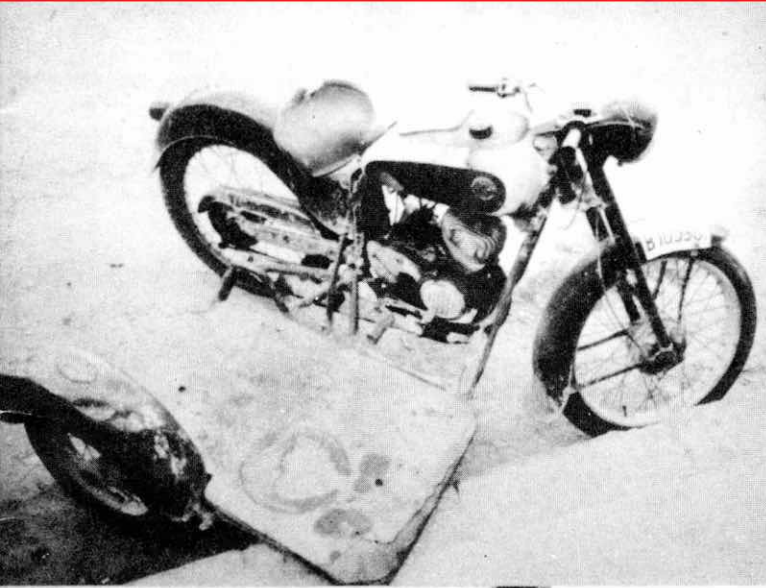


G 20766 F

Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



DM 2.00

3-4/78

● **HONDA** ●

ZWEIRAD STUTE

Motorradfahrern ein Begriff

**Ersatzteile · Zubehör
Bekleidung**

**· bester Service ·
neu**



Cromwell

STUTE

Kalk-Mülheimer Straße 206

5000 Köln 91 - Kalk

Telefon (0221) 85 24 14

Lieber Ballhupenleser,

auch auf der IFMA '78 werden Sie Motorräder bestaunen dürfen, deren Leistungsdaten einmal mehr bisherige Dimensionen sprengen. Und wieder einmal, werden Sie jetzt sagen, wird dieses Problem in einem Leitartikel einer Motorradzeitschrift aufgegriffen.

In der Tat sieht sich die Ballhupe gezwungen, dieses Problem einmal aus ihrer Sicht darzustellen. Denn was bisher dazu geschrieben wurde, erscheint flach und inkonsequent. Während z.B. in dem einen Heft einer Zeitschrift über Gefährlichkeit (und Unnutz?) von 100 PS-Geschossen lamentiert wird, prangt über einer anderen Ausgabe die stolze Schlagzeile, daß die 105 PS der Honda CBX nicht mehr ausreichen, um mit der neuen Kawasaki mitzuhalten. Nachdenken und Kritik finden dort ihre Grenzen, wo dem willfährigen Leser Sensationelles und Bombastisches geliefert werden kann.

Text und Bild unserer Motorradzeitschriften lassen das Problem überzogener Sportlichkeit endgültig vergessen. Regelmäßig werden uns Fotos vorgesetzt, auf denen Testfahrer einen Fahrstil („Beinchen-biegedich“) an den Tag legen, der auf der Landstraße absolut nichts zu suchen hat. Im Text wird gern hervorgehoben, wie oft es wo kratzt und wie leicht man mit diesem oder jenem Motorrad andere hinter sich läßt. Da wird letztendlich dem Leser sogar gesagt, daß sich das Kleinmachen auf einer Yamaha XS 1100 lohnt, weil man statt 215 langliegend 225 km/h erreicht.

Die Ballhupe meint, daß das angesprochene Problem weniger eine Sache des Motorrades als vielmehr eine Sache des Fahrers ist. Ein Anfänger ist von einer 500er wie von einer 1000er gleichermaßen überfordert, und ein sich selbst überschätzender Fahrer wird mit einer 250er genug Scha-

den anrichten. Das größere Problem liegt nicht in Maschinen mit 100 PS, sonder in der Art, wie mit derartigen (und niedrigeren) Leistungen umgegangen wird.

Und hier fällt auf: Sportlichkeit — oder wie immer man schnelles Fahren nennen will — ist Trumpf. Unter Motorradfahrergesprächen, in Clubs und in unseren Motorradzeitschriften erhebt sich die Freude an Sportlichkeit zum Zwang, Beschleunigungszeiten, Höchstgeschwindigkeiten und die fahrwerksmäßigen Möglichkeiten, andere zu „verblasen“, stellen die Beurteilungskriterien dar.

Es gibt viele Möglichkeiten, mit einem Motorrad Reichhaltiges zu erleben. Und die sportliche ist nur eine davon. Allerdings eine, die hohe Ansprüche an den Fahrer stellt — besonders, was Selbsteinschätzung und -disziplin anbelangt.

Was können Sie nun diesbezüglich von der Ballhupe erwarten? Wir werden nicht über 100 PS-Geschosse lamentieren. Wohl werden wir uns darum bemühen, herauszufinden, wo (im Alltag!) 100 PS überhaupt noch einzusetzen sind. Oder anders gefragt: Was bietet die 1000er mehr gegenüber der 750er, außer theoretischen Messungen?

Die Testberichte, die Sie zukünftig in der Ballhupe lesen werden, haben einen grundsätzlich anderen Charakter als das, was Sie bisher gewohnt waren. Sie werden extreme Langstreckentests lesen, die Aufschluß geben über Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Unsere Testberichte stehen unter der Fragestellung, wie sich ein bestimmtes Motorrad unter verschiedenen Einsatzbedingungen verhält. Technische Tips werden an die Stelle von „langliegend“ treten.

Diese Art zu testen ist zwar weniger spektakulär. Dafür aber praxisgerecht. Und ohne billige Show.

Wolf-G. Rohde

**Die neue XS 1100**

4-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 1101 ccm, 69,9 kW (95 PS)
bei 8.500 U/min, E-Starter, Kardan, 214 km/h,
5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn und 1 hinten. Farben: Rot, Silber

WALTHER FISCHER
Honda-Yamaha



5650 SOLINGEN 1

Emscherstrasse 6
Telefon 7 73 03

INHALT

BVDM-INTERNA

	Seite
BVDM-Contidromtreffen ein großer Erfolg.....	W. Hopmann..... 7
Meitzer Motorradfreunde.....	Hans-Jürgen Lammers..... 8
MC-Büderich.....	9
Einladung.....	9
Stellenangebote.....	bv..... 9
Volksverdummung.....	Wolf-G. Rohde..... 9

TEST / TECHNIK

Dauerbrenner.....	HR..... 11
V-Italia.....	Wolfgang Dörnfeld..... 14

AKTUELLES

Motorräder als Regelware ?.....	Wolf.G. Rohde..... 18
27 PS. 17 PS - Wer bietet weniger?.....	Frank Hildebrand..... 19

TOURISTIK

Auf den Spuren der „Prärieschoner“.....	Michael Lamberty..... 20
„No - zu viele Touristas ! “.....	Wolf.G. Rohde..... 23

SPORT

Balance-Akt.....	27
BVDM-Deutschlandfahrt 1978.....	W. Hopmann..... 27
Zillertaler Vielerlei.....	db..... 29

ACHTUNG SATIRE

Großschmidt auf zwei Rädern.....	Wuffi..... 30
----------------------------------	---------------

NOTIZEN

BVDM-Amerikareise 1979.....	33
Aktion „Blauer Punkt“.....	33
Gespann-Seminar der MFG Köln.....	33
3. Büffel 1978.....	33
Aufgeschnapptes.....	Tupolev..... 34
EDV-Teufelei.....	Bernd Kaarasch / Günter Wuttke..... 34

TERMINE.....	35
--------------	----

KLASSE 1 PER FUNK

**WIR SETZEN NEUE MASSTÄBE
DURCH AUSBILDUNG AUF
MOTORRÄDERN MIT FUNK**

Kein Schulbankdrücken mehr.
Unterricht " An der Front „ - Per Funk:
Sie fahren - Wir weisen Sie ein - Sie lernen.

Unsere neue Idee:

Nur auf dem Motorrad lernen Sie Motorradfahren,
und wir bringen Ihnen auch das Motorradfahren lehren bei.

FAHRSCHULFUNKSERVICE

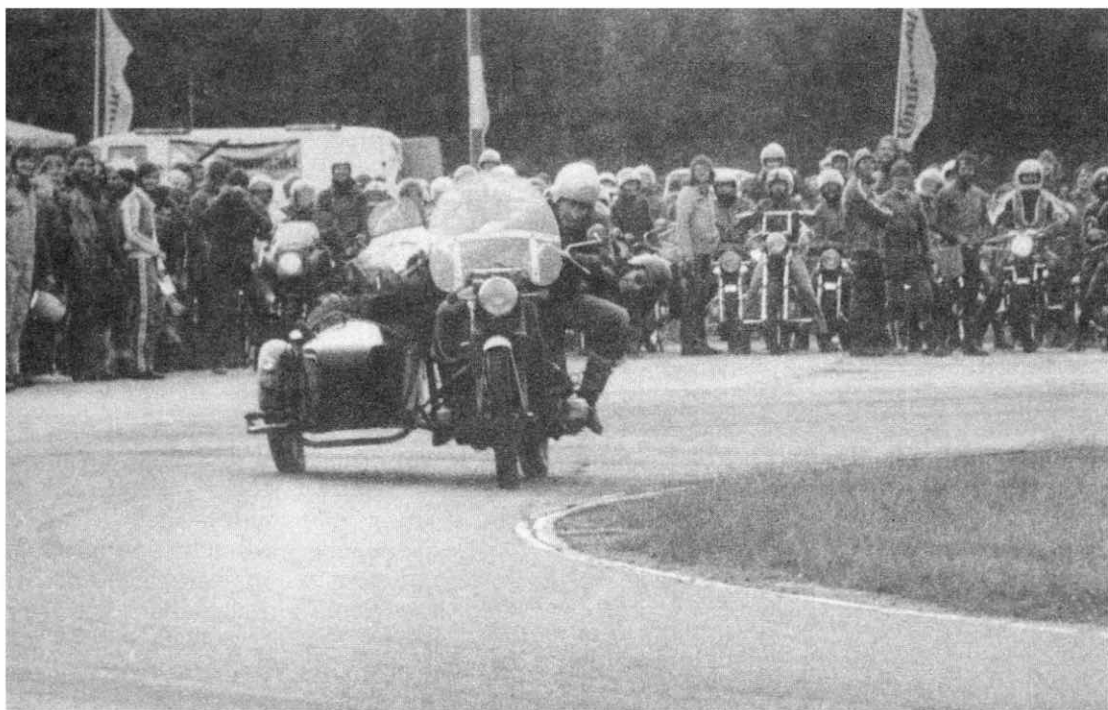
Modern, Schnell und Praxisnah.

Wir stellen die Fahrzeuge, Ausgerüstet mit Funk,
UHF - Bereich, 70 cm Band

fahrschulen service thiel

Schmiedegasse 158 5 Köln 60 Telefon 74 63 10

(B)VDM-INTERNA



BVDM-Contidromtreffen ein großer Erfolg

Tausende gaben sich ein Stelldichein

Das Continental-Versuchsgelände im Ortsteil Jeversen der Gemeinde Wietze war wieder der Rahmen für das BVDM-Contidromtreffen, welches in dieser Form und in diesem Ausmaß einmalig ist. Wie schon im Vorjahr, so wurden auch diesmal Tausende von Motorradfahrern sowie Schaulustige aus der Umgebung mit Vorführungen, Aktivitäten und Unterhaltung so beschäftigt, daß für Auswüchse irgendwelcher Art, wie sie bei Motorradtreffen unter weniger optimalen Bedingungen gegen den Willen des jeweiligen Veranstalters schon einmal vorgekommen sind, keinerlei Raum mehr blieb.

Schon bei der Anfahrt gab es für die Motorradfahrer durch die Teilnahme an einer Zielfahrt Beschäftigung. Im Contidrom sorgte die Conti durch Reifenberatung im Veranstaltungszelt und Reifentestdemonstrationen auf der Brems- und Wasserstrecke für Informationen. Auf dem großen Hochgeschwindigkeitsoval führten ehemalige Rennfahrer Rennveteranen vor und veranstalteten eine sogenannte Gleichmäßigkeitsprüfung.

Die Herzen der älteren Motorradfreunde schlugen höher, konnte man doch hier mal wieder die legendären Moto Guzzi, Norton, Ducati Grand Prix und nicht zuletzt die unvergessene NSU-Rennmax mit Zweizylinderviertaktmotor mit Königswelle sehen und hören. Auf einem Handlingkurs

(Fahrstrecke mit einer Vielzahl von teils gefährlichen Kurven) durften die Motorradfahrer mit ihren eigenen Maschinen schnelle Runden drehen.

Weitere Aktivitäten erlaubte ein Geschicklichkeitsturnier, das der Verbesserung der Fahrtüchtigkeit diente. Ein Erlebnis besonderer Art waren Gastfahrten in schnellen PKWs auf dem Hochgeschwindigkeitskurs mit unvermindertem Tempo durch die hochgezogenen Kurven. Kurzweil bereitete ein Go-Kart-Geschicklichkeitswettbewerb, mit den kleinen Rennerchen konnte sich der Teilnehmer wie ein Mini-Fittipaldi fühlen. Für das leibliche Wohl sorgten ein Grillstand im Festzelt und mehrere Verkaufswagen im Freien. Zwischendurch gab es Happy Jazz durch die Band „Funny Old House“ aus Hannover. Viele Besucher lernten eine neue Sportart kennen, Moto-Ball, der MSC Davenstädt führte mehrere Spiele mit dem großen Ball vor, den die Spieler auf einem robusten Motocross-Motorrad fahrend ins gegnerische Tor dreschen sollten.

