

DIE BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Robert Sexé beim Elefantentreffen 1970



1/70

Motorrad-Vertragshändler



Aus Liebe zur Technik – BMW



YAMAHA

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

HORST BRIEL

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

Ausstellungsraum: Am Schloß Broich 40

ELEFANTEN - TREFFEN 1 9 7 0 - Eine kleine Nachlese

Wer geglaubt hatte, daß Grippe-Welle, DM-Aufwertung, Franc-Abwertung oder ähnliche "höhere Gewalten" die Teilnehmerzahl am diesjährigen ELEFANTEN-TREFFEN mindern würden, musste sich schon am Freitag-Abend eines Besseren belehren lassen. Nach vorsichtigen Schätzungen war die Anzahl der aktiven Teilnehmer, die also mit einem Motorrad zum Ring gekommen waren, mindestens ebenso groß, wie im Vorjahr. Trotz winterlichen Wetters war der Anteil von Solomaschinen auffallend hoch.

Eine echte Umschichtung fand unter den Gruppen der ausländischen Teilnehmer statt. In diesem Jahr dominierte eindeutig der enorm angestiegene Anteil der französischen Motorradfreunde! Welchen Grad an Popularität das ELEFANTEN-TREFFEN in Frankreich erreicht hat beweist die Tatsache, daß das französische Fernsehen (ORTF) ein eignes Aufnahmeteam zum Nürburgring geschickt hatte. Wie uns die französischen Fernsehleute versicherten, hat ihnen ihre Aufgabe ganz besondere Freude gemacht.

Der meistfotografierte Mann war natürlich - wer könnte es anders sein - Robert S e x é, der sich hatte überreden lassen, auf seiner alten DKW RT 125 zum Ring zu fahren. Die rund 850 km von St. Benoit nach Nürburg legte er in vier Etappen zurück und stand pünktlich Freitag-Mittag im Türrahmen vom Hotel "Zur Berg"! Über seine bekannte Lederkappe hatte er einen Sturzhelm gestülpt, der dreiviertel-lange Schafspelz wiegt fast soviel, wie der ganze Robert selbst. Allein dieses historische Kleidungsstück ist älter, als die meisten Teilnehmer des Treffens; Robert S e x é ist neunundsiebzig Jahre jung!

Fast ein Wunder, daß der Robert nicht auf seiner 45 Jahre alten GILLET angestampft kam. Aber er erklärte, daß die DKW auf Schnee und Eis doch handlicher zu fahren sei. Im nächsten Jahr will er aber nicht mehr selber fahren. Das hat er uns - und seiner Frau - hoch und heilig versprochen. Da die Reise mit der Eisenbahn aber auch nicht nach seinem Geschmack ist, hofft er, von einem französischen Gespannfahrer im Seitenwagen mitgenommen zu werden.

Wer zum ELEFANTEN-TREFFEN fährt ist selber schuld! Dieser Grundsatz hat sich offensichtlich bei vielen unserer französischen Freunde noch nicht herumgesprochen. Vielleicht kamen manche auch im gläubigen Vertrauen auf das teutonische Organisationsvermögen. Da kurvten nicht wenige den ganzen Tag fröhlich um den Ring und durch die Umgebung, am Abend standen sie dann bei uns auf der Matte und fragten, wo man dann schlafen könne. na ja, wir haben sie schliesslich alle noch irgendwo untergebracht, die letzten am Samstag-Abend im Fahrerlager in zwei nagelneuen Wohnwagen, die uns deren Hersteller freundlicherweise zur Verfügung gestellt hatte.

Das Fahrerlager verwandelt sich während der Elefanten-Tage immer mehr zu einer kleinen IFMA. Während die Ausstellung neuer Maschinen dem Motorradfreund eher einen vergleichenden Überblick ermöglichen sollen, wurden bei den Ersatzteilhändlern lebhaft Umsätze getätigt. Begehrteste Artikel waren Kerzenstecker und die Händler hätten gut das Doppelte davon verkaufen können.

Alles mögliche wurde verloren, vieles davon wurde dank der Lautsprecher-Durchsage wieder an den Mann gebracht. Einige Sachen blieben aber trotz mehrfacher Durchsage liegen, meist Kleinigkeiten, wie Schlüssel und Handschuhe. Aber auch ein Zeltsack mit Inhalt, der zwischen Landau und Neustadt/Weinstr. aufgefunden worden war, wurde nicht abgeholt. Vielleicht ist der Besitzer, nachdem er den Verlust bemerkte, entmutigt umgekehrt. Der Zeltsack und die anderen übriggebliebenen Teile wurden bei der Nürburgring GmbH deponiert. Wer also noch etwas vermisst, wende sich bitte dorthin.

Geschraubt wurde natürlich wieder jede Menge. Unsere Boxe beherbergte nach Beendigung des Plaketten-Verkaufs zeitweise vier NSU-Mäxle aus Süddeutschland, die mit Teilen aus einem fünften Motor wieder flott gemacht wurden. Ganz besonderen Dank verdienen Besatzungen der Renndienst-Wagen der Firmen CASTROL, VARTA und VEEDOL, die auch in diesem Jahr wieder in vielen Fällen helfen konnten. Darüberhinaus stifteten diese Firmen einige sehr schöne Ehrengaben, mit denen die ältesten Teilnehmer, die Männer mit der weitesten Anfahrt und die Erbauer von "Tollen Vögeln" ausgezeichnet wurden.

Nachdem die alte Nürburg durch eine Batterie von Scheinwerfern angestrahlt wird, hatten wir uns in diesem Jahr zu einer Beleuchtung der Nordkurve durch offene Feuer entschlossen. Diese Art der Beleuchtung ist sehr gut angekommen, weil sie die besondere Stimmung bei der Aufstellung zur Ehrenrunde noch wirkungsvoll unterstreicht. Von vielen Zuschauern wurden die Feuer auch zum Händewärmen in Anspruch genommen. Sie sahen hinterher auch entsprechend aus; die Zuschauer.

Das größte Problem beim ELEFANTEN-TREFFEN sind nicht etwa die aktiven Teilnehmer, sondern die Massen der Schaulustigen, die in diesem Jahr schon am Samstag von nah und fern in Autos herbeigeströmt waren. Zur Verzweiflung der Polizei waren die Anfahrtstraßen zum Ring kilometerweit verstopft. Unter diesen "Sehleuten" sind sicher einige ehemalige Zweiradfahrer, die gerne wieder einmal echte Motorrad-Atmosphäre erleben möchten. Manches mag auch dem wiedererwachten Interesse am Motorrad zuzuschreiben sein. Wie viele aber mögen kommen, um sich diese verrückten Typen anzusehen, die da mitten im Winter hunderte von Kilometern auf dem Motorrad zurücklegen? Wie dem auch sei, so recht glücklich über diesen Ansturm der Schaulustigen ist wohl keiner der Aktiven Teilnehmer!

Wo tausende von Menschen zusammenströmen, sind auch immer einige darunter, die im Trüben fischen wollen. Da man aber den Herren Langfingern ihre bösen Absichten nicht schon von weitem ansehen kann, hilft nur eigene Wachsamkeit. Wenn man nämlich sieht, wie sorglos manche Motorradfahrer ihre Sachen herumstehen- und liegen lassen, muß man sich fast wundern, daß nicht noch mehr geklaut wird. Passt also auf Eure Klamotten besser auf, lasst Helme, Handschuhe und Gepäck nicht ungesichert herumliegen. Und Lenkschlösser sind ja nicht bloß zur Zierde da. Wenn aber einer beim Klauen erwischt wird, macht er bestimmt künftig einen Bogen in mindestens 100 km Abstand um den Ring.

W.R.

Die Sache mit dem Sauerstoff!

Klaus Hauer schreibt in der letzten Ballhupe von starker Belastung seiner Maschine bei Passfahrten durch Sauerstoffmangel. Das gab mir zu denken und ich glaube, die Sache ist wert, einer näheren Betrachtung unterzogen zu werden.

Da wäre also zunächst einmal festzustellen, daß zur restlosen Verbrennung von 1 g Vergaserkraftstoff die vierzehnfache Menge an Luft notwendig ist, also 14 g Luft. Unter der Voraussetzung, daß bei normalem Luftdruck 1 dm³ Luft das Gewicht von 1,29 g hat, wären das also rund 11 dm³ Luft. Die Düsenbestückung des Vergasers soll so abgestimmt sein, daß dieses ideale Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft aufbereitet wird. Wird jedoch im Verhältnis zur angesaugten Luftmenge eine größere Kraftstoffmenge beigemischt, spricht man von einem fetten bzw. überfetten Kraftstoffluftgemisch, im gegenteiligen Fall von einem mageren Kraftstoffluftgemisch. Bei der Verbrennung des Kraftstoffes handelt es sich um eine Verbindung des in der Luft mit einem Anteil von rund 20% enthaltenen Sauerstoffs mit dem Kraftstoff. Bei Vorhandensein des oben erwähnten idealen Mischungsverhältnisses von 1 : 14 verbinden sich alle in der Ansaugluft vorhandenen Sauerstoffmoleküle mit allen vorhandenen Kraftstoffmolekülen. Wird ein leitetes Kraftstoffluftgemisch vom Vergaser aufbereitet, reicht der vorhandene Sauerstoff nicht aus, die Kraftstoffmoleküle restlos zu verbrennen. Wir haben also einen Sauerstoffmangel, einen Kraftstoffüberschuß. Dieser Umstand ist nun mit Vor- und Nachteilen verbunden. Beginnen wir mit dem Vorteil:

Die unverbrannten Kraftstoffbestandteile führen zu einer durchaus erwünschten und bei bestimmten Betriebsbedingungen auch erforderlichen "Innenkühlung" des Motors. Die Nachteile einer solchen fetten, besonders überfetten Vergasereinstellung sind zwar zahlreicher als die Vorteile, fallen jedoch weniger ins Gewicht: Höherer Kraftstoffverbrauch, Verdünnung des Schmieröls bei kalter Maschine, Abwaschen des Schmierfilms, ebenfalls bei kalter Maschine, hoher Anteil von giftigem Kohlenoxyd in den Auspuffgasen. Technisch gesehen blieben ernst zu nehmende Nachteile also nur für den Motor zu verbuchen, so lange er seine Betriebstemperatur noch nicht erreicht hat. Wird ein mageres Kraftstoff-Luftgemisch vom Vergaser aufbereitet, so bedeutet das, daß der zugeführte Kraftstoff restlos verbrannt wird und nach erfolgter Verbrennung immer noch Luft mit entsprechendem Sauerstoffanteil im Verbrennungsraum enthalten ist. Wir haben es in diesem Fall ganz eindeutig mit einem Sauerstoffüberschuß zu tun. Dieser überschüssige Sauerstoff ist in der Lage, bei Vorhandensein entsprechender Temperaturen (Entzündungstemperaturen) sich mit einer ganzen Reihe anderer Stoffe zu verbinden, diese also zu verbrennen. Da bietet sich im Motor zunächst einmal das Schmieröl zur Verbrennung an. Dadurch läuft der Kolben trocken und heizt sich durch entstehende Reibung auf. Bei der Verbrennung des Öls bildet sich Ölkohle und bakt die Kolbenringe in den Ringnuten fest. Das wiederum hindert die Kolbenringe daran, fest an der Zylinderwand anzuliegen und die Wärme des Kolbens dorthin abzuleiten. Weitere Folgen brauchen hier wohl nicht erwähnt zu werden. Außer dem Schmieröl bietet sich dem überschüssigen Sauerstoff aber noch ein Brennstoff an, von dem es mit der Technik weniger verwachsene Zeitgenossen wohl kaum für möglich halten würden: Der Stahl unserer Ventile, speziell der des stark aufgeheizten und nicht durch einen Frischgasstrom gekühlten Auslaßventils. Ist Stahl nämlich erst einmal bis zur Rotglut erhitzt, verbindet er sich

mit Sauerstoff, verbrennt also. Das beobachten wir in der Technik bei der Bildung von "Hammerschlag" auf Schmiede- und Walzteilen, noch deutlicher aber doch wohl beim Schneidbrennen. Bei diesem Vorgang wird durch eine besondere Düse ein Strahl reinen Sauerstoffs auf dem glühenden Stahl geleitet. Die Verbrennung des Stahls geschieht dann so schnell und unter so hoher Wärmeentwicklung, daß eine fast glatte Schnittfläche entsteht.

Bei Sauerstoff-Überschuß ist unser Auslaßventil ähnlichen Bedingungen ausgesetzt, deren Auswirkungen umso krasser sein werden, je höher sich der Ventilteller aufheizt. Das tut er immer dann, wenn das Ventilspiel zu klein ist, der Ventilteller nicht mehr fest auf seinen Sitz gepreßt wird und die Wärme somit nicht mehr vom Ventilteller an den Zylinderkopf abfließen kann.

Wir sehen also, daß ein vorhandener Sauerstoffüberschuß für uns ~~sehr~~ direkt katastrophale Folgen nach sich ziehen kann. Als einziger Vorteil einer mageren Vergasereinstellung wäre also zu verbuchen, geringer Kraftstoffverbrauch und geringe Verschleißerscheinungen, bei Kaltstart und Kurzstreckenfahrt.

Fahrzeuge, die in der Hauptsache für Kurzstreckenbetrieb benutzt werden, können also durchaus mit einer solchen Vergasereinstellung jahrelang über die Runden kommen. Geht es dann aber mal auf Langstrecke, zeigen sich die Folgen schon nach wenigen Fahrtagen. Das bewiesen ganz deutlich mehrere Pannen, die wir auf unserer Nordkapfahrt erlebten.

Wie steht es nun bei Fahrten im Hochgebirge? Mit zunehmender Höhe wird die Dichte der Luft geringer, der Luftdruck nimmt ab, nicht ändern tut sich jedoch die Zusammensetzung der Luft; auch in der verdünnten Luft sind rund 20% Sauerstoff enthalten.

Man könnte nun annehmen, daß es bei Fahrten im Hochgebirge zu einer Überfettung des Kraftstoff-Luftgemisches, bedingt durch den Sauerstoffmangel, kommt. Diesen Umstand würde man einwandfrei an schwarz gefärbten Auspuffenden erkennen. Eine solche Beobachtung macht man tatsächlich bei Fahrten über 1200 m Höhe.

Die Firma SOLEX hat für Automotoren einen Höhenkorrektor entwickelt, welcher mit Hilfe einer Druckdose den Durchlaß der Hauptdüse ändert. Der Einbau lohnt sich aber nur für solche Fahrzeuge, die ständig große Höhenunterschiede zu überwinden haben.

Von viel größerem Einfluß auf die Motorleistung ist aber der Umstand, daß in größeren Höhen der Zylinder nach dem Ansaugen eine kleinere Anzahl von Luft- und Kraftstoffmolekülen enthält; die Füllung des Zylinders wird mit zunehmender Höhe immer schlechter, der Verdichtungsdruck wird niedriger, der Zündhöchstdruck ebenfalls, der mittlere Kolbendruck und damit die Kolbenkraft werden kleiner sein und somit die Motorleistung entsprechend absinken. Ob das dem Motor weh tut? Ich glaube es nicht, denn wie wir sahen, wird im Hochgebirge aus unserem hochverdichteten Super-sport-motor mit hoher Literleistung, ein Motor mit entsprechend tiefer liegenden Leistungsdaten, dessen Lebensdauer unter diesen Betriebsbedingungen unbedingt zunehmen muß.

Und jetzt werden mit Sicherheit die Stimmen derjenigen laut, die wissen, daß bei Rennmotoren die Vergasereinstellungen ganz speziell der Höhenlage der Rennstrecke einerseits und der Wetterlage andererseits angepaßt werden, daß man den diesbezüglich ganz besonders ausgeprägt gelagerten Umständen auf der bekanntesten Rennstrecke der Welt, ISLE OF MAN, einen besonderen Vergaser, den sogenannten TT-Vergaser entwickelt hat.

Deshalb hierzu noch einige abschließende Ausführungen.

Es ist bekannt, daß der Sauerstoffgehalt der Luft von durchschnittlich 20% unter bestimmten Voraussetzungen durch die Bildung von sogenanntem Ozon angereichert werden kann.

Im Lexikon steht über Ozon: Aktiver Sauerstoff aus drei Atomen bestehend, entsteht beim Durchschlagen des Funkens durch die Luft, oder wenn Sauerstoff langsam über feuchten Phosphor geleitet wird; eigentümlich riechendes Gas, starkes Oxydationsmittel. Daraus entnehmen wir, daß der Sauerstoffgehalt der Luft, bei Gewitterstimmung allgemein etwas höher liegt als normal, andererseits aber auch durch die Ozonbildung in feuchten, bewachsenen Landschaftsteilen zu einer Sauerstoffanreicherung gegenüber solchen Landstrichen führt, die trocken und kaum bewachsen sind, also keinen phosphorhaltigen Boden aufweisen.

Auf der ISLE OF MAN treten diese Umstände bei der Führung der Rennstrecke teils durch das gebirgige Inland und teils durch die tieferliegende küstennahe feuchtwarme Landschaft besonders krass zutage.

Die hoch beanspruchten Rennmotoren würden bei Sauerstoffüberschuß auf der Talstrecke bestimmt festgehen. Würde man jedoch einen normalen Vergaser für diesen Streckenabschnitt richtig einstellen, müßten die Fahrer eine starke Überfettung im Streckenabschnitt des Hochlandes in Kauf nehmen und damit einen verbundenen Leistungsverlust.

Der TT-Vergaser ermöglicht durch Umstellen eines Hebels am Lenker die notwendige, geringfügige Korrektur der Vergasereinstellung mit einem einzigen Handgriff.

E. M. Schmidt

SIE läuft und läuft und läuft

Im Stubaital (nahe der alten Brennerstraße, ca 20 km südlich von Innsbruck) traf ich im Juli des Jahres 1969 auf eine " R 66 " aus dem Vorkriegsjahr 1938.

Ich hatte meine Max im Quartier stehen gelassen und befand mich mit meinem VW (Volkswanderstock) auf einem Spaziergang, was ab und zu sehr gesund sein soll!

Bei dem Weiher Milders südlich Neustift, da wo der Oberberger Bach in die Rütz mündet, waren bei den heftigen Gewittern der vergangenen Tage Muren von den Bergen gekommen und versperrten den Weg. Arbeiter waren dabei, die Telefonleitung neu zu verlegen. Unter ihnen befand sich ein Mann, etwa fünfzig Jahre alt, mit Steigeisen ausgerüstet. Dieser Mann war der Besitzer der R 66, die dort an einem Zaun lehnte. Wir kamen in ein Gespräch, in dem er mir erklärte, daß er die Maschine tagtäglich im Dienst benutzt, ohne jemals ein Ersatzteil benötigt zu haben. Dieser Mensch war bestimmt nicht der Typ eines Aufschneiders. Das Motorrad war an den Auspuffkrümmern mit Rost behaftet, die Schalldämpferunterseiten waren sogar durchgerostet. Die Maschine war alles andere als gepflegt!! Es ist ziemlich sicher, daß sie beim deutschen TÜV nicht über die Runden gekommen wäre.

Aber sie läuft und läuft und läuft, sonst wäre sie im beruflichen Einsatz dieses Mannes auch nicht zu gebrauchen. Auf den ersten Tritt sprang sie an; kein blaues Ölwölkchen war am Auspuff zu sehen.

Ich setzte sehr nachdenklich meine Wanderung fort. Ja, ja, ja, die alten Öfchen!!!!!!

