

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

diesmal hat mich Paul gebeten, das Vorwort für diese Ausgabe zu schreiben, da er zurzeit mit seiner Frau Christiane im Urlaub weilt.

Petra und ich waren zusammen auf dem OWL Meeting in Sende/Verl, wo unsere diesjährige Jahreshauptversammlung stattfand. Am Samstag den 17.06. sind wir erst gegen Mittag vor Ort angekommen. Es starteten direkt 2 verschiedene Ausfahrten. Aber wir bauten zuerst in aller Ruhe unser Zelt auf, und das bei strahlendem Sonnenschein. Petra und ich waren das erste Mal bei diesem Treffen in Verl dabei. Einige Teilnehmer blieben aber vor Ort und genossen den ländlichen Hof mit Hahn und Hühnern und einem Hofhund. Bei kalten Getränken wurde sich wie immer eifrig ausgetauscht. Die beiden Ausfahrten liefen ohne Ausfälle, und sie kamen auch rechtzeitig zurück zur JHV, die pünktlich um 18:00 Uhr im Innenhof begann. Die Wahlen für den 1. und 2. Vorsitzenden standen auf der Tagesordnung. Paul wurde einstimmig zum 1. Vorsitzenden wiedergewählt. Vorab hat Paul bekannt gegeben, dass er nur noch für ein Jahr zur Verfügung steht. In seiner langen Zeit beim CBBC hat er schon viele Ämter innegehabt, und möchte jetzt den Staffelstab des 1. Vorsitzenden weiterreichen. Wir danken Paul dafür sehr, denn so haben wir noch ein wenig Zeit, rechtzeitig einen Nachfolger zu finden.

Ich wurde als 2. nächsten 2 Jahre in tigt. Ich selber stehe nicht zur Verfügung. JHV kommt wie im-druckte Protokoll.



Vorsitzender für die meinem Amt best- für den 1. Vorsitz Alles weitere zur mer über das abge-

Wir fanden es wirklich toll, wie dieses Treffen organisiert und veranstaltet wurde. Für nächstes Jahr würden wir uns wünschen, dass sich Mitglieder aus der Nähe finden, die Kuchen spenden.

Ich selber möchte mich an dieser Stelle, bei allen ganz herzlich bedanken, für die rege Teilnahme am 1. Mai Touring Treff. Bei den 2 Ausfahrten waren wieder viele Teilnehmer dabei und das bei super Atmosphäre. Bei so einer großen Gruppe von über 40 Motorrädern, war die Disziplin wirklich hervorragend. Ich bedanke mich sehr bei allen Teilnehmern für die spontane Sammlung, die mich bei der Organisation der Touring Ausfahrten unterstützt. Das hat uns sehr berührt.

Fahrt weiterhin vorsichtig und bleibt gesund. Ich freue mich auf ein Wiedersehen, bis dahin alles Gute wünscht euch

Thomas

AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

Puh, es ist geschafft. Weil die letzten Wochen einige Treffen in meinem Terminkalender standen, wurde es mit der aktuellen Info Ausgabe etwas eng. Falls man es dieser Ausgabe anmerkt, dass die Zeit gefehlt hat, bitte ich um Nachsicht. Ich bedanke mich bei allen, die Beiträge verfasst haben, ich meine die Mischung in diesem Heft ist wieder ganz gut. Ich wünsche Euch viel Spaß beim lesen.

Eines der Treffen die ich besucht habe war das OWL - Meeting in Sende/Verl bei Bielefeld. Mit 59 Mitgliedern war die HJV ganz gut besucht. 59 von ca. 800 klingt nicht viel, aber im Vergleich zu den zurückliegenden Jahreshauptversammlungen gar nicht so schlecht. Die Versammlung verlief ohne große Überraschungen - wäre da nicht unter „Verschiedenes“ Paul Hanenbergs Ankündigung gewesen, dass er nur noch ein Jahr zur Verfügung steht und sich dann nicht mehr zur Wiederwahl stellen wird. Ich kenne Paul nun schon viele Jahre und bin mir sicher, dass er sich diese Entscheidung nicht einfach gemacht hat. Er ist von Anfang an dabei und hat sich in mehreren Funktionen über Jahrzehnte für den Club, der ihm eine Herzensangelegenheit ist, engagiert. Deshalb respektiere ich seine Entscheidung, auch wenn ich sie sehr bedauere. Unser 2. Vorsitzender Thomas Tschoepe stellte danach in der Versammlung auch gleich klar, dass er in einem Jahr, wenn Paul aufhört, Vize bleiben will und sich nicht als 1. Vorsitzender zur Wahl stellen wird.

Man kann nun einfach abwarten, was in einem Jahr bei der nächsten JHV passiert. Vielleicht herrscht dann bei der Frage nach Kandidaten für den Vorsitz wieder Schweigen im Walde, das hatten wir schon mal. Vielleicht lässt sich dann jemand „breitschlagen“ und es geht weiter. Oder die Mitglieder machen sich schon jetzt Gedanken darüber. Ich hoffe sehr, der eine oder andere geht mal in sich und denkt zumindest mal darüber nach, ob eine Kandidatur in Frage kommt. Jetzt besteht die Chance Dinge die man vielleicht anders gemacht hätte selbst

in die Hand zu ne- bringen. Traut Euch! Mitglied dass Ihr als für den Vorsitz für Dann gebt einen An- dieses Mitglied sich Noch ist Zeit. Diese Kandidaten nutzen und sich unverbindlich informieren, was denn im Fall der Fälle auf sie zu käme. Es ist auch keine „One Man Show“, sondern ein Vorstandsteam, dass bisher gut zusammengearbeitet hat und einen neuen Vorsitzenden nach Kräften unterstützen wird. Also: Freiwillige vor!



men und voran zu Oder Ihr kennt ein Kandidaten (m/w/d) geeignet haltet. stoß und ermuntert zur Wahl zu stellen. können potentielle

Vor der JHV im „Alten Kohlelager“ war ich auf der Ausfahrt zur Radrennbahn in Bielefeld. Die Führung fand ich absolut spannend, hatte ich doch bisher keine Ahnung von diesem außergewöhnlichen Sport. Das Highlight war natürlich die Fahrt auf der Bahn mit dem eigenen Motorrad, ein tolles Erlebnis - hoffentlich nicht einmalig. Dietmar Wenner, Mitorganisator des OWL - Meetings hat mir kurz vor Fertigstellung der Info noch geschrieben:

“Für alle die ein Steherrennen mal live erleben möchten gibt es im August in Bielefeld die Möglichkeit! Am 12 August 2023 findet der Internationale Steher-Cup auf der Radrennbahn in Bielefeld statt. Zusätzlich werden die NRW-Landesmeisterschaften im Bahnfahren für alle Klassen durchgeführt. Ein spannendes und vielfältiges Programm ist also garantiert! Start ab 14:00“
Mehr Informationen findet ihr unter www.radrennbahn-bielefeld.de Auch der CBBC hat seinen Auftritt auf der Radrennbahn. Es wird einen CBBC Stand geben.

Also an alle, die in der Gegend wohnen: Auf nach Bielefeld!

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

Neulich aufn`Motorradtreff...

