

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



5/2021



Hallo CBBC Mitglieder!

Und wiederum geht die Organisation der diesjährigen JHV auf dem Zahnfleisch. Zwei Termine sind bisher den Coronatod gestorben. Die JHV im Juni plus Jubiläumsfeier hat als erstes dran glauben müssen. Danach, Mitte August, die Absage des Franklandtreffens. Und dieses Vorwort sollte von mir gar nicht mehr geschrieben werden.

Hinzu kam dann noch die Mitteilung von Claus Pfeiffer, dass er aus familiären Gründen nicht mehr als zukünftiger CBBC Präsidenten zur Verfügung stehen kann. Aber wir haben ja noch die Treuesten der Treuen. Als Alternative hat sich da nun unser Schriftführer Paul Hanenberg zur Kandidatur gestellt. Es können sich aber auch weiterhin gerne andere Vereinsmitglieder zur Kandidatur stellen.

Den freiwerdenden Posten des Schriftführers möchte dann unser langjähriges Mitglied Ulli Wiggers übernehmen.

Kommen wir nun zu dem Thema: JHV wo und wann. Der Vorschlag kam von Paul und Jürgen, ich solle mich mal in Düsseldorf umschauen und da was organisieren. So habe ich dann meine Tentakel ausgefahren. Eine Lokalität habe ich ganz in meiner Nähe gefunden. Es ist ein Füchsen Altbier – Brauerei Ausschank. Da hätten wir auch mit den, bei JHV's der letzten Jahre üblichen, 40 – 50 Teilnehmern Platz. Essen ist dort gut, reichlich und preiswert. Einziges Manko sind die Parkplätze. Aber da die Lokalität in Bahnhofsnähe liegt, (1,2 Km), gibt es um den Bahnhof herum 4 Parkhäuser von wo aus man eine Gehzeit von 10 bis 15 Minuten bis zur Gaststätte Schmalbauch hat. Alle Adressen habe ich rechte Seite unten aufgeführt.

Die JHV mit Abstimmung ist dann am 30. Oktober 2021 um 16:00 Uhr. Mitglieder, die von weiter herkommen und nicht gleich

wieder nach Hause fahren wollen? Für die gibt es in unmittelbarer Nähe 3 preisgünstige B+B Hotels und ein kleines Hotel bei mir um die Ecke. Hartgesottene Parkplatzsucher sollten aber auf die Beschilderung am nach langer Suche gefundenen Parkplatz achten. Achtung: Notiert euch den Abstellplatz eures Autos, bevor ihr nachher, danach suchend, durch die Gegend lauft.

Nach der JHV können die Teilnehmer, die nicht gleich nach der JHV heimfahren können, mit uns noch einen geselligen Abend mit Essen und Trinken verbringen, bis das der Wirt demonstrativ anfängt, die Stühle auf die Tische zu stellen. Da der Montag ein Feiertag ist, besteht für die Gäste, die von Fern nach Düsseldorf angereist sind, somit die Gelegenheit, sich am Sonntag in der schönen Stadt am Rhein umzusehen. Und ein Sonntagabendlicher Orientierungsgang über die sogenannte längste Theke der Welt (Altstadt) wäre vielleicht auch mal ein Grund, einen zusätzlichen Tag in Düsseldorf zu verbringen. Und sollte dieser Termin wider Erwarten, auch noch in die Hose gehen, bleibt uns noch bis zum 31.12. als letztes die Briefwahl. Das würde dann in der Dezember Info stehen. Bitte schaut ab Mitte Oktober mal öfter auf unserer Homepage nach, ob's was Neues gibt. So, und rechts unten nebenan, unter der Einladung, alle Adressen!

Na, dann wollen wir ab jetzt hoffen, dass uns der Coronateufel nicht wieder sein Feuer unter das CBBC – JHV Haus legt. Allen Clubmitgliedern die am 30.10.21 zur JHV nach Düsseldorf kommen wünsche ich eine gute Anreise, und freue mich auf Euch.

Euer 1. Vorsitzender!

Klaus Jürgen

Und wie immer und auch in aller Zukunft: 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 CBBCler*Innen,

Wenn ihr diese Ausgabe in Händen haltet ist es bereits Oktober, d.h. die Saison neigt sich unweigerlich dem Ende zu. Erneut ein Jahr mit vielen Absagen, darunter unsere Jubiläumsfeier und dann auch noch der Ersatztermin für die JHV in Großgessingen. Hoffen wir, dass nun wenigstens der Ausweichtermin Ende Oktober statt finden kann. Zumindest auf zwei Treffen habe ich es gebracht, Vogtland und Weite (CH), um so mehr habe ich beide genossen.

Obwohl die letzten Wochen wettertechnisch doch noch sehr Motorradfreundlich waren, blieben meine Mopeds stehen. Ich hatte mir den Mittelhandknochen des kleinen Fingers rechts gebrochen und musste mehrere Wochen eine Schiene tragen, also ging nichts mit Gasgriff und Vorderbremse. Nach dem die Schiene dann ab war konnte ich, als erste Übung, endlich den überfälligen TÜV Termin mit der Daytona nachholen. Der Prüfer, selbst Klassik-Motorradfahrer, begrüßte mich mit einem Joke, den ich noch nicht kannte: „Ah, Triumph, die älteste Motorradmarke der Welt - sie wird schon in der Bibel erwähnt: und Jesus fuhr mit Triumph gen Himmel“.

Die Plakette war dann natürlich auch kein Problem. Wegen meiner Verletzung und der Schiene konnte ich noch nicht mal die PC Maus bedienen, deshalb hat Wolfgang diesmal fast die ganze Arbeit alleine gemacht. Danke dafür. Ich hoffe wir sehen uns auf der JHV im Oktober.

Wolfgang

nach langem Hin und Her haben wir nun endlich einen Termin für die längst überfällige Jahreshauptversammlung gefunden, bekanntlich sind aller guten Dinge drei. Die Coronalage scheint sich zu bessern, seit einer Woche sinken die Inzidenzwerte langsam. Ich hoffe, wir sehen uns zahlreich und gesund in Düsseldorf um Klaus und Marnet gebührend zu verabschieden und ihre Nachfolger zu begrüßen.

So langsam scheint sich das Leben wieder zu normalisieren, zumindest was unser Motorradfahren angeht gibt es im Moment keine mir bekannten Probleme, die Stammtische sind wieder belebt und man kann sich treffen und Ausfahrten organisieren. Unsere letzte Ausfahrt hier vom Münsterland-Stammtisch ist aber leider dem Wetterbericht zum Opfer gefallen.

Das Jahr ist noch nicht um, kommt Zeit kommt Ausfahrt, bis Ende Oktober gilt mein Saisonkennzeichen bei der Solomaschine, für den Winter gibt's dann noch das Ganzjahresgespann. Gern hätte ich während der Coronazeit geschraubt, leider geht das nicht in einer Tiefgarage.

Ich hoffe, ihr habt eure Coronazeit genutzt und eure Motorräder, sofern nötig, auf Vordermann gebracht.

Alles Gute, bleibt gesund, man sieht sich.

P.S.: KALENDERFOTOS SCHICKEN!

Klaus Jürgen

Paul for President - ein Mann der 1. Stunde -

Liebe CBBC'ler, ich habe mich für den Posten des 1. Vorsitzenden im CBBC e.V. beworben und möchte mich denjenigen, die mich noch nicht kennen, einmal kurz vorstellen.