Jugoslawien empfing uns mit zwei unangenehmen Überraschungen, erstens mit Regen und zweitens konnte ich, nachdem ich in Österreich schon Schalt Schwierigkeiten hatte, nun nur noch den ersten bis dritten Gang benutzen. Aber an den vierten Gang war jetzt so wieso nicht mehr zu denken, es erwartete uns ein Paß, wie er im Buche steht. Die Fahrbahn einspurig und unasphaltiert, der aufwirbelnde Staub machte zwischen den Maschinen einen Mindestabstand von 50 - 100 m erforderlich, jede Spitzkehre war nummeriert und mit dicken Steinen gepflastert. Die Straße ist nicht eine von jenen, die sich in kühner Verwegenheit mit Riesenviadukten über die ihr von der Natur in den Weg gelegten Hindernisse hinwegsetzt, wie etwa die Brenner-Autobahn, sondern die Hindernisse werden durch Nachgeben überwunden. So windet sie sich eng an den Berg gelegt durch jeden Taleinschnitt hinauf bis zur Kammhöhe, 1611 m über den Meeresspiegel, über den Vrsic-Paß, um sich bald darauf ins Tal der Soca hinabzuschlängeln, um in ihrem Schutz am Fuß des fast 2.500 m hohen Grintavcec entlang sicher die Stadt Bovec zu erreichen. Wer also mal nach Jugoslawien fährt und gleich zu Anfang einen waschechten Paß erleben will, der fahre von Kranjska Gora nach Soca ! Weiter ging es nach Kobarid, wo wir erneut die Straße verließen, um auf einem schmalen Pfad hoch über dem Fluß einen Platz für unser Zelt zu suchen. Nach mehreren hundert Metern kamen Wolfgang und ich an eine breitere Stelle, die uns für unsere Zwecke gerade richtig zu sein schien. Hier wollten wir übernachten und am nächsten Morgen unten im Fluß ein erfrischendes Bad nehmen. Aber wo blieb Eckhard? Da der Pfad wirklich sehr schmal war und es rechts steil zur Straße hinauf- und links steil zum Fluß hinabging, befürchteten wir schon das Schlimmste. Wir rannten zurück und schon nach ca. 50 m sahen wir, daß Eckhard vom Weg abgekommen war, die BMW stand mit dem Vorderrad über dem Abhang, von Eckhard mit Mühe gehalten und wir kamen gerade recht, um die Maschine wieder zurückzuwuchten. Hatten wir ein Glück !



Am nächsten Morgen fuhren wir nach einem Bad im eiskalten, klaren Wasser der Doca über Straßen, die in der deutschen Generalkarte nicht einmal als Fahrwege verzeichnet wurden, weiter über Tolmin, Idrija, Kostojna und von dort über bessere Straßen nach Rijeka. Hier übernachteten wir auf einem total überfüllten Campingplatz, das Wetter war immer noch nicht so, wie wir es uns vorgestellt hatten, ab und zu zogen leichte Schauer, oft aber auch Wolkenbrüche nieder, die uns zwingen in kleinen Stappen zu fahren. Wir beschlossen deshalb, so lange weiter nach Süden zu fahren, bis wir schönes Wetter bekommen und einen vernünftigen Campingplatz finden würden.

So ging es am nächsten Tag weiter die Küstenstraße entlang, links das kahle, trostlose Velika-Gebirge und rechts das ruhige Meer und die dem Festland vorgelagerten Inseln wie Ark, Rab und Cres. Diese Straße ist mit durch Leer gebundene Gesteinsstückchen asphaltiert, im trockenen Zustand sehr griffig, aber sowie ein wenig Regen fällt überzieht sie sich mit einem Film, der Schmierseife nicht sehr unähnlich ist. Da die Strecke weitaus kurviger ist, als es auf der Karte erscheint, und wir anfangs nur Regen hatten, war die Fahrt zu dieser Zeit nicht die reinste Freude. Wir waren aber die schnellsten Fahrzeuge, die unterwegs waren, abgesehen von einigen italienischen Alfas, und die Autofahrer werden uns nicht selten abgeschrieben haben, wenn wir die Serpentinan abbremsen, über ihren Kühlerhauben abwinkelten und mit funkensprühenden Fußrasten (wegen des schweren Gefälls) durch die Kurven zogen. Bedrückend war, daß es zum Meer hin nur eine optische Begrenzung durch einige dicke Steine am Wegrand gab und so manche Bremsspur von dort ins Leere ging. Die Kurven vertrugen höchstens 40 km/h, einige hatten es schneller versucht, auf keiner Straße sahen wir so viele Unfälle, oft mit Totalschaden, wie hier.

In Zadar bogen wir rechts ab nach Nordwesten, weil wir uns dort einen besseren Campingplatz erhofften. Den fanden wir auch, die einzigen Gäste brachen gerade ihre Zelte ab, wir fanden auch einen in Jugoslawien recht seltenen Sandstrand, doch das Wasser war uns zu schmutzig, die sanitären Anlagen zu primitiv und die Gegend zu einsam. Zu guter Letzt fuhr ich noch den Hinterreifen platt und so brachen wir nach Behebung des Schadens wieder in Richtung Zadar auf. In einem Vorort dieser reizvollen Hafenstadt, in Borik, das man auch die Touristenstadt Zadars nennen hört - es besteht in der Hauptsache aus Hotels und Campingplätzen, fanden wir eine Seltenheit in diesem Land. Und zwar einen privaten Zeltplatz, der der Verstaatlichung nur durch die Tatsache entging, daß dieses Grundstück einer Amerikanerin gehört. Der Name dieses Platzes ist "Rosemary" und wir können ihn nur wärmstens empfehlen. Man zeltet auf einer echten Wiese (auch eine Seltenheit) direkt am Wasser, nur durch eine Mauer vor allzu schweren Brechern geschützt, die es bei Sturm dort auch geben soll. Wir erlebten das Meer nur ruhig, ja träge, aber das lag wohl an der Hitze, die die allgemeine Faulheit hervorrief, aber durchaus nicht unangenehm war, da die Luftfeuchtigkeit gering war. Wenn es zu unbequem war, über die Steine ins Wasser zu stolpern und Steine gab es so weit, wie ein 186 cm großer Mann gehen konnte, der konnte über eine Mole, die 50 m weiter war, ins Meer steigen. Die Nachteile des Platzes waren: nur eine Toilette für jedes Geschlecht (deshalb wird nur eine begrenzte Anzahl von Campern aufgenommen), Lärm und nicht ganz so klares Wasser am Wochenende durch den benachbarten Platz, staatlich und überfüllt, weil gleichzeitig Strandbad für die Einheimischen. Aber weitere Vorteile: Supermarkt und Einzelhändler, durchgehend geöffnet in unmittelbarer Nähe, Musik und Tanz im nahegelegenen Hotel "Slawia", superbillige Busverbindung nach Zadar wo man die romantische Altstadt und den Hafen, den orientalisch anmutenden Markt und die vielen Geschäfte besuchen kann. Bis auf die Platzgebühren (DM 2.50 pro Person) ist alles spottbillig in Jugoslawien, wir aßen jeden Tag in einer Gastonia und haben selbst nie abgekocht, und es will schon etwas heißen, einen jungen hungrigen Motorradfahrer sattzubekommen!

Daß man darauf achten mußte, daß man nicht übers Ohr gehauen wurde, hatten wir schnell raus. Wir kamen für die Verpflegung pro Tag mit DM 5,-- aus, wenn man richtig wählt, hängt da sogar noch Wein und Slibowitz dran. Die Sprache ist äußerst schwer zu lernen, man kommt am besten zurecht, wenn man möglichst viel mit den Händen redet und das betreffende Wort in möglichst vielen Sprachen wiederholt. Die Menschen sind sehr gastfreundlich und wir haben von keinem Fall gehört, daß jemand bestohlen wurde. Wer billig kaufen will, möglichst auf dem Markt, muß handeln können:

"Colico costa?" (Was kostet das?) Fingerzeig auf eine Zigarettendose. "Gute Qualität! - Holz sehr teuer - gute Arbeit!" Er will nicht mit dem Preis heraus, also stimmt was nicht. Nochmal: "Colico costa?" "2000 Dinar, nicht weniger!" Er meint alte Dinar, 100 alte Dinar = 1 neuer Dinar. Jetzt muß der Käufer möglichst wirkungsvoll zusammenbrechen: "2000 Dinar! Madre mia!" - Lachanfall - dann: "2000! Boy, you are crazy!" nun wieder todernst: "500! Nicht mehr!" Jetzt kommt es drauf an, war die Schau zu heftig, wird der Verkäufer böse und verjagt einen, war die Schau richtig dosiert und sind gerade nicht viele Käufer da, sagt er: "Ich armer Mann, viele Kinder! Hier, gute Qualität-Konkurrenz viel teurer! - 1500 Dinar." Man kann sicher sein, daß die Konkurrenz nicht teurer ist, denn sonst hätte er dies Argument eher gebracht, also geht man zur Konkurrenz. Da ruft er einem nach: "1000 Dinar!" Man besieht das Kästchen von allen Seiten, läßt ein paarmal den Deckel quietschen und macht "Hm!hm," dann sagt man "Naja" und kauft das Kästchen für 900 Dinar. Eins gilt aber, man muß zur richtigen Zeit auf den Markt gehen, darf nicht beleidigt sein und nicht beleidigend werden und ein wenig von der Sache verstehen. So muß man wissen, daß der Verkäufer einen ganzen Tag zur Herstellung einer Tasche braucht, handelt man zu ausgiebig, ist der Mann beleidigt.

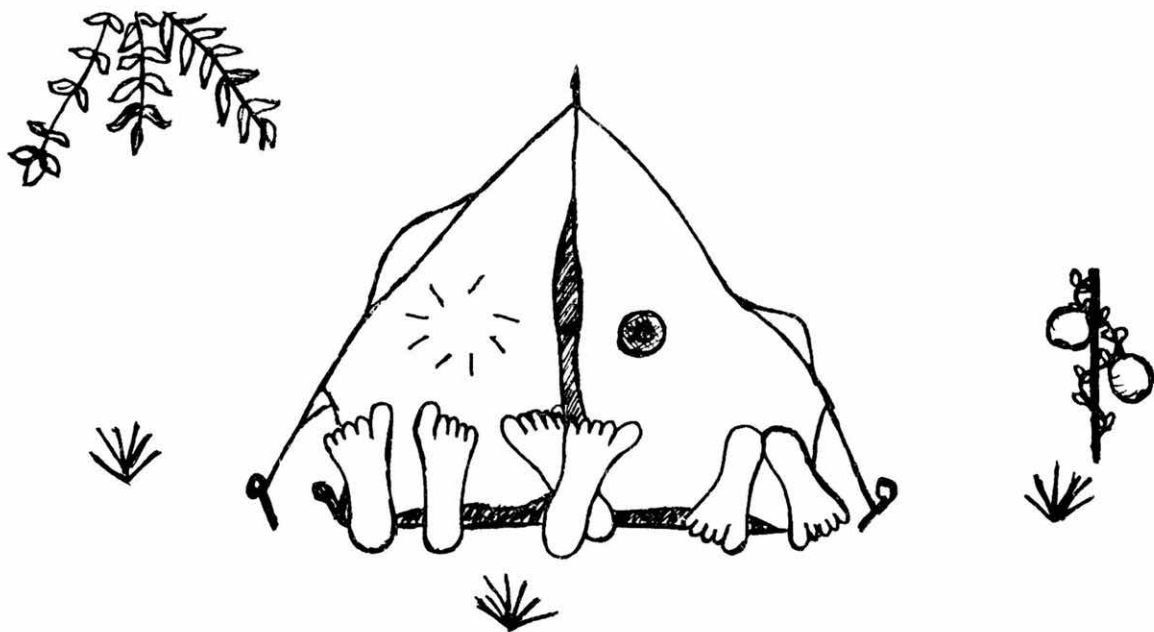
Nun muß ich noch einen großen Nachteil Jugoslawiens für junge Leute und Junggesellen aufführen, bevor ich weiter vom Geschehen berichte. Die Moralvorstellung der einheimischen jungen Mädchen ist eine ganz andere und strengere als die der deutschen, geschweige denn der skandinavischen Mädchen (siehe mein Dänemark-Bericht vom vergangenen Jahr)! Und der züchtigen Unterhaltung stehen Sprachschwierigkeiten im Wege. Als wir dies erkannten, machten wir einen Abstecher nach dem 30 km entfernten Novigrad, wo wir zwei Mädchen aus Duisburg wupen und anschließend wollten wir für zwei Tage nach Split fahren, also beschlossen bei Vinko nachts um 11 Uhr. Aber eine Stunde später verlor dies seine Gültigkeit und auch die Notwendigkeit, denn für Ablenkung wurde gesorgt!

