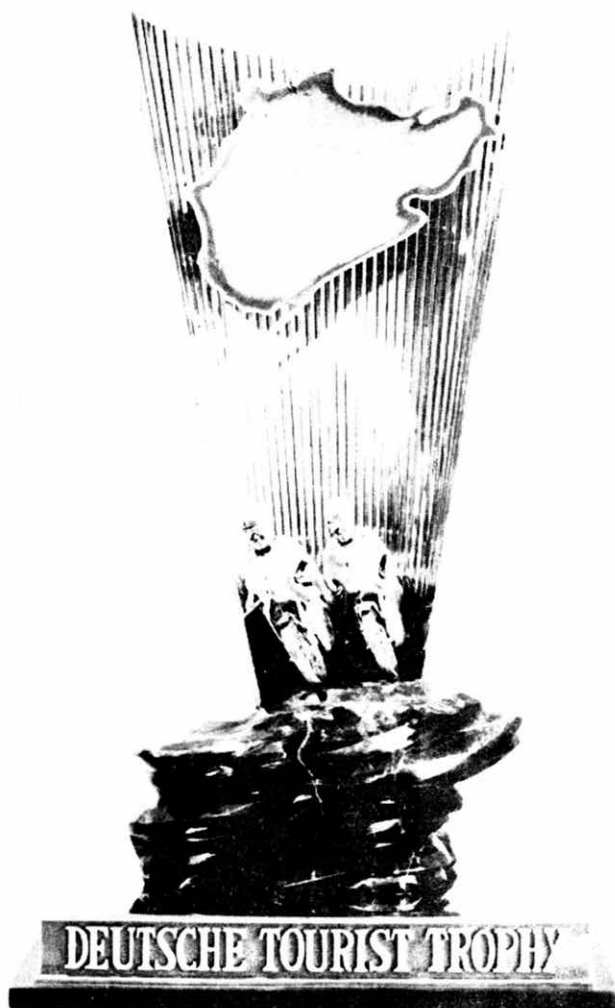


Die BALLHUPE

NACHRICHTENBLATT DES
BUNDESVERBANDES DER MOTORRADFAHRER e.v.



Das ist sie: die DEUTSCHE TOURIST - TROPHY,

geschaffen von dem bekannten Düsseldorfer Juwelier, René Kern, in Zusammenarbeit mit dem Leiter seines Pariser Ateliers, Jacques Desnoues, der übrigens selbst lange Jahre Motorradrennen fuhr. Die Begeisterung zum Motorsport und die fachkundigen Hände der Schöpfer ließen diese wohl wertvollste Trophäe im Motorradsport in über 1000 Arbeitsstunden entstehen.



Von einem edlen, blauen Sodalith-Stein, den man früher auch in der Eifel finden konnte, erhebt sich aus Silber getrieben ein Schild, der die Schnelligkeit der Rennstrecke symbolisieren soll. Auf diesem Schild ein Relief, das in Gold-Einfassung den Verlauf des Nürburgrings darstellt. Die beiden Motorradfahrer sind ebenfalls aus Silber modelliert.

Die Deutsche Tourist-Trophy wurde vom ADAC-Gau Nordrhein für das diesjährige "33. Int. ADAC-Eifelrennen" und für alle folgenden Eifelrennen gestiftet. Der Sieger jeder Motorradklasse erhält von dieser Trophäe eine Replica.

Damit dürfte die Deutsche Tourist-Trophy eine der begehrtesten Trophäe im internationalen Motorradsport werden.

Jahreshauptversammlung 1970

Die diesjährige Hauptversammlung fand im Gasthof "Zum Bergwald" in Rödgen bei Giessen statt und war von den Kameraden des LV MITTELHESSEN liebevoll vorbereitet worden. Es war schade, daß infolge der winterlichen Witterung mancher Solofahrer zu Hause bleiben musste, doch hatten sich am Nachmittag des 28. April rund 90 Mitglieder und Freunde des BVDM eingefunden.

Um 18.45 Uhr wurde die Versammlung von Manfred Zieger und Horst Briel eröffnet und dann folgte zügig ein Punkt der Tagesordnung dem anderen. Wir wollen uns in diesem kurzen Bericht auf die wichtigsten Stichworte beschränken:

Der Geschäftsbericht zeigte eine weiterhin günstige Entwicklung der Mitgliederzahl. Die Zunahme im Jahre 1969 betrug knapp 27 %; 4 Mitglieder traten aus, zwei Kameraden verloren wir durch den Tod, Theo Götz und Friedhelm Golacz. 32 Namen wurden von der Mitgliederliste gestrichen.

Im Berichtsjahr bildeten sich zwei neue Landesverbände: NECKAR-ENZ und SÜDBADEN (Dreiländereck). Zwei weitere kamen im 1. Quartal 1970 hinzu: SAUERLAND und MOTORSPORT-VEREINIGUNG LÜNEBURGER HEIDE. Die Vertreter der neuen Landesverbände wurden mit herzlichem Beifall begrüßt.

Den Kassenbericht bringen wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe. Er löste eine lebhafte Diskussion aus, die damit endete, daß mit überwältigender Mehrheit die Erhöhung des Jahresbeitrags ab 1971 auf DM 20.- beschlossen wurde. Wehrpflichtige bleiben für die Dauer des Wehr- oder Ersatzdienstes weiterhin beitragsfrei.

Als Tagungsort für die Jahreshauptversammlung 1971 wurde mit großer Mehrheit Lüneburg gewählt. Der Vorsitzende des dortigen Landesverbandes bezeichnete die örtlichen Gegebenheiten als günstig und stellte ein vielseitiges Rahmenprogramm in Aussicht. Der Termin wird noch festgesetzt, doch sollen weder Ostern noch Pfingsten infrage kommen.

W. Reuter berichtete u.a. über die Teilnahme des BVDM an der IFMA 1970 (26. bis 29. September in Köln) und H. Briel gab die Gründung der Rennfahrer-Gemeinschaft und deren korporativen Anschluss an den BVDM bekannt. Die IFMA-Teilnahme in Zusammenarbeit mit der Zweirad-Gesellschaft (Dachverband der Zweirad-Industrie) und der Beitritt der deutschen Strassenrennfahrer sind ein deutlicher Beweis für die Anziehungskraft des BVDM und seine Anerkennung als die einzige echte Motorradfahrer-Vertretung auf Bundesebene.

Unter dem Punkt "Verschiedenes" wurde noch über die Organisation eines Fahrerlehrgangs gesprochen, der sich aber erst im nächsten Jahr verwirklichen liesse. Ferner wurde gewünscht, den Mitgliedsausweis in eine neue Form mit Nummerierung und Lichtbild zu bringen. Auch soll ein gewobtes BVDM-Abzeichen zum Aufnähen beschafft werden. Die Möglichkeiten und Kosten für diese Vorschläge wird der Vorstand prüfen und den Mitgliedern bekanntgeben.

Um 22.20 Uhr konnte der Offizielle Teil der Hauptversammlung beendet werden. Den Kameraden vom LV MITTELHESSEN gebührt der Dank für die Bemühungen um eine gute Organisation.

W.R.

Ein ausführliches Protokoll über den Verlauf der Sitzung kann jedes Mitglied gegen Einsendung von DM -.30 in Briefmarken bei der Geschäftsstelle anfordern!

- - - - -

Am Rande der Jahreshauptversammlung notiert:

Weiss der Himmel, worüber sich der alte Petrus geärgert hatte. Jedenfalls war es nicht schön von ihm, uns mit einem Rückfall in den Januar so die Ostertage zu vermiesen.

David Breach aus Preston/England, zu Besuch bei Schatzmeister Schmidt und als Ehrengast auf der Hauptversammlung begrüßt, wunderte sich sehr, aus einem englischen Vorfrühling in einen deutschen Winter zu geraten. Statt der erwarteten Osterblumen musste er bei der Fahrt durch das Sauer- und Siegerland sehen, wie dort der Osterhase mit Schlitten und Schiern unterwegs war.

- . . . -

Auf Einladung des LV MITTELHESSEN hatten zur BVDM-Hauptversammlung die zur Zeit bedeutendsten Hersteller schwerer Motorräder ihre Vertreter entsandt: MOTO-GUZZI und BMW.

Herr Strauss, von der Firma Zweirad-Röth, demonstrierte wieder einmal die unglaublich einfache Montage des GUZZI-V 7 - Motors. Ohne Flammenwerder, ohne Spezial-Werkzeuge. Hier kamen die GUZZI-Freunde voll auf ihre Kosten, zumal Herr Strauss mit wertvollen Tips nicht geizte.

Unser alter Freund aus dem Hause BMW, Herr Dittmann, hatte es da schon etwas schwerer, zumal die vielen BMW-Liebhaber immer wieder nach der Liefermöglichkeit fragen, worauf der gute Herr Dittmann natürlich keinerlei Einfluß nehmen kann. Aber auch er konnte sein Publikum zufrieden stellen, indem er neben den übersichtlichen Dias mit den wichtigsten Konstruktionsdetails der neuen Modelle auch einen frisch-frechen Film zeigte, der die Handlichkeit, Strassenlage und Geländetauglichkeit der dicken "Flat-twin" überzeugend demonstrierte.

Beiden Firmen gilt unser besonderer Dank, denn sie haben wieder einmal bewiesen, daß sie sich mit den Fahrern ihrer Produkte direkt verbunden fühlen, und daß sie kniffligen Fragen nicht mit wohlgesetzten Briefen aus fernen Verwaltungspalästen ausweichen.

- . . . -

Die kleine Trial-Strecke, die unsere Giessener Freunde an einer schrägen Wiese mit Obstbäumen eingerichtet hatten, sah so harmlos aus. Sie musste aber drei mal umgesteckt werden, damit sie einigermassen befahren werden konnte.

Die Nässe hatte die Wiese in eine Art Schmierseife verwandelt. Die zur Verfügung stehende MAICO musste am Sonntag-Vormittag sogar einmal vom Kampfplatz getragen werden, da der zähe Lehm zwischen Reifen und Kotflügel das Hinterrad blockierte!

