

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.





Hello Members and British Bike Drivers! Es ist zum Heulen! Das verfluchte Coronavirus lässt uns einfach nicht zur Ruhe kommen! Nach und nach werden die angemeldeten CBBC Treffen, genauso wie viele andere Veranstaltungen, den amtlichen Regularien zum Opfer fallen. Die Maiausfahrt zum 1. Mai war abgesagt, Niederrhein (Xanten) auch. Auch Black Forest in Görwihl, findet nicht statt! Die Jungs vom OWL haben soeben (15.5) ihr Treffen abgesagt. Somit ist auch die Jubiläumsfeier anlässlich des vierzigsten Geburtstages des CBBC incl. JHV abgesagt. Auch die beliebte Jampot Rally gehört nun zu den Covid-Opfern.

Einzig das Vogtland Treffen Anfang Juli, bei Alfred und Gerd's Truppe, steht der Reisefreudigkeit der CBBCler noch offen. Das „In der Mitte“ Treffen in Ransel im August ist bisher auch noch offen, genauso wie das Treffen bei Bernadette und André in der Hallertau. Bernadette hat vorangekündigt, dass bei Auflagen wie geimpft, nicht geimpft, Negativtestnachweis plus Abstandsregeln mit Maske usw., abgesagt wird. Und wie von Andre Orbach vermeldet findet auch das „Windy Corner“ nicht statt. Das Frankenland Treffen in Großgessingen ist in den September verlegt worden und wird, so es stattfinden kann, dann auch die Jahreshauptversammlung des CBBC beinhalten! Würde in dem Falle auch passen zur Übernahme des Amtes des 1. Vorsitzenden durch Claus Pfeiffer, der ja bekanntlich zum Organisationsteam der Veranstaltung gehört!

Staat abzocke! Der Bundesanzeiger Verlag verschickt Rechnungen zum Transparenzregister gegen Geldwäsche an eingetragene Vereine! Diese, auch an den CBBC verschickten Rechnung, kam unangekündigt und rückwirkend ab 2017 und beläuft sich auf 31 Euro! Das heißt nun, das in Zukunft der CBBC e.V. in jedem Jahr mit

4,80 Euro zur Kasse gebeten wird von einer Verlags GmbH die dem Bundesinnenministerium anhängt! Frage nun: Was hat ein Motorrad-, Angel-, oder Schützenverein usw. mit Geldwäsche zu tun? Außer, das bei ungefähr 600000 deutschen e.V.'s mit 4,80 Euro pro Verein, plus den Nachforderungen, ein doppelstelliger Eurobetrag in die Kassen dieses Verlages fließt, obwohl auch der Regierung bekannt sein müsste, dass das deutsche Vereinswesen mit Geldwäsche genauso viel zu tun hat, wie eine Kuh mit Eishockey!

Der eine oder andere wird jetzt wegen des geringen Betrages sagen, überweisen und gut ist. Anscheinend ist diese gesetzlich geregelte Abzockattacke wohl auch genauso geplant worden! Aber da ist noch nicht das letzte Wort gesprochen worden! Ich habe einigen Empfehlungen von rechtlich besser informierten Personen folgend, gegen diese Zahlungsaufforderung Einspruch erhoben! Bisher habe ich, außer einer Kenntnisnahme meiner E-Mail an den Rechnungssteller, noch nichts weiter gehört. Und bis zur Niederlegung meiner CBBC Präsidentschaft hab' ich da „ne Krawatte und werde ich mich da auch als äußerst bockig erweisen! Ich hoffe nur, dass 600000 andere Vereinsführungen das genauso tun. Denn dann haben solche Parasiten für unser Geld wenigstens was zu tun! So, Schluss jetzt aber. Das war's diesmal!

Euer 1. Vorsitzender!

Klaus Jäger

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“.



Hallo Members



Liebe CBBClerInnen,

Und wieder hagelt es Absagen, diese verdamnte Seuche hat uns immer noch im Griff. Auch unsere geplante Jubiläumsfeier ist ihr nun zum Opfer gefallen. Schlimm genug, dass damit die ganze Vorbereitung von Paul und Dolly zunichte gemacht wurde, jetzt mussten sie auch noch schnellstens alle informieren, auch diejenigen Gäste ohne Internet. Die Feier soll aber nächstes Jahr nachgeholt werden. Bis dahin sollten wir diesen ganzen Mist hoffentlich hinter uns haben und wieder Planungssicherheit herrschen. Der Frust bei den Treffen-Machern die absagen mussten sitzt tief, aber Kopf hoch, es wird ja langsam besser. Für die JHV, die ebenfalls beim Jubiläumstreffen geplant war, haben wir einen Ersatztermin gefunden, siehe Anzeigen im Heft. Wenigstens profitiert die INFO, da einige Mitglieder Zeit für „Corona Projekte“ hatten und auch darüber berichten, haben wir wieder ein abwechslungsreiches Heft zusammen bekommen, wie ich meine. Dank an alle Autoren. Besonderer Dank an Hans Greiner, Autor und Herausgeber der Zeitschrift „Trial Sport“ für sein Portrait von CBBC Gründungsmitglied Peter Lohré, das wir nachdrucken durften. Weitere Klassik Trial Berichte werden in den nächsten Ausgaben folgen.

