

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM PRÄSI

Hallo Members,

Die Zeit bis zu unserem Jubi-Treffen schwindet - ab Schreibdatum noch fünf Wochen - dann ist es soweit. Die Vorbereitungen dafür sind größtenteils erledigt, kleinere Sachen müssen noch gemacht werden. Die neuen Jubi-Shirts und Pins sind schon vorhanden. In den Shirts kann man sich sehen lassen - sehen top aus! Zur Verschönerung und für Werbezwecke für dieses und auch für spätere Treffen und Ausstellungen haben wir Wimpelketten mit den CBBC-Logos anfertigen lassen. Erstmals werden wir sie auf dem Jubi-Treffen aufhängen. Diejenigen, die auf der Jubi-Party nicht dabei sind, werden sie sicherlich in der nächsten Info sehen. Die Ketten können für spätere CBBC-Veranstaltungen mit den Merchandising Artikeln bestellt werden.

Besonders für die Camper und Zelter haben wir Neuigkeiten für das Jubi-Treffen. Schaut Euch bitte die Seite 19, „Aktuelles fürs Treffen“ an. Beachtet auch den Anmeldeschluß für diese Party - es ist der 06.06.2022. Dieses gilt besonders für Mitglieder, die als Tagesgäste am 18.06. dabei sind, an der JHV und anschließend am Abendbuffet vom Hotel teilnehmen wollen. Leider mußten wir für die JHV

einen Tagesord-
aufnahmen. Unser
Wiggers gibt seinen
krankheitsbedingt
nun einen neuen



nungspunkt mehr
Schriftführer Ulli
Platz im Vorstand
auf. Wir suchen
Schriftführer.

Der April und bisher auch der Mai haben sich ja von der Sonnenseite gezeigt. Sicherlich habt Ihr schon einige Kilometer mit den Ladies abgespult. Christiane und ich waren auf der 1.Mai-Tour in Hallenberg dabei. Thomas hatte hier ein tolles Tourenfahrer-Hotel ausgesucht mit sehr guter Verpflegung und sehr netten Wirtsleuten. Wie es war, könnt ihr in dem Bericht von Jürgen (Dolly) Kuse nachlesen. Als nächstes steht die Fahrt zum Lüneburger Treffen in unserem Kalender. Wir freuen uns darauf. Das Orga-Team ist schon am Mittwoch in Kirchberg vor Ort um einiges vorzubereiten, damit ihr am Anreisetag gut in Empfang genommen werden könnt. Ich wünsche allen Teilnehmern eine angenehme und pannenfreie Anreise! Und vor allen Dingen bleibt gesund, damit ihr dabei sein könnt.

See you...

AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

Dieses Mal sah es kurz vor Redaktionsschluss ziemlich mau aus mit Beiträgen, doch dann kam doch noch einiges rein, zum Glück! Würden nur 5% der Mitglieder 1x im Jahr einen Beitrag schreiben, hätten wir 7 Beiträge von Mitgliedern in jeder Ausgabe - leider ist es nicht so. Die Serie der Trialsport Berichte geht in der aktuellen Ausgabe auch zu Ende. Hoffen wir, dass die kommenden Treffen auch den Inhalt der INFO wieder steigern. Es gilt: wer lesen will, der muss auch schreiben. Apropos Treffen. Ich habe mein erstes Treffen im Mai im Vogtland besucht. Alfred Mühlberg musste dieses Mal alles alleine stemmen. Ich kann nur sagen: „Hut ab!!!“ Es war ein super Treffen, bei dem es an nichts gefehlt hat, das Wetter hat auch gepasst und wenn die Gäste sich etwas einbringen, bekommt man sogar spontan ein Lagerfeuer in Gang. Lieber Alfred, ich hoffe Du hast dich vom Stress der Vorbereitung und Durchführung inzwischen erholt, was wären wir ohne engagierte Leute wie Dich? Ein ausführlicher Bericht vom Treffen wird vorraussichtlich in der nächsten Ausgabe erscheinen.

Wenn Ihr diese INFO lest, ist das Lüneburger Treffen schon vorbei und wir fiebern dann unserer Jubiläumsfeier entgegen. Paul und das Orga-Team haben sich abgerackert, jetzt ist alles in trockenen Tüchern.

Informationen zum
Ihr auf Seite 19. Nun
Wetter mitspielen,
tollen Wochenen-
Weg. Anlässlich des
Paul Hanenberg und
einen Berg an Alben mit vielen schönen Fotos aus längst vergangenen Club-Tagen mitbringen. Ihr könnt darin stöbern und wer will, kann gegen eine Spende auch gleich Bilder mitnehmen. Eine schöne Idee. Mal sehen, ob wir uns auf den alten Bildern, mit vollem Haar und gertenschlank, auch noch selbst wiedererkennen.



letzten Stand findet
muss nur noch das
dann steht einem
de nichts mehr im
Jubiläums werden
Wolfgang Wagner

Wie von Paul bereits erwähnt, müssen wir am Wochenende in Kirchberg auch einen neuen Schriftführer wählen. Wir brauchen dringend Ersatz für Ulli Wiggers. Bitte geht mal in Euch und überlegt, ob Ihr nicht auch mal eine Aufgabe im Club übernehmen wollt. In Abwandlung eines bekannten Spruchs fordere ich Euch auf: Fragt nicht was der Club für Euch tun kann, sondern überlegt, was Ihr für den Club tun könnt! Wir brauchen mehr Leute die aktiv mitmachen - meldet Euch bei Paul!

Grüße von der Ostalb

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

**DETAILS AUF
SEITE 19!**

Felert mit uns

im Landhotel Karrenberg in 55481 Kirchberg / Hunsrück

Donnerstag und Freitag:
Verschiedene Ausfahrten

An allen drei Tagen ab
19.00 gemeinsames
Abendessen

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



Samstag:
Kofferraum Telemarkt

ab 16.00:
Jahreshauptversamm-
lung, anschließend
Jubiläums-Festakt

Abends Live Musik
mit Nigel Sharpe

**Aufkleber jetzt
im Club-Shop!**

Anmelde-Liste 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

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

CBBC Termine:

11.06.2022 22. British Bike Meeting des Stammtisch Niederrhein in Kaldenkirchen

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 Inglese, 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

12. - 13. 08 2022 50. Jubiläums - Treffen des MC Black Shadow
in der Heuwiese, Weite/SG (CH) Infos: <http://www.blackshadow.ch>

BOMB Illustrations



Hallo,... ich bin Björn Bettlewski,
Ich freue mich auf der
40 Jahr Jubiläumsfeier des CBBC
vom 17. bis 19. 6. 2022 eine kleine
Auswahl meiner gemalten Bilder
Euch präsentieren zu können.