Die Wertung war sehr einfach: jeder konnte mehrere Runden fahren, musste aber für jede Runde ein kleines Startgeld zahlen. Die beste Runde wurde gewertet. So kam folgende Platzierung zustande:

1. Alexander Schmidt, Remscheid, 0 Fehler beim 4. Versuch
2. Horst R. Raff, "Elefantentreiber LIPPE", 1 Fehler beim
2. Versuch
3. Eduard-Max Schmidt, Remscheid

- . - . -

Die "Elefantentreiber LIPPE", eine Vereinigung von jungen, aktiven Motorradfahrern im Raum Lemgo, stehen mit uns schon seit einiger Zeit in Verbindung. Damit wir uns einmal näher kennen lernten, hatten wir ihren Sprecher Günter Wuttke und seine Freunde zum Besuch unserer Hauptversammlung eingeladen. Und sie waren gekommen, sechs Mann hoch. Es ist wohl überflüssig zu betonen, daß wir uns gerade über diesen Besuch besonders gefreut haben!

So konnten unsere Freunde aus Ostwestfalen sich aus erster Hand alle gewünschten Auskünfte holen, sie konnten in den freimütigen Diskussionen während der Hauptversammlung am besten etwas vom Geist des BVDM kennenlernen und sich davon überzeugen, daß Vereinsmeierei und Bürokratismus bei uns nicht zuhause sind.

Am 18. April wollen die Elefantentreiber den BVDM-Landesverband OSTWESTFALEN-LIPPE gründen. Gäste aus anderen Landesverbänden sind herzlich willkommen! Das Clublokal ist der Gasthof "Zur schönen Aussicht", ab Ortsausgang Lemgo auf der B 238 (Richtung Rinteln) nach etwa 100 m rechts ab.

- . - . -

Ab 1971 werden wir nun einen Jahresbeitrag von DM 20.- bezahlen. Das sind zwar DM 8.- mehr als vorher, aber noch immer nicht einmal DM 2.- pro Monat. Erstaunlich ist aber weniger das Maß der Erhöhung, sondern die Schnelligkeit, mit der sie zustande kam. Vor zwei Jahren wurde noch 90 Minuten um ganze zwei Mark hart debattiert, diesmal wurde der Vorschlag auf DM 18.- zu gehen, geradezu vernichtend niedergestimmt zugunsten der Erhöhung auf DM 20.-. Wie schnell sich doch die Zeiten ändern.

Mit Sicherheit werden jetzt einige Leute ganz furchtbar jammern, von wegen, daß das doch viel zu viel sei. Dazu wäre erstens zu sagen, daß Mehrheitsbeschlüsse der Hauptversammlung auf jeden Fall verbindlich sind, unabhängig von der Gesamtzahl der Anwesenden. Zweitens liegen wir damit unter vergleichbaren Clubs noch immer an letzter Stelle. Und drittens lese man den Kassenbericht bitte einmal aufmerksam durch!

rt.



Aus Liebe zur Technik — BMW

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



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

HEINRICH RONSDORF JUN.
Kraftfahrzeuge und Zubehör
583 Schwelm i. Westf. • Berliner Str. 62

Vorführmaschinen beider Marken
stehen zur Verfügung!

Terminvorschlag zur Jahreshauptversammlung 1971

Über den Ort der Hauptversammlung 1971 war man sich in Rödgen schnell einig. Aber der Termin machte den Kumpels doch offensichtlich Schwierigkeiten. So wurde dieses Problem sunhöchst einmal ausgeklammert.

Ich kann verstehen, wenn man durch das diesjährige Oster"wetter" geschockt ist, und daß sich dadurch ein "Anti-Ostern-Komplex" bildete. Deswegen braucht aber dieses liebeliche Fest nicht in alle Ewigkeit verdammt zu sein.

Für das nächste Jahr möchte ich allerdings auch zur Vorsicht raten. Ostern fällt 1971 auf den 11./12. April, genau zwei Wochen später als in diesem Jahr. Lüneburg, die alte Sals- und Hansestadt, liegt aber im rauhen Norden, wo der Frühling auch in normalen Jahren erst im Laufe des Wonnemonats Mai ein-
zutreffen pflegt.

Der 1. Mai fällt auf einen Samstag und beschert uns somit kein verlängertes Wochenende. Pfingsten wurde garnicht in Erwägung gezogen, da an diesen Feiertagen jede Menge Motor-
radfahrer-Treffen, zum Teil mit langer Tradition, stattfinden. Eine Woche vor Pfingsten, also am Samstag nach Himmelfahrt, ist der feste Termin für die JUMBO-Fahrt in Kassel. Ist nun guter Rat teuer?

Da es von Lörrach oder München nach Lüneburg ganz schön weit ist, muß für die Hauptversammlung ein verlängertes Wochenende zur Verfügung stehen. Es gibt ferner in und um Lüneburg so viel sehenswertes, daß man nicht nur für ein paar Stunden die weite Fahrt machen möchte.

Wie wäre es mit dem folgenden Vorschlag:

Die Hauptversammlung sollte am Samstag, d. 12. Juni 1971 zusammentreten. Zwei Tage vorher, am 10.6. ist "Fronleichnam", mit Ausnahme der Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein gesetzlicher Feiertag. Am darauf folgenden Freitag können wohl die meisten von uns einen Urlaubstag nehmen, sodaß insgesamt 4 Tage zur Verfügung sind. Genug für die Hauptversammlung mit Nebenprogramm. Die Kameraden aus den nördlichen Bundesländern, für die der Donnerstag kein Feiertag ist, haben ohnehin die kürzeste Anfahrt nach Lüneburg und können zumeist noch am späten Freitag-Nachmittag starten.

Eine Woche später ergibt sich durch den Feiertag des 17. Juni eine ähnlich Situation, aber wer garantiert dafür, daß dieser Tag im nächsten Jahr noch ein arbeitsfreier Tag ist?

Vielleicht hat jemand noch einen besseren Vorschlag. Der hohe Rat (= Vorstand) sollte sich aber mit den Lüneburgern schon bald einig werden. Je früher man einen Urlaubstag einplanen und bei seinem Brötchengeber anmelden kann, umso grösser ist die Chance, in zum gewünschten Zeitpunkt auch zu bekommen.

Übrigens, wenn ich nicht im EVDM wäre, würde ich den VgFmidW gründen, den "Verein gegen Feiertage mitten in der Woche". Seien wir doch mal ehrlich, was hat man von diesen Feiertagen am Mittwoch, Donnerstag oder Dienstag?? Wenn schon ein Feiertag, denn bitte an einem Montag oder Freitag. Oder ganz weg mit diesen alten Zöpfen und dafür eine Woche Urlaub mehr im Jahr.

Bill Longstroke

Die Sache mit der Wegdrehzahl

Es ging darum, einen alten Tachometer als Drehzahlmesser einzusetzen und das Zifferblatt entsprechend umzuzeichnen. Im Prinzip ist das eine einfache Sache und technisch durchaus möglich. Im Besonderen aber muß man sich vorher Gedanken darüber machen, ob die innere Übersetzung des Gerätes und die Federspannung der kleinen Spiralfeder überhaupt ausreichen, der angebotenen Drehzahlen später Herr zu werden, auch ist die Drehrichtung des Zeigers von entsprechender Bedeutung. Auskunft über diese Dinge gibt einmal der Meßbereich des Gerätes von beispielsweise 0 bis 120 km/h und zum anderen die sogenannte Wegdrehzahl.

Alte Hasen werden sicherlich wissen, was es mit dieser Wegdrehzahl auf sich hat. Doch ich wußte es, ehrlich gesagt, bis vor kurzer Zeit auch noch nicht, obwohl ich mich nach fast zwanzigjähriger Motorradpraxis zu diesem Kreis der alten Hasen zählen darf. Freilich war mir und auch einigen meiner Freunde bekannt, daß ein Tachometer eben die zum Fahrzeug mit entsprechender Übersetzung die passende Wegdrehzahl haben muß, wenn das Kilometerzählwerk einerseits und die Geschwindigkeitszeiger-Anzeige andererseits einigermaßen genau anzeigen sollen. Bis ich dann kurz vor Weihnachten letzten Jahres einen Besuch bei unserem Freund Carel Maas in Mindelheim/Bayern machte und das Gespräch auf unser Thema Nummer 1 kam. Der wußte es genau und konnte es belegen durch den entsprechenden Absatz im dicken Thölz "Motorrad und Motorroller" von Annodazumal. (Technische Lexika, die von mir zu früherer Zeit dieserhalb eingesehen wurden, gaben keine Auskunft über den Begriff Wegdrehzahl).

Die Sache mit der Wegdrehzahl verhält sich also so, daß diese Zahl angibt, wie oft sich die Tachowelle dreht, wenn man das Fahrzeug genau 1 m = 100 cm voranschleibt. Einfache Sache, man muß es eben nur wissen! Zur Feststellung der erforderlichen Wegdrehzahl wäre nur zu empfehlen, die Meßstrecke auf 10 m zu verlängern und die mit Hilfe eines aufgesetzten Zeigers abgezahlten Umdrehungen der Tachowelle anschließend durch 10 zu teilen. Das gibt ein genaueres Ergebnis. Beispiel: Ich schiebe mein Motorrad über ein Wegstück von genau 10 m Länge. Dabei dreht sich die Tachowelle $7 \frac{3}{4}$ also 7,75 mal. Teile ich diese Zahl durch 10, ergibt sich eine Wegdrehzahl von 0,77 bis 0,78 (dreistellige Wegdrehzahlen sind mir noch nicht geeignet).

Will ich nun feststellen, ob ich einen Tachometer als Drehzahlmesser einsetzen kann und in welcher Weise ich das Zifferblatt umeichen muß, so kann ich durch eine verhältnismäßig einfache Rechenformel Auskunft zu diesen Fragen bekommen. Wie in Rechenformeln üblich, werden dort die entsprechenden Werte durch Buchstaben ersetzt und wir einigen uns hier auf folgende Benennungen:

- n = Kurbelwellendrehzahl in U/min
- w = Wegdrehzahl in U/m (Umdrehungen pro Meter)
- i = Übersetzungsverhältnis Kurbelwelle = biegsame Welle
z.B. 4:1 = $\frac{4}{1} = 4$ (Nur die 4 in die Formel einsetzen!)
- v = Geschwindigkeit in km/h
- 3,6 = Umdrehungszahl von km/h in m/sek ($\frac{1}{3,6}$)

Gehen wir nun von der Überlegung aus, daß wir z.B. einen Tachometer mit der Wegdrehzahl 0,77 und dem Meßbereich von 200 km/h zur Verfügung haben, dann würde der maximale Zeigeranschlag bei 200 km/h einer Geschwindigkeit von $200 / 3,6$ m/sek = $200 \times 60 / 3,6$ m/min entsprechen. Auf jeden Meter Rollweg dreht sich die Tachospirale 0,77 mal, also

- n = Kurbelwellendrehzahl in U/min
 w = Wegdrehzahl in U/m (Umdrehungen pro Meter)
 i = Übersetzungsverhältnis
 Kurbelwelle : biegsame Welle z.B.
 $4 : 1 = \frac{4}{1} = 4$ (nur die 4 in die Formel einsetzen!)
 v = Geschwindigkeit in km/h
 $3,6$ = Umdrehungszahl von km/h in m/sek ($\frac{1}{3,6}$)

Gehen wir nun von der Überlegung aus, daß wir z.B. einen Tachometer mit der Wegdrehzahl 0,77 und dem Meßbereich von 200 km/h zur Verfügung haben, dann würde der maximale Zeigeranschlag bei 200 km/h einer Geschwindigkeit von $\frac{200}{3,6}$ m/sek = $\frac{200 \cdot 60}{3,6}$ m/min entsprechen. Auf jeden Meter Rollweg dreht sich die Tachospirale 0,77 mal, also $0,77 \cdot \frac{200 \cdot 60}{3,6}$ mal pro Minute.