Bei uns in der Nähe, zwischen Haltern am See und Hausdülmen, liegt direkt an der B51 der „Drügen Pütt“, eine ehemalige Fernfahrerraststätte mit langer Tradition. Die Lokalität hatte vermutlich bereits in vorindustrieller Zeit den Pferdefuhrwerken als Zwischenhalt gedient, und später, noch bevor die A43 fertiggestellt wurde, den motorisierten Fernfahrern, die auf der Bundesstraße in Richtung Münster-Osnabrück-Bremen unterwegs waren, oder aus der Gegenrichtung ins Ruhrgebiet wollten. Der Drügen Pütt war so etwas, wie die heutigen Autobahnraststätten, er war aber auch beliebt bei Wochendendausflüglern aus dem Ruhrpott, die eine Fahrt ins Münsterland unternahmen.

Heute ist der Drügen Pütt ein hochfrequenter Motorradtreff, der mit dem üblichen Fastfood, seiner großen Parkplatzfläche und seiner geografischen Lage an der Schnittstelle zwischen Ruhrpott und Münsterland die idealen Bedingungen für diesen Zweck bietet.

Ich war schon lange nicht mehr am Drügen Pütt, es ist mir, besonders an Wochenenden, viel zu voll, und außerdem interessieren mich die dort auflaufenden, zeitgenössischen Motorräder weder in technischer, noch in ästhetischer Hinsicht.

Bei meinem vielleicht letzten Besuch dort, damals fuhr ich noch (m)eine schwarze Harris-Bonneville, stellte ich die alte Dame zwischen zwei der ortsüblichen Japanbikes ab, kaufte mir eine Pommes oder einen Kaffee (oder beides) und hielt nach einem der raren Sitzplätze auf einer Bank am Rande der von Motorrädern vollgestellten Parkfläche Ausschau. Ich nahm neben einem älteren Herrn Platz, altmodische, schwarze Lederkombi, karierte Schlägermütze. Ich schätzte ihn auf um die 70 Jahre, vielleicht etwas drüber, typisches „Windgesicht“, Typ Ernst Leverkus. Einige Meter entfernt parkte neben einem grell lackierten Fernost-Roller eine in der Sonne glänzende R 25 –Einzylinder-BMW, und mich überkam eine gewisse Erleichterung darüber, im Umfeld dieses ganzen Wochenend-Biker-Rummels in meinem Sitznachbarn einen Gleichge-

sinnten in Sachen „Altes Eisen“ gefunden zu haben. Mit der gebotenen englischen Höflichkeit wagte ich es, ihn in so ganz nebensächlicher Weise anzusprechen: „Schöne Maschine haben Sie da...“

Mit der unverkennbaren Mimik herabwürdigender Geringschätzung und zu meiner großen Überraschung raunte daraufhin mein Sitznachbar so etwas, wie: „Boa, n e, geh mir bloß wech mittad alte Zeuch, hasse do nur Ärga und Ahbeit mit! Ich kenn die Dinga doch alle, Dekawe, Ahdie, Ennesuh und wiese alle hießn. Binnich doch allett gefahn, die ganze Scheiße. Imma an schrauben, imma an öln, oda die zünded nich und lauta son Mist. Ne, da habbich nix mehr mit ann Hut, mitti altn Dinga!“

Nach einer kurzen Pause, ich hatte seine Urteilsfindung über alte Motorräder noch gar nicht so richtig verdaut, deutete er auf den neben der BMW parkenden Fernost-Roller und erklärte, jetzt in einem sehr viel gefälligeren Tonfall: Da, dattda, datt is mein Rolla! Prima Ding! Springt imma an, auch in Winta, habbich noch nie Probleme mit gehapt, läuft wie Schmitz Katze und is billich vonn Vabrauch. Sprachs und wandte sich stoischen Blickes wieder dem bunten Treiben auf dem Parkplatz zu.

Ich glaube, mich erinnern zu können, noch so etwas, wie „ich bring dann mal die Kaffeetasse weg“ gesagt zu haben, um irgendwie der peinlich berührenden Situation zu entkommen. Heilfroh war ich, dass meine Bonneville etwas weiter weg stand, sonst wäre die auch noch beleidigt gewesen.

Am Ende aber bin ich dem Rollermann bis heute dankbar für eine eindrucksvolle Lehrstunde in Sachen Schubladendenken und menschlicher Fehleinschätzung. Oder, wie man hier sagt: man kann Eim` nur vorn Kopp kuckn.

Glück Auf!
Peter Raschke, Marl

TERMINÜBERSICHT 2023

CBBC Termine:

04.08. - 06.08.2023 15. German Triple Run im Laacherseehaus, 56743 Mendig

Infos: <http://www.triple-run.de>

Außerdem:

04.08. - 06.08.2023 Classic Days im Green Park, Düsseldorf

11.08. - 12.08.2023 51. British Biker Meeting des MC Black Shadow in Weite/SG (CH)

16.09.2023 25. Classic Offroad Festival des MC Steglitz, auf der Moto Cross-Strecke

Wietstock, zwischen Ludwigsfelde u. Zossen, südlich von Berlin

11.11.2023 BOB - Best of British, Teilemarkt u. Event, Hof Grewe 33829 Borgholzhausen

Infos: WWW.BOB-BESTOFBRITISH.DE / FACEBOOK: BOB-BEST OF BRITISH

Kein CBBC-Stand auf der VETERAMA MANNHEIM 2023!

Paul Hanenberg und Thomas Tschoepe haben letztes Jahr in Mannheim, zusätzlich zu Ihrem eigenen Stand, die CBBC Präsenz gewuppt. Bei der Veterama in Hockenheim im März dieses Jahr wurde Paul am Clubstand zwar von einigen Mitgliedern unterstützt, für 3 Tage ist die Anzahl der Freiwilligen jedoch nicht ausreichend

und so war keine Zeit mal selbst einen Rundgang über das Gelände zu machen. Es kann nicht sein, dass mangels Unterstützung, die Arbeit wenigen „Vorturnern“ überlassen bleibt. Deshalb hat der Vorstand beschlossen, dieses Jahr keinen Clubstand mehr auf der Veterama in Mannheim zu machen. Auch unsere Präsenz auf den Messen in Bremen und Essen wurde mangels engagierter Mitglieder eingestellt, schade. Nur Martin Merkel hält in Friedrichshafen noch die CBBC Fahne hoch. Also geht mal in Euch, ob Ihr bei solchen Events, wo der CBBC sich sehr gut präsentieren könnte, nicht doch mal mitarbeiten wollt. (mk)



1. Mai-Ausfahrt „Odenwald“ des CBBC zur Saisoneinstimmung 2023

Text: Matthias Buchberger

Foto: Werner Molls

Traditionell beginnt mit dem Monatswechsel April/Mai beim CBBC e.V. die Hauptsaison mit der ersten gemeinsamen Zusammenkunft zur 1. Mai-Ausfahrt. Bereits Ende des letzten Jahres war die Veranstaltung für den Odenwald angekündigt worden, was neben einer zentralen Lage in der Mitte der Republik auch für uns Unterfranken eine relativ kurze Anreise ermöglichen sollte – Heimspiel sozusagen. Schnellentschlossen haben mein Stammtischkollege Peter und ich uns für eine Buchung im Hotel „Lärmfeuer“ in Reichelsheim, OT Rohrbach, abgestimmt. Somit stand der erste Tour-Termin für 2023 frühzeitig im Kalender.

