

# CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.





Nur noch zwei Monate bis zur diesjährigen CBBC Jahreshauptversammlung! Wie bekannt, geht zu diesem Zeitpunkt meine Amtszeit als 1. Vorsitzender des CBBC, nach acht Jahren zu Ende. Gleichzeitig auch die des 2. Vorsitzenden Hagen Marnet. Die neue Clubleitung steht nun auch glücklicherweise am Start! Wie schon mitgeteilt, bewirbt sich Thomas Tschoepe um das Amt des zweiten Vorsitzenden. Für den zukünftigen CBBC – Präsi hat nun nach der Absage von Ulli Wiggers ein anderes Mitglied seinen Hut in den Ring geworfen. Den meisten Mitgliedern ist der Name Claus Pfeiffer nicht unbekannt. Claus ist Mitglied des fränkischen CBBC Stammtisches. Der Franken Stammtisch hat bis 2019 zum 25. mal das Frankenland Treffen/Zettmannsdorf ausgerichtet. Außerdem hat Claus uns des Öfteren mit schönen Reiseberichten und fundierten technischen Beiträgen in der CBBC Info erfreut. Er wird uns diesbezüglich mit einem eigenen Beitrag in der Info noch in Kenntnis setzen. Vom jetzigen Zeitpunkt an ist nur noch zu hoffen, dass uns das Corona Virus nicht mit einer dritten Welle einen Strich durch

die Rechnung macht. Mit einer gewissen Zuversicht sehe ich da positiv nach vorne. In den Monaten April und Mai sollten die Zahlen der Krankheits- und Todesfälle, als Folge der zügigeren Impfungen und besseren Testmöglichkeiten erwartungsgemäß zurückgehen. Aber darauf haben wir ja keinen Einfluss. Auf jeden Fall sind unser Kassierer Jürgen und Schriftführer Paul, mit den Vorbereitungen des Tagesablaufes der Jubiläumsfeier in Kirchberg am Ball! Das erste geplante Event in diesem Jahr ist die Maiausfahrt ins Sauerland nach Hallenberg. Ob die von Thomas organisierte CBBC Veranstaltung durchgeführt werden kann liegt zurzeit auch noch im warmen Bett des Optimismus! Wenigstens hat sich der Frühling an einigen Tagen und Wochenenden doch schon sehr motorradfreundlich von seiner besten Seite gezeigt. Im Moment fehlen nur noch die Sahnehäubchen eines jeden Motorradausflugs. Ich meine damit die Einkehr in eine Gastlichkeit, zur gemütlichen Unterbrechung der Tour. Die Thermoskanne und das Butterbrot auf einem Parkplatz

am Rande der Straße ist nicht gerade das Non plus Ultra! Ein längerer Trip über Tage hinweg, ist z.Z. (10. März) kaum möglich, weil fast alle Hotels und Gasthöfe schließen mussten, bis auf wenige Ausnahmen für Geschäftsreisende. Dem motorradreisenden Touristen steht nur die Übernachtung in Freundes- oder Familienkreisen offen. Selbst da ist die Anzahl der Personen rigoros beschränkt. Erfreulich sind aber die trotzigen Ankündigungen der CBBC Mitglieder, die über Jahre hinweg die gesellschaftlichen Veranstaltungen für uns organisieren und dies auch in diesem Jahr in Angriff genommen haben. Dafür erst einmal ein herzliches Dankeschön! Von hier aus nochmal: Allen CBBClern einen guten Saisonstart! Das wärs dann mal wieder für diese Info Ausgabe! Bleibt alle gesund! Euer 1. Vorsitzender! Und wie immer: Wunsch an jeden bei allen Ausritten: „Immer Öl im Tank oder in der Wanne, immer Druck auf dem Kolben, und vor allen Dingen, Kopf oben Gummi unten“.

*Walter Jäger*



Hallo Members

Liebe CBBClerInnen,

Um ehrlich zu sein, war ich schon etwas gespannt auf die Reaktionen zu Lonni's Zero -Testbericht in der letzten Ausgabe. Doch es gab, bis auf eine Ausnahme, keine „Beschwerden“. Das zeigt mir, dass die Mehrzahl der Mitglieder sehr tolerant ist und durchaus bereit, auch mal über den Tellerrand hinaus zu schauen und etwas Abwechslung bei den Themen vielleicht sogar begrüßt. Eine erfreuliche Entwicklung. Die eine negative Zuschrift konnten wir aber nicht ungekürzt und unkommentiert lassen, siehe Seite 30. Aktuell bekommen wir vermehrt Technik Artikel die sich mit „Classic British Bikes“ befassen, das wird Euch sicher gefallen. Danke an alle Autoren! Leider bin ich aktuell familiär stärker gefordert als sonst üblich, deshalb konnte ich an dieser Ausgabe nicht wie gewohnt arbeiten und nicht alle Beiträge unterbringen. Das wird in den nächsten Ausgaben nachgeholt. Es ist auch möglich, dass in den Letzten Wochen Emails an „layout@cbbc.de“ untergingen. Falls ihr also gemailt und von mir noch keine Antwort bekommen habt, bitte ich um Verständnis, einfach nochmal mailen, ich versuche dann versäumtes aufzuarbeiten. Dolly und Paul kümmern sich nach wie vor intensiv um unser Jubiläumstreffen und das „Drumherum“. Wir drücken alle die Daumen, dass es stattfinden kann und uns das Dauerthema Corona nicht in die Suppe spuckt.

*Mark*

im zweiten Lockdown (Stand 20.3.21) mit z.Zt. der dritten Welle kann man nur hoffen, dass wir a) gesund bleiben und b) der Lockdown bis zu unserem Jubiläum Anfang Juni (40 Jahre CBBC) beendet ist.

Da laut Vereinsrecht die Einladung zur Hauptversammlung zwei Wochen vor dem Termin bekannt gegeben werden muss, wird die Info diesmal nicht Anfang Juni, sondern schon Mitte Mai mit der Einladung und der Tagesordnung erscheinen, bitte beachtet daher den früheren Einsendeschluss für Beiträge, den 25. April 2021.

Schnee, in größeren Mengen eigentlich mehr im Süden als hier im Norden bekannt, hat uns in diesem Jahr kräftig erwischt. Da uns im Archiv Winterbilder fehlen (wer kann schon mit kalten Fingern auf den Auslöser drücken?), habe ich an die Stammtische eine Rundmail geschickt mit der Bitte um Fotos unserer Engländerinnen in weißer Pracht. Einige der Ergebnisse seht ihr auf der letzten Seite, danke an alle die mitgemacht haben.

