gen sind.

Da waren's nur noch vier.

Fred, Lulatsch, Lupinchen und ich sitzen an einem Tisch und können unsere gemeine Schadenfreude nicht verbergen. Wir vier wachsen eng zusammen. Das Kameradschaftsgefühl wird sich in der vor uns liegenden Einsamkeit der Gebirgswelt erst so richtig entwickeln.

Wir beginnen unsere Gratwanderung um 16 Uhr. Über 1500 Meter oberhalb des Talgrundes eröffnet sich uns eine dermaßen eindrucksvolle und abwechslungsreiche Gebirgswelt, daß wir die Strapazen schnell vergessen. Unter uns sehen wir zur Linken den Brienzer See mit der gegenüber liegenden Bergkette und zur rechten ein sanftes Hochtal mit einem leichten, ca. 100 m tiefen Grat, der noch Blicke in das Grindelwaldtal gestattet. Der Blick vom Grat hinab in die Tiefe ist manchmal schwindelerregend, die schmalste Stelle des Grats ist gerade einen halben Meter breit.

Inzwischen haben wir ein neues Spiel erfunden. Wer über Motorräder spricht, erhält einen Minuspunkt. Doch keiner von uns, der diese herrliche Bergwelt genießt, kommt auf die Idee, sich über so ein lapidares Thema wie Motorräder zu unterhalten. Wir beziehen Eigentore in unsere Punktskala mit ein und Lulatsch führt 4 : 1 gegen mich.

Vor einer mächtigen, 200 Meter hohen Bergwand endet der Grat. Unser Weg geht rechts an dieser Wand vorbei und führt uns in ein Hochtal, welches auf der rechten, nördlichen Seite von einer scharf gezeichneten, zackigen Bergkette abgeschlossen wird. Der schmale Bergpfad führt an der südlichen Seite durch endlose Schutthalden sanft bergauf. Nicht einen einzigen Wanderer werden wir an diesem Tage sehen.

Nach einem kurzen, steilen Anstieg gelangen wir über die Wasserscheide in ein anderes Hochtal, das in Laufrichtung, nach Osten, hin sanft abfällt. Unvermittelt finden wir

uns auf Almwiesen wieder, auf denen Schafe weiden. Ein seltsamer Anblick, in dieser 2200 m hohen Einöde Schafe friedlich weiden zu sehen. Ein einsetzender Regenschauer läßt diesen Anblick nicht vergessen, wohl aber Lupinchens Aufschrei. Er hat bei der letzten Rast Lulatschs Parker liegenlassen. Die letzte Rast war vor einer halben Stunde. Und es ist bereits sieben Uhr.

Während Lupinchen und Lulatsch gemeinsam den Parker holen, suchen Fred und ich einen geeigneten Zeltplatz.

Fortsetzung in Ballhupe 1/78



SPORT

Altes Eisen schwer geprüft

Die Xantener Veteranenrallye aus der Sicht eines Teilnehmers

Die sechste intern. Motorrad-Veteranen Rallye 1977 fand wie schon in den Jahren zuvor in Xanten zu Pfingsten statt. Gastgeber war wieder der BVDB und hier der Landesverband Rhein-Ruhr, der nunmehr schon mit beachtlicher Routine eine Veranstaltung auf die Beine stellte, welche, und das darf man ohne Übertreibung sagen, inzwischen ein Maßstab für eine ganze Reihe anderer Veranstaltungen ähnlicher Art geworden ist.

Peter Cleff hatte wieder mit großem Geschick eine so gute Strecke ausgesucht, daß nicht nur die sogenannten „Begleitfahrzeuge“, sondern auch die Teilnehmer selbst mit der Orientierung Mühe hatten.

Die Länge der Strecke ist nach meinem Dafürhalten so gerade noch zu vertreten, denn wie Heinz Sauerland, nimmermüder Gesamtleiter und Mädchen für alles, in seinem Grußwort ausführte, gehört schon eine ganze Menge Kondition und Können dazu gerade die Maschinen der Jahre bis 1925 über den Kurs zu bringen. Was hier einigen Fahrerinnen und Fahrern abverlangt wurde, war

schon allherhand. Unter anderen war es Frau Wilfriede Vossen, welche mit ihrer Snob von 1923 für besonderes Aufsehen sorgte, da sie bei dem schon zur Tradition gewordenen herrlichen Sonnenschein, mehr als einmal kräftig in die Pedale steigen mußte. Arie Vermeulen aus Almelo war ebenfalls froh, daß er bei manchen Streckenstücken die Pedalen seiner Griffon aus dem Jahre 1921 bewegen konnte, immer mit Pfeife, denn ohne Pfeife ist Arie eben nicht Arie.

Es führt hier zu weit, alle besonderen Maschinen aufzuführen, denn war überhaupt ein Motorradveteran dabei der es nicht verdiente gesondert erwähnt zu werden? Ich möchte sagen nein, denn eine 98er Sachs oder eine 200 DKW sind für manchen, und das sollten einige Leute nicht vergessen, sicher genau so viel Wert wie ein mit viel Geld gekaufter Veteran. Doch nein, ein Motorrad verdient es doch noch besonders erwähnt zu werden, nämlich die sagenhafte Böhmerland von Roel Kreunen aus Hengele, welche hier in Xanten bereits zum 3. Mal an den Start ging. Diese Maschine mit einer Länge von ca. 3 Metern bot nicht nur 3 Personen Platz, sondern bestach durch ihre saubere Restaurierung.

Zur Veranstaltung selbst gibt es nicht viel zu sagen, wenn man selbst daran teilnimmt. Sehr nett, und für die immer sehr zahlreich

anwesenden Zuschauer ist die Vorstellung der Maschinen und der Fahrer am Samstag aufgezo- gen. Diese Vorstellung, von Karl Reese vorgenommen faszinierte die Zu- schauer und auch einige Teilnehmer er- fuhren Details über ihre Maschinen, welche sie offensichtlich nicht kannten. Nur mit einem kleinen Spickzettel bewaffnet, konnte Karl Reese zu jeder, aber auch jeder Ma- schine etwas sagen. Und dies nicht nur am Samstag auf dem Marktplatz in Xanten, sondern auch am Sonntag beim Start und auch noch einmal bei der Mittagspause in Goch.

Der Streckenverlauf war, wie bereits gesagt etwas anstrengend, doch versöhnten einige Abfahrten von Hügeln auf welche man sich vorher mühsam hinaufgequält hatte mit herrlichen Blicken in die typische Land- schaft des linken Niederrheins.

Der „Umweg“ zum 8-Stunden-Rennen

2. Internationale BVDM Deutschlandfahrt 1977

17. Juni 5.00 Uhr. Das durchdringliche Ge- läute des Weckers reißt mich aus meinen friedlichen Träumen. Verschlafener Blick durch's Fenster: das Wetter ist prima. Nur raus aus den Federn und hinein ins Leder. Nach dem Frühstück hält mich nichts mehr zu Hause. Die Gummikuh steht gesattelt und gestriegelt im Stall. Ein Knopfdruck und es geht los. Innerhalb von 30 Stunden sind möglichst viele Kontrollpunkte anzufahren. Der erste Kontrollpunkt ist für mich in Bichl. Einer von drei des MSC Bad Tölz, dem auch ich angehöre. Da warten schon einige Mit- streiter bis es 6.00 Uhr ist. Stempelstelle Nr. 2 am Bibi-See ist bei unserem Eintreffen gerade aufgewacht. Die Jungs machen ein „High-Life-Zelt-Week-End“. Um 6.20 Uhr mit dem dritten Stempel im Wertungsheft, verlasse ich endgültig die heimatlichen Gefil- de. In München erwartet mich eine leere Autobahn. Also erstmal die rechte Hand bis Anschlag drehen, man weiß ja nicht, ob später die Zeit knapp wird. Bis Uim pendelt die Tachonadel zwischen 170 und 180 km/h.