Mein Name ist Paul Hanenberg, bin 68 Jahre alt und verheiratet mit Christiane - sie wird demnächst die neue Merchandiserin. Seit vier Jahren bin ich Rentner und wohne in Laer im schönen Münsterland.

Mit 16 Jahren begann meine Mopped-/Motorradleidenschaft - eine Honda SS50, die ich von meinem Bruder übernahm, war fast 3 Jahre mein treuer Begleiter. Später waren es dann einige preiswerte Motorräder japanischer Bauart. Mitte 1973 muss es gewesen sein, als ich hier im Ort in einem alten Holzschuppen meine erste AJS 650 sah und auch später kaufte, in einem desolaten Zustand für DM 100,00. Der Bazillus englisches Motorrad hatte mich erfasst und hat mich auch bis heute nicht losgelassen.

1976 las ich der Motorradzeitung PS oder MOTORRAD, das ein gewisser Klaus Lonnendonker für eine AJS / Matchless - Interessengemeinschaft Gleichgesinnte suchte. Ich meldete mich natürlich beim ihm und wurde als Mitglied Nr. 39 registriert.

1980 suchte Klaus einen Kassierer für die Vereinigung. Da ich beruflich bei einer Sparkasse beschäftigt war, traute er mir den Posten zu.

Im Dezember 1980 wurde der CBBC gegründet und ab 1. Jan. 1981 ins Vereinsregister Leichlingen eingetragen. Ich war als Gründungsmitglied dabei und habe auch hier die Clubkasse weitergeführt, bis ich sie nach 20 Jahren an unseren jetzigen Kassierer Jürgen „Dolly“ Kuse übergeben habe. Darüber hinaus war ich gleichzeitig für unser Merchandising zuständig, bis ich das an Bernadette Schulte übergeben habe.

Ende 2015 wurde ich als Nachfolger von F. Flender zum Schriftführer gewählt. Bis heute habe ich den Posten inne.

Seit 1984 habe ich in dreißig Jahren 20 x das CBBC-Münsterland-Treffen organisiert, zwischendurch auch Teilmärkte bei Karl am Kanal in Gelsenkirchen.

Seit 1999 nehme ich beim HMF in Holland an Gleichmässigkeitläufen bei Classic-Rennen teil - natürlich auf AJS. Inzwischen haben sich in meiner Garage einige „Ladys“ angesammelt.

Der Club begleitet mich nun also schon über vierzig Jahre und ich kann sagen, dass er wie eine zweite Familie für mich ist. Ich habe noch einige Ideen und freue mich, wenn ich diese als Vorsitzender mit Euch gemeinsam umsetzen darf.

Viele Grüße, Paul Hanenberg



So, und hier die Adresse der Veranstaltungsorte:

Brauerei Ausschank - Haus Schmalbauch - 40233 Düsseldorf - Birkenstr. 46

Hotels: Hotel Berolina Rethelstraße 81, 40237 Düsseldorf: Tel: 01608532902 B&B Hotel Düsseldorf-City Toulouser Allee 2-4, 40211 Düsseldorf Tel. 0211 415500 B&B Hotel Düsseldorf-Mitte Kettwiger Straße 6, 40233 Düsseldorf Tel: 02111177057-0 B&B Hotel Düsseldorf City-Süd Kruppstraße 32, 40227 Düsseldorf 0211 650237-0 Und nun die Parkhäuser: Conti Parkhaus Bendemannstraße 5, 40210 Düsseldorf Parkhaus am HBF Charlottenstraße 62, 40210 Düsseldorf Park One Immermannstraße 65, 40210 Düsseldorf Park One Karlstraße 76, 40210 Düsseldorf Conti Park Grupellostraße 34.

14 vogtländische Engländer-Treffen . . .

hat es nun schon gegeben. Dieses Mal fuhr ich alleine und so nahm ich die A65 O.i.F. Bauj. 1971, die eine entspannte Reise versprach. Freitagmorgen war gutes Wetter für ein englisches Motorrad. Keine Sonne und verhaltene Frühsommertemperaturen, wobei später noch etwas Regen versprochen war, um den Motor noch weiter herunter zu kühlen. Ich war gespannt, wie mein Navi mich „auf dem kürzesten Weg“ zur Erholungsstätte Waldfrieden bei Mühltruff bringen würde.

Die ersten 80 km wäre ich auch so gefahren wie „Carlson 2“. Bei „kürzestem Weg“ muss man aber auf Überraschungen gefasst sein; doch dazu kommen wir noch. Jetzt ging es erst mal überwiegend auf schönen kleinen Straßen nach Einbeck („Bockbier“ und „PS-Speicher“). Leichtsinngerweise hatte ich das Gelkissen zuhause gelassen und gefühlt saß ich seit einer Stunde auf einer Blechplatte, was den Fahrgenuss erheblich beeinträchtigte. In einem Markt fand ich für 3 € ein Stuhl-kissen, welches die Misere hervorragend behob.

In Northeim war immer noch die Bundesstraße in Richtung Kyffhäuser gesperrt. Mit Carlsons Hilfe war bald eine schöne Ausweichstrecke gefunden. Über Elvershausen und Gieboldshausen fuhr ich in das Tal, wo sich die Rhume neben der kleinen Straße durch die Wiesen schlängelt. Über den Ohmberg führte der Weg oft über Kleinststraßen und durch Waldgebiete nach Sömmerda. 10 km südlich von Sömmerda sah ich das erste Stoppelfeld dieses Jahres. Im Weserbergland waren die meisten Felder noch weit weg von der goldenen Reifefarbe. Südlich vom Kyffhäuser lag das Thüringer Becken



vor mir. Ein beeindruckender Blick ist das immer wieder.

Weimar hatte ich nur geschrammt, aber durch Jena schickte mich Carlson auf den Mainroads B7 und B88, wie es schlimmer nicht sein kann für ein Landei mit Großstadt-Phobie. Glücklicherweise war die Rush Hour schon vorbei, aber 2 - 3-spurige Stadtautobahnen bereiten mir Unbehagen, auch wenn rechts nur ein Stadtbuss und in Abständen von 30 Metern auf allen Spuren Autos fahren. Mein Problem?: Ich stelle mir vor, alles voller LKW und Autos, ich in der 2. Spur und plötzlich geht der Motor aus. Schon mal drüber nachgedacht? Okay, passiert bei Hinkley-Triumph