In dieser Ausgabe haben wir, wie all die Jahre zuvor, wieder unseren Break Download Service. Bitte daran denken, wenn sich im Laufe des Jahres eure Telefonnummer ändert, mir Bescheid zu geben, das mit den Adressänderung klappt meistens, bei den Telefonnummern bitte noch einmal nachschauen. In diesem Sinne: Bleibt gesund und munter

*Folfgang*

# 40 Jahre CBBC - Aktuelles zum Jubiläum Neuer Stand 2/2021

## Hallo CBBC'ler

Nach dem Erscheinen der letzten Info 1/2021, haben sich noch etliche Clubmitglieder angemeldet, die mit dem Zelt oder mit dem Camper kommen oder sie haben sich in umliegenden Hotels und Ferienwohnungen eingemietet. Die Anmeldezahl liegt nun bei 150 Personen.

Am Samstag wollen wir ja unsere „Lady's“ ausstellen. Wir freuen uns nicht nur über die Ladys die per Achse anreisen, sondern auch über tolle Sachen, die bei euch in der Werkstatt und in den Garagen stehen. Also bringt sie mit:

Vorkriegsmaschinen, Racer -orig. oder Eigenbau-, Trials, Crosser und sonstige Raritäten die in euren privaten Museen versteckt sind. Die Mitglieder sind neugierig darauf! Platz für Anhänger und Transporter haben wir genug.

Dazu wollen wir noch einen kleinen Teilemarkt machen - begrenzt auf die Größe eines Kofferraums. Bringt bitte nur „gute Teile“ mit. Es besteht auch die Möglichkeit Motorräder zum Verkauf auszustellen und anzubieten.

Unser Clubmitglied und begeisterter Triumph-Fahrer Björn Bettlewski - vielen von uns schon bekannt als Künstler - Maler - Illustrator , stellt seine Bilder in einem eigenen Ausstellungszelt vor. Von den englischen Ladys, die er überwiegend malt, werdet ihr begeistert sein. Er bietet die Bilder zum Kauf an oder nimmt auch Auftragsarbeiten an. Um vorab mehr von Björn zu erfahren, schaut euch im Internet die Seite BOMB-Illustrations an.

Weiterhin könnt ihr euch auch noch anmelden. Solltet ihr, aus welchen Gründen auch immer, doch nicht an dem Treffen teilnehmen können, meldet Euch bitte bei uns und wenn ihr Gäste im Hotel Karrenberg seit, auch dort ab. Auf der Warteliste vom Hotel stehen etliche Leute - die froh sind, dort noch ein Zimmer zu bekommen.

Wir wissen immer noch nicht, wie Corona uns weiterhin beeinträchtigt. Sollten wir vom Hotel fatale Coronaregeln bekommen, oder gar eine komplette Absage erhalten, werden wir dieses sofort auf der CBBC Homepage bekanntgeben. Also immer mal wieder auf die CBBC-Seite schauen, ob da Neuigkeiten stehen.

Bleibt gesund - bis demnächst und liebe Grüße

Jürgen Kuse (Dolly) und Paul (Hanenberg)

Gesucht werden noch die Adressen zweier Gründungsmitglieder von 1981:

- Beatrice (Bea) Helle, später verh. Kemp
- Günter Netten

Wer sie kennt, sollte sie informieren, damit sie sich bei mir melden. Ich würde ihnen gerne eine Einladung schicken. Infos bitte an: P.Hanenberg@gmx.de

## Ablauf:

Jubiläumsfeier im Landhotel Karrenberg in Kirchberg / Hunsrück vom 03. – 06. Juni 2021

### 03.06. Donnerstag (Feiertag Fronleichnam)

- Allgemeine Anreise - Empfang der Teilnehmer vor dem Hotel
  - gilt an allen Tagen -
- 10.00 Uhr kleine Motorrad-Tour mit Klaus Lonnendonker (Lonni)
- 19.00 Uhr gemeinsames Abendessen
- danach zur freien Verfügung – gemütliches Beisammensein

### 04.06. Freitag

- bis 10.00 Uhr Frühstück
- 10.00 Uhr Ausfahrt mit Klaus Lonnendonker
- 11.00 Uhr Ausfahrt mit Thomas Tschoepe
- 12.00 Uhr Ausfahrt mit Werner Molls
- 19.00 Uhr gemeinsames Abendessen
- Abend zur freien Verfügung - wer hat noch Ideen und organisiert was am Platz ?

### 05.06. Samstag

- bis 10.00 Uhr Frühstück
- 10.00 Uhr freie Ausfahrt – wer will –
- ab 10.30 Uhr Aufstellung der Motorräder zur Ausstellung – und Kofferraum-Teilemarkt –
- Ende gegen 16.00 Uhr -
- 13.00 Uhr Mittagessen - Eintopf vom Haus
- 16.30 Uhr Kleiner Festakt und Jahreshauptversammlung
- 19.00 Uhr gemeinsames Abendessen - Buffet -
- Anschließend Party mit Live-Musik der Rock'n Roll Band „New Tricks“

### 06.06. Sonntag

- bis 10.00 Uhr Frühstück anschließend Abreise der Teilnehmer.
- 15.00 Uhr Ende der Veranstaltung.

Ab der Jahreshauptversammlung 16.30 Uhr am Samstag bis einschließlich Frühstück am Sonntagmorgen übernimmt der Club sämtliche Kosten für Essen und Getränke der Mitglieder.

Dieses gilt ebenso für Ehefrauen, Lebenspartner, Freundinnen und eigene Kinder der Mitglieder.

Für Begleitpersonen, die nicht dem Club angehören, wird ein Unkostenbeitrag von € 50,00 erhoben. Pro Mitglied ist nur eine Person möglich.

Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

**NEU !!!**

**26. Treffen im Frankenland**

**Großgressingen**  
17. Juni - 20. Juni 2021

Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.

Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006 oder Claus Pfeiffer 09126-8389 oder [stammtisch-franken@cbbc.de](mailto:stammtisch-franken@cbbc.de)

Ort: Ebrach Ortsteil Großgressingen  
Beschilderung Sportplatz-Schützenhaus, CBBC-Treffen folgen: 

**Do. Anreisetag**  
**Fr. Tagesausfahrt**  
**Sa. Besuchertag**  
**So. Abreisetag**




26. Treffen im Frankenland  
17. Juni - 20. Juni 2021  
**Sonderausfahrt**  
am 18. Juni 2021

**Großgressingen**

**FLAT TANK**

*Genießererausfahrt*

Für Teilnehmer am Frankenland-Treffen die mit einem Motorrad aus den "goldenen-Zwanzigern" des vorigen Jahrhunderts kommen möchten, bieten wir **parallel zu der üblichen Freitags-Ausfahrt, zusätzlich eine "Genießererausfahrt"** an. Die teilnehmenden Motorräder müssen aber **mindestens fünf** der folgenden Bedingungen erfüllen:

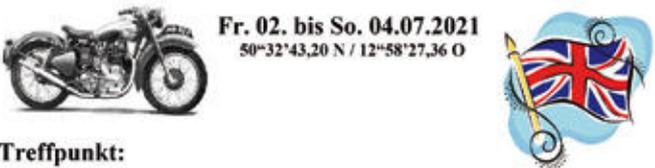
- o Baujahr vor 1930
- o Stecktank
- o Hebelgas
- o Handgangschaltung
- o höchstens 3 Gänge
- o Frischölschmierung
- o Trapezgabel
- o Starrahmen
- o Magnetzündung
- o Leistung < 18 PS




Geplant ist eine ca. 40-Meilen Steigerwald Rundfahrt in einer kleinen Ausfahrtgruppe. Info und Anmeldung bei Claus Pfeiffer 09126-8389 oder [stammtisch-franken@cbbc.de](mailto:stammtisch-franken@cbbc.de)

**14. Vogtländisches Engländer Treffen**

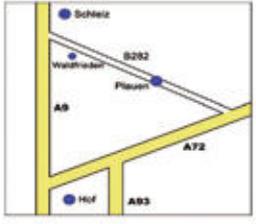
**Fr. 02. bis So. 04.07.2021**  
50°32'43,20 N / 12°58'27,36 O



**Treffpunkt:**  
Erholungseinrichtung Waldfrieden,  
07952 Waldfrieden, Ortstr. 55. Direkt an der B282/E49 zwischen Plauen und Schleiz [www.erholungseinrichtung-waldfrieden.de](http://www.erholungseinrichtung-waldfrieden.de)

**Ablauf:**  
Freitag, Anreise kleine Ausfahrt mit Gerd  
Samstag, ca. 10.30 Uhr Ausfahrt durchs Vogtland bis ca. 17.00 Uhr  
Sonntag, nach dem Frühstück Auflösung

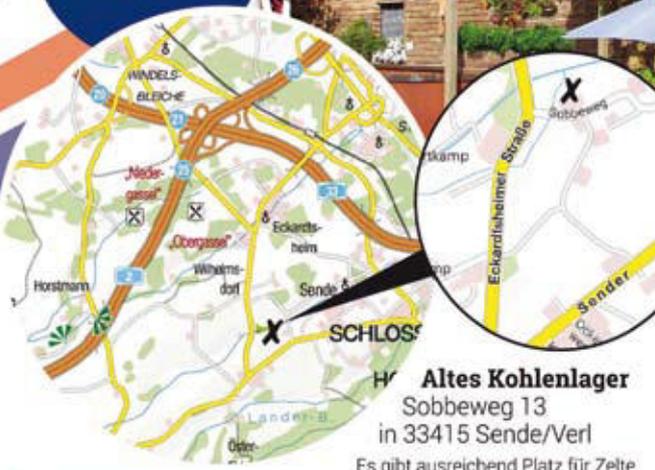
Eingeladen sind alle Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.  
Übernachtung (incl. Frühstück) ist in 4 Bett-Bungalows möglich.  
Reservierungen könnt ihr selbst direkt beim Betreiber unter Tel.: 036645-22352 oder 022234 Zelten ist natürlich auch möglich




**Weitere Infos:**  
Alfred Mühlberg, Rückertstr. 30, 08525 Plauen, Tel. 03741- 523753  
Fax: 03741-598876; E-Mail: [sabinemuehlberg@gmx.de](mailto:sabinemuehlberg@gmx.de)

**Einladung**  
**5. CBBC OWL-Meeting**

25. bis 27. Juni 2021  
Freitag: **Anfahrt**  
Samstag: **Ausfahrt**  
Sonntag: **Abreise**



**SCHLOSS**  
Altes Kohlenlager  
Sobbeweg 13  
in 33415 Sende/Verl

Es gibt ausreichend Platz für Zelte und Wohnmobile. Siehe <https://tinyurl.com/Unterkunftsverzeichnis>.

Der **CBBC Stammtisch OWL** wünscht allen Besucher\*innen des **5. CBBC OWL-Meeting** eine stau- und pannenfreie Anreise.

**Infos:** 01 70 - 54 11 638 (Andreas)  
05 21 - 17 32 66 (Dietmar)

# 40 Jahre CBBC - Jubiläumstreffen vom 03. - 06. Juni 2021

Feiert mit uns

im Landhotel Karrenberg in 55481 Kirchberg / Hunsrück

**Donnerstag, Freitag und Samstag:  
Verschiedene Ausfahrten**

An allen drei Tagen ab  
19.00 gemeinsames  
Abendessen

**Samstag:  
Motorradausstellung  
mit Prämierung – bringt  
Eure „Schätzchen“ mit!**



**Samstag:  
Kofferraum Telemarkt**

ab 16.30:  
Kleiner Festakt und  
Jahreshauptversamm-  
lung mit Vorstands-  
wahlen.  
Abends Live Musik  
mit der Rock'n Roll Band  
„New Tricks“

Anmeldeliste aus Info 6/2020 ausfüllen und per Mail an: [kassierer@cbbc.de](mailto:kassierer@cbbc.de) schicken, oder per  
Telefon bei Paul Hanenberg unter 02554 8682 von 17.00 - 20.00 anmelden

... (wel)come to Germany again!!

Der AJS & Matchless Owners Club Ltd. und Jan-Hendrik Wolf laden Euch herzlich ein zur

## 38. International Jampot Rally



**Datum:** 21. bis 24. Mai 2021

**Ort:** Collegium Glashütten, Wüstemser Str. 1, D-61479 Glashütten

Kommt nach Hessen im Südwesten Deutschlands! Genießt mit uns atemberaubende Straßen durch den Taunus, entdeckt eine der schönsten (Motorrad-)Landschaften Europas!