Der Sonntagabend war dann der Sieger- ehrung vorbehalten und man sah überall zufriedene Gesichter, bei denen die einen Pokal gewannen und auch bei denen, welche nur ihre Maschine über den Kurs brachten. Überhaupt war die Ausfallquote erstaunlich niedrig, was einmal mehr beweist, welch ungeheure Arbeit in den Maschinen steckt.

Im Hinblick auf das nächste Jahr wäre Heinz Sauerland und Peter Cleff nur zu wünschen, daß wieder viele neue Maschinen vorgestellt werden, denn das muß meiner Meinung noch einmal gesagt werden, was für den einen die TT in Man oder für den anderen das Elefantentreffen war, ist für uns Vetera- nenfreunde Xanten, der Höhepunkt der Saison.

Jürgen Tenelsen
Rothenburg o.d.T.

Dann auf die B 311 bis Sigmaringen. Tank- pause, dabei ein Blick auf die Karte. Soll ich oder nicht? Also doch, und ich habe es nicht bereut. Einfach Spitze: die „Schwäbische Albstraße“ durch das Donautal, bei Sonnen- schein und ohne Verkehr. Es waren die schönsten 50 km der Deutschlandfahrt.

Bei Spaichingen wird der Dreifaltigkeitsberg erklommen. Stempel ins Heft und dann hin- unter in Richtung Schwarzwald. Wieder schöne Straßen, aber mit Ausflugsverkehr verseucht.

Bei den Motorradfreunden Markgräfler Land werde ich mit Kaffee und Kuchen bewirtet. Ein wenig fachsimpeln und ein Tip zum Auf- finden des nächsten Kontrollpunktes. Der ist 23 km weiter auf dem Gleichenberg. Dort findet an diesem Wochenende das gleichna- mige Treffen statt.

Nach ein paar kurvenreichen Schwarzwald- kilometern beginnt wieder die Autobahn- hetze. Freiburg – Straßburg – Saarbrücken. In Frankreich zahle ich für nicht einmal 100 km Autobahn DM 7,50 Mautgebühr.

Kommentar: „Die spinnen, die Gallier.“

Die Stempelstelle der Fa. GAWA und der Elefantentreiber Saar sind schnell gefunden, aber dann bin ich am Verzweifeln. Etliche Geländekilometer den Hoxberg hinauf und hinunter und hin und her, bis mir ein einheimischer Mopedfahrer den richtigen Weg erklärt. Ich muß in den Ort Hoxberg, und der ist auf der anderen Seite des Berges.

Inzwischen ist es 15.30 Uhr. Mein Magen knurrt und rasselt wie eine MV im Standgas. Die Tante beim nächsten Imbiß staunt nicht schlecht, als ich eine Frikadelle, eine Bratwurst und ein Schaschlik verschlinge. Bis Kaiserslautern fege ich wieder über die Autobahn. Auf dem Donnersberg werde ich vom MC Unter-Taunus empfangen. Der 11. Stempel wird bei Wiesbaden ins Heft gedrückt.

Es ist jetzt 19.00 Uhr. 1000 km bin ich schon gefahren. Die BMW hält bestimmt durch, nur leuchtet beim scharfen Bremsen die Öldruckleuchte auf. Also schnalle ich am nächsten Kontrollpunkt bei Camberg meinen Ölkannister ab, der, wie auch ein 5 l Benzinkanister, links und rechts in die Krauser-Packtaschenhalter geklemmt ist. Im Vertrauen auf die BMW habe ich nur noch Bordwerkzeug, Reifenflipspray, Krimskramsschachtel, Schlafsack und Regenkombi dabei. — Vom „Häuptling“ des MSC Camberg werde ich noch auf eine heiße Brühre eingeladen, und mit dem Tip „gegen Müdigkeit hilft nur Schokolade“ geht es über die Autobahn nach Kassel. Dort erhalte ich 3 weitere Stempel.

Mitternacht. Langsam kriecht die Müdigkeit in mir hoch und will die Augenlider herunterziehen. Beim nächsten Tankstopp stopfe ich deshalb eine Tafel Schokolade in mich hinein. Nach einigem Überlegen riskiere ich die Fahrt nach Lemgo. Werde ich dann noch die restlichen Punkte, die ich mir vorgenommen habe, schaffen?

Die Schokolade hat tatsächlich geholfen, ich bin wieder munter und muß auf regennassen Landstraßen höllisch aufpassen. Um 2.00 Uhr bin ich in Lemgo. Der Junge an der Stempelstelle schläft wie ein satter Säugling, ist aber sofort hellwach, als seine Ohren mit meiner Hupe Bekanntschaft machen.

Dann ab ins Sauerland. Nach einigen Umwegen bin ich bei Zündapp-Lothar und seinen Mannen. Lothar ist als einziger wach.

Durch den Kohlenpott komme ich mit dem letzten Tropfen Sprit zur Tankstelle Recklinghausen. Dort kläfft mich ein angebundener Schäferhund zähnefletschend an. Als ich absteigen will, hat der blöde Mistkötter nichts Dümmeres zu tun, als sich loszureißen und mich ins Bein zu beißen. Der Stiefelreierverschluß ist kaputt. Also Isolierband drüber und weiter gehts.

Der Kontrollpunkt hinter Xanten ist sehr schwer zu finden, leichter ist es bei den nächsten beiden.

7.30 Uhr. Wenn jetzt nur nichts schiefgeht. Zirka 300 km liegen noch vor mir.

Die letzten 3 Stempel bei Solingen, in Köln bei der Fa. Feld und bei Weisweiler vom SFC Rur-Inde sind bis 10.00 Uhr im Heft. Jetzt aber ab wie die Feuerwehr nach Mayen. Nach langem Suchen ist die Zielkontrolle von Wohnwagen-Hennerici endlich gefunden. Es ist 11.30 Uhr.

Ein Kontrollpunkt ist wegen der großen Entfernung nicht abgestempelt: Brunsbüttel an der Elbmündung. Den habe ich von vorneherein ausgeschlossen.

Die Mammutfahrt ist geschafft. Ich bin es auch.

Im Wohnwagen werden uns belegte Brötchen und Kaffee serviert und mit Heißhunger von allen verschlungen. Ich erfahre, daß ich mit dem Wetter riesiges Glück gehabt habe. Zwar waren die Straßen öfters naß, richtig geregnet hatte es jedoch nirgends. Einige Teilnehmer berichteten von hunderten von Kilometern Regen.

Ab 12.00 Uhr war Start zur Sonderprüfung der Deutschlandfahrt: eine 28 km lange Orientierungsprüfung zum Nürburgring nach Toporeproduktion und angegebener Schnittgeschwindigkeit. Dabei muß man höllisch aufpassen. Karte lesen, Strecke nach OK's absuchen, nach der G2K Ausschau halten, gefahrene Strecke und Karte vergleichen, Tachostand und Uhr ablesen, Schnitt ausrechnen, die Geschwindigkeit korrigieren und die OK's müssen auch noch eingetragen werden. Puh! Auf alle Fälle routierte ich.

