

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



6/2021



Hallo CBBC Members

Nach zweimaligem Absagen wegen Corona ist es im dritten Anlauf gelungen, die vorgeschriebene jährliche Jahreshauptversammlung durchzuführen. Die bisherigen Vorsitzenden Klaus Jurgasch und Hagen Marnet hatten nach Düsseldorf eingeladen. Zahlreiche Mitglieder fanden sich am 30.10.2021 um 16.00 Uhr in der Gaststätte Schmalbauch ein. Wesentliche Punkte bei dieser JHV waren Neuwahlen.

Ich hatte mich für das Amt des 1. Vorsitzenden beworben, wurde einstimmig gewählt und nahm die Wahl dankend an. Den 2. Vorsitz wird der ebenfalls einstimmig gewählte Thomas Tschoepe übernehmen, mein bisheriges Amt als Schriftführer tritt (auch einstimmig gewählt) Ulli Wiggers an. Mein Dank gilt den beiden scheidenden Vorsitzenden für Ihre geleistete Arbeit in den letzten Jahren.

Neue Zeiten bringen neue Herausforderungen, aber auch Chancen der Veränderung: Perspektivisch für die Zukunft planen wir einen personell breiter aufgestellten Vorstand, z.B. sind Beisitzer geplant, so können wir die Clubarbeit auf verschiedene Schultern verteilen.

Ganz oben auf meiner Agenda steht unser Jubiläumstreffen zum 40-jährigen Bestehen des Clubs. Coronabedingt mußten wir leider unsere Feierlichkeiten nach 2022 verschieben: planerisch waren wir aber bereits aktiv; es wurden mit einem vorher zusammengestellten Orga-Team bereits im Oktober bei einer Zusammenkunft mit der

Geschäftsführung des Landhotel Karrenberg alle unsere Wünsche und Vorstellungen rund um die Feierlichkeit zu unserer Zufriedenheit besprochen. Wir hoffen, dass uns die Pandemie diesmal die Möglichkeit lässt, unser Jubiläum gebührend zu feiern. Wir halten Euch natürlich auf dem laufenden: Neue Informationen findet Ihr auf der Seite „Aktuelles zum Jubiläum“.

Auch die sozialen Medien sind ein großes Thema für den neuen Vorstand, z. B. möchten wir unsere Homepage modernisieren und aktualisieren. Sehr zu meiner Freude meldete sich nach der JHV ein junges Mitglied bei mir, der sich gerne bei der Neugestaltung unseres Internet-Auftrittes einbringen möchte. Ja, junge Leute in den Club!!!! Sehr schön, wenn das der Anfang wäre, die jüngere Generation für unser geliebtes Hobby zu begeistern.

Man sieht es in den Geschäften - die Weihnachtsleckereien werden schon wieder angeboten und verkauft - Weihnachten und der Jahreswechsel stehen vor der Tür. Ich wünsche allen Mitgliedern und deren Familien vorab schon eine schöne Weihnachtszeit und ein besinnliches Weihnachtsfest - mit vielleicht netten Geschenken rund ums Mopped unterm Baum.

Kommt alle gesund ins neue Jahr.
Auf bald, herzliche Grüße aus dem Münsterland

Euer Präsi Paul



Liebe CBBCler*Innen,



Hallo Members,

mit diesen Zeilen möchte ich mich von Euch nach 30 Jahren als Layouter - ab 2009 auch als Redakteur - verabschieden. Martin Kolb, mit dem ich mir in den letzten beiden Jahren die Arbeit geteilt habe, übernimmt ab 2022 in Personalunion Redaktion + Layout.

Ich werde mich ab da um die Mitgliederverwaltung kümmern, bei wem sich also adressmäßig etwas ändert, der schickt mir bitte unter der neuen E-Mail-Adresse

Mitgliederverwaltung@cbbc.de

die neuen Daten. Natürlich werde ich, wenn nötig, Martin unterstützen und mich zum Jahresende wie bisher um den Kalender kümmern.

Ich wünsch Euch alles Gute, speziell Gesundheit, und freu mich auf ein Wiedersehen im kommenden Jahr bei diversen CBBC-Veranstaltungen

Das einzig beständige ist der Wandel, ein Spruch der in der heutigen Zeit wieder passt, auch bei uns im Club. Nach vielen Jahren treuer Dienste haben Klaus Jurgasch und Hagen Marnet ihre Posten an ein neues Team übergeben. Ich war damals selbst bei der JHV in Münster dabei, als Lonni als Präsi nicht mehr antrat und auf die Frage nach Kandidaten großes Schweigen herrschte. Klaus hat sich damals ein Herz gefasst und sich zur Verfügung gestellt und länger durchgehalten, als er wohl selbst geplant hatte. Danke Klaus. Hagen ist der bisher dienstälteste Vize, mal sehen wie lange dieser Rekord steht. Auch Dir Hagen, Danke für Deine Arbeit. Hagen war es auch, der mich vor ein paar Jahren ansprach, ob ich nicht bei der INFO mit einsteigen wollte und auch nicht lockerließ. So bin ich zu dem Job gekommen.

Mit dieser Ausgabe, ihr habt es gelesen, will sich Wolfgang von Redaktion/Layout verabschieden. Sein Einsatz über 30 Jahre für unsere Clubzeitung ist schon bemerkenswert. Von Ende 2009 bis zu meinem Einstieg hat Wolfgang die INFO ganz allein gestemmt. Die meisten werden sich kaum Gedanken machen wieviel Aufwand dahinter steckt, 6 Ausgaben im Jahr auf die Beine zu stellen. Ob Urlaub oder Krankheit, nie ist eine Ausgabe ausgefallen oder als Notausgabe erschienen. Dazu noch jedes Jahr ein schöner Kalender - Hut ab! Ich werde mir Mühe geben ebenso zuverlässig zu arbeiten, aber schnell ist mal der Arm in Gips und schon ist nix mit INFO machen. Wolfgang hat aber zugesagt weiterhin bei Bedarf zu unterstützen. Danke Wolfgang für die gute Zusammenarbeit, die Einarbeitung und die vielen Tipps, die ich bekommen habe.