*mit freundlichen Grüßen
aus dem Trockensumpf,* 



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 Gölwühl-Hartschwand
Eichhüttenhof



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

Lang Starned Eber kennen sich bereits auf Treffen im Massentage anmelden



17th BLACK FOREST MEETING

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



BRIT BIKER WHISKY
© 2022 35d
Whisky gets better with time 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

FLK   

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

Landmuseum
Ransel
Demals 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

AJS **Velocette** **TRIUMPH**
BSA **Matchless** **Norton**
THE INNOVATOR SINCE 1898

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



PHÖNIX AUS DER ASCHÉ

Eine (fast) unendliche Geschichte einer AJS 16C.
Von Rainer Heise

Gelegentlich, wenn man über die „gute, alte Zeit“ nachdenkt, fragt man sich, was machen denn eigentlich der oder die? Gut, mit Wikipedia findet man es über Keith Richards oder Brigitte Bardot leicht heraus. Außerdem erscheinen sie oft genug in der Boulevardpresse. Andere jedoch sind nach ihrem Höhenflug in der Versenkung und aus unserem Bildkreis verschwunden.

Mit dem Verbleib berühmter Trialmotorräder ist es anders. Modelle wie Gordon Jacksons AJS 16 C oder Sammy Millers Ariel HT können nicht so einfach von der Bildfläche verschwinden. Mit der Greeves Anglian, 1969 von Mick Wilkinson als letzter britischer Fahrer auf einer britischen Maschine zum SSDT-Sieg pilotiert, ist es genauso.

Wenden wir uns einmal dem Lebenslauf einer in der deutschen Trial-„Urzeit“ gefahrenen Maschine zu. Weil selbstgebaute Maschinen nicht mehr konkurrenzfähig waren, kaufte Heinz Meyer aus Lüneburg 1958 eine AJS 16 C. Hugh Viney war bis 1953 mit dieser Marke bereits viermal mit einer 350er bei der SSDT erfolgreich, Gordon Jackson setzte diese Serie bis 1961 fort, bevor Sammy Miller legendär wurde. Meyer qualifizierte sich 1959 mit seiner AJS für den von der OMK ausgeschriebenen Trialpokal, wurde in der Wertungsgruppe III (über 200 cm³) Erster und gewann auch den Mannschaftspreis gemeinsam mit Friedrich Müller/Nahrendorf (250er DKW) und Gerhard Beyer/Oberohe (250er Zündapp).

Für eine AJS 16 C waren rund 2.800 DM fällig. Bei einem Durchschnittseinkommen von etwa 550 DM im Monat war sie für die Mehrzahl der Trial-Enthusiasten ein Wunschtraum. Eine Bild-Zeitung kostete 0,15 DM, ein Liter Normalbenzin schlug mit 0,58 DM zu Buche, eine Waschmaschine mit 1.400 DM und ein Trialreifen mit 40 DM.

Da die AJS-Ingenieure in Plumstead/GB nichts von einem Luftfilter hielten, weil dieses angeblich die Gemischzusammensetzung bei Verschmutzung negativ beeinflusst, liefen die Motoren mit offenem Lufttrichter. Bereits nach etwa einem Jahr Einsatz bei Heinz Meyer war ein Wechsel von Kolben, Zylinder und Kurbelwellenlagern unvermeidlich.

Gerhard Beyer/Oberohe kaufte Meyers AJS am 25. Oktober 1959 und fuhr mit ihr am



von links nach rechts: Heinz Meyer, Friedrich Müller und Gerhard Beyer nach dem Gewinn des Mannschaftspreises des Trialpokals 1959.

Damit könnte man eigentlich die Meyer/Beyer/AJS-Historie schließen, jedoch hat die Geschichte eine Fortsetzung. Gerhard Beyer hatte einen Sohn, Peter, der ebenfalls an Motorrädern interessiert und mit unterschiedlichen Fabrikaten im Geländesport am Start war. In den 1990er Jahren ergab sich für ihn die Möglichkeit, drei Wünschen nachzugeben, nämlich dem Reiz:

- ein historisches Motorrad wieder aufzubauen,
- eine AJS 16 zu besitzen und
- zeitgenössisches Trial zu fahren

Um diese Wünsche zu erfüllen, musste erst einmal eine entsprechende AJS gefunden werden. Das ging allerdings nicht ohne Umwege. Peter Beyer erwarb im September 2013 von Hans Greiner eine in Teile zerlegte Matchless G3L WD (Rigid) mit entfernter Motor- und Rahmennummer. Diese kaufte Rudolf Munstermann ursprünglich für den TRIALSPORT-Herausgeber. Hans Greiner wollte mit diesem Starrrahmen-Langhuber an pre 65-Trials teilnehmen. Der zeitliche Aufwand für die Restauration erwies sich jedoch für ihn als zu groß und so kam die G3L in die Hände von Peter Beyer. Mit einem von Jörg Niemeyer überarbeiteten Motor und einem neuen Rahmen geht die Matchless nun der Vollendung entgegen.