Die Anfahrt am letzten Freitag des diesjährigen Aprils bescherte uns dann fristgerecht nach einem bislang ebenso recht motorradunfreundlichen Frühlingsstart auch eine ordentlich nasse Dusche von oben. Begann die gemeinsame Fahrt ab Würzburg noch mit leichtem Nieselregen, bekamen wir ab Taubertbischofsheim schon den ersten Vorgeschmack auf einen gemäßigten Landregen, welcher sich dann ab Walldürn Richtung Amorbach und bei der Überquerung der bayerisch-hessischen Landesgrenze nach Michelstadt in z.T. sinnflutartigen Regen wandelte. Kurvenspaß und Sichtverhältnisse gegen Null. Zur Saison-Einstimmung sozusagen Prädikat „untauglich“! Zumindest die letzten Meter von Michelstadt nach Reichelsheim war das Wetter dann trocken, die Motorräder aber im Vergleich zum Start aus der heimischen Garage ordentlich „eigsaut“.

Der Empfang im „Lärmfeuer“ mit dem freundlichen Betreiberteam sowie die Anwesenheit vieler bekannter Gesichter, die die Anreise bereits überstanden hatten, nahmen aber schnell die Anspannung nach Blindflug und Wellensurfing. Zimmerbezug und Umziehen, dann gab's zur Einstimmung ein kühles Bier sowie die ersten längeren Begrüßungsgespräche. Bis zum Abendessen trafen noch viele Wochenendbesucher ein, so dass zum gemeinsamen Abendmenü der für uns reservierte Gastraum sehr gut ausgelastet war.

Unser Gastgeber Thomas verspätete sich aufgrund technischer Probleme auf seinem ursprünglich gewählten Anreisemotorrad, so dass er ein Ersatzmoped organisieren musste. Der ordnungsgemäßen Verpflegung zum Abenddinner aufgrund der vorgerückten Stunde, und dies auch für weitere Spätkömmlinge, war aber durch das bestens engagierte Bedienungspersonal kein Hindernis gesetzt.

Der Freitagabend beinhaltete noch eine offizielle Begrüßung durch Thomas mit einem kurzen Ausblick auf das, was uns bei den Touren erwarten wird, der anwesende Vorstand des CBBC nutzte die Veranstaltung für eine kurze Zusammenkunft in einem Nebenraum und die restlichen Anwesenden vertieften sich in Gesprächsrunden, verbunden mit dem Konsum des ein und anderen Getränks lokaler Herkunft sowie beim fröhlichen Tischwechsel, da man sich ja doch einige Zeit über den Winter nicht persönlich austauschen konnte. So gegen Mitternacht ging's dann zu Bett.

Am Samstagmorgen sah das Wetter doch erheblich besser aus, zwar kein „strahlend blauer Himmel mit Sonnenschein und T-Shirt-Temperaturen“, aber die Aussicht auf eine trockene Tour war realistisch. Nach einem üppigen Frühstücksbuffet war ab 9.45 Uhr eine Fahrerbesprechung auf dem Parkplatz des Hotels angesetzt, um 10 Uhr sollte die Samstagstour gestartet werden, selbstverständlich für alle „Voller Tank“ verpflichtend. Tagesthema: „Auf den Spuren der Römer“.

Exkurs: die Anwesenheit der Römer im heutigen Odenwaldgebiet. Zwei römische Limes-Anlagen als Bollwerk gegen germanische Stämme aus den östlichen Gebieten: der Odenwald-Limes und der obergermanisch-rätische Limes (Zeitdatierung auf Ende des 1. Jhd. bis ins 2. Jhd. N.C., letzte Instandsetzung bis ins 4. Jhd. N.C.; parallel hierzu Aufbau von Kastellanlagen (z.B. Hesselbach) sowie von Badanlagen und von zivilen Wohnsiedlungen (z.B. Villa Rustica „Haselburg“); Museen zur römischen Geschichte im Odenwald u.a. in Osterburken und in Schloss Erbach.



Erstürmung der Burg Frankenstein, Foto: M. Buchberger

Nach der Fahrerbesprechung mit Infos zur Strecke sowie der Ausgabe des Verhaltenskodex, startete die Kolonne von ca. 40 Motorrädern auf kleinen kurvigen Nebenstraßen. Die hervorragende Planung von Thomas vermied weitestgehend große Bundesstraßen, schwierige Straßenquerungen sowie Ampelanlagen, so dass trotz der Größe der Gruppe der Zusammenhalt jederzeit gesichert war und fortlaufend eingehalten werden konnte. Die Fahrt wurde in Etappen von ca. 40 km immer wieder mal mit Pausen an inte-



Römische Villa Haselburg, Foto: M. Buchberger

ressanten Orten unterbrochen. Teilweise waren die Straßen etwas ‚tricky‘ wegen der doch vielen regenbedingten Verschmutzungen der Vortage mit all den Aufspülungen aus Seitenwegen als auch mit Überbleibseln „was halt so alles von Bäumen runterkommt, ob mit Blatt und Stil oder mit Fell und Krallen“. Wir besuchten die recht gut restaurierte Burganlage „Frankenstein“ bei Eberstadt (auch wenn die Römer damit nix mit zu tun hatten, Entstehung der Burganlage im 13. Jahrhundert). Angeblich wurde die Autorin Mary Shelley hier zu ihrem Gruselroman „Frankenstein“ inspiriert, da der Sage nach ein hier im Mittelalter lebender Arzt und Alchimist aus Menschenblut und Leichenteilen einen neuen Menschen erschaffen haben soll. Angetroffen haben wir das Monster persönlich aber nicht.

Vom alten Hofturm aus hat man eine weite Aussicht auf das westlich liegende Rheintal als auch in Richtung Osten bis auf die Bankenskyline von Frankfurt am Main. Zudem besuchten wir auf der Weiterfahrt themengemäß den römischen Gutshof Villa „Haselburg“ bei Hummetroth, welcher neben einer Rekonstruktion der Villa (leider bei unserer Anwesenheit geschlossen) die freigelegten Fundamente der alten römischen Gesamtanlage zur Besichtigung anbot. Auf der gesamten Strecke waren immer wieder Hinweisschilder auf römische Badanlagen, Bereiche der Odenwälder Limesbefestigung sowie zu ehemals existenten römischen Militäranlagen aufgestellt. Somit konnte man die Größe des zu kontrollierenden Gebietes und ebenso die gute Organisation der Römer erahnen. Mittagspause gab es auf dem Marktplatz von Erbach im Odenwald, einer für Elfenbeinkunst (!) bekannten Stadt. Es war ein imposanter Eindruck, so viele meist englische Motorräder vor der historischen Fassade des Stadtschlösses parken zu sehen. Der schicke Stadtkern bot auch einige alte Fachwerkhäuser. Die Nachmittagsetappe führte dann wieder im Wechsel mit landschaftlich offenen Gebieten sowie Waldabschnitten u.a. zum Stausee Marbach und nach einer Gesamtstrecke von ca. 180 km mit abschließender Tankpause wieder zurück an unser Quartier „Lärmfeuer“.