Eine Gaudi besonderer Art war die Wahl der Miß Contidrom. Wie BVDM-Geschäftsführer Orlowski vorher erklärte, werden nicht Make-up und irgendwelche Abmessungen und Umfänge gewertet. Motorradfahren mußten die Anwärtinnen und sich auf einer Slalomstrecke der Fach-Jury

vorstellen. Durch ein schwungvolles Handling mit ihrer kleinen Vierzylinder-Honda hatte sich die Holländerin Tessa Thonus v. Alstingel aus Rotterdam die Sympathien erworben und wurde Miß Contidrom 1978. International war nicht nur die Beteiligung der Motorradfahrerinnen an der erwähnten Mißwahl. Aus vieler Herren Länder, insbesondere Niederlande und dem englisch und französisch sprechenden Raum, kamen viele Motorradfahrer sowie Gäste der Conti, denen Reifenversuche vorgeführt wurden. Für launige Ansagen sorgte Drehscheiben-Moderator Gerd Uhde vom ZDF. Auch Motorradpfarer Manfred Dörr aus Köln war mit seinem Gespann angeeignet, und seiner Einladung zu einem Sonntagsmorgen-Freiluftgottesdienst war eine große Anzahl der Gäste gefolgt.

Abends am Lagerfeuer unter Aufsicht der Feuerwehr Wietze gab es lange „Benzingsprache“ oder man träumte beim Blick auf Flammen und Glut. Auch für Sensationen war gesorgt. Jürgen Baumgarten, Motocrossfahrer und Sensationsdarsteller, kam mit seiner heißen Suzuki und raste auf die Sprungschanze zu. Würde er sechs große PKW überspringen oder heil durch die Glaswand fliegen? Nervenkitzel!

Etwa 20.000 Besucher erlebten das Super-Motorradtreffen. Sie werden im nächsten Jahr wiederkommen! W. Hopmann

Meitzer Motorradfreunde

Das diesjährige Contidrom-Treffen gab uns den letzten Anstoß, aus unserer Gruppe von Motorradfreunden einen richtigen Club zu machen. Nicht zuletzt gute Plazierungen, die wir bei dem Treffen errangen, waren Anlaß dafür, nun auch dem BVDM beizutreten.

Unser Club hat sich zum Ziel gesetzt, die Kameradschaft und die Freude am vernünftigen Motorradfahren zu pflegen. Wir möchten auch Bekanntschaften mit anderen Clubs schließen. Für jede Zuschrift sind wir dankbar. Am 30.6.1978 wurde unser Club ge-

gründet. Er besteht aus: 1. Vorsitzender Hans-Jürgen Lammers, Tannenweg 27, 3002 Wedemark 9 — 2. Vorsitzender + Sportwart Dietmar Groß, Nr. 123, 3002 Wedemark 9 — Schriftführerin Veronika Wöckener, 3002 Wedemark 9 — Kassenführerin Christa Lammers, 3002 Wedemark 9. Clubabend ist jeden 1. Freitag des Monats um 19.30 Uhr im Vereinslokal Willi Langehenning in Meitze (3002 Wedemark 9). Dabei wollen wir fachsimpeln, Termine und Treffen durchsprechen. Interessenten sind jederzeit herzlich eingeladen. Hans-Jürgen Lammers

MC-Büderich

Innerhalb des BVDM gibt es wieder einen neuen Ortsclub, den MC Büderich. Dieser neue Club hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Motorradfahrer im Großraum Neuß-Düsseldorf zu vertreten. Unser größtes Problem sind die wenigen aktiven Mitglieder. (Z. Zt. nur 10 Personen). Wir suchen dringend vernünftige Motorradfahrer (z.B. bisherige Einzelmitglieder). Wir treffen uns jeden 2. Freitag im Johanniterraum der Bethlehemkirche in Meerbusch I (an der B 9) um 20 Uhr. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen. Informationen: Dirk Wildschrei, Düsseldorfer Straße 75 c, 4005 Meerbusch I, Tel.: 02105 / 71 208.

Einladung

Der BVDM-Vorstand lädt Sie zum Besuch der Jahreshauptversammlung sehr herzlich ein. Unser Landesverband 1. Motorradclub Camberg wird sie am 7. und 8. Oktober 1978 in der Stadthalle in 6277 Camberg ausrichten und sicher dafür sorgen, daß auch die Geselligkeit nicht zu kurz kommt.

Volksverdummung

Das MOTORRAD, größtes europäisches Zweirad-Fachblatt, hatte einmal mehr zugeschlagen. In den Heften 9-12 wurde dem Leservolk ein Werkstätten-Test präsentiert, der recht eindrücklich die schlechte Qualität deutscher Motorradwerkstätten unter Beweis stellen sollte.

Damit die Sache auch spannend wurde, — man kennt diesen Spieltrieb ja bereits von den Vergleichstests mit Punktbewertung — unterschied man nach Marken.

Wer freilich diesem Vorhaben ein wenig kritisch gegenüberstand und ein wenig nachdachte, dem fiel sogleich auf, daß es selten einen so hohen Widerspruch zwischen Testanspruch und -Testergebnis gegeben hat wie bei jenem Unterfangen. Am Anfang stand die Idee — und die ist zweifelsohne löblich.

Stellenangebote

Da den BVDM derzeit ein relativ schnelles Wachstum auszeichnet, wird es für den ehrenamtlich tätigen Vorstand immer schwieriger, beiderseitig zufriedenstellende Kontakte zu den Landesverbänden und Ortsclubs zu unterhalten. Daher ist die Einsetzung von Koordinatoren in den Bereichen Nord, Mitte und Süd vorgesehen, die als direkte, zusätzliche Verbindungsstelle zwischen BVDM-Vorstand und Clubs fungieren sollen. Ziel ist eine verbesserte Zusammenarbeit. Interessenten gesucht!

Weiterhin sucht der BVDM-Vorstand einen aktiven Mitarbeiter, der den BVDM beim DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) vertritt.

Schließlich wird ein Mitarbeiter im Bereich Sport gesucht. Der BVDM plant für 1979 die Durchführung einer ng-Trial-Meisterschaft. Der BVDM benötigt hierzu einen Meisterschaftsleiter. Interessenten wenden sich bitte an unseren 2. Geschäftsführer Bernd Karrasch, Romaneyerstraße 35, 5060 Bergisch-Gladbach 2. bv

Bemerkungen zu einem Werkstätten-Test

Schließlich ist es nicht unerheblich zu wissen, welchen Gegenwert der Verbraucher bei Wartungsarbeiten für sein Geld erwarten kann. Die Idee also war da, vielleicht auch das (Wunsch-) Ergebnis. Die Testausführung legt allerdings die Vermutung nahe, daß eine praxisgerechte Konzeption, die freilich viel Gehirnarbeit erfordert, offensichtlich unwichtig zu sein schien.

Das beginnt bereits bei der geäußerten Zielsetzung. Da wird gesagt, daß der Test nicht repräsentativ sein kann und will, während einige Zeilen später festgestellt wird, warum die eine Marke besser ist als die andere. Typischer Fall von Bewußtseinspaltung oder Volksverdummung um jeden Preis?

Dieser augenscheinliche Widerspruch ist schnell erklärt. Ein nicht repräsentativer

Test ist schlichtweg blanker Unsinn, weil es sich dann nicht mehr um einen Test handelt, sondern um die Aussage eines Einzelfalles (wie es im vorliegenden Fall ja auch zutrifft). Andererseits war den Test-Initiatoren klar, daß derartige Einzelaussagen nur wenige Leser interessieren würde. Also wurden dann doch Allgemeinaussagen getroffen, welche – gewissermaßen als Alibi – in ihrer Repräsentanz bestritten wurden. Die Fragwürdigkeit einer solchen Zielsetzung setzt sich in Methodik und Durchführung fort. Folgendes ist festzustellen.

1. Ein Werkstätten-Test ist nur sinnvoll, wenn er allgemeine, repräsentative Aussagen ermöglicht. Dazu ist eine genügend große Stichprobe notwendig. Sieben Einzelfälle von je sechs Marken sind diesbezüglich als (schlechter) Witz anzusehen.

2. Die Auswahl der zu testenden Werkstätten muß repräsentativ erfolgen. Nur zwei Beispiele hierzu: Völlig unsinnig ist die Beschränkung auf sieben Großstädte unter Mißachtung der Bedeutung der ländlichen und mittelstädtischen Strukturen. Will man eine repräsentative markenspezifische Aussage treffen, so stößt man sofort an eine Schwierigkeit (die von den MOTORRAD-Testern geflissentlich übergangen wurde): Die meisten Händler vertreten mehrere Marken. Das bedeutet nichts anderes, als daß im Einzelfall ein schlechtes Yamaha-Ergebnis genauso gut ein schlechtes BMW-Ergebnis sein könnte.

3. Der Test bedarf zieladäquater Methoden und Durchführung. Hierzu gehören einmal die Beurteilungskriterien, über die sich viel streiten ließe, und die daher nicht erörtert werden sollen. Die Durchführung hat so zu erfolgen, daß die getestete Werkstatt nichts von ihrem „Glück“ weiß. Zweiwöchige Voranmeldung und süddeutsche Kennzeichen können einen cleveren Händler bereits mißtrauisch machen; ein Unikum ist es allerdings, eine MZ mit DDR-Kennzeichen, wie beim MOTORRAD-Test geschehen, zu den Kundendienststellen zu schicken. Man stelle sich vor: Da gibt ein

Kunde gemäß Einheitstext vor, das Fahrzeug kürzlich gekauft zu haben und fährt wie selbstverständlich mit DDR-Kennzeichen durch bundesrepublikanische Lande. Es bedarf wohl nur geringen Gripses seitens des Technikers, um festzustellen, daß da – aus welchen Gründen auch immer – an etwas Besonderem etwas Besonderes getan werden mußte.

4. Die Anonymität der getesteten Werkstätten sollte beachtet werden. Zunächst einmal kann ein einzelnes Ergebnis, sei es gut oder schlecht, zufällig sein. Ein gutgelaunter Monteur, ein kranker Monteur, ein hektischer Umbau oder viele andere Dinge können ein Ergebnis hervorbringen, daß für den betreffenden Händler keineswegs allgemeingültig ist. Tatsächlich ist uns ein Fall bekannt, bei dem ein nach langjährigen Kundenerfahrungen ordentlicher Händler beim MOTORRAD-Test sehr schlecht abgeschnitten hat. Folge: Der an sich gute Händler verliert einen Großteil Neugeschäft (die alten Kunden bleiben natürlich bei ihrem bekannt guten Händler), und viele Motorrad-Käufer, die bei jenem Händler bestens aufgehoben wären, leisten sich – fehlgeleitet – schlechteren Service.

Anonymität ist auch zu fordern aufgrund der Tatsache, daß wir es nur mit einer Auswahl zu tun haben. Es trifft immer nur einige wenige, für die ein solcher Test entweder Werbung oder Anti-Werbung bedeutet. Andere „gute“ sind benachteiligt, andere „schlechte“ bevorteilt. Schließlich bleibt ohnehin zu beachten, daß man letztendlich das Niveau deutscher Werkstätten, nicht aber die Qualität einer einzelnen Werkstatt testen will (letzteres würde wiederholte Tests mit einem breiten Spektrum technischer Kriterien erfordern).

Diese knappen Ausführungen haben gezeigt, wie mangelhaft und damit unsinnig der MOTORRAD-Werkstätten-Test ist. Die nicht uninteressante Frage, weshalb man diesen Werkstätten-Test in dieser Form gemacht hat, läßt viele Interpretationen zu.

Eines läßt sich jedoch mit einiger Sicherheit unterstellen: Das Bemühen um einen „Rei-ßer“ für einen sensationsbereiten Leserkreis auf Kosten einiger, eher kleinerer Händler. Allerdings: Einem nur allzu willigen Großteil

der Leserschaft das zu präsentieren, was er gerne sehen will, bedeutet den Anfang vom Ende journalistischer Arbeit. Leider liefert der MOTORRAD-Werkstätten-Test treffendes Beispiel und Beweis zugleich.

Wolf-G. Rohde

weltring akustik GmbH & Co.KG

WIR LIEFERN UND INSTALLIEREN:
ALARM - ELA - VIDEO - FUNK - ANTENNENANLAGEN

FOLGENDE FIRMEN WERDEN VON UNS VERTRETEN:



THOMSON-CSF



Beethovenstraße 30, 5000 Köln 40 (Junkersdorf)
am Autobahnkreuz West, Telefon (0221) 48 80 81, Telex 08 882 424

TEST-TECHNIK

Dauerbrenner 100.000 km Honda CB 750 K 2

Seit ihrem Erscheinen im Jahre 1969 hat die Honda CB 750 ein Stück Motorradgeschichte geschrieben. Knapp zehn Jahre ist es her, als dieses Motorrad das scheinbare Nonplusultra eines leistungsfähigen Zweirades darstellte. Im Zeichen der heutigen 100 PS-Brocken gibt es an diesem Modell kaum noch etwas Besonderes — außer der Tatsache, daß die

CB 750 auch in ihrem 10. Jahr noch ein gut verkauftes Motorrad darstellt.