Bei der schließlich gefundenen AJS handelt es sich um ein Exemplar, bei dem beinahe regelmäßig in jährlichem Turnus der Eigentümer wechselte. Die Erstzulassung muss Ende der 50er, Anfang der 60er

Jahre erfolgt sein. So war 1969 bereits der zweite Kfz-Brief ausgestellt, als sie innerhalb von 2 Monaten von einem Techniker an einen Facharbeiter „weitergereicht“ wurde. 7 Monate später kaufte sie ein Soldat und nach einem weiteren Jahr ging sie 1970 an den vorletzten Besitzer, einen Beamten in Berlin. Um sie dahin zu verfrachten, war eine Überführung durch die damals noch bestehende DDR mit ihren rigiden Kontrollbestimmungen erforderlich. Im Warenbegleitschein war vermerkt:

Kraftrad AJS 16 C, 350 ccm, 2-fach bereift, Baujahr 1961, Fahrgest.-Nr. C 9914, Motor-Nr. 61/16C/2297

Das Formular war gestempelt: Zollverwaltung der DDR, Grenzkontrollstelle Marienborn/Helmstedt, Autobahn, 1. August 1970. Für heutige Verhältnisse unfassbar.

Es ist leicht vorstellbar, dass der Grund für dieses „Bäumchen-wechsel-dich“-Spiel die schwierige Ersatzteilbeschaffung (der Importeur saß in Hamburg) oder unzureichende Werkstattbetreuung gewesen sein könnten. Es stellte sich schon bald heraus, dass die Ajay einen neuen Motor brauchte. Bei dem Berliner Motorradhändler Verworner (ältere Leser erinnern sich an die Anzeigen im MOTORRAD) erstand der neue Eigentümer einen gebrauchten AJS-Motor mit der Motor-Nr. 61/16C/2298, zufällig eine Nummer weiter als der ursprüngliche. Klaus Verworner unterschrieb die Rechnung mit der Bemerkung: Betrag von 300 DM am 25. Januar 1971 dankend erhalten, allerdings war dieser Motor auch schon 10 Jahre alt.

Es zeigte sich, dass die Kurbelwelle instand gesetzt werden musste. Daran und am Zusammenbau des Motors waren etliche Berliner Motorsportler beteiligt. Die Ersatzteilbeschaffung mit Briefen und Zollerklärungen wuchs sich zu einem Alptraum aus, trotzdem war irgendwann die Reparatur doch endlich vollendet.

Schließlich wurde eine Fahrt zu einem Motorradtreffen nach Prag in die damalige CSSR unternommen. Danach verlor der Besitzer das Interesse an der 350er und eine BMW R50 kam zusätzlich ins Haus. Für Michael Dzierzewski, den Sohn des Eigentümers, war der Einzylinder jedoch immer noch faszinierend. Also nach der Schule schnell den Langhuber gestartet und ein paar Kurven im Garten gezogen. Anspringen, Beschleunigen und Bremsen funktionierten einwandfrei, nur der Rasen nahm die Probefahrt ziemlich übel. Daher verschwand der Dampfhammer wieder zügig für Jahrzehnte in der Garage, wurde zwar in der Folge noch gelegentlich bewegt, das ist aber nicht weiter erwähnenswert. 1973 wurde die AJS abgemeldet.

Michael übernahm letztlich die AJS vom Vater. Die 16 C wurde zerlegt und die Einzelteile in mehreren Kisten verstaut.



Restaurierte AJS 16 C, Baujahr 1961

Das war naheliegend, jedoch bei jedem der zahlreichen Umzüge waren die Kisten eine ziemliche Last und es entstand der Wunsch, alles zu verkaufen. Zur Jahrtausendwende als Teilnehmer im klassischen D-Cup mit einem BMW-Zweizylinder Blut geleckert, begann anlässlich eines Besuches bei Rudi Munstermann und mit dessen Hilfe 2014 die Reaktivierung der AJS. Gabel rein, Tank drauf, Motoröl gewechselt – sie springt an, läuft und fährt. Zwar war der Originalmotor zerlegt und unvollständig, dafür waren ein Getriebe, ein Tank und die Hinterradschwinge als Ersatzteile vorhanden. Die Ajay wurde restauriert, zugelassen und wieder gefahren.

2015 gelangte sie in Peter Beyers Hände, wurde nach und nach unter seiner Regie mit Hilfe kompetenter Helfer überarbeitet und komplettiert. So erreichte die Ajay einen nahezu voll restaurierten Zustand, jedoch fehlen noch einige wenige Kleinigkeiten bis zu einem weiteren Neustart. Wir hoffen, sie bald beim Klassiktrial in Norddeutschland wiederzusehen. So schließt sich beinahe der Kreis: eine AJS 16 C wird nach 60 Jahren wieder für den Zweck eingesetzt, für den sie ursprünglich in Plumstead das Licht der Welt erblickte.



Michael D's Ajay im Zwischenstadium.

Danksagung:

Ich bedanke mich bei allen, die mir wertvolles Archivmaterial überlassen und mich mit Informationen versorgt haben. Mein Dank gilt Peter Beyer, Michael Dzierzewski, Martin Dams und Heinz Meyer.

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.

Kleine Ausfahrt am Tag der Arbeit Text/Fotos: Dietmar Wenner

Am ersten Mai und Himmelfahrt ist das alte Kohlenlager in Senden ein beliebtes Ausflugsziel. Nach einer Wanderung oder Radtour kann der müde Tourist bei Pommies, Bier und Kuchen neue Kräfte sammeln. Für Andreas und mich war es nicht das erste mal, dass wir dort einkehrten. Andreas führte seine Triumph aus und meine Wahl fiel auf das blaue BSA Fahrrad. Obwohl wir zu unterschiedlichen Zeiten gestartet waren, trafen wir zeitgleich am alten Kohlenlager an.

Der Besuch bei Familie Stückerjürgen diente natürlich auch der Kontaktpflege, denn schließlich soll dort im August unser OWL-Meeting stattfinden. Nach Kaffee und Kuchen machten wir uns wieder auf den Heimweg. Mir stellte sich nun ein zweites mal der Teutoburger Wald in den Weg. Dank meiner stark reduzierten Fitness und einer sehr sportlichen Übersetzung musste ich das steilste Stück mein BSA Rad schieben. Aber wie schon erwähnt, es war ja auch der Tag der Arbeit!



CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2022

Text: Jürgen Kuse,
Fotos: Klaus Lonnendonker



**A m
Donnerstag
erfolgte die Anreise
im Hotel „Zum wilden Zimmer-
mann“ welches Organisator Thomas
Tschoepe schon vor 2 Jahren für diese
schöne Tour reserviert hatte.**

Leider hat uns, wie in so vielen Dingen, Corona in den Jahren 2020 und 2021 einen Strich durch die Planung gemacht. Wie sagte uns Wirt Reinhard: „Der Schankraum war für 19 Monate geschlossen“ Jetzt endlich durfte diese Tour stattfinden und das Hotel ist für Motorradfahrer hervorragend geeignet. So wird es von allen möglichen Motorradzeitungen und -Vereinigungen empfohlen. Günstige Preise, Zimmer entsprechend dem Drei Sterne Standard und sehr leckeres Abendessen. Nicht zu vergessen, das sehr freundliche Personal.

Freitags nach dem Frühstück fand dann um 09.45 die Fahrerbesprechung statt, um 10.00 Uhr wurde gestartet zur „Grenzland-Tour Rothaargebirge“ Sie hatte eine Länge von 173 km und ging über eine Höhenlage von 239 - 730 Meter. Leider gab es nach einigen Kilometern den ersten Breakdown, eine Zündung hatte sich verabschiedet, war aber nach einigem Zureden wieder bereit zum Weiterbetrieb.

Über Höhen und Tiefen ging es über sehr schöne Strecken durch das Sauerland – oder besser, was davon übrig geblieben ist,

denn so, wie sich das Sauerland noch vor 5 Jahren präsentierte, existiert es nicht mehr. Der Borkenkäfer und der Mensch haben dem Nadelholz so was von zugesetzt, das war schon teils ein erbärmlicher Anblick. Wo man vor einiger Zeit den Wald vor lauter Bäumen nicht gesehen hatte, war jetzt Kahlschlag und das spiegelte sich auch auf den Straßen wieder. Thomas wies schon bei der Besprechung darauf hin, dass immer wieder mit Holztransportern auf den Straßen zu rechnen sei und so war es auch. Das Holz muss ja irgendwie raus aus den Wäldern.

Mittagessen fand dann in Medebach auf einem schönen Ortsplatz statt. Wir konnten, dank der moderaten Temperaturen,

Samstags dann die Tour „Hochsauerland Höhenstraße“ Höhenlage 368 – 782 Meter, Gesamtlänge 164 km. Los ging es, nach einem nächtlichen Temperatursturz, bei sage und schreibe 5 Grad, nachts vorher hatte es ausgiebig geregnet. Also alles, was im Koffer war auf die Haut und los ging es. Diese Tour hatte es wohl in sich, waren die Straßen doch durch den nur langsam abtrocknenden Regen schwer zu fahren und die vielen Klamotten unter der Jacke machten das Fahren auch nicht gerade einfacher. Leider war die Sicht wegen der hohen Luftfeuchtigkeit nur mäßig. Wir waren froh, als wir mittags in Willingen im Brauhaus einkehren durften. Vorher war eine Pause an der Ruhrquelle fällig, aber um das Rinnsal, was da aus der Erde hervorquillt, wird ein Riesenhype gemacht...

Nach Rückkehr im Hotel wieder gute Benzingespräche, Thema u.a. eine Enfield die zweimal zum weiteren Betrieb überredet werden musste, Ursache unbekannt und trotzdem überzeugt, sich bis zum Hotel zurückzubewegen.

Thomas hatte uns 25 Teilnehmern der Road-going-Section zwei sehr schöne Tourtage beschert, größtenteils auf Nebenstrassen und damit ohne Blitzer. Es war zwar teils sehr kalt, aber dennoch trocken und somit hatte ich die Kälte nach Rückkehr zuhause schon vergessen. Wie kommentierte die Chefin

des Hauses die Kälte: „Im Sauerland ist bis Mitte Mai mit allen Jahreszeiten zu rechnen“ Da sind wir doch froh, dass es nicht geschneit hat...

Vielen Dank, Thomas, ich freue mich schon auf Deine nächste Tour im Odenwald....



draußen sitzen. Nach wiederum schönen Straßen kamen wir dann um 17.00 zum Hotel zurück. Nach getaner Arbeit erst mal ein Stiefelbier und dann die Motorräder in die nachts abgeschlossene Garage. Wie schon erwähnt, ein tolles Abendessen und dann die üblichen Benzingespräche.



Auf dem Bollerberg



Hallenberg, Altstadt



Letzter Abend im „Wilden Zimmermann“

AJS lebt

Text und Fotos: Klaus Lonnendonker



In Info 4/2021 hatte ich kurz darauf hingewiesen, dass ich im Internet auf neue AJS Motorräder gestoßen bin. Das Thema hat mir natürlich keine Ruhe gelassen. Vielen CBBC Mitgliedern ist der AJS Werdegang sicher bekannt. Trotzdem gehe ich hier im Teil 1 kurz auf die Entstehungsgeschichte ein.

Albert John Stevens baute seinen ersten benzingetriebenen Motor schon 1897 im elterlichen Schmiedebetrieb in Wolverhampton. Anfangs hatte dieser Motor 2,5 PS, später bis zu 8 PS. Mit der Wearwell Motor Carriage Company, einer Firma die zuerst Fahrräder, dann Zwei- und Dreiräder und Autos baute, allerdings 1910 in Liquidation ging, fand John einen ersten Abnehmer seiner Motoren. 1909 gründete John mit seinen Brüdern Harry, George und Joe die A.J.Stevens & Co. Ltd. Die Fertigung von Motorrädern begann. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde 1914 eine neue Fabrik bezogen. In den dreißiger Jahren entwickelte sich AJS zum zweitgrößten britischen Motorradproduzenten.

