

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.

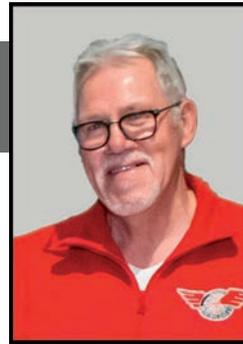


AKTUELLES VOM PRÄSI

Hallo Members,

Freitagnachmittag rief mich ein Motorradfreund an: „Hast Du Lust morgen früh mitzufahren zum Oldtimermarkt nach Hamm?“ Ich musste nur kurz überlegen - Teile für englische Motorräder werden hier selten angeboten und ich „brauche“ zurzeit nichts - aber treffe dort bestimmt etliche Clubmitglieder zu einem Schwätzchen! Ich stimmte zu. Am Samstagmorgen um 07.30 h - es ist leicht frostig, aber es soll ein sonniger Tag werden - holt mich ich mein Motorradkumpel ab und nach gut einer Stunde Fahrt sind wir da. Die Welt war wieder die alte! (Anmerkung: ich fahre gerne zu Teilmärkten - manchmal verkaufe ich hier selber.) Es dauert nicht lange, da treffe ich einen Matchless-Fahrer und Clubkollegen - auch ein Urgestein unseres Clubs. Der Dieter ist aus Nordenham - (das liegt an der Wesermündung) - über 250 Km ist er angereist!!!! „Warum bist Du hier, Dieter?“ frage ich. „Raus aus der Bude muss ich, stöbern in Altteilen und nette Leute treffen, mit denen ich vielleicht ein bisschen „Benzin“ quatschen kann und vielleicht auch was kaufen“, war seine Antwort. Genau, so geht's mir auch. Im Laufe des Vormittages habe ich dann etliche CBBC'ler getroffen. Am Stand von Andreas und Didi aus Recklinghausen gab es nach einer herzlichen Begrüßung einen leckeren Kaffee. So mag ich es... und die eine oder andere Kleinigkeit wanderte dann noch in meinen Rucksack. Gestärkt mit einer Currywurst konnten wir unseren Heimweg antreten. Warum erzähl ich Euch das? Ich hatte zum ersten Male wieder das Gefühl, dass das Leben „normal“ läuft, sprich: wie vor der Pandemie. Ich denke, viele von Euch sehen es auch so!

Und dann am Abend wieder diese schrecklichen Nachrichten aus der Ukraine. Krieg in Europa. Mein Hochgefühl vom Vormittag war dahin...aber wir müssen zuversichtlich bleiben. Ich bin dann doch zu sehr Optimist, um nicht daran zu glauben, dass unser 40jähriges stattfinden kann.



Apropos Jubibereitungen sind Aktuell hat Mitte standsversammlung stattgefunden. Zuletzt auch zwei langjährige, aktive Clubmitglieder offiziell in einen Beirat berufen: Klaus Lonnendonker und Volker Iserhoht. Klaus (Lonni) ist für Versicherungsangelegenheiten und auch für den Kfz-Brief-Kopie-Service zuständig. Volker ist Ansprechpartner für die Stammtische und ebenso für die Kontaktpersonen auf Seite 2 unserer Info. Im Herbst sammelt und koordiniert er auch die neuen Termine für die Club-Treffen im nächsten Jahr. An beide schon mal meinen Dank, dass sie diese Aufgaben übernehmen.

Treffen. Die Vor-im vollen Gange. Februar eine Vorbei uns in Laer sätzlich haben wir

Auf der Seite „Aktuelles zum Jubi-Treffen“ stehen auch neue Informationen. Persönlich würde ich mich freuen, wenn wir am Samstag viele schöne und auch seltene englische Ladys zur Ausstellung dahaben.

Die Winterzeit habt Ihr sicherlich reichlich genutzt, um Eure Ladys für die neue Saison startklar zu machen. Eine kleine Tour habe ich auch schon unternommen, war aber doch noch ziemlich frisch. Ich wünsche allen einen guten Saisonauftakt und eine pannenfreie Saison mit vielen schönen und erlebnisreichen Kilometern, passt gut auf Euch auf und fahrt bitte vorsichtig. Ich freue mich, Euch auf den Treffen zu sehen.

In diesem Sinne, herzliche Grüße

AUS DER REDAKTION

Hallo Members

Das bisher dominierende Thema scheint plötzlich aus den Medien verschwunden. Nicht weil es nicht mehr existiert, sondern weil es noch schlimmere Nachrichten gibt. Angesichts der Bilder des Krieges relativieren sich plötzlich die Einschränkungen die uns nun schon seit 2 Jahren plagen. Es wird einem mal wieder bewusst, wie gut es einem eigentlich geht. Wir alle hoffen, dass dieser Krieg schnellstmöglich beendet wird!

Klimawandel, Flutkatastrophe, Corona, Krieg in Europa. Man könnte trübsinnig werden, angesichts der vielen schlechten Nachrichten. Deshalb haben wir auch ein Recht auf Zerstreuung und Ablenkung. Wir hoffen diese Ausgabe kann einen kleinen Teil dazu beitragen. Dank Michael Braun und Klaus Jung können wir dieses Mal mit einem satten Technik Teil aufwarten. Die Info ist auch voll mit Einladungen zu Treffen. Wenn



die Seuche nicht doch dann kann das eine son werden. Checkt merkt Euch die Terlight wird sicher unser Hunsrück. Ich hoffe



wieder zuschlägt, ereignisreiche Sai-Eure Kalender und mine vor. Das High-Jubiläumstreffen im wir sehen uns!

Für Februar war eine Vorstandssitzung anberaumt, an der ich eigentlich teilnehmen wollte. Dafür hatte ich schon das Zugticket gebucht, das schien mir die beste Alternative für den Weg zu Paul und Christiane nach Laer, immerhin ca. 550km. Und dann das: Ein Sturm fegt übers Land und die Bahn streicht vorsorglich etliche Züge in den betroffenen Gebieten. Besser nochmal im Internet schauen - bis Münster scheint alles gut, positiv denken. Doch über Nacht wurde es schlimmer und als ich dann am Samstagmorgen schon bereit war, noch ein Blick auf die DB App: Mist, Zug ist gestrichen. Leider hat dann später, als die anderen Vorstandsmitglieder in Laer eingetrudelt waren, meine Teilnahme, online über Skype, nicht funktioniert. Aber die Kollegen haben es auch ohne mich geschafft. (siehe Foto von ww)

Und noch ein Aufruf: Wer hat Lust und die Fähigkeiten bei unserem Jubiläumstreffen zu filmen. Wäre doch schön, wenn wir dieses Ereignis wenigsten in Ausschnitten mit bewegten Bildern festhalten könnten.

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

40 Jahre CBBC - Jubiläumstreffen vom 16. - 19. Juni 2022

**DETAILS AUF DER
LETZTEN SEITE!**

Feiert mit uns
im Landhotel Karrenberg in 55481 Kirchberg / Hunsrück

Donnerstag, Freitag und Samstag:
Verschiedene Ausfahrten

Samstag:
Kofferraum Teilemarkt

An allen drei Tagen ab
19.00 gemeinsames
Abendessen

ab 16.30:
Kleiner Festakt und
Jahreshaupt-
versammlung

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

Abends Live Musik
mit der Rock'n Roll
Band „New Tricks“



**Aufkleber jetzt
im Club-Shop!**

Anmeldeliste aus Info 6/2021 ausfüllen und per Mail an: kassierer@cbbc.de schicken, oder per
Telefon bei Paul Hanenberg unter 0173 4116696 von 17.00 - 20.00 anmelden
Landhotel Karrenberg, Telefon: 06763 93080 / Mail: info@landhotel-karrenberg.de

TERMINÜBERSICHT 2022

CBBC Termine:

Änderungen wegen
Corona möglich, aktuelle
Informationen auf unserer
Web-Seite

28.04. - 01.05.2022 1.-Mai-Tour im Sauerland / Hallenberg

06.05. - 08.05.2022 15. Vogtländer Engländer-Treffen in Waldfrieden

20.05. - 22.05.2022 Lüneburger Treffen in Wendhausen

10.06. - 12.06.2022 21. Niederrhein-Treffen in Xanten

16.06. - 19.06.2022 40-Jahre-CBBC-Jubi-Treffen mit JHV im Hunsrück in Kirchberg

30.06. - 03.07.2022 26. Frankenland-Treffen in Großgessingen

09.07. - 10.07.2022 17. Black Forest Meeting in Görwihl

07.08.2022 12. In-der-Mitte-Treffen beim Landmuseum, 65391 Ransel

26.- 28. 08.2022 OWL Meeting, Altes Kohlelager, Sobbeweg 13, 33415 Sende/Verl

Außerdem:

03.06. - 06.06.2022 Intern. Jampotrally AJS/Matchless in Oberems/Taunus (Pfungsten)
Alle Infos unter: <https://ijr2022.lkw-kelkheim.de>

10.06. - 12.06.2022 35. Incontro Moto Inglesi, Vezio/Tessin (CH) Infos: www.bbvezio.ch

24.06. - 26.06.2022 27. Royal Enfield Treffen in Kaltenwestheim

22. - 24. 07 2022 22. International Sommertreffen des TMOC in 36115 Hilders/D

05. - 07. 08 2022 Classic Days - Klassiker- und Motorfestival im Green Park, Düsseldorf

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2022

Der Touringtreff - 1. Mai findet vom 28.04.2022 bis 01.05.2022 statt.
Treffpunkt ist, wie schon angekündigt, das Sauerland im Tourenfahrer Hotel
Landgasthof Zum wilden Zimmermann in 59969 Hallenberg, Nuhnstraße 25.
Telefon: 02984 8221, E-Mail: info@zww.de, www.sauerland-powerland.com



Donnerstag der 28.04.22 ist Anfahrts-tag
Freitag 29.04.22 10 Uhr Ausfahrt „Rothaargebirge“ 185 km
Samstag 30.04.22 10 Uhr Ausfahrt „Hochsauerland“ 167 km
Sonntag 01.05.22 Abreise.



Infos zum Hotel:

Es gibt 14 Doppelzimmer, 7 Einzelzimmer, 2x 3Bett Zimmer. Die Preise für Zimmer und Verpflegung sind für alle gleich 64,50 € inkl. Halbpension = Frühstück und Buffet jeden Abend von 19 bis 21 Uhr.