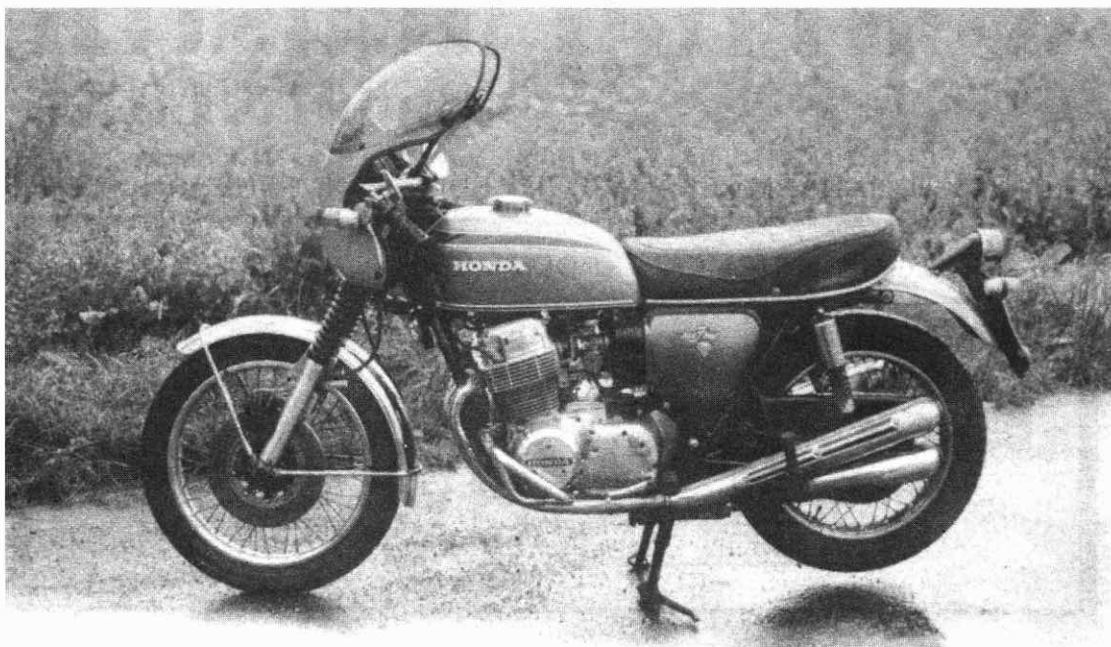
Herzstück der damaligen Motorrad-Sensation war der Vierzylinder-Reihenmotor, vom Daimler-Chef Zahn gar als Jahrhundertmotor apostrophiert. Viel Leistung, hohe Drehzahlen und dennoch bestechende Zuverlässigkeit waren die Merkmale, mit denen die CB

750 neue Maßstäbe setzte.

Daher ist die CB 750 genau das richtige Motorrad, mit dem die Ballhupe eine Serie von 100.000 km-Langstrecken-Berichten beginnt. 100.000 km — diese Distanz reicht mit Sicherheit aus, um Stärken und Schwächen eines Motorrades auszuloten und ein abschließendes Urteil über die Leistungsfä-

higkeit abzugeben.

Bei unserer CB 750 handelt es sich um das Modell K 2 aus dem Jahre 1972. Die Maschine wurde die Winter 72/73 und 73/74 durchgefahren und ab 1974 nur noch über die Sommermonate. Im August 1978 erreichte sie die 100.000 km-Marke. Haupteinsatzbereiche waren lange Touren und kleinere Ausflüge.



Wartungsarbeiten

Die Inspektionen, im 5.000 km-Rhythmus, wurden von der Firma Stute vorgenommen, die durch ihre qualifizierte Arbeit stets für ein optimal funktionierendes Motorrad sorgte. Hauptinhalte der Inspektionen waren Ventile, Zündung und Vergaser. Ölwechsel erfolgte alle 3.000 km, bei jedem zweiten Ölwechsel wurde der Ölfilter ausgetauscht.

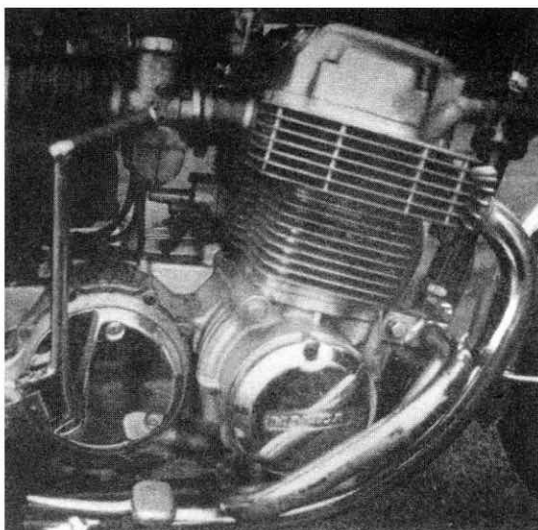
Verschleißteile

Beginnen wir mit dem Übelsten: der Kette. Jeweils nach 8-12.000 (je nach Fahrweise, Einsatzgebiet und Zustand der Ritzel) war eine neue fällig — bei Preisen zwischen 85 und 120 Mark eine recht kostspielige und lästige Angelegenheit. Immerhin hielten die

Ritzel rund 30.000 km und das Kettenrad gar 50.000 km.

Auch die Kontakte zeigten mit durchschnittlich 30.000 km Durchhaltevermögen eine erstaunliche Lebensdauer. Die Zündkerzen brachten es durchweg auf 10.000 bis 15.000 km.

Je nach Fahrtbedingungen hielten die Luftfilter zwischen 10.000 und 20.000 km. Die Bremsbeläge vorne wie hinten halten unter den geschilderten Einsatzbedingungen zwischen 40.000 und 50.000 km. Der Birnchenverschleiß hielt sich in Grenzen. Vier H 4-Birnen, ein Standlichtbirnchen, acht Bremslicht- und zwei Rücklichtbirnen, fünf Blinkerbirnen und schließ-



lich zwei Instrumentenbeleuchtungsbirnen waren alles auf der gesamten Distanz. Hinzu kamen als Vibrationsschäden zwei abgebrochene Blendlöffel des H 4-Reflektors und fünf Sicherungen.

Reparaturen

Die nachstehende Übersicht enthält tatsächlich alles, was auf den 100.000 km repariert wurde. Der Drehzahlmesser wurde auf Garantie ersetzt. Der Fußrastenwechsel war erforderlich, weil diese bei flotter Fahrt mit Sozius relativ schnell aufsetzt und langsam durchgeschliffen wird. Gas- und Kupplungszug wurden vorsichtshalber gewechselt, da sie einen angegriffenen Eindruck machten. Der Blinklichtschalter zeigte Korrosion und mußte gereinigt werden. Die Ölwanneabdichtung wurde prophylaktisch gewechselt anlässlich einer Inspektion des Ölwanneabtriebs (welches im übrigen vollkommen sauber war).

Die Schwingenbuchsen waren nach gut 50.000 km trotz regelmäßiger Wartung austauschreif. Das Zündschloß, bei der K 2 noch unter dem Tank, stellte seinen Dienst 50.000 km trotz regelmäßiger Wartung austauschreif. Das Zündschloß, bei der K 2 noch unter dem Tank, stellte seinen Dienst 5.000 km später ein und mußte gewechselt

werden. Der Sattelhalter der Vorderradbremse mußte getauscht werden, da der Lagerbolzen Spiel hatte.

Ein Auspuffeinsatz war nach 72.000 km durchgerostet, inzwischen sind zwei weitere fällig. Nachdem vorheriges mehrmaliges Nachziehen der Speichen nicht mehr helfen konnte, wurde nach 77.000 km ein komplett neues Einspeichen des Hinterrades notwendig. Die Gummigriffe mußten gewechselt werden, da sie der Hitze des griechischen Sommers 78 nicht mehr standgehalten hatten und merkwürdige Verformungen zeigten.

km-Stand Reparaturen

1.450	Zündspulenkabel isoliert
3.955	Drehzahlmesser defekt (Garantie)
14.502	Drehzahlmesserwelle defekt
23.436	Fußrasten hinten gewechselt
37.002	Gaszug gewechselt
	Kupplungszug gewechselt
	Blinklichtschalter gereinigt
	Ölwanneabdichtung gewechselt
	Schwingenbuchsen gewechselt
	Zündschloß defekt
	Sattelhalter gewechselt
	Gabeldichtring links defekt
	Ein Auspuffeinsatz gewechselt
	Hinterrad neu eingespeicht
	Bremslichtschalter gelötet
	Gummigriffe gewechselt

Der heutige Zustand

Die CB 750 versieht noch heute klaglos ihren Dienst. Bis zum heutigen Stand (101.000 km) ist ein Öffnen des Triebwerks nicht notwendigerweise erkennbar. Zwar ist natürlich die Leistung etwas zurückgegangen, doch angesichts eines Ölverbrauchs von maximal 0,5 Liter auf 1.000 km (bei Vollgasfahrt), Dichtigkeit und mechanischer Ruhe des Motors wird das Motorrad bis auf weiteres ohne Überholung weiter gefahren. Auch das Fahrwerk bietet derzeit keinen Anlaß zur Kritik. Erstaunlicherweise ist in unserer Maschine das Original-Steuerkopflager, das lediglich bei km 31.304 ein-

mal nachgestellt wurde, immer noch voll funktionsfähig.

Empfehlenswertes Zubehör

Fast schon selbstverständlich erscheint der Einbau eines H 4-Reflektors (km 2.494). Koni-Dämpfer (km 2.840) brachten gegenüber den K 2-Dämpfern spürbare Verbesserungen im Fahrverhalten. Ähnliches gilt für einen Lenkungs-dämpfer (km 6.035), der leichte Pendelbewegungen in bestimmten Situationen eliminierte. Die Montage eines Öltemperaturmessers (km 68.800) erweist sich im Grunde genommen als unnötig, da der Motor thermisch absolut gesund ist. M-Lenker und Lenkerverkleidung stellen Zubehör dar, das einer individuellen Beurteilung unterliegt.

Fazit

Unsere CB 750 K 2 konnte tatsächlich alle hochgesteckten Erwartungen, die wir ihr entgegenbrachten, erfüllen. Die Zuverlässigkeit ist schlicht eindrucksvoll. Liegegeblieben ist die Maschine nie, und die aufgeführte Reparaturliste ist kurz und frei von teuren Arbeiten. So waren zumindest an dieser Maschine auch keine typischen CB 750 – Schwachstellen erkennbar. Eine Ausnahme ist allerdings zu machen: Der Kettenverschleiß. Hier ist jedoch insofern etwas Abhilfe geschaffen worden, als die neuen O-Ring-Ketten problemlos auch auf die alten 750er montiert werden können.

An unsere Maschine ist eine solche seit 6.000 km montiert; sie wurde zweimal geringfügig nachgestellt und verspricht eine wesentlich längere Lebensdauer. Abschließend bleibt zu sagen, daß die CB 750 im Ballhupen-Langstreckentest Maßstäbe gesetzt haben dürfte, die von anderen Maschinen nur schwer erreicht werden können. HR



V-Italia 30.000 km Morini 3 1/2 VT

Die Klasse bis 27 PS ist für viele interessant, weil die Versicherungsprämie mit ca. 700 Mark pro Jahr noch erträglich ist. Nun gibt es in dieser Klasse verschiedene Arten von Motorrädern, z.B. die auf 27 PS gedrosselten Motorräder (japanischer Machart) und andere, bei denen die Drosselung auf 27 PS die Fahrleistung nicht so stark beeinträchtigt. Die Morini gehört zu der zweiten Kategorie von Motorrädern.

Fahrwerkmäßig ist die Morini in ihrer Klasse wohl kaum zu schlagen. Kritikpunkt ist die italienisch straffgehaltene Hinterradfederung (80 mm Federweg). Dieser Punkt ist aber nicht so gravierend zu bewerten, da sich im normalen Straßenbetrieb kaum Schwierigkeiten ergeben, lediglich bei kurz aufeinanderfolgenden harten Schlägen bemerkt man diesen Umstand negativ. Bei einem Radstand von 1.400 mm (Lenkwin-

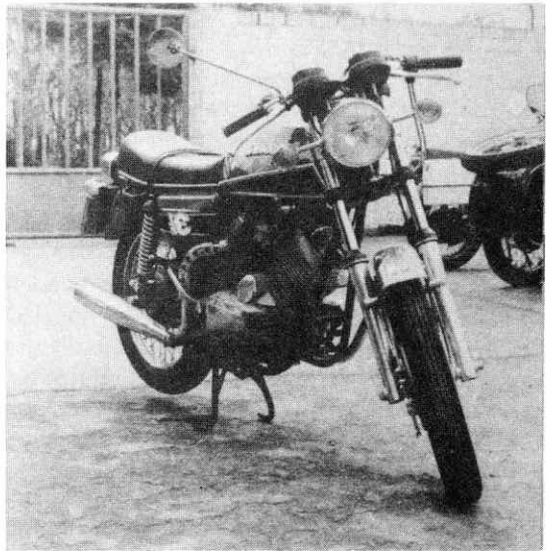
kel 63 Grad) und einer Bodenfreiheit von ca. 180 mm ist das Motorrad sehr handlich, allerdings wird die Kurvenfreude dadurch etwas getrübt, daß bei schneller Kurvenfahrt die Fußrasten relativ leicht aufsetzen (da man schneller ist, als man meint). In solch einem Falle läßt sich die Morini leicht auffangen, abbremsen und ohne weiteres Schlingern die Kurve durchziehen. Wo wir einmal beim Bremsen sind: Im Vorderrad befindet sich eine 200 mm-Duplexbremse, die wohl das Beste an Trommelbremsen darstellt. Leider, wie alle Trommelbremsen, allerdings nicht völlig fadingfrei. Um diese Bremse zum Glühen zu bringen, bedarf es einiger harter Bremsungen (Paß-abfahrten).

Im Hinterrad versieht eine Simplexbremse ihren Dienst, die auch zur vollen Zufriedenheit bis zum heutigen Tag arbeitet. Beide Bremsen werden über Seilzug betätigt. Belagwechsel vorne bei 25.000 km, hinten sind noch die ersten Beläge.