Nach kurzer Umkleidepause begaben wir uns per pedes auf eine kleine Runde über den Parkplatz, um den Maschinenbestand in Ruhe beäugen zu können. Exkurs: anwesende Motorradtypen: Eine große Anzahl an Norton-Maschinen hatte klar die Oberhand, gefolgt von Triumph, auch BSA, Ariel, Velocette und AJS fanden den Weg in den Odenwald; zudem Maschinen aus Italien und Japan; auffällig ist die hohe Anzahl an Royal Enfield-Motorrädern, teils original „Made in England“, in der Überzahl „Made in India“ mit Ein- und Zweizylindermodellen. Der Trend geht hier zu wartungsfreien und pannensicheren Maschinen mit einem gewissen englischen Traditionshintergrund (Triumph aus Hinckley, Royal Enfield aus India).

Der Tag klang wieder mit einem hervorragenden Mehr-Gänge-Menü aus, Thomas hielt seine Ansprache zur Information für den folgenden Tag und der restliche Abend verlief wieder bei vielen Gesprächen, Tischwechseln und diversen Getränken und kleinen Snacks. Gegen Mitternacht leerten sich die Reihen für genügend Schlaf und Erholung für Tour Nr. 2 am Sonntag.

Sonntagmorgen: schönstes Wetter, der lang ersehnte blaue Himmel ist endlich schon beim Aufstehen da, die Temperaturen aber immer noch frisch! Nach dem Frühstück steht wie gewohnt um 9.45 Uhr die Fahrerbesprechung an, Infos zur heutigen Tour mit dem Namen „Die Neckar Schleife“. Exkurs: der Neckar: Nebenfluss des Rheins; Länge 362 km; Quellgebiet im Schwenninger Moos zwischen Schwenningen und Bad Dürkheim; Mündung in den Rhein in Mannheim; bekannte Orte entlang des Neckars: Rottweil, Tübingen, Stuttgart, Ludwigsburg, Heilbronn, Neckarsulm, Bad Wimpfen, Eberbach, Heidelberg, Mannheim.

Die spät „Dazugestoßenen“ erhalten nochmals Infos zum Verhalten beim Gruppenfahren, der Rest lauscht Thomas gespannt zu Streckenverlauf und Rastzielen. 10 Uhr ist – vollgetankt (... nur die Maschinen!) – Start.

Diesmal geht es über kleine Nebenstraßen durch abgelegene Wald- und Talbereiche Richtung Neckartal. Vor Hirschhorn mit seiner imposanten Burganlage stoßen wir auf die „braune Brühe“, da der Neckar niederschlagsbedingt an diesem Tag doch große Wassermengen durchschleusen muss und der Anblick eventuelle Badebegeisterung schnell unterdrückt. Dem Flussverlauf folgend, wechseln wir ab und zu die Seiten und landen zur Mittagspause zielgenau auf dem Marktplatz der Stadt Neckargemünd, begrüßt durch „Blasmusik“ und Feierlichkeiten zum anstehenden 1. Mai. Der Maibaum muss nämlich noch aufgestellt werden und die örtlichen Helfer bereiten schon mal alles dafür vor.



Mittagspause in Ebrach, Foto: M. Buchberger

Unser Mittagessen bei der ansässigen Gastronomie gestaltet sich anfangs etwas schleppend, da dem armen Wirt kurzfristig Bedienpersonal ausgefallen ist und er sich mit einer verbleibenden Zusatzkraft redlich bemüht, sowohl den Innenbereich des Restaurants als auch den Gartenbereich vor der örtlichen Stadtkirche zu versorgen. Dem tatkräftigen Eingreifen von Thomas bei der Bestellaufnahme ist es zu verdanken, dass wir alle gut versorgt werden konnten! Wie vorbildlich sich Hilfestellung auswirken kann, spiegelte sich dann auch noch in der spontanen Unterstützung der Maibaumaufrichtung durch durchtrainierte Mitglieder des CBBC wieder, da das präsente Helferteam



Tierisches Neckargemünd, Foto: M. Buchberger

der Stadt mit der zielgenauen Platzierung des Baumstumpfes im Fixierungsloch sowie der sicheren Aufstellung des Maibaumes in vertikaler Lage zahlenmäßig und könnerisch etwas überfordert wirkte. Der CBBC soll in der Pressemeldung der lokalen Neckarnachrichten angeblich dankend erwähnt worden sein! Ob nun wirklich auch eine CBBC-Flagge am Maibaum der Stadt Neckargemünd hängt, wurde noch nicht gesichert nachgewiesen.

Im Anschluss an die Mittagspause konnten Interessierte auch noch an einer kleinen Stadtführung durch Neckargemünd teilnehmen, auf der wir neben historischen Daten zur Stadtgeschichte auch Infos zu Hochwassergeschehnissen und baulichen Schutzmaßnahmen erfahren durften. Das ist halt auch das Los von Besiedlungen an fließenden Gewässern: sowohl Lebenserleichterungen als auch Leid sind dort situationsbedingt eben immer wechselseitig gegenwärtig. Die alte erhaltene Bausubstanz im Stadtkern von Neckargemünd vermittelte einen guten Eindruck über die Pracht und Wohlstand im Mittelalter. Ebenso besaß Neckargemünd wohl auch eine große Anzahl von Mühlen entlang der Flussläufe von Elsenz und Neckar - und alte Mühlen haben ja viele von uns auch in ihren Garagen stehen – Tusch!

Die Rückfahrt nach Reichelsheim erfolgte wieder, großzügig den direkten Weg vermeidend, über verkehrsarme und landschaftlich abwechslungsreiche Nebenstraßen. Gesamtstrecke am späten Nachmittag bei ca. 160 km. Das schöne Wetter verleitete viele Personen nach der Ankunft am Hotel zu einem Besuch der Terrasse des Außenbereiches, wo bei Konsum von Kaffee und Kuchen sowie von Eisbechern und von hopfenhaltigen Kaltgetränken der langsam einsetzende Sonnenuntergang im Freien genossen werden konnte. Wiederum ein gelungener Tag.

Der Abend zum 1. Mai-Feiertag stand an und nach Abendessen (selbstverständlich ein Figur formendes Mehr-Gänge-Menü) und der finalen Ansprache von Thomas mit seinem Dank an die Disziplin der fahrenden Zunft, welche in einer pannen- und unfallfreien Fahrt in der Kolonne resultierte, gab es von unserem belgischen Freund René und seinem Akkordeon auch noch die Möglichkeit zum „Tanz in den Mai“. Stimmung super, Getränkeauswahl hervorragend, nur der für Montag anstehende Rückreisetermin ließ diesmal die Veranstaltung gegen Mitternacht (plus 60 min ...) so langsam abebben. Guter Schlaf für sicheres Fahren!

Am Montag hieß es Abschied nehmen. Manche Anwesenden hatten bereits zur frühestmöglichen Stunde ihr Frühstück eingenommen und waren bereits auf Achse, als Peter und ich zum Buffet schritten. Bei uns waren nur ca. 120 km zu erledigen, andere hatten Richtung Norden und Süden ganz andere Kilometerpläne abzuarbeiten. Nach dem gemütlichen Frühstück ging es auch bei uns über zum Packen, Bezahlen, Beladen und zur Verabschiedung. Zum Glück dauert es jetzt nicht mehr so lange, bis man sich wieder auf dem ein- und anderen Treffen, verteilt über die Republik, wiedersieht.