nicht, aber ich reise mit BSAs, die zwischen 50 und 69 Jahre alt sind ... Schließlich kam die BAB 4 in Sicht und Carlson malte einen kringeligen Strich über die Autobahn hinweg ins „Nirgendwo“. Die Stadt endet gleich hinter der Autobahn und direkt nach einer Land-Rover-Werkstatt wies Carlson in eine unscheinbare Straße. Unter der Eisenbahn hindurch in das Dorf Rutha und dann in ein schmales Asphaltband zwischen Wiesen. Hurra! Die Einöde hatte mich wieder. Von Sulza bis Wolfersdorf und schließlich nach Zeulenroda schwang ich überwiegend auf einspurigen Straßen zwischen Wiesen und Waldstücken dahin. Das letzte Wegstück hielt aber noch eine Überraschung bereit. Es war jetzt wieder angefangen zu regnen. Bis auf einen leichten Schauer im Harz hingen die Wolken heute zwar tief, aber es war weitestgehend trocken geblieben. Eigentlich hätte ich stutzen müssen, als mein Navi mich neben der ausgebauten Hauptstraße in ein Dorf leitete. Die Hauptstraße von Zeulenroda nach Pausa und dann nach Mühltruff war ich schon oft gefahren. Naja, dachte ich, er weiß vielleicht eine Abkürzung und die war mir bei dem Wetter ganz recht. Vor einer Scheune in den schmalen Wirtschaftsweg fand ich noch unbedenklich. Bergauf zwischen Wiesen näherte ich mich einem Wald. Kein Verbotsschild warnte. Rein in den Wald auf einem schmalen Asphaltweg. Dann Schotter. - Okay?! - Ja, und plötzlich schlammiger Waldweg. Umdrehen? Nee, erst mal sehen! Unter den hohen Bäumen war es schon dämmerig; das Visier war auf und die Augen scannten den Weg. Hier stürzen und nicht weiter fahren können wäre der Supergau. Das schwer gepackte Heck der Maschine mäanderte hinter dem Vorderrad her, mit dem ich versuchte tiefen Pfützen und Matschflächen

auszuweichen. Mehrere Male stand ich in den Fußrasten und schob den Hintern zum Ausbalancieren mal zu der und mal zu jener Seite. Au shit! Im Matsch sah ich immer wieder PKW-Reifenspuren, was mich zu dem Schluss kommen ließ, dass man mich finden würde, wenn ... Plötzlich war wieder Asphalt da und bald darauf war der Wald zu Ende. Einige km noch und ein Ortsschild tauchte auf: „Mühltruff“. Ich sagte einige unfreundliche Worte zu Carlson 2 und war froh, als ich die Hauptstraße erreichte. Ab hier kannte ich mich wieder aus.

Aber – suchen wir nicht das Abenteuer, wenn wir mit den alten englischen Eisenhaufen losfahren? Egal ob Zündaussetzer oder Waldweg, das Leben sollte nie langweilig werden!

Englische Motorrad

Klassiker



• BSA

• Triumph

Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteillager
unit und pre unit * **Versand** *
Verschleißteile für 650er und 750er
Twins und Triples ständig vorrätig
Elektrik, Amal Vergaser+Teile, Literatur
Speichenrad Service, Chrom, Alu, Edelstahl

Martin Ehrkamp

Düsseldorfer Str. 113 * 42781 Haan
Tel. 0 21 29/34 49 75 * Fax 34 49 76
britbikes.haan@freenet.de



Schließlich die steile Einfahrt zu der Erholungsstätte hinunter, zwischen den Zelten der Enfield-Freunde hindurch und dann ankommen auf dem Platz, auf dem sich dieses Wochenende alles um englische Motorräder drehte.

Es ging schon auf 20 Uhr zu und es waren dieses Jahr schon sehr viele Treffen-Besucher da. Ich hatte zusammen mit Stephan eine einfache Hütte gebucht. Angesichts des Wetters, eine gute Entscheidung. Schnell waren die Sachen im Zimmer verteilt und etwas Bequemes angezogen. Die Goulasch-Suppe in der Remise tat gut und läutete den „Feierabend“ ein. Bei einem Bier traf man alte Bekannte wieder und tauschte die Erlebnisse der Anreise und der letzten Monate aus. Es war schon nach 23 Uhr, als mein Hüttenkollege auf seiner Velocette auf den Hof brummte. Viele hatten mehr als genug Regen gehabt. Aber endlich wieder zu einem Treffen fahren zu können, war die Triebfeder, die vieles ertragen ließ. So kam auch der Wunsch nach dem Schlafsack nicht so bald.

Der neue Tag startete mit Sonnenschein und einem guten Frühstück mit Freunden. Irgendwann musste dann noch die Tankstelle aufgesucht werden, um für die Ausfahrt vorbereitet zu sein. All die Jahre hat Alfred mit seinen Helfern eine oder mehrere Strecken ausgearbeitet, auf denen uns die Schönheit des Vogtlandes gezeigt wurde. Ich habe in den Jahren vielleicht 10 Tref-

fen-Berichte geschrieben und werde nicht müde zu sagen, dass es im Vogtland sehr, sehr schön ist!

Um 10:30 Uhr sagte Alfred einige organisatorische Worte zu dem Starterfeld, das sich gleich in 2 Gruppen auf den Weg machen würde. Zum Mittagessen sollten

die etwa 50 Motorräder wieder zusammenkommen. Danach Besuch eines landwirtschaftlichen Museums mit vielen Zusatzthemen aus dem Leben in der DDR. Die Gruppe der schnellen Fahrer folgte einer AWO, die von Peter Mosch, einem Classic-Rennfahrer pilotiert wurde.



Wir Genuss-Fahrer „trödelten“ hinter Alfred durch die Gegend. Das Getreide war reif und leuchtete golden in der Sonne. Die Waldpassagen hatten noch die Kühle von gestern gespeichert. Auf einigen Wiesen duftete das frische Heu. Entspannt ging es durch die Landschaft mit schönen Fernblicken. Nach einem Anstieg im Wald erreichten wir die Höhe vor Rößnitz. Rechts eine große Wildblumenwiese die von rotem Mohn dominiert wurde. Links, voraus in der Ferne einige Höhenzüge und hinter der Asphaltkuppe reckte sich der Kirchturm aus dem Dorf, in das wir gleich einrollen würden. Oft war nur „rollen“ angesagt, um all die Eindrücke aufzunehmen, die sich boten. Einige Kilometer weiter, in Dödra machten wir einen kurzen Stopp an der Kirche, deren Außenmauern mich immer wieder wegen den grünen Steinen faszinieren. Man konnte hineingehen und sah in eine Welt, die von dem Treiben draußen abgekoppelt war. Der Koksofen unterhalb der Kanzel, die alten Bänke und die leicht naiv gemalten Bilder eines Heimat-Chronisten. Unglaublich, wie viele Männer aus dem kleinen Dorf in den beiden Kriegen gefallen waren. Die Welt draußen, hat sie vergessen. Auf Millionen Handys wird mit dem Finger gewischt, nützliche und überflüssige Infos satt ... Aber,

hier drinnen waren sie alle aufgeschrieben. Aus einer Familie 3 Brüder! – Ob es den Eltern, den Frauen oder Freundinnen geholfen hat, ihre Namen hier zu lesen? –

Die Motorräder wurden wieder gestartet und das Leben rollte weiter. Warst du früher auch ein Fan der „Raupebahn“ auf der Kirmes? Rasant wurde man einige Runden über Höhen und durch Täler bewegt. Die Zeitachse strecken und die Höhenachse extrem ziehen; so etwa fühlte es sich hier an. Oh, – Stau? Nein, wir hatten unseren Gasthof für das Mittagessen erreicht und die Einfahrt war eng.