Nehmen wir die sich aus dieser Rechnung ergebende Drehzahl der Tachowelle mit dem Übersetzungsverhältnis zwischen Kurbelwelle und Drehzahlmesserantrieb mal, so erhalten wir die maximale Kurbelwellendrehzahl, die sich mit diesem Gerät messen läßt. Bei den gebräuchlichen Winkeltrieben von der Nockenwelle aus, die ihrerseits 2:1 übersetzt sind, handelt es sich um eine Gesamtübersetzung von 4 : 1, also müßten wir in unserem Beispiel mit 4 malnehmen. $\frac{0,77 \cdot 200 \cdot 60 \cdot 4}{3,6} = 10300$ U/min. Unser Tachometer würde also als Drehzahlmesser eingesetzt einen Meßbereich bis 10 000 U/min haben. Setzen wir nun diesen Rechenweg in eine Formel mit allgemeingültigen Rechenwerten um, so ergibt sich

$$n = \frac{w \cdot v \cdot i \cdot 60}{3,6}$$

Durch Kürzen vereinfachen wir die Formel auf

$$n = w \cdot v \cdot i \cdot 16,7$$

Durch Umstellen dieser Formel nach v können wir ausrechnen, welchen Geschwindigkeiten in km/h die Drehzahlen 1000, 2000, 3000 usw. entsprechen, um so das Zifferblatt umzueichen. Dann sieht die Formel so aus

$$v = \frac{n}{w \cdot i \cdot 16,7}$$

Die so errechneten Werte haben allerdings den Nachteil, daß sie mit derselben Ungenauigkeit behaftet sind wie der ehemalige Tachometer. Dabei kann man nicht immer mit Sicherheit von der Voraussetzung ausgehen, daß der Tacho früher 10% vorging, das also jetzt auch noch so ist. Sicherer ist schon, den neuen Drehzahlmesser vor dem Verschließen mit dem Chromring auf einer Drehbank oder sonst wie auf seine Anzeigegenauigkeit zu überprüfen und eventuell zu korrigieren.

E. M. Schmidt

J U M B O - Fahrt Deutschland 1970

Am 9. Mai startet zum vierten Mal die JUMBO-Fahrt Deutschland, wieder mit Kindern aus der Orthopädischen Landesklinik Hessisch-Lichtenau.

Anmeldungen bitte umgehend an: Kurt Schirakowski, 35 Kassel, Hohlesteinstraße 3.

Schon ab 7.5. - Himmelfahrt - kann am Clublokal der KASSELER MOTORRADFREUNDE, Gasthaus "Graue Katze" bei Kassel-Wolfsanger gezeltet werden.

Wir möchten hoffen, daß der Anteil von BVDM-Angehörigen an der Gesamt-Teilnehmerzahl in diesem Jahr erheblich größer ist als früher. Schliesslich sind die Gespanne bei uns noch nicht ausgestorben.

Wissenswertes über die Isle of Man

Zur Hauptversammlung hatten wir Besuch aus England. Unser Sportfreund David Breach aus Preston wußte einige interessante Dinge über die Isle of Man zu berichten, die hier einem größeren Leserkreis zugänglich gemacht werden sollen.

Die Bewohner der Insel sind direkte Nachkommen der alten Wikinger und sie haben bis heute ähnlich wie die Walliser ihre eigenen Bräuche, auch zum Teil ihre eigene Sprache erhalten. Im frühen Mittelalter waren die Bewohner der Insel unabhängig von England, sie hatten ihr eigenes Königreich. Später wurde dann die Insel an England angeschlossen, doch haben die Insulaner das Recht behalten, eigene Gesetze für die Insel von einer eigenen Regierung zu erlassen und durchzuführen. So haben sie das Recht, ihr eigenes Geld zu drucken und für den Besucher ist es wichtig darauf zu achten, daß er beim Verlassen der Insel nicht Banknoten derselben mitnimmt, da es erfahrungsgemäß Schwierigkeiten beim Umtausch gibt. Auf der Insel selbst wird in allen Geschäften irisches, englisches und Manx-Geld angenommen und als Wechselgeld herausgegeben. Ein weiterer wichtiger Unterschied zu England ist darin zu sehen, daß die Strafgesetze der Insel wesentlich schärfer sind. Sogar die Prügelstrafe ist dort noch üblich!

An den Tagen der größeren Motorradrennen ist die Polizei erfahrungsgemäß etwas großzügiger als sonst üblich, doch versucht man in den letzten Jahren zunehmend der vielen Halbstarken Herr zu werden, die die Promenade von Douglas mit ihren Motorrädern durch sinnloses Auf- und Abfahren im wahrsten Sinne des Wortes unsicher machen. Dieses Problem löste die Polizei im vorigen Jahr erstmalig dadurch, daß sie dem Treiben auf der Promenade zunächst ungehindert seinen Lauf ließ, doch, wie sich dann später herausstellte, fleißig die Kennzeichen der Fahrzeuge notierte, die derart in Erscheinung traten. Bei Abfahrt der Schiffe nach Abschluß der Rennen stand dann ein großes Polizeiaufgebot bereit, um jeden Fahrer, der die Insel verlassen wollte, daraufhin kontrollierte, ob er auf der entsprechenden Liste erfaßt war. War das der Fall, wurde er zunächst daran gehindert, das Schiff zu erreichen, er wurde einem Richter zugeführt, verurteilt und konnte dann nach Entrichtung seiner Strafe mit entsprechender Verspätung in Richtung Heimat abdampfen. Das sind raue Sitten, doch dürften sie den gewünschten Erfolg in den kommenden Jahren nach sich ziehen.

So streng die Ausführung der Gesetze auf der Isle of Man auch gehandhabt wird, so großzügig ist man dort aber auch dem ordentlichen Motorradfahrer und ganz speziell den aktiven Rennfahrern gegenüber. So ist es den Rennfahrern z.B. erlaubt, an den Tagen des Trainings und des Rennens mit ihren Rennmaschinen vom Quartier aus über öffentliche Straßen zur Rennstrecke zu fahren. Und das ist wohl ein Umstand, den man bei sonstigen Rennveranstaltungen in Europa nirgendwo antrifft.

Wir nehmen an, daß diese Hinweise von Interesse sind für diejenigen unserer Clubkameraden, die die Absicht haben, in der Zeit vom 6. bis zum 13. Juni dieses Jahres oder zu einem anderen Zeitpunkt die Isle of Man zu besuchen.

D. Breach + E.M. Schmidt

PS. Wer ist bereit und in der Lage, einige BMW-Motorenteile mit nach England zu nehmen und dort bzw. auf der Isle of Man dem Empfänger zu übergeben? Bitte bei E.M. Schmidt melden!

z.B. mal zur Drachen Rally

Eine nüchterne Notiz in der Spalte Termine unserer Motorradzeitschriften: Am Tage X findet in i das und das treffen statt. Kalender raus und notieren, Karten studieren, Babysitter besorgen, Maschine inspizieren. Der Puls schlägt höher, jeder Feierabendgedanke dreht sich um das Treffen - um die Fahrt dorthin. Die Fragen der Bekannten nach Siegen und Preisen müssen alle verneint werden. Eine Plakette oder einen Jahresanhänger gibt es -zu kaufen. Umsonst nichts? Freunde gibt es !! Überall in Europa ! Und mit Freunden will man zusammen sein. Man möchte sich mit Gleichgesinnten unterhalten, deren Lebensweisen kennenlernen, die geschlossenen Freundschaften weiterpflegen, Verständnis finden, Rat geben und erhalten. Und darum fährt man hin und in den folgenden Jahren wieder, und sie kommen zu uns. Weil sich nur Gleichgesinnte treffen wollen, fährt man eben auch in einer Jahreszeit, die von Normalverbrauchern als unwirtschaftlich bezeichnet wird. Wer sehnt sich, außer Skifahrern, mehr nach Schnee im Januar und Februar als wir Motorradfahrer. In der meist kältesten Zeit und wenn die Tage am kürzesten sind, wenn jeder sich eigentlich am liebsten im Warmen aufhält, wenn das Letzte von Maschine, Fahrer und Beifahrer verlangt wird, dann finden die großen Treffen statt, die wahren Motorradfeste. Dankbarkeit und Freude sollen darüber herrschen, daß das Elefantentreffen so viele Nachkommen in ganz Europa und darüber hinaus in der ganzen Welt hat.

"On Elephant and the Känguruh,

never mind the wether, we always been together".

(am Elefanten- und Kängerutreffen, das Wetter spielt keine Rolle, wir sind immer zusammen...."), so wurde auch in diesem Jahr wieder am Samstag den 7.2., auf CASTLE GWRYCH bei Abergele in Nord Wales aus tausend Kehlen gesungen. Die sangesfreudigen Fahrer von der nordwalisischen Küste nahmen den Gedanken des Treffens vom Elefantentreffen mit in ihre Heimat, und so fand es dieses Jahr zum neunten Male in ihrer so andersartigen wildromantischen Heimat statt.

Die Fahrt, die den anderen Teil dieses Treffengedankens für uns ausmacht, ist nach Nord-Wales so interessant und abwechslungsreich und kann auch so hart sein, daß jeder, der sich ein Bild davon machen will, was die anderen leisten, wenn sie zu unserem Elefantentreffen kommen, das für manchen von uns "vor der Tür" liegt, einmal hinter sich gebracht werden sollte. Ganz zu schweigen von der Herzlichkeit und Gastfreundschaft, die uns von unseren englischen und walisischen Freunden entgegengebracht wird.