Schließt Euch uns an! Zu zwei faszinierenden Touren zur legendären Loreley am Rhein (am Pfingst-samstag, ca. 160 km) und zum majestätischen Schloss Braunfels (am Pfingstsonntag, ca. 105 km).

Wohnt in einem fantastischen Kongresszentrum mit dem Luxus eines Vier-Sterne-Hotels (Einzel- und Doppelzimmer, Flachbildschirm-Fernseher in jedem Zimmer, großes Schwimmbad, Sauna und Fitness-Center, reichhaltiges Frühstück, abendliche Dinners mit großem Buffet und Barbecue auf der Gartenter-rasse) zum Preis einer Jugendherberge! Camping- und Wohnmobilplätze sind ebenfalls vorhanden.

### Anmeldung:

Anmeldungen sind bis zum 28. März 2021 möglich. Dann werden wir in Abhängigkeit von der CoVID-Si-tuation entscheiden, ob die Veranstaltung stattfinden kann oder nicht. Bis dahin müssen keinerlei Zah-lungen (Anmelde-, Teilnahmegebühr o. ä.) entrichtet werden!

- Ihr erhaltet alle erforderlichen Informationen hier: <https://ijr2021.kva-keilheim.de/>
- Meldet Euch an unter <http://www.jampot.com/international/>

### Unterkunft:

Bucht Eure Zimmer hier:

- <https://www.collegium-glashuetten.de/>
- eMail: [zimmerreservierung@collegium-glashuetten.de](mailto:zimmerreservierung@collegium-glashuetten.de)

## Sonntag den 15. August 2021

Treffen für Britische Motorcycle und Klassische Motorräder!

Im Landmuseum Ransel  
65391 Lorch/Ransel Kirchstr. 34A  
Beginn 10.00 Uhr Ende 16.30 Uhr

Essen und Trinken: Restaurant Land Art [www.landart-ransel.de](http://www.landart-ransel.de)  
Mit dabei: ein Werbestand für die Clown-Doktoren e.V. Wiesbaden  
plus ein Werbestand für den CBBC.

Veranstalter: CBBC Stammtisch Rhein Main des  
Classic British Bike Club e.V. [www.cbbc.de](http://www.cbbc.de)  
Info: Dieter Beck mobil +49 174 3360660, email: [dhw56\(@\)gmx.de](mailto:dhw56(@)gmx.de)

In dieser besonderen Zeit alles ohne Gewähr, bitte auf der  
CBBC-homepage über evtl. Änderungen informieren

## HMV Termine 2021 in den Niederlanden

24 Mai Tubbergen	01 Aug. Seeland
06 Juni Boekel	08 Aug. Mühle
12 Juni Wemeldinge	14 Aug. Vlagtwedde
03 Juli Blokzijl	28 Aug. Hooghalen
11 Juli Schagen	12 Sept. Schoonhoven
17 Juli Haler HVM	19 Sept. Gemert
18 Juli Haler CRT	

# BAUKASTEN SPIELE

## Die Reise durch den AMC-Baukasten in mehreren Abschnitten - Teil 6

**Diese Serie von „Fourstroke – Rudi“ Munstermann erschien 2006 im Magazin „Trialsport“. Nach Teil 5 in der letzten Info, hier nun die Fortsetzung**

Text: Rudi Munstermann, Foto: Rudi Munstermann, Zeichnungen: AMC Handbuch

Heute zeige ich eine sehr interessante Auflistung aller Jahrgänge mit den verschiedenen Typenbezeichnungen in fortlaufender Folge. Erst hier zeigt sich das Baukastensystem. Im Wesentlichen seien die Ventilöffnungszeiten im Vergleich zwischen 350 ccm und 500 ccm; Roadster (kurz für Straßen-, Serien-Motorräder), Competition-Trial, Starrahmen und Schwingen-Typen und ihrer Baujahre. Beim Studieren der Tabelle ist „affengeil“, wenn man über die Ersatzteilnummern der Nockenwellen feststellt, dass man z.B. die Nockenwellen der 1945er Roadster bis 1963 in der Trialmaschine verwendete. Bei dem Studieren der gesamten Tabelle muss man sich richtig „Zeit nehmen“ um das zu begreifen. Da muss man fast alle Typen auswendig lernen um diese „Nockenzeitenspiele“ nachvollziehen zu können. Ich habe natürlich alles über die Moto-Crosser weggelassen. Die Typenbezeichnungen für diese sind: AJS 16 MCS und 18 CS, sowie Matchless G3LCS und G80CS, das nebenbei.

Recht bemerkenswert sind auch die Verdichtungsverhältnisse, auch gerade bei den 500ern. Zum Ende der Tabelle habe ich noch die Daten der 250er und 350er Lightweight erwähnt. Diese zählen natürlich nicht zu unserem „Baukasten“, gehören jedoch im weitesten Sinne auch dazu, denn z.B.

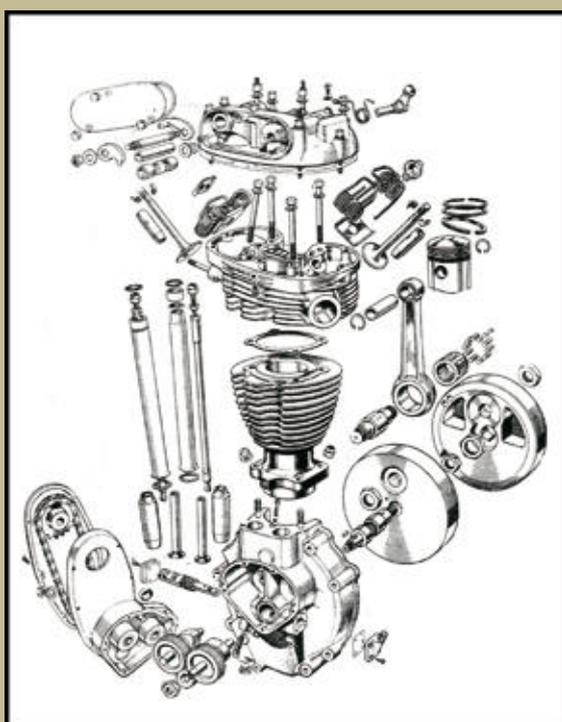
wurde ab 1958 in den Trialmaschinen die Hinterradschwinge der Lightweight in dem neu entwickelten, leichten Rahmen verwendet. Unter der Tabelle habe ich noch mal die Zündkerzen aufgeführt. Ich selbst verwende ausschließlich nur Champion N5 oder Nc5 (C = Kupferelektrode). Die besagte NGK-86ES kann man auch mit B5ES tauschen. Die niedrigste NGK gibt es bis B4ES - jedoch hat die keiner auf Lager, die hat Lieferzeit. Bei Champion ist die Wärmebezeichnung umgekehrt: mit steigender Zahl ist sie „heißer“. So braucht die AJS 18CS bei höherer Verdichtung „NC3“.