Aber nun zum Motor. Die Motoren der 350 VT (Touring) und 350 VS (Sport) unterscheiden sich in der italienischen Ausführung zum I. in der Verdichtung: VT = 10:1, VS = 11:1. II. in der Leistung: VT = 35 PS bei 8.200/min. VS = 39 PS bei 8.500/min. Für den deutschen Markt wurden die Motoren mit anderer Bedüsung auf 27 PS gebracht, jedoch ist nach Angaben des Importeurs an den Modellen bis Anfang '77 nichts verändert gegenüber der italienischen Ausführung. Die Leistungsabgabe des niedrigen 720V-Motors, der längs zur Fahrtrichtung eingebaut ist, ist sanft, aber mit einigen, nicht unangenehm auffallenden Vibrationen verbunden. Für den Zündfunken sorgt eine kontaktlose Zündanlage von Ducati-Elektronica. Die Ventile werden über Zahnriemen sowie Stoßstange betätigt und hängen parallel im Zylinderkopf. Die beiden halbkugelförmigen Brennräume liegen im Kolben versenkt. Die Frischgasversorgung übernehmen zwei Dell 'Orto Flachschieber-Zentralschwimmervergaser VHB 25 BS, die auch für das gute Kaltstartverhalten sowie den

gut einstellbaren Leerlauf verantwortlich sind.

Bei 3.500/min. wird der Motor schon richtig lebendig (4. Gang = Stadtbummelei). Man kann ihn von dieser Drehzahl an mühelos beschleunigen, ohne daß er sich verschluckt. Das maximale Drehmoment liegt bei 7.500/min. und die maximale Leistung bei 8.200/min. Man könnte nun meinen, daß der Motor nur gedreht werden will. Weit gefehlt! Durch den ungemein gleichmäßigen Verlauf der Drehmomentkurve kann der Motor, der mit einem Sechsganggetriebe ausgerüstet ist, schon im 5. Gang ab 4.000/min. in der Stadt oder auf der Landstraße bewegt werden (ca. 70 km/h). In diesem Gang kann man den Motor auf 8.200/min. bringen, was einer Geschwindigkeit von ca. 140 km/h entspricht.



Der 6. Gang wird hauptsächlich als Overdrive auf der Autobahn benutzt, um bei einem Reisetempo von ca. 130 km/h und 6.500/min. bleiben zu können (entspricht einem Verbrauch von ca. 5,5 l/100 km). Der Verbrauch der 350 Moto Morini belief sich auf der Landstraße auf ca. 4 l/100 km und auf der Autobahn bis max. 5,7 l/100 km.

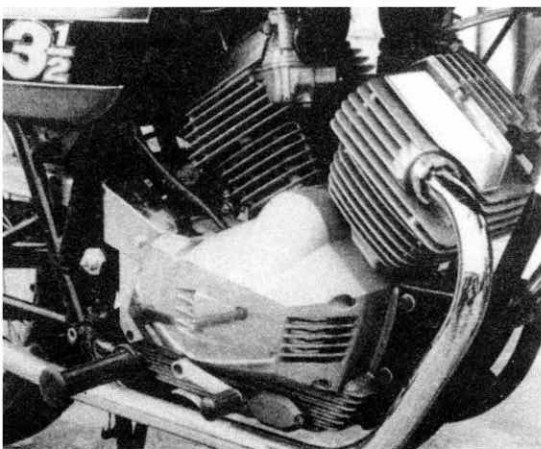
Zum Sonstigen des Motorrades wäre noch

zu sagen, daß das rechtsgeschaltete Sechsgang-Getriebe sich manchmal etwas hakelig schalten läßt. Im Stand war die Leerlaufsuche äußerst schwierig und nur mit einiger Übung zu schaffen. Die Sitzposition des Motorrades war entspannt, mit gutem Knie-schluß am Tank. Die Veglia Instrumente sonst geschmückt und als ungenau bezeichnet, zeigten relativ präzise an. Die Sitzbank ist zwar schön geformt, aber leider mit zwei Schrauben am Rahmen befestigt und nicht zur Seite klappbar. Das Licht ist im Originalzustand vorne mit 35/35 W sehr schwach, jedoch hinten ganz ordentlich (besonders das Bremslicht). Die von FIAM gebaute Hupe ist kaum zu überhören. Des weiteren besitzt die Morini einen elektromagnetisch betätigten Benzinhaahn und einen konventionell betätigten Reservehaahn.

Die Schalter sind vollkommen unpraktisch. Sie wurden bald gegen Hella-Schalter getauscht. Ebenso wie der Hochlenker, der gegen einen 6-Lenker von BMW ausgetauscht wurde. Die Vollrille der Serien Pirellis wurde auch nach wenigen 100 km gegen einen Rillereifen von Conti eingetauscht. Anstelle der 35/35 W-Lampe wurde nach der ersten Fahrt im Dunkeln eine H 4-Lampe eingesetzt. Dies war möglich, weil die Morini eine Wechselstromlichtmaschine mit 12 V 100 W besitzt. Die Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad erfolgt leider, wie so oft, über eine völlig freilaufende Kette, die mit einer Sichtblende versehen ist (Kettenschutz). Bei 8.000 km war die Serienkette verschlissen (nur mit Kettenspray gepflegt), bei 22.000 km war die erste japanische Kette unbrauchbar (ebenfalls nur mit Spray gepflegt). Die 2. japanische Kette ist nach 8.000 km für weitere 5.000 km gut.

Der Wellendichtring der 6-Scheiben-Trockenkupplung war bei 20.000 km ausgehärtet. Folge davon war ab 7.000/min. ein Durchrutschen der Kupplung. Ein Wellendichtring (DM 3,50) wurde eingesetzt (ca. 2 Stunden Arbeit). Ebenfalls bei 20.000 km war an den Dichtungen der Zylinder ein leichter Ölnebel festzustellen, was bei

25.000 km so schlimm wurde, daß die Dichtungen gewechselt werden mußten. Die Zuverlässigkeit des Motorrades ist im Großen und Ganzen recht ordentlich, abgesehen davon, daß bei ca. 170 km der Geber der elektronischen Zündung defekt wurde (auf Garantie ersetzt). Bei 1.800 km war im vorderen Zylinder ein Stößel gebrochen und ein anderer war verbogen (nach erfolgter 1. Inspektion in der Werkstatt). Der Schaden wurde auf Garantie von der Werkstatt behoben.



Von diesem Zeitpunkt an wurden alle Arbeiten selbst durchgeführt (Ölwechsel und Ventile einstellen ca. alle 3.000 km). Nach ca. 20.000 km war das Blinkrelais defekt (Kondensator abvibriert, Selbsthilfe durch Anlöten des Kondensators). An Birnen wurden zerstört: 1 H 4 Birne, 2 Rücklichtbirnen und 3 Kontrolleuchtenbirnen. Die Kontrolleuchtenbirnen wurden nicht ersetzt, da die Glassockelbirnen 9 Mark pro Stück kosten sollten. Auf 30.000 km wurde ein Vorderradreifen RB 2 von Conti verschlissen, während auf dem Hinterrad 3 Reifen verschlissen wurden (1 Pirelli Super-sport ca. 8.000 km, 1 Dunlop TT 100 ca. 11.000 km und 1 weiterer Dunlop TT 100 ca. 9.000 km). Im Winter wurden auf dem Vorderrad ein Metzeler Block C und auf dem Hinterrad ein Metzeler Touring-Spezial montiert, die sich auf den ersten Fahrten im März und April auszeichnen konnten. Ebenfalls bewährten sich die Koni-Feder-

beine, die im Winter eingebaut wurden, da die Ceriani-Federbeine leicht zu ölen begannen. Auf der ersten großen Fahrt im 2. Jahr war die Morini allerdings vom Pech verfolgt. Zunächst war ein Gaszug gerissen und dann auf der Rückfahrt, im strömenden Regen, war der größte Teil des Zündfunkens verschwunden, so daß der Morini eine Bahn-Rückreise nicht erspart blieb. Als sie in Köln vom Bahnhof abgeholt

wurde, sprang sie auf den ersten Tritt wieder an. Als Resümee wäre noch zu sagen, daß mit der Morini in ca. 1 1/4 Jahr ohne größere Schwierigkeiten 30.000 km abgespult wurden. Fazit: Für schnelle Landstraßenfahrten und ausdauernde Autobahnsprints in dieser Klasse sehr zu empfehlen: 350 ccm von Moto Morini in Bologna.

Wolfgang Dörnfeld

GT 158 MIT FUNK- DAS ERSTER-KLASSE- SCHULBEISPIEL



Das ist die Maschine, auf der Klasse-Eins-Absolventen Erster-Klasse-Motorradfahrer werden.
(zu besichtigen auf dem IFMA-Messestand bei Suzuki)

Leihmöglichkeit beim FAHRSCHULENFUNK – SERVICE
Fahrschulmotorräder mit Funk rüstet aus:

fahrschulen service **thiel**

Schmiedegasse 158 5 Köln 60 Telefon 74 63 10



AKTUELLES

Motorräder als Regelware?

MZ — Oder die Unmöglichkeit, Motorräder über ein Versandhaus zu verkaufen

Man muß nicht unbedingt Kaufmann sein, um zu wissen, daß sich Motorräder über Versandhäuser nur recht schwierig verkaufen lassen. Dennoch gehört dies zur Realität des bundesrepublikanischen Motorradmarktes: Die sozialistischen MZ-Motorradbauer bedienen sich des Kapitalisten Neckermann, um ihre Produkte in hiesigen Landen unter's Volk zu bringen.

Das Versandhaus Neckermann scheint daran recht ordentlich zu verdienen, denn sonst wäre dieser Artikel, der nur einen minimalen Bruchteil des Gesamtumsatzes ausmacht, längst aus dem Angebot gestrichen (wie weiland Jawa). Und aus Sicht der MZ-Werke? Wenn wir einmal das bescheidene planwirtschaftliche Prinzip der Bedürfnisbefriedigung der Bevölkerung außer acht lassen und uns den weit lukrativeren Devisen zuwenden, so läßt sich sehr schnell feststellen, daß die Marktchancen, die sich MZ bieten, alles andere als ausgeschöpft sind. Dies hat insbesondere zwei Gründe.

Zunächst einmal ist die Bereitschaft potentieller Motorradkäufer sehr gering, ihr technisches Transport- und Spaßfahrzeug per Katalog zwischen Lederwaren und Spielzeugartikeln zu bestellen. Oder mittlerweile — fusionsbedingt — zwischen den Regalen Schreibwaren und Damenoberbekleidung im Warenhaus Karstadt. Gerade das Motorrad stellt einen hochgradig individuellen Kauf dar, der aus Verkäufersicht Spezialisten (nämlich Motorradverkäufer) und entsprechende Verkaufsstätten (nämlich Motorrad-Fachgeschäfte) erfordert. Das Motorrad besitzt

seinen eigenen Markt und gehört keineswegs zur Masse der problemlosen Konsumwaren. Das problemlosere Automobil übrigens auch nicht. Nicht einmal die häßlichste Ente können wir beim Versand- oder Warenhaus erwerben.

Ein zweiter Punkt scheint noch gravierender. Er betrifft die Service- bzw. Vertragshändlerseite. Jeder Importeur sieht sich gezwungen, die BRD mit einem Vertragshändler-System zu überziehen, um den Kunden den nötigen Service (Wartung, Reparaturen, Ersatzteilversorgung) sicherzustellen. Auch Neckermann muß das. Nur wird Neckermann nie genug leistungsfähige Vertragshändler um sich scharen können. Warum?

Dazu muß man wissen, daß Motorradhändler bezüglich ihrer Werkstatt kaum verdienen können. Werkstätten sind dermaßen lohn- und kostenintensiv, daß Stundenlöhne von 30 bis 40 Mark kaum kostendeckend sind. Die Gewinne (sprich sauer verdiente Brötchen) fallen über den Verkauf an. Was aber, wenn der Importeur selber den Verkauf durchführt? Sicher, bei Bedarf darf der Vertragshändler auch in eigener Regie verkaufen, nur sind die Rabatte dermaßen gering, daß eine 250er MZ weniger einbringt als einem Honda-Händler ein Mokick-Verkauf. Ein passabler Händler, der all das in Kauf nimmt, ist schon als Glücksfall einzustufen.

Genau hier schließt sich der Kreis. Akzeptable Umsätze erzielt der Importeur nur über leistungsfähige Vertragshändler, die in ihrer regional begrenzten Tätigkeit viele dort beheimatete potentielle Motorradkäufer ansprechen. Da dies bei MZ nicht der Fall ist, ist man meist gezwungen, per Katalog zu bestellen. Man kauft ein Versandmotorrad ohne Wissen um Service.

Daß es auch anders geht, beweisen die Briten. Ein „echter“ Motorrad-Importeur erreicht dort ein Vielfaches der hiesigen Umsätze und rangiert in der Zulassungsstatistik auf Rang vier. Was beweist, daß diese Motorräder als Produkte durchaus gegen die japanische Übermacht zu bestehen vermögen.

Preisfrage: Warum haben das unsere sozialistischen Genossen noch nicht begriffen?

Die im Werk haben's wohl begriffen, nur können die nichts tun, da sie keine Exportbefugnis haben. Das macht die Transport-Maschinen-Export-Import in Ost-Berlin. Und die wollen's wahrscheinlich nicht begreifen, weil man ja noch etliche andere Exportverbindungen zu Neckermann hat. Fazit: MZ-Kunden hierzulande dürfen sich in dem Gefühl sonnen, die DDR-Neckermannsche (Handels-) Freundschaft mit ihrem Kauf zu subventionieren. Wolf-G. Rohde

27 PS, 17 PS - Wer bietet weniger?

Versicherungsklassen, Umbauten und Folgen

Schon sehr bald nach der Einteilung in PS-Versicherungsklassen wurde klar, woher die ungeraden Zahlen 17 und 27 kamen. Dazu waren diese PS-Grenzen zu deutlich auf deutsche Produkte gemünzt. Leider kamen die flinken Japaner sehr bald dahinter, daß man durch eine Drosselung der z.B. bis zu 32 PS starken 250er wieder in die günstigere Klasse und dadurch in den Wettbewerb kam. Den nächsten Schritt tat auch ein Japaner, nämlich Yamaha. Mit der XS 360 setzte man die an sich begrüßenswerte Entwicklung zu weniger PS aus mehr Hubraum in Gang. Weniger Lärm und mehr Leistung im unteren und mittleren Drehzahlbereich sind Argumente für solche Maschinen. Doch gleichzeitig mit dieser Entwicklung kam auch eine andere: Da baut man einfach eine Nockenwelle aus der Schweiz und ein paar andere Vergaserdüsen in schon genannte Maschine, kein Mensch sieht was, und man hat 34 PS auf der Straße und 27 im Brief, voila. Bisher ist noch keine Versicherung darauf gekommen, eine Unfallmaschine auseinanderzubauen und mal die

Steuerzeiten zu kontrollieren, aber es könnte ja mal einer darauf kommen. Und bezahlen tut nicht der Zubehörhändler, der die Nocke verkauft („TÜV-Nachtragsgutachten erforderlich“), sondern der Fahrer. Aber immerhin war das Moped vorher ja 10 km/h schneller . . .