Wie Paul in seinem Vorwort bereits erwähnt hat, wollen wir die Clubarbeit künftig breiter aufstellen. Macht Euch also Gedanken, wie Ihr Euch einbringen könntet.



Aller guten Dinge sind drei, oder?

Unsere 40-Jahr-Feier 2021 mit Jahreshauptversammlung (JHV) wird Corona bedingt abgesagt, ebenso der Ersatztermin im Frankenland. Der CBBC-Vorsitzende Klaus Jurgasch verlegt die JHV kurzerhand auf Samstag den 30. Oktober in den Brauereiaus-schank Haus Schmalbauch nach Düsseldorf.

Allerdings hat Klaus nicht mit über 30 CBBClern gerechnet. Im Gastraum sitzen wir nicht so ganz Corona gerecht. Die gute Stimmung erleidet dadurch aber keinen Schaden.

Die JHV nimmt ihren normalen Verlauf. Nach der Entlastung des Vorstandes treten der 1. und 2. Vorsitzende Klaus Jurgasch und Hagen Marnet wie angekündigt zurück. Für den weiteren Verlauf übernimmt Versammlungs- und Wahlleiter Volker Iserhoht das Zepher. Im Vorfeld haben wir schon intensiv Ausschau nach Ersatz für die Führungsmannschaft gehalten. Nach längerem Hin und Her mit Zu- und Absagen melden Paul Hanenberg und Thomas Tschoepe ihr Interesse für den Job des 1. bzw. 2. Vorsitzenden an. Die beiden werden auch einstimmig gewählt. Den dadurch freiwerdenden Job des Schriftführers übernimmt unser langjähriges Mitglied Ulli Wiggers, er wird ebenfalls einstimmig gewählt.

Danach hält Klaus „Lonni“ Lonnendonker noch eine kurze Laudatio auf Hagen und Klaus, den scheidenden Vorsitzenden. Hagen hatte den Job des 2. Vorsitzenden 18 Jahre lang inne, solange wie keiner vor ihm, kurzfristig vertrat er auch den 1. Vorsitzenden. Klaus hielt länger durch als ursprünglich geplant, nämlich 8 Jahre. Hatte ich anfänglich Bedenken, habe ich ihm auf der JHV mein Lob ausgesprochen: „Du hast den Job besser erledigt, als ich am Anfang gedacht habe!“ Mit einem „Danke schön“ im Namen des CBBC endet die Rede. Zum Abschluss der JHV überreicht der neue Vorstand den beiden scheidenden Vorsitzenden noch jedem eine Bildtafel und einen Gutschein.

Das abschließende gemütliche Beisammensein endet erst kurz vor Mitternacht.



1



2



3

1. v.l.: Lonni (stehend, bei der Laudatio), Thomas Tschoepe, Klaus Jurgasch, Hagen Marnet, Paul Hanenberg, Ulli Wiggers

2. „Volles Haus“ in Düsseldorf

3. Versammlungs- und Wahlleiter Volker Iserhoht

Protokoll der Jahreshauptversammlung (JHV) des CBBC e.V. am 30.10.2021 in Düsseldorf

Zur JHV wurde ordnungsgemäß eingeladen (siehe Info 5/2021)