Zur vorgerückten Stunde entstand neben unserem Tisch eine große Staubwolke, die nach einiger Zeit den Lagen eines sonst nicht so schnell fahrenden Zelt Nachbarn aus Düsseldorf freirab. Durch diese Vollbremsung alarmiert, waren wir auf einiges gefaßt, aber doch nicht auf die Nachricht, die wir jetzt empfangen mußten: "Der Zelt ist abgebrannt!" - "Haha, guter Witz!" Doch wir glaubten selbst nicht mehr an einen Witz und spurteten los, im Ohr noch die Worte: "Alles verbrannt, auch die Brieftaschen!" Die hatten wir nämlich samt Geld und Papieren im Zelt gelassen. In inoffizieller Rekordzeit kamen wir noch vor dem Lagen auf dem Platz an. Das Bild, das sich uns bot, glich einem Flugzeugabsturz. Ungefähr 50 Menschen standen in Schlafanzügen und - hemden auf dem in Scheinwerferlicht getauchten Platz, dort, wo einst unser Zelt stand. In rauchenden und glimmenden Aschehäufchen stocherten einige Menschen auf der Suche nach übriggebliebenem mit Stöcken herum, leere Feuerlöscher standen herum, die letzten auflackernden Flämmchen wurden erstickt. Unsere Motorräder standen unversehrt in einigem Abstand da. Sofort legte mich die Frau des Düsseldorfer Autofahrers in ihr Vorzelt und zeigte, was sie gerettet hatten, einen unversehrten Rasierapparat, zwei angekohlte Photoapparate und - zwei Brieftaschen! Wolfgang fand auch noch die dritte, halbwegs unversehrt und da begannen wir drei zu lachen, zu lachen und zu lachen. Wir standen auf den Resten

unserer Mabe und lachten, während alle die Menschen frierend, naß vom Löschwasser, verschmutzt vom Löschschaum und der Asche den Kopf schüttelten, während ein Franzose, der sich beim Übersteigen des Zaunes verletzt hatte, verbunden wurde und während der hilflose Düsseldorfer Herztabletten schlucken mußte. Wir bekamen das alles nicht mit, wir freuten uns, daß unser Geld, die Papiere und die Maschinen da waren.

Nun bekamen wir die jugoslawische Gastfreundschaft und die Hilfsbereitschaft unserer Zeltnachbarn aus Düsseldorf und Neibronn zu spüren. Die Campingplatzpächter stellten uns für die kommenden Nächte einen kleinen Bungalow zur Verfügung, gaben uns Decken, und als wir diese Hilfe nicht länger als eine Nacht in Anspruch nehmen wollten, da wir noch ein kleineres Zelt, welches auf einer unserer Maschinen festgezurrte war und das Feuer überstanden hatte, mithatten, regelten sie die Formalitäten für Grenze, Polizei und Versicherung und erließen uns die Campinggebühren. Wie es weiterging, was wir noch erlebten und wie wir wieder heimkamen, erzähle ich das nächstmal.

Knut Briel



Wir weisen darauf hin, daß das äußerst interessante Buch "Rund um die Welt" von Robert Sexé zum Preis von DM 3,-- noch greifbar ist.

Nicht nur der Text, sondern auch das reichhaltige Bildmaterial wird jung und alt interessieren.

Richten Sie bitte Ihre Bestellungen an den

B V D M z.Hd. Horst Briel

433 Mülheim / Ruhr
Mergelstr. 42



Aus Liebe zur Technik — BMW

Die neuen BMW Motorräder R 50/5, R 60/5, R 75/5



**MOTO
GUZZI**



**verkauft —
betreut —
und fährt selbst:**

HEINRICH RONS DORF JUN.

Kraftfahrzeuge und Zubehör

583 Schwelm l. Westf. • Berliner Str. 62

Vorführmaschinen beider Marken
stehen zur Verfügung!

MOTO GUZZI V 7

33 000 km

Fortsetzung des Berichtes: Moto Guzzi V 7 (20 000 km)

Ballhupe 3/69

Seit dem letzten Fahrbericht sind nun schon einige Monate vergangen. Die Maschine erlebt z.Zt. ihren zweiten Winter. Trotz des kalten Wetters und nicht gerade salzarmen Strassen ist der sog. Eisenhaufen noch wohl auf.

13000 km fuhren wir zusammen über den einmalig schönen Sommer, den herrlichen Herbst und den ersten schnee- und eisreichen Wintermonat.

Was blieb sind schöne Erinnerungen und na lesen Sie selbst:

Zusammenstellung der gefahrenen km, abhängig von der Fahrzeit

Anzahl (km)	Datum	Solo-betrieb	Gespann-betrieb
20001 - 29000	25.6.-30.11.69	x	
29001 - 33000	1.12.-15.1.70		x

Zusammenstellung der gefahrenen Solo-km abhängig von der Fahrart und Witterung

Anzahl (km)	Fahrart und Witterung
20001 - 22000	Langstreckenfahrt (Passfahrten) bei zeitweiligem Regen, doch überwiegend starker Hitze (+ 30°C)
22001 - 25000	Langstrecke (Autobahn, Passfahrten) zeitweilig Regen, überwiegend starker Hitze
25001 - 27000	Langstrecke (Autobahn) teilweise Regen und trockene Witterung
27001 - 29000	Kurzstrecke bei überwiegend trockener Witterung
	Kurzstrecke = 1 - 500 km
	Langstrecke = 500 - 700 km

Zu Beginn des Herbstes wurde die Maschine mit einer selbstgehämmerten Lenkerverkleidung, sowie Beinschutz und Heizgriffen versehen. Am 1.12.69 wurde zum 2. mal das Behördenboot montiert. Auch dieses erhielt eine heizbare Fussplatte für den Beifahrer. Für den nun folgenden Gespannbetrieb wurde die Sitzbank gegen einen Schwingsattel ausgetauscht. Ferner wurden die Metzeler Solo-Reifen gegen Metzeler Trial-Reifen ausgewechselt. Interessant ist der Stromverbrauch des Gespannes unter voller Belastung.

Beleuchtung einschliesslich Blinker und Heizung ca. 200 Watt.

Zusammenstellung der Gespann-km abhängig von der Fahrart und Witterung

Anzahl (km)	Fahrart, Witterung
29001 - 31500	Kurzstrecke bei vereisten und gesalzenen Strassen
31500 - 32500	Langstrecke bei teilweise trockenen jedoch überwiegend salznassen Strassen
32501 - 33000	Kurzstrecke bei vereisten Strassen

Zusammenstellung der aufgetretenen Schäden während der 13000 km

nach (km)	aufgetretene Schäden
25000	Vergrösserung der Speichenbohrungen der Hinterradfelge, welches zum lösen einzelner Speichen führte. Neue Felge des Hinterrades montiert.
27000	Lösen der Fixierschraube der Lichtmaschine. Folge: Schrägstellen der Lichtmaschine, dadurch Berührung der Antriebsscheibe am Abdeckblech.
bei 29000	Bruch des Kupplungszuges
29000	Kupplungszug neu montiert.
29500	Ausfall des Anlassers.
30000	Ausfall der Tachobeleuchtung.
bei 30000	Neue Birne montiert.
33000	Zündaussetzer am rechten Zylinder infolge Überspringen des Zündfunkens verursacht durch eine Streusalzschicht auf dem Kabel Zündspule-Verteiler.

Zusammenstellung der verschleissbedingten Teile

27000	Zündkerzen erneuert (alte Kerzen noch verwendbar)
nach 6600 bei 23300	Reifen des Hinterrades ersetzt
nach 12000 bei 28000	Reifen des Vorderrades ersetzt.
nach 5700 bei 29000	Reifen des Hinterrades ersetzt.

Bei 29000 km wurde auf das Vorderrad der im vorigen Winter teilweise abgefahrene Metzeler Geländereifen des Hinterrades montiert. Das Hinterrad erhielt einen Metzeler Trialreifen (2. Wahlpreis DM 30.--)

Zusammenstellung der Ölwechsel

Alle 3000 km wurde das Motoröl gewechselt, verwendet wurde Öl der Marke AGIP.

Bei Plus-temperaturen HD 30, bei Minustemperaturen 10 - 40 W.

Das Getriebeöl wurde zuletzt nach 5000 km bei 25000 km gewechselt, dabei wurde Öl von der Fa. GASOLIN verwendet.

Das Öl der Gabel wurde noch nie gewechselt.

Das Öl der Kardans wurde zuletzt nach 10000 km bei 25000 km gewechselt.

Zusammenstellung der angefallenen Reparaturen

1. Inspektion

Die Zündung sowie das Ventilspiel musste seit der 20000 km nicht mehr nachgestellt werden.

Insgesamt wurden 4 Motorölwechsel, 1 Getriebe- und 1 Kardanölwechsel vorgenommen, hinzu kommen noch 3 Reifenwechsel.