Mark

Klassischer Satz in BritBikerkreisen: der schönste Ton ist der Norton. Ist er, wenn er nicht aus offenen Flammenrohren kommt, aber wer fährt schon damit

Ich glaube, wir CBBClerInnen sind nicht die Problemfälle mit/auf unseren Oldies, es sind die Randalleschweine, hinter denen kein normaler Streifenwagen mehr herkommt, und die sich über die gesetzlichen Grundlagen einfach hinwegsetzen. Wie oft schon sieht/hört man Harleyfahrer mit glatten Rohren. Die sind in Niedersachsen komplett durch die Zweirad-Taskforce-Hildesheim bis zum Harz rauf verschwunden. Richtig so. Diesen (schwerhörigen?) Krachmachern verdanken wir geplante Streckensperrungen rund um Braunlage und Bad Harzburg, Osterode. In Baden-Württemberg haben aktuell 160 Städte und Gemeinden bei der Landesregierung in Stuttgart Wochenendfahrverbote gefordert, speziell im Schwarzwald, Schwäbische Alb, Odenwald.

Warum den Krachmachern nicht zu Leibe rücken? Die neuen db-Messgeräte sind nur noch so winzig wie eine Zigarettenschachtel, man kann sie im Höcker leicht mitführen. Rest ist bekannt. Diese Krawallheinis sollen doch Rennstrecke fahren.

Die neusten politischen Forderungen bei diversen Parteien wollen sinnloses Hin- und Herfahren verbieten, richtig so, aber: steht schon seit vielen Jahren in der STVO. Anwenden und Kontrollieren ist ein ganz anderes Thema.

Meine Befürchtung: Wenn man die Irren nicht aussortiert, werden wir alle Motorradfahrer mit denen in einen Topf geworfen. Die Sheriffs müssen die völlig bekloppten Vollgas-Knieschleifer-Irren aussortieren, die gern ihre Videos auch noch bei YouTube einstellen. Dann machen 5 % Irre unser schönes Hobby nicht kaputt.

Folkwang

40 Jahre CBBC - Jubiläumstreffen

ABGESAGT UND VERSCHOBEN AUF 2022!!!
vom 03. bis 05. Juni 2021
Landhotel Karrenberg in 55481 Kirchberg / Hunsrück

Hallo CBBC Mitglieder

Auch in diesem Jahr hat uns das Coronavirus den Terminplan bis zum heutigen Zeitpunkt gehörig zerschreddert. Zum Opfer fiel somit auch die geplante CBBC Jahreshauptversammlung Anfang Juni.

Die Organisatoren des Frankenland – Treffens in Ebrach/Großgessingen, Claus und Georg, haben Ihr Treffen auch vorsichtshalber auf einen anderen Termin verschoben und sich bereit erklärt, so es dann stattfinden darf, dort auch unsere diesjährige JHV auszurichten.

Einladung zur JHV 2021

Hiermit lädt der Vorstand des CBBC alle Mitglieder zu unserer Jahreshauptversammlung 2021 ein!

Der neue Termin für die JHV ist, Stand jetzt: 2. - 5. September 2021 in Ebrach/Großgessingen

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung der anwesenden Mitglieder durch den 1. Vorsitzenden
2. Schweigeminute für verstorbene Mitglieder
3. Zählung der anwesenden Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit der JHV
4. Jahresbericht des 1. Vorsitzenden
5. Kassenbericht des Kassierers
6. Kassenprüfbericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Die beiden Vorsitzenden Klaus Jurgasch, 1. Vorsitzender und Hagen Marnet, 2. Vorsitzender, legen ihr Amt, wie angekündigt nieder, und treten zurück
9. Die Mitglieder Claus Pfeiffer und Thomas Tschoepe kandidieren für die beiden frei gewordenen Posten im CBBC Vorstand. Es können weitere Kandidaten vorgeschlagen werden, oder sich zur Wahl stellen.
10. Die Kandidaten stellen sich vor
11. Falls es zu einer Wahl kommt, wird ein Wahlleiter aus den anwesenden Mitgliedern bestimmt
12. Wahl oder Abstimmung 1. Vorsitzender
13. Wahl oder Abstimmung 2. Vorsitzender
14. Wahl der neuen Kassenprüfer
15. Verschiedens / Diskussion
16. Der neue 1. Vorsitzende Beendet die Versammlung
17. Freibier!

Der CBBC Vorstand hofft auf eine rege Beteiligung und wünscht allen, die an der JHV 2021 teilnehmen möchten, eine schöne Anfahrt nach Großgessingen!

Bleibt alle gesund!

1. Vorsitzender: Klaus Jurgasch 2. Vorsitzender: Hagen Marnet

Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

NEU !!!

26. Treffen im Frankenland

verschoben !!

Großgessingen

!! auf 2. bis 5. September !!