1. Der erste Vorsitzende Klaus Jurgasch eröffnet die Sitzung und begrüßt die anwesenden Vereinsmitglieder. Er entschuldigt sich für die räumliche Enge der Location.
2. Der erste Vorsitzende bittet um eine Schweigeminute zu Ehren der im letzten Jahr verstorbenen Vereinsmitglieder.
3. Der Schriftführer Paul Hanenberg stellt die Anzahl der anwesenden Vereinsmitglieder fest. (Liste liegt vor).
28 stimmberechtigte Mitglieder sind anwesend. Die JHV ist beschlussfähig. Die Tagesordnung wird bestätigt und um den Punkt 15: Bestätigung des bisherigen Kassierers ergänzt.
4. Der erste Vorsitzende trägt seinen Jahresbericht vor:
 - 4.1. Im vergangenen Jahr sind nahezu alle Treffen aufgrund der Corona-Lage abgesagt worden. Lediglich die Veranstaltung im Vogtland und ein als privat gekennzeichnetes eintägiges Treffen in Ransel haben stattgefunden.
 - 4.2. Er berichtet ferner davon, dass er für den CBBC e.V. Einspruch gegen einen Gebührenbescheid zur Eintragung in das Transparenzregister gegen Geldwäsche in Höhe von 4,80 € eingelegt hat. Bisher gab es keine Reaktion darauf.
 - 4.3. Für den Verein ist ein Pavillon mit aufgedrucktem Vereinslogo für offizielle Veranstaltungen angeschafft worden.
5. Paul Hanenberg gibt den Kassenbericht für den aus privaten Gründen verhinderten Kassierer Jürgen Kuse ab.
Den Einnahmen von 29.079,69 € standen Ausgaben in Höhe von 24.160,71 € gegenüber, somit ergibt sich ein Überschuss von 4.918,98 €. Das Gesamtguthaben des Vereins betrug zum 31.12.2020 21.946,60 €. Der detaillierte Kassenbericht wird zusammen mit dem Prüfbericht in der nächsten INFO veröffentlicht.
6. Die Kasse 2020 wurde von den Kassenprüfern D. Vogel und V. Iserhoht geprüft. Der anwesende V. Iserhoht berichtet, dass die Kassenprüfung zu keinerlei Einwand geführt hat (Anlage 3). Die Kasse war in einem ordnungsgemäßen Zustand.
7. Kurt-Ulrich Wiggers stellt den Antrag, über die Entlastung des Vorstandes und des Kassierers abzustimmen. Der Vorstand und der Kassierer werden einstimmig entlastet.
8. Der bisherige Vorstand tritt zurück.
9. V. Iserhoht übernimmt die Sitzungsleitung und erbittet Wahlvorschläge.
10. Die Kandidaten Paul Hanenberg und Thomas Tschoepe stellen sich vor.
11. V. Iserhoht leitet die Vorstandswahl. Auf geheime Wahl wird einstimmig verzichtet.
12. Paul Hanenberg wird einstimmig zum ersten Vorsitzenden gewählt.
13. Thomas Tschoepe wird einstimmig zum zweiten Vorsitzenden gewählt.
14. H.E. Hübler wird einstimmig zum neuen Kassenprüfer für den ausgeschiedenen D. Vogel gewählt.
15. Der bisherige Kassierer Jürgen Kuse wird einstimmig in seinem Amt bestätigt.
16. Kurt-Ulrich Wiggers wird einstimmig zum Schriftführer gewählt.
17. Alle gewählten Kandidaten nehmen die Wahl an. Der neue erste Vorsitzende Paul Hanenberg bedankt sich beim Wahlleiter und übernimmt die Sitzungsleitung.
18. Paul Hanenberg bedankt sich bei den Anwesenden für das ihm entgegengebrachte Vertrauen.
 - 18.1. Er berichtet, dass das Vorbereitungsteam für das Jubiläumstreffen im kommenden Jahr, bestehend aus den Mitgliedern M. Kolb, J. Kuse, Th. Tschoepe, K. Lonnendonker, Chr. und P. Hanenberg und U. Wiggers, sich am 15.10.2021 im Landhotel Karrenberg getroffen haben. Es hat zu einvernehmlichen Absprachen mit dem Hotelbetreiber geführt. Das Budget für die Jubiläumsfeier ist auf 12.000,- € aus dem Vereinsvermögen festgesetzt.
Da sich bereits für dieses Jahr weitaus mehr Mitglieder angemeldet hatten als derzeit geplant, weist der erste Vorsitzende darauf hin, dass die neue Planung vorsieht, am Samstagabend das Buffet und am Sonntagmorgen das Frühstück aus diesem Budget zu begleichen. Freigetränke wird es nicht geben können. Jeder Teilnehmer erhält ein Begrüßungspaket mit T-Shirt etc. gegen Zahlung von 10 € Nenngeld. Zelter und Camper können in die Versorgung durch den Hotelbetreiber gegen Zahlung des Aufwands einbezogen werden. Die anwesenden Mitglieder stimmen diesen Vorgaben mit breiter Mehrheit zu. Ein ausführliches Protokoll zur Jubiläumsfeier in 2022 wird in den nächsten INFO veröffentlicht.
 - 18.2. Der erste Vorsitzende weist darauf hin, dass für den August und September 2022 noch keine Termine für Treffen eingereicht sind. Er bittet mögliche Veranstalter darum, sich zeitnah zu melden.
 - 18.3. Der zweite Vorsitzende erläutert seine Planung zum Touringtreff 2022 und bittet um Vorschläge für mögliche Ziele für das Jahr 2023. Ferner möchte er dafür sorgen, dass zukünftig mehr Informationen auch über Soziale Medien geteilt werden.
 - 18.4. Klaus Lonnendonker hat es übernommen, die beiden ehemaligen Vorsitzenden Klaus Jurgasch und Hagen Marnet für ihren Dienst am Verein zu danken und zu würdigen. Hagen Marnet war mit 18 Jahren der dienstälteste zweite Vorsitzende in der Vereinsgeschichte. Klaus Jurgasch hat das Amt als erster Vorsitzender immerhin auch für 8 Jahre innegehabt und sein Amt angetreten, als es sehr schwer war, überhaupt einen neuen Kandidaten zu finden. Die Vereinsmitglieder danken den beiden mit ausgiebigem Applaus. Klaus Lonnendonker übergibt beiden je eine Fotokollage zum Andenken sowie einen Gutschein eines Motorradshops.
 - 18.5. Der Schriftführer kündigt eine Aktualisierung der Vereinssatzung im kommenden Jahr an.
19. Der erste Vorsitzende schließt die diesjährige Jahreshauptversammlung.

Für das Protokoll
K.-U. Wiggers,
Schriftführer

Für die Richtigkeit
P. Hanenberg,
erster Vorsitzender

Triumph TSS

Der Motor steht auf der Werkbank

Text und Fotos: Martin Merkel

Vor ca. 4 Wochen ist der Vierventil Motor endlich fertig geworden, aber als „Enkel Opa“ muß man manchmal andere Prioritäten setzen!

Der Aufbau hat sich aber auch dadurch stark verzögert, weil ich auf das Anfertigen und Einpressen der Zylinder Laufbuchsen lange warten musste. Dies sind so einige wenige Arbeiten, neben dem auswechseln von Ventilsitzringen, die ich mir nicht zu traue. Wie schon in meinem letzten Bericht erwähnt, habe ich noch einige Teile von meiner ersten TSS aufgehoben, so dass das Projekt nicht in einem kompletten finanziellen Desaster endet.

Die ersten Arbeiten nach dem Zerlegen des Motors und dem Waschen sämtlicher Teile war das geradebiegen der Kühlrippen am Zylinder. Mit mulmigem Gefühl ging ich daran: Vorsichtig mit einem Schweißbrenner erwärmen, dann mit dem Knipex Zangenschlüssel (ein geniales Werkzeug, wer keinen hat sollte sich so eine Zange zu Weihnachten wünschen) vorsichtig richten. Das hat besser funktioniert als gedacht, bei Alu Guss war ich zuerst sehr skeptisch, kann der doch beim zurück biegen leicht brechen.

Das entlacken vom Gehäuse, Zylinder und Kopf stand als nächstes auf dem Programm, wobei zuerst alle Hausmittel versagten, auch das strahlen mit Glasperlen brachte nicht den gewünschten Erfolg, so dass nur ein darauf spezialisierter Betrieb weiterhelfen konnte.

Nun von oben nach unten: Am Zylinderkopf (und auch am Zylinder) sämtliche Flachsenkungen nachgearbeitet, einen defekten „HeliCoil“ Gewindeeinsatz entfernen und eine Gewindebüchse aus nichtrostendem Stahl einsetzen, dann neue Ventileführungen anfertigen und einpressen, sowie einen Ventilsitz auswechseln. Der Zylinderkopf war wirklich nicht das Problem (aber nur weil ich noch einen Satz neuer Nourish Ventile aufgetrieben und gebrauchte gute Kipphebelachsen hatte).