Die Maiausfahrt ist auf alle Fälle eines der Highlights der CBBC-Veranstaltungen, da hiermit der Winter endgültig beerdigt wird und so eine tolle Veranstaltung immer Lust auf ausgiebige Motorradtouren macht.

Vielen Dank nochmals an Thomas, Petra und alle vom Organisationsteam für all eure Mühen und Planungen. Die Begeisterung in den Gesichtern der Teilnehmer sowie die geäußerten positiven Rückmeldungen an euch sei nur ein kleiner Dank unserer Seite an euch für all die Arbeit, die ein solcher Event immer wieder hervorbringt.

Somit verbleibe ich mit den besten Wünschen nach einer unfall-, pannen- und kontrollfreien Saison 2023.

Viele Grüße,

Matthias Buchberger
Classic-Bike-Stammtisch Würzburg



Same Procedure as every Year - trotzdem nie langweilig. So könnte man vielleicht den Auftakttermin beim British Corner in Rüti (CH) beschreiben. Das sonnige Wetter lockte wieder zahlreiche Besucher mit ihren schönen Brit - Bikes ins Rheintal. Eine solche Vielfalt an Marken und Modellen ist für ein Tagestreffen schon erstaunlich. Man kann nur ahnen, was sonst noch alles in den Garagen in der näheren und weiteren Umgebung herumsteht. Eine „normale“ Bonni oder Commando fällt hier unter vielen Exoten und Besonderheiten gar nicht groß auf, es sei denn, sie ist ordentlich herausgeputzt, oder umgebaut. Da war es nicht schlimm, dass ich mit der Daytona (T300) vorbei schaute, auch wenn Gastgeber Bruno von diesem modernen Plastikzeug nicht viel hält. Willkommen fühlte ich mich trotzdem, schließlich ist dies meist der erste Termin im Jahr, an dem man Gleichgesinnte wieder trifft und dann auch schon mal erste Pläne für die nächsten Treffen macht: „Fährst Du auch nach Vezio?...“. Die Gäste fachsimpeln entweder draussen bei den Motorrädern, oder suchen sich ein schattiges Plätzchen im herrlichen Biergarten, wo später bis in den Abend noch eine Band aufspielt. Da man im Matratzenlager, oder im Zelt im Garten übernachten kann, darf man sich auch ein paar „quöllfrische“ Appenzeller genehmigen. Wenn es dann auch noch im Feuerkorb lodert, ist der Tag perfekt.

Danke an Jane, Bruno und alle Helfer - schön war's wieder!

(Text/Fotos: Martin Kolb)



Was so eine Panther alles schleppen kann...



Tiger nicht im, sondern auf dem Tank einer Tiger



Feinste Vogtländische Backwaren - Engländer-Treffen Juni 2023 im Vogtland

Text / Fotos: Volker Iserhoht

Unser Bäcker Alfred. Mal einen politisch unkorrekten Witz rausgehauen, mal einen zotigen Spruch auf den Lippen, aber immer gut gelaunt. So liebt man ihn - oder auch nicht? Manche fahren deswegen zu seinem Treffen, manche auch nicht – who knows?

Auf jeden Fall hat er dieses Jahr jetzt schon zum 16. Mal mit seinem Freund Gerd das Vogtländische Engländer-Treffen ausgerichtet, welches inzwischen seit langem zu einer festen Größe im Veranstaltungskalender unseres Clubs zählt. Also habe ich mich auch dieses Jahr mit meinem Stammtisch-Kumpel Jan für eine gemütliche Anfahrt über zwei Tage auf dem Weg dorthin gemacht. Vorab hatte ich uns dort eine Hütte gemietet. Die Unterkunft lag wieder in den bewährten Händen des Betreibers des Waldfriedens.

Am Donnerstag früh sind wir in Hamburg bzw. Stelle auf kleinen Wegen nach Hohenwarthe bei Magdeburg gestartet. Ein Zwischenstopp im „Unser Paradies“ ist dabei natürlich immer gesetzt. Inklusive Sonnenuntergang über der Elbe. Am Freitagnachmittag sind wir im Waldfrieden eingetroffen und konnten alsbald unsere

Hütte beziehen. Es waren schon viele Teilnehmer eingetroffen. Der Hof stand voll mit vielen, vorwiegend englischen alten und neuen Motorrädern. Nach einer kurzen Begrüßungsrunde haben wir uns erst mal auf die bereitgestellte Gulaschsuppe – laut Ankündigung: „gastronomische“ Versorgung - gestürzt. Man weiß ja nie, wie lange die reicht (meine Großmutter hatte mir auf dem Sterbebett ihr Rezept für ihre leckere, wohlschmeckende Suppe verraten: „ich habe immer etwas zu wenig gemacht!“ Ich glaube Alfred kannte die ganz gut ;-). Aber es waren noch genügend Mettwürste für den Resthunger da und das frisch gezapfte tschechische Bier tat sein Bestes. Trotz der langen Anfahrt wurde der Abend bei Vollmond mit vielen tollen Gesprächen mit den alten Freunden und – wie jedes Mal wieder - neuen Gesichtern lang.

Der Samstagmorgen startete mit einem Frühstück in der Sonne mit leckerem Kaffee und kleinem Buffet mit Brötchen, Butter, Wurst, Käse und Marmelade. Um 10:30 Uhr hieß es dann „Gentleman Start your Engines“ für eine Ausfahrt. Vorab konnte sich jeder noch ein Roadbook abholen, auf dem die zu fahrende Strecke detailliert niedergeschrieben war. Auch ein toller Service. Ca. 40 bis 50 Motorräder starteten



Fahrerbesprechung vor der Ausfahrt



An der Clodramühle



Im Hofcafé in Zickra

im Tross. Vorneweg Alfred auf seiner Norton, in der Mitte Gerd mit seiner Royal Enfield und am Schluss Peter mit seiner BMW, der das eine oder andere Mal auch als Blocker fungierte. Dann ging es los auf kleinen Wegen und Nebenstraßen, die, so Alfred, wir Auswärtigen höchstens finden würden, wenn wir uns verfahren.

Vor Greiz sind wir auf den Spuren der historischen Bergrennstrecke Greiz talabwärts gefahren. Ab Berga führte uns Alfred über eine staubige Waldpiste zur Clodramühle, eine mittelalterliche Wassermühle im Elstertal. Im „Il Giardino“ war eine Mittagspause eingeplant. Einige von uns hatten keinen Mittagshunger und sind dann unter Führung von Peter mit sieben Teilnehmern eine etwas flottere Nordrunde gefahren. Unterwegs erzählte uns Peter auch noch einige Stories über den Uranabbau hier im Lande und die Auswirkungen auf Mensch und Landschaft. Wir schauten nur noch auf die inzwischen bewaldeten Abraummägel des Bergbaus. Nach einem Stopp im blühenden Rhododendron-Garten von Tannenfeld fuhren wir zur tausendjährigen Eiche von Nübbenitz. Im Garten von Burg Posterstein kehrten wir für eine kurze Kaffee- und Eis Pause in der Sonne ein. Von dort ging es in flottem Tempo wieder zurück, wo wir uns mit den anderen im gemütlichen Kaffeegarten im Hofcafé von Zickra trafen.