Es gab für alle, eins meiner Lieblings-Gerichte: Roulade mit Knödeln und Rotkraut. Ach -, was für ein schöner Tag! Beim 0 % - Weißbier gab es interessante Tischgespräche. Von den Leuten an meinem Tisch kannte ich niemanden, konnte aber etwas über Enfields mit Dieselmotor lernen. Da das leckere Essen so schnell aufgegessen war, hatten wir noch fast eine Stunde Zeit, bevor wir in das Museum auf der anderen Straßenseite hinein konnten. Für Fahr-aholics (es soll auch Work-aholics geben) bot Alfred spontan eine Zusatz-Runde an die tschechische Grenze oberhalb von Bad Elster an. Da war er vor 2-3 Jahren zur Kur gewesen, also kannte er hier auch die schönen Ecken. Nicht viele zogen den Müßiggang



war Top Qualität. Im Studium waren viele gute Fachbücher über Technikthemen in VEBs gedruckt worden. Wo sie uns sozial deutlich voraus waren (meine ich), war das „Loben“. Abzeichen und Orden für Leistungen, die man im Westen eher klein redete, damit der Angestellte ja nicht auf die Idee kam, mehr Geld zu fordern. Im Museum gab es auch riesige Traktoren zu sehen, mit denen man die unglaublich großen Felder bestellt hatte.

Für uns ging die Reise durch Wald und Flur nun weiter. Noch etwas Landschaft für die Seele und dann gab es Kaffee für den müden Geist bei Judiths Brückenstübl unter der Pirk-Talbrücke. An den Tischen im Freien gab es wieder interessante Gespräche. Wo ich diesmal saß, drehte es sich um Velocette und Klassik-Rennerei.

Als wir wieder zur Erholungsstätte ka-

men, hatte Alfreds Frau Sabine schon den Grill in Gang. Also an knurrendem Magen hat dieses Wochenende sicher keiner leiden müssen. Unter der Remise und im Hof hatten sich überall Grüppchen zum Quatschen gefunden. Gute Nachrichten über Freunde, bei denen das Schicksal quer geschossen hatte, haben mich sehr gefreut. Das Wetter spielte mit und so hielten wir es wieder lange aus. Auf dem Grill von den Anglern an der Nachbarhütte lagen angeknabberte Maiskolben aber keine Fischgräten, als wir schlafen gingen. Gut, dass wir Steaks gehabt hatten.

Die Sonne beamte auch Sonntag quer durch unsere Hütte und half beim frühen Aufstehen. Stephan wollte mit seinen BSA-Freunden aus den Hessisch Lowlands zurückfahren und die hatten 9:15 Uhr angesagt. Solch eine Distanz erfordert schon 2 Scheiben Wurst auf dem Brötchen und einen Kaffee. Also – auf, auf! Ich musste mich nach dem Frühstück wieder selbst schubsen, um meine 7 Sachen in die Gepäckrolle zu stopfen. Solange noch Leute da sind, gibt es immer wieder neue Themen. Vielen Dank an Alfred und Gerd und alle, die geholfen haben!!

Navi an den Lenker, tupfen, Choke, Zündung, ein Tritt und die A65 lief, – wie immer. Carlson hatte noch Pause, denn ich wollte die Bundesstraße über Schleiz nach Zeulenroda fahren und nicht wieder durch den Wald. Ha, Pustekuchen! Hinter Schleiz, begann gleich die erste Umleitung des Tages; und es folgten noch einige. Na denn Carlson, dein Auftritt: „nach Hause“! Nicht lange und der Weg führte durch einen „beinahe-Kriechtunnel“ unter der Autobahn nach Westen. Was Andreas aus Ascheberg im Münsterland jetzt wohl dachte? Wir fuhren seit Schleiz zusammen, weil seine Enfield aus Strommangel sein Navi nicht füttern konnte. Bald ging es bei Sonnenschein und blauem Himmel mit Wölkchen in langen Schwüngen durch das Tal der jungen Roda auf Jena zu. Die Umleitungsschilder und auch die 3 Barken ignorierte ich so lange, bis wir vor einem Bauzaun standen, hinter dem eine tiefe Lücke in der Straße klaffte, die ein paar Meter weiter drüben wieder da war. Vermutlich sollte die Roda eine neue Brücke



dem Fahren vor.

Das Museum war viel mehr als nur eine Sammlung von Ackermaschinen. Hier hatte eine kleine Gruppe das „andere“ Leben in der DDR dokumentiert. Eigentlich waren die ausgestellten Themen und Gegenstände gar nicht „Andere“ als in einem West-Museum, aber alles hatte andere Markennamen und sah ein wenig anders aus. Ich ziehe meinen Hut vor der Leistung, die die Menschen in der DDR vollbracht haben um eine angeordnete „Parallelwelt“ zu realisieren. Erinnern möchte ich noch daran, dass wir viele gute Ost-Sachen bei Quelle kaufen konnten. Unser „Körting“-Radiorecorder war unkaputtbar. Und eine Revue-Flex respektive Praktica-Camera





bekommen. Der einzige Weg führte in die Felder, aber in so einem Dorf fahren die Leute doch nicht 20 km, um den Nachbarn zu besuchen. Ein Bauer / Jäger kam mit seinem grünen Geländewagen um die Ecke. Ich fragte ihn, wie wir auf die andere Seite gelangen könnten. Er deutete auf den Feldweg und gab dann den Tipp „oder über die Fußgänger-Behelfsbrücke hinter dem Zaun!“ Yeah! So geht Motorrad-Wandern!

Durch Jena wieder auf den „Via Apias“. Glücklicherweise ist Sonntagmorgens in den großen Städten nichts los, und so blieb die Jena-Passage unkritisch für meinen Blutdruck. An einer Tanke bei

Sömmerda machten wir Mittagsrast. Es ergab sich ein Gespräch mit dem Fahrer einer aktuellen Benelli 750 cc Twin. Die Gemeinsamkeiten zwischen der A65 und der Benelli waren 2 Räder und 2 Zylinder. Der Unterschied: 50 Jahre. Dass es mal eine „Benelli Sei“ mit 6 Zylindern gab, war dem jungen Fahrer unbekannt.

Weitgehend ausgeglichen und gestärkt nahmen wir die nächste Herausforderung der Tour in Angriff: eine Umleitung. Zunächst dachten wir ja, dass es das Beste und Schnellste sei, den Umleitungsschildern zu folgen. Nach einer $\frac{3}{4}$ Stunde standen wir aber wieder an den 5 Barken der Vollsperrung in den südlichen



Kyffhäuser, weil die Umleitungsschilder uns zu einer weiteren Vollsperrung geleitet hatten und auch Carlson immer wieder in die gesperrte Straße wollte.

„Anlieger frei bis Baustelle“ stand auf einem Schild. Mit dem Motorrad kommt man fast durch jede Baustelle, war unsere Meinung und so fuhren wir durch. Nagelneue Fahrbahn ohne irgendwelche Baustellenreste für mindestens 20 km! Ich fasste es nicht!