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

Ort: Ebrach Ortsteil Großgessingen

Beschilderung Sportplatz-Schützenhaus, CBBC-Treffen folgen: 

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

JHV am Samstag ab 18 Uhr!





Großgessingen

26. Treffen im Frankenland
2. Sept. - 5. Sept. 2021
Sonderausfahrt
am 3. Sept. 2021

FLAT TANK

45

Terminverschiebung!

bitte anmelden

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 "GenieBerausfahrt" an. Die teilnehmenden Motorräder müssen aber mindestens fünf der folgenden Bedingungen erfüllen:

- o Baujahr vor 1930
- o Stecktank
- o Hebelgas
- o satt Drehgriff
- 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

Einladung

5. CBBC OWL-Meeting

25. bis 27. Juni 2021

Freitag: Anfahrt
Samstag: Ausfahrt
Sonntag: Abreise

Leider auch gecanceld



SCHLOSS

Altes Kohlenlager
Sobbeweg 13
in 33415 Sende/Verl

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

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

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

14. Vogtländisches Engländer Treffen



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



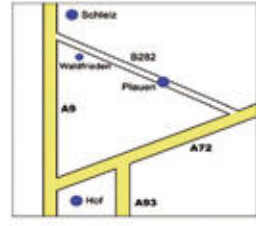
Treffpunkt:

Erholungseinrichtung Waldfrieden,
07952 Waldfrieden, Ortstr. 55. Direkt an der B282/E49 zwischen Plauen und Schleiz www.erholungseinrichtung-waldfrieden.de

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

Ein neuer Ansprechpartner von Seite 2 stellt sich vor

Nach den Triple-Experten im Letzten Heft, hier nun die Vorstellung unseres neuen Norton Spezialisten Herbert Stiefel.

Nachdem Martin angefragt hatte, ob er mich als Kontakt für Fragen in der Rubrik Norton reinschreiben darf, möchte ich mich hier auch noch vorstellen:



Mein Name ist Herbert Stiefel, ich bin nun 66 Jahre und durch einen unverschuldeten Motorradunfall schon 9 Jahre im Ruhestand.

Den Motorradbazillus habe ich mir zusammen mit einigen Freunden bereits in der Grundschule eingefangen. Wir haben schon lange bevor wir fahren durften im Dorf alle möglichen beiseitegestellten Mopeds und Motorräder irgendwie zum Leben erweckt und sind, vermutlich zum Schrecken der Anwohner, im Dorf rumgefahren. Da habe ich schon ohne Ausbildung und Fachwissen alles mögliche zerlegt und meistens auch wieder zum Laufen gebracht.

Eine Lehre habe ich dann in einer grossen Werkzeugmaschinenfabrik gemacht und auch einige Jahre als Werkzeugmacher dort gearbeitet.

Nach der üblichen Anfangszeit mit Kreidler, einer selbstthergerichten DKW RT und Japanischen 250ern musste es dann ein englisches Motorrad sein!

Meine erste Triumph war dann eine neue T140V, die ich bei den Gebrüdern Wüst noch in Schorndorf in der Garage ihres Vaters

gekauft habe. Sie hatten da auch gerade erst neu angefangen. Dies hat dann dazu geführt, dass ich meinen guten Job aufgegeben habe und in Heuchlingen beim Generalimporteur Wüst von 77 bis 80 als Mechaniker alle Werkstattarbeiten erledigt habe. Das war die Zeit, als es in Meriden nochmal gut lief und ich meine, dass wir

eine T140 damals so ziemlich die günstigste 750er war, haben natürlich viele Jungs eine gekauft, die sie nicht artgerecht bewegt haben. Entsprechend gab es viel Arbeit, um die Maschinen wenigstens einigermaßen über die Garantiezeit zu bringen. Aber ich war selbstständig, hatte eine interessante Arbeit, die mir Spass machte und auch den ganzen Winter durch mit Instandsetzungen von Motoren voll zu tun!

Nach dieser Zeit habe ich noch 4 Jahre in einer anderen Motorradwerkstatt gearbeitet, dort hatte ich aber meistens mit Suzuki, Guzzi, KTM, Zündapp, Puch, Ducati usw. zu tun.

Danach bin ich ins Allgäu umgezogen und habe den Rest vom Arbeitsleben im Bereich Anlageninstandhaltung/Maschinenoptimierung bei der Firma Bosch gearbeitet.

Nebenbei habe ich weiterhin viele Motoren überholt, am liebsten natürlich englischer Herkunft! Hier haben wir ja wirklich zumindest bei Norton/Triumph eine tolle Ersatzteilversorgung, was vieles relativ einfach macht.

Motorradfahren tue ich bis heute immer noch gerne, besitze immer noch meine Commando im Erstbesitz, ein Eigenbau Rennerle (Norton Federbett), BSAA65, Enfield und auch noch ein paar Nichtengländer.

Wie die Kollegen vor mir schon betont haben, weiss ich sicher auch nicht immer Rat; aber soweit möglich werde ich gerne bei technischen Problemen behilflich sein!