Für Wohnmobile: ca. 8 Plätze direkt hinter dem Hotel auf einer ebenen Wiese kostenfrei, Strom ist möglich. Man kann Frühstück und Abendessen Buffet buchen wenn man möchte!

Wichtig: Alle Zimmer sind reserviert bis November 2021 auf CBBC, bitte bei Reservierungen angeben!

Für die Motorräder ist im Hof ein überdachter Carport vorhanden und eine Tankstelle ist direkt daneben (Kartenzahlung), die nächste ist in 200 m Entfernung.

Wie immer bei Rückfragen 0176 / 64259403. Freue mich auf wieder rege Beteiligung Eurerseits.

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf Thomas Tschoepe

15. Vogtländisches Engländer Treffen



Fr. 06. bis So. 08.05.2022
50°32'43,20 N / 11°58'27,40 O



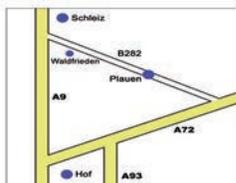
Treffpunkt:

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

Ablauf:

Freitag, Anreise, wenn gewünscht kleine Ausfahrt mit Gerd, Abends
Gastronomische Versorgung
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, jeder ist willkommen auch ohne Engländer, je englischer
desto besser. Übernachtung ist in 4 Bett-Bungalows möglich. Reservierungen
können ihr selbst direkt beim Betreiber unter Tel.: 036645-22352 oder 022234
oder bei Regina 1623432681 für Womo und Zelte, sind genügend Flächen
vorhanden.



Weitere Infos:

Alfred Mühlberg, Rückertstr. 30, 08525 Plauen, Tel. 03741- 523753
Fax: 03741-598876; E-Mail: sabinemuehlberg@gmx.de

**PETRA & KLAUS-DIETER
UND DER HAMBURGER ENGLÄNDER-STAMMTISCH
LADEN EIN ZUM**

7. LÜNEBURGER TREFFEN
AM
20.-22. MAI 2022
AUF DEM HOF VON P.H.MEYER
IN 21400 WENDHAUSEN, WENDENSTR. 1

FREITAG: ANFAHRT
SAMSTAG: FRÜHSTÜCK
SONNTAG: FRÜHSTÜCK UND ABREISE
1400 AUSFAHRT

ANFAHRT ÜBER DIE B4/B209 ORTSGUMGEHUNG LÜNEBURG
WEITER AUF DER B216 IN RICHTUNG DANNENBERG.
AB BARENDORF DEN CBBC-PFEILEN FOLGEN.

ÜBERNACHTUNG: ZELTPLATZ / HOTEL REINSDORF
KONTAKT: VOLKER ISEHOHT / 0175/4302159

CBBC Stammtisch Niederrhein lädt ein
zum 22th British Bike Meeting
am Samstag 11. Juni 2022 von 10-23 Uhr
 Ringstraße 2, 41334 Kaldenkirchen, Fa. Lueb & Schumacher

Niederrhein-Ausfahrt von 12 bis 15 Uhr
 gemütliches Treffen mit Grill, Kaffee und kühlen Getränken

Abreise Sonntagmorgen möglich,
 Zelt- und Mobilstellplätze nach Absprache

Email: stammtisch-niederrhein@cbbc.de

Telefon: Klaus: 0172 7356 165, Henry: 0178 4197 004

Internet: <https://stammtisch-cbbc-niederrhein.webador.com>




Änderungen wegen aktueller Corona-Regeln sind möglich.

Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

26. Treffen im Frankenland

Großgessingen
30. Juni - 03. Juli 2022
 Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.
 Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006
stammtisch-franken@cbbc.de

Ort: 96157 Ebrach - Großgessingen
 der Beschilderung
 Sportplatz-Schützenhaus folgen
 bis zum Ende der Brünnergasse

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




17. CBBC
Engländertreffen
im Schwarzwald

09. Juli 2022
 D-79733 Görwihl-Hartschwand / Eichrutthof



17th BLACK FOREST MEETING

PROGRAMM

Samstag 09.07.
 ab 10.00 Uhr Beginn des Engländertreffens
 am Nachmittag Bei gutem Wetter ca. 50 km Ausfahrt
 am Abend Benzingsprache und Lagerfeuer

Sonntag 10.07.
 ab 08.30 Uhr Brit Biker Brunch
 und Ende ca. 14.00 Uhr

Long Distance Biker können sich bereits auf Freitag im Massenlager anmelden.



17th BLACK FOREST MEETING

Mit dem Kauf einer Flasche Brit Biker Whisky (22.00 Euro) finanziert ihr das Treffen und habt einen stützenden Werkstattdruck für zu Hause.



BRIT BIKER WHISKY
 40% vol. 40.2022 35cl
"Whisky club, never drink and drive"

Kontakt:
 Lukas und Klaus
lukas_ebner@onlinehome.de

Massenlager-Anmeldungen
 bitte direkt unter Tel. 07754 1262
 Reservierungen werden nur bis
 Samstag 20.00 Uhr gehalten.

Zelten kostenlos
 Frühstücksbuffet auch für
 Camper und Besucher

12. IN-DER-MITTE-TREFFEN
 am 07. 08. 2022 im Landmuseum 65391 Ransel

Landmuseum
 Ransel
 Damals heute erleben

Motorradtag für Classic British Bikes und
 andere Oldtimer von 10.00 - 16.30 Uhr in
 65391 Lorch/Ransel * Kirchstr. 34 A
 Für Essen und Trinken sorgt das Restaurant

Es gibt einen Werbestand für die Clown-Doktoren e.V.
 Wiesbaden und für den CBBC.

Veranstalter: CBBC Stammtisch Rhein Main Classic
 British Bike Club e.V. www.cbbc.de
 bei Fragen Dieter: 0174-3360660 oder
dbw56@gmail.de



Wir sammeln
 Spenden für die
**DIE CLOWN
 DOKTOREN E.V.**

QUO VADIS?

CLASSIC – OLDTIMER – VETERANENTRIAL

Dieser Artikel erschien letztes Jahr in Heft 542 des Magazins „TRIALSPORT“. Autor Rainer Heise und Herausgeber Hans Greiner haben ihn uns zum Nachdruck überlassen. Vielen Dank dafür.



Jan de Klerk aus den Niederlanden auf einer 500er Norton 16 H-Trial in der (trockenen) Schlammpfanne beim fourstroke Trial in Brockhöfe.

Vor fast genau 40 Jahren wagte Peter Lohré den Trip zum TALMAG¹-Trial nach England ins Trial-Paradies und berichtete über seinen Ausflug vom 25. Januar in TRIALSPORT, Heft Nr. 60 im März 1981. Von Rainer Heise

Das Baujahr der dort startenden Motorräder musste pre-65 sein. Das war das willkürlich festgelegte Datum, das die in England diesen Sport kontrollierende Organisation bestimmte, wonach andere Maschinen nicht zugelassen sind. Es ist, genau genommen, der Zeitpunkt, an dem Zweitaktmotoren die Herrschaft übernahmen und die britische Viertaktproduktion aller Fabrikate so gut wie tot war. Die Motorräder mussten Viertakter sein, denn zu der Zeit gab es fast nichts Anderes. Die Viertakter aus den 50ern und 60ern hatten echten Stil, richtiges Gefühl, richtiges Leben.

Es dauerte gar nicht lange und die erste Veranstaltung dieser Art auf deutschem Boden fand am 20. September 1981 in Lüneburg statt. Die Begeisterung und die Anzahl der Zuschauer war groß, die Zahl der Teilnehmer klein, Viertakter waren in der Überzahl und ein richtiges Reglement noch nicht vorhanden. Trialautorität Werner Piepho hatte die Sektionen den Maschi-

nen und Fahrern entsprechend ausgesteckt, nicht zu schwierig für die größtenteils zu den Senioren zählenden Fahrer und ihre rollenden Kostbarkeiten.

Peter Lohré setzte seine Berichterstattung vom TALMAG bis 1985 fort und machte die Leser sachkundig. Er stellte Maschinen vor wie Vic Britains Royal Enfield Bullet, Sammy Millers Ariel HT5 und Gordon Jacksons AJS 16 C und machte uns auch mit Triumph Tiger Cub und BSA Bantam bekannt.

1982 schrieb der CBBC (Classic British Bike Club) einen Pokalwettbewerb mit vier Läufen für britische Viertaktmotorräder bis Baujahr 1965 aus, für sonstige Zwei- und Viertakter bis Baujahr 1970 gab es eine Extraklasse. Der erste Lauf dieser Serie fand am 26. Juni 1982 in Nienburg/Weser mit sechs Viertaktern und drei Zweitaktern statt.

TRIALSPORT war dabei und brachte unter dem Titel „Der wahre Sound“ einen ausführlichen Bericht. 6 Sektionen, die den Fahrern alles abverlangten, waren fünfmal zu absolvieren. Nach der ersten Runde gaben drei Fahrer auf. Einer versenkte spektakulär seine AJS in einer harmlos aussehenden Pfütze, die sich

als Riesenloch entpuppte, worin Puffing Bill bis zum Sattel verschwand. Danach war ein Trockenlegen des Zündmagneten mit Bordmitteln nicht mehr möglich. Die Starterzahl war zweitrangig, noch Stunden nach der Siegerehrung saßen die Fahrer zusammen und quatschten Benzin. Pure Nostalgie!

Rudi Munstermann stieg ein, im September 1984 lief bereits das 4. Veteranentrial in Brockhöfe. Fast 20 Maschinen nahmen die 4x9 Sektionen unter die Vierzöller. Die weiteste Anreise hatten Starter aus Ulm (650 km). Die Sektionsgestaltung war nicht einfach, denn der Schwierigkeitsgrad musste niedrig sein, die meisten Fahrer waren untrainiert, die Maschinen wertvoll und nur aufwendig zu reparieren.