Das Bohrungs-Hub-Verhältnis ist bei allen Typen unserer Liste gleich: 69 mm x 93 mm bei den 350ern und 82,5 mm x 93 mm bei den 500ern. Nur die letzte 16C und G3C wurden als „Kurzhub“ von September 1963 bis August 1964 als absolut letzte Version gebaut, eine 500er gab es davon keine mehr! Diese hatten 72 mm Bohrung und 85,5 mm Hub. Interessant ist hier zu wissen, dass auch in verschiedenen Varianten Kurz- und Langhub-Zylinder und Kurbeltrieb wieder mischbar sind! Im Kurzhub-Zylinder sind die Schächte für die Stößelstangen mit integriert. Mit meiner ersten AJS 16 MS, 350 ccm, Baujahr 1953 habe ich sehr viel experimentiert. Damals, 1957, gab es alle Ersatzteile bei „Detlef

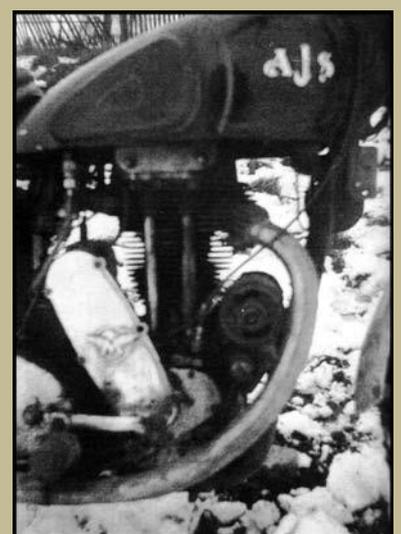
Louis“ in Hamburg. Die Teile waren damals natürlich teuer, darum wurde mit geschenkten, alten Armee-Matchless-Teilen gebaut. So entstand unter anderem mein persönlicher Baukasten. „Sie“ - meine „Lady“ ward also mit Zulassung versehen und als Trial-Umbau sofort verwendet. Wenn ich heute die Fotos von damals betrachte, war sie die erste und beste ENDURO!

Natürlich gab es dann auch bald einen Seitenwagen - Steib S250L - für den Winter (+Elefantentreffen 1965 - natürlich mit Karin im Boot bei 16 Grad minus!). Als Trialmaschine wurde meine „Lady“ immer besser. Zeitweise verwendete ich die Kurbelwelle der alten Matchless G3L (1942-45) mit Pleuel und niedrig verdichtetem Kolben. Die Nocken waren ja schon gleich (siehe Tabelle). Das Nockenwellengehäuse der G3L wanderte natürlich an das Kurbelgehäuse der 16MS/1953. Auf der Kurbelwelle wurde der Exenterdämpfer blockiert, so dass der Antrieb ruckfrei wurde, das war 1963. Es ist das gleiche was heute der Edelbastler und MatchlessTrialer Stig Karlsson aus Schweden 40 Jahre später verwendet.

Die Lehrjahre mit meiner 1953er AJS waren so was von köstlich mit der ganzen Schrauberei. Und so viel Spaß hatte ich mit dem Erlernen und Er-schrauben, dass ich nun - nach 16 Jahren und ca. 300 Trials mit meiner Works-Lady 16 C (1989 gekauft), zum ersten Mal den Motor aufmachen werde. Die Stößelrohr-Dichtungen sind kaputt und der vierte Tank geht seinen Weg. Kotflügel müssen neu dran und die Gabel ist nicht mehr gut. Eine neue (super) Marzochi-Gabel lacht seit 6 Jahren aus dem Regal. Soll ich, oder soll ich sie nicht ein-



▲ Geschnitten oder am Stück? Schnittmod. eines Motors Bj. `51  
◀Very British: Eine Explosionszeichnung eines AJS Motors von 1954. So sahen klassisch, britische Motorenkonstruktionen aus.



▲ Wuchtbrumme: Hier meine 16 MS mit Matchless-Armee-Zylinder, Magnet hinterm Zylinder, vorn wo sonst der Magnet saß, jetzt eine VW-Lichtmaschine 6V/180 Watt! Ca. 1964-65

bauen? Alle raten davon ab. Verlockend, das alte Spiel! Federbeine sind neue „Hagons“. Der Magnet ist schon neu gewickelt. Kuppelung neu.

Jim Sandifort kann sie leider nicht mehr sehen, meine 16C von 1961. Sowas von Lady kann nur ein echter Werksbock sein. Der Motor war wie gesagt noch nie geöffnet. Nun wird zum ersten Mal der Kopf demontiert, wegen der besagten Gummidichtungen an den Stößelrohren. Woll'n mal sehen, wie es da drinnen aussieht. Ich bin sicher, dass der Motor noch für 50 Trials gut ist. Aber schau'n mer mal...

4-strokeU

Weiter geht's mit Teil 7 in Heft 3/2021



Wintermantel: Meine AJS in der Straßenversion aber hier im Wintertrimm. Das war ca. 1964.