Die Seefahrt, ob kurz, von Ostende nach Dover, oder lang z.B. von Rotterdam nach Hull, während der Nacht mit gutem Abendessen und dem excellenten englischen Frühstück an Bord und dazwischen dem erquickenden Schlaf in der schaukelnden Koje ist schon ein Erlebnis für sich. Wir wählten also die letztere Route und nahmen unseren Weg durch das rauchige Industriegebiet von Leeds, Huddersfield, Manchester. Umso glücklicher waren wir, als uns die frische würzige Luft auf der Küstenstraße, ungefähr ab Chester, in die Nase stieg. Nach dreimal Gasgeben und in dem bruchsteingemauerten großen Eingangstor zum Kastell hängt das Band "Finish".

In den Abhängen der Küstenbergkette liegt das große GWRYCH CASTLE beherrschend über der Irischen See. In den Wiesen zu ihren Füßen wächst die Anzahl der Zelte rapide. Schon bei der Einfahrtskontrolle herzliche Begrüßung alter Freunde, Freude über das Wiedersehen, Freude über das Kommen zu ihrem Treffen und nicht zu vergessen die stille Freude darüber, daß man die Frage nach "troubles" (Schwierigkeiten) verneinen kann. Im Camp selbst Gesichter, die man schon auf vielen Elefantentreffen und anderen Treffen in Europa gesehen hat. Das Erkundigen nach dem leiblichen Befinden und dem der Maschine gehören zusammen.

unterhalb der 1. Burgmauer steht schon der ca. 6 m hohe, mit alten
 eifen gespickte Holzberg für das Bonfire, das nach Einbruch der
 Dunkelheit zu einem wahren Freudenfeuer auflodert. Anschließend
 ziehen die Scharen hinauf in das Kastell zum "SING-SONG", dem Sing-
 gen der inzwischen auch über die Grenzen hinaus bekanntgewordenen
 Drachenfahrerliedern. Der weitere Verlauf des Abends gehört wie bei
 allen großen Treffen dem Zusammensein in kleineren Gruppen, die, ob
 sangesfreudig oder benzinredend, um so herzlicher die Freundschafts-
 bande schmieden. Der Sonntagmorgen bringt dann wieder die große Un-
 ruhe des Aufbruchs in die Fahrerseelen, das Verabschieden geht los
 und das Verabreden zu einem oder mehreren der im Jahr noch folgenden
 treffen. Auch für die Rückfahrt formieren sich Gruppen mit gleichen
 zielen, ähnlich, wie sie sich auf der Hinfahrt spontan bildeten.
 Schnelle Einzelgänger donnern winkend davon. Wir wählen jetzt den
 Weg in Richtung Südosten nach London. Zunächst aber geht es noch
 durch das wilde, karstige wales, durch Schluchten, entlang an reis-
 senden Bächen, hinauf über den Horseshoepass und stundenlang durch
 die stille englische Parklandschaft in Richtung auf die verkehrsto-
 bende Metropole Englands. Ein Abend am (auf)wärmenden Kamin be-
 schließt unseren so abwechslungsreichen Aufenthalt auf der Insel und
 wird freuen uns auf ein nächstes Treffen ----- mit dem Motorrad.

dens



Mit 250 ccm nach Jugoslawien

Bevor ich den weiteren Hergang der Handlung schildere, möchte ich noch erwähnen, daß unsere Zeltnachbarn aus Heilbronn uns ein Zelt liehen, unsere Düsseldorfer Nachbarn uns eine Luftmatratze schenkten (!) und eine weitere liehen, unsere Essener Nachbarn uns für die Rückfahrt eine Regenjacke liehen, und viele andere (auch anderer Nationalitäten) uns ihre Hilfe anboten. Wir wollen an dieser Stelle noch einmal allen danken, die uns so sehr geholfen haben, besonders unseren jugoslawischen Freunden. Mit all dieser Hilfe fühlten wir uns nun wieder ganz wohl, doch der Gedanke, daß wir schon knapp 2000 km gefahren waren und uns dabei immer nur südwärts und damit von zu Hause fort bewegt hatten, ließ doch eine Art Sehnsucht nach dem Norden aufkommen. Um wenigstens schon einmal einen Teil der Heimreise hinter uns zu haben, fuhren wir dann drei Tage später mit einem Zweimannzelt, einer Luftmatratze und einer Decke für uns alle drei, ohne vernünftige Motorradkleidung und zwei Mann gar ohne Sturzhelme und Handschuhe Richtung Rijeka los. Kaum waren wir über Karlobag hinausgekommen, als uns schon wieder der erste Regen begrüßte, der jedoch nur von kurzer Dauer war. Dafür ging es in Rijeka richtig los, ein Wolkenbruch erster Güte überschüttete uns, die wir nun auf der Rückfahrt dem Regen schutzlos ausgeliefert waren. Als nächstes Ziel hatten wir uns Porec auf der Istra - Halbinsel gesetzt, doch als wir dort ankamen, stellten wir fest, daß es sich bei diesem Ort um eine Hochburg der high societies von Jugoslawien und Italien handelte, wo wir in unserer derzeitigen Aufmachung natürlich vollkommen fehl am Platze waren. Deshalb übernachteten wir auch schön versteckt auf einem Feld an der Straße Porec - Novigrad. Am nächsten Morgen frühstückten wir ausgiebig, und zwar Tomaten, die auf dem Feld wuchsen. Wem übrigens auffällt, daß schon wieder der Name Novigrad auftaucht, dem sei gesagt, daß Novigrad zu Deutsch Neustadt heißt und deshalb in Jugoslawien genauso oft auftaucht, wie der Name Neustadt in Deutschland. Nach dem erwähnten Frühstück ging es weiter über Feldwege bis Portoroz, wo wir eine Lagebesprechung abhielten, und Wolfgang sich entschloß, die Telegabel seiner R 25/3 in Ordnung zu bringen, bei der sich ein Defekt eingestellt hatte, und allein nach Hause zu fahren. Da Eckhard partout nicht mit mir nach Italien wollte, fuhren wir einige Kilometer wieder zurück nach Savudrija, wo wir einen relativ guten Campingplatz gesehen hatten. Dort verbrachten wir vier Tage, die wie folgt aussahen: morgens um zehn oder elf Uhr aufstehen, zehn Meter zum Strand trotten und dort sonnen oder schlafen, nur von kurzen Erfrischungsbädern unterbrochen, bis die Sonne verschwunden war, in einer Gostionia bis zu drei Stunden lang essen, dann schlafen gehen. Nach diesen Tagen des Faulenzens fuhr auch Eckhard nach Hause, ich brach nach Italien auf. In Triest fuhr ich über die Grenze und dann über die Autobahn nach Venedig, in die einmalige Traumstadt aller Liebes- und Brautpaare, die auch ich schon auf diese Art kennen und lieben gelernt habe und jetzt auch ohne entsprechende Begleitung gerne wieder besuchte. Auf einem Campingplatz in Mestre, einem Vorort Venedigs auf dem Festland, schlug ich mein Zelt auf und besuchte von dort aus die Stätten noch ziemlich frischer Erinnerungen. Auf dem Marktplatz lernte ich einen Studenten aus Madrid kennen, auf dem Campingplatz, der vorwiegend von Franzosen belegt war, traf ich einen Studienrat aus Frankfurt, und in der Unterhaltung mit ihnen verging der Tag sehr schnell. Als ich abends ins Zelt ging, begann ein Wolkenbruch, begleitet von einem ziemlich starken Sturm. Zuerst fiel die vordere Zeltstange um, die ich noch festhalten konnte, dann war die hintere dran, worauf ich, durch Schaden klug geworden, meine Papiere rettete und die Flucht ergriff.

In einem Hausflur machte ich es mir zusammen mit zwei anderen Jungen und einem Mädchen aus Frankreich, die ebenfalls ihr Zelt aufgegeben hatten, für die Nacht gemütlich. Als ich am nächsten Morgen das Zelt suchte, fand ich es einige Meter weiter in einer Pfütze wieder, womit es für den augenblicklichen Gebrauch ungeeignet war. So beschloß ich, nun doch den Weg nach Hause aufzunehmen. Ich unterhielt mich noch einige Zeit mit einem Japaner, der auf einer Weltreise per Autostop unterwegs war, um das Zelt etwas trocknen zu lassen, und brach dann auf über Padova, Vicenza, durch die Monti Lessini hoch über dem Gardasee, Bozen, Brixen, den Brenner-Paß, in der Dunkelheit nach Innsbruck hinein. Kurz vor Innsbruck begann ich, ein Zimmer zu suchen, und kam so nach Inzing hinter Innsbruck, wo ich die Suche aufgab, da auch die BMW nicht mehr wollte, d.h. sie sprang nicht mehr an, und mich fürchterlich frierend auf eine Parkbank niederließ. Doch als ich gerade trotz meines Zitterns einschlafen wollte, stoppten zwei leicht angeheiterte einheimische ihre schwankende Fahrt vor meiner Bank und hoben an, mich zu bedauern. Bei einem von beiden wurde das Mitgefühl so groß, daß er mir anbot, bei ihm auf dem Zimmer zu schlafen, das er bei einem Bauern gemietet hatte. Er bereitete mich darauf vor, daß das Zimmer nur den geringsten Ansprüchen genügen würde und ich dem Bauern etwas Geld, ca. 20-30 Schilling dafür geben müßte. Auf Grund meiner Übermüdung und der Tatsache, daß im Gasthof ein Zimmer 80 oder 90 Schilling gekostet hätte, wenn eines frei gewesen wäre, nahm ich seine Hilfe dankend an. Auf dem Weg zu besagtem Bauernhof erhöhte sich der Preis für das Zimmer allerdings auf 50 Schilling, doch wurde mir dafür ein Frühstück versprochen, wie ich es mein Lebtag noch nicht gegessen hätte. Also widersprach ich nicht, da auch mein Hunger horrenden Ausmaß angenommen hatte. Als wir schließlich jeder in unserem Bett lagen (das Zimmer hatte glücklicherweise zwei), sprang mein Gastgeber plötzlich wieder auf und meinte, daß seine Bemühungen doch auch zwanzig Schilling wert sein, zumal er meine Maschine am nächsten Morgen wieder zum Laufen bringen wollte. Im Halbschlaf gab ich auch das noch zu, nicht bedenkend, daß der Preis dem eines Gasthofzimmers inzwischen sehr nahe gekommen war. Am nächsten Morgen ging es dann in guter Laune, wieder einmal in einem richtigen Bett geschlafen zu haben, in die Küche zu besagtem Frühstück, das aber leider ausfiel, da wir zu spät aufgestanden waren! Nun sah aber wenigstens der Bauer ein, daß er keine 50 Schilling für das Bett nehmen konnte, ja, er erließ mir sogar die Bezahlung. Darauf reparierte mein neuer Freund die BMW. Schon nach den ersten Handgriffen merkte ich, daß er bestenfalls einmal bei einem Traktor die Kerzen gewechselt hatte. Deshalb war ich froh, daß die gute R 26 beim ersten Schieben ansprang und sich so ihrem sicheren Tod entzog. Für meine Übernachtung und die "Reparatur" wurde ich noch 50 Schilling los. Nun konnte es nach Hause gehen -denkste!- die alte BMW war wohl nur in Todesangst befähigt gewesen, einige Töne von sich zu geben, jetzt wollte sie nicht mehr. Ich ließ sie bis zur Dorfmitte rollen, um meinem Freund aus dem Wege zu gehen, und begann die Suche nach der Fehlerquelle, die nach bestem Wissen von einigen Dorfbewohnern unterstützt wurde, die gerade aus der Kirche kamen und es sich nicht nehmen ließen, im Sonntagsstaat mir beim montieren zu helfen. Wir fanden schon einmal einen Fehler, die schon seit Jugoslawien entladene Batterie hatte offensichtlich Plattenschluß, aber auch als sie abgeklemt war, sagte die BMW immer noch nichts. So ging das bis zur Mittagszeit, als ich dann alleingelassen wurde, weil man Hunger bekam, an den ich vor lauter Sorgen nicht mehr dachte. Ich schob zur einzigen Tankstelle des Ortes, einer ARAL-Station, der eine große Werkstatt (für dörfliche Maßstäbe) angeschlossen ist, die mir aber von der Tochter des Hauses, die gerade einen Wagen auftankte, als geschlossen erwiesen wurde.