2. Alle aufgetretenen Reparaturen die ausserhalb der üblichen Inspektionen und Pflegearbeiten lagen

- a) Auswechseln der Hinterradfelge bei 25000 km
- b) Auswechseln der Fixierschraube der Lichtmaschine bei 27000 km
- c) Auswechseln des Kupplungszuges nach 9500 km bei 27500 km
- d) Demontage des Anlassers bei 29500 km und Säubern der Antriebswelle.
Ursache für den Ausfall war eine Eisschicht auf der Welle des Antriebsritzels, welche sich durch Kondenswasser gebildet hatte
Folge: Das Ritzel klemmte auf der Welle und wurde somit am Eingreifen in die Schwungscheibe gehindert.
- e) Reinigen der Zündkabel, durch die aufgesprühte Salzsäure bei 33000 km.

Aufgewandte Zeit der genannten Reparaturen ca. 7 Std.

Der Preis für die ersetzten Neuteile betrug (Felge und Kupplungszug)
= ca. 47.-- DM

Pflege der Maschine: Je nach Verschmutzung alle 2 - 3 Wochen.
Über die Winterzeit wie schon erwähnt
"gar nicht".

Inspektionen: Nach jeweils 2000 km.

Geschwindigkeiten bei verschiedenen Belastungen

Voraussetzung, ebene Fahrbahn und Windstille.

Maschine - Solo	210 kg	Belastung mit Lenkerverkleidung	130 km/h
Maschine - Solo	110 kg	Belastung mit Lenkerverkleidung	140 km/h
Maschine - Solo	210 kg	Belastung o. Lenkerverkleidung	150 km/h
Maschine - Solo	110 kg	Belastung o. Lenkerverkleidung	150 km/h
Gespann	210 kg	Belastung mit Lenkerverkleidung	110 km/h
Gespann	110 kg	Belastung mit Lenkerverkleidung	120 km/h

Kraftstoffverbrauch

(Voraussetzung volle Belastung)

Solo mit Lenkerverkleidung	7,5 l
Solo ohne Lenkerverkleidung	6,5 l
Gespann mit Lenkerverkleidung	9,5 l
Gespann ohne Lenkerverkleidung	7,5 l

Ölverbrauch

0,5 l/3000 km

Zusammenfassung

Viele Kilometer, wenig Ärger!

Abgesehen von den funkenden Zündkabeln auf der Rückfahrt vom Elefantentreffen. Doch dieses Übel ist schon vergessen, denn die Strassen waren dermassen voll von Salzwasser, dass ich es der Maschine nicht zur Last legen will, denn der zeitweilige Ausfall der Zylinder verursachte nur eine Verzögerung der Heimfahrt von rund 1 1/2 Stunden. Was ist diese Zeitspanne verglichen zu 13000 km ohne jegliche Reparatur am St rassenrand.

Und so bin ich, wie könnte es anders sein, immer noch guten Mutes und sehe ohne Aufregung den 40000 km entgegen.

Hermann Albrecht



Vertragshändler

Jörg Binder

B V D M - Mitglied

Großes Ersatzteillager
Reparaturen - Kundendienst
Auf Zubehör und Bekleidung
10 % Nachlaß für BVDM-Mitglieder
Täglich Versand
Samstags ganztägig zu erreichen
Hilfe nicht nur BMW-Fahrern,
sondern im Rahmen des Möglichen
allen Motorradfahrern
Kameradschaftsdienst für liegen-
gebliebene Fahrer im Raum
NECKAR - ENZ

7131 ZAISERSWEIHER

Krs. Vaihingen (Enz)

Tel. 07 043 - 598

Bericht HONDA CB 450 K 1 über 22.000 km

Die Maschine übernahm ich fabrikneu von einer Werksvertretung. Um es gleich vorweg zu nehmen, habe ich die K 1 bis heute trotz der negativen Erfahrungen noch nicht verkauft, da sich die Firma stets um einen sehr kulantem Kundendienst bemühte!

Bei km-Stand um ca. 4000 gab der Motor seine volle Leistung. Getrieberitzel mit 15 Zähnen montiert. Der Motor dreht seitdem unter normalen Bedingungen bis knapp über 9000 Umd./min. im 5. Gang. Laut Tacho ca. 185 km/h. Dieses ist eine sehr gute Leistung, wie ich gegenüber anderen K 1 Modellen bei Fahrvergleichen feststellen konnte.

Ehe ich nun zur Aufstellung der Reparatur-Inspektionsarbeiten übergehe, möchte ich gleich erwähnen, daß das Auswechseln defekter Birnen im Scheinwerfer und in der Instrumenten-Beleuchtung, sowie die Erneuerung der Asbest- und Kupferdichtungen der Auspuffanlage nicht erwähnt sind, da dieses so häufig vorkam, daß ich keine schriftlichen Aufzeichnungen darüber vornahm. Öl mußte bei jeder zweiten Tankfüllung nachgefüllt werden. (ca. 1/4 l)

km	535	Ölwechsel
km	1035	" , Ventil- und Zündungseinstellung
km	2065	" " " "
km	3420	" " " "
km	4535	" " " "
km	6200	Generalinspektion des Motors: Neue E. und A.-Nockenwelle, neue Kipphebel, neuer Fliehkraftregler, neue Auspuffanlage (links) Garantieersatz!
km	7780	Ölwechsel, neuer Simmering der Schaltwelle montiert.
km	8660	Zündung und Ventile eingestellt. Elektrischer Anlasser repariert, Scheinwerfergehäuse erneuert, da Vibrationsriß (Garantie) Anlasser nach ca. 500 km wieder defekt - danach nicht mehr repariert.
km	10300	Ölwechsel, Zündung eingestellt. Neuer Drehzahlmesser, neuer Auspuffkrümmer (links) Garantie! Simmering der Schaltwelle erneuert.
km	11718	Ölwechsel, Simmering der Schaltwelle und Kupplungsdruckstange erneuert. Zündung eingestellt.
km	12940	Zündung und Ventile eingestellt. Originallenker abgebaut und CB 72 Lenker montiert. Daraufhin ermüdungsfreiere Körperhaltung bei schneller Fahrt.
km	14075	Ölwechsel.
km	<u>14367</u>	Neuer Tacho, neuer Drehzahlmesser. (Garantie HONDA Offenbach) Bei Montage Instrumente zusätzlich nochmals in Gummi gelagert, seitdem Haltbarkeit.
km	14872	Ventile und Zündung eingestellt.
km	15667	Ölwechsel, neue Unterbrecher montiert, Simmering der Schaltwelle erneuert.
km	16307	Zündung eingestellt, neue Auspuffanlage rechts montiert.
km	17883	Ölwechsel, neue Antriebskette aufgelegt, Ehlert-Kettenschutz montiert. Durch den Kettenschutz keine bessere Haltbarkeit der Kette - Beweis folgt anschließend - jedoch besseren Schutz des Hinterradreifens gegen Öl und Fett der Kette.

- km 18767 Ventile eingestellt.
- km 19467 Rechtes Kerzengewinde im Zylinder sitzt fest. (Gewinde nachgeschnitten) Auf Autobahnfahrt bei ca. 140 km/h mit zwei Personen KETTENRIß!! Dardurch Kupplungsdruckstange verbogen und Abdeckgehäuse zerschlagen. Bei der Reparatur wurde festgestellt, daß beide Nockenwellen wieder eingelaufen waren. Neue Nockenwellen montiert, Kolbenringe erneuert, Abdeckgehäuse und Kupplungsdruckstange erneuert. Kettenrißschaden und Nockenwellen auf Garantie ersetzt!! (Anerkennung der Werkstatt) Reparaturdauer 8 Wochen. (Beim schönsten Motorradwetter) Daher kurzentschlossen Zweitmaschinenkauf getätigt. Nach Reparatur Ölwechsel durchgeführt.
- km 20967 Ölwechsel.
- km 22432 Nach einer Autobahnfahrt am 22.11.1969, Friedberg - Darmstadt an der Ausfahrt beim Anhalten erheblich laut klappernd schleifende Motorgeräusche festgestellt. Anscheinend Pleuellagerschaden. Anschließend mit höchstens 4000 Umd./min., auf Durchhalten bedacht, bis nach Hause (Ffm.) gerettet.

Diesen Schaden werde ich umgehend beheben lassen, einen bereits bestellten Heinrich-Tank anstelle des Originaltanks (mit Mini-Fassungsvermögen) montieren und die Maschine schnellstens in ordnungsgemäßen Zustand veräußern.

Ich möchte endlich wieder einmal eine Maschine haben, die mir zum Fahren zur Verfügung steht und nicht laufend durch Reparaturen ausfällt. Es ist ohnehin kein angenehmes Gefühl, immer Angst zu haben, irgendwo auf der Strecke liegenzubleiben.

Abschließend möchte ich erwähnen, daß die Kettenschmierungen und Nachstellungen, Einstellung der Kupplung und Bremsen, sowie Reifenwechsel, regelmäßig vorgenommen wurden, ohne daß ich das besonders aufgeführt habe. Die Genauigkeit der Ölwechsel und Ventileinstellungen führte ich nur zum Beweis auf, daß das zweimalige Erneuern beider Nockenwellen nicht auf Nachlässigkeit der Inspektionen beruht.

Obwohl im letzten Heft schon ein Bericht über diesen Maschinentyp erschien glaube ich, daß die Aufführungen meiner Erfahrungen mit meiner HONDA für viele Leser interessant sein werden, da diese sich wesentlich vom ersten Bericht unterscheiden.

Siegfried Manetzki

Testbericht KAWASAKI 250 ccm A 1 SAMURAI

Kaufdatum: 10. März 1969, bei D. Louis, Hamburg.

Gefahrene Kilometer: 11.500 bis jetzt.

Normalverbrauch: 7-8 Liter; auf der Autobahn bis zu 10 Liter.

Positive Merkmale: Sehr gutes Fahrwerk, Bremsen, Hinterradreifen (wenn er gegilstert wurde), robuster Motor, leicht zu schaltendes Getriebe, gut führende Telegabel, hohe Endgeschwindigkeit, enorme Beschleunigung.