### Technische Daten AJS und Matchless, 350 und 500 ccm Single Heavyweight Geordnet nach Typen Road und Trial (ohne Scrambler)

Typ	350 cm <sup>3</sup>		Baujahr von-bis	Ersatzteil-Nr. Nockenwelle Einlass/Auslass	Ventilzeiten		Verdichtung	
	350 cm <sup>3</sup>	500 cm <sup>3</sup>			Eö-Es*	Aö-As*	350 cm <sup>3</sup>	500 cm <sup>3</sup>
Road Standard Starrahmen	16M/G3L	18/G80	45-53	010837/010836	32-63	65-30	1:6,3	1:5,9
Trials Starrahmen	16MC/G3LC	18C/G80C	46-53	010837/010836	32-63	65-30	1:6,3	1:5,9
Road Hinterradschwinge	16MS/G3LS	18S/G80S	49-53	010837/010836	32-63	65-30	1:6,3	1:5,9
Road Starrahmen	16M/G3L		54-55	012695/012694	36-51	50-30	1:6,35	
Road Hinterradschwinge	16MS/G3LS		54-55	012695/012694	36-51	50-30	1:6,35	
Trial	16MC/G3LC		54	012695/012694	36-51	50-30	1:6,3	
Trial		18C/G80C	54	012695/012694	18-69	50-30		1:5,9
Trial	16MC/G3LC	18C/G80C	55	010836/010837	32-63	65-30	1:6,3	1:5,9
Road Standard Starrahmen		18/G80	54-55	012695/012694	18-69	50-30	1:5,9	1:6,26
Road Standard Hinterradschwinge		18S/G80S	54-55	012695/012694	18-69	50-30	1:5,9	1:6,26
Road	16MS/G3LS		56-57	012695/012694	36-51	50-30	1:7,5	
Road		18S/G80S	56-57	012695/012694	18-69	50-30		1:7,3
Trial	16MCT/G3LCT		56-63	010836/022566	26-53	64-25	1:6,5	
Road	16MS/G3LS		58-63	024147/012695	36-51	50-30	1:7,5	ab 62 1:8,5
Road		18S/G80S	58-63	024147/012695	18-69	50-30		1:7,3
Trials	16C/G3C Kurzhub		64	030203/030206	26-53	64-25	1:7	
<b>Lightweight no Trials, Blockmotor</b>								
250 Road	14/G2		58-63	42090/420090	35,5-68,5	65,5-38,5		1:7,8
350 Road	8/G5		60-62	42090/420090	40-75	70-40		1:7,5
250 Sport	14/G2		61-62	42090/420090	35-77	77-38		1:10

Die Zündkerzen: Champion NC5 oder NGK B6ES; Road bis 1959: Champion L7 oder NGK B7H5; Alle Starrahmenmaschinen hatten Trial-Getriebeabstufungen und wurden auch für Trial verwendet. Übersetzungen wurden fast nur über Kurbelwellenritzel verändert. Ritzel von 15 – 19 Zähne 1/2 x 5/16" – Derzeit üblich: 58 – 65 Zähne auf dem Hinterrad 3/8 x 5/8"

\*Es handelt sich um Gradeinstellungen und zwar wie folgt: Eö = Einlass öffnet vor oberem Totpunkt; Es = Einlass schließt nach unterem Totpunkt; Aö = Auslass öffnet vor unterem Totpunkt; As = Auslass schließt nach oberem Totpunkt des Kolbens.

## CBBC - Termine 2021 ..soweit sie nicht von Covid 19 gestrichen werden

Mai 30.04. - 02.05.	1.-Mai-Ausfahrt im Sauerland	August 06.08. - 08.08.	2. Hallertauer Treffen
Mai 28.05. - 29.05.	22. Niederrhein-Treffen Xanten		
<b>Juni 03.06. - 06.06.</b>	<b>40-Jahre-CBBC mit JHV</b>	<b>Sonstige:</b>	
Juni 17.06. - 20.06.	26. Engl. Treffen in Franken	Mai 21.05. - 24.05.	Intern. Jampot-Rally in Glashütten.
Juni 25.06 - 27.06.	5. OWL Meeting	Juni 25.06. - 27.06.	26. Royal-Enfield-Treffen in Kaltenwestheim
Juli 02.07. - 04.07.	14. Vogtland-Treffen		
Juli 10.07. - 11.07.	Black Forest Treffen	Juli 10.07. - 17.07.	58. Intern. BSA Rally Sigmaringen

# Verrückte Zeit

## Top 50 Neuzulassungen 2020 in Deutschland

Text und Fotos: Klaus Lonnendonker

**Ich stelle euch hier nur Motorräder englischen Ursprungs vor. Ich selbst war doch leicht erstaunt. Ich hoffe auch ihr könnt über die Verkaufszahlen etwas Schmunzeln.**

Auf Platz 32 finden wir als erste die Royal Enfield Inter/Conti 650er Twinmodelle mit 1081 verkauften Motorrädern in Deutschland. Als Nächstes taucht auf Platz 39, man höre und staune, wieder eine Royal Enfield auf, nämlich die Bullet mit 935 verkauften Motorrädern. Erst auf Platz 44 ist die erste Triumph, und zwar eine dreizylindrige, zu finden. Die meistverkaufte Triumph, mit 791 Stück, ist der größte und teuerste Dreizylinder, mit Preisen ab 22.550,-€, mit Namen Rocket 3. Armes Deutschland! Weiter hinten taucht dann die Tiger 900 mit 681 Stück und die Street Triple mit 654 Stück auf. Als erste Modern Classic folgt die Speed Twin und die Scrambler 1200, mit 535 bzw. 476 Stück. Beide werden vom 1200er Twin mit 97 bzw. 90 PS angetrieben.

Mit 6.068 verkauften Motorrädern liegt Triumph in Deutschland 2020 auf Platz 8, Marktanteil 4,6%. Royal Enfield folgt auf Platz 11 mit 2.512 verkauften Motorrädern und Marktanteil 1,9%.

Es gibt aber auch noch Neuzulassungen 2020 nach Marktsegmenten mit folgender Unterteilung: Klassik, Enduro, Sport, Chopper, Supersportler, Tourer/Luxustourer, Sonstige. Mit 38.226 Neuzulassungen belegt das Marktsegment Klassik Platz 1, gefolgt von Enduro mit 35.479 und Sport mit 32.992 Zulassungen, den Rest spare ich mir. Leider ist nicht ersichtlich, welche 38.226 Motorräder sich hinter Klassik verstecken. Gesamt

wurden übrigens 132.126 Motorräder 2020 in Deutschland neu zugelassen. So viel wie seit 20 Jahren nicht mehr.

### Neues von Royal Enfield!

Nach fast 90 Jahren wurden die letzten Motorräder mit dem Namen Bullet in der Modellbezeichnung verkauft. Die letzten Modelle mit Namen Royal Enfield 500 Bullet Trials werden nicht mehr produziert. Mein Ansprechpartner, SK-Bikes in Bad Kreuznach, u.a. Royal Enfield und Triumph Händler, wartet auf den Nachfolger der Bullet. Bestellungen liegen vor, die ersten Fahrzeuge sollen im April geliefert werden. Die Neue trägt den Namen Royal Enfield Meteor 350. Die technischen Daten klingen nicht unbedingt vielversprechend: Einzylinder, luftgekühlt, Hubraum 349 ccm, Bohrung 72 und Hub

85,5 mm, Leistung 20 PS bei 6100 U/min. Der Preis beginnt bei unfassbaren 3.999,-€. Ob das reicht die Bullet zu ersetzen, bleibt abzuwarten.