Sie gab mir den guten Rat, zum angeblich nur zwei Kilometer entfernten Zirl zu gehen (die Österreicher messen scheinbar von Ortsgrenze zu Ortsgrenze), und dort zu versuchen, die Batterie laden zu lassen, den ich dann auch befolgte, des ewigen Anschlebens müde und in der Hoffnung, daß die Batterie doch noch heil wäre und ich per Autostop zu besagtem Dorf gelangen könnte. Beide Hoffnungen erfüllten sich nicht. In meinem Aufzug, völlig verdreckte Jeans und eine aus Gummistücken zusammengeklebte Regenjacke, nahm mich verständlicherweise kein Autofahrer mit, und nachdem ich das Dorf erreicht und die Batterie laden gelassen hatte, die auch kurz nach dem Ladevorgang Spannung zeigte, war sie wieder leer, als ich mich auf dem Rückweg befand. An der Tankstelle angekommen, der Verzweiflung nahe, erzählte ich der Mutter des Mädchens, das mich ins Nachbardorf geschickt hatte, meine Geschichte, als sie gerade einen Wagen auftankte. Sie erkannte offensichtlich, daß mein augenblicklicher Zustand wohl nicht der übliche war, und bot mir ihre Hilfe an. Ich durfte in die Werkstatt, zwei Stifte halfen mir so gut sie konnten, und später kam noch der Sohn des Hauses hinzu, der einen Großteil seines Sonntagsnachmittags auf der Suche nach der Fehlerquelle opferte. Die gesamte Zündanlage wurde durchgesehen, der Vergaser auseinandergenommen, ausgespült und mit Pressluft ausgeblasen, alles nützte nichts. Und der Hunger wurde immer größer, ich hatte seit Mestre, also seit 35 Stunden, nichts mehr, und seit Savudrija, also seit rund 60 Stunden, nichts Warmes mehr gegessen. Doch da kam wieder einmal ein rettender Engel, nämlich die Tochter des Hauses, die mir, als sie sich von mir meine Erlebnisse schildern ließ und dabei ganz beiläufig fragte, wann ich das letzte mal etwas gegessen hätte, auf meine Antwort hin sofort einen Tee, Kuchen und eine dicke Stulle brachte. Damit schöpfte ich neue Energien, und auch die Moral wurde wieder aufgerichtet, als wir endlich die Fehlerquelle an der BMW entdeckten. Ich verrate sie hier nur in der Hoffnung, daß mir der (in diesem Fall leider) fachkundige Leser auf Grund meiner verständlichen Verfassung verminderte Zurechnungsfähigkeit zugestehen wird: der Kerzenstecker war defekt! Wenn man den Zündfunke überprüfte, war einer da, jedoch wahrscheinlich nur so schwach, daß er in der Kompression des Verbrennungsraumes nicht zustande kommen konnte. Also neuer Kerzenstecker drauf, der mir übrigens geschenkt wurde, Batterie abgeklemmt, und sie lief wieder. Dafür war es nun aber Abend und zu kalt zur Weiterfahrt in meiner Kluft geworden. Also ließ ich die BMW in der Werkstatt stehen und begab mich auf die Suche nach einer Schlafstelle. Wieder waren alle Zimmer belegt, mein Freund im Bauernhof rührte sich nicht, und als ich darauf zur Tankstelle zurückging, schliefen dort alle. Also legte ich mich in einen im Rohbau befindlichen Neubau, doch dort war es zu kalt. Ich lief im strömendem Regen zu einer Scheune, von wo mich aber ein Wachhund fernhielt, und dann zu einem Sägewerk. Dort kuschelte ich mich ins Sägemehl und schlief ungefähr eine Stunde. Darauf wurde ich von einer Katze, die in der Nähe meines rechten Ohrs herumschnüffelte, und einer Katze, die von einem Balken über mir direkt neben meinem Gesicht ins Sägemehl sprang, geweckt. Ich zog es darauf vor, zu gehen, und lief bis zum Morgen frierend umher. Dann kaufte ich mir einige Brötchen, einen zweiten Frotte-Pulli im Sommerschlußverkauf eines Dorfladens und Reiseproviant von meinem letzten österreichischen Geld, startete die BMW an einer Autobatterie in der Werkstatt, weil ich inzwischen zu schwach war, sie anzuschleichen, und ab ging es auf den Heimweg. Über Garmisch-Partenkirchen und Memmingen fuhr ich nach Ulm, wo ich erst einmal eine Stunde auf einer Bank eines Kastplatzes schlief. Dann ging es weiter Autobahn; ab Stuttgart ließ ich bis Mülheim voll stehen, wo es möglich war, und trotz der Stunde Schlaf, vieler Schlangen und drei Tankpausen kam ich nach dreizehn Stunden Fahrt bei km - Stand 3970 glücklich in Mülheim an.



EASY RIDER

Easy rider, wörtlich übersetzt leichter Reiter, so ist der Titel des bisher erfolgreichsten amerikanischen Spielfilms dieses Jahres. Mit dem Reiter ist der Motorradfahrer gemeint, der Mann, der Motorrad fährt um des Fahrens willen und um der Freiheit willen, die ihm das Motorrad gibt. Gewöhnlich erwartet man von einem solchen Film eine der üblichen Verherrlichungen oder Verdammungen des Rocker - Daseins, des Lebens dieser minderwertigkeitskomplexbeladenen Typen, denen das Motorrad lediglich und ausschließlich Mittel zum Zwecke des Aufsehererregens ist. Diese Erwartung verstärkt sich, betrachtet man die vom Hauptdarsteller und Regisseur Pete Fonda im Film gefahrene Harley - Davidson, ein Motorrad, daß so präpariert ist, daß es jeden Fachmann erschauern läßt und allen Erkenntnissen der Motorradtechnik widerspricht. Trotzdem entschloss ich mich, diesen Film anzusehen, und ich möchte im Voraus sagen, es hat sich wahrhaftig gelohnt, und ich bin zu dem Schluß gekommen, daß die Aufmachung der Maschine nur dadurch zu erklären ist, daß man einerseits in Amerika von einer schweren Maschine gerade dieses Aussehen erwartet, und sie andererseits für Fonda Mittel zum Zweck für die Aussage des Films ist.

Diese Aussage läßt sich in einen einzigen Satz fassen, den einer der Darsteller sogar ausspricht, um den, der sie im Film nicht erkennt, mit der Nase daraufzustoßen: Die Gesellschaft hat Angst vor der Freiheit, die sie anstrebt. Die Freiheit zeigt sich im Film primär in der Form des Motorradfahrerlebens, jedoch sekundär auch in anderen Formen: Leben in der Kommune, Genuß von Alkohol und Rauschgift etc. Menschen, die diese Freiheiten in Anspruch nehmen und genießen, werden von der Gesellschaft verachtet oder gar gehaßt. Der Motorradfahrer hat dabei z. B. gegenüber den Kommunarden nach amerikanischem Muster noch den Nachteil, tagtäglich mit ihr Kontakt zu haben, da er von ihr abhängig ist.

Die Gesellschaft richtet sich gegen diese Menschen, die im Grunde gerade die Freiheit erlangt haben, die sie anstrebt, weil sie Aufbegehren, Revolution oder was sonst immer wittert.