Ludwig Weber - Technikpionier aus Freiburg

Eine Geschichte, die das Leben schrieb

Die Corona Pandemie bindet leider ans Haus und man überlegt sich, welche Gedanken man schon lange einmal zu Papier bringen wollte. Freund Oskar, Engländer-Urgestein der ersten Stunde, erzeugte den Zündfunken zu dieser, schon lange schlummernden Story.

Klassische Motorräder: Was für eine Markenfülle

Bereits vor und auch nach 1900 vollzieht sich auf dem Kontinent ein fundamentaler Wandel. England ist bislang durch den Vorsprung in der Industrialisierung die ‚Werkstatt der Welt‘. Naturwissenschaften und Technologien entwickeln sich in Deutschland sehr dynamisch, Firmenimperien entstehen, erleiden jedoch durch den ersten Weltkrieg eine Zäsur. Die Briten verlangen eine Herkunftsbezeichnung für deutsche Produkte: Sozusagen als abschreckende Kennzeichnung für minderwertige Ware. Bald wird jedoch aus dem Begriff ‚Made in Germany‘ ein Gütesiegel.

Unzählige Start Up`s entstehen fast zwangsläufig nach dem Krieg. Um wieder einen Broterwerb zu haben, bleibt oft gar kein anderer Weg, als der einer Selbstständigkeit. Erfindungsreiche und Wagemutige gehen ans Werk. Aus Gründern im Fahrzeugbau werden aus finanzieller Not oft Konfektionäre. Sie kaufen ihre Komponenten. So begegnen uns Motoren von JAP, Blackburn, Villiers, MAG etc. immer wieder in Veteranenmotorrädern. Selbst ein Krieg und politische Feindschaft können den Austausch von Komponenten nicht gänzlich dämpfen. Man denke da nur mal an die parallele Geschichte von Triumph in England und in Deutschland. Kaum eine scharfe Trennung gibt es damals zwischen Theoretikern und Praktikern. ‚Bau es und probiere es‘, heißt die Devise. So fließen Erfahrung direkt und sofort wieder ein. Einige Motorradmarken wachsen, viele kleine Unternehmungen aber verschwinden wieder. Letztere tauchen heute nur noch als Rarität auf.

Von solchen Raritäten und einem besonderen Erbauer handelt diese Geschichte.

Die meisten von uns schätzen den Gummi auf dem Asphalt! Früher wollte der ein oder der andere ‚zuerst mal in die Luft gehen‘! So z.B. auch Großonkel Kurt, meiner Frau, der 1916 einen Doppel-



decker flog. Ein altes Fotoalbum erinnert noch an ‚die toll-kühnen Männer in ihren klapp-rigen Kisten‘.

Nun aber zu Ludwig Weber

Die Fliegerszene ist damals recht überschaubar. Vielleicht kannten Kurt und Ludwig sich! Ludwig Weber, 1895 als Sohn eines Schneidermeisters in Freiburg i.Br. geboren, ist bereits in der Kindheit von der Idee zu fliegen ‚angefressen‘ und beschäftigt sich früh damit. Aus ihm wird ein Ingenieur. Im 1. Weltkrieg ist er ebenfalls Pilot

und sogar Fluglehrer. Über Frankreich einmal abgeschossen, überlebt Ludwig weitere Kriegshandlungen.



Auf dem Boden der Tatsachen - zurück - was nun?

Das Fliegen wird von den Alliierten zunächst untersagt. In einer anfänglichen Weimarer Republik herrscht soziales Elend und politisches Chaos. Die Fernsehstaffel ‚Babylon Berlin‘ führt uns das mit impressionistischen Pinselstrichen vor Augen! Wer leben will, muss kreativ sein und sich was einfallen lassen. Ludwig fängt an Autos zu bauen und stellt seinen Bruder Anton ein. Seine Vision: Luxuriöse Fahrzeuge auf Augenhöhe mit großen Marken, wie z.B. Maybach. Das Vorhaben geht jedoch aufgrund finanzieller Schwierigkeiten und der Krisen dieser Zeit nicht auf und bringt ihn nahe an den Ruin.

LUWE Motorräder - die Rettungsaktion

Nun baut er Motorräder, wahrscheinlich in Kleinserie mit den Motoren, die er bekommt. Und er fährt sie in Rennen auf der Schauinslandstrecke, dem Freiburger Hausberg. Gute Erfolge auf dem Kurs werden zum Bestandteil einer Verkaufsstrategie. In Freiburg am Schlossbergring 16 wird geschraubt. Lina, seine Braut, fährt selbst auch und sogar damals schon, als Ausnahmeerscheinung, Motorradrennen! Sie hat in der Manufaktur die ruhige Hand für das Lackieren. Bald rollen unter dem Gejohle begeisterter Buben, äußerst robuste Maschinen auf die Straße. Ihr guter Ruf eilt den LUWE Motorrädern voraus.



1928 übernimmt J. Kirner den Betrieb. Steinhardt & Wunderle aus Kirchzarten übernehmen zwei Jahre später die Produktion, während Ludwig sich wieder der Fliegerei widmet.