### Neues von Triumph!

Der Einstieg in die World of Triumph ist günstiger geworden. Für den Preis ab 7.343 € können Interessenten die neu vorgestellte Triumph Trident 660 erwerben. Wie schon der Name verrät, handelt es sich beim Motor um einen Dreizylinder mit 660 ccm. Mit den uns bekannten BSA/Triumph-Dreizylindern hat dieses Teil allerdings nichts mehr zu tun. Die Neue steht bei den Händlern bereit. Stefan Kümpel, Chef von SK-Bikes, äußert sich zufrieden über die Nachfrage. Überarbeitet wurde endlich die Bonneville T100. Die Vorderbremse wird nun durch die bei anderen Triumph Modellen bewährte Brembo-Bremse ersetzt. Leider wurde aber der Motor mit 55 PS durch die 65 PS Variante abgelöst. Natürlich ist dieser Motor moderner ausgelegt, aber der "alte" hätte aus meiner Sicht, mit seiner geringen Leistung, niedrigen Dreh-



Die neue Trident 660



Die letzte RE Bullet: 500 Trials

zahlen und hohem Drehmoment und optimal auf diesen Motor abgestimmtem Getriebe, zu einem Motorrad mit diesem traditionsreichen Namen, besser gepasst. Schon länger warte ich bei Triumph auf den Angriff auf die aktuelle Oberklasse. 2021 ist es soweit, Triumph präsentiert die neue Speed Triple 1200 RS. Das Ding ist ein Naked Bike, also unverkleidet, wird befeuert von einem 1160ccm großen Dreizylinder und leistet 180 PS bei 10750U/min. Preise ab 17.500,-€. Wann das Teil in Deutschland erhältlich sein wird ist noch ungewiss. Durch Brexit und Zoll gibt es wohl Lieferprobleme.

Liebe CBBC-Mitglieder, wollt ihr auch zukünftig Infos dieser Art präsentiert bekommen, so lasst es mich wissen.

Gruß Lonni

## Die kleine Gewindekunde von Claus Pfeiffer

..hilft in der Praxis auch Walter Arndt

(WA). Ja, das Schrauben an unseren Schätzchen gehört unweigerlich dazu. Wer schon älter ist, benötigt mehr Pflege. Und da die meisten unserer Mopeds das halbe Jahrhundert bald erreichen oder schon hinter sich haben, heißt es eben ab und zu, zum Werkzeug zu greifen. Das Schrauben am alten britischen Eisen wird jedoch durch die unterschiedlichen Gewindesteigungen der Schraubverbindungen erschwert. Gerade für Einsteiger tun sich schnell Fragezeichen auf, das gute metrische Gewindesystem ist hier eben Fehlanzeige.

Unterschiedliche Gewindesteigungen, die Unterscheidungen zw. UNC / UNF bei den neueren Brit Bikes zum davor gebräuchlicheren British Standard BSW /BSF / BSC bedeuten unweigerlich den Griff zur Gewindelehre.

Und dann noch die Unterschiede bei den Schlüsselweiten. US-



...irgend einer passt immer...

Norm ist eben nicht gleich British Norm. Da heißt es, manchen Ring- oder Gabelschlüssel nachzurüsten.

Claus Pfeiffer sei Dank, seine Abhandlungen in drei Ausgaben der „Info“ im Jahr 2018 waren richtig gut und hilfreich. Die Zusammenstellungen in der Werkstatt griffbereit zu haben, kein Fehler.

Schraube in der einen, Gewindelehre in der anderen Hand, ein Blick auf die Übersicht und der Nebel (british fog) der Unwissenheit lichtet sich...



Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler  
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate  
2-&4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de

**ELEKTRONIK SACHSE MP**  
GmbH & Co. KG

Busestraße 26a 28213 Bremen Deutschland Tel: +49(0)5409-9 06 98 26 Email: info@elektronik-sachse.de

**Motortechnik**  
*Rainer Traupel*

Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Kurbelwelle. Schweißung und Nacharbeitung von Aluminium z.B. Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse, Deckeln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Kurbelwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für planschleifen von allen Arten von Deckeln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichem Tag möglich.

Meisterbetrieb Motortechnik Traupel \* Lübecker Str. 19  
22941 Delingsdorf \* Tel: 04532-260227 \* Fax: 04532-260329  
Email: info@motortechnik-traupel.de

## Club - Shop

Artikel	Preis
Anstecker	3,00 €
Aufkleber	1,00 €
Aufnäher	3,50 €
CBBC-Cap	8,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Kalender 2021	8,50 €
Schlauchschal	3,00 €
Troyer rot L	24,00 €
Troyer grün M/XL	24,00 €
Troyer schwarz XL	24,00 €
Sweat-Shirt grün S	17,00 €
T-Shirt mit Motorradmarken 2XL/3XL	15,00 €
Schlüsselanhänger	2,00 €

Bilder und Verfügbarkeit auf unserer Homepage unter <https://www.cbcc.de/merchandising.html>

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:

Bernadette Schulte  
Nandlstädter Str. 23  
84104 Tegernbach  
Tel.: 0 87 52 - 86 57 30  
email: merchandising@cbcc.de

Für den Versand bitte beachten: Clubmitglieder auf Rechnung - Nichtmitglieder nach Absprache bzw. Vorkasse, Porto bitte erfragen.

Vielen Dank und viel Spaß beim Einkaufen!

Bernadette Schulte

# Nachruf Peter Williams

Der bekannte britische Motorradrennfahrer und Konstrukteur Peter Williams ist im Dezember 2020 im Alter von 81 Jahren verstorben. Sein Name wird für immer mit der Marke Norton verbunden bleiben. Vor allem wegen seines Isle of Man TT-Sieges in der Formula 750, 1973 auf der John-Player-Norton. Peter Williams war nicht nur der Fahrer, sondern auch der Konstrukteur dieser außergewöhnlichen Rennmaschine.