Wie oben erwähnt, schickte ich den Zylinder an einen Spezialisten um neue Laufbuchsen anzufertigen und die neuen std. Kolben



einzupassen. Ach ja, was ich fast vergessen habe: nur durch Zufall bin ich drauf gekommen das beide Zündkerzen Elektroden gar nicht in den Brennraum ragten, sondern ca. 4-5mm tiefer in der Bohrung. Sicher nicht im Sinne einer guten Verbrennung. Auf meiner Fräsmaschine konnte ich das relativ einfach korrigieren, gut das ich das noch gemerkt habe.

Dann das Motorgehäuse: Da war etwas sehr seltsam, beide Gehäusehälften sind mit der gleichen Nummer gestempelt, müssten also zusammenpassen. Nur lagen beide Hälften nicht plan aufeinander, sondern ich konnte eine Fühlerlehre mit 0,20 mm in einen Spalt einschieben der sich gebildet hat, als ich das Gehäuse oben am Zylinderfuß mit den zwei Schrauben fixierte. Beide Hälften wackelten also, wenn man sie zusammenfügte. Die einzige Möglichkeit mit meinen bescheidenen Mitteln war, dass ich beide Hälften

einschabte bis sie wirklich plan auflagen ohne zu wackeln. War mühsam, aber es hat funktioniert.

Bei der Kurbelwellenlagerung bin ich ein Freund des Pendelkugellagers auf der Festlagerseite (metrisch). Damit das Festlager auch wirklich fest ist und nicht nur über die Passung im Gehäuse fixiert wird habe ich es mit drei verschraubten Scheiben, die in eingefrästen Nuten liegen, befestigt. Das hat sich schon bei meiner T140 bewährt.

Des Weiteren haben sich die Buchsen für die Nockenwellen gedreht und die Passung im Gehäuse deutlich vergrößert. Die Buchsen musste ich somit neu anfertigen, dabei ergab sich das Problem das die Buchsen in den beiden Gehäusehälften nach dem einpressen nicht mehr genau fluchteten. Also machte ich mich auf die Suche nach einer passenden (Zoll) Reibahle mit Führung: Glücklicherweise konnte mir ein ehemaliger Club Kollege weiterhelfen, vielen Dank nochmals!

Als nächstes widmete ich mich dem Getriebe vom Anlasser. Alle Fehlteile habe ich ja noch aus England bekommen, wobei ich inzwischen noch einen zweiten Anlasserdeckel mit fast allen Innereien hier aufgetrieben habe. Somit hieß es aus zwei mach eins, hat aber nicht so hingehauen: Der Verschleiß ist immer gleich und das waren im Wesentlichen die Bohrungen im Anlasser Gehäuse. Bei Euromotors gibt es noch nos Deckel für relativ kleines Geld, nicht vermacht, schon poliert und alle Passungen natürlich o.k., da



Die Zündkerzen Elektroden ragten nicht in den Brennraum



0,2mm Spalt zwischen den Gehäusehälften!



Fixierung des Festlagers

besorgte ich mir einen, denn der Aufwand alle Lagerbohrungen zu vergrößern und dann auszubüchsen war mir zu groß.

Die einzige von mir durchgeführte Verbesserung war die Lagerung vom Nockenwellen Zwischenrad. Die bildet hier mit der Anlasserglocke eine Einheit (in die Glocke kommt der Freilauf) wobei die Welle darin eingepresst ist, so dass sich, im Gegensatz zur T140 ohne Anlasser, die Welle mit dem Zahnrad dreht. Im Motoregehäuse war diese Lagerbüchse stark verschlissen und musste ausgewechselt werden. Was mir jedoch gar nicht gefiel, war die Lagerung im Anlasserdeckel direkt im Alu. (der Verschleiß bei den gebrauchten Deckeln war hier enorm, im neuen natürlich tiptopp). So habe ich hier eine Büchse aus Lagermaterial eingepresst und auch die Ölzuführung etwas optimiert. Ich bin sowieso gespannt wie gut der Anlasser seine Arbeit macht.

Das waren im Wesentlichen die Arbeiten, einige Gewindeeinsätze waren von Nöten,

viele Schrauben, Muttern usw. neu verzinken lassen und vor dem Zusammenbau das Gehäuse, Zylinder und Kopf Glasperlenstählen und schwarz lackieren. Hier habe ich keine Kompromisse gemacht und mir einen speziellen Motorenlack mit Grundierung von KEDO (XT bzw. SR Spezialist) besorgt.

Selbstverständlich sind alle Lager und Wellendichtringe ausgetauscht worden. Auch die Verbesserung zur Zylinderkopf Befestigung, wie im ersten Bericht beschrieben, habe ich durchgeführt, allerdings diesmal darauf geachtet, dass ich den Kopf auch im eingebauten Zustand vom Motor demonstrieren kann. Die Stößelrohre waren nicht mehr zu gebrauchen und mussten neu aus Alu angefertigt werden.

Was mir immer schon sehr suspekt war, ist die Zylinderkopfdichtung über einen Ring aus Weicheisen mit Füllung. Hier habe ich einen Kupfering besorgt, den ich aber auf der Drehbank noch anpassen musste. Einen

halben mm Überstand über die Nuttiefe, noch vorher Weichglühen, das müsste eigentlich besser und sicherer abdichten.

Die einzelnen Teile zusammenzubauen war dann ein Vergnügen, jetzt steht der Motor aber erstmals als „Motivationsschub“ auf der Werkbank. Dies ist auch von Nöten, denn ein weiteres Problem hat sich schon eingestellt: Beide Guss Räder haben einen Höhenschlag, das vordere von bis zu 1,5mm. Wer weiss, über welche Schlaglochstrecken in Ägypten die TSS getrieben worden ist! (Hat vielleicht noch jemand Gussräder übrig?) Auch der Rahmen sieht schrecklich aus: warum auch immer wurde das dicke Rohr unter dem Tank mit Hammerschlägen malträtiert.

Somit wird es schon noch eine Weile dauern bis die TSS wieder auf die Straße kommt und der Bericht für die INFO fertig geschrieben werden kann.

viele Grüße vom Bodensee

CBBC - Kalender 2022

Den Kalender kann man auch in diesem Jahr wieder bei

Classic British Bike Club e.V.

Der Club für Liebhaber englischer Motorräder

Kalender 2022

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

für 10 Euro incl. Porto/Versand bestellen, wäre doch ein prima Weihnachtsgeschenk!