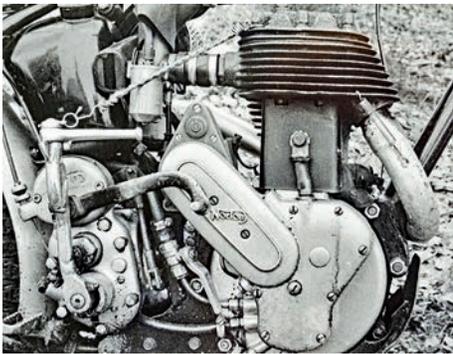
Anfangs auf den norddeutschen Raum begrenzt, dehnte sich Klassiktrial bald auf ganz Deutschland aus. Mit der Zeit nahmen sowohl die Zahl der Veranstaltungen und Teilnehmer als auch die Basteleien zu. Mit letzteren entfernte sich das Klassiktrial vom ursprünglichen Anspruch und den inzwischen von der DTSG aufgestellten Vorschriften; die Einhaltung dieser beruht immer noch auf Vertrauen und Fairness.

Bernd Kreutz am Telefon:

„Am 24. Juli 1982 fand das erste reine Veteranentrial in Gressenich am Kalvarienberg statt. Ich hatte mir dafür eine AJS besorgt. Davor fand bereits das Plonkers Trial in Arnheim statt, denn die Holländer hatten schon 1980 angefangen mit Veteranentrial. 1983 habe ich dann den Eurocup gegründet. Der erste Lauf war in Arnheim, schon ein Jahr später war ein Lauf in Großbritannien mit dabei. Also geht auch der Eurocup bereits auf sein Vierzigjähriges Jubiläum zu.“



Norton 16 H (links) und Norton ES 2 (rechts), dazwischen der Bericht von Peter Lohré in TRIALSPORT 60 vom März 1981



BERICHTE



ANTIKES

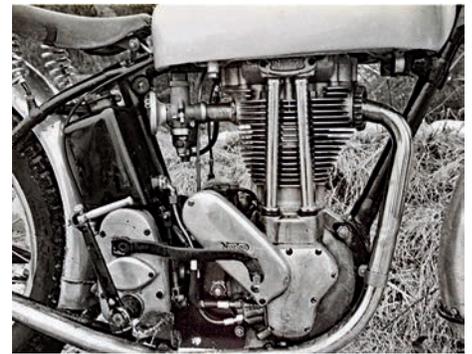
Text: Peter Lohré
Foto: Peter Lohré
am 25.1.81

Man konnte sich schon um gut 20 Jahre zurückversetzen, fühlen beim Talmag Trophy Trial auf dem Hillingholme mit dem beziehungsreichen Namen Hungry Hill. Offiziell von der MCI ausgeschrieben und nur Vierakter startberechtigt, das versprach schon einem Augen- und Ohrenschmaus sonderlichen und dazu einseitigen Rückblick in die "gute alte Vierakterzeit".

hundert bestehen.

In der Klasse unter 300cm³ vor 65 tummelten sich die leichtgewichtigen Triumph Tiger. Lange dieser Klasse waren Anfang der 60er Jahre gebaut und mit mehr oder weniger Umbauten auf einen normalen Solortrial ermöglichte, normalen Gebrauch in modernen Sektionen zu sehen.

Für's Auge interessanter war die schon Klasse zwei und drei, über 300 cm³, über und mit

Rudi Munstermann per Brief:

„1981 bin ich dem CBBC beigetreten, bekam so Kontakt zu Peter Lohré und habe vom Klassik-Trial am 20. September in Südgellersen bei Lüneburg erfahren. Wir mit unserem Brit-Bike-Stammtisch natürlich hin und mit jauchzendem Beifall die Zuschauerkulisse gebildet. Das Trial brachte sofort neuen Antrieb in unsere Brit-Bike-Szene. Ich habe meine BSA C15 hergerichtet und bin die vier Läufe der CBBC-Saison 1982 mitgefahren. Im Februar 1982 fand mein erstes Pre65-Trial in Brockhöfe mit neun Startern statt, im Herbst beim zweiten waren es bereits 16 Starter, beim dritten 25 und dann beim vierten Pre65-Trial in Brockhöfe waren es schon fast 50 Starter. Peter Lohré versorgte die Szene mit „Ladies“ aus Großbritannien und so ging es tüchtig voran. In der Folgezeit habe ich dann die Leitung der DTSG übernommen und den Deutschland-Cup gegründet, später dann auch den Nordic-Cup. Und was wünsche ich mir für die Klassiktrial Zukunft? Vielleicht nur noch Super-Klassik-Gruppen-Trial mit einer Spur für alle in dreißig Sektionen auf einer Runde pro Tag, aber mit angemessenen, verschiedenen Schwierigkeiten und konsequenter Non-Stop Wertung?“



*Talmag: T.A.L. bedeutet Territorial Army London und mag meint Magazin (Heft, Zeitschrift), das seit etwa 1937 von Mitgliedern der Territorial Army herausgegeben wurde. Veranstaltungsort ist Aldershot, südwestlich von London.

Heinz Franken am Telefon:

„Die Saison 1982 war ich auf der Ariel HT5 bei drei Läufen dabei. Es gab nur wenig Mitstreiter, dafür war der Spaß, den wir gemeinsam bei den drei Läufen erlebt haben, umso größer. Ich habe tolle Erinnerungen an diese Zeit. Es ging danach schnell bergauf mit dem Veteranentrial, denn die Idee, welche Peter Lohré vom Talmag mit nach Deutschland brachte, fiel auf nährhaften Boden. So stieg auch die Nachfrage in Deutschland nach alten britischen Trialmaschinen schnell an und ich war einige Male mit Peter (Lohré) in England um Maschinen rüber zu schaffen.“



Werner Piepho am Telefon:

„Ich habe an den Lauf in Lüneburg 1981 ehrlich gesagt keine besonderen Erinnerungen, es war damals nichts so spezielles für uns, man hat das halt einfach gemacht. Sicher habe ich aber die Sektionen nicht ganz alleine ausgesteckt, sondern mit Hilfe der Vereinskameraden.“

TOOL - TIPP



Martin Merkel hat den Knipex Zangenschlüssel in seinem TSS Artikel (Info 6/21) bereits lobend erwähnt, hier im Bild unten zu sehen. Ursprünglich für empfindliche (verchromte) Armaturen gedacht, ist er auch in der Schrauberwerkstatt sehr nützlich. Er ist vernickelt, durch die glatten Backen mit paralleler Führung und die hohen Klemmkraften auch geeignet um große Muttern zu lösen, dabei werden diese aber geschont und nicht verhunzt wie bei herkömmlichen Rohrzangen üblich. Auch zum Greifen von kleinen Teilen (z. B. am Schleifbock) oder zum gradebiegen empfindlicher Teile (wie z.B. TSS Kühlrippen). In verschiedenen Längen erhältlich, Spannweite der 250er: max. 46mm. Im Bild oben die Knipex Schraubzange, Schlüsselweite 10 bis 32 mm, selbstklemmend im Bereich ab 17 mm (kein Abrutschen am Werkstück). Weniger schonend zur Schraube, deshalb eher was für „Härtefälle“, wie bereits beschädigten Sechskant. Nicht billig, aber ihr Geld wert. (mk)



CLUB - SHOP

Artikel	Preis
Anstecker	3,00 €
Aufkleber	1,00 €
Aufnäher	3,50 €
CBBC-Cap	8,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Jubiläumsaufkleber oval, ca. 10x6,5cm	1,50 €
Kalender 2022	8,50 €
Schlauchschal	3,00 €
Troyer grün M/XL	24,00 €
Troyer schwarz XL	24,00 €
T-Shirt mit Motorradmarken 2XL/3XL	15,00 €
Schlüsselanhänger	2,00 €
Sweat-Shirt grün S	17,00 €

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

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:

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

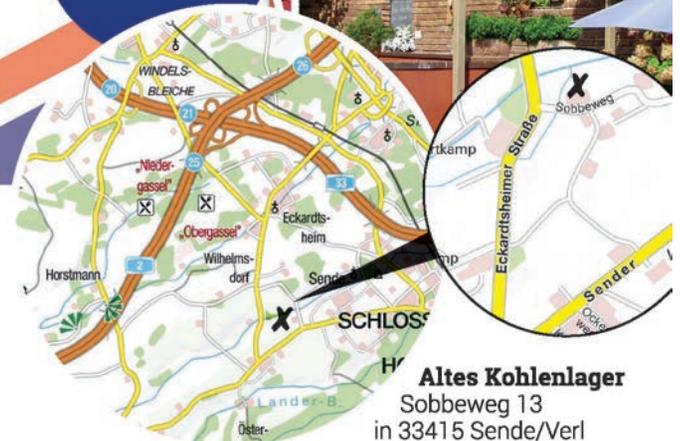
Für den Versand bitte beachten: Clubmitglieder auf Rechnung - Nichtmitglieder nach Absprache bzw. Vorkasse, Porto bitte erfragen.

Vielen Dank und viel Spaß beim Einkaufen!

Bernadette Schulte

Einladung 5. CBBC OWL-Meeting

26. - 28. August 2022
Freitag: Anfahrt
Samstag: Ausfahrt
Sonntag: Abreise



Altes Kohlenlager
Sobbeweg 13
in 33415 Sende/Verl

Es ist ausreichend Platz für Zelte und Wohnmobile vorhanden.

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.

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

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

38. International Jampot Rally



Datum: 3. bis 6. Juni 2022

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

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

Schließt Euch uns an: Zu zwei faszinierenden Touren zur legendären Loreley am Rhein (am Pfingstsonntag, ca. 165 km) und zum majestätischen Schloss Braunfels (am Pfingstsonntag, ca. 105 km).

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

Anmeldung:

Meldet Euch bis zum 3. April 2022 an. Dann werden wir in Abhängigkeit von der CoVID-Situation entscheiden, ob die Veranstaltung stattfinden kann oder nicht. Bis dahin müssen keinerlei Zahlungen (Anmelde-, Teilnahmegebühr o. ä.) entrichtet werden!

- Findet alle benötigten Informationen hier: <https://ijr2022.lkw-kelkheim.de/>
- Meldet Euch an unter <http://www.jampot.com/international/>

Unterbringung:

Reserviert Eure Zimmer individuell und korrespondiert direkt mit dem Hotel:

- <https://onpagebooking.com/collegium-glashuetten/allotments/7379?allotmentcode=IJR2022&lang=en>
- eMail: zimmerreservierung@collegium-glashuetten.de

QUARTIER ★ LATIN ★

Bar KNEIPE LIVE-Stage
SINCE 1992

**WWW.
QUARTIER-LATIN.INFO**

**BAHNHOFSTR. 60
KALDENKIRCHEN**

**BRING YOUR BIKE
and HAVE a DRINK**

**EVERY DAY
FROM 8 PM**

Die letzte Ehre für Günter Wilhelm

Es ist Freitag, der 17. Dezember 2021. Der Himmel ist grau und es ist kalt. Wir stehen auf dem Friedhof in Großburgwedel und trauern um Günter Wilhelm, unseren Norton Günter. Wir sind 20 Personen, Verwandtschaft, Patensohn und liebe Freunde wie Manfred Ahrens, Michael Barth, meine Elke und ich. Marina trägt die Trauerrede vor. Da sind viele Eckpunkte im Leben der Wilhelms. Christa hat uns am 28. Dezember 2020 verlassen, ein Schicksalsschlag für Günter.