**Peter Williams mit einer Replica der berühmten John Player Monocoque Norton, 2015 als Gast des NOC bei der Begonia Rally in Belgien, Foto: Hans Mijnders**

Der Motor der 750er Commando Production Racer war zu dieser Zeit eigentlich nicht mehr konkurrenzfähig und den japanischen Zweitaktern unterlegen. Doch durch konsequenten Leichtbau und hervorragende Aerodynamik gelang es Peter Williams das Leistungsmanko zu kompensieren. Er entwickelte einen Monocoque Rahmen aus Blechen zusammengeschweißt, in dem Sprit- und Öltank integriert waren. Zudem verwendete er erstmals Magnesium Gußräder mit schlauchlosen Reifen und erreichte so ein Gewicht von nur ca. 150kg. Der niedrige Rahmen und die im Windkanal entwickelte Verkleidung, die auch die Lenkerenden umschloss, verhalfen der Maschine schließlich zum Erfolg.

Peter Williams wuchs in einem Motorradumfeld auf. Sein Vater Jack Williams war Chef der Entwicklung bei AMC, zu denen damals AJS und Matchless gehörte. Seine ersten Rennen bestritt er 1964, in diesem Jahr gewann er in der 250er Klasse die „Thruxton 500“ auf einer AJS 14 CSR mit Teamkollege Tony Wood. Er fuhr auch erfolgreich auf einer von Tom Arter gesponserten Arter-AJS 350er und

Arter-Matchless 500er für die er spezielle leichte Rahmen, Scheibenbremsen und Gußräder entwickelte, womit er seiner Zeit weit voraus war. 1971 fuhr er im Grand Prix nicht nur auf einer 500er Matchless, sondern auch in der 250er und 350er Klasse auf MZ. Seine Karriere als Rennfahrer fand 1974 ein jähes Ende, nach einem schweren Rennunfall mit der John Player Norton auf dem Kurs von Oulton Park. Williams galt schon immer als Intellektueller und Gentleman unter den Rennfahrern seiner Zeit. Sein Leben lang beschäftigte er sich mit Entwicklungen im Rennsport, er hielt etliche Patente auf Rahmendesigns und Motortechnik. 2011 erschien sein Buch „Designed to Race“, 2013 gründete er seine eigene Firma, „Peter Williams Motorcycles“, um eine limitierte Stückzahl von Replicas seiner John Player Monocoque Norton zu produzieren und zu vertreiben. Er war ein gern gesehener Gast auf vielen Veranstaltungen des Norton Owners Club und bei Classic Rennen und Ausstellungen. Er wird unvergessen bleiben.

(mk)

## LESERBRIEF

Ich verspüre gerade große Lust zu den unkritischen Lobeshymnen von Lonni über dieses unsägliche und hässliche E-Motorrad einen satirisch-kritischen Leserbrief zu verfassen. Auf geht's:

Ob in Germanysthan mit einer Handvoll E-Bikes herumgefahren wird, oder nicht, wird die globale Erwärmung nie beeindrucken. Da sollten ganz andere Staub-, Dreck- und CO<sub>2</sub>-Schleudern stillgelegt werden, z.B. Kreuzfahrtschiffe, die wohlbelebte Pensionäre zur Antarktis fahren, um Pinguine in freier Natur zu beobachten. Gibts im Wuppertaler- und Allwetter-Zoo Münster ohne irrsinnigen Schadstoffausstoß.....Das Verbrennen von fossilen Stoffen könnte/sollte irgendwann Geschichte sein, aber diese E-Mobilität zu bejubeln und dabei die irrsinnigen Umweltschäden in Afrika, Südamerika und sonst wo auszublenden, ist m.E. typisch.....die vielleicht schon davon träumt, dass auch der CBBC mit seinem Ölschleuder-Image die ollen Motorcycles abschafft, bzw. im Museum abstellt und sodann ZZ (=ziemlich zügig) auf die von Lonni propagierten E-Bikes umsteigt. Dann wird sofort alles besser, ich bin davon felsenfest überzeugt. Schüttelnde Langhüber sind doch von Vor-Vorgestern.....daher brauche ich auch dieses zigfach gepriesene stille E-Motoren-Drehmoment nicht. Nach Einführung der weltweit ersten CO<sub>2</sub>-Steuer hatten wir doch endlich mal wieder reichlich Schnee, man muss es nur richtig interpretieren.

Kind Regards to Muenster, Heart of Westphalia.

Paul der Norton-Schreiber, Quatsch -Schrauber.

Mit öligen Grüßen und einem vermurksten 3/8 Zoll-Gewinde im Kopf. Munter bleiben und gesund!

Paul Gockel

### Anmerkung der Redaktion:

Wir haben uns lange überlegt, ob wir diesen Leserbrief drucken sollen. Denn was der eine satirisch-kritisch nennt, nennen andere Polemik. Aber Meinungen der Mitglieder zum Inhalt der Info, oder zur Clubarbeit sollen ihren Platz in der INFO haben. Deshalb haben wir uns entschlossen diesen Leserbrief zu kürzen, bis auf das, was sich auf Lonni's Testbericht der Zero bezieht und haben Politik und Polemik (weitestgehend) weggelassen.

Seit nun mehr 40 Jahren schaffen wir es in unserem Club die unterschiedlichsten Menschen zusammen zu bringen, weil sie dieselbe Leidenschaft teilen. Egal ob Bäckermeister, Professor, Rechtsanwalt, oder Maurer aus Nord, Süd, West und Ost, Jung und Alt. Genauso vielfältig wie die Menschen sind sicher auch ihre Weltanschauungen und politischen Ansichten. Wir wollen die Gemeinschaft fördern und nicht spalten. Wir sind eben ein Clubmagazin für Liebhaber von „Classic British Bikes“ und nicht „Der Spiegel“, oder die „FAZ“.

Wir denken, das ist im Sinne der Mehrheit der Mitglieder.

(mk)&(ww)

# CBBC-INFO



Anfang Februar - die Meteorologen prophezeiten große Schneemengen - habe ich eine Rundmail an unsere Stammtische geschickt mit der Bitte um Bilder unserer BritBikes im Schnee, die fehlen uns nämlich im Archiv. Nun, der Schnee kam verstärkt im Norden, wir hatten im Münsterland 40 cm, im Süden war es wohl weniger. Hier nun ein paar Bilder „Ladies im Schnee“ ww



Manfred Ahrens hat seine Nortons in Position gebracht...



..und aus dem Süden kamen u.A. diese Bilder von Gerhard Medgenberg