Jüngster Auswuchs der oben genannten Entwicklung sind für viele BMW- und Honda-Typen angebotene Umbausätze auf 17 oder 27 PS. Die Leistungscharakteristik derart umgebauter Maschinen läßt sich mit „Löcher überall“ treffend ausdrücken. Das provoziert geradezu das Wiederausbauen. Folgen siehe oben. Überdies: Selbst wenn das nicht geschieht, kann man beim Gedanken an eine 17-PS-300 kg-Gold Wing Magenschmerzen bekommen. Das dürfte aber noch nicht der Endpunkt dieser Entwicklung sein. Mittels anderer Zylinder mit reduzierter Bohrung könnte man beispielsweise die neue Honda CBX auf 50 cm² drosseln. Dann könnte man mit dem kleinen Versicherungskennzeichen fahren, bräuchte nicht mehr zum TÜV und würde nur noch 60 Mark Versicherung im Jahr bezahlen. Zum Promenieren reicht's allemal. Traumhaft, oder?

Frank Hildebrand



TOURISTIK

Auf den Spuren der „Prärieschoner“

Eine Reise mit dem Motorradgespann vom St.-Lorenzstrom zu den Rocky-Mountains

Im Sommer 1976 fragten uns Freunde vom brit. Vincent-Owner-Club, ob wir Lust hätten, nach Kanada zu fliegen — unser „bike“ könnten wir mitnehmen. Zunächst wollten wir es nicht glauben, es erschien uns zu teuer. Unsere Freunde versicherten jedoch, so teuer käme es nicht, wenn man 40 Leute für einen Charterflug fände, die bereit wären, eine kräftige Anzahlung zu leisten, auch ohne den Endpreis zu kennen.

Gewiß ein Risiko, aber Neugier und Abenteuerlust gewannen schnell Oberhand über Vernunft und Verstand. Wir sagten zu und begannen gleich mit den Vorbereitungen: Geld sparen, fehlende Ausrüstungsteile anschaffen, die „Brocken“ in Ordnung bringen — denn eine Tour zu den Rocky-Mountains ist ja keine Sonntags-Kaffeefahrt.

Im Winter erfuhren wir dann aus England den Termin (4.8. bis 28.8.77) und den Flugpreis für die Strecke Manchester — Toronto und zurück: ca. 900 Mark pro Kopf mit „Radl“, also für Vater und Sohn mit Gespann ca. 1.800 Mark.

Kurz ein paar Worte zu unserem Fahrzeug: es handelt sich um ein Zündapp KS 601 Gespann (1953) mit Steib TR 500-Fahrgestell und montiertem Ural-Boot. Der Originalmotor hatte einem wassergekühlten 4 Zyl-Boxermotor (Borgward Arabella) 900 ccm, 45 PS bei 5.300 min, Platz gemacht.

Langsam rückte der Reisetermin näher und endlich, am 4.8. rollte die Crew (16 deutsche Teilnehmer hatten sich gefunden) nach Zeebrügge zur Fähre nach Felixstowe. Von Felixstowe bis Airport Manchester-Cargo

(= Fracht) durften wir besonders intensiven englischen Regen genießen. Auf dem Flugplatz hatten die englischen Teilnehmer bereits ihre „bikes“ auf Paletten verstaut. Nun hieß es auch für uns: Batterie ausbauen und in Plastiktüten stecken, Benzin restlos entfernen, Luftdruck in den Reifen mindern und alles möglichst kompakt verpacken. Je zwei Gespanne oder vier Solos wurden auf den Paletten ineinander verschachtelt, gut festgezurrst und mit Netzen gesichert. Dann begaben sich die „müden Krieger“ ins Hotel.

Am anderen Morgen, beim guten englischen Frühstück, machte die erste Hiobsbotschaft die Runde: „In Toronto streikt der Tower!“ — große Aufregung.

Unser Flugzeug, ein Jumbo-Jet der Canadian Pacific Airlines, startete mit zwei Stunden Verspätung und landete dafür in Shannon Irland zwischen und wartete zwei Stunden auf neue Order. Das Flugziel wurde geändert und wir setzten in Buffalo USA auf.

Dort hatten wir mehrere Stunden lang, auf dem Rollfeld stehend, die Gelegenheit, unser Flugzeug (die „Empress of Italy“) von außen zu betrachten, bis man uns in zitronengelben, furchtbar unbequemen, aber nicht zu demolierenden Schulbussen 200 km weit nach Toronto verfrachtete. Wir erreichten Toronto nicht gerade fröhlich singend und ohne Gepäck um 4 Uhr morgens MEZ. Unser Gepäck und unsere Fahrzeuge blieben im Flugzeug zurück.

Nach den üblichen Paßkontrollen begrüßten uns der canadische Vincent Club und die „böse Konkurrenz“, der BMW-Club Toronto (so ganz grün waren sich die Brüder nicht). Nun wurde für Quartier gesorgt — ein engl. Neu-Kanadier nahm sich unserer an. Er wohnte gerade um die Ecke, sagte er, nun



erstklassiges Zubehör:
Regen-u.Lederbekleidung
Ersatzteile
Kfz-Meisterbetrieb

HUBERT HAHNE
Motorradsport KG



4000 Düsseldorf
Hoffeldstraße 74-76
Tel.(0211) 66 66 22 u. 66 66 44

4300 Essen
Friedrich-Ebert-Straße 61-63
Tel.(0201) 22 41 45 u. 22 42 55

ja, es waren dann doch 120 km — lange Ecken haben die in Kanada!

Wir wurden von unserer Gastfamilie überaus herzlich aufgenommen und mit allem (Waschzeug, Kleidung) versorgt, bis endlich, am Mittwoch Nachmittag, das Flugzeug mit unseren Fahrzeugen ohne den Tower in Toronto landen konnte.

Inzwischen hatten die „Radl“ eine kleine Rundreise gemacht: Buffalo — Rom — New York — Amsterdam — Frankfurt — Toronto (ca. 2.400 km)! Unser Zeitplan war völlig durcheinandergeraten, die deutschen Mitfahrer hatten Anschluß gefunden, und so wollte niemand mehr die Fahrt zu den Rocky's wagen. Niemand? Vater (51 Jahre) und Sohn (23 Jahre) haben ein biss'l überlegt — der Westen lockt zu stark und irgendwie kommen wir schon zurück — also ging's am nächsten Morgen los, nach Westen und dann immer geradeaus.

Zunächst zweieinhalb Tage entlang der großen Seen durch Wald- und Tundralandschaften Ontarios — dann kam die Prärie, flach, ab Winniepeg zwei Tagesreisen durch endlose Weizenfelder Manitobas und Saskatchswans, durch das Weideland Albertas, und dann sahen wir sie vor uns, die Rocky Mountains! Grandios und doch irgendwie abweisend erhoben sie sich aus der großen Ebene. Eine Szenerie wie im Wildwestfilm. Wir hatten es geschafft. Schneller als erwartet, mit Tagestouren von 650 bis 800 km täglich bei 90 km/h Höchstgeschwindigkeit, denn die Polizei hat hier fliegende Autos (Radarkontrollen per Flugzeug). Das Wetter? Die Leute sprachen vom kältesten Sommer des Jahrhunderts, Regen bei 10 C (wir haben ziemlich gefroren, denn wer nimmt schon im Sommer einen Pelz mit?) Im Wetterbericht hörten wir sogar von Schnee in den kanad. Rocky's — also vergaßen wir den Traum vom Pazific und

bogen nach Süden in die USA ab. Wir hatten Glück; die Sonne hat uns in den nächsten Tagen ganz schön das Fell verbrannt.

Durch den Glacier-Nationalpark (fantastische Hochgebirgslandschaft) fuhren wir nach Montana, ein herrliches und wildes Land, Berge — Seen — Täler — weite Flächen — die alte Goldgräberstadt Virginia City, es sieht dort genauso aus, wie in den bekannten Indianerspektakeln aus dem Kino. Weiter ging's bis zum Yellowstone-Park, den Grand Tetons (4.500 m) quer durch Wyoming, dem klassischen Cowboystaat, mit seinen riesigen Weidegebieten von teils wüstenhaftem Charakter. Wir

durchquerten die Bighorn Mountains (Pässe von 3.000 m), Hochflächen und Canons auf dem Wege nach South Dakota. Schnurgerade Straßen führten uns nach Osten (längste Straße ohne Kurve: 76 km !) durch Klapper-schlangegebiete und Indianerreservate. Langsam wandelte sich auch das Gesicht der Prärie, aus der Steppe wurde ein Corn Belt (Mais und Sojabohnen). Durch Wisconsin und Michigan ging's zurück nach Kanada (dort schon wieder — oder immer noch? Regen), nach Toronto — Rückflug am 28.8.

Wie man eine Reise beginnt, so soll man sie auch beenden; in unserem Fall mit Streik, diesmal in England! Unsere „bikes“ sollten nicht mit uns zurückfliegen. Nach großem Gezeter durften sie dann doch mit. Die „Empress of Italy“ brachte uns dann wieder sicher über den großen Teich nach England zurück.

An dieser Stelle möchten wir nochmals unseren englischen Freunden danken, daß sie uns dieses Abenteuer ermöglicht haben.

Unsere alte KS-„Arabella“ hat uns auf dieser etwa 10.000 km langen Reise keinen Ärger gemacht, — eine tolle Leistung für ein 25 Jahre altes Gespann!

Michael Lamberty

»No-zu viele Touristas!«



Ibiza — eine Ferieninsel aus der Sicht dreier Aktivurlauber

Man muß schon ziemlich verrückt sein, um als Fahrer einer Honda CB 550 eine Urlaubsreise zusammen mit einem MZ-Gespann zu unternehmen — so die Ansicht Unbeteiligter. Nichtsdestotrotz ging ich diese seltsame Ehe mit dem ostdeutschen Kolchosenmoped ein. Besetzt war letzteres mit dem bis dato stolzen Besitzer Tupolew, in bürgerlichen Kreisen auch Dirk genannt, und seinem Co Wolfgang.

Die Honda ward mit einem Ölwechsel startklar gemacht, die MZ mit einem Motorwechsel. Dieser erwies sich anlässlich eines Getriebschadens am Vorabend der Abreise als notwendig.

Diese mißlungene Generalprobe (der Schaden ereignete sich bei einer Fahrt zu einem Eiscafé) ließ uns fröhlich gestimmt am frü-

hen Nachmittag des 9. Oktober anno 77 von Leverkusen aus gen Süden rollen. Die Tanks waren noch nicht 5%ig geleert, als unser bis dahin phantastischer Schnitt noch vor Köln-Mülheim empfindlich gedrückt wurde. Die rote Kontrollampe der MZ meldete Alarm im elektrischen Versorgungszentrum. Indes — des vielbelachten Übels tieferer Grund war oberflächlicher Natur: Lediglich eine Kohle schien des sturen Stromabgreifens überdrüssig geworden zu sein und hatte sich ohne Aussteigevisum davongemacht.

Eine kurze Spanne der Zufriedenheit senkte sich bei Siegburg auf Chefruderer Tupolews Antlitz: Das Gespann lief 100, 110, 120 . . . , der Gesichtsausdruck änderte sich, als sogleich 130, gar 140 überschritten waren. Die verwünschte Tachonadel stieß schließlich in das dunkle Nichts des Tachofeldes vor, um im nächsten Augenblick die gesamte Tachometerskala in rückwärtiger Richtung

zu umrunden und hart bei 0 anzuschlagen. Da das Gespann entgegen dieser Angabe auch weiterhin über die BAB rollte, mußte der Tacho einem Selbstvernichtungsprozeß von einzigartiger Heldenhaftigkeit zum Opfer gefallen sein.

Allen Schicksalsschlägen zum Trotz konnten wir am Fuße der Vogesen gegen 22.30 Uhr 500 km abhaken. Anderntags ließen uns ein gesperrter Col de la Schlucht und reichliche Mengen einer gewissen chemischen Verbindung, als Erscheinung mit Regen bezeichnet, direkten Kurs auf Lyon nehmen.

Der Regen hatte aufgehört, die Autobahn wies nach Süden, und in meiner LKW-Hitparade führte Berliet mit 51 Lastern vor Mercedes mit 34 und Saviem und Unic-Fiat mit je 27. 50 km südlich von Lyon bricht die Dunkelheit herein, und drei Langstreckenprofis beschließen, die Nacht durchzufahren, um bereits am folgenden Dienstag nach Ibiza übersetzen zu können. Die langweilige Nacht der langen Kilometer fand nach einer halbstündigen, unfreiwilligen tupolewschen Stadtrundfahrt gegen 5.30 Uhr in Barcelona ein Ende.