Aber wie fing alles an? Man muss seine Freunde gernhaben und wenn sie Geschichten erzählen, musst du auch zuhören, wie ich immer sage, dann lernst du auch was. Günter besuchte mich 1970. Er war Kfz-Sachverständiger und mein Opel war geschrottet. Wir hatten sofort einen guten Draht zueinander. Mein Geburtstag war der 13. Juni, Günters am 15. Juni, beide Zwillinge und Motorradfahrer. Günter kommt aus dem Erzgebirge und hat in Hannover bei Bischoff und Hamel (VW) seine Kfz-Lehre gemacht. Im hiesigen Stadtwald von Hannover, der Eilenriede, wurden damals Motorradrennen mit internationaler Besetzung gefahren. Da war „der Freitag“. Der Meister befahl den Lehrlingen: „Schluss für heute und beeilt euch, heute ist Renntraining.“ Den Jungs im Overall wurde die Sperrkette aufgemacht und mit den Worten „ab ins Fahrerlager“ durchgewinkt. Und da saß der Rennfahrer Ray Amm auf seiner Norton und rief „come on Boys - push!“ Sie legten sich ins Zeug und als die Norton den ersten Schlag tat, lagen sie auf dem Bauch. Die Liebe zu Norton war geweckt. Günter war Enthusiast. Er konnte seinen Beruf und war Mechaniker durch und durch. Immer penibel und auf beste Arbeit bedacht. In den Regalen lagen etliche von ihm restaurierte Motoren. Und überall Norton. Stets hilfsbereit war er für jeden da. Heinkel Roller, aber auch ein im Italienurlaub entdeckter Galetto Roller wurden restauriert und in Neuzustand gebracht. Eine nette Anekdote muss erzählt werden: Günter hatte einen guten Nachbarn. Dr. Professor - war bei Porsche und Mercedes gewesen und hatte einen Lehrstuhl an der Uni Hannover. Alles erreicht, oder? „Günter, ich freue mich immer, wenn du mit der Norton fährst. Ich habe großes Interesse.“ Die beiden fuhren nach London und kauften eine Commando. Er war wie ausgewechselt und das Wort „Lebensfreude“ stand an 1. Stelle. Sie unternahmen Wesertouren am „Mittwoch“ und nicht erst am Wochenende und mit den Studenten wurde an Horex Motoren gelernt. So schön ist Motorradleben.

Wir haben viele Treffen besucht, auch in der Schweiz. Pflicht waren Fahrten zu GP Rennen. Der Besuch auf der IOM war allerdings immer das Größte. Mick Grant, Dähne, Butenuth, Joe Dunlop - wir haben sie alle erlebt. 1986 saßen Günter, Christa und Freunde im Flieger nach Hause, als Günter scherzte: „Wir brauchen keine Flugangst zu haben, Geoff Duke und seine Frau fliegen mit uns nach London.“ Duke war sechsmaliger Weltmeister und wurde später Geschäftsmann und Betreiber der Airline auf der IOM.

Wenn ich schreibe, rieselt Günters Leben an mir vorbei. Alles gut gemacht - Arbeit, Hobby, Freunde. Ach ja, das alljährliche Grünkohltreffen, das 1. Highlight im neuen Jahr. Manfred Ahrens trommelt uns alle zusammen und wir kommen gern. Grünkohllessen mit der Wanderung durch den schönen Wald. Das Ritual beginnt mit der Waldwanderung. Danach bei Ankunft in der Pension - wiegen der Teilnehmer! Gemütlich bei Tisch sitzend wird nun sehr reichlich Grünkohl und Bregenwurst serviert. Jeder isst so viel er kann. Und wir haben viel Zeit, wobei wieder viele Motorradlebnisse erzählt werden. Natürlich mussten auch immer wieder neue Kannen gezogen werden. Wer den Günter am Tisch hatte musste die Ohren spitzen, denn er kannte eine Anekdote nach der anderen. Nachdem wir alle kugelrund waren, wurde gewogen und die Gewichtszunahme wurde bei Damen, Herren und Kindern mit dem Titel „Grünkohlkönig“ belohnt. Manfred überreichte dazu den selbst gebackenen Schweineorden am Bande.

Da ist noch die Sache mit der Weihnachtspost. Pünktlich zum Fest sendete der Günter Grüße mit Motorradmotiven. Eine Karte hieß „Lieber Hockenheim - als Altersheim“.

Liebe Freunde, Günter ist nicht weg, nur woanders. Er ist in unseren Herzen, wir hören ihn erzählen und lachen. Fröhlich sein und gut ist gar nicht schwer, und gut für den Bauch. Lasst doch die Anderen anders sein. Schön auf den Ofen setzen, durchs Land brettern und schon kommt das schöne Grinsen in die Mundwinkel.

Günter forever

Euer Pitze (Friedrich Voges)





THE SHOW MUST GO ON



..... auch wenn soeben der Hochseilartist samt Partnerin aus den Höhen der Zirkuskuppel jäh recht unsanft im Sägemehl der Manege gelandet ist..... Aber nicht nur im amerikanischen „Show Bizz“ galt und gilt „The Show must go on“ als allerberste Devise, sondern auch für unseren Stammtisch während der vom Coronavirus geprägten, schwierigen Zeit.

Vielleicht traf die Pandemie unseren Stammtisch Südschwarzwald/Schweiz sogar noch etwas härter als die meisten anderen Stammtische im Land. Wie der Name sagt, sind recht viele unserer Stammesbesucher „Ennet am Rhy“ beheimatet. Unsere Schweizer Freunde sind übrigens immer ganz leicht zu erkennen. Ganz einfach: Sie kommen immer auf perfekt restaurierten edlen TÖFF, die dazu auch noch stets im makellosen „Pebble Beach Hochglanz“ erstrahlen, angeritten.

Was sich hier bei uns an der Grenze wirklich nie, niemand je hätte vorstellen können - eine komplette totale Grenzschließung - erfolgte pandemiebedingt urplötzlich! Schließlich war ja bisher die Grenze kontinuierlich - Jahr für Jahr - immer mehr verschwunden. Nachdem die letzte strikte, kriegsbedingte Grenz Blockade nach 1945 aufgehoben wurde, war die Grenze zwar geöffnet, aber überall mit Schlagbäumen und strengen Grenzkontrollen gesichert. Dies änderte sich grundlegend erst nach dem Schengener Abkommen. Die Schlagbäume und Zöllner verschwanden und schon bald hatten wir uns beim Grenzübertritt total an die neue „Freie Fahrt für freie Bürger“- Leichtigkeit gewöhnt.

Dieser abrupte Lockdown war nicht nur für die Wirtschaft in unserer Grenzregion eine absolute Katastrophe, sondern auch für unseren Stammtisch. Plötzlich konnten ja nicht einmal mehr private Werkstattbesuche oder Ersatzteilbeschaffungen stattfinden. Auch mein frisch lackierter, abholbereiter Norton Tank musste so unfreiwilligerweise in monatelanger Corona Quarantäne in Helvetien verbleiben.

Als dann endlich die Grenze wieder geöffnet wurde und unter strengsten Auflagen auch wieder Restaurantbesuche erlaubt waren, zeigte uns unglückseligerweise auch noch unser langjähriges Stammlokal die „Rote Karte“..... Es ist Gerhard und Klaus – immer tatkräftig von Lukas unterstützt, sehr hoch anzurechnen, dass sie sich mit aller Kraft bemühten Ersatzlösungen zu finden, damit die „Show“ weitergehen konnte!

Als nun Gerhard per E-Mail für den 6. Februar 2022 zum Stammtisch auf den Parkplatz am Bergsee in Bad Säckingen einlud, rechnete ich nur mit einer sehr, sehr kleinen Teilnehmerzahl. Schließlich herrschte an diesem Wochenende nicht nur nasskaltes Wetter.



1



3

Nein - an diesem Wochenende hatten nicht nur die Konfektions- und Schuhgeschäfte zum verfrühten Winterschlussverkauf aufgerufen. Davon offensichtlich inspiriert und infiziert (nicht geboostert???) hatten auch die Straßenmeistereien ausgerechnet an diesem Wochenende nach dem Motto: Alles muss Raus - ihre Salzlager geleert und das weiße Gold tonnenweise großzügig auf allen Straßen verteilt. Dazu lockte als Belohnung nach der fröstelnden, in Salzlake getränkten Anfahrt, weder eine wohlige warme Gaststube, noch eine Tasse Heißgetränk auf die wackeren Biker.....

So staunte ich nicht schlecht als ich mich aus meiner – bitter nötigen – Sturmhaube schälte, dass doch schon einiges an „Alteisen“ auf dem Parkplatz stand. Und weitere Töffler kamen! Ganz zuletzt schlug sogar noch ein veritabler „Comet“ bei uns ein. (Bild 1) Hubertus fuhr mit seiner eleganten Vincent vor. So konnte ich ein Ost-West Gipfeltreffen verbunden mit Städtepartnerschaften am Bergsee fotografisch dokumentieren. Zschopau DDR , meets Stevenage Merry old England - sowie Hinckley GB..... Man könnte auch sagen: GRUPPENBILD MIT (Zweitakt) FAHNE

Ein weiteres rares Foto Dokument möchte ich den CBBC Lesern nicht vorenthalten: Unsere geballte Stamm Prominenz an den Gestaden des Bergsees: Klaus, Gerhard, Lukas und – passend zu dem bei Anglern sehr beliebten fischreichen Bergsee „So groß war der Fisch ganz ehrlich - ich schwör....“ (Bild 2)

Farblich optimal passend zum allgemeinen „Corona Blues“: Direkt aus dem Arbeiter und Bauern Paradies - die sozialistische MZ Dame mit Fahne.... (Bild 3)

Dr. Werner Stoll
a.k.a. Alaska.Doc.Holiday



2

Der englische Virus, oder 40 Jahre CBBC

Hallo liebe englische Motorradfreunde,

nachdem ich mich nun seit 40 Jahren mit englischen Bikes beschäftige, dachte ich zum Jubiläum mach ich mal einen kleinen Abriss meiner Geschichte.