Das „Hauptfeld“ ist in dieser Zeit mit Alfred nach Wünschendorf gefahren und hat dort die tausendjährige Veitskirche, die älteste Kirche des Vogtlandes, und eine überdachte Holzbrücke aus dem Mittelalter besucht. Insgesamt war es wieder eine wunderschöne pannenfreie Fahrt bei bestem sonnigem Wetter durch herrliche vogtländische Landschaften. Zurück im Waldfrieden war schon der Grill aufgebaut und man konnte sich an Nackensteaks, Wurst und Kartoffelsalat laben. Inzwischen waren auch noch einige Nachzügler und Tagesgäste angereist.

Spätnachmittags hat Alfred seine Gäste zusammengerufen und sich bei uns für die Teilnahme bedankt. Wieso eigentlich? Müssten wir uns nicht bei Alfred und Gerd bedanken, die hier mal wieder fast im Alleingang dieses Treffen organisiert haben? Schlussendlich verteilte Alfred für einige Teilnehmer noch einige „Spaß-Pokale“ - u.a. einen Hammer mit Klappgriff!?!?!. Einen neuen Termin fürs Vogtlandtreffen 2024 gibt es auch schon: vom 21. bis 23. Juni wieder im Waldfrieden.

Gegen Abend leerte sich dann langsam der Platz und der harte Kern scharte sich um die Feuerschale. Nach Einbruch der Dunkelheit hat Alfred noch mal ein kleines Feuerwerk gezündet und gegen Mitternacht war dann auch für mich der Tag zu Ende.

Nach dem Frühstück und einer ausgiebigen Verabschiedungsrunde - Alex verteilte an die verbliebenen Teilnehmer noch Rosenheimer Bier - sind wir im Schlepptau von Wolfgangs roter Norton wieder gen Norden abgereist. Südlich des Harzes trennten sich unsere Wege, Wolfgang fuhr weiter nach Gifhorn und wir in Richtung Magdeburg in „Unser Paradies“. Am Sonntag sind Jan und ich auf relativ elb-nahen Straßen bei bestem Sonnenschein wieder pannenfrei zu Hause angekommen.

An dieser Stelle noch mal herzlichen Dank an die Organisatoren Alfred und Gerd. Ich möchte mich hier noch mal dem Vorwort unseres Redakteurs aus der letzten INFO anschließen: Besucht unsere Treffen! Einige unserer Mitglieder geben sich immer viel Mühe so was zu organisieren. Da steckt – das weiß ich aus eigener Erfahrung – viel Arbeit drin. Letztendlich ist das auch ein wichtiger Teil unseres Clublebens.

Volker



3 Peter vor der tausendjährigen Eiche von Nübbenitz

16. Vogtlandtreffen

02.06. - 04.06.2023

Text / Fotos: Jürgen Jaeschke

16 Jahre lädt der Bäckermeister aus Plauen nun schon zum Engländertreffen im Waldfrieden bei Mühltröff ein. Oft habe ich schon in meinen Berichten über diesen extrem schönen Flecken Deutschlands geschrieben.

Bestimmt wohnen die meisten Engländerfahrer auch in schönen Gegenden, so dass es ein weiteres Mal die gewohnten $\pm$ 45 Besucher wurden. Warum habe ich bei der Jobsuche vor 40 Jahren am Südrand des Oppenwehe Moores bloß genickt? Da ist alles platt. Egal, jetzt war ich wieder hier, wo es so ist, wie in meinen Motorrad-Träumen. Auf die Anreise mit der BSA musste ich dieses Jahr verzichten. Als wir mit PKW und Anhänger die Erholungsstätte erreicht hatten, erlebte ich gleich eine positive Überraschung. Nahe der Einfahrt stand neben einem Bully aus „DH-“ eine BSAA10. Das gibt's doch nicht, dass ich diese BSA aus dem Nachbarkreis noch nie gesehen hatte und Timo, den Besitzer, kannte ich auch noch nicht. Im Gespräch kam heraus, dass er noch weitere BSAs hat. Mit der Gold Star ist er früher mal in Urlaub gefahren. Wunderbar!

Wir würden später nochmal reden, jetzt hieß es Bungalow beziehen, BSAA7 abladen und tanken fahren, damit alles für die Ausfahrt am Samstag vorbereitet war. Vom Tanken zurück, war die Gulasch-Suppe leider auf, aber es gab noch sehr leckere Knacker (Mettwurst) mit Semmeln. Das tschechische Bier vom Fass mochte ich auch. Etliche alte Bekannte waren da. Vom BSA Owners Club sah ich eine A65 FS, eine A10 und eine weitere A65. Mit meiner A7 und der A10 von Timo immerhin 5 Räder aus der Armoury Road – Am letzten Wochenende standen 28 BSAs auf der Wiese in der Eifel.

Gleich am Morgen war die Sonne schon in Höchstform. Aber die Temperaturen blieben den ganzen Tag über moderat. Frühstück gab es im festen Zelt neben der Bühne. Nach und nach wurden die Motorräder, die neben den Bungalows übernachtet hatten auf den Startplatz für die Ausfahrt gebracht. Dieses Mal waren viele Norton Twins am Start. Alfred hatte die 750er aus dem Nachlass von Claus Pfeiffer dabei. Claus war so oft auf diesem Treffen gewesen ... Der Eyecatcher des Feldes war für mich die Triumph Silver Jubilee von Pedro. Ich hatte gehofft, dass die NSU-Max im italienischen Fochi-Fahrwerk mitgefahren wäre, aber der Besitzer hatte der Enfield den Vorzug gegeben. Ohne Enfields wären nur halb so viele Motorräder zu der Ausfahrt gestartet. Eine ganz neue Fantic fuhr auch mit. Na dann doch lieber Hinkley-Triumph.

Pünktlich wurden die Motoren gestartet und dann ging es hinaus ins Grüne. Erst nach Norden Richtung Pausa, dem Ort, wo das eine Ende der Erdachse gelagert ist. (Google mal!) Mitten im Ort bogen wir rechts in die Felder ab. Der Tross zog mit mäßiger Geschwindigkeit