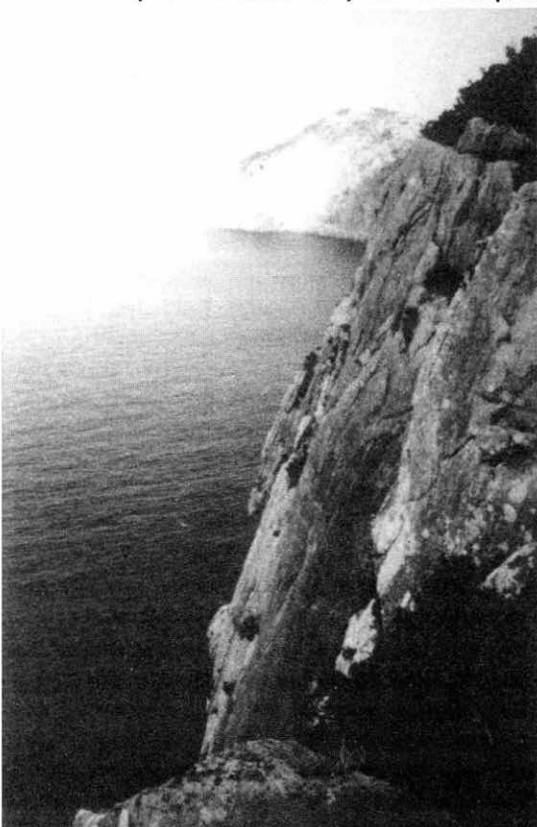
Selbstverständlich fuhr die nächste Fähre entgegen einer ADAC-Auskunft erst Mittwochmorgen. Bei Buchung derselben gab es Gelegenheit zum Schmunzeln. „Moto Zschopau“ schien dem Schalterbeamten derart mysteriös, daß er sich auf recht eigenartige Weise telefonischen Rückhalt verschaffte. Den einzig verständlichen Lauten „Moto Zschopau“ setzte er in regelmäßigen Abständen ein „Määk . . . määk . . . määk . . .“ hinterher. Schließlich ein letzter dieser schafähnlichen Laute, und der Buchung stand nichts mehr im Weg.

Unseren Tag in der Dunstglocke namens Barcelona verbrachten wir mit viel Muße und einer Spur Aufruhr. Letzterer anläßlich eines Nickerchens auf dem Rasen vor einem schwerbewachten, offiziellen Gebäude. Offiziell darf man nämlich nur innerhalb des Gebäudes schlafen, und auch das bleibt offiziell Offiziellen vorbehalten. Der auf dem Hafenparkplatz verbrachten Freiluft-

nacht folgte am anderen Morgen die Verladung, die mir Sorgenfalten in die Stirn trieb. Mein Motorrad wurde mit einem Seil gesichert, das ausgerechnet an jenem Machwerk übelster Art befestigt wurde, welches bereits fünfmal gebrochen war: Am Krauser-Gepäckträger. Doch Poseidon war mir günstig gesonnen, das Meer blieb ruhig.

Nach 10-stündiger Seereise in Ibiza-Stadt gelandet, ging es sofort nach San Antonio Abad, wo Tupolew, bereits Ibiza-erfahren, sein Stammhotel hatte. 3-Bett-Zimmer mit Bad und Frühstück für 6 Tage 100 Mark, alles und alle zusammen. Die Preise der Pauschalreisen der Touristikunternehmen erscheinen plötzlich in einem helleren und zugleich zweifelhafteren Licht . . .

Der folgende Donnerstag gehörte der Stadt Ibiza. Hitzegeßöhn, die Burg rauf und wieder runter, die Markthalle, die Boutiquen



mit ihren verrückten Klamotten, die ja doch niemand anzieht, die alten, für spanische Verhältnisse sauberen Häuser, Kinder, Volk, Neckermänner. Natürlich darf das Montesol nicht fehlen, ein Cafe, dessen Kontakthof-Qualitäten durch den „Stern“ bis ins längst vergessene Heimatland durchgedrungen sind. Hier soll das Zentrum dessen liegen, was Ibiza von anderen Ferientzentren unterscheidet: Junges Publikum, gewagt gekleidet, liebeslustig. Illustriertengeschwätz?

Aufmerksame Augen registrierten ungewohntes. Mädchen mit Umhang, Mädchen mit Bein, Mädchen mit Haut dort, wo sie nicht sein darf und drum sein soll; schöne Mädchen und häßliche, gemeinsam bleibt ihnen eins: sie tragen Sachen, die aus den Boutiquen stammen mit den verrückten Klamotten, die ja doch niemand trägt.

Leichtes, flatterndes ist in. Das Absolute ist ein phantasievoll um den Körper gewickeltes meterlanges Stoffband inclusive unbeschreiblichem Hut und den obligatorischen hohen Stiefeln, alles giftgrün. Wagemut und Windverhältnisse entscheiden über die Tiefe der Einblicke. Verwerflich? Unsinn, lediglich Mode made in Ibiza, etwas gewagter und verrückter als üblich.

Insgesamt drei Tage gehören einer Inselrundfahrt. Neben einem Dutzend asphaltierter Straßen („Neckermann-Expreß“) besteht Ibizas Wegewerk aus Unmengen mehr oder weniger befahrbaren Feldwegen. Zweifelsohne bieten diese einen hohen Grad an ansprechender wie anspruchsvoller Fahrerei. Zwei Schlaglöcher kriegst du umkurvt, im dritten hängst du voll drin, und wo du Gas gibst, weil es ebenflächig aussieht, haut dich eine Bodenwelle aus dem Sattel. Polternde Steine, durchschlagende Federwerke und durchdrehende Räder können dich schon längst nicht mehr aus der Ruhe bringen. Schon eher zwei abgeschliffene Kühlrippen an der Ölwanne. Oder Tupolews unter dem Beiboot montiertes Reserverad, dessen Konturen sich immer durchdringlicher im Kofferraum wiederfinden. Trotz-

dem, das Fahren bietet enormen Spaß, man darf halt nur nicht bange um sein Fahrzeug sein. Uns sind Landschaft und Erlebnisse wichtiger als irgendwelche Blessuren an unseren Zweckinstrumenten.

Die Wege führen uns durch bergige Feld-, Wald- und Felslandschaften, ihre Ziele sind einsame Dörfer und wunderschöne, touristenfreie Buchten. Fast überall fällt die Höhenlandschaft steil ins Meer hinab, weswegen diese Buchten auch relativ beschwerlich zu erreichen sind. Auf dem äußerst griffigen Sedimentgestein läßt es sich wunderbar klettern. Feldwege, Bergsteigen, schwer zugängliches Gelände – all das paßt nicht in das Bild einer Ferieninsel, und es ist wohlthuend zu wissen, daß sich die Neckermänner an den wenigen Badestränden in der Sonne grillen lassen.

Doch auch unserem Erkundungsdrang sind Grenzen gesetzt. Oft geraten wir in Sackgassen nicht unheimlicher Art. Eine mörderische Steigung auf losem Gestein läßt die MZ-Kupplung verrutschen, die Durchquerung eines ausgetrockneten Bachbettes in Flußrichtung bescheinigt der Honda nur bedingte Trialtauglichkeit (da drei Zylinder zu viel und Ölwanne und andere Kleinigkeiten zu tief).

An einem Abend gelangten wir in ein Nest namens Santa Ines. Wir setzten uns in den Kopf, in dem Tante-Emma-Laden des Dorfes etwas zu essen zu bekommen. Der Mann hinter der Theke verweist uns auf San Antonio. „No, zu viele Touristas“, ist Tupolews zielsichere Entgegnung. Sofort bietet uns der Mann eine Tortilla (ein omelettartiges, gut gewürztes Backwerk) mit einer riesigen Portion Salat und Weißbrot für umgerechnet 3,50 DM an. Ein grandioser Abschluß des Tages.

Natürlich mußten wir auch zur Nachbarinsel Formentera. Das aufgewühlte Meer machte mit dem Kahn, was es wollte, so daß der Magen für weitgehende Ausbleichung des so männlich-tapferen Gesichtes sorgte.

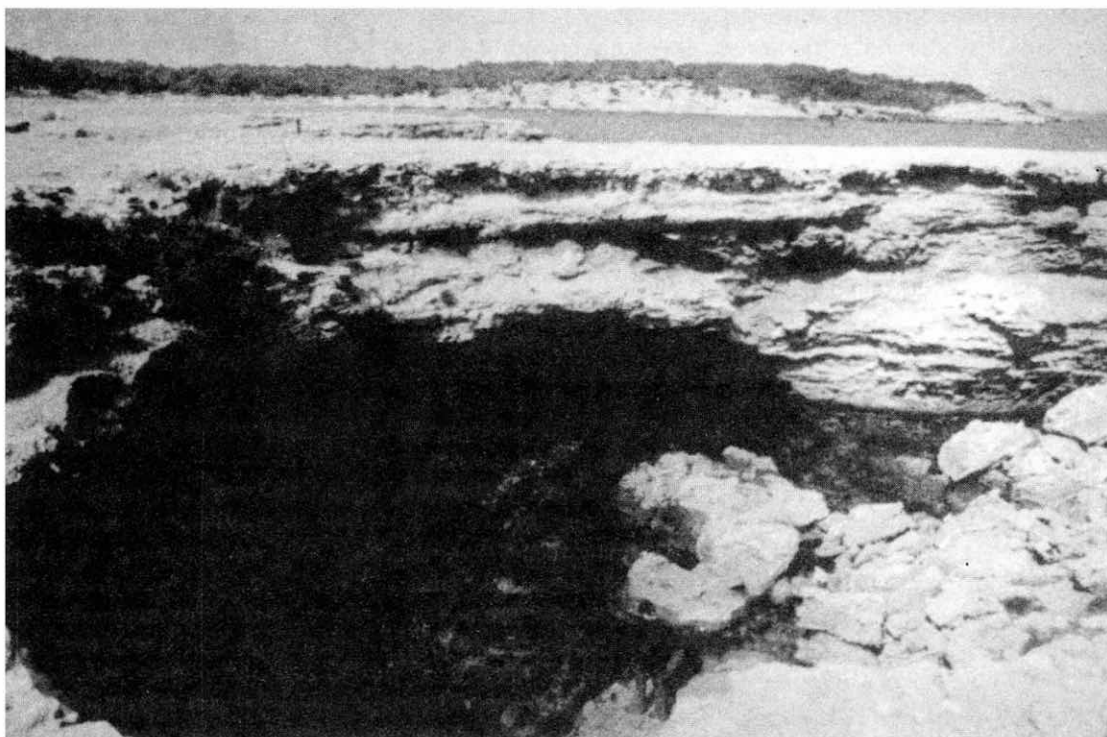
Formentera, eine kleine, weitgehend flache Insel, sollte mittels geliehener und daher schonungslos behandelter Puch Mini Cross erkundet werden. Drei touristenverscheuende Gestalten krebsten daraufhin überall dort herum, wo es gerade noch ging. Ein harmloser Absteiger: Als Wolfgang mit dem Vorderrad gerade über einen hohen Stein geklettert war, ging der Motor nach einem unwilligen blööbbb aus und Wolfgang senkte sich, den Blick eines Gorillas, der von einem Bananendampfer herabfällt, im Gesicht, zur rechtwinkligen Schräglage hinab. Dafür weist Tupolews Gabel einen enormen Knick nach hinten auf, während die meinige in umgekehrter Weise für eine Verlängerung des Radstandes gesorgt hat.

Der größte Haken unserer Ibiza-Fahrt war freilich der Abreisetag, dem wir am 18. Oktober unvermittelt gegenüberstanden. Eine kleine Träne, natürlich von unnatürlicher Männlichkeit zurückgehalten, heftete

sich an ein in der Abenddämmerung verschwundenes, immer weiter zurückfallendes Ibiza.

Immerhin, die Zwischenlandung auf Mallorca kann uns gegenüber Neckermännern sagen lassen „undaufMallorcawarenwirauch“. Eine Nacht auf den Bootsplanken, vom Unwetter verwüstete Pyrenäen, ein Wasserteppich über Südfrankreich und noch etwas: Ein durchschlagender Kerzenstecker, eine defekte Kerze, die theoretisch nicht kaputt sein konnte, sich um derartige Logeleien allerdings einen Dreck scherte, eine gebrochene Schraube, schließlich ein nach kurzer Fahndung wieder festgenommener desertierter Auspuffkrümmer sorgten für unverwechselbares MZ-Image. Die Ankunft nach 32stündiger Rückfahrt (wofür in Frankreich übernachten, bitteschön?) gestaltete sich emotionslos: Das Chemielabor, die Schlosserwerkstatt und der Hörsaal haben nicht viel gemeinsam mit dem, was uns Ibiza geboten hat.

Wolf-G. Rohde





SPORT

Balance-Akt

BVDM — Geschicklichkeitsturnier im Contidrom

Im allgemeinen Bericht über das Contidrom-treffen dürfte das Geschicklichkeitsturnier sicher zu kurz kommen. Dieses Turnier, von Peter Ziegler und den Mannen vom 1. Camberger Motorradclub durchgeführt, bot mit seiner Fülle zum Teil schwieriger zu bewältigender Aufgaben einen echten Beitrag zur Verkehrserziehung. Damit erfüllte das Turnier neben so wichtigen Attributen wie Show, Action und Vielfalt, ohne die ein so großes Motorradtreffen nicht auskommt, eine wichtige Aufgabe im Sinne der BVDM-Arbeit. Über mangelnden Zuspruch brauchten sich die Funktionäre nicht zu beklagen. Überraschung löste bei Beobachtern und Listenauswertern die Tatsache aus, daß gerade die Piloten schwerer Brummer auf dem Parcours gut abschnitten. Hier in gedrängter Form die Ergebnisliste.