Bei bestem Herbstwetter machte ich mich mit Stammtischkumpel Roland auf den Weg nach Rüthi. Da die „kleine Reparatur“ an Roland's Tiger sich zu einer größeren Geschichte entwickelt hatte, nahm er seine Streey und ich dann die Daytona. Es ging ca. 230km recht zügig über Landstraßen Richtung Lindau und von dort über die A14 (Pfändertunnel) mautfrei bis Abfahrt Hohenems. Einmal durch den Kreisverkehr und schon waren wir in der Schweiz. Von der Grenze waren es dann nicht mehr weit bis Rüthi. So kamen wir noch am Vormittag an.

Das Pub war bereits umringt von vielen schönen Ladies, aber auch Harleys, japanischen und europäischen Klassikern. Im gemütlichen Biergarten, der mit allerhand „Alteisen“ dekoriert ist, trafen wir etliche bekannte Gesichter und so konnten wir fast an jedem Tisch ein kurzes „Schwätzle“ halten. Natürlich haben wir auch das neu eingerichtete Museum auf dem Dachboden des British Corner besichtigt. Bruno Gächter hat hier liebevoll einen wunderschönen Rahmen für seine guten Stücke geschaffen. Auf einer langen Werkbank liegen Ersatzteile und alte Werkzeuge, es scheint, als sei der Mechaniker nur mal eben ein Bier holen gegangen.



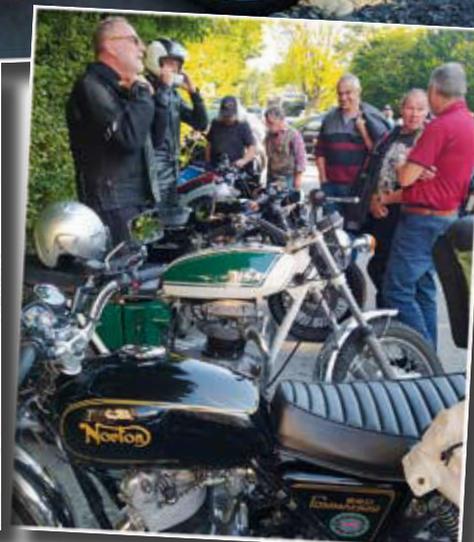
Zurück im Biergarten erzählte mir dann Familie Wüst vom MC Black Shadow, dass heute auch in ihrem Heimatort Oberriet, nur wenige Kilometer vor Rüthi, ebenfalls ein Motorradmuseum eröffnet werde und sie dort noch vorbei schauen wollten. Also schloss ich mich ihnen an. Vor dem Museum, neben dem Wohnhaus

am Ortsrand, waren etliche schöne Oldtimermotorräder der Besucher zu sehen. Der Sammler Joseph Wüst war sichtlich stolz, seine Schätze präsentieren zu können. Neben der Schweizer Marke Motosacoche noch viele andere Raritäten. Interessantes Detail: von 1912 bis Anfang der 1920er arbeitete Motosacoche eng mit Royal Enfield zusammen und lieferte Einbaumotoren. Nach einem Rundgang durch das Museum und einer kleinen Erfrischung fuhr ich allein zurück.

Wieder in Rüthi, herrschte inzwischen reges Treiben, ein ständiges kommen und gehen mit dem entsprechenden Sound. Abends gab es dann noch Live Musik, und zu später Stunde noch einen Burnout. Wirklich tolle Stimmung. Die Nacht auf einem überdachten „Bänkle“ war kurz, aber das gute Frühstück, spendiert von Jane und Bruno Gächter, machte das wieder wett. Roland musste noch sein Zelt zusammenpacken und dann machten wir uns auch schon wieder auf den Heimweg. Die Nachbarn waren sicher froh als wir, als eine der letzten, endlich vom Hof brummten.

Jane, Bruno und allen Helfern vielen Dank für dieses schöne Wochenende.

Text / Fotos: Martin Kolb





Bruno's Museum in Rüthi



Im Museum Wüst



Familie Wüst

Im April (Info 2/2022), passend zum Beginn der neuen Saison, wollen wir wieder unsere aktualisierte Breakdownliste veröffentlichen.

Damit sie up to date ist, hier die Bitte an alle, **bei denen sich etwas geändert hat oder die neu zum Club gestoßen** sind und beim Breakdownservice mitmachen wollen: Nebenstehende Liste fotokopieren/ausschneiden, ausfüllen, auf eine Postkarte kleben und an

**Wolfgang Wagner
Idenbrockplatz 17
48159 Münster**

schicken. Wer den Club verläßt, wird automatisch aus der Liste gestrichen.

BREAK-DOWN SERVICE des CBBC e.V.

Ich, _____
(Vorname, Name, PLZ-Ort, Straße, Telefon)

möchte in die Break-Down-Liste aufgenommen werden und bin mit der Veröffentlichung der Liste einverstanden. Ich habe folgende/s (engl.) Motorräder/rad:

Möglichkeit der Hilfeleistung: ()=eingeschränkt / eventually

___ T = Transportmöglichkeit / trailer

___ G - Unterstellmöglichkeit / garage

___ B - Übernachtung / bed

___ W - Werkstatt / workshop

___ S - Ersatzteile - Spezialwerkzeug / specialtools/spares



(Unterschrift / Signature)

Norton ES 2 Single mit Squire ST2 Seitenwagen



Über meine Norton Commando hatte ich schon berichtet. Nach einigen Jahren schöner Urlaubsreisen gemeinsam mit meiner Frau wurde 1980 unser Sohn geboren und 1981 kam die Tochter hinzu. Sie wuchsen mit einem Papa auf, für den das Motorrad sehr viel bedeutete. Mitfahren ist für ein Kleinkind recht problematisch und da gibt es einige Bestimmungen, die es zu beachten gilt.

Um als Sozusatz mitzufahren muss ein Kind in seiner Entwicklung so weit sein, dass es während der Fahrt zuverlässig sitzen bleibt und sich festhält. Es sind Fußstützen/Fußrasten vorgeschrieben, die sicheren Halt bieten. Das heißt die Fußrasten müssen in ihrer Höhe den kurzen Kinderbeiden angepasst werden. Natürlich muss das Kind auch einen passenden Sturzhelm tragen. Wir besaßen damals ein 50er Yamaha Moped und da krackselten die Kinder begeistert drauf herum. Sie träumten von ihrer ersten Fahrt.