In einem Dorf laut Karte rechts an der

Kirche vorbei, verflüxt, ich bin schon der Hauptstraße folgend links gefahren, umkehren, Strecke suchen, stimmt die Zeit noch? Da endlich, der Feldweg muß es sein, ja richtig, da hängt eine OK. Die G2K ist dahinter und somit ist der Zeitdruck vorbei. Nun geht es gemütlich mit einigen „Haken“ zum Ring. Dort werden alle von Asbach freudig empfangen, und jeder erhält eine Eintrittskarte zum 8-Stunden Rennen.

Abends fuhren wir, etwa 60 Maschinen, im Konvoi um den Ring, und danach war Siegerehrung. Ich war nicht schlecht erstaunt, als ich mich auf dem Treppchen in die Mitte hinstellen mußte, damit hatte ich wirklich nicht gerechnet. Die bayrische Nationalhymne wurde dann aber doch nicht gespielt, obwohl es mir Asbach versprochen hatte. Bei der Siegesfeier im Sporthotel brach ein wahrer Preisregen auf mich herab. Im kleinen Kreis wurde noch bis Mitter-

nacht gefeiert. Dabei mußte ich mir von Wuffi (humorvolle) Gemeinheiten wie Weißwurstocker und Norditaliener usw. anhören und war viel zu müde, um mich standesgemäß verteidigen zu können.

Am Sonntag habe ich erst einmal bis 11.00 Uhr ausgeschlafen, und das nur ca. 20 m neben der Rennstrecke, auf der es schon seit 2 Stunden heiß herging. Nach einem kräftigenden Essen sah ich ein spannendes Rennen und um 18.00 Uhr ging es ab in die Heimat.

Insgesamt habe ich an diesem Wochenende knapp 3000 km im Sattel verbracht. Meiner Gummikuh machte das garnichts aus, ich war jedoch ziemlich geschafft.

Wegen des riesigen Erlebnisses möchte ich es 1978 wieder anpacken und wünsche allen bis dahin viele herrliche Motorradkilometer.

WWR

Sandiges

7. Hexenrally ETL

Wir, das heißt Wuffi und meine Wenigkeit kamen Samstag den 16.7.77 gegen Mittag in Öerlinghausen an. Nachdem wir in Köln den Bielefeld gestartet waren, fuhren wir das erste Stück bis Olpe Autobahn. Weiter ging es über herrliche Landstraßen nach Meschede, Warstein, Paderborn und Öerlinghausen.

Kaum dort angekommen, trafen wir schon auf alte Bekannte, Tupolew & Copilot (Wildschrei, Kummer auf MZ ES250-Gespann). Nach einiger Zeit wurden wir ungeduldig und fragten Günter Wuttke, wie es mit der Nennungsabgabe stünde; er verwies uns an Bernd Laude, der von ein paar Leuten umringt war. Als ich fragte, wieviele Nennungen denn schon abgegeben worden wären, bekam ich zur Antwort, daß bis jetzt (ca. 60 Min. vor dem Start) noch keiner genannt habe, da keiner zuerst starten wolle. Kurz entschlossen zogen Wuffi, Tupolew und ich Geld aus der Tasche. Wuffi auf der Honda bekam die Startnummer 1, Tupolew mit dem Spann

die 2 und ich mit meiner Morini die 3. Nachdem diese Nummern vergeben waren, kam man an der Nennungsannahme in Hektik, da jetzt jeder Teilnehmer (noch 29) sein Nenngeld loswerden wollte. Als wir unsere Fahrtunterlagen erhielten war ich sehr erstaunt, daß sich die gesamte Fahrstrecke auf einer Kartenkopie befand, die man ohne zu knicken oder Blätter wechseln zu müssen in das Kartenfenster des Elefantenboys verstauen konnte.

Um 14.01 Uhr war für den ersten die Stunde, besser gesagt die 165 Minuten, der Wahrheit angebrochen. Im Minutenabstand folgten die anderen 31 Starter. Auf der Hinfahrt waren für mich und meine Morini noch keine Probleme aufgetaucht, daß sollte sich sehr bald nach dem Start ändern. Auf dem ersten gut zu fahrenden Streckenstück hatte ich das Spann von Tupolew bald eingeholt, nach einiger Zeit gesellte sich Wuffi ebenfalls zu unserer Gruppe. Gemeinsam fuhren wir bis

ZK1. Auf dem Weg dorthin machten wir bereits Bekanntschaft mit dem, was diese Fahrt auszeichnen sollte. Feinster Senne-sand, der teils festgefahren, in tiefen Löchern und Spurrillen aber sehr schön locker war. Durch diese 1 – 1,5 km langen und ca. 3 m breiten Wege fuhr man mit der Straßensolo den reinsten Trial-Stil, um den schlimmsten Löchern zu entgehen. Die Gespanne jedoch, und Tupolew machte da keine Ausnahme, setzten alle ihre Vorteile in diesem Gelände voll ein. Auf einem dieser Wege ließ ich das Gespann an mir vorbei, um in Ruhe meinen Weg zu trialen. Nun sah ich, wie Wuffi ebenfalls überholt werden sollte. Doch kann jemand so blind sein, mit einem Gespann neben einem Solomotorrad in solch einem Gelände längere Zeit herzufahren? Tupolew kann!!! Und es kam, wie es kommen mußte, eine schöne tiefe Spurrille. Wuffi mußte dieser ausweichen, sah links neben sich das Gespann und rechts einen Sandhaufen auf sich zukommen. Im nächsten Augenblick sah man Wuffi die Honda in den Sand werfen. Unser lieber Gespannfahrer, wohl seiner Schuld bewußt, hielt sofort an und half Wuffi den 200 kg Apparat aus dem Sand zu graben. Alles sah sehr komisch aus, nur Wuffi konnte nicht lachen, denn er hatte seinen rechten Rückspiegel bei dieser Aktion verloren und war dementsprechend sauer. Auf einem schnellen Straßenstück hinter ZK1 verloren wir uns. An ZK2 sah ich nur noch Wuffi und Klaus Buchwald mit seinem BMW-Gespann, das einiges auszuhalten hatte. Den Rest der Fahrt fuhr ich eigentlich ohne besondere Probleme. Bis auf eine gewisse Stelle, ich

weiß heute noch nicht warum. Ich kam dort an, sah fünf Straßen im Original und nur drei auf der Karte; ich war erst einen Moment erstaunt, dann auf's höchste verwirrt. Also erst einmal tief Luft holen und dann überlegen. So kann es einem ergehen, wenn man anstatt auf die Karte in die Gegend sieht, die während der ganzen Fahrt gerade dazu einlud, unaufmerksam zu sein. Momente später kam Michael Bosse mit Sozia und hatte anscheinend das gleiche Problem wie ich. Nach einigem auf die Karte gucken und suchen waren wir nicht klüger als anfangs. Doch da kam der rettende Engel, Tupolew mit seinem Kolchosenmoped. Ein kurzer Blick der Gespannmänner und weiter ging die Fahrt, und dieses Mal auch für uns zwei Verirrte. Ich für meinen Teil hielt es einige Zeit hinter dem Gespann aus, und wir fuhren solange zusammen, bis ich wieder genau wußte, wo ich war. Nach SÜK2 trennten sich unsere Wege, um sich kurz vor dem Ziel wieder zu kreuzen. Bis ins Ziel gab es dann keine Probleme mehr. Im Ziel gut angekommen, wurde mir dann erzählt, daß Asbach sich in einem Teil der Fahrt so verfranzte hatte, daß er auf direktem Weg zum Ziel zurückgekehrt war. Desweiteren wurde mir berichtet, daß unser Freund Tupolew an ZK2 von einem weiblichen Mitglied der ETL, aufgrund seiner Rücksichtslosigkeit gegenüber Wuffi dermaßen fertiggemacht worden war, daß er beinahe das Handtuch geworfen hätte. Aber dennoch war die Hexenrally für die MFG Köln ein voller Erfolg, da wir in der Mannschaftswertung den zweiten Platz hinter den Gastgebern belegten.