Einzelwertung:

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| 1. Rüdiger Weitzerl, Celle | Honda 750 |
| 2. Axel Mattschas, Hannover | BMW R 60/5 |
| 3. Michael Fichtner, Minden | Suzuki GS 550 |



Mannschaften:

1. Suzuki-Team-Wedemark (Wagner, Groß, Lammers)
2. Westfälische Ballermanntruppe (Hawatschek, Oberhoff, Peters)
3. Westdeutsche Mix-Crew (Arweiler, Pohlmann, Kirchberg)

BVDM-Deutschlandfahrt 1978

**Mistwetter — Geringe Beteiligung
Improvisation — Keine Ausfälle**

Nürburgring: Das Häuflein der Unentwegten trudelte am Trainingstag zum 8-Stundenrennen in der Mehrzahl schon geraume Zeit vor der Stunde X ein. Nur wenige riskierten Strafpunkte für Zeitüberschreitungen gegen die Pluspunkte für noch anzufahrende Kontrollstellen. Endlich kam auch ein von etlichen erhsehnter Eintopf-Ballermanfan aus

dem Weißwurstgau mit auf dem Gepäck festgezurrten Auspuffschalldämpfer. Es regnete, und das Häuflein sammelte sich auf fast verbotenen Parkplatz neben dem rollenden Rennleitungsbüro unseres Geschäftsführers, dem R 4.

Der Sportwart sah sich gezwungen, sein Kommen kurzfristig abzusagen, und so bildeten Geschäftsführer Horst Orlowski und Schatzmeister Günter Wuttke wieder einmal



ein Krisenmanagement. Herr vom Stein vom ADAC – Gau Nordrhein hatte zwar alle Hände voll zu tun, aber er schenkte dem Orlowski/Wuttke-Gespann ein offenes Ohr und setzte sich dafür ein, daß in einer Ecke im Pressezentrum die Auswertung der Kontrollhefte vorgenommen werden konnte, daß die Teilnehmer wieder Eintrittskarten zum Europameisterschaftslauf für Motorradlangstreckenrennen erhielten, und daß im Christophorus schließlich abends die Siegerehrung über die Bühne gehen konnte. Dafür an dieser Stelle nochmals unseren Dank. Und verbindlichsten Dank für die 400 Mark Preisgelder, die der ADAC Nordrhein spontan zur Verfügung stellte, um die Leistungen der Spitzenfahrer bei der BVDM-Deutschlandfahrt zu honorieren.

Leider gab es dieses Jahr nur 33 Nennungen. Vielleicht wegen zu später Veröffentlichung oder postalischer langer Leitung bei Übersendung der Unterlagen? Schließlich kamen 27 Fahrer in Wertung an. Und die Unbilden der Fahrt, fehlende Angaben im Wertungs-

heft und das Sauwetter am Sonnabend waren vergessen, als die Teilnehmer um 18.15 Uhr zur Nürburgringrunde starteten. Diese Ehrenrunde ist schon eine schöne Sache und unser Dank hier an die Adresse der Nürburgring GmbH, daß die Fahrt trotz nicht ausreichender organisatorischer Vorbereitung doch noch möglich war. Zwar durften wir nicht ungehemmt losbrettern. Unter dem Begleitschutz von Sicherungsfahrzeugen ging die Fahrt etwas verhalten und doch zügig über den Kurs, und man konnte „erfahren“, daß unsere BVDM-Zuvi-Fahrer ganz schön hinlangen müssen, um in der Sprintrunde in 10 Minuten oder einer noch kürzeren Zeit um den Ring zu flitzen.

Abends im Christophorus gab es bei der Siegerehrung viel Hallo, z.B. als feststand, daß Manfred Paehr aus Unna es dieses Mal geschafft hat, den Klassensieg bei den Super-Bikes zu erringen, und viel Stimmung, wenn beim Verlesen der Sieger immer wieder der Ortsname Moosbach zu hören war. Da muß wohl ein Nest gewesen sein. Mit Pokalen,

Bechern, Preisgeldern, Atlanten und T-Shirts ging es dann heim. Einige blieben noch da, um das Spectaculum des einzigen Langstreckenrennens in unserem Lande mitzuerleben, und wir alle sind froh, daß die Deutschlandfahrt glücklich über die Bühne gegangen ist. Dem Vernehmen nach gab es nur einen Unfall auf Baustellenglatteis, verlief aber glimpflich, und Mann und Maschine kamen im Ziel an.

W. Hopmann

Ergebnisliste

1. Peter Braune	1.670 P.
Max Rother	1.670 P.
Manfred Paehr	1.670 P.
Detlef Bröcker	1.670 P.

Klassensieger

A Hans Bierenfeld	150 P.
B Harald Kerkmann	1.570 P.
C Peter Braune	1.670 P.
D Manfred Paehr	1.670 P.
F Detlef Bröcker	1.670 P.

Zillertaler Vielerlei

Am Mittwochabend gegen 19.30 Uhr starteten im nördlichen Sauerland eine schnelle CB 400 und eine überschnelle Z 1000 in einem bereits drei Tage währenden Regen nach Ingolstadt. Die Fahraufgabe bestand darin, dort noch vor Toresschluß ein Bier zu bekommen. Am nächsten Morgen sollte ja bekanntlich von dort die Enzian-Rallye starten. Aber schon nach 40 Minuten mußte ein Zündfunken mit Kettenspray wieder in richtige Bahnen gewiesen werden. Kurz darauf trat das Unfaßbare ein: Wir fuhren auf trockener Straße. Die Freude war zwar nicht von Dauer, trotzdem wurde die Fahrt nicht zu einer Regenschlacht.

Nach schneller Fahrt und einem Abendessen erreichten wir das Clublokal des MSC Ingolstadt. Dort waren die Lichter aber bereits erloschen. Nur unsere Freunde des MC Schumacher kamen nochmals aus ihren Zelten und waren froh, ihr Bier nicht umsonst mitgebracht zu haben. Dazu spendierte mein Kawa-Freund Reinhard eine Flasche Apfeln, und nach einer Stunde Erzählens und Leerens begaben wir uns zur Ruhe.

Am nächsten Morgen, als das Frühstück serviert wurde, stürmten wir das Fahrleitungs-büro. Dann ging es ab ins Zillertal. In Zell hatten Barbara und Bernd bereits eine Woche lang an der Orientierungsfahrt gearbeitet.

5. Enzianrallye des MC Sauerland

Am Freitagmorgen fanden sich dann alle Teilnehmer zu dieser Ori ein. Über schmale Straßen und durch kleine Ortschaften gings im Zillertal rauf und runter. Am Achensee vorbei nach Steinberg; hier wurde es sehr enduromäßig. An steiler Wand entlang führte ein schmaler Schotterweg. Wer Günter Neumann jemals mit der BMW im Gelände sah, kann sich vorstellen, wie er mit der XT 500 umging. Zum Schluß noch ein paar schöne Kurven bis zum Ziel gegenüber der Zillermündung. Abends fand die Siegerehrung statt. Am Samstag wurden die Kontrollen eingesammelt und ein paar schöne Fotos geschossen, die an einem Clubabend des MC Sauerland mal gezeigt werden sollen. Abends fuhr eine Taxifahrerin mit ihrem VW-Bulli überladen dreimal zum Enzian-Sepp hoch. Hier war die Stimmung groß, und nachher fanden sich die meisten noch in der Discothek wieder. Dank sei Konrad gesprochen, der den Leuten zurück zum Campingplatz geholfen hat.

Am nächsten Morgen brachen die meisten ihre Heimreise an. Der harte Kern des MC Schumacher unternahm noch einige schöne Bergtouren, nach denen wir uns anschließend fragten, wo der ganze Enzian wächst. Doch dann mußten auch wir uns wieder auf die Heimreise begeben. Alles in allem wieder einmal eine schöne Veranstaltung. db



ACHTUNG SATIRE

Großschmidt auf zwei Rädern

1. Teil:

Großschmidt kauft sich ein Motorrad

Peter D. Großschmidt gehört zu jenen Leuten, die man gerne mit bürgerlich-etabliert zu bezeichnen pflegt. Er ist 49 Jahre alt und Geschäftsführer einer Handels GmbH & Co. KG. Verheiratet, Haus mit Garten, und in der Garage einen 350 SE. Bis vor kurzem noch war er mit sich und seiner Existenz zufrieden. Doch mit einemmal schienen sich in ihm Kräfte zu entfalten, die das Alte herkömmlich und seiner Persönlichkeit unwürdig betrachteten. In ihm erwachte so eine Art Lebenshunger, und das unstete Leben seiner 20jährigen Tochter, das er bis dahin auf's schärfste verurteilt hatte, erschien ihm immer lohnenswerter und interessanter.

Aber wie sollte Großschmidt diesem neuen Lebenshunger Rechnung tragen? Der erste schüchterne Versuch, mit seiner Frau einen wüsten Abend in den Lokalen der City zu verbringen, endete kläglich. Erst mußten die Lockenwickler drei Stunden im Haar bleiben, dann kam „Kojak“ im Fernsehen, und schließlich gings, eingepackt in Fett und Düftchen, zu Bette. Wenn nicht der Abend, dann die Nacht, dachte sich Großschmidt, doch die große Leidenschaft vergangener Tage fand im Zahn der Zeit, hübsch verpackt in Feuchtigkeitscreme, ihren Meister. Man müßte — nein. Großschmidt konnte seiner Frau nicht untreu werden. Aber wenigstens einer schönen, jungen Frau begehrenswert erscheinen — das wäre schon was.

Also, das mit dem 350 SE, das war schon mal nichts. Ein Porsche schien ihm zu gewagt, aber vielleicht ein BMW-Coupe? Flugs fuhr Großschmidt zu BMW-Riesenholz. Während er darauf wartete, von Riesenholz — natürlich sprach er nur mit den Bossen — empfangen zu werden, sah er sich auf der Ausstellungsfläche um. Das braune 633 Coupe — chic. Ob es den auch in Silber gibt? Hoppla, da steht ja auch ein Motorrad. Eine innere Stimme befahl, das Ding näher zu beäugen. Mann, ist das ein Apparat, tolle Verkleidung. 100 RS steht da an der Seite. Großschmidt steht gedankenverloren vor dem silbergrauen Monstrum. In diesem Augenblick kommt Riesenholz. „Na, Herr Großschmidt, wollen Sie mal eine Sitzprobe nehmen?“ „Ach, um Gottes willen, auf so ein Ding traue ich mich nicht mal, wenn es steht.“ „Aber ich bitte Sie, was so ein abgehalfterter Playboy wie Gunter Sachs kann, das können Sie schon lange.“ „Der Sachs fährt auch sowas?“ „Ja sicher, fast jeder, der jung geblieben ist, kauft sich heute so eine herrliche Maschine.“

So, so, der Sachs. Hinter dem sollen die Frauen ja heute noch wie verrückt her sein. Aber ich, ich auch auf so 'nem Ding? Hm, schön sieht sie ja aus. Hihi, den Führerschein Klasse 1 habe ich mit damals von dem alten Klasse 4 umschreiben lassen; warum, weiß ich nicht mehr, aber theoretisch kann ich sowas fahren.

„Meinen Sie, ich sollte mich mal da draufsetzen?“ „Selbstverständlich, Herr Groß-

schmidt, ich bin sicher, die 100 RS wird ihnen gut stehen."

Ah, ich sitze drauf. Toll, der Lenker, Tacho bis 220, die Verkleidung. Brömm. Hallo, in dem großen Spiegel an der Wand kann ich mich ja sehen. Chic, männlich, Junge, Junge, das wirkt. Der entschlossene Blick eines erfahrenen und doch jung gebliebenen Mannes.

„Tja, hm, eigentlich gar nicht so übel, so ein Motorrad. Was kostet es denn?“ „11.790 Mark ab Werk zu . . .“ „Oi, das ist 'ne ganze Stange billiger als das Coupe. . . . Fracht, natürlich gewähren . . .“ „Alles klar, wenn das so ist. „Abgemacht, Herr Riesenholz, die kauf' ich.“ „Herr Großschmidt, ich kann Ihre Entschlußfreudigkeit nur bewundern.“ „Entschlüsse sind dazu da, schnell gefaßt zu werden“, erwiderte Großschmidt weltmännisch. „Dann darf ich Ihnen auch kurz unser Angebot an Helmen, Handschuhen, Stiefeln und Lederkombinationen vorstellen?“ Großschmidt geriet ein wenig außer Fassung. Helm, Helm — ja stimmt, so was soll man wohl tragen, wenn man motorradfährt. Aber dann sieht man ja mein Gesicht nicht mehr, und Leder? Ich bin doch kein Rocker.

„Hier haben wir z.B. einen Integralhelm. Er paßt farblich genau zu Ihrer Maschine. Setzen Sie ihn doch einmal auf.“ Entgeistert stierte Großschmidt auf dieses silberne Ei. Heiliger Pomfluzius! Widerstrebend nahm er das Ding und würgte es sich über den Kopf. Ekelhaft. Dann sah er in den Spiegel. Plötzlich gewann er Gefallen an der Glocke. „Sagen Sie, der Lauda fährt auch mit sowas, nicht wahr?“ „Selbstverständlich. Jeder Rennfahrer, jeder Motorradfahrer, der die Kraft seiner Maschine beherrscht, besitzt einen solchen Helm.“ Fein, dann will ich auch so was haben. Und wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, stelle ich ihn auf die Hutablage.

Das mit den Handschuhen und Stiefeln gestaltete sich einfacher. An Händen und Füßen mußte man etwas haben, das war Großschmidt klar, zumal es sich um italienische Schöpfungen handelte und alles in sil-

bernem Glanz erstrahlte. „Unsere Lederkombinationen sind von ausgezeichneter Qualität und besitzen ein prächtiges Design.“ „Ja, aber sagen Sie, Herr Riesenholz, muß denn so Leder wirklich sein?“ „Unbedingt. Dieses Leder bietet Ihnen den nötigen Schutz, falls Sie, aus welchen Gründen auch immer, einmal stürzen sollten . . .“ Stimmt, mit diesen Motorrädern soll man ja relativ schnell hinfallen können. Ob das Ganze nicht vielleicht eine Wahnsinnsidee ist? Großschmidt, du bist ein Feigling, ein Hasenfuß! Du bist jung, Großschmidt, ein Abenteurer, du siehst den Gefahren mannhafte ins Auge, du überwindest sie!