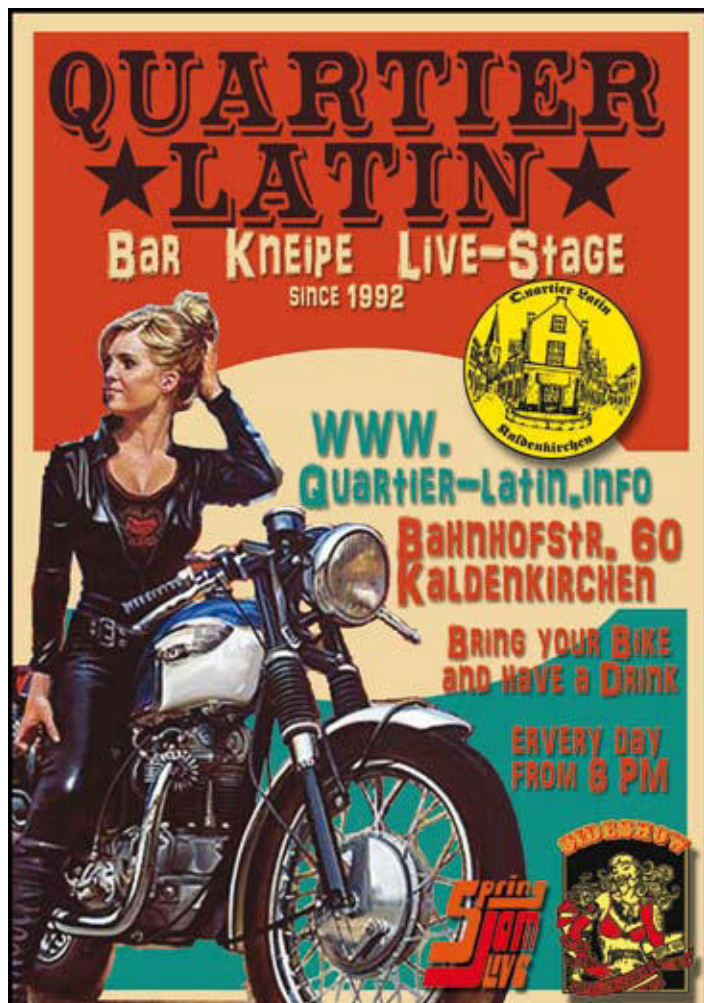
Schließlich kamen wir an eine Sperrung, die ich von Freitag wiedererkannte. Rechts ab, einige hundert Meter und Zack, hatte Carlson wieder den Alternativweg parat. Etwas später gab es Tropfen,

die schnell zu Bindfäden wurden und dann zu einem Gewitter erster Güte. Wir waren mitten in der Tucht südwestlich von Osterode, auf dem Rücken des Geländes, mal im Wald, mal auf der Pläne. Es donnerte und Blitze zuckten rechts vor uns. Was sollte das noch werden? In den Waldpassagen war die Straße mit Blättern, Aststücken und Nadelbüscheln gepflastert. Das fehlte jetzt noch, hier vom Blitz getroffen zu werden, dachte ich gerade, als wieder einer durch den Regenvorhang schoss. Aber weiter weg, meinte ich. Dann hörte der Wind auf an der Jacke zu rütteln und 5 km weiter war die Straße trocken. Etwas benommen ließen wir Northeim südlich hinter uns und hatten Höxter als nächstes Fernziel, wo sich unsere Wege trennen würden. Andreas Richtung Paderborn und ich nach Minden. Durch den Solling fuhren wir auf einer schönen, endlosen Waldpassage, aber irgendwie passte nichts mehr in den Reisespeicher. Endlich in Höxter über die Weser. Beim Ampelstopp: „Komm gut hin!“ und weiter. Mein km-Zähler hatte schon fast die Strecke von der ganzen Hinfahrt gezählt und ich passierte gerade Marienmünster, wo der OTO-Treffenplatz nicht weit ist. Das bedeutete für mich aber noch über eine Stunde Fahrt! An der Porta Westfalica motivierte ich mich bei unserer Stamm-Eisdiele nochmal für die letzten 40 km. - Ein paar Minuten nicht sitzen tat sooo gut.

Schließlich waren 1112 BSA-Treuepunkte auf den Rollen des Smiths-Instrumentes hinzuaddiert worden und das war gut so -

Ride them, don't just have them!

Bericht/Fotos: Jürgen Jaeschke



Mein Weg zum British Bike - der Norton Commando -

Es war ein langer Weg, bis meine erste Norton - eine Norton Commando - in der Garage stand.

Mit sechzehn Jahren war ich ein überzeugter Zweitaktfan. Besonders der Sound eines Zweitaktzweins konnte mich begeistern. Wie so häufig in den 1960ern wollte ich mit 16 Jahren mobil sein. Mein Vater war ein strenger Motorradgegner. Er hatte schon zu viele schwere Unfälle mit Motorradfahrern erlebt und dadurch Freunde verloren. Ein Moped durfte es jedoch ruhig sein. Da ein Kollege von ihm eine gebrauchte Zündapp KS 50 günstig anbot, wurde die für mich zum Preis von 250 DM erworben. Die KS 50 war allerdings ein Kleinkraftfahrzeug mit richtigem Kennzeichen und 4,2 PS. Das bedeutete etwa eine Fahrleistung wie er sie von den früheren 125 ccm Motorrädern kannte. So kam ich zu meinem ersten Fahr-



zeug.

Zuerst wollte ich nur gut von A nach B kommen und hatte keine Ahnung wie man das am besten bewerkstelligt. Einen Sturzhelm und eine Lederjacke wollte ich nicht. Das war etwas für die Rocker und nicht mein Ding. Im Jahr darauf begann ich eine Lehre als Elektriker und ein junger Geselle in dem Betrieb war Motorradfahrer. Er fuhr oft mit einer 200er Adler Twin zur Arbeit. Im Sommer kam er Solo – im Winter hatte er einen 200er Steib montiert.

„Richard“ brachte mir bald bei, was man als Motorradfahrer für Kleidung anzieht und warum man unbedingt einen Sturzhelm braucht. So nahm alles seinen Lauf. Wir waren bald gut befreundet und unternahmen Touren zusammen. Mich packte schnell der „Bazillus“ und ich hatte den Ehrgeiz, meinen Fahrstil zu verbessern und möglichst schnell in den Kurven zu sein. Richard schwärmte mir vor, dass man in den Niederlanden in Assen auf dem TT-Rennkurs frei fahren könne, weil es außerhalb der Rennveranstaltungen eine einfache öffentliche Straße sei.

Über den kommenden Winter wurde nun die KS 50 etwas sportlich umgebaut. Ich hatte beim Zündapphändler in Oldenburg eine Einsitzerbank bekommen und der Benzintank wurde ein Stück verlängert. Den Schalthebel habe ich nach hinten gedreht und meine Füße ruhten nun auf den hinteren Fußrasten. Der Lenker wurde umgekehrt montiert. Das war nun ein nach unten gezogenem Lenker und man saß sehr rennmäßig auf dem Moped. Zuletzt habe ich Kolben und Zylinder der aktuellen KS 50 mit 4,8 PS montiert. Der Zylinder wurde eigentlich mit Gebläse gefahren aber er lief auch so problemlos ohne Klemmer. Das Gebläse schluckt ca. 0,5 PS an Leistung und so ging meine Zündapp recht gut damit. Mit den serienmäßigen 50ern konnte ich mehr als mithalten. So gelang es mir selten meine Freundin zu besuchen, die ca. 30 km entfernt wohnte. Zu oft kam mir eine 50er entgegen und dann wurde gedreht und so lange hinterher geheizt, bis ich sie überholt hatte. Wie war das noch mit dem Bazillus?