Motorisierte Zweiräder gab's bei mir in der Jugend nicht und so machte ich mit 18 erst mal den Autoführerschein. Allerdings begab ich mich in die falsche Gesellschaft, sprich Freundeskreis und der war schon vom englischen Virus befallen. Dort wurde viel über englische Motorräder gefachsimpelt. Folglich holte ich bald den Motorradführerschein nach und begab mich auf die Suche. Die endete beim Kauf einer Vorfühmaschine der Ringgarage, seines Zeichens ein Ableger der Fa. Wüst Motorräder. 7500 DM waren damals viel Geld für einen beginnenden Handwerksgehilfen, aber gute Gebrauchte gab's kaum auf dem Markt. Somit war ich dann im Freundeskreis der erste mit englischem Moped, einer 1980er Triumph T140E Bonneville. Im gleichen Zug bin ich dann in den damals neu gegründeten CBBC eingetreten und habe sofort viele gute Freunde gewonnen.

Darauf folgte eine Zeit ständiger Ausfahrten und der damals von Lonni eingeführten Touring Treffs. Nach dem ersten Werkstattbesuch, der nicht sehr positiv verlief, habe ich mir dann ein Werkstatthandbuch gekauft und das Schrauben angefangen. Der Virus setzte sich fest und so kam 1982/83 eine 1939er BSA M20 Army Model in sehr schönem Zustand dazu. Die musste ich aber leider im Herbst 1983 wieder verkaufen, da ich das Geld für die Meisterschule benötigte.

Bald vermisste ich den Einzylinder und kaufte mir 1984 eine desolante 1940er Ariel 350 W/NG. Das war ein längeres Projekt, das ich 1989 fertig aufgebaut abgab. 1985 kam noch kurzzeitig eine 1951er BSA M21 dazu, die aber bald ihren Weg in Dieter Eckel's Hände fand. Ihren Platz in der Garage füllte 1985/86 eine 1961er Matchless G80, die ich nur mit roter Nummer fuhr und 2 Jahre später an meinen Freund Detlev Runkel übergab. Im Herbst 1986 sah ich auf meinem Touringtreff auf der Schwäbischen Alb mein Traummotorrad. In unschönem Gebrauchszustand gehörte sie meinem Freund Frank Postulka. Aber nicht mehr lange, dann war sie mein; die 1968er Triumph T120 650 Bonneville. 2 Jahre und 4500 DM später war sie fertig restauriert und absolvierte ihre erste große Ausfahrt zu Hubert Erbler's Österreichischem Touring Treff 1988.

Jetzt war es Zeit meine 750er Bonni, die mich über 50000 km nie im Stich gelassen hatte, an meinen Bruder Claus weiterzugeben. Seit langem wollte ich auch wieder einen fahrbaren Einzylinder besitzen, der dann 1988 in Form einer 1960er Velocette Viper zu mir fand. In den folgenden Jahren war ich mit Fahren und Schrauben beschäftigt. Halb Europa, England und mehrfach die Isle of Man wurden bereist und viele Freundschaften geschlossen. Die Viper wurde 1992



TRIUMPH THUNDERBIRD GESPANN 1950, Foto: Roland Leger



VELOCETTE MOV 1936



VELOCETTE MAC 1948



TRIUMPH THUNDERBIRD 6T 1956

wieder verkauft, nachdem ich 1991 mit meiner 1935er Velocette MOV bei den Veteranenrennen einstieg. Im gleichen Jahr kam dann noch eine 1983er Triumph Tiger Trail 750 ins Haus und blieb bis 1999. Die war für viele Kilometer mein Tourenmotorrad mit der 68er Bonni. 1992 habe ich dann wieder eine 1948er Velocette MAC gekauft, die aus Argentinien kam und bis heute zerlegt auf ihre Vollendung wartet.

2001 habe ich die 68er Bonni verkauft und ein 1950er Triumph 6T Thunderbird Renngepann aufgebaut, mit dem ich bis heute an Veteranenrennen teilnehme. Ab 1997 habe ich noch eine 1914er Douglas und eine 1929er Velocette USS Rennmaschine aufgebaut, die ich auch bei Veteranenläufen in Schotten und Hockenheim einsetzte und 2017 wieder an Helmut Schmidtnr verkaufte. 2001 fuhr ich für kurze Zeit eine neue Triumph Tiger 955i Reiseenduro, vermisste aber das Feeling der alten Engländer und bin dann von 2002 bis 2017 auf diverse Harley Sportster als Tourenmotorräder umgestiegen.

Von 2003 – 2014 fuhr ich parallel eine 1948er Velocette MAC, die ich leistungsgesteigert hatte. Aber ohne Triumph ging's nicht und so kam 2013 wieder eine 1979er Triumph Tiger TR7 mit 1971er TR6 Motor ins Haus. 2016 – 2018 kam noch eine 1972er T120R dazu. 2017 schlug dann, im Vorlauf meines Ruhestands, der Kauf Wahn zu und so kamen eine 1956er Triumph 6T Thunderbird, eine 1965er Triumph Tiger T90, eine 1952er Matchless G80 und eine 1954er Triumph Tiger T110 zur Sammlung. Immer auf der Suche nach meinem alten Liebling fand ich 2018 wieder eine 1967er Triumph T120R Bonneville im Britbikeforum.

Bisher haben mich nur die 1972er Bonni und die 1979er TR7/TR6 wieder verlassen. Aber auch die 1967er Bonni steht jetzt zum Verkauf, da ich mich auf die 50er Jahre konzentrieren möchte. 2016 habe ich noch eine 1981er Triumph T140ES für meinen Freund Frank Postulka gekauft, der Probleme beim Ankicken hat. Sie hat aber doch nicht gepasst und deshalb haben wir, wegen des gleichen Kickstartproblems, diese für meinen Bruder Claus fertiggemacht. So fand im Tausch meine erste 1980er T140E wieder zu mir, die jetzt meine Fahrmaschine ist. Deshalb wurde auch der Kauf einer neuen Triumph wieder verworfen.

Nachdem ich 1981 gleich dem CBBC beigetreten bin, dem ich mit einer Unterbrechung, seitdem angehöre, bin ich seit 1999 auch im Velocette Club Deutschland als Herausgeber der Clubinfo tätig. Angemeldet sind zurzeit die 1954er T110, die 1967er T120R und die 1980er T140E. Restauriert werden gerade die 1952er G80, die an meinen Patensohn gehen soll und die 1956er 6T. So wird's mir nie langweilig! Auf den Straßen und den Rennstrecken Europas kamen bisher über 200000 km zusammen.

Dies ist also meine überwiegend britische Motorradgeschichte, die mit dem Befall durch den englischen Virus anfang. Bestimmt geht's einem Großteil unserer Mitglieder ähnlich und ich freue mich schon einige alte Freunde beim 40-Jahrestreffen im Hundsrück wiederzusehen!

Herzliche Grüße aus Stuttgart

Michael Braun

Fotos: M. Braun



TRIUMPH TIGER 90 1965



MATCHLESS G80S 1961



TRIUMPH TIGER T110 1954



TRIUMPH T120R 1967

E-START REPARATUR TRIUMPH T140ES 1981



Da mein Bruder, bedingt durch seine defekten Kniegelenke, immer mehr Probleme beim Ankicken seiner 1980er Triumph T140E bekam, haben wir ihm 2019/20 eine 1981er T140ES hergerichtet.

Die T140 Elektrostart hatte ich im Juli 2016 in weiser Voraussicht bei British Only gekauft. Sie lief problemlos bis November 2021, um dann nach einem überhasteten Wiederstart mit hässlichen Geräuschen den Betrieb einzustellen. Ankicken war zwar wieder möglich, aber in übler Ahnung des Geschehenen haben wir sofort den Steuerdeckel abge-

nommen. Gleich sahen wir an dem, auf das Zwischenrad eingreifenden Zahnrad, die rundum abgescherten Zähne. Wir entfernten alle Defekt- und Kleinteile, um noch eine Jahresabschlussfahrt mit Benutzung des Kickstarters zu machen.

Danach ging's auf die Hebebühne, um den E-Start- und Steuertrieb komplett zu zerlegen. Nach intensiver Reinigung aller Teile habe ich dann über den E-Startaufbau und die diversen Änderungen recherchiert, um einen sinnvollen Neuaufbau anzugehen. Dies ist nicht einfach, da Triumph darüber wenig

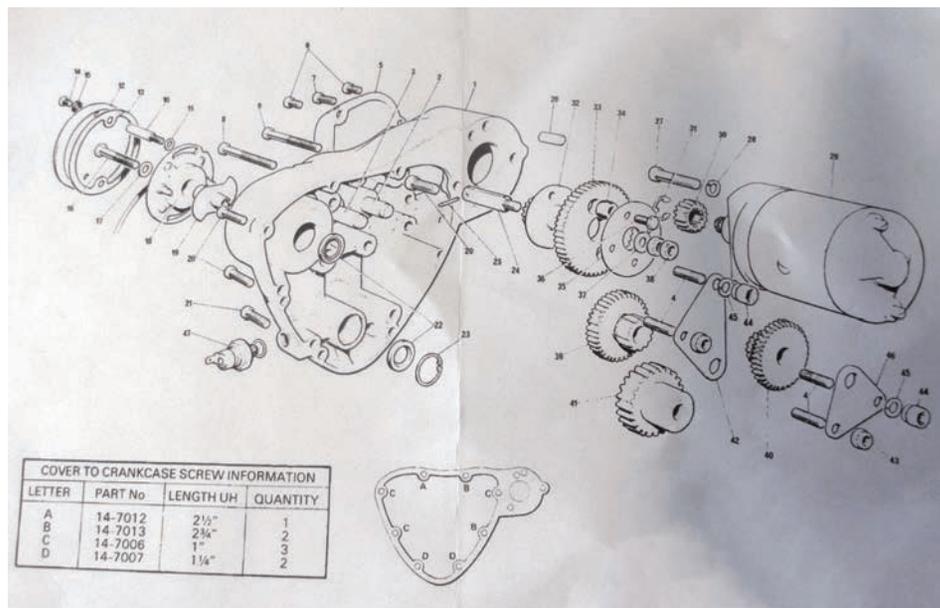
dokumentiert hat! Auch über den Aufbau sowie De- und Wiedermontage der ganzen Anlasser Mimik habe ich nichts gefunden! Bei der Einführung der ersten E-Startmodelle 1980 wurde eine dünnwandige Lagerbuchse ins Motorgehäuse gesetzt, da anders als bei den reinen Kickstartmodellen die Achse des Zwischenrads mitläuft. Dazu wurde die Achse zur Schmierung längs- und an 2 Stellen quergeböhrt. Da die Achse an den Bohrungen zu Brüchen neigt, wurde dies ab 1982 geändert und in Vollmaterial ohne Bohrungen ausgeführt. Eine weitere Änderung waren stärkere Verzahnungen mit kleinerer Zähnezahl an den hauptbelasteten Antriebsrädern und eine Verstärkung der Lagerbüchse.