„ . . . die herrlich leuchtenden Farben . . .“ Farben? Prächtiges Design? Chic? „Reichen Sie mir mal bitte diese weiße mit den schwarzen und roten Flächen herüber.“ „Ihr Geschmack, Herr Großschmidt, ist bemerkenswert. Diese gehört zu den schönsten, die wir haben.“ „Ja, meine Bekannten loben auch immer wieder meinen Geschmack“ sagte Großschmidt mit einem gewinnenden Lächeln. Er war stolz auf sich, daß er ‚meine Bekannten‘ gesagt hatte und nicht ‚meine Frau‘. Soll er ruhig denken . . .

Großschmidt war ein relativ kleiner Mann, und so brachte er seinen Bauch in Größe 54 unter. Es war zwar etwas eng, aber nachdem ihm Riesenholz etwas von Ausleiern und unschönem Hinterteil erzählt hatte, war auch dieser Kaufakt vollzogen. Großschmidt machte alles klar und wollte gleich am nächsten Tag die Maschine abholen. Er mochte nicht darauf verzichten, die übrigen Sachen gleich jetzt mitzunehmen. Die wollte er sich zu Hause in aller Ruhe noch einmal ansehen und anprobieren.

Großschmidt verabschiedete sich von Riesenholz und wollte gerade aus dem Geschäft treten, als er sich umwandte, um noch einen Blick auf SEIN Motorrad zu werfen. Ein wogendes Meer von Gefühlen stieg in ihm auf und beglückte ihn zutiefst. Seit seiner Firmengründung vor 18 Jahren hatte er zum erstenmal wieder das Gefühl, etwas 1000%ig

Richtiges getan zu haben. Seine Träume wurden plötzlich von dem lauten Rufen eines jungen Mannes gestört. „Helmut!“ rief jemand aus dem Büroraum in die hinterste Ecke des Geschäftes. „Ja, was ist?“ tönte es zurück. „Bestell gleich mal eine neue Verkleidung und Sturz-Set links und rechts plus Ventildeckel für die RS.“ „Okay, ist die dicke Emma verkauft?“ „Ja, der

Chef hat so 'nem Playboy . . .“ Playboy . . ., Playboy hat er gesagt. Dummdida, dummdidu, ach wie schön ist die Welt. „ . . . auf den Pinsel legen . . .“ Dummdida, Pinsel? Dummdidu. „ . . . wird bei dem nur so scheppern . . .“ Schepperdu, schepperda, Großschmidt war im Augenblick der glücklichste Mensch der Welt.

Wuffi

GRATZER

NEU

in KÖLN!

Lindenstraße
Ecke Roonstraße
Nähe Rudolfplatz

IFMA

Halle 14 Ob.
Gang J
Stand 83

Alles, was Sie wünschen.
Aus der Riesenauswahl
preiswert kaufen.
Bekleidung, Motorräder,
Zubehör.

Bekleidungscentrum für Deutschland ganz groß in Köln!

Katalog DM 5,- in Briefmarken oder Scheck! Telefon: 0221/23 17 04 + 23 17 76

GRATZER S P O R T

5 Köln 1, Lindenstr, Ecke Roonstr. + Mozartstr. 66
5 Köln 1, Luxemburgerstr. 41 - 43, Nähe Barbarossaplatz

NOTIZEN · NOTIZEN · NOTIZEN

BVDM-Amerikareise 1979

Unser Mitglied Rüster Lamberty organisiert für 1979 eine BVDM-Amerikareise. Eine ähnliche Reise führte er bereits 1977 durch. Die Fahrt 1979 ist für Sommer/Herbst geplant. Voraussichtlich werden die Motorräder über Seecontainer verfrachtet, während die Personen mit dem Flugzeug über den großen Teich gelangen (diese Regelung ist billiger als ein Motorrad-Lufttransport). Alternative Zielorte sind Vancouver, Toronto und Houston/Texas. Die genaue Festlegung der Planung erfolgt bei einem Treffen der Amerika-Aspiranten am 30. September 1978 bei Rüster Lamberty in 5231 Oberlahr-Bruchermühle. Dort können auch Informationen angefordert werden. Interessenten können sich ebenfalls am IFMA-BVDM-Stand in Halle 15, Stand F 20, informieren.

*

Aktion „Blauer Punkt“

Anlässlich der diesjährigen IFMA in Köln wollen die Kölner Pfarrer Eckhard Knolle und Manfred Dörr die Aktion „Blauer Punkt“ ins Leben rufen. Durch diese Aktion sollen Motorradfahrer zu einem aggressionsfreien Umgang mit ihren Mitmenschen und ihren Maschinen ermuntert werden. Auf einem Informationsstand der Aktion in der Eingangshalle der IFMA wird eine Plakette erhältlich sein, auf der ein blauer Punkt mit einem Kreuz im Hintergrund und die Umschrift „Frieden stiften“ zu sehen sind. Wer diese Plakette trägt, soll damit die Absicht zu erkennen geben, sich im Sinne des Friedensstifters Jesus für ein friedliches Verhalten der Motorradfahrer im Straßenverkehr und in der Öffentlichkeit, vor allem bei Motorradtreffen, einzusetzen. Die Initiatoren hoffen, daß eine größere Anzahl von

an der Plakette erkenntlichen Teilnehmern der Aktion besonders bei großen Motorradtreffen, z.B. beim Elefantentreffen, gewaltsame Ausschreitungen durch Gespräche mit aggressiv auftretenden Sportkameraden verhindern können.

*

Gespann-Seminar der MFG Köln

Den Auftakt des BVDM-Winterprogramms 1978/79 macht auch diesmal wieder das Gespenn-Seminar der MFG Köln im BVDM vom 30.9.-1.10.1978. Gespenn-Neulingen und Interessenten wird alles Wissenswerte rund um drei Räder vermittelt. Auch die praktische Fahrschulung wird nicht zu kurz kommen. Das Seminar findet wiederum in Weiler am Berge (zwischen Bad Münstereifel und Mechernich/Eifel) statt. In der Teilnahmegebühr von 40 Mark (bei Anfahrt am Freitag ab 17 Uhr 50 Mark) sind Übernachtung und Vollpension eingeschlossen. Seminar-Leiter ist Edmund Peikert, Buchenhofen 105, 5600 Wuppertal 11. Letzte Anmeldemöglichkeit: IFMA-BVDM-Stand, Halle 15, Stand F 20.

*

3. Büffel 1978

Vom 8. bis 10. Dezember findet im schönen, kalten und nassen Westerwald das Gespenn-treffen Büffel '78 statt. Autos, Zirkus, Disco-Transistoren und Schlimmeres werden zurückgewiesen, da es sich um ein Treffen „echter“ Gespenn-Fahrer handelt. Nennungsschluß ist der 20. November 1978. Kontaktadresse: Rüster Lamberty, 5231 Oberlahr-Bruchermühle.

Aufgeschnapptes

Eine (leider) wahre Begebenheit

Verkaufsgespräch Karstadt-Motorradcenter Düsseldorf: Jeanstyp vor der 1100er Yamaha: „Und dies in dem Rohr ist der Kardan?“ Verkäufer: „Ja“. „Und dies der Kraftstoffbehälter?“ „Ja“. „Und 220 fährt die auch?“ „Ja“. „Fußschaltung?“ „Ja“. Jeansboy: „Wann kann ich die abholen? Ich nehm' dazu den Porschehelm. Zahle bar!!!!“

Frage der Redaktion: „Wer verteuert die Versicherungen?“ Tupolev

Clubwertung:

1. MC Sauerland	497,9484
2. MFG Köln	337,3359
3. MC Hilden	237,2366

*

EDV-Teufelei

Ungerechtfertigte Mahnungen
aufgrund von EDV-Fehlern

Leider haben sich jetzt, nach jahrelanger unproblematischer Abwicklung, beim letzten EDV-Lauf Fehler eingeschlichen, die auf die Umstellung auf die neuen Aufnahmeanträge zurückzuführen sind. Einige Mitglieder haben fälschlicherweise Mahnungen erhalten, obwohl sie bezahlt hatten. Wir möchten diese bitten, uns eine kurze Notiz zukommen zu lassen, damit wir diesen Fehler beheben und ihr Konto freibuchen können. Wir möchten damit auch verhindern, daß sie eventuell beim nächsten EDV-Lauf im Oktober eine rechtsanwältliche Mahnung bekommen. Wir bitten um ihr Verständnis.

Bernd Karrasch/Günter Wuttke

*

BVDM-Jahreswettbewerbe 1977

Leider erhielten wir die Ergebnisse der BVDM-Jahreswettbewerbe erst sehr spät und über Umwege. Dennoch wollen wir wenigstens die jeweils ersten zehn an dieser Stelle veröffentlichen.

BVDM-Touristikwettbewerb:

1. Bernd Friedrich – MFG Köln –	12.472,1
2. Hans Wäldele – Einzelmitglied –	10.706,1
3. Wuffi Rohde – MFG Köln –	10.057,2
4. Jürgen Prass – MC Sauerland –	10.032,1
5. Martin Brede – Einzelmitglied –	9.280,6
6. Dirk Wildschrei – MFG Köln –	8.733,4
7. Barbara Keggenhoff – MC Sauerland –	7.880,0
8. Paul-Robert Imberge – MFG Köln –	7.826,3
9. Lothar Emmerich – Rhein-Ruhr –	7.447,8
10. Jörg Obergefell – MC Hilden –	7.281,2

und weitere 51 Teilnehmer.

Clubwertung:

1. MFG Köln	40.745,1
2. MC Sauerland	33.076,7
3. MC Hilden	22.848,7

BVDM-ng-Sportwettbewerb:

1. Manfred Paehr – MC Sauerland –	222,9430
2. Ulrich Rehfish – SFC Rur-Inde –	186,9794
3. Wuffi Rohde – MFG Köln –	185,1596
4. Werner Sprave – MC Sauerland –	155,7744
5. Jürgen Teuschel – Einzelmitglied –	137,9529
6. Karl-Heinz Breuer – SFC Rur-Inde –	130,6291
7. Reinhard Kaiser – MC Sauerland –	119,2310
8. Siegfried Kalweit – MC Hilden –	112,7468
9. Dieter Kaufhold – MC Sauerland –	104,8295
10. Günter Seidel – Ostwestfalen-Lippe –	96,8484

und weitere 16 Teilnehmer.

TERMINE

30.9.78- 2. Gespannfahrerlehrgang der
1.10.78 MFG Köln in Weiler am Berge.
Ausschreibung und Anmeldung:
Edmund Peikert, Am Buchenhofen 105, 5600 Wuppertal 11.

*

7.10.78+ JHV Camberg, Peter Ziegler, Peter-Cathreinstraße 1, 6277 Camberg 1.

*

21.10.78 Um die Nürburg einmal anders (Orientierungsfahrt). Start in Insul (Eifel). Ausschreibung: Dieter Bail, Möhnener 2, 5760 Arnsberg 1.

*

29.10.78 Börddefahrt (Orientierungsfahrt). Ausschreibung: Hans Eifler, Joh.-de-Brune-Weg 2, 4770 Soest.

*

4.11.78 Rund um Unna '78. Ausschreibung und Voranmeldung: Manfred Paehr, Mittelstraße 18, 4750 Unna-Massen.

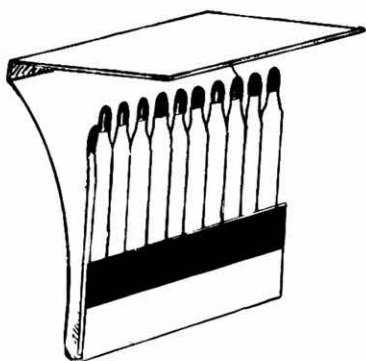
Regio Werbung

ZÜNDHOLZ - WERBUNG IN JEDER
AUSFÜHRUNG UND AUFLAGE

RWK

Regio-Werbung-Köln

Siegburger-Str.319 5 Köln 91 Tel.: 80 22 22



Die BALLHUPE Nachrichtenblatt des BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz: Mülheim / Ruhr.
Chefredaktion: Wolf G. Rohde, Stammheimer Straße 71, 5000 Köln 60, Telefon: 0221 / 76 72 47
Redaktion: Frank Hildebrand (Touristik, Sport) — Jörg Obergefell (Test / Technik, Satire) — Wolf G. Rohde (BVDM-Intern, Aktuelles, Geschichten) — Barbara Rottländer (Leserbriefe)

Fotos: Lothar Braun

Termine: Wolfgang Dörnfeld, Pestalozzistraße 10, 5090 Leverkusen, Telefon: 0221 / 66 293

Freie Mitarbeiter: Doris Breuer, Wilhelm Hopmann, Willy Reuter, Heinz-Peter Wirth

Vertrieb: Olaf Carstens, Verdistrasse 29, 4010 Hilden

Auftraggeber: Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) — BVDM-Geschäftsstelle: Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 5630 Remscheid 11, Telefon: 02191 / 65 872

Gesamtherstellung: Alfred Beck Verlag Köln, Siegburger Straße 319, 5000 Köln 91, Telefon: 0221 / 80 22 22 / 23

Anzeigenverwaltung: RWK — Regio Werbung Köln, Siegburger Straße 319, 5000 Köln 91, Telefon: 0221 / 80 22 22 / 23

Nachdruck ist nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Die gute Adresse für Seitenwagen-Liebhaber. Motorrad-Center Koch

Wir erwarten
Ihren Besuch
auf unserem
Messestand
IFMA Köln,
Halle 15,
Stand E 34.
Gegenüber
IFMA-Kino,
Motorradfahrer-
Treffpunkt.



Verkaufsprogramm:
Motorräder
aller Klassen
Motorräder
mit Seitenwagen
Seitenwagen
und Anhänger

Gebrauchte BMW
ständig in großer
Auswahl auf Lager

D-7081 Essingen bei Aalen/Württemberg
Schulstraße 25, Telefon 07365/218
Telex 713734 koch d

Weltweiter Export. Verkauf jeden Tag 8-18 Uhr. Besichtigung auch sonntags von 8-11 Uhr