Wolfgang Dörnfeld

Einzelwertung:

1. M. Bosse/Osthus	BMW 75/6	10,4 Punkte
2. W.G. Rohde	Honda 550F 1	11,9 Punkte
3. Buchwald/Finger	BMW-Gespann	20,6 Punkte
4. D. Wildschrei/W. Kummer	MZ ETS-Gespann	24,7 Punkte
5. G. Seidel	BMW R 90 S	26,2 Punkte
6. M. Paehr	BMW R 90 S	31,3 Punkte
7. W. Dörnfeld	Moto Morini 3 1/2	31,4 Punkte
8. D. Bocker/A. Bley	BMW-Gespann	32,7 Punkte
9. T. Stier/S. Kallweit	Honda 550F 1	53,2 Punkte
10. T. Hentschel	Maico MO 50	59,9 Punkte

Und weitere 12 Teilnehmer in Wertung.

10 Teilnehmer a.d.W.

Der Nudeltopf

Die diesjährige Veteranenrallye zu Xanten war nicht nur ein Treffpunkt von Anhängern historischer Kräder. Abseits des Geschehens hatte sich auch der Freundeskreis der Nudeltopfspezialisten getroffen. Dabei handelt es sich nicht etwa um Experten von Kochgeräten zum Garen der allbekannten Teigwaren. Nudeltopfspezialisten sind eine besondere Art von Motorradfahrern. Sie haben nichts mit Pseudo-Agostinis oder High-Riser-Spinnern gemeinsam; sie schätzen es nur, mit geringer Geschwindigkeit in einem trichterförmigen Loch im Kreis herumzufahren.

Das ganze Spektakel sieht für Außenstehende ziemlich gefährlich aus, Erinnerungen an Steilwandfahrer auf dem Jahrmarkt werden wach. Die erzielbaren Geschwindigkeiten sind alles andere als spektakulär, ca. 20 km/h. Dafür sehen die erreichbaren Schräglagen vom Rand des Trichters aus betrachtet, extrem furchterregend aus.

Der Nudeltopf zu Xanten liegt in einem Waldstück. Vermutlich ist er aus einem Bombentrichter entstanden. Fast ständig, je nach der gefallen Regenmenge der letzten Wochen, ist er an seinem Grunde mit fauligem Wasser bedeckt.

Anlässlich des erwähnten Treffens der Freunde und Förderer des NT-ng-Sports (Nudeltopf-ng-Sport), beschlossen jene Gesellen, den Nudeltopf auszubauen.

So traf sich ein gutes Dutzend "Nudeltopfexperten" an ihrer Sportstätte und beförderten flugs einige Hundert Eimer der übelriechenden Flüssigkeit aus "ihrem" Loch; dadurch wurde die Befahrbarkeit der Strecke entscheidend verbessert. Als auch noch etwas Gestrüpp am oberen Rand des Lochs beseitigt war, stand der Einweihung des Nudeltopfs nichts mehr im Wege; ein erfahrener Rennfahrer drehte seine ersten Runden im soeben fertiggestellten "Nuldrom". Die Begeisterung unter den ebenfalls anwesenden, bisher völlig "normalen" Motorradfahrern griff rasch um sich. Jeder, der nach anfänglicher Skepsis einige zaghafte Runden wagte, konnte letztlich nicht genug bekommen. Weil aber jeder im "Nuldrom" fahren wollte, wurde ein neuer Stil geboren: man fuhr mit bis zu sechs Motorrädern gleichzeitig im Nudeltopf, einer hinter dem anderen im Kreis. Eine Mordsgaudi.

Es wurden auch noch andere Stilarten des Fahrens beobachtet: Zwei Maschinen im Nudeltopf in entgegengesetzter Richtung kreisend, gewissermaßen zweiseitig im Gegenverkehr. Als auch dies völlig beherrscht wurde, entstand der "Nudeltopf mit fliegendem Wechsel". Dabei fahren zwei Motorräder wie gehabt in entgegengesetzter Richtung, nur wechseln sie nach jeder Runde die Fahrspur, mal oben und mal unten.





Die Kapazität des Nudeltopfs dürfte bei einer Zahl von acht Motorrädern liegen. Dann fahren sie alle in einer Richtung, zwei kleine Maschinen hintereinander, unten am Rande der Kloake, und die restlichen sechs am oberen Rand des Trichters, ebenfalls hintereinander.

Sieben Maschinen gleichzeitig im "Nudel-drom" war das bisherige Maximum, sechs davon am oberen Rand und eine kleine in der Mitte, in gleicher Fahrtrichtung wie oben oder entgegengesetzt, je nach Belieben und Fähigkeit des Fahrers.

Mit dem Nudeltopf in Xanten wurde eine neue Möglichkeit geschaffen, seine Freizeit auf dem Motorrad zu erleben. Der Nudeltopf ist erreichbar über die Zufahrtstraße zur Gaststätte "Schützenhaus" in Xanten. Als NT-ng-Sport-Interessierter fährt man am Schützenhaus vorbei in den Wald und biegt nach ca. 200 m auf der befestigten Straße nach links in den Waldweg ab, der direkt zum Nudeltopf führt.

Vielleicht treffen wir uns dort einmal ?

Mausi

Daumen-Feeling

Sonderliche Vorkommnisse beim Fischereihafenrennen

Am 31. 7. 77 veranstaltete der MSC Unterweser das 28. Fischereihafenrennen in Bremerhaven. Die Abnahme der Rennmaschinen erfolgt am 30. 7. in der Nähe des Fahrerlagers. Aufmerksam wurden wir, als ein Abnehmer lauthals schrie: „Geh zurück! Die Verkleidung muß runter! Wenn dir das nicht paßt, nehme ich dich total aus dem Rennen!“

Diesem Geschrei gingen wir nach, und sahen dort ein sehr sauberes Königsgespann stehen. Der Fahrer besorgte sich Werkzeug und demonitierte die Verkleidung. Danach stellten sich Fahrer und Maschine wieder zur Abnahme an. Der „Abnehmer“ brüllte sofort los: „Nicht diese Verkleidung, sondern diese!“ Dabei wies er auf die Abdeckung über dem