Bei auftretenden Schäden der Ursprungsversion gab es viele Motorgehäuse, die durch Ausbrüche und Risse nicht mehr verwendbar waren. Wir hatten insoweit Glück, dass das Gehäuse durch Pendeln des Zwischenrads nur konisch aufgeweitet war. Das resultierte aus der gebrochenen Achse, die nicht mehr im Steuerdeckel geführt wurde, hatte aber den Vorteil, dass die Lagerbohrung im Steuerdeckel nicht beschädigt wurde. Der Bruch ging glatt durch die Querböhrung, die im Bereich des in die Fliehkraftkupplung eingreifenden Antriebsrads lag. Soweit so gut, nun musste eine Lösung her!

Einen Umbausatz auf die spätere Version mit Vollachse und Zahnradpaar fand ich in England unter der Teilenummer 99-7515. Lagerbüchsen sind nicht erhältlich und müssen hergestellt werden. Zum Glück habe ich den, sicher einigen bekannten, Betrieb RBZ Motorentechnik vor Ort.



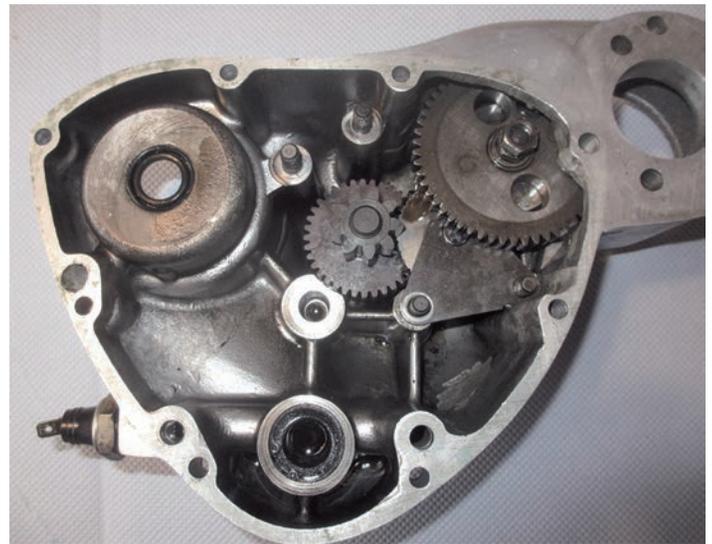
Gebrochene Welle, abgescherte Zähne



Aufbau des E-Starters bei der T140



Neue Lagerbüchse montiert



Steuerdeckel nach der Reparatur



Umbausatz mit Vollachse

Nach genauem Ausmessen des nun konischen Lagersitzes wurde eine entsprechende konische Lagerbüchse mit 4/100 Überdeckung gefertigt und mit einem passend hergestellten Setzdorn eingeschlagen. Danach habe ich den Innendurchmesser mit einer verstellbaren Diamantreibahle auf das zur Achse passende Lagerspiel aufgerieben. RBZ hat auch die etwas grob gedrehte Achse überschliffen und in das vorhandene Zwischenrad eingepresst.

Im Steuerdeckel wurden die 2 Lagerplatten, die die Antriebsräder und Achsen abstützen, demontiert und das Antriebsrad zum Startermotor angehoben, um das defekte Gegenrad auszuwechseln. Jetzt muss nur noch die ganze Antriebsmimik wieder montiert und justiert werden, dann kann alles mit neuen Simmerringen und Dichtungen wieder mon-

tiert werden. Dann steht einem Neustart in die neue Saison nichts mehr im Wege!

Martin Merkel hat ja im Bericht über den Neuaufbau seines TSS-Motors schon mal über die schwache Lagerung der Zwischenradachse berichtet. Ich kann nur allen Fahrern der Triumph E-Startmodelle raten, ein waches Auge auf diese Schwächen zu haben, um größere Schäden zu vermeiden.

Ich hoffe meine Ausführungen sind für einige interessant und freue mich einen Teil der alten Fahrensleute beim 40-jährigen Jubiläum in Kirchberg wiederzusehen.

Mit herzlichen Grüßen aus Stuttgart

Michael Braun

Fotos: M. Braun

Motoröl mit Geschmack!

Der derzeitige Hit in Australien, Großbritannien und USA wird nun auch, seit Mitte des vergangenen Jahres, in Deutschland verkauft! Schon seit einiger Zeit wird auf dem Mineralölmarkt in den genannten Ländern ein, mit diversen Geschmacksrichtungen angereichertes, Motorenöl angeboten und offensichtlich auch gut verkauft!

Mehrere Wissenschaftler der Erdöl verarbeitenden Industrie in Texas und auch das American Petroleum Institute (API), der größte Interessenverband der petrochemischen Industrie in den USA mit Sitz in Washington D.C., dem ca. 600 Öl-Unternehmen angehören, haben diesem Öl eine besondere Spezifikation zugewiesen. Hinsichtlich der berechtigten Frage, aus welchem Grund ein Motoröl mit einer Geschmacksanreicherung versehen werden sollte, wird auf ein Forschungsergebnis aus dem Jahre 1959 hingewiesen, in dem ein Professor Frank Ikard und ein Professor Edward Teller das Thema Umwelt und Klimaschädigung durch die Verbrennung fossiler Rohstoffe behandelten! Diese Forschungsergebnisse sind

der Ursprung des Gedankens, wenigstens die Geruchsbelästigung als Sinneswahrnehmung der Umweltschädigung durch freigesetzte Öl Emissionen in erträgliche Bahnen zu lenken!

Wie weit das positive Geruchsempfinden der Menschheit durch Geschmacks- und Geruchsangereichertes Motorenöl beeinflusst wird, hat die Ölforschung in den USA seit Jahren beschäftigt! Einigen Studien zu

Folge ist die Beimischung von Geschmacksstoffen, in derzeitig am Markt vertriebenen Motorölen, als unbedenklich anzusehen. Auch von der DGM (Deutsche Gesellschaft für Mineralöl Forschung) waren keine negativen Äußerungen zu verzeichnen! Laut Umfragen in den USA, die von Autofahrervereinen ähnlich wie hier der ADAC durchgeführt werden, empfinden die Bürger das Schweben von Gerüchen vorbeifahrender Kfz's als nicht unangenehm! Anscheinend gibt die wachsende Beliebtheit von, mit Geschmacksstoffen versehenem Öl, den Herstellern recht! Schließlich verkauft sich dieses Motorenöl auf drei Kontinenten hervorragend!

Was eigentlich nur noch fehlt, ist der Hinweis auf den Gebinden, dass dieses Erzeugnis nicht zum Verzehr geeignet ist! In Deutschland kann dieses Motoröl unter der Website:

<https://etel-tuning.eu/produkt/5w-40-motorol/geordert werden>.

Alles recherchiert von Klaus Jurgasch!



Foto: <https://etel-tuning.eu>



Im Rausch der Geschwindigkeit

Text und Fotos: Klaus Jung

Schon seit Anbeginn der menschlichen Evolution steht Selbiger im Wettstreit mit Anderen, stets schneller zu sein, egal ob zu Fuß, auf Tieren, mit irgendwelchen Fahrzeugen oder Geräten. Es ist in unseren Genen verankert, wobei ich das Gefühl habe, dass dieses bei mir ausgeprägt vorhanden ist. Dabei gewöhnt man sich sehr schnell an Geschwindigkeit und es kommt einem gar nicht sooooo schnell vor. Es ist einfach der Kick, besonders, wenn es mehrere Mitstreiter sind. Deshalb ist man immer bestrebt, das Bestmögliche aus seiner Maschine herauszuholen und technisch zu optimieren.

Als mir die BSA M24 über den Weg gelaufen ist und ich die ganzen Teile in den Kisten gesehen habe, war mir schnell klar, dass der Aufbau vor 25 Jahren und ohne Internet bei weitem nicht so schnell gegangen wäre. Aber zum Glück gibt es ja das WWW und Suchanfragen

zu BSA M24 ergeben in Nullkommanix jede Menge Ergebnisse und Bilder. Hauptsächlich Bilder in großer Auflösung bringen so manches Detail in den rechten Fokus. Klar, natürlich auch die Teilesuche, die einen schon mal in Australien landen lässt um das begehrte Teil dort zu kaufen. Es sind ja oft nur wenige Klicks und schon, zack gekauft. So hab ich z.B. die Rocker für den dritten M24 Motor dort ausfindig gemacht. Vorher hatte ich schon angefangen mir aus B31 Rocker welche zu machen, mit viel Schweißerei und entsprechender Bearbeitung, immer mit dem mulmigen Gefühl, ob das auch wirklich hält. Ich hab's ja letztendlich nicht mehr gebraucht. Unter den vielen Bildern, die ich mir angeschaut habe, hatte ich auch eine auf Renner getrimmte M24 mit einem BSA C11 4 Speed Getriebe entdeckt.

Von daher war mir also klar, dass man ein solches Getriebe in einen M20 Rahmen implantieren kann. Ich war ja schon in der

vergangenen Saison mit der Abstufung der Gänge bei dem Vorkrieg Getriebe nicht so ganz zufrieden. Da erschien mir solch ein Getriebe meinen Wünschen sehr entgegen zu kommen. Die beiden Fotos zeigen die Bilder die ich im Netz gefunden habe. Alles sehr lieblos hin gefummelt und stimmig sieht anders aus.