Der Junge erlebte seine erste Fahrt auf dem Motorrad mit 3 Jahren! Geht das? Vieles geht, wenn man es richtig anpackt. Er saß vor mir auf der Norton Commando. Unter dem Tank hatte ich ein Rohr mit Fußrasten angebracht. Darauf konnte er sei-

ne Füße sicher abstellen. Ich hatte ihn direkt zwischen meinen Armen, so dass er keinesfalls herunterfallen konnte. Wir besaßen zu der Zeit einen Cromwell Helm kleiner Größe. Der passte ihm einigermaßen. Eine Climax Brille rundete die Ausrüstung ab. Ich bin mit ihm recht vorsichtig gefahren und nicht über 70 km/h. Die Nackenmuskulatur eines Kindes ist noch recht schwach und so verträgt es keinen hohen Druck durch den Fahrtwind. So ging alles ganz prächtig, und Vater und Sohn waren begeistert. Das konnte so aber noch nicht alles sein. Eine richtige Reise war in dieser Art nicht zu machen.

Es musste ein Gespann für 4 Personen her. Es sollte auf Basis einer Norton sein. Ich hatte schon lange mit einer Norton Einzylinder geliebäugelt. Schließlich war Norton einmal mit ihren berühmten Singles groß geworden. Ein Freund in England hatte mir viel erzählt von der Einzylinder Norton aus den 50ern, der Norton ES 2. Die hatte einen langhubigen 500 ccm Motor. Es war ein Alltags- und Behördenmotorrad, nicht schnell aber zuverlässig. Angeblich würde man die für wenig Geld kaufen können. Diese Information bekam ich etwa 1978. Mittlerweile hatten die Festlandeuropäer gefallen an britischen Einzylindern gefunden. Die



Preise waren deutlich angestiegen und 500 ccm Singles waren nahezu ausverkauft. Durch meinen britischen Freund konnte ich 3 Motorräder kaufen. Es waren eine Norton M 50 – mit 350 ccm (baugleich mit der ES 2 nur weniger Hubraum) – eine 350er AJS und eine Ariel Huntmaster, 650 ccm. Zusammen mit einem Freund, der einen alten Hanomag Bulli besaß, holten wir die Motorräder aus England ab. Mit den Zollbehörden gab es keine Probleme. Ich hatte mir für die Fahrt die nötigen Transitzpapiere besorgt, und so konnten wir bis nach Hause durchfahren. Die Ariel verkaufte ich nach Ostfriesland. Die AJS ging nach Schleswig-Holstein. Die Kosten für meine Transportfahrt von England nach Hause konnte ich so etwas verkürzen. Nun fehlte noch der Seitenwagen. Es sollte der Eineinhalbsitzer von Squire Typ ST2 sein. Den besorgte mir wieder mein britischer Freund. Ich musste das Teil aus Leeds abholen. Es war ein Links-Seitenwagen, der zuvor an einer Yamaha Twin gelaufen war.

Wir fuhren damals einen Citroen Visa. Der hat etwa die Größe eines VW Golf 1. Die hintere Sitzbank und den Beifahrersitz ließ ich gleich zu Hause. Dann hatte ich den Dachgepäckträger montiert. Und so kam ich in Leeds an.

Der Seitenwagen war in einem ordentlichen Zustand. Ich nahm das Boot aus dem Fahrgestell heraus und konnte es im Visa verstauen. Das passte haarscharf, und das Boot hätte auch keinen cm größer sein dürfen. So konnte ich die Kofferraumklappe gerade noch schließen. Den Seitenwagenrahmen zurrte ich auf dem Dachgepäckträger fest. Geht doch! Ich fuhr mit der

Nachtfähre rüber zum Festland und zurück nach Hause. Das Abenteuer begann nun mit der Seitenwagenmontage. Ich hatte natürlich schon vorher allerhand Lektüre gewälzt und glaubte, mich ein wenig auszukennen. Allerdings bezog sich die Fachliteratur auf Rechtsseitenwagen wie sie in Deutschland gewöhnlich gefahren wurden.

Endlich war alles montiert. Ich holte mir für ein Wochenende ein Dreitagekennzeichen, und die Probefahrten konnten beginnen. Es war sehr gewöhnungsbedürftig mit dem dritten Bein. Ein wenig über auf einem Platz und mit dem Oberkörper gut arbeiten. So bekam ich langsam ein Gefühl dafür, wenn der Seitenwagen hoch ging. Das Boot hob verflucht leicht an. Am dritten Tag ging alles schon ganz gut – und dann passierte es.

Eine leichte Linkskurve – nur mit dem Jungen im Boot – und plötzlich begrüßt er mich aus halber Höhe – Geradeaus kein Graben und ein Acker – und schon landete ich im weichen Erdreich. Der Junge war ob der starken Verzögerung ganz vorn ins Boot gerutscht. Ich war über den Lenker abgeflogen. Die Gabel hatte es verbogen und das Dach des Seitenwagens lag auf dem Acker. Glücklicherweise war meinem Sohn nichts passiert und er beruhigte sich schnell. Das war ein heilsamer Schreck. Nun – das ganze ging gut zu Ende. Maschine und Seitenwagen wurden wieder neu aufgebaut. Das Gespann wurde 1985 zugelassen. Eines beschäftigte mich jedoch weiter: der Seitenwagen kam zu leicht hoch.

Endlich entsann ich mich, was mir ein Freund in England über sein BMW R 51/3 Gespann mit Rechtsseitenwagen erzählt hatte. Er schilderte mir die Vorteile, in England mit einem Rechtsseitenwagen zu fahren.

Wenn du in England links abbiegen musst, fährst du einen engen Bogen. Der Rechtsseitenwagen stabilisiert in dem Fall. Biegst du rechts ab fährst du einen weiten Bogen und hast keine großen Probleme. Musst du einmal wenden, fährst du mit der Maschine um den Seitenwagen herum und hast einen ganz engen Wendekreis. Diese Argumente gelten für Deutschland mit dem Linksseitenwagen. Das leuchtet ein. Bei dem Rechtsseitenwa-



gen in Deutschland wird Sturz eingestellt damit die Maschine auf runder Fahrbahn geradesteht und es stabilisiert in Linkskurven. Beim Linksseitenwagen in Deutschland muss ich somit negativen Sturz einstellen um den gleichen Effekt zu erreichen. Man denke zurück an den VW Käfer. Da stellte man für sportliche Ambitionen etwas mehr negativen Sturz ein damit er besser lag.