Motor. „Wir haben hier 20 % Rahmenbrüche, und ich muß den Rahmen auf Haarrisse überprüfen!“ Das klang sehr logisch. Die Abdeckung wurde heruntergenommen. Wir glaubten nun der Abnehmer würde ein Röntgengerät nehmen, aber anscheinend hatte er sowas ähnliches im Daumen. Man merkte sofort, er suchte Haarrisse! Denn, er strich einmal mit seinem Daumen über das Rahmenrohr, drehte am Gasgriff und die Abnahme war bestanden. Wir boten dem „Abnehmer“ an, in eine renommierte Werkstoffprüfstelle einzutreten, da er mit dem Daumen Haarrisse feststellen könne. Die Firma könnte dann teure Röntgengeräte sparen. Bei seiner entrüsteten Ablehnung rochen wir dann seine „Fahne“. Kurz darauf kam ein Fahrer aus Bad Oldesloe mit einer 125er Zündapp. Der „Abnehmer“ gab ihm die Hand, schaute kurz auf den Motor und alles war klar. Danach kam ein regelrecht abenteuerliches schwarz-rotes Gespann aus Bremerhaven. Die einzige Prüfung an diesem zusammengewürfelten Ding war die Lesbarkeit der Startnummer. Der „Abnehmer“ ging nun zu einer

Yamaha, beugte sich über die Schwinge und sagte zu dem Fahrer: „Bei dir läuft Bremsflüssigkeit aus. Der Lack hebt sich.“ Das tollste an dieser Sache war, daß diese Yamaha vorn und hinten Trommelbremsen mit Seilzug hatte. Wo wurde nur die Bremsflüssigkeit gesehen? Da konnten wir nicht mehr lachen, denn das war äußerst traurig. Wir nannten diesen Abnehmer nur noch „technisches Wunder“.

Der Spaß hielt auch am nächsten Tag an. Sicher hat sich der Streckensprecher nur versprochen, als er den Königsmotor als 2 Zylinder 4 Takt vorstellte. Nach seinen Angaben liefert die Kontakte die Firma Kröber kontaktlos.

Als einem Lokalmatador die Bremse auseinanderflog, ließ man ihn weiterfahren. Die Bremsbelege wurden von einem Streckenposten aufgehoben. Auch eine Vierzylindrige durfte ohne Bremse weiterfahren. (Im Frühjahr verlor ein Teilnehmer seinen Schalldämpfer, er wurde aus dem Rennen genommen).

Günther Hein

OMK in Zugzwang

Ketzerische Betrachtungen eines „Zuvi“-Beobachters

War der Zuvi-Sport nicht ursprünglich mal angetreten, um dem motorradSPORTbegeisterten Fahrer, der sich keine reinrassige Rennmaschine leisten kann, eine motorsportliche Betätigung zu bieten, die noch nicht Rennen, aber auch keine Orientierungsfahrt mehr ist? Und erhoffte man sich nicht auch von dem Ergebnis solcher Veranstaltungen Aufschluß über die Brauchbarkeit von Serienmotorrädern? Bei der Betrachtung von Zielsetzung und Wirklichkeit könnte man sich seitenlang über die Gepflogenheiten bei der technischen Abnahme ausbreiten, den Gerüchten über angebliche nie nachgeprüfte Super-PS-Leistungen einiger Teilnehmer nachgehen und über die Behauptung nachdenken, den ersten Protest für 200 plus MWSt wage keiner, weil dann ein Stein ins Rollen käme, weil alle mogeln. Es geht hier um die Bereitschaft oder fehlende Bereit-

schaft, den Zuvi-Sport der veränderten Landschaft anzupassen. In Gesprächen mit aktiven Fahrern hört man die Enttäuschung darüber, das hier so wenig für einen BreitenmotorradSPORT getan wird. Man weist hin auf Frankreich und Belgien, erwähnt die Markenpokale für serienmäßige Motorräder und die größere Zahl permanenter Rennstrecken. Und dann die Gespräche mit unseren Funktionären. Man gibt als Gesprächsteilnehmer zu erkennen, daß man nicht nur als Motorradfan anwesend ist, sondern den Lesern einer Tageszeitung etwas Interessantes mitteilen will und dann geht es also um die Frage, ob man denn die Klasseneinteilung nach Hubraum weiterbestehen lassen will. An der Gesprächsrunde am Rande einer Zuvi nehmen Fahrleiter, ADAC-Sportkontrolleure, Sportfunktionäre und auch ein hohes Tier von der OMK mit wunderschöner blauer

Armbinde teil. Anhand verschiedener Marken und Typen wird aufgezählt, wieviele Motorräder es nun schon mit verminderter Hubraumleistung gibt mit Rücksicht auf die Versicherungsneuregelung und daran schließt sich an die Prognostizierung, daß es in absehbarer Zeit unter den neu käuflichen Motorrädern kaum noch zuvitaugliche heiße Öfen geben wird. Also wurde die Frage in den Raum gestellt, ob denn künftig die Fahrer mit umweltfreundlichen XS 360 oder GS 400 mit Zweitakt-500ern in einer Klasse fahren sollen. Achselzucken ist die Antwort. Auf die Frage, ob man in der OMK schon Pläne parat habe, evtl. eine PS-Klasseneinteilung für Zuverlässigkeitsfahrten vorzunehmen, findet überhaupt keine Diskussion mehr statt. In dem erlebten Fall war es so, daß der Herr von der OMK sich einfach davonstahl und froh war, nach 15 Schritt einen anderen

Gesprächspartner aus früheren aktiven Zeiten gefunden zu haben. So ist das also. Es ist bei uns wohl bei allen das Motorrad betreffenden Sachen so, daß man nicht bereit ist, rechtzeitig nachzudenken, umzuplanen und überhaupt veränderte Situationen zur Kenntnis zu nehmen.

Die Frage der Kontrolle einer PS-Klasseneinteilung kommt erst im zweiten Zug und sollte nicht von vornherein eine ernste Überlegung zunichte machen. Sicher gibt es nicht überall einen einsatzbereiten Rollenprüfstand, und nicht das fachkundige Personal. Z.Zt. gibt es aber doch nur drei Strecken in Deutschland, auf denen Zuvis durchgeführt werden. Und wer kontrolliert denn heute praktisch die Hubräume der an den Start gebrachten Maschinen?

Wilhelm Hopmann



Eindrücke von einem fremden Kontinent

Marokko 77

Nachdem wir im Sommer 73 anlässlich der Pfadfindertrophäe bereits einmal in Nordafrika (Tunesien) waren, richten wir die Nase unserer BMW R 69, Baujahr 1955 (schon fast ein Veteran!!), wieder nach Süden, um diesmal Marokko zu besuchen. Wir, das sind meine Freundin Judith (Mäusi) und ich. Die Maschine wird vorbereitet, bis zum Höchstgewicht beladen und los gehts. Den ersten Tag fahren wir über Basel, Genf, Valence bis nach Narbonne (ca. 800 km), wo wir abends müde unser Zelt aufschlagen. Am nächsten Morgen, als wir losfahren wollen, muß ich feststellen, daß meine Mühle hinten einen Plattfuß gefangen hat. Also alles wieder abladen, Mäusi paßt auf das Gepäck auf, während ich langsam zur nächsten Tankstelle rolle, um den Schlauch zu wechseln. Ersatzschlauch habe ich dabei, also kein Problem – denke ich! Schlauch

wird gewechselt, aufgepumpt und weiter gehts – bis zur spanischen Grenze. Nachdem wir unser Geld gewechselt haben, sehe ich zu meinem Entsetzen den zweiten Plattfuß am heutigen Tage, wieder hinten. Eine genaue Untersuchung des Reifens führt dann als Übeltäter einen kleinen abgebrochenen Nagel zutage, der mir zuvor verborgen geblieben war. Nun müssen wir den Schlauch flicken (Flickzeug immer dabei!).