Ich hab mir dann noch vor dem Brexit in England so ein Getriebe für wenig Geld gekauft. Es gab auf Ebay einige dieser Getriebe, fast alle mit der Verzahnten Hauptwelle, aber eines hatte die Hauptwelle mit dem Konus drin, das wiederum wurde in den Staaten angeboten und war auch recht teuer. Als das Getriebe dann vor mir lag, versuchte ich erst einmal ob es sich dreht. Ja das ging ganz normal, aber schalten war nicht möglich. Klar, hier war einmal großes Programm angesagt und schwupp war es auch schon auseinander. Die Ursache, warum es sich nicht schalten ließ, war schnell gefunden. Der Plunger, der die Kurvenscheibe arretiert war schlicht festgegammelt, ansonsten sah es recht gut aus mit nur wenig Laufspuren an den Rädern.

Als so die ganzen Brocken vor mir lagen, erinnerte ich mich an ein A10 Swingarm Getriebe, dessen Gehäuse ich einmal für einen Umbau auf ein Nova 5 Gang Getriebe verwendet habe. Die ganzen Innereien hatte ich ja noch und die sahen genauso aus wie das was jetzt vor mir lag. Es ist tatsächlich so, dass die BSA 4-Speed SDT Getriebe von der 250ger C11 und alle anderen ob 350, 500 oder 650er Pre Unit, die gleichen Innereien haben. Da war die Frage nach der Hauptwelle mit Konus schnell geklärt.

Jetzt ist es ja so, dass ein M20 Getriebe und auch die M31 oder 33 Getriebe gegenüber so einem C11 Schaltkasten unterschiedlicher nicht sein können. So eine 250ger baut vom Motor her schmaler und auch Hauptwelle und Nebenwelle liegen mehr übereinander als hintereinander. Das Gehäuse mit der Hauptwelle im Schafrad und der Zwischenplatte einfach mal in die Halteplatten gesteckt, brachte die Ernüchterung. Die Hauptwelle ist satte 5cm höher als die des M20 Getriebes, das sieht man auch sehr schön auf den beiden Fotos. Das ist aber nicht das einzige, denn die Kettenflucht stimmt auch nicht. So muss das C11 Getriebe ein gutes 1/2 Zoll nach außen versetzt werden, das war aber das kleinste Problem. Auf keinen Fall gibt es so eine unästhetische Bastelei wie auf den gezeigten Fotos. Das würde bei mir schon nicht gehen, weil meine Fußrasten weiter unten sitzen, ergo muss das Getriebe soweit runter wie möglich. Das geht nur, wenn man neue Halteplatten macht. Vier zentimeter sollten es schon sein, die das Getriebe runter muss. Die originalen auf eine feste Pappe gelegt, die fixen Halterungslöcher nachgezeichnet und das Ganze nach unten um 4 cm verlängert, ausgeschnitten und als Schablone verwendet. Flexen, schleifen, feilen bis die äußeren Konturen stimmen, dabei spanne ich beide



Platten mit Grip Zangen zusammen, körne zwei Löcher an und bohre diese. Die Platten werden dann zusammengeschraubt für die weitere Bearbeitung, so ist sichergestellt, dass diese symmetrisch sind.



Oben die Originale unten die Neue

Das Getriebe wird mit zwei Bolzen, die Schloss Schrauben ähneln, mit den Platten verschraubt. An der oberen Platte ist noch die Verstellung der Kettenspannung dran. Normalerweise wird das Getriebe auf der anderen Seite mit dem Spanner verschoben, für den Renner habe ich auf der linken Seite noch zusätzlich eine Abstützung verbaut, damit sich das auch wirklich nicht nach hinten verschiebt. Bei der unteren Platte sind die Langlöcher fast auf Höhe der Löcher für die Rahmenbolzen, d.h. Ich kann hier keine Bolzen wie üblich verwenden, weil der Rahmen davor ist. Wie also das Getriebe verschrauben und spannen? Ich hab es einfach mal auf die lange Bank geschoben und gedacht dazu fällt mir später noch eine Lösung ein. Zuerst ging es einmal darum, das Getriebe seitlich zu versetzen, damit die Kettenflucht stimmt. Also mutig das Gehäuse auf die Fräse gespannt, um das vorher ausgemessene Maß abzufräsen. Dann habe ich mir Aluminiumklötze auf das gleiche Maß gefräst, die ich dann ausgesägt habe um diese auf der anderen Seite am Gehäuse anzuschweißen. Das waren dann auch meine ersten Versuche wieder ins Schweißen von Alu zu kommen, lagen doch 40 Jahre dazwischen, nachdem ich einmal 4 Wochen bei Castolin in Kriffel in der Versuchswerksatt mitmachen durfte. Vorher hab ich mich an ein paar 4mm Blechen versucht um auch das Gerät einzustellen, die waren auch sauber, da ist das Schweißen um einiges einfacher. So ein Gehäuse hat sich im Gebrauch doch mal ganz gern etwas Öl einverleibt, das man trotz

gründlicher Reinigung und Beseitigung der oberen Schicht nicht aus dem Alu bekommt. Mit Grip Zangen wurden die Klötze fixiert und dann wanderte das ganze Gehäuse in den Backofen. Umluft 150 Grad, nach dem Aufheizen und Erreichen der Temperatur noch 10 min und dann ab in den Schraubstock. Mit 4mm Zusatzstab habe ich die V Nähte gefüllt und die beiden Klötze angeschweißt. Hat alles wunderbar geklappt, ich habe aber immer gemerkt, wenn ich einen Lunker mit Öl erwische habe, das sucht sich dann seinen Weg durch das Schweißbad nach oben. Man sieht es an den dunklen Stellen in der Naht, die etwas eingefallen sind. Es ist ja keine sonderliche Belastung auf den Teilen, denn da war ja auch noch die Frage wie ich das Getriebe verschraube? Zuerst musste ich aber auch noch die Bohrung in die angeschweißten Teile machen.

und dann eingeschrumpft. So kann ich das Getriebe mit 4 kurzen 10mm Schrauben und großzügig bemessenen Unterscheiben festschrauben. Eine Spannvorrichtung habe ich nicht vorgesehen, weil vierfach verschraubt. Sollte es da wirklich Probleme geben, werde ich zwei Exzentrerscheiben hinter die beiden hinten liegenden Schrauben montieren. Bei den ganzen Getriebeteilen die ich so hatte, war auch eine Nebenwelle dabei deren Enden so runtergeritten waren, dass ich diese vor längerer Zeit einmal von meinem Bruder hab schleifen lassen um dann auf Nadellager umzubauen. Na also, in ein Rennmotorrad gehört ein nadelgelagertes Getriebe. Die Büchse hatte ich schon beim Einschrumpfen der Hülsen rausgeklofft, jetzt musste nur noch das Hülsenloch auf 27mm gespindelt werden.



Erneutes aufspannen auf der Fräse und...

Die original Bolzen sind 3/8 Zoll, also 9,52mm, ich habe dann einen langen 15mm Fräser eingespannt und die Löcher auf 15mm aufgeweitet. Im Anschluss hab ich zwei Hülsen gedreht und von beiden Seiten ein M10er Gewinde reingeschnitten. Die Hülsen habe ich 0,10mm größer gedreht



...durch die vorhandenen Löcher gebohrt

Auch die Lagerplatte ist aufgespindelt worden und hat ein Nadellager bekommen. Aber bevor die ganzen Getrieberäder ihren Platz gefunden haben, wurde nur die Hauptwelle montiert und das Getriebe mal locker zwischen die Platten gesteckt, das Zahnrad und die Kupplung montiert, um erneut die



Hülsenloch aufspindeln



Prüfung der Kettenflucht

Kettenflucht zu prüfen - alles richtig gemacht. Jetzt konnte ich daran gehen, das Getriebe mit den neuen Lagern zusammenzubauen. Die Nebenwelle wurde entsprechend mit Passscheiben ausdistanziert, da ja die Büchsen einen Bund haben. Das dauert dann doch seine Zeit. So werden Anfangs grob überschlagene Passscheiben eingelegt, wobei auf der Abtrieb Seite sich am Schaftrad orientiert wird. Dann wird die Zwischenplatte komplett mit Dichtung angeschraubt. Dazu habe ich mir 4 Hülsen gemacht, die ich über

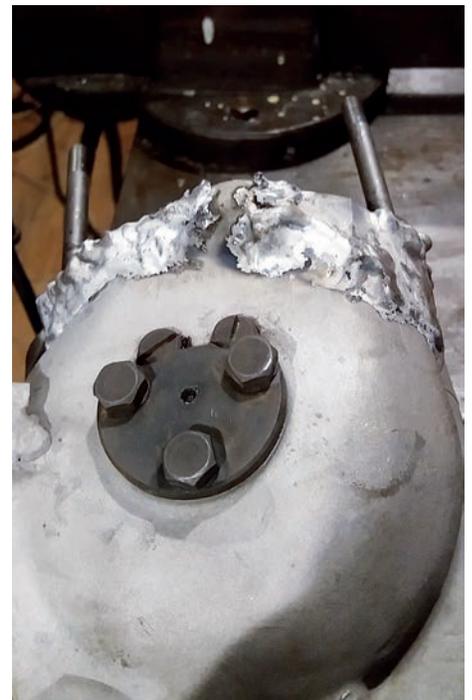
die Stehbolzen schiebe, damit ich nicht auch noch den Außendeckel anschrauben muss. Ist dann noch Spiel an der Welle vorhanden, dann kann man das jetzt mit einer Schieblehre ausmessen und entsprechend korrigieren. Die Welle ließ sich schön leicht am Tachoantrieb drehen, da ich erst nur die Nebenwelle ausgeschiebt habe. Die Hauptwelle wird ja normalerweise mit dem Kickstartmitnehmer gegen das Lager gezogen. Das Entfällt ja hier, deshalb muss man sich eine Büchse drehen, die das ersetzt. Ich konnte es kaum erwarten das Getriebe einzubauen, hatte es vorher im Schraubstock eingespannt, mal durchgeschaltet und das ging auch soweit ganz gut. Also Öl rein und alles zum Testen zusammenbauen mit neuer, etwas längerer Primärkette, weil die Kupplung ja auch fast 2 cm nach hinten gerückt ist. Die Antriebskette dann entsprechend kürzen. Die Schaltung, ja auch die musste noch geändert werden, dazu hat ein alter Schalthebel hergehalten. Ich hätte ja gerne auch noch das Schaftrad wie beim RRT2 auf Nadeln umgebaut, habe aber keine passenden Nadelkäfige gefunden. Dazu hätte man auch die Hauptwelle sicherlich dünner schleifen müssen. Jedenfalls war das Getriebe jetzt drin und sollte getestet werden.