Virus Veteranus

Als ich anfangs der 60er in die Schule kam, fuhr ein junger Mann mit einem uralten, Stecktank-Motorrad auf dem Fasnachtsumzug in meinem Heimatdorf Murg herum. Das war eine LUWE!

Dieses rauchende, polternde Ungetüm ist mir immer in Erinnerung geblieben! Dorfmechaniker J. Ortstein - ich holte dort mit 12 mein Flickzeug (es roch immer so gut nach Benzin ...) und tankte an der Pumpsäule, bei dem Mann mit der blauen Schürze noch mein Mofa - er hatte die LUWE um 1926/27 für einen Zimmerermeister bei Ludwig Weber bestellt. Später verschwand die



Fahrradhandlung Josef Ortstein, ca 1925
(Heute Hauptstraße 25)



Maschine, ging durch mehrere Hände und wurde durch den heutigen Besitzer liebevoll restauriert. Durch einen Zufall entdeckte ich sie wieder. Noch später lernte ich Thomas Elmer, den Enkel Ludwig Webers, der heute in der Schweiz lebt, kennen.

Einmal Flieger - immer Flieger

Ludwig Webers Geschichte geht abenteuerlich weiter. Zunächst wird er Mitbegründer der entstehenden neuen Freiburger Fliegerei. Doch bald ruft ihn Firma Junkers als Betriebsingenieur nach Dessau. Als Entwickler macht er von sich durch technische Verbesserungen Reden. Man schickt ihn nach Äthiopien, wo er dem letzten Kaiser, Haile Selassie das erste und einzige Flugzeug der damaligen äthiopischen Luftfahrt baut!. Ludwig entzieht sich 1935 der Verhaftung



**LUWE 500 ccm, Mod.27, mit wechselgesteuertem
13 PS MAG Motor**



LUWE 500 ccm, Mod. 29, 14 PS, Baujahr 1929

durch Italienische Invasoren und flieht unter Kugelhagel mit einer JU W34, nach Tunesien. Aufgrund der zerschossenen Tanks machte er eine Bruchlandung. Bald darauf arbeitet er in Portugal. Vielleicht auch der erworbenen Sprachkenntnisse wegen führt ihn sein Weg weiter nach Brasilien, wo er technischer Leiter einer Fluglinie wird und mit seiner Schweizer Frau bis in den Ruhestand lebt. Letztendlich, vom Heimweh getrieben, siedeln die beiden nach Beinwil am See in die Schweiz über, wo Ludwig Weber seinen Lebensabend verbrachte.

Dem Pionier, Tüftler, Erfinder, Rennfahrer und Pilot begegneten in seinem Leben viele Größen aus Wirtschaft, Politik, Fliegerei und Motorsport.

Heute sind nur noch wenige LUWE Motorräder bekannt. Man spricht von unter zehn. Eventuell sind aufgrund der Grenznähe auch Maschinen in die Schweiz, nach Frankreich oder auch nach Österreich geliefert worden. Sein Enkel Thomas arbeitet an einem Buch über den ‚Alten Adler‘ und freut sich über jegliche Information oder ein Lebenszeichen einer LUWE.

Kontakt: timiporsche@gail.com

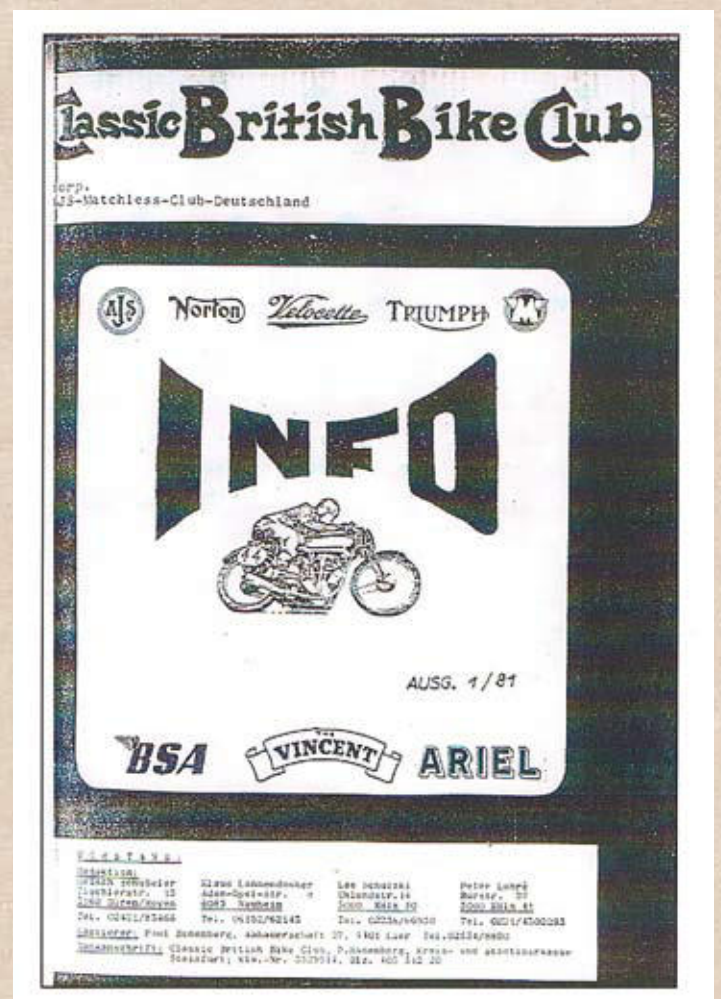
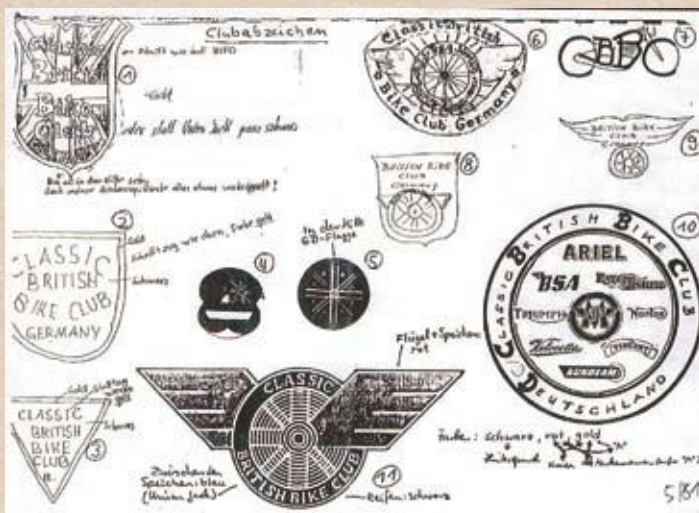
Es grüßt euch alle sehr herzlich, Lukas (Ebner)