Trotzdem kommen wir heute noch bis in die Gegend von Alicante. Hinter Alicante werden die Straßen zunehmend schlechter, besonders um Almeria herum ist der Straßenbelag katastrophal.

Nach zwei Tagen Ruhepause in Torre de Mar fahren wir mit der Fähre von Aliciras nach Ceuta, der spanischen Enklave auf dem afrikanischen Kontinent. Die Straße nach Tanger gibt uns schon einen ersten Eindruck von

Marokko. Wir fahren durch die Berge, von wo wir prächtige Ausblicke auf die Meerenge von Gibraltar genießen. In Tanger ist besonders das Treiben auf dem Grand Socco (Großer Markt) und in den Souks beeindruckend. Allerdings wird man auf Schritt und Tritt angebettelt und von cleveren Händlern beschwatzt. Man muß mitunter richtig grob werden, um sich dieser Leute zu erwehren. Wir werden auf diese Art eher vom Kauf abgeschreckt.

Von Tanger fahren wir auf ausgezeichneter, verkehrsarmer Straße weiter nach Rabat, der Hauptstadt Marokkos. Trotzdem muß immer mit höchster Konzentration gefahren werden, da Menschen und Tiere wie blind über die Straße laufen. Unterwegs fallen uns die vielen Reiterspiele auf, die in vielen Orten abgehalten werden. In Rabat angekommen, erfahren wir, daß morgen der Geburtstag des Königs gefeiert wird. Alle Straßen sind auf Grund dieses festlichen Ereignisses beflaggt.

Gegen Abend, als die Stadt wieder aus der Mittagsruhe erwacht, besuchen wir die Kasbah (Festung), in der sich eine Teppichknüpferei befindet. Es ist schon sehenswert, mit welcher Geschicklichkeit die Mädchen im Alter von 8 – 10 Jahren die bekannten Rabat-Teppiche fertigen. Natürlich will man uns auch hier etwas verkaufen, doch da wir keine Millionäre sind, müssen wir ablehnen, was wie immer in eine lebhaft Diskussion ausartet.

Am nächsten Morgen rollen wir weiter über Casablanca nach El-Jadida einem kleinen Badeort, wo wir uns ein paar Tage erholen wollen. Leider weht zu dieser Zeit an der Atlantikküste ein recht kühler Wind, das Wasser ist kalt, man kann nur im Swimming-Pool des Campingplatzes baden und sonnen. Von einem Einheimischen erfahren wir, daß hier in Marokko der kühls Sommer seit 1945 herrsche. So geben wir unseren ursprünglichen Plan auf, weiter am Meer entlang nach Süden zu fahren, und brausen weiter nach Marakesch, der roten Stadt am Fuße des hohen Atlas. Schon auf der Fahrt, die uns durch wüstenähnliche Gebiete führt, fühlen wir, wie das Thermometer steigt. In Marakesch herrschen Temperaturen von über

40° im Schatten. Wir kommen in der größten Hitze an und lassen uns von einer der vielen Pferdedroschken vom Campingplatz zur Stadt fahren. Die Souks der Medina (Altstadt) sind malerisch nach den verschiedenen Ständen aufgeteilt, hier die Schuster, dort die Goldschmiede usw., so daß man sich nicht sattsehen kann. Unbeschreiblich sind die Gerüche, die hier in den engen Gassen herrschen, es wird wohl eine Mischung aus Leder, Gewürzen, Olivenöl, Haschisch und Kot sein.

Am Abend versammelt sich die Stadt auf dem Platz Djemaa-el-Fna, wo Märchen-erzähler, Musikanten, Artisten und Schlangenbeschwörer immer einen Kreis Interessierter um sich versammeln können.

Nun geht es wieder nach Norden am Rande des Hohen Atlas entlang nach Fes. Unterwegs kommen wir durch die bekannten Wintersportorte Azrou und Ifrane (1650 m). Hier sieht es aus wie bei uns im Schwarzwald.

Fes ist eine der sehenswertesten Städte Marokkos. Von der Route de Fes, einer Umgehungsstraße, hat man höchst wechselvolle Ausblicke auf die Altstadt mit ihrem Gewirr von winkligen Gassen und Treppen.

Hier sind wir auf die Dienste eines Führers angewiesen, um uns nicht rettungslos zu verlaufen. Wir kommen an vielen Moscheen vorbei, doch leider ist Nichtmoslems der Eintritt verwehrt, so können wir nur durch die Tore einen Blick in die herrlichen Innenhöfe erhaschen.

Gegenüber Fes, ist die letzte der vier Königstädte, Meknes, eher enttäuschend, obwohl hier der Sultanspalast des Mulai Imail steht, der 500 Frauen, 1200 Pferde und 30000 Sklaven besessen haben soll, um damit den Glanz der Hofhaltung seines Zeitgenossen Ludwig XIV. in Versailles zu übertreffen.

Über Tetuan durch das Rif-Gebirge geht es nun zurück nach Ceuta, von wo wir am gleichen Abend mit der Fähre zum spanischen Festland übersetzen. Nach ein paar Ruhetagen in Tarifa werden auf der Rückreise noch Sevilla und Granada besucht. In Benidorm bekommen wir den spanischen Massentourismus zu spüren. Hier wimmelt es von „Neckermann“-Urlaubern. Leider gestaltete sich der Rückweg durch Spanien

und Frankreich durch starke Regenfälle und endlose Autoschlängen recht langwierig.

Zwischen Perpignan und Narbonne sowie Orange und Valence kommt der Verkehr auf 60 bzw. 100 km völlig zum Erliegen. Nur gut, daß wir uns auf zwei Rädern bewegen, sonst hätten wir einen vollen Tag länger gebraucht. Auf den 7000 km unserer Reise hatten wir nur die erwähnten Plattfüße, eine

defekte Tachowelle, einen Kupplungszug und eine alternde Batterie zu beklagen. Doch Züge hatten wir genügend dabei, eine Batterie wird für die Magnetzündung nicht gebraucht, auf den Tacho wurde verzichtet, zumal die Tachowelle erst auf den letzten Kilometern versagte.

Heinz Hege, LV Südbaden

Profimäßig WIMA 77

Das diesjährige WIMA-Treffen fand in Mèribel in den französischen Alpen statt. Über 40 Mädchen hatten zum Teil sehr weite Strecken zurückgelegt, um daran teilzunehmen.

Maryvonne hatte eine idyllische Wiese an einem Wildbach für uns als Zeltplatz ausgesucht. als Marianne und ich am Freitag, dem 22.7. in Mèribel ankamen war schon für alles gesorgt. Trinkwasser und Strohhallen standen bereit; außerdem, — auf einer kleinen Insel im Bach — ein originales, aber deshalb nicht minder praktisches „Herzhausen“. Zu unserer freudigen Überraschung waren wir aber nicht die ersten; vier Schwedinnen, die wir am Abend zuvor gesehen hatten, waren schon da.

Am Nachmittag kamen Heike und Margit, eingemummt wie die Eskimos, auf ihren voll gepackten Maschinen an: wir erfuhren, daß auf dem Col de l'Iseran, woher sie gerade kamen, noch Schnee läge.