Mein Kollege Richard war mittlerweile bei der Bundeswehr und hatte seine Adler aus finanziellen Gründen verkauft. Er besorgte

sich dann auch eine Zündapp KS 50 gleichen Baujahres wie meine – noch mit der scheußlichen Schwinge in der Gabel. Er rüstete sie mit dem 5,2 PS Zylinder/Kolben aus. Zunächst hatte sie leichte Klemmer. Etwas Rizinus ins Gemisch half da gut. Nachdem er den Kolben noch einige Male nachgearbeitet hatte war die Zündapp dann vollgasfest. Er drehte auf der Rennstrecke in Assen nach Stoppuhr Runden mit gut 80er Schnitt. Das war damals schon recht schnell für eine 50er.

Mit 19 Jahren hatte ich meinen Vater so weit, dass ich den Motorradführerschein machen durfte. Mein schmales Einkommen als Elektrolehrling reichte noch nicht für den Kauf eines ausgewachsenen Motorrades. Ich hatte in der Zeitschrift Motorrad den Bericht von „Klacks“ über die neue Maico MD 125 mit Drehschiebersteuerung gelesen. Das war ein erschwingliches Motorrad und begeisterte mich. Man konnte sie bei Stüdemann in Hamburg ansehen und bestellen. So fuhr ich im Herbst 1966 mit Richard und einem weiteren älteren Motorradfreund nach Hamburg zu Stüdemann. Eine Probefahrt war zwar nicht möglich, aber die Maico gefiel mir und ich bestellte sie. Leider gab es bei Maico Liefer-schwierigkeiten. Als im Frühjahr 1967 immer noch keine Lieferung in Aussicht stand trat ich von dem Kauf zurück. Manchmal können so einfache Dinge recht problemhaft werden. Statt der Maico kaufte ich in Oldenburg eine schon etwas ältere Ducati Elite 200 ccm, mit 18 PS. Das war durchaus eine interessante Konstruktion mit



Königswelle und einem recht sportlichen Fahrwerk. Leider war die Kurbelwelle nicht mehr in Ordnung und so musste ich schon nach kurzer Zeit die Welle überholen lassen. Der Verkäufer der Maschine half mir beim Zusammenbau. Dabei fuschte er erheblich und setzte die Kurbelwelle mit seitlichem Spiel ein. Ich vermochte zunächst nicht einzuschätzen, was das bedeutete. Dem Antrieb der Nockenwelle über Teller und Kegelrad auf die Königswelle bereitet das einen schnellen Tod. Teller und Kegelrad hatten sich nach kurzer Zeit ziemlich zerfressen. Das war es dann wieder!

Ich war seit April 1967 in der Ausbildung zum Polizeibeamten in Hann. Münden auf der Polizeischule. Meine Vorstellung, die Wochenendauffahrten von dort nach Hause mit dem Motorrad zu fahren hatte ich kaum umsetzen können. Nun stand da die Ducati herum und ich hatte nichts zum Fahren. Schlimmer kann es einen Motorradfahrer kaum treffen. Ich konnte jedoch von einem Motorradfreund eine Tornax Schwarze Josephine mit einem 250er Ilo Zweitaktzweins für wenig Geld erstehen. Das war zwar kein Sportgerät aber mit seinen 14,8 PS ein erfreulich zuverlässiges und komfortables Motorrad. Mit der bin ich im Spätsommer und Herbst jedes 2. Wochenende die Strecke von Oldenburg nach Hann. Münden und zurück gefahren. Bald hatte ich einen Weg über die Landstraßen gefunden. Über die Autobahn waren es ca. 320 km. Das war schon



sehr langweilig. Über die Landstraßen dauerte es zwar etwas länger aber von Oldenburg aus ab Lübbecke, Detmold, Hameln an der Weser entlang bis Hann. Münden war es immer ein Erlebnis. Auf der Polizeischule entstand dann eine dauerhafte Freundschaft mit dem Kollegen Klaus Otto, der eine alte BMW 51/3 fuhr. Wir kamen 1968 gemeinsam zur Bereitschaftspolizei Hannover. Von da waren es bis Oldenburg nur noch ca. 160 km. Ich hatte etwas Geld gespart und kaufte mir nun doch endlich die Maico MD 125. Die hatte mittlerweile 15 PS und die waren auch tatsächlich reichlich vorhanden. Bei einem Eigengewicht von etwa 99 kg – ein tolles Fahrwerk wie ein Moped und mit 16 Zoll Rädern



– da konnte man richtig reinhalten. Als Reisegeschwindigkeit waren 110 km/h möglich, und so konnte man auf der Autobahn damals noch gut mitrollen. Ich hatte die Maschine mit einem Kröber Drehzahlmesser ausgerüstet und mir angewöhnt streng danach zu fahren.

7800 U/min war für mich die Höchstdrehzahl und das bedeuteten im großen Gang etwa 120 km/h. Im Stadtverkehr lief sie ganz gut im Bereich 3000 bis 4500 U/min.

Als Schutzmann hielt ich mich natürlich an die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Das war schon eine tolle Sache, wenn ich dann mit gut 50 auf das Ortsausgangsschild zurollte und hinter mir eine Familienkutsche ungeduldig drängelte. Ich habe dann voll beschleunigt und der Pkw blieb in einer blauen Abgaswolke meiner Maico zurück.

Es folgte 1968 ein Motorradurlaub zusammen mit Klaus Otto und seiner BMW R 51/3 in die Eifel. Hinter Prüm in der Westeifel kurz vor der Grenze wurde von einer Motorradgruppe ein Motorradurlaub auf dem Campingplatz Machtemesmühle angeboten. Das war eine tolle Sache. Man hatte für die Motorradfahrer einen Teil des Platzes reserviert und so war es dort wie auf einem Motorradtreffen. Wir genossen die Zeit 14 Tage lang und unternahmen viele Touren durch die Eifel. Einen Tag fuhren wir natürlich zum Nürburgring. Man konnte dort eine Zehnerkarte kaufen und dann

die Runden abfahren. Wir teilten uns eine Karte. Auf dem Ring konnte ich die Fahrwerksqualitäten der Maico voll ausnutzen. Wir fuhren gemeinsam Start/Ziel los. K.O. mit der BMW vor mir her und ich konnte erleben, wie er in den Kurven mit dem Fahrwerk kämpfen musste. Das war ein Geschaukel und Gewackele. Nach wenigen Kurven zog ich demonstrativ mit deutlich höherer Kurvengeschwindigkeit locker an ihm vorbei. Ich habe mich dann auf der Strecke reichlich ausgetobt.

Wenn ich das Geradeausstück kurz vor dem Ziel – die Döttinger Höhe – etwa zur Hälfte gefahren hatte, tauchte K.O. mit seiner BMW im Spiegel auf. Start/ Ziel waren wir dann wieder beisammen und es ging in die nächste Runde. Nach 3 Runden hielten wir an und machten eine Pause. K. O. gab mir frustriert seine letzten Runden. Es machte ihm mit der BMW keinen Spaß mehr. Das war mein Erlebnis mit der Maico in der Eifel. Im Herbst hatte ich mit dem Maico in ca. 5 Monaten runde 15 000 km gefahren. Man braucht also nicht unbedingt so viele PS um Freunde mit einer Maschine zu haben.

Trotzdem habe ich die Maico zum Jahresende gut verkauft und bei Alexander in Neustadt a. Rgb. eine Honda CB 250 K1 gekauft. Dieser Maschinentyp war zuvor vom Rennfahrer Walter Sommer auf dem Nürburgring für die Zeitschrift Motorrad getestet worden. Klacks hatte wieder einen schönen Bericht darübergeschrieben. Es war zu der Zeit die schnellste 250er auf dem Markt. Da konnte ich einfach nicht widerstehen.