zwischen Wiesen, durch Wäldchen und an Weihern vorbei. Auf der Höhe hinter der Kreuzung Neuehäuser ein weiter Blick über mehrere Höhenzüge im Osten. Dann fiel die Fahrbahn hinter Arnshausen ins Bodenlose (na ja, eben extrem steil bergab) und wendete sich dann nach Osten. Wir fuhren längere Zeit am Nordrand eines Bachtals auf der L2342 Richtung Elsterberg. Der Bernsgrüner-Bach bildet hier die Landesgrenze zwischen Thüringen im Norden und Sachsen im Süden. An der Rampe links von uns gab es einen Waldgürtel, der stellenweise schön nach Kiefern duftete. Die Wiese im Bachtal war saftig grün und der Bach war so mickrig, dass er vom Motorrad aus nicht zu erkennen war. Die schmale Straße folgte in schönen Bögen der Topografie. Nachdem der Triebnitzbach den Bernsgrüner aufgenommen hatte, fuhren wir zu diesem noch einige km parallel, ohne, dass die Szenerie sich änderte. Als dann die B92 von rechts kam, flohen wir links über die Höhen von Hohndorf wieder in die „heile Welt“. Nach einiger Zeit wuselten wir kurz durch die Stadt Greiz, um dann wieder in die Beschaulichkeit nach Norden (auf Berga zu) weiterzurollen. Hinter Berga ging es keine 3 km flott auf der B175 weiter, als wir schon wieder zu einem Schotterpfad hinabfuhren, der gefühlt kilometerlang zur Clordamühle, unserem Mittags-Restaurant führte. Diese Location liegt sehr versteckt direkt an der „Weißen Elster“. Kanus mit Freizeitpaddlern trieben vorbei. Einige liefen auf Grund und dann musste einer in das nur knietiefe Wasser hinaus, um weiterzukommen. Die italienischen Betreiber durften für die meisten von uns eine Pizza backen. Sehr gut! Wir ließen uns Zeit, so dass der Staubnebel über der Schotterstrecke sich legen konnte, bevor wir ihn erneut aktivierten.

Auf der B175 ließen wir die Pferdchen nach Norden laufen. In Weida unterfuhren wir das alte Eisenbahn-Viadukt von 1884, das kürzlich für einigen Aufruhr in Medien und Lokalpolitik gesorgt hatte. Am Ortsausgang verließen wir die Bundesstraße, schlüpfen durch eine enge Unterführung, um dann auf kleinen Sträßchen nach Wünschendorf zu gelangen. Hier polterte der ganze Verein durch die überdachte Holzbrücke von 1780 über die Weiße Elster. Danach stieg die Straße zur höchsten Stelle der Stadt, wo die Veits-Kirche seit 1000 Jahren ihr Dasein fristet. Sie ist die älteste Kirche im Vogtland und wurde mehrmals umfassend repariert, so dass es ein Patchwork-Gebäude ohne Eleganz ist. Die Buntglasfenster kamen im 12. Jahrhundert hinzu. Während unserer Visite fand gerade eine Trauung statt, so dass uns die Außenbetrachtung genügen musste. Kein Blick auf den Marienaltar von 1490.

Bald hatten wir hinter dem Schlupfloch wieder die B92 erreicht und blinkten links. An der Esso-Tankstelle in Weida wurde eine Tank-Gaudi zelebriert und dann gings auf dem B175-Weg zurück bis Zickra. Dort hielten wir am „Kulturhof“. Das ist eine eingefriedete



Auch dieses Jahr gab's wieder Lagerfeuer



Pedro's Silver Jubilee



Kanus auf der „Weißen Elster“

Hofstelle mit mehreren schön restaurierten Gebäuden und Platz für Gast-Künstler. Der heimelige Innenhof mit baumbeschränkten Sitzplätzen hat ein Café / Restaurant und lädt zum Verweilen ein. Kultur-Veranstaltungen werden hier auch geboten. Da es gerade keinen Pächter für das Café gab, sorgten der Landlord und seine Herz-Dame selbst mit Kuchen und Kaffee für uns. Ein Ort mit besonderer Ausstrahlung, fand ich.

Die Koffein-angereicherten Fahrer setzten sich schließlich wieder auf die Sättel und Sitzbänke ihrer Maschinen um von Alfred zurück nach Mühltröfz geführt zu werden. Weite Strecken ging es einfach in umgekehrter Richtung von heute früh, wobei die Landschaft dabei nichts an Attraktivität einbüßte. Von Pausa fuhren wir jedoch nach Oberpirk, um dort auf der B282 nach Westen noch einmal den Gashahn weiter zu öffnen. So wurden die angesaugten Mücken und Falter wenigstens vom Kerzenrand abgebrannt und störten beim nächsten Ankicken nicht die Funkenbahn.

Am Platz waren noch einige Besucher hinzugekommen. Ich sah eine Velocette und eine echte Velocette Thruxton sowie die Langhuble-gende Panther. Um die fette Triumph Rocket 3 zu umrunden, könnte man schon fast Proviant mitnehmen. Ich glaube, dass ich dieses Motorrad nicht einmal vom Seitenständer aufrichten und losfahren könnte. Es gibt eben auch Motorräder für Body-BUILDER.

Alfreds Frau Sabine und ein Helfer bedienten Grill und Kartoffel-salat-Ausgabe. Zu einem guten Kurs konnte jeder mit Steak und Wurst die Grundlage für die zu erwartenden Abendbiere schaffen.



Gastgeber Alfred Mühlberg (2. v. l.) mit Preisträgern

Bei Benzingerede und anderen Themen versank die Sonne und die Tagesgäste reisten heim. Bevor es ganz dunkel wurde, hielt Alfred noch einen „offiziellen Teil“ ab. Er erinnerte sich an das erste Treffen vor 16 Jahren und schilderte, wie sehr er am Freitag auf einen Besucher gewartet hatte. Als er schon dachte, sein Treffen wäre gefloppt, kam endlich als erster Besucher Martin Kolb. Da Martin seitdem fast immer wieder dabei war und auch heute zu den Besuchern zählte, bekam er einen Treuepreis. Auch die norddeutschen „Fernfahrer“ Volker Iserhoht, HH und Wolfgang aus Gifhorn bekamen einen Preis. Ebenso wurde der Breakdown-Pechvogel mit einem Preis für einen nächsten Versuch motiviert. Für das jahrelange Berichteschreiben bekam ich ein Hämmerchen für leichte Schläge auf den Hinterkopf, falls mir mal die Worte nicht einfallen wollen. Glücklicherweise hat der Hammerstiel 2 Gummigelenke, damit es nicht zur Gehirnerschütterung kommt.

Als es dunkel genug war, zündete ich das traditionelle „Feuerwerk für den Bäckermeister“. Bunte Sternchen und silber-goldene Mini-fontänen quollen aus dem umweltfreundlichen und nachhaltigen Päckchen. Einige schöne Sekunden sollten ein Tüpfelchen auf die Schönheit dieser Gegend setzen. Alfred zündete später noch eine Batterie gegen Füchse.

Ein großes Dankeschön an Alfred, seine Familie, Gerd Müller und Peter Mosch für die Ausrichtung und Begleitung dieses Treffens. Beim Frühstück traf man sich noch Mal, bevor jeder zu seinem Alltag zurückkehrte. Schön war's mal wieder!

Jürgen Jaeschke

So berichtete die „Neue Westfälische“ Zeitung über das OWL-Treffen:

Biker haben Freude am Basteln

Mitglieder des Classic British Bike Clubs aus ganz Deutschland treffen sich in Verl-Sende.

■ **Verl-Sende (kap).** Ihr Sound ist unüberhörbar. Etwa 60 Mitglieder des Classic British Bike Clubs (CBBC) aus ganz Deutschland haben sich auf dem Gelände des alten Kohlenlagers Stückerjürgen am Sobbeweg in Sende getroffen. Erfahrungsaustausch und Geselligkeit seien wichtige Punkte des gemeinsamen Hobbys, erzählt Andreas Zurmühlen. Technik, Teilefundus, das sind die Gesprächsthemen. „Man muss Spaß am Basteln haben“, nennt er die entscheidende Voraussetzung für das

Halten eines British Bikes.