Fotos: A.Klomki, T.Elmer, F.Böcherer, G.Rieckmann

Blick zurück - die erste Info vor 40 Jahren

Rechts das Titelblatt der ersten Ausgabe unserer Clubzeitschrift, man sieht ihr an, dass sie „handgemacht“ ist. Es wird noch mit Schreibmaschine getippt und Fotokopiert. Das „Heft“ ist oben links mit einer Heftklammer zusammen getackert. Der erste Redakteur ist Herbert, „Hebsch“ Schüsseler. Technikthemen standen im Vordergrund und es ging hauptsächlich um Bikes aus den 40er und 50er Jahren. Mitte 1981 zählt der Club ca. 160 Mitglieder.

Unten die Vorschläge für das Club Logo, etliche Ideen wurden skizziert. Entwurf Nr. 11 wird dann, etwas verfeinert, zu unserem heutigen Logo.



Aller guten Dinge

Wie ich ja in „Nobody Expect“ schon geschrieben habe, bin ich in der Rennscene der DHM (Deutsche Historische Meisterschaft) und auch bei anderen Veranstaltern mit BSA Motorrädern recht aktiv. Motorräder aus Birmingham sind dort eher recht selten anwesend, so sind meine beiden Renner, eine Goldstar und eine A10, meist die einzigen BSA auf der Strecke. Mit der Goldstar fahre ich in Klasse K, das sind Motorräder mit 500 Kubik bis Baujahr 1967. Der Twin läuft in der Klasse W, das sind Renner bis 750/2 Zylinder und 500 Mehrzylinder bis 1978.

Da mir ja beim Kauf der BSA M24, noch so diverse Ersatzteile zugeflogen sind, hatte ich gleich beschlossen, dass ich mir daraus noch einen Vorkriegsrenner bauen würde. Es war ehrlich gesagt nur ein Getriebe, ein kompletter Zylinderkopf und die vollständige Rockerbox vorhanden, ein komplettes Hinterrad mit Bremse von einer Plunger war auch noch dabei, nicht grade besonders viel. Die M24 war ja das Flaggschiff der BSA Singles. Alumotor, Rahmen aus Reynoldsrohr, und jede Menge Potential, mit höherverdichteten Kolben. Die Rahmendimensionen sind die gleichen wie bei der M20. So hielt ich Ausschau nach einer M20, und wurde bei ebay Kleinanzeigen fündig, naja, wenn man heiß ist, nimmt man auch den letzten Schrott. Ich wollte ja einen Renner aufbauen also, ging es mir hauptsächlich um den Rahmen und die Gabel, der Rest war ja egal. Das Herzstück ist aber immer der Motor, und im Falle einer M24 nicht an der nächsten Ecke und auch nicht an der übernächsten zu finden. Aber in England werden Zylinder vom 1938er Modell nachgebaut, Zylinder mit Kolben kosten 1500 Pfund. Alles was darüber war, hatte ich ja. Kurbelgehäuse von einer ZB34 GS hatte ich in Fundus. Die Kurbelwelle hat den gleichen Hub von 94mm wie die M20, aber das Pleuel ist kürzer. Das passt dann wieder von einer B31 oder B33. Ich hatte es mir einfach gemacht und eine Kurbelwelle, sowie eine neue Ölpumpe bei Jan de Jong bestellt. Der baut ja nicht nur die schnellen 500ter Goldstars, sondern bietet auch einen 600 Kubik Motor an. Dieser hat einen Hub von 92,5 mm; etwas weniger, aber das sollte nicht ins Gewicht fallen. Dafür ist diese verpresst, und für einen Rennmotor deutlich besser geeignet. So ein Motor ist ja kein Hexenwerk, wenn alle Komponenten vorhanden sind auch ruck zuck zusammengebaut. Die BSA Mann haben schon damals weit vorausgeschaut, so kann man Vorkriegsteile mit den späteren aus den 50ern kombinieren.