Die Handlung des Films ist ebenso einfach und genauso wenig primitiv wie die Aussage: Zwei Freunde brechen mit ihren Motorrädern auf, um quer durch den amerikanischen Kontinent nach New Orleans zu fahren. Die Kamera begleitet sie auf schönsten Straßen durch Berge und Steppen und beobachtet ihre Erlebnisse

mit anderen Menschen, mit den Mitgliedern einer Kommune, die sich auf der Flucht vor der Zivilisation in die Wüste zurückgezogen haben, mit "normalen" Menschen, die ihnen manchmal gut, meist jedoch argwöhnisch, ablehnend oder gar schlecht gesonnen sind. Die schlechten Erfahrungen mit der Gesellschaft beginnen damit, daß die beiden wegen "unerlaubter Teilnahme an einer Parade" ins Gefängnis kommen, weil sie mit ihren Maschinen zwischen den Reihen einer Musikkapelle mitgefahren waren. In der Zelle lernen sie einen zur Ausnüchterung eingelieferten jungen Mann kennen, der sich von den beiden vom Motorradfieber anstecken läßt; er bezahlt nach seiner Freilassung die Kautions für beide und fährt mit ihnen Richtung New Orleans. Er war nun auch der Gesellschaft entwichen, kann das aber nicht lange genießen, weil er getötet wird, als die drei im Schlafe von unkenntlichen Personen überrascht und zusammengeschlagen werden, über deren Identität Fonda jedoch durch eine vorhergegangene Szene in einem Rasthaus, in der die drei von einigen Spiessern einschließlich Polizei angepöbelt und bedroht wurden, keinen Zweifel aufkommen läßt. Die beiden erreichen danach zwar noch ihr Fahrtziel New Orleans, werden jedoch kurz darauf von zwei Lkw - Fahrern getötet. Dieses Ende ist für europäische Begriffe zwar eine Überspitzung in der Darstellung des Widerstandes der Gesellschaft gegen die Menschen, die ihre Form der Freiheit suchen oder gefunden haben, jedoch für den Film notwendig, um den Zuschauer zum Nachdenken anzuregen und die Schönheit der Fahraufnahmen nicht den Charakter und die Absicht des Filmes verfälschen zu lassen. Diese Fahraufnahmen sind mit Popmusik untermalt, nicht jedermanns Geschmack, doch unbedingt passend zu den Aufnahmen, bei denen man merkt, daß Pete Fonda nicht nur im Film Motorrad fährt, und die durchaus in der Lage sind, Menschen von der Schönheit des Motorradfahrens zu überzeugen, die noch nie auf einem Motorrad gesessen haben.

Ein Film also, nicht nur, aber ganz besonders für Motorradfahrer sehenswert, wenn sie bereit sind eine etwas andere, vielleicht extremere Haltung dem Motorrad gegenüber zu tolerieren.

"Die meisten Menschen heutzutage sind unfrei, aber sie wissen es nicht, und sagst du es ihnen ins Gesicht, so sehen sie dich schief an; die Gesellschaft hat eben Angst vor der Freiheit, die sie anstrebt."

Knut Briel

Für diejenigen unter uns, die immer noch der Meinung sind, daß der BVDM "jung" genug ist, lohnt es sich nicht, diesen Bericht zu lesen! Die jedoch, die den Kontakt zur Jugend noch nicht verloren haben und die Jugend dem Motorrad näherbringen wollen, bitte ich, sich der Mühe zu unterziehen, meine Ansicht zu lesen und sich ihre Gedanken darüber zu machen.

Es ist unter den jungen Mopedfahrern von 16 - 18 Jahren Mode geworden, ihre Kreidler oder Herkules herauszustaffieren wie eine Harley Davidson. Dazu gehört der obligatorische 1-Meter-Lenker genauso wie jede Menge Lampen, die Lewis-Jacke mit 100 Abzeichen und dem Totenkopf, Fähnchen und der grimmige 100-Meilen-Gesichtsausdruck (im übrigen lieben auch wackere Fahrensleute die Chromteile der "Elektra-Glide" an ihrem Tourenbüffel.

Was passiert so einem jungen Menschen wenn er es wagt, sich in die heiligen Gefilde der Motorradfahrer, der "richtigen" Motorradfahrer, dem Elefantentreffen oder einem Clubabend des BVDM zu verirren? Er wird von der Seite angesehen, verlästert, hinausgeekelt! Warum?? Ist er, weil er einer Mode folgt, die hauptsächlich von geschäftssüchtigen Filmproduzenten in amerikanischen Motorrad-Horror-Filmen und Magazinen zu sehen, ein Mensch zweiter Klasse, ein Paria oder ein sogenannter "UNTERMENSCH". (VORSICHT, so weit waren wir schon einmal). Wenn wir versuchen, diesen jungen Menschen zu verstehen, sind wir schon einen großen Schritt weitergekommen. Eine Ausnahme sind natürlich diejenigen, die als Mensch negativ sind. Sie bleiben es aber auch, wenn sie mit einer Serien-R-60 zu uns kommen. Leider wird es in diesem Fall jedoch gern übersehen. Haben wir dennoch versucht, den Jungen bei der Stange zu halten und fährt er erst einmal eine CB 450 so merkt er ganz rasch, daß er mit der Segelstange verflucht langsam in den Ecken ist, daß er in der Spitze ca 10 km/h verliert und daß sein Flatterjäckchen an allen Ecken zerrt. Er kommt bestimmt auf den Trichter, daß vernünftige Kleidung, gut eingestellte Hebele und ein kleiner sportlicher Lenker eine viel bessere Fahrweise gewährleisten.

Wir haben also wieder ein Mitglied mehr, auf das wir stolz sein können. Haben denn alle OLD DADDYS ihre Sturm- und Drangzeiten vergessen? Seid ihr Alten denn alle im Gisenia-Anzug oder im Trialon zur Welt gekommen?

Haben wir dann einen Jungen für uns gewonnen, so sind wir in 70% der Fälle ihn spätestens dann wieder, wenn er das Bedürfnis hat, das weibliche Geschlecht für seinen Sport zu bekehren. Das ist nicht weiter verwunderlich, denn wer will es einem jungen Mädchen verwehren, vom Motorradsport die Nase voll zu haben, wenn es im Sommer, im neuen weißen Anorak, sich hinter einen teerbeschmierten belstaffbekleideten Motorradfahrer klemmen soll und dann 14 Tage Arbeit hat, die schwarzen Flecken aus den Klamotten herauszuwaschen.

Die Motorräder werden immer farbenfreudiger und bunter, nur die "richtigen" Motorradfahrer fahren immer noch im Stalingrad-Gedächtnis-Mantel, Knobelbecher und Flecken-Belstaff durch die Botanik.

Laßt doch die Jungs mit Blue-Jeans, Leder-Rennweste und Sonnenbrille ihrem Hobby nachkommen. Wenn es im Herbst erst einmal anfängt kalt zu werden und die Beinchen zu Tiefkühlkost erstarren, merkt der Kamerad schon, daß ein Trialon-Anzug in solchen Fällen wahre Wunder wirkt.

Deshalb meine Bitte an alle Mitglieder des BVDM.

Versucht die jungen Leute zu verstehen! Habt Geduld und seid großzügig, sonst steht I H R eines Tages mit eurer superkonservativen Einstellung vor leeren Clublokalen oder werdet als die letzten Vertreter von "Opas Kino" mitleidig belächelt.

In diesem Sinn Euer Clubkamerad und BVDM-Mitglied

Ludwig Ph. Griesheimer



Vertragshändler

Jörg Binder

BVDM - Mitglied

Großes Ersatzteillager
Reparaturen - Kundendienst
Auf Zubehör und Bekleidung
10 % Nachlaß für BVDM-Mitglieder
Täglich Versand
Samstags ganztägig zu erreichen
Helfe 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

GEISTERSTUNDE DER VETERANINEN

Als ich nach einer feuchten Sitzung kurz nach Mitternacht heimkehrte und mich am neuen Schuppen vorbeischlich, worin die Motorradveteranen untergestellt sind, glaubte ich darin Geräusche zu vernehmen. Sind doch da 13 ehrwürdige Veteraninnen in Ruhestand, nachts treu behütet von einer scharfen Collie-Lassie.



Ich setzte mich auf die kleine Treppe und lehnte nicht an die verschlossene Tür; im Innern klopft Lassie mit dem Schweif auf ihr Lager zur Begrüßung und zum Zeichen, dass sie mich erkannt hat.

Dennoch, darin schien mir etwas nicht geheuer, da waren doch zeitweise Stimmen und leise Musik zu hören! Ich machte es mir etwas bequemer um besser lauschen zu können, eine Weile war dann Stille; doch bald vernahm ich eine zitterige Greisinnenstimme:

Nur alle 30 Jahre, wie ihr wisst, können wir Motorrad-Veteraninnen zu dieser Stunde uns miteinander in der Menschengsprache unterhalten.

Ich die Peugeot 1905 bin jetzt hier die Stubenälteste obwohl erst kürzlich angekommen und verlange von euch zwölf Anwesenden, wie auch von den fünf leider noch im Keller unrühmlich untergebrachten Genossinnen, die aber dennoch mithören, die mir als Urahne zustehende Verehrung. Vor 65 Jahren wurde ich bei Peugeot-Frères gebaut und als vor 30 Jahren unsere letzte Geisterstunde war, war ich bereits Jungveteranin, abgedient, in einem finsternen Kohlenkeller untergestellt, mehrere Jahre zuerst halb, dann ganz ungeschützt im Freien. Jetzt bin ich sehr unansehnlich, gichtig in den Gelenken, taub, habe trübe Augen und muss barfuss laufen. Bis ich in einstiger Schönheit wiedererstrahle müssen zahllose Stunden und viel gutes Geld an mir verwendet werden, dasselbe gilt wohl auch für zwei-drittel von euch. Was ich in meinen ersten Jahren erlebte:

Damals war man wer, so ein Herrenfahrer war angesehen und frauenverwöhnt. Nun à propos der Bezeichnungen Veteranen, bzw. Veteraninnen, es heisst wohl der Veteran, das Motorrad, aber die Maschine, die windsbraut, die Lady und bei den Marken die Scott und die FN und nicht etwa der Scott und der FN, oder?

Übrigens in französisch: la moto, la machine, somit alles DIE's!! und der Beweis ist erbracht, dass wir weiblichen Geschlechts sind, weshalb wir uns ab sofort männliche Bezeichnungen verbitten! (rauschender Beifall, nur das D-Rad bleibt still).

Ausserdem hat uns der Herbergsvater heimlich vertrauliche Vornamen gegeben, - angeblich jene seiner einstigen Freundinnen, er nennt die Ner-a-car "Nora", die Magant-Debon "Magdalene", die Clément "Clementine", die beiden Terrot "Therese 1" und "Therese 2" und so weiter, 18 an der Zahl (anzügliches Kichern-, ich bin sehr stolz über die Menge, doch die alte Hexe übertreibt sehr), - braucht es da weitere Beweise über unser Geschlecht?

Dann noch Wichtiges über unsere Klasseneinteilung. Wir protestieren heftig dass man heute so weit geht, Baujahre wie z.B. 1938 als Veteraninnen zu bewerten. Hat doch der Chef zwei mal an's "Motorrad" geschrieben und eine allgemeine Regelung vorgeschlagen, aber keine Antwort darauf erhalten; "geht nicht - gibts nicht - kann man nicht? Es gibt ja auch Backfische, junge Frauen, reife Frauen, Matronen und Greisinnen, pardon ältere Damen,- weshalb soll man uns nicht einteilen in Jungveteranen, Veteraninnen, Seniorveteraninnen, Alt- und Urveteraninnen? Was jünger als Jahrgang 1933 werden wir als Veteranin nie anerkennen! (Vor Schreck wird die Scott -1934- undicht, hörbar fallen die Wassertropfen...)