Ab etwa 1927 wurden auch Radiogeräte, Lieferwagen und bis 1933 Automobile gebaut. Aber schon 1931 geriet AJS in finanzielle Schwierigkeiten. Harry und Charlie Collier übernahmen das Unternehmen, zogen mit den Produktionsanlagen nach Plumstead um. Hier wurden in der Folgezeit AJS und Matchless Maschinen gebaut. 1932 gründeten die Stevens Brüder die Firma Stevens Brothers Ltd. Hier wurden Motorräder, Nutz-

fahrzeuge und Maschinenteile produziert. 1938 wurde die Motorradproduktion beendet. Der Motorenbau und die Fertigung von Maschinenteilen wurde fortgesetzt. Erst 1992 wurde der Betrieb eingestellt und die Firma verkauft. Die Collier Brüder gründeten 1938 die Associated Motor Cycles als Zusammenfassung der Marken AJS, Matchless und Sunbeam. In den Folgejahren agierte AJS sehr erfolgreich im Rennsport. So entwickelte sich die 1949 vorgestellte AJS 7R „Boy Racer“ bis zur Fertigungseinstellung 1961 zu einer der erfolgreichsten Rennmaschinen der Welt. 1965 wurden die Rennsportaktivitäten eingestellt. Die Marken AJS, Matchless und Norton wurden 1966 in der neuen Gesellschaft Norton-Villiers zusammengefasst. 1968 erfolgte die endgültige Stilllegung, 1972 die Auflösung. Es folgte der Zusammenschluss mit BSA Triumph zu Norton Villiers Triumph (NVT).

Teil 2 - A.J.S wieder selbständig

Fluff Brown, geboren 1930 in Chard/Somerset, starb am 4. Juli 2013 im Pflegeheim Millway House, Nähe Andover. Doch wer ist „Fluff“? Mir war der Name gänzlich unbekannt. In den späten 1950er Jahren fuhr er zunächst Rennen und arbeitete für Cotton Motorcycles und kam 1966 zu Villiers, um AJS Wettbewerbsmanager zu werden. Fluff war maßgeblich an der Entwicklung der AJS Stormer Scrambler beteiligt. 1974 erwarb er die AJS Aktien und Herstellungsrechte von der angeschlagenen Firma Norton Vil-

liers, um die Produktion von AJS Trail- und Scramble-Bikes in Andover bis in die 1980er Jahre fortzusetzen. Aktuell gedeiht Fluffs Vermächtnis in den Händen seiner engen Familiennachfolger. Seit Eröffnung eines Werks in der Volksrepublik China werden dort aktuell vier AJS Leichtkrafträder, also Motorräder mit 125 ccm Motor gebaut. Und zwar die Modelle Cadwell, Sturm Roadster, '71 Desert Scrambler und Tempest Scrambler. Angetrieben werden alle vom gleichen 125 ccm Einzylinder Viertakter, vermutlich ein Yamaha Nachbau. Die Firmenanschrift mit Sitz in UK lautet: AJS Motorcycles Ltd., Unit 3, Balksburg Ind. Est., Upper Clatford, Andover, Hants. SP11 7LW.

Teil 3 - AJS Cadwell 125 black

Im Herbst '21 bin ich im Internet auf die Firma Bulldog Motors gestoßen. Bulldog Motors nennt sich Distributor (in deutsch: Verteiler, Vertriebsgesellschaft, Großhändler) namhafter Hersteller in den Bereichen Motorrad - ATV/UTV - Motorroller - E-Bikes - Elektrofahrzeuge und Zubehör. Verkauft wird ausschließlich an den Fachhandel. Ich habe mich natürlich mit einer CBBC-Info im Gepäck gleich auf die Triumph geschwungen, und bin zur Firma Bulldog gefahren. Hier habe ich dann erfahren, dass momentan, wegen Brexit und Problemen mit dem Zoll, keine Fahrzeuge nach Deutschland geliefert werden. Bei den Händlern könnten vielleicht noch Motorräder stehen, ansonsten sollte ich mich im Frühjahr wieder melden. Fehlzei-



ge, aber auch bei den Händlern. Im Frühjahr bekam ich dann die Info „Fahrzeuge stehen beim Zoll, Freigabe noch ungewiss“.

Gleichzeitig tauchte eine AJS Cadwell im Internet auf. 370 km gelaufen, anderthalb Jahre alt, meist im Freien gestanden, Zustand anhand von Bildern dokumentiert und gut beschrieben. Nur der Preis war mir zu hoch, der wurde aber ein paar Tage später nach unten korrigiert und ich nahm Kontakt mit Besitzer Markus auf. Schnell wurden wir uns einig. Fahrzeug ist angemeldet, kannst du Probefahren und, wenn du möchtest, gleich mitnehmen. Ich habe dann einen Termin bei der Zulassungsstelle und ein Kfz.-Kennzeichen, sowie ein Bahnticket nach Ingolstadt, dort stand die AJS, gebucht und Geld in die Tasche gesteckt und bin dann samstags in Motorradbekleidung und mit Rucksack auf dem Buckel zum Andernacher Bahnhof gefahren. Das der Tag spannend werden könnte war mir schon vorher klar und er wurde spannend. Gleich der erste Zug hatte

zehn Minuten Verspätung, der Folgezug in Koblenz fünfzehn Minuten, sonst hätte ich den auch nicht mehr erwischt. Bis Mannheim wurde die Zeit wieder fast aufgeholt, aber mein Folgezug war weg. Umleitung nach München, hier eine Stunde Aufenthalt, dann Weiterfahrt problemlos bis Ingolstadt. Mein Zeitplan war kaum noch zu halten, wollte ich doch den Abend und die Nacht im Hotel Zur Glocke in Rothenburg verbringen. Die AJS hatte ich schnell inspiziert, dann folgte eine kurze Probefahrt, das Gerät wird gekauft. Markus hatte allen Papierkram vorbereitet und nach einem Abschiedskaffee ging die Fahrt los. Aufgrund der geringen Kilometerleistung wollte ich die Cadwell noch weiter vorsichtig einfahren. Laut Herstellerangabe die ersten tausend Meilen nicht über fünftausend Umdrehungen drehen, das sind ca. 50 km/h, habe ich nicht lange durchgehalten. Nach dem Tanken bin ich mit 50 bis 70 km/h weitergefahren. Nach Sonnenuntergang wurde es bitterkalt, aber durchgefroren habe ich mein Ziel Rothenburg noch gegen 20 Uhr

erreicht. Der Abend verlief mit regionaler Küche und abschließender Rotweinprobe so wie ich ihn mir zuvor erträumt hatte. Prima geschlafen habe nach diesem ereignisreichen Tag natürlich auch.