Es war schon ein toller Motor in der Honda der ruckfrei aus dem unteren Drehzahlkeller von 3000 U/min bis 10500 hochdrehte. Da hatte die BMW R 51/3 meines Freundes nichts mehr entgegenzusetzen. Leider erlebte ich 1969 südlich von Lübbecke einen schlimmen Unfall.

Ich war auf der Rückfahrt von meinem Freund in Lemgo nach Oldenburg und hatte wegen drohenden Regens gleich die Regenkombi über meinen Harro angezogen. Dann kam allerdings die Sonne durch und ich hätte die warmen Klamotten ausziehen müssen. Ich halte allerdings auf meinen Fahrten nicht gern an. So landete ich schließlich wegen mangelnder Konzentration aus-



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

gangs einer Kurve auf dem Grünstreifen und stürzte eine leichte Böschung herab auf eine Weide. Wie das so ist bei Motorradfahrern stand hier der Eckpfahl eines Weidezaunes im Wege. Den traf ich genau mit meinem Helm. Schädelgehirntrauma und ein Filmriss von einer Woche! Das war nicht so toll. Nachdem ich aufwachte war mein erster Gedanke – was ist mit dem Motorrad – wie geht es mit dem Motorradfahren weiter. Das war ein Schock für meine Eltern. Sie hatten gehofft, dass ich jetzt nach diesem Erlebnis nie wieder auf ein Motorrad steigen würde. Es ging also weiter. Meine Maico kaufte ich damals beim Motorradhändler in Oldenburg und wir hatten uns ein wenig angefreundet. Nun bot er mir eine 1 Jahr alte Honda CB 450 K 1 an. Das war wieder eine ganz andere Leistungsklasse mit 42 PS. Die kaufte ich. Da war genug Leistung drin um auch zu zweit gut unterwegs sein zu können. Das musste auch so sein denn mittlerweile war ich gern mit meiner Freundin unterwegs. Leider wurden zu der Zeit die Versicherungen für Motorräder so teuer, dass ich mich Ende 1970 nach einer kleineren Maschine umsehen musste. Ich war mittlerweile mit meiner Ausbildung bei der Polizei fertig und im Einzeldienst in Hameln angekommen. Ich verdiente nur gut 400,-DM im Monat und musste damit Wohnung, Lebensunterhalt, Honda und einen Citroën 2 CV finanzieren. Das war kaum möglich. So kam ich auf eine müde BMW R 27 zurück. Die baute ich ein wenig um, damit sie für lange Strecken geeignet war. Es kam der 18 Liter Tank einer BSA Spitfire drauf und weil der etwas länger als der Originaltank war, montierte ich von meiner Unfallhonda die etwas



kürzere Sitzbank. Die konnte man klappen und so passte unter die Bank noch ein Kasten für Werkzeug und Kleinteile. Weil der BMW R 27 Motor zur lahmen Fraktion gehörte und bei höheren Drehzahlen sich gern das Auslassventil verabschieden konnte nannten wir sie liebevoll „Malvine“.

Das hielt mich jedoch nicht davon ab weite Touren mit der Malvine zu unternehmen. Da ein Schutzmann auch an Wochenenden arbeiten muss hat er in der Woche oft mal einen freien Tag. So fuhr ich dann im Winter 1972 „mal eben“ nach Amsterdam zur Motorradmesse.

Ich hatte schon in der Zeitschrift Motorrad einen tollen Testbericht von der Norton Commando 750 gelesen und war hell begeistert von dieser Maschine. Auf der Messe stand nun das Folgemodell, die Commando 850 Interstate in black and gold lined. Das war es! Die ging mir nicht wieder aus dem Kopf.

Durch eine Bekanntschaft mit einer Engländerin unternahmen wir 1973 eine vierwöchige Englandreise. Die wurde durch ihren Vater, der kurz vor London nahe der A 2 in Shorne wohnte, weitgehend organisiert. Er war Member oft he British Sidercar Club und fuhr ein

BMW R 51/3 Gespann. Er organisierte für den Club die Kontakte zum Festland. So fuhren wir mit der Malvine zu ihm nach Shorne. Die BMW war voll bepackt mit Zeltgepäck und allem. Dort blieben wir drei Tage und dann ging es auf unserer Reise über Birmingham zur Isle of Man – zur TT – weiter über Wales und zurück nach Shorne. Wir übernachteten durch Vermittlung unseres Freundes überwiegend bei Motorradfamilien und lernten sehr gastfreundliche Menschen kennen. Während der TT Rennwoche zelteten wir und auch in Südwest Wales packten wir für einige Tage das Zelt aus. Das war ein Zweimann-Hauszelt. Vorn hatte ich mittels Plane ein kleines Vordach dafür gebaut. Das war eine recht spartanische Angelegenheit.



Meine Norton Commando in aktueller Aufmachung. Man sieht ihr die gut 170 000 km nicht an.



In England war es auf den Landstraßen kein Problem mit der schwach motorisierten BMW zu fahren. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 50 Meilen (etwa 80 km/h) beschränkt und auch auf den Motorways wurden nicht mehr als 120 km/h gefahren.

Der Hammer kam auf der Rückfahrt in Deutschland bei Wuppertal auf der Autobahn. Ich fuhr den Berg runter und traute mich nicht den Motor über 110 km/h zu fahren – die Ventile lassen grüßen! Uns überholte talwärts bei Wuppertal ein 2 CV und der schoss auch mit Schwung den nächsten Berg wieder hoch und ward nicht mehr gesehen. Ich musste an Steigungen immer in der 3. Gang und mochte nicht über 70 km/h gehen. Da wurde man damals noch nicht von LKW überholt aber es war so frustrierend, dass ich mir schwor – nie wieder mit der Malwine solche Touren zu unternehmen.

Nun musste wieder eine stärkere Reisemaschine her. Ich dachte noch einmal an eine Honda 450 aber dann wurde über die örtliche Zeitung gar nicht weit entfernt eine Norton 750 Commando Interstate, black and gold lined, Bauj. 1969, für 2500 DM angeboten. Nichts wie hin – ansehen - Probefahren – kaufen – nach Hause. Wahnsinn – dieser Durchzug schon bei 2500 Touren. Das war ein ganz anderes Erlebnis.

Gut – die Maschine war äußerlich topp – bald stellten sich Aussetzer ein. Waren es die Vergaser – war es die Zündung – jetzt musste ich mich mit der Technik auseinandersetzen. Ich gewann schnell neue Freunde aus der Hannoveraner British Bike Szene.

Die haben mir sehr geholfen. Es dauerte allerdings sehr lange bis ich den Zündungsfehler fand. Ich hatte noch mal die Schaltpläne für meine Commando studiert und da gab es einen Vorwiderstand, um den 12 Volt Strom auf 6 Volt für die beiden 6 Volt Zünd-

spuler runter zu bringen. Irgendwo hatte ich bei den Beigaben zur Norton noch eine 12 Volt Zündspule gefunden. Die baute ich ein und dann fand ich noch irgendwo eine 12 Volt Spule von einem VW Käfer. Die ließ sich auch notdürftig einbauen. Und was war nun? Die Norton lief ohne Mucken. Jetzt wurde mir auch klar, warum die Norton immer mal wieder ohne Aussetzer gelaufen war – wenn die Batterie nicht mehr viel draufhatte. Die Zündkondensatoren konnten die mehr als 12 Volt nicht verkraften und an den Unterbrechern gab es ein heilloses Gefunke.