Was, mich, die Verdien~~teste~~te hier, wollt Ihr ausschliessen, nur wegen einem Jährle?

Die Alte: Beruhige Dich, selbstverständlich bleibst du bei uns, als die alte Liebe des Chefs schon allein und eine Attraktion wirst du stets bleiben. (das Tropfen hat aufgehört).

Jetzt habt ihr das Wort, zum Schluss werde ich nochmals sprechen!

Peugeot 1913: 1914 wurde ich einberufen. Fuhr mal nachts Meldedienst durch vom Feind vollbesetzten Dorf. Geriet später in deutsche Gefangenschaft und wurde da in feldgrau überpinselt, der Anstrich war sehr dauerhaft, wie sich der Chef bei meiner Renovierung davon überzeugen konnte, ich wurde nach einigen Monaten als unzuverlässig entlassen und interniert, stand später etwa 20 Jahre da und 25 dort um anno 67 wieder "entdeckt" zu werden, errang den Wert eines neuen Mopeds trotz meines jämmerlichen Zustandes.

Harley-D. 1917: Ich, zylinderinhaltlich die stattlichste Erscheinung hierdrin bin ebenfalls Kriegsveteranin, höchste Militärsassen im sidecar und - meine die Peugeot 1913:

Dir aber piffen keine Kugeln um die Pötte, du bullerst nur weit vom Geschütz herum, bei mir hiess es ran an den Feind, zuerst für Frankreich, dann für Deutschland croix de guerre und E.K.1! Und bin als Erste renoviert worden in strahlendem Glanz.

Ner-a-car 1921: Genug mit Kriegstaten, ich komme aus der friedfertigen Schweiz, aber ebenfalls aus US gebürtig, weshalb mich der Chef freundlicherweise neben der Harleytante aufstellte. Ich tat wirklich nur friedliche Dienste: Pfarrer, Krankenschwestern und Hebammen wählten mein Fabrikat und ich war ausersehen, einer Storchentante zu dienen. Wo ich an einem Haus stand, da wusste man: hier ist die Hebamme tätig und bald wird hier ein freudiges Ereignis verkündet. Das ging so einige Jahre bis sich die Dame einen Kleinwagen anschaffte. Ich kam dann in Dienst bei einem Pfarrer den ich oft zu Begräbnissen zu fahren hatte und das war weniger lustig. Bald bekam ich Funktionsstörungen im Zündgedärm, wurde unzuverlässig und in eine finstere Scheune gebracht, mal hier, mal dorthin verschoben, bis endlich auch ich Seltenheitswert bekam, und da man mich in der allzuwohlhabenden Schweiz verschmähte, ging ich un bemerkt über die Grenze ins Elsass. War damals die erste wirkliche Veteranin des Chefs,-vielmehr der Chefin, sie war die eigentliche treibende Kraft, die Initiatorin, denn vor lauter Schrauberei an

seiner Vincent kam der Chef gar nicht dazu an unsereins zu denken. Ohne die Chefin wären wir nicht alle hier so schön vereint zu dieser unserer Stunde. Deshalb ein dreifaches Hoch auf die Chefin: -tung,! (einstimmiges dreimaliges Hoch erschallt. Morgen beschweren sich die Nacht n, ich habe kräftig mitgeschrien).

Scott 1934: Noch vor 6 Jahren die Älteste, jetzt in so kurzer Zeit die Jünste geworden (die Stimme ist noch weinerlich, sie scheint aber jetzt sich zu halten), 160.000 km habe ich den Chef gefahren, Solo, Duo und mit Beiwagen, nicht vergessen die Hochzeitsreise, nun haben sich elf hier wie Farvenur eingeschlichen ohne jemals einen Kilometer nützlich gewesen zu sein, und doch bin ich gerade noch geduldet. Seit 35 Jahren gehöre ich zum Haus ! Meine Innereien sind in Ordnung, bei mir genügt ein paarmaliges Kicken und mein berühmtes Yowl dröhnt auf, aber die meisten von euch vermögen nur ein kurzes Pusten und Tuckern von sich zu geben und verstummt alsbald kläglich: Das hatte getroffen, eine Weile war Stille, nur Lassie japste und winselte leise.

Da! ein schürfendes Geräusch, so recht nach Geisterart, quietschen und Knarren wie eine alte Turmtür, - es war nur die A.B.C. die ihre Hirafe spielen liess und dann sprach: Alle habt ihr ein starres Hintergestell, ich allein hier bin integral gefedert, überlegt mal, 1920 ! 4-Gang-Blockmotor flat-twin quer, in drei Ländern hergestellt, Einige Veteraninnen, erst unlängst angekommen, sind erbost über die Eigenlobs-Kundgebungen, und die grüne F.N. weist mit Recht darauf hin dass der Chefsohn, auch schon tüchtiger Schrauber und Veteraninnenvernarrt, sie unfehlbar beim ersten Tritt zum Anspringen bringt. Stimmt kommt es aus der Ecke wo die Magnat-Debon 1920 steht, heute müssen die faulen Kerle Elektrostarter haben, denen fehlt das Mark um unsere heutigen Schwestern zum Leben zu erwecken! Diese "Lederbegeisterten" - welches greuliche Wort - die oft nach wenigen Jahren zum Wagen überwechseln und uns dann verleugnen und verachten.

Allgemeine Zustimmung, anschliessend erfolgt Bannspruch über alle Kapitulanten, Familienultimatums-Kandidaten, sonstige Treulose und Abtrünnige.

D-Rad 1923: Bin aus dem schwarzen W l d herüber in den Wasgenwald gezogen, fühle mich wie zu Hause und erwarte sehnlichst wieder in Gang gebracht zu werden. Ich tröste mich mit der Nachbarin; liebe Wanderer, sag warum stehst du so verschämt an der Wand?

wanderer 1928: Schon bald ein Jahr hier und der Chef hat noch kaum Notiz von mir genommen, er hat lediglich mal geäussert: Dieser da scheint das Wandern keine Lust gewesen zu sein, und wie's darin aussieht, auf meinen Motorblock deutend, geht niemand was an, - sagte er sie Stirne runzelnd.

Hupe ertönt, die Alterspräsidentin:

Alle konnten leider nicht mehr zu Wort kommen, aber zum Schluss muss ich noch bedauernd feststellen, dass zwei Drittel ohne Bereifung dasteht, ein untragbarer Zustand. Ich stelle deshalb dem Chef eine Frist von 3 Monaten, um uns warme Füsse zu verschaffen, andernfalls werden wir jegliches Zünden verweigern. Sodann - gleich ist unsere Stunde um - wollen wir noch, nur so ungefähr rauh überschlagen, wieviel wir den Chef bereits gekostet haben und noch kosten werden, - wieviel meint ihr wohl? (Zahlen schwirren in wachsender Grösse durch den Raum). Also gut, einigen wir uns denn auf 18mal durchschnittlich-hundert, ergibt-zigtausend! - sind wir auch wert, das Sümchen lässt sich hören. Leider ist jetzt unsere Zeit um; liebe Genossinnen bis zur nächsten Geisterstunde anno 1999, das Wo liegt in grauer Ferne!



Das genannte Süsschen hatte genügt mich aus dem Schlaf zu reissen, war ich doch vor einer Stunde vor der Tür der Veteranen- pardon Veteraninnen-Bude eingeschlafen. Eine Turmuhr schlug die erste Tagesstunde. Die erwähnten Stimmen und Töne kamen vom leise eingestellten Transistorradio den ich beim Weggang abzustellen vergessen hatte, - alsbald übertönt vom Geräusch der verehrten Veteraninnen. Doch der Traum war herrlich und zugleich aufschlussreich. Dagegen muss das Dreimalhoch auf die Chefin erdennahe Wirklichkeit gewesen sein, denn ein anderer verspäteter Sünder will gehört haben, wie da Einer hinter meinem Haus dreimal Hoch schrie, so etwas kurz nach Mitternacht.....

FriKaBa

D e r T e r m i n k a l e n d e r

- 18. April Gründungsversammlung des LV OSTWESTFALEN-LIPPE
in Lemgo, Gasthaus "Zur Schönen Aussicht", 20 Uhr
- 18./19. April "Bamse-Treffen" bei Ebeltoft/Jütland (Dänemark)
- 26. April MOTO-CROSS WM-Lauf der 250er Klasse, Paal/Belgien
- 1. Mai Intern. MOTO-CROSS Kamp-Lintfort
- 1. Mai Ng. Trial des LV SCHWARZWALD-BODENSEE in Hardt
- 2. Mai Zwangloses Treffen von Motorrad- und Veteranen-
Freunden in Irslingen bei Rottweil
- 3. Mai Veteranen-Treffen des LV SCHWARZWALD-BODENSEE
in Hardt bei Schramberg
- 2./3. Mai Nürburgring, "Großer Preis von Deutschland"
WM-Lauf, alle Klassen
- 3. Mai MOTO-CROSS WM-Lauf der 500er Klasse, Lichtenvoorde
(Holland)
- 7. Mai Grasbahnrennen in Lüdinghausen
- 9. Mai Deutsche JUMBO-Fahrt Kassel/Hess. Lichtenau
(s. besondere Ankündigung)
- 16./18. Mai Pfingst-Zelttreffen des LV RHEIN-MAIN in
Groß-Gerau, Im Wiesengrund
- 17. Mai Internationales MOTO-CROSS B i e l s t e i n
- 30./31. Mai Zelttreffen des LV SÜDBADEN (Dreiländereck) auf
dem Rechberg bei Hauingen, Krs Lörrach. Näheres
durch Helmut Schlatterer, 7867 Wehr, Werrachstr. 23
- 31. Mai Fischereihafen-Rennen Bömerhaven

6. Juni Hauptversammlung des LV RHEIN-MAIN i.d. Gaststätte
"Zum Sporthaus" in Nauheim bei Groß-Gerau
- 6./7. Juni Sternfahrt des LV NECKAR-ENZ nach Rutesheim,
Ausschreibung durch Helmut Nagel, 7016 Gerlingen,
Fasanenweg 29
- 13./14. Juni Zelttreffen des LV WESERSTEIN am Roten See
bei Witzenhausen
20. Juni Niederländische JUMBO-Fahrt, Arnhem / Nijmegen
- 20./21. Juni Sternfahrt des LV SCHWARZWALD-BODENSEE nach
Waldau, Ausschreibungen durch Dietmar Klinger,
7231 Hardt ü. Schramberg, Steinreute 140

Der vorstehende Terminkalender bietet reichlich Gelegenheit nicht nur viele Kilometer abzuspuhlen, sondern auch Kameraden anderer Landesverbände kennenzulernen.