So habe ich dann meinen Seitenwagen mit negativem Sturz eingestellt, und siehe da, das Gespann lag nun wie ein Brett. So einfach und logisch war das. Man muss nur erst darauf kommen. Es war ein langer Weg dahin aber so ist es, wenn man die eigenen Erfahrungen sammeln muss, weil die Fachleute hierzu keine Angaben machen.

Dann kamen einige Jahre in denen ich mit der Familie viele schöne Touren unternehmen konnte. Schon beim Kauf der Norton in England hatte ich beim BritBikeHändler Joe Francis in London per Zufall einen zweiten Motor für meine Single erstehen können.

Der hatte zwar einen Kurbelwellenschaden aber ein Freund hat ihn mir hervorragend neu aufgebaut. So konnte ich gleich im zweiten Jahr mit dem überholten Motor fahren und der tut bis heute zuverlässig seinen Dienst.

Ein Problem habe ich heute. Die Kinder sind erwachsen und weit weg. Ich komme selten dazu mit dem Gespann zu fahren. Möchte ich eine größere Reise unternehmen geht es Solo viel flotter.

Was ist eigentlich möglich mit einem Gespann mit 18 PS und sinnvoller Reisegeschwindigkeit von ca. 80 km/h? Sehr schön sind kleine Ausfahrten hier im Weserbergland auf wenig befahrenen kurvenreichen Strecken. Ich habe auch durchaus Reisen von mehr als 200 km unternommen und das sowohl allein wie auch mit Kindern und Zeltgepäck. Ich war 1989 nach der Grenzöffnung mit dem Gespann in Berlin/Ost, Friedrichshagen, zu einem Treffen für britische Motorräder.

Da ist allerdings die Familie mit dem Auto gefahren. Auf der Autobahn fährt es sich nicht so lustig. Es gibt LKW die mehr als echte 90 km/h fahren und da kann das Gespann selbst bei Vollgas nicht mehr gegenhalten. An Steigungen hat man gar keine Chance. Man ist in der Situation dem LKW sehr im Wege. Überholen auf Landstraßen ist auch nicht so toll. Um am vorausfahrenden Fahrzeug vorbeischaun zu können muss man zwangsläufig den Seitenwagen weit nach links laufen lassen. Wen will ich allerdings mit 18 PS überholen. Insofern kann man das Problem vernachlässigen.

Es macht viel Spaß mit so einem langhubigen Single zu fahren und die Norton hängt super am Gas. Wenn ich zum TÜV muss sind die Herrschaften dort immer ganz begeistert. Einige Prüfer können auch ganz gut mit einem Gespann umgehen. Es gab dort nie Probleme für mich. Der typische Ausspruch des Prüfers zum Abschied lautet oft: erhalten sie das gute Stück und kommen sie in 2 Jahren wieder.

Das will ich gerne tun! /Ahr

Bericht: Manfred Ahrens



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

Norton Commando's

Ja, irgendwann habe ich mir für meine Norton Commando ein Saisonkennzeichen besorgt. Die alte Dame sollte nicht länger im Winter bei Eis und Schnee auf salzigen Straßen unterwegs sein. Heute am 31. Oktober ist die Saison zu Ende. Es ist schon ein Ritual, dass sie sowohl am 1. April wie am 31. Oktober eine Tour mit mir unternimmt.

Also – los geht es. Die Sonne scheint und das Thermometer zeigt 15 Grad – was will man mehr. Auf geht die Fahrt ins Lipperland auf alt vertrauten Wegen. Herrlich wie der Herbst sich präsentiert. Die Sonne bringt die Blätter in vielfältiger Farbenpracht zum Leuchten. Da lacht das Herz. Wie war das noch – wann hatte ich das letzte Mal getankt? Ist überhaupt genug Benzin im Tank um wieder nach Hause zu kommen? Ich komme gerade von einer Hochebene runter auf Bösingfeld zu und muss dort an der Kreuzung rechts abbiegen.



Blub blub blub – mit dem Blinkersetzen geht der Motor aus und ich stehe an der Kreuzung. Tatsächlich Benzin alle? Reserve – antreten – blub blub blub- nichts! Schon kommt eine Gruppe Motorradfahrer an die Kreuzung gerollt – können wir helfen oder bekommst du es hin? Ich hatte mittlerweile schon festgestellt, dass die gesamte Elektrik ausgefallen war. „Ich bekomme das hin“. Abfahrt der Motorradfahrer! Die Sitzbank abgenommen – an der Batterie ist die Anschlussklemme hinter der Öse abgebrochen und das Ka-

letzte Fahrt des Jahres

bel hängt fröhlich in der Gegend herum. Na wenn es mehr nicht ist. Die Werkzeugrolle im Tankrucksack kann sich mal wieder als nützlich erweisen. Ich isoliere das Kabel ab und flechte eine schöne Öse. Anschrauben – Seitendeckel drauf – Sitzbank montieren – Antreten – ab geht die Post!

Nach so vielen Jahren und Kilometern darf so ein Teil auch mal abbrechen. Ich weiß nicht wie oft ich es schon hin und her gebogen habe. Die Norton zeigt sich wieder von ihrer besten Seite – aber Vorsicht ist geboten. Die Straßen sind noch feucht und gerade in Kurven liegt oft sehr viel Laub auf der Straße. Also gemütlich die Natur genießen. Zwischendurch eine kleine Pause und ins Tal blicken – wie herrlich kann der Herbst sein. Nach knapp 2 Stunden bin ich wieder zu Hause. Jetzt kann meine Commando die Winterpause antreten. Ich habe ja noch das Norton ES 2 Gespann und die Triumph für das Winterhalbjahr. / Ahr

Stammtisch-Liste „CBBC-Stammtische“, Visitenkarten, etc.