Wieder etwas dazugelernt.

Ich fuhr im Herbst 1974 mit der Norton zu meinen Freunden in Shorne und kaufte in London bei Gus Kuhn/Norton/BMW den Vorwiderstand und noch einige Teile, die mir wichtig erschienen. Es ging noch ein weiteres Jahr ins Land, in denen ich technische Fehler beseitigen musste. Das hinderte uns nicht daran, 1975 mit der Commando nach Jugoslawien zu fahren. In Opatija fand damals noch der Weltmeisterschaftslauf statt. Den sahen wir uns an

und hatten 14 schöne Tage an der K+K Küste.

Im Sommer darauf 1976 wagten wir einen Urlaub nach Finnland. Einen Sommer weiter ging es nach Schottland. Wir waren gut unterwegs mit unserer Commando. Der Ölverbrauch war mir etwas zu hoch und so wurde der Motor im Winter 1977/78 komplett zerlegt, neu gelagert und natürlich neue Kolben eingebaut. Danach fuhr ich sie sorgfältig ein und nun läuft sie bis heute noch total problemlos. Als ich 100 000 km auf der Uhr hatte habe ich noch mit Freunden gefeiert. Mittlerweile stehen wieder gut 70 000 km auf der Uhr. Ich wurde vor einigen Tagen auf der Tankstelle von einem Autofahrer angesprochen der sich nach dem Baujahr der Norton Commando erkundigte. Er meinte er habe sich einen Japaner gekauft, weil die ewig halten würden. Ich zeigte ihm den Kilometerstand von gut 70 000 km und sagte, dass er 100 000 km hinzuzählen müsse. Ich fragte, ob das sein Japaner auch leisten könnte? Ich sah an seinen Augen, dass er mir die Kilometerleistung nicht abnahm.

So kommt man also zum British Bike. Dass in den 1980ern dann ein Norton ES 2 Gespann hinzu kam um mit Frau und Kindern gemeinsam auf Reise gehen zu können ist ein weiteres Thema. Letztendlich kramte ich 2011 alle meine Einzylinderteile, die in Stock lagen hervor und baute einen schönen 350er Oldtimerrenner daraus zusammen. Mit dem bin ich seit 2012 in den Niederlanden Oldtimerrennen gefahren.

Ich kann sagen: das große Glück liegt nicht nur auf dem Rücken der Pferde. Als Pensionär auf abgesperrten Rennstrecken noch mal richtig reinhalten zu können – das ist es – / ahr

Bericht/Fotos: Manfred Ahrens





Dieser journalistischen Binsenweisheit folgend, war das CBBC Trial Training ein voller Erfolg!

Wer kennt nicht die Situation in der du gefragt wirst: „möchtest du erst die gute oder die schlechte Nachricht hören?“ Ich entscheide mich in der Regel zuerst für die schlechte Nachricht in der Hoffnung, die gute Nachricht richtet mich dann wieder auf und alles ist super. Leider ist die Realität nicht so simpel gestrickt, trotzdem halte ich an dieser Vorgehensweise fest. Was hat dieser Prolog mit Trial zu tun? Zuerst die schlechten Nachrichten: Beim CBBC Trial am 10. September in Werl waren 2 (in Worten zwei) CBBCler die sich auf dem weitläufigen Gelände austoben wollten. Zusätzlich hat dies der Vereinskasse auch noch 50 € gekostet. Die gute Nachricht: Er war richtig super! Der MSC Werl hat wieder exklusiv für

uns seine Tore geöffnet und uns sein großartiges Gelände zur Verfügung gestellt. Mit Berti und Michael waren zwei erfahrene Trialfahrer als Instrukturen vor Ort. Trotz aller schlechten Wettervorhersagen blieb es den gesamten Trainingszeitraum trocken. Erst als die letzte Rennwurst auf dem Grill lag begann es zu regnen. Um 19:30 endete das CBBC Trial Training. Und warum ist eine so mäßige Teilnahme an einer CBBC Veranstaltung eine gute Nachricht? Da kommt es immer auf den Blickwinkel an. Für die zwei Aktiven war die 1:1 Betreuung ein wichtiger Beitrag zu sportlichen Entwicklung. In dieser veranstaltungsarmen Zeit bleibt der CBBC im Gespräch. Wir hatten von Bernadette

eine Kiste mit Merchandising Material und Infos über den CBBC dabei. An einige Interessenten und die anwesenden Besucher konnten wir Infos und Kalender verteilen. Zudem gab es auch einige persönliche Absagen, was uns zeigt, die Veranstaltung wurde wahr genommen. Gleichzeitig ist es gut, einen Kanal in die Trialszene zu pflegen. Und, gibt es irgendwann wieder ein CBBC Trial Training in Werl? Sehr gerne! Die Kontakte stehen und die Bereitschaft ist auf beiden Seiten vorhanden. Da bleibt mir nur der Aufruf: holt eure Mopeds aus dem Dornröschenschlaf und nutzt die nächste Gelegenheit beim CBBC Trial Training!

Bericht/Foto: Dietmar Wenner



Die Corona-Pandemie hat lange unser Vereinsleben lahmgelegt. Haben wir das schlimmste überstanden? Seit Juni findet unser Stammtisch wieder regelmäßig an der Oldtimer-Tanke statt. Und das mit steigender Beteiligung. Der Standort gibt genügend Raum, sich unter den gegebenen Umständen zu treffen. Und das Wetter hat bisher auch immer mitgespielt.

Zum letzten September-Stammtisch hat Martin Dams sogar seine Trial-Schätzchen mitgebracht. Leider sind diese Jahr die gemeinsamen Ausfahrten ausgeblieben – mal abgesehen von einigen privaten Initiativen oder Abschluss-Runden nach dem Stammtisch. Aber vielleicht geht da im Spätsommer/Herbst noch was. Die Stimmung ist jedenfalls gut und die Zuversicht steigt.



Volker Iserhoht



Hallo CBBC Mitglieder

Auch in diesem Jahr hat uns das Coronavirus den Terminplan bis zum heutigen Zeitpunkt gehörig zerschredert. Zum Opfer fiel somit auch die zweite geplante CBBC Jahreshauptversammlung Anfang September in Großgessingen, aber aller guten Dinge sind bekanntlich drei.

Unser Vorsitzender Klaus Jurgasch hat mit dem Wirt vom

Brauereiausschank Haus Schmalbauch
40233 Düsseldorf * Birkenstr. 46
Tel.: 0211 – 68 36 67 * <https://www.schmalbauch.de>

gesprochen und die JHV anberaumt am 30. Oktober 2021 um 16:00 Uhr

Einladung zur JHV 2021

Hiermit lädt der Vorstand des CBBC alle Mitglieder zu unserer Jahreshauptversammlung 2021 ein. Denkt bitte daran, die Bedingungen der jeweils gültigen Corona-Schutzverordnung zu erfüllen (also z.Z. 3G-Regel).

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 Paul Hanenberg 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. Wahl des neuen Schriftführers
16. Verschiedens / Diskussion
17. Der neue 1. Vorsitzende beendet die Versammlung
18. Freibier

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

Bleibt alle gesund!

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