Negative Merkmale:

Bei km-Stand	55	Kerzen defekt, Kerzenstecker defekt.
" " "	589	beide Kerzen verglüht (Elektroden).
" " "	1.700	rechte Kerze defekt (BERU).
" " "	3.800	beide Kerzen defekt (KLG).
" " "	4.900	Kerzenstecker undicht (mit Isolierband abgedichtet).
" " "	5.750	Scheinwerferbirne defekt.
" " "	5.800	Zündaussetzer auf dem rechten Zylinder (Kerzensteckerkabel zur Zündspule) erneuert. (Kriechströme)
" " "	5.980	Drehzahlmesser und Geschwindigkeitsmesser defekt. (Reparaturkosten anfangs ca. DM 80,00, runtergehandelt auf DM 45,00, Garantie steht noch aus)!
" " "	6.700	Kette erneuert (alte war schrottreif).
" " "	7.250	Biluxbirne durchgewackelt. Erneuert.
" " "	8.200	" " 45/40 Watt-Birne vom PKW eingebaut (haltbarer und mehr Lichtausbeute).
" " "	8.700	3 Blinkerbirnen und Rücklichtbirne erneuert.
" " "	8.900	Schwinge gangbar gemacht (war vom Werksmechaniker am Montag eingebaut worden. Näheres unten! Girlings eingebaut, da Lizenzfederbeine zu hart.
" " "	9.300	Bremslichtbirne, 2 Blinkerbirnen erneuert. Eine Feder vom Bremslichtschalter und eine dto. vom Mittelkippständer erneuert, da alte verloren-gingen.
" " "	9.350	Seilzüge vom Gasgriff zu den Vergasern erneuert.
" " "	9.400	Spezialkerzen zum Preis von DM 9,50 per Stck. eingebaut. - Völlig neues Fahrgefühl - Besserer An- und Durchzug, keine Aussetzer usw. Sind jedem Fahrer eines Zweitaktmotorrades wärmstens zu empfehlen!!!
" " "	10.100	Blinkgeber erneuert.
" " "	10.500	Neuer Hinterradreifen ist endgültig fällig.

Alle paar hundert Kilometer mußten anfangs die Unterbrecherkontakte und die Kette nachgestellt werden. Seit 5000 km nur Kontaktabstand kontrolliert, Kette ca. alle 700 km nachstellreif.

Der Hinterradreifen hatte bei Feingilsterung und trockenem Wetter sehr gute Haftfähigkeit; bei Nassen war Vorsicht geboten - ebenso bei dem Rillenprofil-Vorderradreifen -.

Da die Federung, auch mit zwei Personen, unwahrscheinlich hart war, habe ich die Schwinge ausgebaut, um den Fehler festzustellen, den ich nach 30 Sekunden Arbeit auch fand. Ein Mechaniker hatten den Schwingen-

bolzen dermaßen fest angezogen, daß sich die beiden Lagerungsbleche zur Schwinge hin verzogen und festkeilten. Nach Lösen der Mutter (ca. 1/2 Umdrehung) war der Fall erledigt und die Federung nach Einbau von GIRLING-Federbeinen 100% ig.
Was vor allem beachtet werden muß ist, daß außer der Zündeneinstellung beide Vergaserschieber gleichmäßig öffnen und schließen, da sonst sehr unangenehme Vibrationen auftreten.

Ich habe vor dem Kauf des Motorrades gewußt, daß ich DM 200,00 bis DM 250,00 für Ersatzteile zur Seite legen muß, egal, ob ich mir eine Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki o.ä. kaufe.
Trotz der angefallenen Reparaturen, bin ich mit dem Motorrad völlig zufrieden. Ich habe mit anderen Fahrern gesprochen, die den gleichen Typ fuhren und mußte zum Schluß feststellen, daß die Reparaturen und Erneuerungen im Verhältnis zu den an anderen Maschinen aufgetretenen Schäden harmlos gewesen sind. So wurde mir zum Beispiel berichtet von einem Loch im Kolben, Getriebedefekt, Lichtmaschinenlager festgegangen, Drehschieber abgerissen u.ä.m.!!!!

Hano D e r n

3. Seestern-Treffen ☆ 2-3 Mai 1970

auf dem ZANDVOORT-RING an der Nordseeküste
Teilnahme nur für Motorradfahrer und Beifahrer

Keine Gebühren. mehrere Preise, freies Zelten.

Anfragen für Unterkunft an: VVV, Zandvoort, Holland

samstag den 2.5.1970: Freie Fahrt auf dem Ring, Fahrt langs des Meeresstrandes mit Zurückfahrt entlang der blühende Tulpenfelder, Lagerfeuer mit Aschenbraten.

sonntag den 3.5.1970: Verschiedene Ereignisse wie die Wahl von „Miss See(stern)nixe“ und Sprints.

DIE BALLHUPE, Mitteilungsblatt des BUNDESVERBANDES DER
MOTORRADFAHRER e.V. (BVDM), Sitz 433 Mülheim / Ruhr

Redaktion: Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstraße 53

Verantwortlich für den redaktionellen Teil:

Horst Briel, 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstr. 42

Willy Reuter, 56 Wuppertal-Elberfeld, Querstr. 9

Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstr. 53

Die von unseren Mitarbeitern mit Namen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des BVDM dar.

Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.



**Der „BÜFFEL“
mit allen guten
Eigenschaften:**

s c h n e l l —

w e n d i g —

b e q u e m —

viel Platz für Sozia und Gepäck

und — selbstverständlich —

gespanntauglich!

General-Importeur *Zweirad-Röth*

6949 Hammelbach

Fernruf: 06253 / 305

**Wir führen auch die berühmte RIVETTS —
Bekleidung und alles, was man zum
Fahren braucht!**

Protokoll

Gründungsversammlung des Landesverbandes Südbaden (Dreiländerack) im Bundesverband der Motorradfahrer, Wuppertal/Mülheim (BVDM)

Eine kleine Gruppe von Motorradfahrern fand sich Anfang 1969 und man beschloß damals, regelmäßig einmal im Monat - am letzten Samstag - sich zu treffen. Die Zahl der Teilnehmenden an diesen zwanglosen Treffen wuchs langsam aber stetig und schließlich wurde der Entschluß gefaßt, dem BVDM beizutreten.

Am Samstag, 29. November 1969 war es nach entsprechenden Vorarbeiten bzw. Vorbereitungen soweit. Im Gasthaus "Rechberg" in Hauingen-Rechberg bei Lörrach fand unsere Gründungsversammlung statt, wozu sich vom Hauptverband die Herren Briel und Mieth eingefunden hatten.

Der Initiator unserer seitherigen Treffen, Fritz Barny, Holzen, eröffnete um ca. 21 Uhr die Versammlung, begrüßte unsere Gäste und erteilte anschließend Herrn Briel das Wort. Dieser informierte ausführlich über Sinn, Zweck und Aufgaben des BVDM und nahm zu Fragen aus unserem Kreise Stellung. Wir konnten hierbei mancherlei Interessantes erfahren.

Nachdem wir bereits vor dieser Versammlung 11 Mitglieder hatten, die im Verband mitarbeiten wollten, entschlossen sich an diesem Abend weitere 7 Anwesende zum Verbandsbeitritt, so daß zum Start per 1.1.1970 18 Mitglieder den LV Südbaden (Dreiländerack) im BVDM repräsentieren. Zu dieser Bezeichnung entschloß man sich mehrheitlich, wobei die Bezeichnung "Dreiländerack" ausdrücklich als Zusatz zu LV Südbaden dazugenommen wurde. Dieses, um zu präzisieren, in welcher Region Südbadens der LV sich befindet.

Weitere Anwesende - es waren trotz nicht gerader guter Witterung (Schnee) ca. 40 Leute bei dieser Versammlung - konnten sich noch nicht zum Beitritt entschließen, in erster Linie Schweizer. Doch hoffen wir, diese zum Großteil im kommenden Jahr gewinnen zu können. Jedenfalls war auch an diesem Abend wieder feststellbar, daß unsere Versammlungen von Mal zu Mal besser besucht sind. Dies natürlich auch aufgrund der Werbung im "MOTORRAD" und Tagespresse. In letzterer erschien auch ein Artikel über die stattgefundene Gründungsversammlung.

Nach den Ausführungen von Herrn Briel wurde in bereits vorgerückter Stunde abgestimmt. Es ging um die Besetzung folgender Posten in LV Südbaden: Vorstand, Schriftführer, Kassierer.

Mehrheitlich wurde beschlossen, daß zunächst im Rahmen unseres LV eine Besetzung dieser drei Ämter genügen würde. Anwesend waren von den 18 Mitgliedern an diesem Abend 15, die also stimmberechtigt waren, nachdem sie die Voraussetzungen hierzu erfüllt hatten. Zum Wahlleiter wurde Herr Mieth gewählt, der von Herrn Briel hierzu vorgeschlagen wurde. Zunächst wurde wiederum von der Mehrheit bestimmt, daß die Wahl per Akklamation stattfinden solle. Als erster Vorstand wurde mit sämtlichen 15 Stimmen ohne Gegenstimmen gewählt: Fritz Barny, Holzen. Zum Schriftführer: Helmut Schlatterer, mit 14 Ja-Stimmen und einer Stimmenenthaltung. Zum Kassierer: Otto Steinhart, der 13 Ja-Stimmen erhielt mit zwei Stimmen Enthaltung. Die Genannten erklärten nach Befragen jeweils bereit, ihre Ämter auszuüben und zwar in Anlehnung an die Satzung für die Dauer von zwei Jahren.

Nach Beendigung der Wahl wurde die Versammlung offiziell beendet. Wir blieben mit unseren Gästen noch einige Zeit in gemütlicher Runde und interessantem Gespräch zusammen. Die Letzten gingen erst nachts um 1,30 Uhr.

Der Abend erfüllte voll unsere Erwartungen, wenn auch besuchsmäßig bei einem zeitlich früher gelegenen Gründungstermin sicherlich noch einige Mitglieder mehr erschienen wären, da etliche (Schweizer) ihre Maschinen über Winter noch abgemeldet haben.

Ausführlich wurde u.a. auch über das Programm für 1970 gesprochen. Einen Hinweis auf eine im Februar in Basel stattfindende Motorradausstellung gab uns unser neues Mitglied Meyerhofer aus Riehen/Basel.

Wehr, 18. Dezember 1969

gez. Helmut Schlatterer
Schriftführer

Mitteilung des Landesverbandes Weserstein.