Ich habe in Abstimmung mit Präsi und Redaktion/Layout unsere Stammtisch-Liste aktualisiert und überarbeitet. Dies gilt sowohl für die Print-Ausgabe der INFO als auch unsere WEB-Seite (da waren leider einige „Unstimmigkeiten“). Die jeweiligen Stammtisch-Verantwortlichen bzw. Kontaktpersonen bitte ich, die Einträge auf Seite 3 der INFO anzuschauen und ggfls. Änderungen (z.B. andere Zeit, anderer Ort, etc.) mir mitzuteilen (cbbc@hamburg.de). Für den Stammtisch in Hilden suchen wir noch eine Kontaktperson.

Weiterhin kann ich für euch Stammtisch-E-Mailadressen „@cbbc.de“ einrichten (mit Weiterleitung an eine oder mehrere

Personen). Bisher gibt es u.a. stammtisch-owl@cbbc.de, stammtisch-muensterland@cbbc, stammtisch-franken@cbbc.de, etc. Anfragen bitte per Mail an mich (s.o.) in der Form: „Bitte folgende Adresse: stammtisch-xxxxxx@cbbc.de mit Weiterleitung an folgende Mail-Adressen: xyz@web.de, abc@gmx.de, etc. einrichten“.

Dass das Interesse an Visitenkarten stagniert, ist wohl der gegenwärtigen Lage geschuldet. Aber ich kann sie jederzeit für euch drucken lassen (bezahlt der Cub). Ihr müsst mich nur anrufen oder eine Mail schreiben.

Volker Iserhoht

CBBC
Classic British Bike Club e.V.
Der Club für Liebhaber englischer Motorräder

Engländer Stammtisch Hamburg
jeden ersten Dienstag im Monat, 19:00 Uhr
Oldtimer Tankstelle Brandshof
cbbc@hamburg.de
www.cbbc.de



**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

CBBC
Classic British Bike Club e.V.
Der Club für Liebhaber englischer Motorräder

Engländer Stammtisch Franken
Jeden 1.Mittwoch im Monat, ab 19:00 Uhr
„Zur Goldenen Krone“, 90530 Wendelstein
stammtisch-franken@cbbc.de
www.cbbc.de

40 Jahre CBBC - Aktuelles zum Jubiläum

Neuer Stand 12/2021

Hallo CBBC'ler

die neuen Planungen für unser verschobenes Jubiläums-Treffen sind wieder angelaufen. Vorab haben wir ein Orga-Team zusammengestellt, um die Aufgaben auf mehreren Schultern zu verteilen. Hierzu gehören:

M. Kolb, J. Kuse, Th. Tschoepe, U. Wiggers, K. Lonnendonker und Chr. u.P. Hanenberg.

Für dieses Jahr hatten sich über 150 Mitglieder für das Treffen angemeldet. Unsere Vorstellungen wurden hier deutlich übertroffen. Da wir für das nächste Jahr noch mit einer leicht steigenden Anmeldung rechnen, mußten wir eine neue Kostenkalkulation gegenüber der diesjährigen Planung machen. Daher wurde beschlossen und auch auf der JHV abgesegnet, dass nur das Samstag-Abend-Bufferet und das Frühstück am Sonntag Morgen aus der Clubkasse bezahlt wird. Getränke müssen an allen Tagen selbst bezahlt werden. Es gibt ein neues Anmeldeformular mit einigen Ergänzungen. **Jeder Teilnehmer muß sich mit diesem Formular NEU einschreiben!**

Bei der Anmeldung vor Ort erhält jeder Teilnehmer eine Tragetasche mit folgendem Inhalt: Jubi-Tshirt in seiner Größe, Jubi-Pin, Jubi-Aufkleber, CBBC-Kugelschreiber und einen aktuellen Ablaufplan aller Tage.

Für dieses Paket zahlt **jeder** Teilnehmer 10,00 € sofort vor Ort. Camper und Zelter auf dem Gelände des Landhotel Karrenberg zahlen 10,00 € p.P. pro Tag. Es steht ein Toilettenwagen und ein Wasch-/Duschcontainer zur Verfügung. Verpflegung vom Landhotel Karrenberg als Halbpension kostet zusätzlich 34,00 € p.P. pro Tag - auch sofort bei Anmeldung zahlbar. Frühstück: reichhaltig u. gut; Abendessen: Dreigang Menue als Buffet - Suppe - Hauptgang - Dessert. (Also: 3 x 10 € Übern. + 2 x 34 € Halbp. = 98 € Gesamtbetrag) Es ist nicht möglich, einzelne Mahlzeiten zu buchen!

Bei Anmeldung werden farbige Armbänder ausgegeben. Nur wer ein Armband trägt, kann an der Verpflegung teilnehmen !

Eure Anmeldungen nehmen wir wieder gerne per Mail, Fax, Telefon oder Briefpost entgegen - steht alles auf dem Formular. In den nächsten Infos bis zum Jubiläum werden wir immer aktuell berichten.

Wir freuen uns wieder auf zahlreiche Anmeldungen.

Bleibt gesund, bis dahin. Euer Orga-Team

Geplanter Ablauf:

Jubiläumsfeier im Landhotel Karrenberg in Kirchberg / Hunsrück vom 16. – 19. Juni 2022

16.06. 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

17.06. Freitag

- bis 10.00 Uhr Frühstück
- 10.00 Uhr Ausfahrt mit Klaus Lonnendonker ca. 200km Richt. Andernach / Koblenz
- 11.00 Uhr Ausfahrt mit Thomas Tschoepe
- 12.00 Uhr Ausfahrt mit Werner Molls
- 19.00 Uhr gemeinsames Abendessen
- Abend zur freien Verfügung - evtl. Lagerfeuer - ???

18.06. Samstag

- bis 10.00 Uhr Frühstück
- 10.00 Uhr freie Ausfahrt – wer will –
- ab 10.00 Uhr Aufstellung der Motorräder zur Ausstellung – und Kofferraum-Teilemarkt
- Ende gegen 15.30 Uhr -
- 16.30 Uhr Jubiläums - Festakt mit anschließender Jahreshauptversammlung
- 19.00 Uhr gemeinsames Abendessen - Buffet
- Danach Party mit Live-Musik der Rock'n Roll Band „New Tricks“

19.06. Sonntag

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