Es gibt eine gute Auswahl an verschiedenen Nocken, mit denen man seinen Motor befeuern kann. Natürlich wurde alles etwas optimiert. Das fing bei den Kipphebeln an, alles was vom Schmieden zu viel an Material dran war, wurde abgefräst und geschliffen. Die Stößelstangen sind auch neu und aus Alurohr. Auf diesem Bild ist noch der Kopf zusehen, der bei den Teilen dabei war. Der hat noch die Ventile mit den dicken Schäften drin. Alles da, bis auf den Zylinder, der schon lange bestellt war.



Hier sieht man schön wie der Kopf aufgebaut ist. Die Ventilsitze sind verschraubt. Fehlende Schrauben habe ich aus CK45 gemacht, Muster hatte ich ja. Also konnte ich mich jetzt dem Fahrwerk zuwenden. Ich habe mich bei den Rädern zu Alu Hochschulterfelgen entschieden, weil es einfach schnittig aussieht. Verwendet habe ich dazu das Plunger Rad, und für vorne das einer A10. Schutzbleche habe ich auf einem Teilemarkt in Holland entdeckt und auch den Sattel gibt es als Nachbau. Es war doch einiges an Kleinkram zu erledigen, Achsen machen, die Mutter dazu herstellen, passend für die Girder Fork, alle Büchsen neu, hier und da was richten, Streben biegen, die Enden verpressen. Das hält schon alles auf, aber ich hab ja beide M24 gleichzeitig aufgebaut, von daher war ich gut im Rennen.



Wichtig ist die Sitzposition bzw. die Beinhaltung und Schräglagenfreiheit. Auf der Rennstrecke wäre die Position der Fußrasten keine Glückliche, wenn sie so geblieben wäre. Das heißt nichts anderes, die müssen nach oben und nach hinten. Aber wie bekommt man das sauber und auch technisch am geschicktesten hin.

Ich hab mir im Netz einiges an Bildern angeschaut, aber so wirklich gefallen hat mir das alles nicht. Ich hab lange überlegt, wie man das lösen kann. Klar war, dass es eine Schaltwippe geben musste, aber irgendwas einfach an den Rahmen schrauben und klemmen?

Irgendwie fehlt da was am Rahmen, bei den Schwingen Fahrwerken sind dafür extra Halterungen eingelötet gewesen, zumindest

British Bikes Weigelt
Tel. 0 61 52 - 98 78 18
Fax 0 61 52 - 98 57 68
www.bb-weigelt.de

bei den Goldstars. Genau das fehlt bei den Starren und sowas muss da dran, alles andere ist Murks. Ich habe mir dann zwei Löt-muffen aus dem Vollen, gebohrt, gesägt, geflext, gefeilt, gelötet und daran die Schaltwippe und die Fußrasten geschraubt. Das Gleiche galt natürlich auch für die Bremse. Zum Anpassen der ganzen Teile, konnte ich mir zum Glück den originalen M24 Motor ins Gestell hängen.



Wichtig bei so einem Rennmotorrad ist, dass man schnell überall dran kommt und schrauberfreundlich ist. Ein geschlossener Primärkasten mit Ölfüllung wird man an einer Pre Unit nicht finden. Aus reiner Neugierde und weil es grade von der A10 ab war, hab ich einfach mal den Belt und die Kupplung draufgesteckt. Das hätte ich direkt ohne Veränderung verbauen können.

Das Reglement der DHM sagt aber das in der Klasse E (post Vintage und Vintage von 1920 bis 1948) kein Belt als Primärtrieb gefahren werden darf. Diese NEB oder auch die BNR Kupplungen, die ich in allen Motorrädern fahre, gibt es auch für die Kettenversion. Heute geht das ja alles sehr unkompliziert, eine Mail, bezahlen mit Pay Pal, und nach ein paar Tagen hat man die Kupplung auf dem Tisch liegen. Jetzt konnte ich mir Gedanken machen wie ich die Kettenabdeckung gestalten muss.