12. Weserstein-Treffen auf dem "HOHEN HAGEN" bei Dransfeld; veranstaltet vom Landesverband Weserstein im BVDM; am 14. Februar 1970 im Gasthaus zum Gaußturm.
Quartierwünsche an das Gasthaus direkt richten.

Wir laden alle unsere Freunde herzlich zum Benzingespräch ein. Außerdem zu Filmvorführungen und evtl. zum Skilaufen bei entsprechender Schneelage. (500 m ü. Meereshöhe)

Dietrich Vondran

Wichtiger Hinweis!

Mit Beginn des neuen Jahres wird auch der Beitrag für 1970 fällig. Wer einem Landesverband angehört, zahlt an dessen Kassierer. Nur Einzelmitglieder überweisen bitte direkt an den Bundesschatzmeister. Hier noch einmal seine Anschrift:

Eduard-Max Schmidt, 563 Remscheid, Magdeburger Str. 23

Postscheckkonto 118 429 Postscheckamt K ö l n oder
Stadtparkasse Remscheid, Zweigstelle Vömix, Konto Nr.

99 0440

Jeder, der ein Konto bei einer Bank oder einer Sparkasse hat, kann den Beitrag gebührenfrei auf das vorgenannte Konto bei der Stadtparkasse Remscheid überweisen.

Gesalzene Zeiten

Bekanntlich ist Salz (Natriumchlorid - NaCl) für die Existenz von Menschen, Tieren und Pflanzen lebenswichtig. Im Altertum war Salz eine Kostbarkeit und genoß besondere Verehrung. Oft musste es von weither herangeschafft werden und war entsprechend teuer. Man spricht ja noch heute von "gesalzenen Preisen". Das Verschütten von Salz galt in manchen Gegenden bis in die jüngste Zeit als böses Vorzeichen von Streit und Unfrieden.

Doch nun haben Straßenbaubehörden im Allgemeinen weder völkerkundliche Kenntnisse, noch sind sie abergläubig. Sonst würden sie wohl kaum das einst rare Mineral jeden Winter in immer riesigeren Mengen auf die Straßen streuen.

Der Unfriede, der damit den Straßenbenutzern beschert wird, stört eine Behörde bekanntlich in keiner Weise. Und nur sehr unerfahrene Staatsbürger-Anwärter verlangen, daß sich eine Obrigkeit auch noch Gedanken über den Nutzen einer von ihr durchgeführten Maßnahme macht. Man tut seine Pflicht, zur "Aufrechterhaltung des Verkehrs", und damit basta!

Da es aber unser aller Geld ist, das da so freigiebig und unter Einsatz teurer Sonderfahrzeuge verstreut wird, Dürfen wir uns wohl einmal überlegen, was eigentlich dabei herauskommt.

Früher wurde bei Glatteis Sand und Asche gestreut. Das Gleiche tat man - wenn überhaupt - auch bei festgefahrener Schneedecke. Und das genügte vollauf, um den Verkehr in Gang zu halten. Und diejenigen Leute, die zur Winterszeit ein Kraftfahrzeug benutzen mussten, konnten sich damit auch unter schwierigen Bedingungen bewegen. Und die es noch nicht konnten, lernten es dabei wenigstens.

Heutzutage aber, wo unzählige Blödhammel jeden Alters und Geschlechts - die sogenannte "Konsumgesellschaft" - mit einem Auto zur Arbeit in die ohnehin verstopften Stadtzentren fahren muß, bloß um 100 Meter Fußweg zur nächsten Strassenbahn-Haltestelle zu sparen, und weil es die Nachbarn und Kollegen ja auch so machen, da müssen also die Verkehrswege "freigehalten" werden.

So hat man denn schon vor etlichen Jahren bei Glatteis den Streusand Salz beigemischt, der die Eisschicht auflöste. Und weil das bei Eis so schön funktionierte, haben tüchtige Salzproduzenten den zuständigen Behörden eingeredet, daß das auch für die schnelle Beseitigung von Schnee sehr nützlich sei, bloß brauche man dazu natürlich etwas mehr.

Seither wird nun auch bei Schneefall sofort und reichlich Salz gestreut und damit der üble Salzmatsch erzeugt, der allen Verkehrsteilnehmern so viel Freude bereitet.

Und obwohl in der Fachpresse hin und wieder über die schädlichen Folgen der Salzbrühe lamentiert wird, scheint das den Verantwortlichen vollkommen schnuppe zu sein. Die Salz-Lobby hat eben einen langen Arm, kein Wunder, wenn man weiß, welche Konzerne die deutsche Salzerzeugung beherrschen.

Auch die Automobilhersteller sehen es bestimmt nicht ungern, wenn ihre Erzeugnisse ohne eigenes Zutun mindestens zwei Jahre früher verschleissen. Unzufriedenen Kunden kann man dann noch entgegen halten, daß an dem vorzeitigen Ruin ihrer Prachtkarosse nicht etwa zu dünnes Blech schuld sei, sondern das böse Salz, was nun einmal notwendig sei, damit Karlchen Misslich auch im Winter sicher fahren könne, und daran sei nun mal nichts zu machen!

Warum ich das alles hier schreibe, wo doch tatsächlich nichts daran zu machen sei! Wirklich nicht? Da gibt es einen sehr großen Automobilclub, dem auch viele Motorradfahrer angehören. Er nennt sich in der ihm eigenen Bescheidenheit noch "Club", aber mit rund einer Million Mitglieder ist man ja schon fast eine Institution.

Dieser "Club" hat nun auch untersucht und geschrieben, daß der durch das Salz verursachte Schaden doch ganz enorm sei, und daß es schon viel weniger schädliche Mittel gebe, usw., usw. Was hat aber diese große, reiche und mächtige Club aber erreicht? Nichts, garnichts. Es wird weiterhin gesalzen. Und nicht nur unsere Fahrzeuge rosten. Die Brühe gelangt ja über die Regenwasserabflüsse auch in die Gewässer. Zig-tausende Tonnen Salz. Und anscheinend stört das niemand.

Aber die Sache hat noch eine Pointe: wenn durch diese unmäßige und unsinnige Salzstreuerei irgendwo irgendeinem Bauern ein Huhn oder ein Hammel krepieren würde, dann solltet ihr mal sehen, wie der Bauernverband auf die Pauke haut und wie munter da die Politiker werden!

Und da es nach der Statistik mehr Kraftfahrer als Bauern gibt, kann sich über die Wirksamkeit von Interessenvertretungen jeder selbst einen Reim machen.

Die Bosse des großen Clubs fahren vermutlich Dienstwagen.

Aber daß Verschütten von Salz ein Vorzeichen von Streit sein soll, ist bestimmt ein Aberglaube.

Bill Longstroke

BVDM - Jahreshauptversammlung 1970

=====

Nach eingehenden Überlegungen wurde der Termin auf den 28. März - Ostersonntag - festgesetzt. In diesem Jahre sind wir zu Gast beim Landesverband MITTELHESSEN.

Die Jahreshauptversammlung wird in Rödgen bei Giessen im Gasthaus zum Bergwald stattfinden. Das Gasthaus liegt am Waldrand ca 300 m vom ersten Haus des Dorfes entfernt und ist das richtige für uns Motorradfahrer. Parkmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden.

Der Terminplan soll wie folgt aussehen:

Karfreitag: Ankunft der Teilnehmer, Quartierzweisung, Benzin-gequatsche im Lokal, Film- oder Diavorführung.

Ostersonntag: 10⁰⁰ Moto-Guzzi-Lehrvorführung der Firma Röth
14⁰⁰ BMW-Lehrvorführung durch das Werk.
17⁰⁰ Jahreshauptversammlung des BVDM

Ostersonntag: Der LV-Mittelhessen empfiehlt die landschaftlich reizvolle Umgebung Giessens mit dem Motorrad unsicher zu machen. Es können Burgen und Schlösser besichtigt werden. Entsprechende Tourenvorschläge werden ausgehängt.
Der Vogelsberg mit der ehemaligen WM-Strecke Schottenring ist auch ein lohnendes Ziel. Der Rundkurs führt allerdings über Bundes- und ange Landstraßen. Auch wegen der winkligen Ortsdurchfahrten möglichst keine neuen Rundenrekorde aufstellen wollen!
Abends je nach Witterung im Saal oder am Lagerfeuer gemütliches Zusammensein.

Ostermontag: Heimfahrt aller Teilnehmer.

Quartiere:

- 1) Einzel- o. Doppelzimmer in nächster Umgebung
- 2) Übernachtungsmöglichkeit bei Mitgliedern des LV Mittelhessen kostenlos.
- 3) Übernachtungsmöglichkeit im geheizten Saal der Gaststätte (Luftmatraze und Schlafsack mitbringen)
- 4) Zeltmöglichkeit im Garten des Gasthauses. Einige Zelte und Luftmatratzen werden vom LV gestellt.

Die Quartierwünsche sind rechtzeitig beim LV Mittelhessen anzumelden.

M O T O - G U Z Z I kommt nach D r e e s !

Der MOTO-GUZZI General-Importeur, die Firma Zweirad-Röth, hat definitiv zugesagt, am Samstag, d. 28. Februar, in Drees, im Saal vom Nett-Wirt einen Lehrgang über Montage und Einstellung der V 7 abzuhalten. Einzelheiten werden anhand von Schnittmodellen von Motor, Getriebe und Antrieb erläutert. Wir zweifeln nicht am zahlreichen Erscheinen von BVDM-Mitgliedern und Gästen.

Der Bundesvorstand

ACHTUNG! Landesverband RHEIN - RUHR !

Der nächste Clubabend in Pohlhausen ist ausnahmsweise am zweiten Samstag im Februar, am 14.2.70.