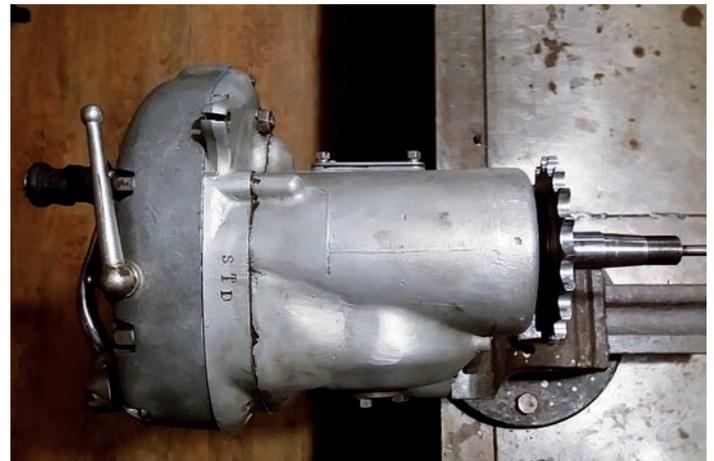
Da ist es ganz praktisch, wenn man einen Prüfstand hat, auf dem man alles für optimale Funktionalität testen kann. Nach dem warmlaufen ließen sich die Gänge alle hochschalten und auch der 3. ging noch beim Zurückschalten rein. Der 2. ließ sich einfach nicht einlegen. Man konnte zwar schalten, aber er ging nicht in den Eingriff, erst als die Drehzahl abgefallen ist hat er eingerückt. Das waren keine schönen Gangwechsel und konnte natürlich so nicht bleiben. Bei einem Rennen müssen die Gänge sauber und auch schnell zu wechseln sein. Auf ein Neues, alles wieder raus und Ursachenforschung betreiben. So richtig hab ich es bis heute nicht verstanden, warum sich die Gänge nicht sauber schalten ließen. Es konnte nur an der Schaltung selbst liegen, also alles was die Schaltplatte vom Schalthebel aus bewegt. Das hatte ich ausprobiert, wenn ich die Schaltplatte mit einem Schraubenzieher bewegt habe rasteten die Gänge, beim Drehen der Hauptwelle, sauber ein. Es schien mir so, als ob die Klaue, welche in die Verzahnung der Schaltplatte eingreift, diese nicht weit genug bewegt. Ich habe dann versucht mit Hartlötten die Klauen etwas aufzufüllen und nachzufeilen, für besseren Eingriff, aber danach ging es noch schlechter. Es hatte auch so den Anschein, als ob das alles zu viel Spiel gehabt hat. Ersatz hatte ich keinen und in England was zu bestellen, nein nach dem Brexit bin ich da sehr zurückhaltend.

Diese Art der Schaltung, die bei den ganzen Gradweg Modellen zu finden ist, finde ich eher suboptimal, da ist die der Schwingen Modelle wesentlich besser. Dafür hatte ich noch genug Teile, Zwischenplatte und auch die äußeren Deckel. Weil es mir so schön gefiel, noch einmal das gleiche Spiel. Der

Plan war nun, eine Lagerplatte und das Schaltgedöns des Schwingen Getriebes an das C11 Gehäuse anzupassen. Dazu hatte ich mir eine Kupferplatte mit der Außenkontur der anderen Dichtung geschnitten, daran konnte man genau sehen, wo was aufgeschweißt werden musste. Das war schon einiges, hauptsächlich im Bereich der Kurvenscheibe, deshalb habe ich mir ein Stück Alu so zurechtgefeilt, dass ich es einsetzen konnte.

Backofen vorheizen, das von allem Öl saubergewaschene und schon zum Schweißen vorbereitete Gehäuse auf 150 Grad anwärmen und dann ging es los.





Wieder ging es ans bearbeiten mit Feilen und dem Handfräser. Besonders der Ausschnitt für die Zahnscheibe hat einige Zeit in Anspruch genommen und was für eine Sauerei mit den kleinen Aluspänchen um den Schraubstock. Auf dem Bild oben sieht man schön, was an Material dazu gekommen ist, wenn man eine Dichtung von dem anderen Zwischendeckel auflegt und wie weit der Ausschnitt sein muss.

Auch die größere Zwischenplatte musste noch auf das Nadellager geändert werden, aber dann ging es wieder an den Zusammenbau, der ohne größere Komplikationen über die Bühne ging, bin ja mittlerweile geübt. Ja, das ist doch was ganz anderes, die Gänge ließen sich wie gewohnt schnell und präzise schalten, rauf und runter. Fix einbauen und

testen, alles mit Bravour bestanden, so macht es auch auf der Rennstrecke Spaß.

Nach dem Test habe ich dann noch eine neue Kettenabdeckung machen müssen, weil die bisherige ja jetzt zu kurz war. Zum Glück hatte ich noch die Schablonen von der alten, die ich einfach verlängert habe. Damit habe ich dann die Bleche angezeichnet und ausgeschnitten, mit Schweißpunkten geheftet und dann hartverlötet. Bei dieser Gelegenheit habe ich auch die Fußrasten geändert, die sind fast 1,5 cm kürzer geworden und auch im Durchmesser kleiner, so wie die Gummis von den Soziusfußrasten. Das bringt mehr Bodenfreiheit in den Kurven, da ich mit den anderen schon immer aufgesetzt habe. Am zweiten Wochenende im April ist Einstelltraining auf dem Goodyear Circuit in Colmar Berg, da wird sich zeigen, was die ganze Mühe gebracht hat. Das Maß der Dinge ist aber nach wie vor Hockenheim, dort habe ich ja letztes Jahr eine 2.05er Zeit gefahren. In den Kopf gesetzt habe ich mir, noch diese 5 Sekunden rauszuholen, das wird mir mit dem neuen Getriebe alleine glaube ich nicht gelingen. Aber ich arbeite auch an mir, war doch der Rennkombi aus

unerklärlichen Gründen in den letzten 6 Jahren irgendwie enger geworden. Es war kein entspanntes Fahren darin möglich, zum Glück kann man ihn auch weiter machen lassen. Das ein oder andere Kilo werde ich aber auch noch purzeln lassen, damit ich meinem Ziel auch näherkomme. Wir werden im September sehen, wenn das Wetter entsprechend ist, was die Uhr anzeigt.

Gruß Klaus

TRIUMPH

22. INTERNATIONAL SOMMERTREFFEN

22. TO 24. JULY 2022
36115 HILDERS / GERMANY

SATURDAY EVENING

LOCAL BUFFET  **CONTRABAND**  **MEETING**

CAMPGROUND - GROUP ACCOMODATION
SHOWERS - TROPHIES - TOURS - MUSIC

Registration for the Sommertreffen is recommended.
This can be done by phone, email or via the website.

All owners and friends of British Motorcycles are welcome!
Full supply / drinks and food

Infos under +49 (0)171 / 122 3339
or meeting2022@tmoc.de
www.tmoc.de

Meet nice people on a **TRIUMPH**




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

British Bikes Weigelt

Tel. 0 61 52 - 98 78 18

Fax 0 61 52 - 98 57 68

www.bb-weigelt.de



40 Jahre CBBC - Aktuelles zum Jubiläum

Hallo Members

Mittlerweile haben wir 120 Anmeldungen (Stand 01.03.22) für unser Jubiläum. Das Landhotel Karrenberg ist ausgebucht - es stehen sogar einige auf der Warteliste. Wer noch eine Unterkunft sucht, muss in der Umgebung schauen. Landhaus Karrenberg ist aber hier auch behilflich und gibt Adressen anderer Häuser heraus.

Für Camper und Zelter ist noch genug Platz vorhanden. Also - das Anmeldeformular aus Info 6/21 ausfüllen und abschicken!

Am Samstag wollen wir ja unsere „Ladies“ ausstellen. Wir freuen uns nicht nur über die Ladies, die per Achse anreisen, sondern auch über die tollen Sachen, die bei euch in der Werkstatt und in den Garagen stehen. Also bringt sie mit: Vorkriegsmaschinen, Racer -orig. oder Eigenbau-, Trials, Crosser und sonstige Raritäten, die in euren privaten Museen versteckt sind. Hier ist die Gelegenheit. Die Mitglieder sind neugierig darauf! Platz für Anhänger und Transporter ist genug vorhanden. Einige Motorräder werden anschließend prämiert - welche das sind, bestimmen die Teilnehmer per Abstimmzettel!

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

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

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: Drei-Gänge-Menü als Buffet - Suppe - Hauptgang - Dessert. Wer von Donnerstag bis Sonntag vor Ort ist zahlt: 3 x 10 € Übern. + 2 x 34 € Halbpension = 98€ Gesamtbetrag Der Betrag ist vor Ort in bar zu zahlen - keine Kartenzahlung möglich! Es ist auch nicht möglich, einzelne Mahlzeiten zu buchen!

Strom für Wohnmobile und Caravans gibt es nicht - die nächste Steckdose ist zu weit! (Für Notfälle habe ich einen Strom-Generator mit! P.H.)

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

Sollte uns Corona immer noch ärgern, gelten die Regeln des Bundeslandes Rheinland-Pfalz, an die wir uns dann halten.

Wir freuen uns weiter auf zahlreiche Anmeldungen.

bleibt gesund, bis dahin. Euer Orga-Team

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. 210km Richt. Andernach / Koblenz**
- **11.00 Uhr Ausfahrt mit Thomas Tschoepe ca. 125km Mosel / Eifel / Hunsrück**
- **11.30 Uhr Ausfahrt mit Werner Molls ca. 100km durch den Hunsrück mit Stopp beim „Dicken Hännens“**
- **Weitere Details zu allen Touren gibt es dann vor Ort.**
- **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 ca. 15.00 Uhr**
- **16.00 Uhr Jahreshauptversammlung, anschließend Jubiläums-Festakt.**
- **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.**