Der Sonntagmorgen empfängt mich mit strahlendem Sonnenschein und der begleitet mich den ganzen Tag. Nach ausgiebigem Frühstück fahre ich über meist kleinste Gassen mit max. 70 km/h der ca. 400 km entfernten Eifel entgegen. Die habe ich auch absolut stressfrei gegen 17 Uhr, da wurde es bei niedrigen Temperaturen auch wieder ungemütlich, erreicht. Die größte Überraschung war bis dato der Spritverbrauch, nach 550 km 10,7 l nachgetankt, also knapp unter 2l/100 km!

Am Montag Ummeldung, und anschließend erst einmal Teilzerlegung und komplette Inspektion, Markus hatte noch keine Wartungsarbeiten vorgenommen. Dabei sind zwei Probleme aufgetaucht. Laut Handbuch



40 Jahre CBBC - Aktuelles zum Jubiläum

Hallo Members

Die Anmeldezahl der Teilnehmer hat sich noch ein wenig erhöht - einige Zelter, Wohnmobilsten und Tagesbesucher haben sich noch angemeldet.

Neu für die Camper und Zelter: Abgesprochen mit dem Landhaus Karrenberg war neben dem Toilettenwagen auch ein Duschwagen oder -Container. Durch die Flutkatastrophe an Mosel und Ahr sind in naher Umgebung keine Dusch-Container mehr zu mieten. Da sie von weit her kommen müssten, sind sie nur zu einem sehr hohen Preis zu mieten. Für ein Wochenende ist dieses wirtschaftlich nicht zu vertreten. Daher haben wir folgendes mit dem Landhotel vereinbart: Im Hotel und auch draußen sind einfache Waschmöglichkeiten vorhanden. Auf einem nahe gelegenen Sportgelände (2 Km) haben wir die Möglichkeit zu duschen. Ein Shuttle-Service vom Hotel bringt uns morgens und abends in einem 2-stündigen Zeitfenster dahin, damit wir uns frisch machen können! Wir werden im Anmeldezettel auslegen, wo Abfahrzeiten für den Shuttle festgelegt sind und man sich zur Mitfahrt eintragen kann. Wir denken, damit können wir leben! Vielleicht sind die Hotelgäste ja auch so nett und lassen die bekannten Camper und Zelter mal auf den Zimmern duschen! Die Hotelchefin hat nichts dagegen!

Wie gehabt: Camper und Zelter auf dem Gelände des Landhotel Karrenberg zahlen 10,00 € p.P. pro Tag. Verpflegung vom Landhotel Karrenberg als Halbpension kostet zusätzlich 34,00 € p.P. pro Tag - sofort bei Anmeldung zahlbar. Frühstück: reichhaltig u. gut; Abendessen: Dreigang-Menue als Buffet, Suppe - Hauptgang - Dessert. (Wer von Donnerstag bis Sonntag vor Ort ist zahlt: 3 x 10 € Übern. + 2 x 34 € Halbp. = 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 weg! (Für Notfälle habe ich einen Strom-Generator mit! P.H.)

Für Tagesgäste am Samstag 18.06.: Mitglieder die nur am Samstag vor Ort sind und am Abend-Büfett im Hotel teilnehmen wollen, müssen sich unbedingt bis zum 06.06.2022 anmelden. Danach ist keine Anmeldung mehr möglich, da wir die Verpflegungszahlen vorher dem Hotel mitteilen müssen! **An allen Tagen steht vor dem Hotel ein Imbiss- und Getränkewagen, an dem sich auch sonstige Tagesbesucher versorgen können.**

Am Samstag wollen wir ja unsere „Ladies“ ausstellen. Wir freuen uns nicht nur über die alten Ladies, die per eigener 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 vorhanden. **Die Motorräder werden anschließend mit Pokalen prämiert**, welche das sind, bestimmen die Mitglieder 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. Bei Eurer Anmeldung werden verschieden farbige Armbänder ausgegeben. Nur wer ein Armband trägt, kann an der Verpflegung im Landhotel teilnehmen. Die Hotelgäste bekommen beim Einchecken ihr Bändchen. Wer sich angemeldet hat, aber kurzfristig nicht teilnehmen kann, sagt uns bitte Bescheid. Hotelgäste melden sich bitte auch bei der Hotelrezeption ab, da es noch eine Warteliste für andere Clubmitglieder gibt. Sollte uns Corona immer noch ärgern, gelten die Regeln des Bundeslandes Rheinland-Pfalz, an die wir uns dann halten. Bringt bitte vorsichtshalber noch medizinische, oder besser FFP2-Masken mit.

Wir wünschen Allen eine angenehme und pannenfrei Anfahrt und freuen uns mit Euch auf ein paar tolle Tage im Hunsrück.

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 Hännes“**
- **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 von Nigel Sharpe**

19.06. Sonntag

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

Eine neue ROYAL ENFIELD

Text und Foto: Dieter Beck

betritt die Bühne

Seit Anfang 2022 ist sie da, die neue Classic 350 Einzylinder von Royal Enfield bei den Deutschen Zweiradhändlern.

Die Maschine kommt in einem sehr gut verarbeiteten Finish daher. Der Spagat zwischen Retro und der klassischen, zeitlosen Ästhetik ist den Leuten aus der gestaltenden Abteilung sehr gut gelungen. Kommen wir gleich mal zur Verarbeitung der Maschine, da wurde Hirnschmalz bei der Erbauertruppe eingesetzt und die waren nicht im Montagsmodus, da wurde sehr ordentlich gearbeitet. Früher war das schon ein wenig anders bei Made in India Produkten, ja ich weiß wo von ich spreche

Das Gewicht von 195kg fühlt sich gar nicht so an, Sitzhöhe ist in einem sehr passablen Maß: 805mm. Was ich sehr wichtig finde, das Rangieren geht flott von der Hand und auf den Hauptständer (kein Extra sondern Serie) stellen ist von der Ingenieurabteilung gut gelöst worden, mit speziellen Hebegriffen, die gleichzeitig auch als Haltegriffe genutzt werden. Eher wohl in Indien, da auch noch ein Soziushaltebügel vorhanden ist.