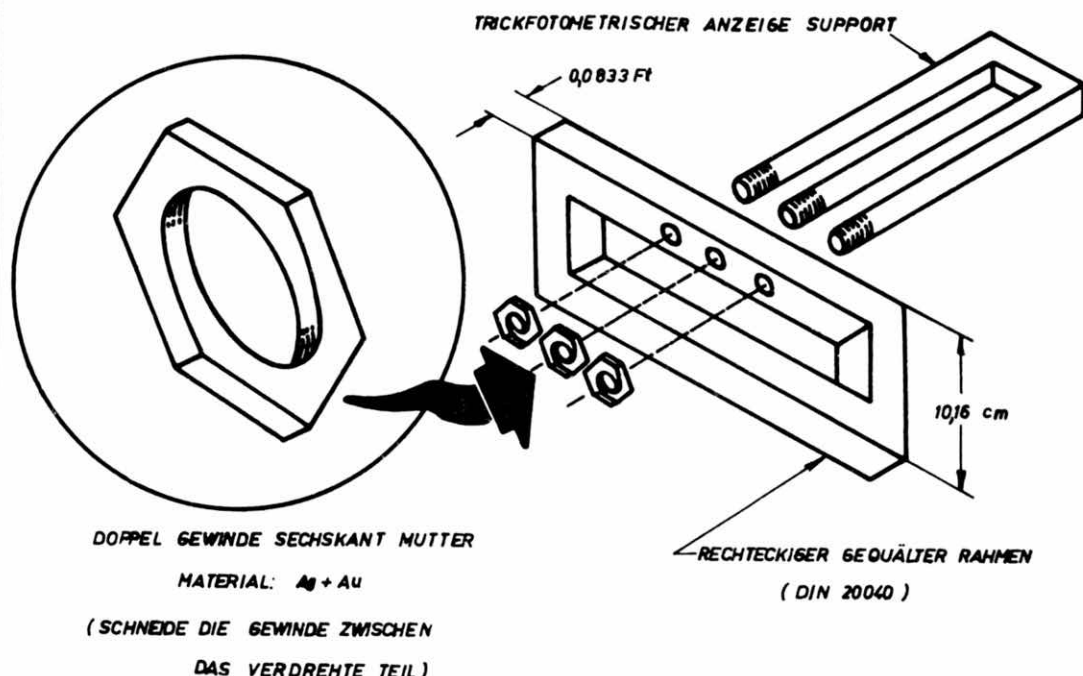
Landesverband S A U E R L A N D gegründet

Am 10. Januar fand in Uentrop bei Arnsberg ein gut besuchtes Treffen von Motorradfahrern aus dem nördlichen Sauerland statt. Sechzehn Motorradfreunde beschlossen die Gründung eines BVDM-Landesverbandes "SAUERLAND" und wählten den folgenden Vorstand:

- 1. Vorsitzender: Hano Dern, 577 Arnsberg, Steinbredde 14
- 2. Vorsitzender: Ulrich Hilligsberg, 577 Arnsberg, Bahnhofstr. 72
- Kassierer: Günter Risse, 4786 Belecke, Beukenbergstr. 34
- Sportwart: Werner Hoffmann, 576 Neheim-Hüsten, Uferweg 10

Der LV SAUERLAND trifft sich jeden 2. und 4. Samstag im Monat in der Gaststätte Weber, Uentrop (an der B 7), von Arnsberg kommend an der rechten Straßenseite, kurz hinter dem Ortsschild.

Wir heißen unsere neuen Kameraden herzlich willkommen und wünschen ein langes und erfolgreiches Wirken zum Wohle unseres schönen und geliebten Motorradsportes!



Erfahrungen bei der Montage des trickfotometrischen Anzeige-Supports zeigen, daß man einige Schwierigkeiten bekommt mit den Rahmen, die der Packung beiliegen. Die angefügte Zeichnung ist als Hilfe gedacht, um Ihnen den Werkstoff und die Hauptmaße zu geben. Es muß bemerkt werden, daß beim Zusammenbau von Rahmen und Support eine spezielle rechts-links-gängige Sechskantmutter verwendet wird. Die Anbringung dieser Mutter ist einzigartig in der Beziehung, daß jeder Versuch sie auf herkömmliche Art zu lösen, sie nur noch fester anzieht. Deshalb muß die Mutter erst fest angezogen werden. Durch weitere Rechtsdrehung löst sie sich dann (meistens auf).

(aus dem Amerikanischen)

„Operations & Service News“

Ausgabe May 1965

SUCHMELDUNG!

Als Veteranen-Sammler, vor allem der Marke Rudge, suche ich, leider bisher ohne Erfolg, meine selbst in Rennen gefahrene 250 ccm Rapid, die ich 1949 an Stefan Hauser, Duisburg verkauft hatte. Ich traf ihn vor ein paar Jahren in Italien und leider konnte er sich nicht an den Namen des Sportmannes erinnern, dem er die Maschine weiterverkauft hatte.

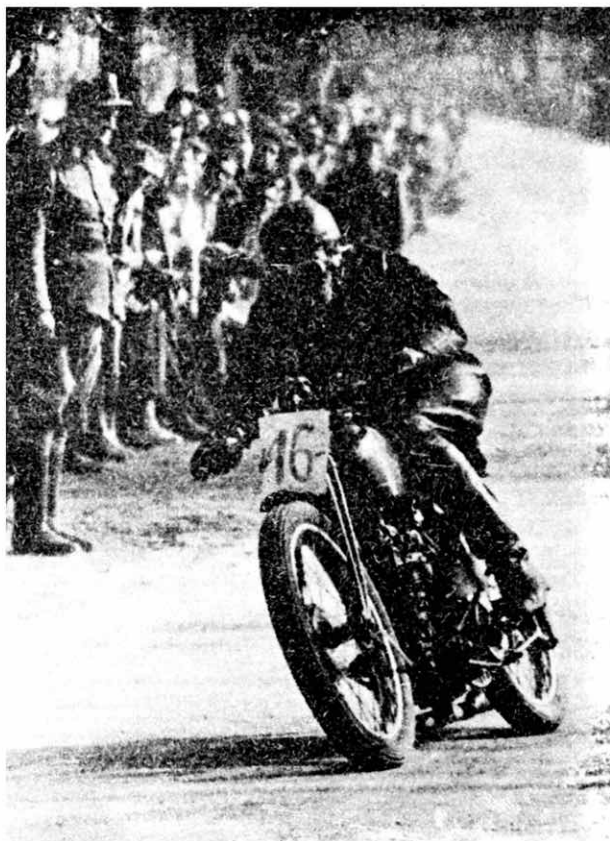
Wenn es nun gelänge, diese Rudge, die sich durch einen besonders langen, schmalen TT-Tank mit zwei Verschlüssen, Illichmann-Hinteradfedern und Bremsen mit Kühlrippen auszeichnete, mit Hilfe der BALLHUPE zu finden, würde ich DM 50 dem Verband und auch dem Finder der Maschine bezahlen. Nebenstehend das Bild der Rudge,, Der Motor war 2-ventilig mit Haarnadel-Federn, also ein Unikat.

Dr. Helmut Krackowizer

5026 Salzburg-Aigen

Thorakstraße 22

Tel. 06222/76736



Neuer Vorstand im Landesverband MITTELHESSEN

Auf seiner letzten Mitglieder-Versammlung im alten Jahr wählte der LV MITTELHESSEN einen neuen Vorstand:

Vertrauensmann: Manfred Zieger, 63 Giessen, Weserstr. 15

Stellvertreter u.

Schriftführer: Walther Kunert, 63 Giessen, Frankfurter
Straße 121

Kassierer: Karl Schreiner, 6301 Alten-Buseck,
Großen-Busecker Str. 41

Eine Umbesetzung gab es lediglich im Amte des Schriftführers, welches nun vom Mitbegründer und ehemaligen Vorsitzenden des LV MITTELHESSEN wahrgenommen wird.

Wir wünschen dem neuen Vorstand ein erfolgreiches Wirken!



H. Philipp Müller KG

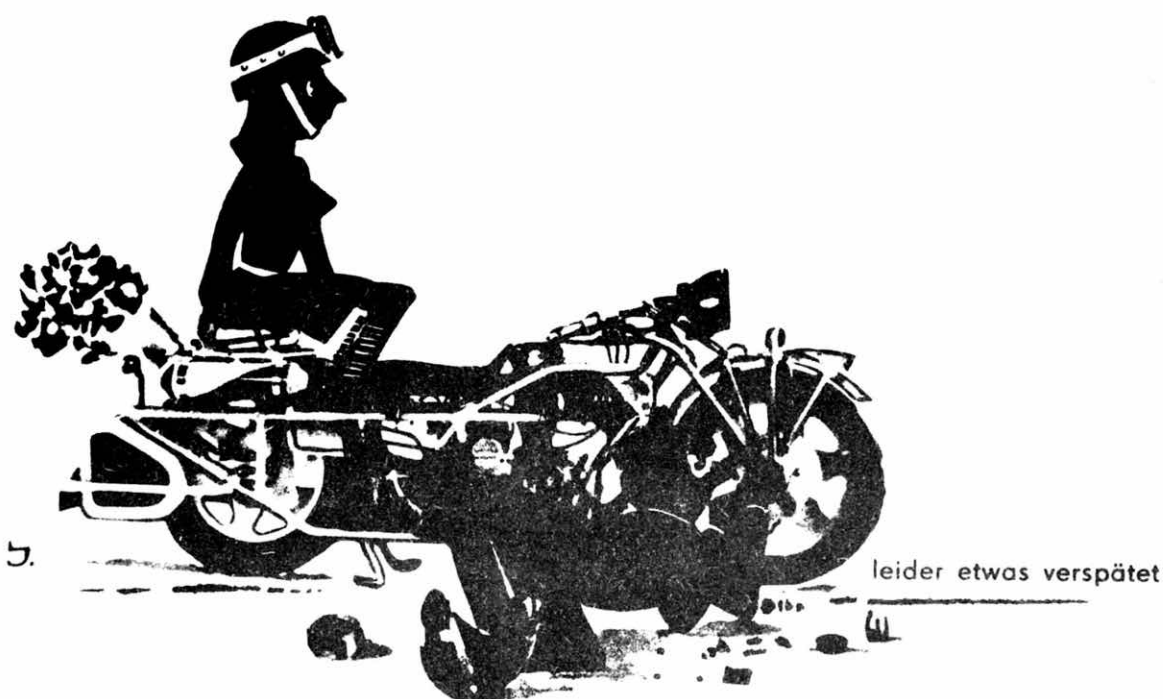
Ersatzteil - Versorgungshändler

Motorrad-Stützpunkt

Anerkanntes BMW-Musterlager und Meister-Service

4 DUSSELDORF

Ausstellung und Verkauf: Oststraße 15
Kundendienst und Ersatzteillager: Ackerstraße 128
Postfach 5825
Telefon: 684861-65 Fernschreiber 06586640 phmu d



*Gute Fahrt im Jahr 1970
auf allen Straßen!*

*wünscht der
BVDM*