Von unserem Zeltplatz war Heike nicht sehr begeistert. Ihre Laune besserte sich aber sichtlich, als wir unsere Ankunft in Mèribel mit einem ordentlichen Schluck Selbstgebranntem begossen. Ohne Heike mit ihrem trockenen Humor wären die WIMA-Tage bestimmt nur halb so schön gewesen.

Am Samstag und Sonntag trudelten dann nach und nach die restlichen Damen ein. Es war schon sehr interessant, wer da mit was und woher ankam. Mädchen aus Großbritannien, Schweden, der Schweiz, Österreich, Deutschland und natürlich aus Frankreich hatten sich eingefunden. Das Maschi-

nenaufgebot erstreckte sich von einer 125 ccm Honda über fast alle Motorradmarken und Hubraumklassen bis zur 1 000 ccm BMW.

Am Sonntag ging es dann mit dem reichhaltigen Programm, das Maryvonne mit ihren Helfern vorbereitet hatte, los. Wir konnten einer Drachenflugdemonstration beiwohnen. Alle waren von den tollkühnen Leistungen der Drachenflieger begeistert.

Montag morgens fand ein Gymkana-Wettbewerb statt, wobei ein Parcours mit Hindernissen abzufahren war. Es galt zusammengelegte Autoreifen, eine Wippe und enge, matschige Kurven zu meistern. Hilde gewann auf ihrer 250 ccm YAMAHA diesen Wettbewerb. Aber trotzdem, alle Achtung auch vor jenen Damen, die mit ihren wesentlich größeren Maschinen (welche zum Teil noch mit Packtaschen beladen waren), diesen größeren Maschinen (welche zum Teil noch mit Packtaschen beladen waren), diesen Parcours bewältigten.

Für den Nachmittag war als nächster Programmpunkt das „Rätsel der kleinen Säcke“ vorgesehen. Wir mußten durch Betasten verschiedene, in kleine Stoffsäcke eingnähte Motarradteile bestimmen. Darunter befanden sich auch ein Flaschenöffner und eine Wäscheklammer, die wohl einige Verwirrung stifteten, aber der ganzen Sache keinen Abbruch taten.

Für Dienstag stand die Chinesenrallye auf dem Programm, die uns viel Spaß machte. Anhand verschlüsselter Angaben mußte ein

etwa 35 km entfernter Zielort gefunden werden. An verschiedenen Kontrollpunkten, die es erst einmal zu finden galt, mußte man einige Fragen über Motorräder und Mottoradsport beantworten. Für alle Fälle bekam jede einen versiegelten Umschlag mit Adresse und Wegbeschreibung; es mußte ihn aber keine Teilnehmerin öffnen. Durch eine Filmvorführung am Abend wurde das Programm angenehm aufgelockert. Es wurden Filme und Dias von früheren Treffen gezeigt. Die Sprintprüfung war für Mittwoch geplant: das war Utes großer Tag. Es gelang ihr die abgesteckte Strecke in der schnellsten Zeit zu durchfahren. An diesem denkwürdigen Tag erhielt Heike den Zweitnamen „Würger von Unna“; aufgrund ihrer ganz speziellen Fahrweise. Ja, wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Aber auch Agnes hatte an diesem Tag ihre liebe Mühe, zwar nicht mit ihrer Maschine, so doch mit einem besonders fanatischen Zuschauer, der sie unbedingt auf einem der vorderen Plätze sehen wollte. Er erklärte ihr ziemlich penetrant, wie sie ihrer YAMAHA die Sporen zu geben hätte, wo Gas und Gänge seien und wie man richtig fährt. Nur mit Mühe konnten wir Agnes, die uns als Teilnehmerin unzähliger Zuverlässigkeitsfahrten bekannt ist, wieder „von der Palme herunterholen“.

Den angebrochenen Tag benutzten wir um uns seelisch und geistig auf die am nächsten Tag stattfindende Zuverlässigkeitsfahrt zum Col de l'Iseran vorzubereiten. Sie hat sehr viel Anklang gefunden, da sich das Wetter von seiner schönsten Seite zeigte und die Strecke landschaftlich wirklich sehr schön war. Meine Stimmung wurde allerdings etwas gedämpft, da unterwegs der Bremszug meiner Hinterradbremse riß. Ich hatte den Bolzen des Bremsankers verloren, was einen unsanften Schlag gegen meinen Fuß zur Folge hatte. Ich bin dann trotzdem die restlichen Kilometer zum Paß hinaufgefahren und auch wieder heil in Méribel eingetroffen.

Damit wir uns von dem vielen Schnee auf dem Col de l'Iseran erholen und aufwärmen konnten, zündeten die Engländer am Abend ein großes Feuer an, an dem sie uns Glühwein servierten.

Der nächste Morgen brachte den Trial-Wettbewerb, auf den wir besonders gespannt waren; hatte doch der größte Teil von uns noch nie eine Trialmaschine gefahren. Die meiste Bewunderung an diesem Tag erntete Magdalena. Zu Beginn des Durchgangs bestieg sie zum ersten Mal eine Trialmaschine. Ohne mit der Wimper zu zucken setzt sie sich auf so einer komische „Urwelt – Bultaco“, mit der sonst niemand fahren wollte. Sie fuhr den, für jemanden mit „unserer Geländeerfahrung“ doch recht schwierigen Parcour, fehlerfrei ab. Zum Abschluß fand noch ein Bogenschießen statt, woran ich leider nicht teilnehmen konnte. Ich mußte meine Maschine reparieren und für die Heimreise startklar machen.

Abends waren die Ergebnisse der Wettbewerbe zu erfahren. Den ersten Platz belegte Jean, aber auch alle anderen wurden mit einem netten Geschenk fürs Dabeisein belohnt.

Zu später Nachtstunde ging man dann mit dem Versprechen auseinander, sich im nächsten Jahr, – voraussichtlich in Großbritannien – wieder zu treffen. Dort bin ich bestimmt wieder dabei, denn mir hat dieses WIMA-Treffen sehr gut gefallen.

Wer Spaß daran hat, bei uns mitzumachen, ist schon jetzt zum nächsten Womens International Motorcycle Association – Treffen 78 recht herzlich eingeladen.

Jutta Unglaub
Waldmühle
7521 Zeutern

In Sachen neue japanische Tausender

Als ob wir nicht schon genug Schwachsinn über dieses Thema verzapft hätten, oder reicht es Ihnen immer noch nicht?



Leserbriefe

Sehr geehrte Herren Redaktion,
ich finde, daß Sie in unserem Nachrichten-
blatt viel zu viel Blödsinn und Schwachsinn
veröffentlichen!

mit vzgl. Hochachtg.
Peter Überschlag

*Red.: Bei diesen Leserbriefen läßt sich das
nicht vermeiden!*

Liebe Redakteure,
warum bringen Sie nicht ein bißchen Sex
und Pfeffer in die Ballhupe?

mit freundlicher Gier
Theoderich Lustmolch

*Red.: Das mit dem Pfeffer ist gut, wir fragen
mal unseren Drucker.*

Zitate

„Als um 1976 die 900er RS-BMW mit ihrem
automatischen Boxermotor plötzlich zum
Tagesgespräch unter Motorradfans wurde,
sann Honda auf Rache.“

(Das Handelsblatt in seiner Ausgabe vom
14.7.77 zur Entstehungsgeschichte der 1974
vorgestellten Honda Gold Wing)

„Der Durchbruch auf dem Markt der Großen
wurde mit der in abenteuerlicher Kriegs-
bemalung versehenen 90 RS erzielt.“
(dgl. über BMW R 100 RS)



Termine Notizen Kleinanzeigen

Termine

- 22.10.1977 „Um die Nürburg einmal
anders“, Orientierungs-
fahrt des MC Sauerland;
Dieter Bail, Möhneufer 2,
5760 Arnsberg 1.
- 5.11.1977 Orientierungsfahrt des
SFC Rur-Inde;
Doris Breuer, Neußerstr.32,
5160 Düren 7.
- 26./27.11.1977 Gespannfahrerlehrgang der
MFG Köln, siehe Notizen.