Und da das Auge nun mal mitfährt: der Auspuff ist weit weg von dem ehemaligen langen Trittbrett von den Pre Unit, oder EFI Modellen. Die kurze Form passt sich gut in das Gesamtbild ein. Der Endtopf ist gut verarbeitet und der Sound mit einer Geräuschemission von 89dB(A) bei 3050U/min lässt einen auch beruhigt in Urlaubsländer fahren, wo das die letzten Jahre sehr scharf kontrolliert wird von der Ordnungsmacht.

Nun am Freitag den 29.4. bekam ich vom Motorradhaus Stocksiefen in Nauheim eine Classic 350 zum Testen überreicht. Ein kurzes freundliches Gespräch mit dem Verkaufberater Herr T. Bayer und Geschäftsführer Herr W. HeiB am Telefon und schon war die Maschine Startklar für mich. Sehr Früh begann ich die RE Classic in Halcyon Green, sehr aparte Farbe, in Bewegung zusetzen. Ich war ja schon mehr wie neugierig, was sie für einen Eindruck hinterlassen würde bei mir.

Der Motorenlauf beim Start lies mich erstaunt aufhorchen, da haben die Entwickler sich sehr

große Mühe gegeben, für einen Einzylinder Motor einfach super. Nun, gegen den Sattel kann man auch nichts sagen, wenn der Bobbes (Hessisch) mal drauf sitzt.... passt für ein europäisches Hinterteil auch, sag ich frei raus. Auch der Sozius Sattel bringt die Sozia nicht gleich zum meckern, außer sie wäre im Winter bisschen aus den Kleidern raus gewachsen.

Das Fahrgefühl mit dem 20.2 PS Moppedsche (Motorrad) lässt den/die Fahrer/in in ruhigen Modus verfallen, sich auf den Bundesstraßen und Landstraßen zu bewegen. Die Autobahn sollte man möglichst hinten auf den Wunschzettel der Fortbewegung setzen. Das 5-Gang Getriebe schaltet sauber und exakt und der Tankinhalt von 13l / 5l Reserve lässt einem schon einen großen Spielraum um die Gegend zu erkunden. Verbrauchsangabe laut Hersteller 2.63l hört sich auch nicht gerade schlecht an bei den heutigen Benzinpreisen. Bremsen und die Teleskop Gabel machen eine gute Arbeit, was ich auch erprobte und das ABS macht brav seinen Dienst, wie es sein sollte.



Die Sitzhöhe von 805mm ist auch für Menschen angenehm, die nicht beim Nachbarn in das Dachfenster schauen können. Das bemerkt man gerade an desolaten Straßen deren Belag ausgefahren ist, wenn man anhalten muss und eher in einer Mulde steht, wie auf der Gass. Da ist ein mancher schon in Schiefelage geraten, wenn der feste Stand mit beiden Füßen nicht vorhanden war und man steht dann wie ein Ballettänzer auf Spitzten auf dem Teer. Deshalb finde ich eine ausgewogene Testfahrt gerade wichtig.

Die Höchstgeschwindigkeit von 114 Km/h macht keine tiefen Furchen in den Straßenbelag beim Beschleunigen, aber zum Vorwärtskommen auf der Landstraße ist das

ausreichend. Wendekreis ist klasse, auch das Fahren auf kleinen kurvenreichen Gässchen machte mir Laune, die Maschine kommt mir persönlich sehr Handlich vor. Der Schwerpunkt passt und in der Stadt bewegt man sich auch gut damit. Besser wie mit einem Zweirad-Alukoffer-Großbike, wo dem Beweger die Schweißperlen beim Rangieren auf der Stirn stehen.

Mein Fazit nach fast 17 Jahren Royal Enfield fahrn: das Motorrad mit dem für heutzutage kleinen Hubraum machte mir unheimlich Freude im Test!

Es gibt 7 Farbvarianten für den Deutschen Markt, so dass jeder bestimmt das finden wird

was zu ihm genau passt. Die Preise bewegen sich, je nach Modell, bei ca. 4900€ -5.100€

Tipp von mir: einfach mal über den Tellerrand geschaut, zu einem Fachhändler und mal eine Probefahrt machen, falls Interesse besteht, für die Classic 350 Royal Enfield. Und wer sich drauf einlässt die Maschine in dem Einklang mit sich und der Natur zu bewegen und das Thema schnell oder noch schneller mal aus dem Deckapparat streicht wenn er fährt, könnte glücklich werden mit ihr. Also bei der Rückgabe hatte ich ein Lächeln auf dem Gesicht undalso mein Herz hat sie erfreut an diesem Freitag!

Gruß Dieter (Wilddieb)

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	
	

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

Der CBBC Stammtisch Niederrhein lädt ein...

...so lautete es mittlerweile einundzwanzig Mal jedes Jahr am Wochenende nach Pfingsten. Viele Jahre in der Leucht, dann in Geldern und zuletzt in der Nähe von Xanten. Alle diese Plätze sind leider Geschichte. In Geldern wurde der Zeltplatz geschottert, in Xanten wurde er zur Pferdekoppel.

2020 und 2021 fiel unser Treffen Corona zum Opfer und auch jetzt sind die Bedingungen schwierig und ein gleichwertiger Platz für ein dreitägiges Treffen am Niederrhein nicht auffindbar. Und leider hat sich die Zahl der Aktiven beim Stammtisch in der Corona Zeit reduziert. Auch haben wir überlegt, wer denn von den CBBC Mitgliedern sich auf den Weg zum Niederrhein macht eine Woche vor dem CBBC Jubiläum im Hunsrück. Das werden wohl überwiegend die Biker aus unserer Region sein, verständlich, sicher einige auch aus den Niederlanden, wir freuen uns über alle Besucher.

Doch diesmal wollten wir trotzdem unser zweiundzwanzigstes CBBC Niederrhein Treffen veranstalten und haben alle verbleibenden Möglichkeiten durchkonjugiert und immer wieder Absagen bekommen. Bis unsere alten Freunde & CBBC Mitglieder aus Kaldenkirchen die rettende Idee hatten. Die betreiben auch die kultige Kneipe „Quartier Latin“ und haben mit Ihren Freunden schon manches große Event geschmissen, wie beispielsweise „Choppertown Nation“ mit hunderten Motorrädern. Und einer von ihnen, das langjährige CBBC Mitglied „Luebbi“, hat sich sofort bereit erklärt, seinen alten Fabrikstandort in Nettetal Kaldenkirchen anzubieten.