Die technischen Bestimmungen geben vor, dass eine einlaufende Kette abgedeckt sein muss. Kurioser Weise gilt das nicht für Zahnriemen, was schon zu heftigen Diskussionen bei der technischen Abnahme geführt hat, die stets vor jeder Veranstaltung durchlaufen wird. Pappschablonen und 1mm Blech, mit Blechschere, Winkelschleifer und Feile bearbeitet, gebohrt und letztendlich mit Hartlot verlötet. Kupplungs-Bremsgriffe hatte ich noch und auch einen Gasdrehgriff, aber keinen schicken Lenker. Ein sogenannter Henne Lenker (Ernst Henne, BMW Hochgeschwindigkeitsfahrer) kommt für mich nicht in Frage, weil mein rechtes Handgelenk teilweise versteift ist. Aber so ähnlich geschwungen hätte ich ihn schon gerne.

Provisorisch habe ich mir aus 22mm Hydraulikrohr einen gebogen um die Züge machen zu können, später habe ich mir dickwandiges Rohr für den Lenker besorgt. So ging doch einige Zeit ins Land und das Jahr näherte sich dem Ende zu. Die Mechanik war soweit fertig und ich bin mit dem Motorrad mal ein kurzes Stück gefahren um zusehen ob alles so funktioniert wie es soll.

So sah die M24 im Anfangsstadium aus. Der Tank war bei der M20 dabei und war auch einer für den seitengesteuerten Motor. Das diese Motoren ja nicht so hoch bauen, brauchen die auch keinen Ausschnitt für die Rockerbox. Mutig habe ich dann den Tank einfach unten aufgeschnitten und entsprechende Aussparungen eingelötet. Das ging besser als erwartet, und bei dieser Gelegenheit



wurden auch Schraubhülsen für die Tankembleme eingesetzt. Nach der Dichtigkeitsprüfung habe ich ihm mit Scotch Weld beschichtet. Mir hat der Tank in seiner rohen Form so gut gefallen, dass ich ihn so gelassen hab. Ab und an reibe ich ihn mit Owatrol ab, das reicht um nicht zu rosten. Noch einmal alles strippen und lackieren, ein Rennbrötchen darf auch nicht fehlen.

Die Auspuffanlage sollte so auch nicht bleiben, aber ich hatte ja noch etwas Zeit bis zum Ersten Wertungslauf der DHM im tschechischen Most 2019. Für die ersten drei Veranstaltungen kann man ohne Fahrzeugpass melden, denn die Passnummer muss bei der Nennung mit angegeben werden.

Der Fahrzeugpass ist im Grunde genommen der Fahrzeugschein des VFV (Veteranen Fahrzeug Verband) unter dem die DHM startet. Da stehen nicht nur sämtliche Daten drin, sondern es sind auch zwei Bilder enthalten, die das Fahrzeug von beiden Seiten zeigen. Man kann diesen Fahrzeugpass bei einer Veranstaltung machen lassen, dort werden auch die Fotos gemacht. Anfang des Jahres waren beide M24 so gut wie fertig, originale habe ich ja Anfang März 2019 zugelassen.

Bis zu diesem Zeitpunkt habe ich immer noch auf den in England bestellten Zylinder gewartet. Nachfragen ergaben, das auch schon länger auf die Lieferung von der Firma, die diese bearbeitet, wartet, der Lieferzeitpunkt ist ungewiss. Das ist echt doof, ich habe mit einer BSA M24 genannt aber keinen Motor dafür. Nach dem Fahrzeugpass fragt ja erstmal niemand, da stand ja noch dieser angeblich überholte B33 Motor, den ich vor längerer Zeit mal gekauft hatte, als Deko im Wohnzimmer. In meiner Not habe ich den dann eingebaut, bin mal den Garten hoch und runter gefahren, und dann nach Most. Im Gepäck hatte ich auch noch die A10, bin also 2019 in Klasse E und W gefahren. Zum Glück gibt es zwei Trainingsläufe, um es vorweg zu nehmen, ich bin kein Training bis zum Ende gefahren. Das Erste war schon nach etwa eineinhalb Runden zu Ende, der Motor ging einfach aus. Oha, das fängt ja gut an, dachte ich, als ich auf dem Schandkarren ins Fahrerlager gefahren wurde. Es kommt immer etwas auf die Veranstaltung drauf an wie die einzelnen Klassen starten. Wenn man Glück hat sind Pausen zwischen den einzelnen Klassenläufen, aber oft ist es so, dass man nach dem Abwinken gleich aufs andere Motorrad steigt und nochmal fahren muss. Ein Blick in den Zeitplan verrät mir, dass es am Freitag um 9 Uhr auch noch eine Einstellfahrt von 15 Minuten gegeben hat, bei der die Klassen E und W zusammen in einer Gruppe fahren, das muss der erste Barke down gewesen sein. Um 14.10 Uhr war das erste Training von 20 min., also genug Zeit nachzusehen was da passiert war.

Die Ursache war auch schnell gefunden, war doch aus unerklärlichen Gründen die Auslass Stößelstange rausgesprungen. Rokkerboxdeckel ab, Ventil über den Kipphebel mit einem Schraubenzieher runter drücken und Stößelstange wieder einsetzen. Zuerst habe ich gedacht, vielleicht hat sich die Einstellschraube gelöst, war aber nicht. Ventilspiel war auch ok, also warum ist die Stange rausgesprungen?

Teil 2 im nächsten Heft!