Kleinanzeigen

Verkaufe Heinkel Roller A 2, generalüber-
holt, TÜV 8/79, Verhandlungsbasis
1 100,- DM, Tel. 08171/6512

YAMAHA RD 250, schnelle zuverlässige
Tourenmaschine, 2 Jahre TÜV, 27 PS im
Brief, Preis Verhandlungssache
Ralf Pracht, Hohegrabenweg 49, 4005 Meer-
busch 1

Notizen

Kein Witz, sondern Tatsache: Vor einigen Wochen wurde ein Enzian-Rallye-Fan-Club gegründet. Noch besser: Er besitzt die sympathische Vorsitzende Christa Osthoff, Violinenstr. 20, 5790 Brilon 2, Fernruf: 02963/352.

pathische Vorsitzende Christa Osthoff, Violinenstr. 20, 5790 Brilon 2, Fernruf: 02963/352.



Gespanne — im Sport ein Zuschauermagnet — sind sie auch auf der Straße noch aktuell? Alles über das Gespann als Freizeit-, Urlaubs- und Familienfahrzeug vermittelt der „Lehr-

Der BVDM plant im Frühjahr nächsten Jahres die Veranstaltung einer Podiumsdiskussion zu den Themen Versicherungen/Verkehrssicherheit. Näheres in Ballhupe 1/78.

Den zweiten Teil des Slalom-Artikels können wir leider nicht drucken, da wir diesen vom Autor nicht erhalten haben. Sofern wir ihn nicht doch noch rechtzeitig zur Ballhupe 1/78 bekommen, setzen wir die ng-Sport-Serie mit der Disziplin Sprintprüfung fort.

gang für Gespannfahrer“ der MFG Köln im BVDM. Neben der Serie soll auch die praktische Demonstration nicht zu kurz kommen. Ort der Veranstaltung am 26./27.11.77 ist Weiler am Berge (zw. Bad Münstereifel und Mechernich). Beginn: 10.00 Uhr. Die Teilnehmergebühr beträgt 40,— DM mit Übernachtung und Vollpension (4 Mahlzeiten). Bei der Anfahrt am Freitag ab 17.00 Uhr beträgt sie 50,— DM.

Zur Anmeldung bitte beigefügten Abschnitt ausfüllen und senden an:

Edmund Peikert, Buchenhofen 105, 56 Wuppertal 11

Anmeldeschluß: 15.11.77.

Die Anmeldegebühr bitte auf das Konto Stadtparkasse Wuppertal Nr. 64 662 62, BLZ: 33050000 überweisen.

ANMELDUNG

Name: _____

Vorname: _____

Anschrift: _____

Ich komme mit Gespann

ja ☐

nein ☐

Ich habe Gespannpraxis

ja ☐

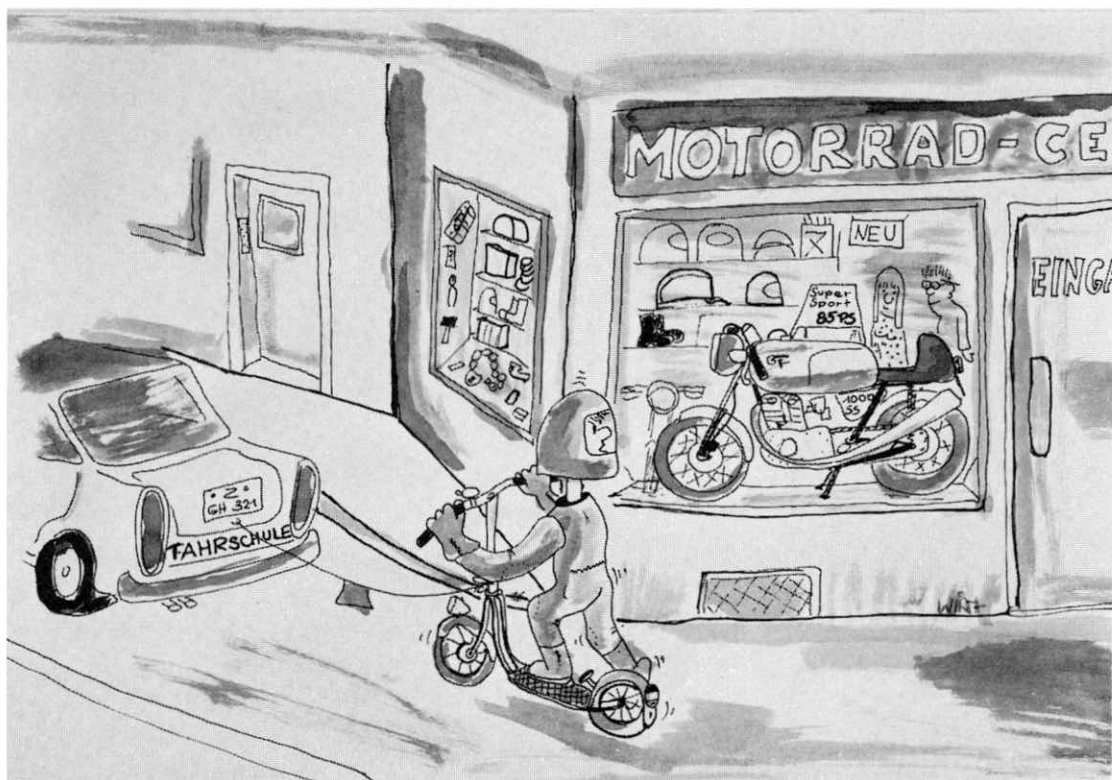
nein ☐

(bitte ankreuzen)

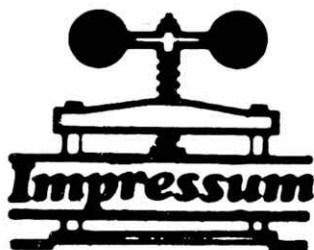
Die Teilnehmergebühr ist auf das Konto Stadtparkasse Wuppertal Nr. 6 466 262 überwiesen.

.....
Unterschrift

Schlußpunkt



Die Ballhupe zum Thema Fahrschulung



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

Chefredaktion: Wolf G. Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60
Telefon 02 21 / 76 72 47

Redaktion: Jörg Obergefell, Wolf G. Rohde

Grafik: Heinz-Peter Wirth · Layout: Lothar Braun

Vertrieb und Anzeigenverwaltung: Friedhelm Feld, Roggendorfer Weg 5
5000 Köln 71, Telefon 02 21 / 7 90 35 47 · Christoph Guttermann,
Hermann-Löns-Straße 11, 5000 Köln 71, Telefon 02 21 / 5 90 13 32

BVDM-Geschäftsstelle: Horst Orlowski, Augustenstr. 2, 5630 Remscheid 11

Nachdruck nur mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet

Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