Ein Tagestreffen mit überschaubarem Aufwand an seinem ehemaligen Fabrikstandort im beschaulichen Kaldenkirchen soll es sein. Dort gibt es Engländerfreunde und viel Platz, sogar einen großen überdachten Bereich für schlechtes Wetter. Und was man so braucht, um ein bisschen bis in den Samstagabend zu feiern. Unseren Grill und Fleisch zum Selberg grillen bringen wir wie immer mit. Und es gibt nach Absprache sogar ein paar Plätze für Leute mit Zelt oder Wohnmobil, falls jemand erst am Sonntagmorgen zurückfahren möchte.

Kaldenkirchen liegt einen Steinwurf von Venlo entfernt und ermöglicht deshalb eine landschaftlich schöne Ausfahrt entlang der Maas und durch die Maasdünen im Grenzgebiet zu Holland. Und, wie bei fast jedem unserer Treffen, sind auch wieder viele schöne englische Ladies dabei, sicherlich auch wieder die Vierventil Weslake-Norton, oder der ES 2 Manx Racer und noch viele andere schöne Überraschungen werden zu sehen und zu hören sein. Bestimmt gibt es auch wieder viel Gesprächsstoff und manchen interessanten Tipp zu Ersatzteilen, TÜV Abnahmen, Umbauten bei Kaffee, Bier, alkoholfrei, oder auch nicht. Wir würden uns über euren Besuch freuen.

Klaus Salewski - CBBC Stammtisch Niederrhein

April, April !?

In der letzten Ausgabe stellte Klaus Jurgasch ein „Motoröl mit Geschmack“ vor. Ein Aprilscherz - klar, oder doch nicht? Dazu schrieb uns Günter Jung:

Hallo CBBC Gemeinde !

Motoröl mit Erdbeergeschmack gibt es wirklich. Nicht nur von etel - tuning wie im Aprilheft von Klaus Jurgasch zu lesen. Aber nur als 2-taktöl. Also nicht 2- und 4-takter geeignet, das haben die noch nicht geschafft. Vom Niederländischen Mineralölhersteller Putoline schon jahrelang im Programm, auch von Rock Oil und IPONE. Wird sehr gerne von jungen Rollerfahrer/-innen gekauft um zu sehen, ob es wirklich nach Erdbeere riecht und das tut es auch ganz schwach. Habe es selbst vor Jahren aus Jux und Dollerei mal ausprobiert.

Viele Grüße und eine Supersaison 2022 wünscht Günter Jung.



TRIUMPH

22. INTERNATIONAL SOMMERTREFFEN

22. TO 24. JULY 2022
36115 HILDERS / GERMANY

SATURDAY EVENING

LOCAL BUFFET  **CONTRABAND** 

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 3539
or meeting2022@tmoc.de
www.tmoc.de

Meet nice people on a **TRIUMPH**

 

RENN- UND GL-TERMINE / OLDTIMER- MOTORRAD - VERANSTALTUNGEN 2022

übermittelt von Michael Braun

- | | | |
|--------------|-------------------------------------|----------------|
| 01. - 03.07. | Bikers Classics, SPA / Belgien | |
| 01. - 03.07. | Schleizer Dreieck, Thüringen | VFV |
| 30. - 31.07. | Klassik GP, Colmar Berg / Luxemburg | VFV |
| 20. - 21.08. | Schottenring GP, Schotten | VFV / MSC Sch. |
| 19. - 21.08. | Belgian Classic TT Gedinne | CRMB |
| 09. - 11.09. | Hockenheim Classics | VFV |

TERMINE 2022 des HMV In Holland

übermittelt von Paul Hanenberg

- | | |
|--------|------------------------------------|
| 06.06. | Tubbergen |
| 11.07. | Wemeldinge |
| 10.07. | Schagen |
| 16.07. | Haler - HMV 16 juli en CRT 17 juli |
| 07.08. | Zeeland |
| 14.08. | Mill |
| 20.08. | Vlagtwedde |
| 27.08. | Hooghalen |
| 11.09. | Schoonhoven |
| 18.09. | Gemert |

Für aktuelle Infomationen bitte hier schauen:
www.hmv-nederland.com



34° INCONTRO MOTO INGLESI!

10,11,12 giugno 2022 Vezio



EINLADUNG ZUR JHV



Hiermit lädt der Vorstand des CBBC e.V. alle Mitglieder/-innen zu unserer Jahreshauptversammlung am 18. Juni 2022, während unseres 40er-Jubiläums-Treffens im Landhotel Karrenberg, Straßheck 1 in 55481 Kirchberg/Hunsrück ein.

Tagesordnungspunkte:

1. Begrüßung der anwesenden Mitglieder/-innen
2. Schweigeminute für unsere verstorbenen Mitglieder
3. Zählung der anwesenden Mitglieder/-innen und Feststellung der Beschlußfähigkeit der JHV
4. Jahresbericht 2021, Vorlesung des Protokolls der JHV 2021
5. Kassenbericht des Kassierers
6. Kassenprüfbericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahl eines/einer neuen Schriftführers/-führerin
9. Wahl eines/einer neuen Kassenprüfers/-prüferin
10. Ernennung eines Clubmitglieds zum Ehrenmitglied
11. Verabschiedung von Bernadette Schulte als Merchandiserin
Vorstellung von Christiane Hanenberg als neue Merchandiserin.
12. Verabschiedung von Wolfgang Wagner als Redakteur und Layouter
Vorstellung von Martin Kolb als neuer Redakteur und Layouter.
13. Verschiedenes / Diskussion
14. Der 1. Vorsitzende beendet die Versammlung.

Wir hoffen auf eine rege Beteiligung an der JHV und wünschen Allen eine angenehme und pannenfreie Anfahrt nach Kirchberg.

Paul Hanenberg
(1. Vorsitzender)

Thomas Tschoepe
(2. Vorsitzender)

Direkt im Anschluss an die Jahreshauptversammlung findet der Festakt zum Jubiläum „40-Jahre Classic British Bike Club e.V.“ statt.