Wer am 2./3. Mai nicht zum Nürburgring möchte, sollte in den Schwarzwald fahren, nach Hardt und Irslingen. Dort kann er noch ein richtiges Familientreffen erleben, abseits vom Rummel der großen Straßen.

Über Besuch aus anderen Landesverbänden werden sich die Kameraden des LV SÜDBADEN bei ihrem Zelttreffen am 30. Mai sicher sehr freuen.

Bei der Sternfahrt des LV NECKAR-ENZ am 6./7. Juni sind wertvolle Preise zu gewinnen. Das beste innerhalb der Wertung angekommene gemischte Paar (Mann u. Frau; Braut u. Bräutigam, Freund u. Freundin), ob solo oder im Gespann, bekommt einen besonders hübschen Pokal!

Achtung, Landesverband R H E I N - R U H R !

Wegen Termin-Überschneidungen finden die Clubtreffen in Pohlhausen im April und Mai jeweils am zweiten Samstag im Monat, also am 11.4. und 9.5. statt.

Dieser Ausgabe der BALLHUPE liegt ein Anschriften-Verzeichnis aller Landesverbände und Ortsclubs des BVDM bei.

In dieser Liste sind auch die regelmässigen Treffpunkte und Termine enthalten. Änderungen und Ergänzungen werden in der BALLHUPE bekanntgegeben.

Was kostet Motorradfahren anderswo ?

Unter diesem Motto wollen wir uns einmal in anderen Ländern umsehen und in unregelmässiger Folge über die Kosten für Anschaffung und Betrieb von Motorrädern in denjenigen Ländern berichten, in denen das Motorrad noch oder wieder eine Rolle spielt.

Wir beginnen diese Serie mit einem besonders aufschlußreichen Vergleich mit der DDR, die bekanntlich über eine bedeutende Motorrad-Industrie verfügt. Die Produktion motorisierter Zweiräder ist dort heute in zwei Werken konzentriert: MZ (Motorradwerk Zschopau), hervorgegangen aus den ehemaligen DKW-Werken, und SIMSON in Suhl, einem Werk welches früher Automobile und Waffen produzierte.

Was kostet Motorradfahren in der DDR ?

Beginnen wir mit den Preisen für neue Maschinen und den Sätzen für Steuer und Versicherung:

Marke	Modell	Hubraum	Preis	Steuer Haftpfl. pro Jahr	
MZ	ETS "Trophy"	250 ccm	3.450.-	35.-	34.-
MZ	ES 250/2	250 ccm	3.355.-	35.-	34.-
MZ	ES 175/2	175 ccm	3.060.-	24.-	21.-
MZ	ES 150	150 ccm	2.310.-	24.-	21.-
SIMSON	Kleinkrad "Sperber"	50 ccm	1.550.-	12.-	8.50
SIMSON	Roller "Schwalbe"	50 ccm	1.265.-	----	8.50
SIMSON	Mokik "Star"	50 ccm	1.200.-	----	8.50
SIMSON	Moped "Spatz"	50 ccm	1.070.-	----	8.50

(Die Versicherungssätze im Gebiet v. Groß-Berlin liegen etwa 20 bis 25 % höher)

Aus der CSSR werden noch eingeführt ein 125 ccm Motorroller "TATRAM" und ein JAWA-Moped. Der Roller kostet 2.250.- M, das Moped 1.265.- M. Weitere JAWA und CZ-Modelle werden in der DDR nicht mehr angeboten.

Die Preise sind vergleichsweise hoch, besonders wenn man die geringere Kaufkraft der DDR-Mark berücksichtigt. Verhältnismäßig günstig ist der Preis für den auch hier bekannten Seitenwagen "STOYE-Superelastik" (mit aufklappbarem Einstieg und gebremstem Rad) zu 1.200.- Mark.

Die Kfs.-Steuer liegt nur wenig niedriger als hier. Die Haftpflicht-Versicherungssätze dagegen können blanken Neid wecken. Aber das dicke Ende der Kostenrechnung kommt mit den Kraftstoffpreisen:

VK 79 (Vergaserkraftstoff 79 Oktan) 1.40 / Liter
VK 88 (Superbenzin von 88 Oktan) 1.50 / Liter

Die Ölpreise gleichen etwa den hiesigen:

HYZET-Zweitakt-Öl 3.- / Liter
Mineral-Motoröl 2.75 / Liter

Ob die Ölqualitäten den hier gebräuchlichen HD-Sorten entsprechen, war nicht zu ermitteln. Es muß aber noch erwähnt werden, daß hiersulande Normalbenzin schon über 90 Oktan, Superkraftstoff 98 - 100 Oktan hat.

Sehr unterschiedlich sind die Preise für Zubehör:

Zündkerze 4.85 Mark; Entstörstecker 3.10 Mark; Kette für ES 250 11.- Mark (!); Blei-Accu 8 Ah 20.30 Mark, MC-Batterie 8 Ah 47.40 Mark; Reifen: 3.50 - 16 78.- Mark (!) 3.50 - 19 86.- Mark; 3.00 - 18 73.- Mark.

An spezieller Motorradbekleidung hat der Fahrer in der DDR keine große Auswahl. Es wird ein zweiteiliger Überanzug aus Plastik-beschichtetem Stoff zu 109.- Mark angeboten. Für kaltes Wetter ist dazu ein Watte-gesteppter Unteranzug für 70.- Mark erhältlich. Der Schnitt sieht noch sehr rückständig aus. An den Hosenbeinen findet man noch die prähistorischen Schuhlaschen, auch erscheint der Kragen nicht sehr zweckmässig. Hochgestellt und zugeknöpft muß er bei Regen wie ein Trichter wirken, der das Wasser schön nach Innen leitet.

Dagegen wird von einer Leipziger Firma ein qualitativ guter Jet-Helm zu 54.- Mark angeboten. Die Auswahl an Handschuhen, Stiefeln, Brillen ist schmäler als hier, die Preise relativ niedrig. Lediglich Rindbox-Stiefel, leicht gefüttert, mit seitlichem Reißverschluß kosten etwas über 100.- Mark.

Die Bedeutung des Zweirads in der DDR sollen noch folgende Zahlen erläutern:

Am 31.12.1967 (neuere Angaben liegen uns leider noch nicht vor) waren in der DDR zugelassen

1.284.303 Motorräder und Motorroller

1.284.736 Mopeds

826.991 Personen- und Kombiwagen

Natürlich geht auch drüben der Trend zum Pkw., doch dürfte das motorisierte Zweirad seine dominierende Stellung noch einige Zeit halten können.

Damit schliessen wir unseren heutigen Bericht. Leser, die stichhaltige Angaben über die Kosten der Motorrad-Haltung in anderen Ländern machen können, bitten wir, diese der Redaktion der BALLHUPE mitsuteilen.

R-r

Billiger fahren - mit dem BVDM

Seit einem Jahr sind viele neue Mitglieder zu uns gestossen. Nicht jeder hat "Beziehungen", mit deren Hilfe er Reifen, Ketten, Öl etc. unter den Brutto-Listenpreisen einkaufen kann. Es ist daher an der Zeit, daß wir wieder einmal die Möglichkeiten aufzählen, die ein BVDM-Mitglied zum preisgünstigen Bezug von Dingen hat, die für den Betrieb eines Motorrades erforderlich sind.

Motorrad-Reifen, alle deutschen Fabrikate, alle gängigen Größen. Rabatt auf den Listenpreis ca. 18,5 %.

Bestellung an: Horst Briel, 433 Mülheim
Mergelstraße 42. Bitte genaue Größenangabe!

Lieferung frachtfrei an die nächstgelegene
Bahnhofstation gegen Vorauszahlung, oder Ab-
holung in Mülheim/Ruhr.

Motorrad-Ketten, nur das englische Spitzenfabrikat RENOLD!
Für alle Motorräder, auch ältere Modelle.
Rabatt auf die Listenpreise ca. 25 %

Bestellung an: Horst Mieth, 4 Düsseldorf-
Holthausen, Hügelstr. 15. Bitte genaue
Typenangabe; bei älteren Maschinen mögl.
Maße und Anzahl der Glieder der gewünschten
Ketten angeben.

Lieferung per Post-Nachnahme.

Werkzeuge nur Markenfabrikate, wie GEDORE, HAZET etc.
Rabatt auf die Listenpreise je nach Art
des Werkzeugs zwischen 30 und 50 %

Bestellungen an Horst Mieth

HD Motoröl Marke TOTAL, alle Viskositäten. Literpreis
DM 1.70 + 11% Mehrwertsteuer. Lieferung
nur in 20-Liter-Eimern, Nur Abholung in
Düsseldorf möglich.

Bestellung an Horst Mieth

Modell-Bausätze alle auf dem Markt befindlichen Ausführungen.
Auf nicht preisgebundene Fabrikate Rabatt.
Bei preisgebundenen Modellen wird Spezial-
Kitt kostenlos beigelegt, Versand franco.

Bestellungen an Hano Dern, 577 Arnsberg,
Auf der Steinbrede 14.

Lieferung per Post-Nachnahme oder franco
gegen Vorauszahlung, auch Abholung nach
Vereinbarung möglich.

Neben den vorgenannten Artikeln gewähren einige Händler,
z.B. Jörg Binder im Zaisersweiher, auf Zubehör und Beklei-
dung an BVDM-Mitglieder Nachlässe von 5 - 10%. Hierbei ist
aber zu berücksichtigen, daß die Händler selbst bei diesen
Artikeln nur geringe Spannen haben und kein Geschäftsmann
nur von der Menschenfreundlichkeit leben kann.

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

speed

*schnell - wendig
bequem*


**MOTO
GUZZI**

2 Zylinder, 4-Takt V-Motor
60 SAE-PS bei 6500 U/min
4-Gang Getriebe
12 V Anlage / 300 W
Elektro-Starter
Spitze 185 km/h



Der Büffel mit dem frohen Herzen

GENERAL-IMPORTEUR
für die Bundesrepublik Deutschland:

ZWEIRAD-RÖTH

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