Der Kontakt zum Treffpunkt in Sende ist über Mitorganisator Dietmar Wenner entstanden. „Sein Arbeitskollege hat uns das Gelände zur Verfügung gestellt“, erzählt Zurmühlen. Für die Clubtreffen sei das Gelände ideal, denn hier werde niemand von den lauten Motorengeräuschen gestört. Etliche Biker zelten auf einer Wiese. „British Bikes sind eine Liebhabschichte.“ „Dieses spezielle, etwas raue Fahrgefühl muss man mögen.“ Die Bikes seien weniger



Die Biker mit ihren Motorrädern britischer Herkunft treffen sich auf dem Gelände des alten Kohlenlagers Stückerjürgen in Sende.

Foto: Karin Prignitz

komfortabel und Drehmoment orientiert.

Paul Hanenberg, Vorsitzender des CBBC, beschreibt die Faszination so: „Das ist Motorrad pur, ein richtig analoger Maschinenbau.“ Ohne Plastik und relativ einfach zu warten. Das sollte jeder Biker im Idealfall selber können. Alltagsmotorräder seien die British Bikes nicht. Zwei Ausfahrten werden beim Treffen angeboten – die Eisdielentour Richtung Salzkotten und eine Tour zur Bielefelder Radrennbahn mit Besichtigung.

6. OWL- Meeting mit JHV in Sende/Verl

Text: Martin Kolb, Fotos: M. Kolb, B. Lukowski, Lonni

Ich bin ein großer Fan der Detektivserie „Wilsberg“ ,die in Münster spielt. In jeder Folge wird Bielefeld irgendwie erwähnt. Ich war zwar schon in Münster, doch noch nie in Bielefeld. Mit ein Grund, trotz der Entfernung, zum diesjährigen OWL - Meeting in Sende/Verl, in der Nähe von Bielefeld zu fahren.

Den Großteil der fast 500km wollte ich auf der Autobahn abspulen und habe deshalb die Daytona gesattelt. Weil Paul anbot auf der Matratze in seinem Anhänger zu nächtigen, konnte ich Zelt und Isomatte zuhause lassen, so reichten meine auf das Bürzel der Daytona geschnallten Packtaschen völlig aus. Wie das manchmal so ist, verlief die Anfahrt nicht ganz wie geplant. Ein kurzes Gewitter vor Paderborn war noch das kleinste Übel. Baustellen, Umleitungen und viel Verkehr am Freitagabend und dann noch der Ausfall meines Navi führten dazu, dass ich viel später als geplant, so gegen halb acht, ankam. Doch die Strapazen der Anfahrt waren schnell vergessen.

Das „Alte Kohlelager“ ist ein toller Platz: Kleine Zeltwiese, Biergarten im Innenhof, teils überdacht, Sitzplätze im Garten unter Obstbäumen und Platz für die Mopeds sind die Pluspunkte. Wer ein Haar in der Suppe finden will, kann vielleicht die fehlenden Duschen bemängeln. Da ich noch mit einem Waschlappen umgehen kann, auch kein Drama. Es war schön, etliche Freunde und Bekannte von nördlich der Mainlinie mal wieder zu treffen. So wurde es dann auch schnell gemütlich.

Am Samstag wurden 3 Ausfahrten angeboten: Zum ehemaligen Truppenübungsplatz Senne, der inzwischen Naturschutzgebiet ist, nach Salzkotten zum Eis essen, oder nach Bielefeld zur Radrennbahn. Ob der steigenden Temperaturen zunächst unschlüssig, überhaupt eine Tour mitzumachen, reizte mich die Radrennbahn dann doch zu sehr. Also ging in einer kleinen Gruppe Richtung Bielefeld. Die Anfahrt war, wie von den Veranstaltern angekündigt, nicht das Highlight der Tour, schließlich mussten wir durch die mit 338.000 Einwohnern größte Stadt in der Region Ostwestfalen-Lippe. Es ging aber trotzdem recht flott und schon standen wir mit unseren Mopeds im Innenhof vor dem Durchgang zum Oval der Radrennbahn.

Die bereitgestellten kühlen Getränke wurden gerne angenommen. Andre Dippel vom RC Zugvogel hatte sich an seinem Geburtstag Zeit für unsere Führung genommen. Andre ist selbst Schrittmacher und fährt eine der auf der Bahn in Bielefeld eingesetzten 750er Triumph

Tiger. Da lauschten natürlich alle besonders aufmerksam und so bekamen wir aus erster Hand alles genau erklärt. Für mich war das alles Neuland und deshalb keine Sekunde langweilig. Der Höhepunkt war die Einfahrt durch einen Tunnel ins Oval. Dort führte uns dann Jochen Kleine in die Technik und die Regeln des Steilwandfahrens ein, denn danach durfte jeder der wollte es mit seiner Maschine selber ausprobieren. Burkhard Strellmann machte es uns auf seiner kleinen Dürkopp vor. Nach anfänglichem Zögern entschied ich mich dann doch es mal zu versuchen, irgendwie war es dann aber nicht so einfach wie es bei unserem Vorfahrer ausgesehen hatte und nach wenigen Runden fuhr ich wieder runter. Später bereute ich es, aber vielleicht gibt es irgendwann mal eine zweite Chance. Auf dem Rückweg führte uns Jochen mit seiner Rudge durch gefühlt sämtliche 30er Zonen Bielefelds, doch das schien eine Abkürzung zu sein, denn wir waren schnell wieder beim Alten Kohlelager.

Dort begann um 17.00 Uhr auch schon die JHV, zu der 59 Clubmitglieder erschienen waren. Details dazu erfahrt Ihr aus dem Protokoll der JHV auf Seite 24. Mehr als nur ein Wehrmutstropfen war für mich dabei Paul Hanenbergs Ankündigung, dass er sich nur noch 1 Jahr als Präsi zur Verfügung stellt. In meinem Vorwort auf Seite 4 gehe ich näher darauf ein. Nach der Versammlung gab es wie immer Freibier -und Limo, später nochmal eine Runde von Paul, der seinen Geburtstag nachfeierte. Auch der Samstagabend ging mit toller Stimmung und vielen netten Gesprächen, die sich nicht nur um unser Hobby drehten, zu Ende. Am Sonntag dann Tag der Abrechnung: das ganze Wochenende wurde der Verzehr auf einem Kärtchen abgestrichen, das man bei der Ankunft bekam. So musste der Geldbeutel nur einmal gezückt werden, und wegen der moderaten Preise tat das dann nicht mal so sehr weh. Dann Abschied nehmen - vielleicht sieht man sich beim nächsten Treffen!

Die Rückfahrt gestaltete sich wegen des kaputten Navi etwas holprig, da musste die Karte schon öfter entfaltet werden, dazu stiegen die Temperaturen kontinuierlich. Je näher es in die vertrauten Gefilde ging desto flotter lief es, trotzdem wurde es noch recht schweißtreibend, aber ohne große Probleme.

Vielen Dank an Dietmar Wenner und Andreas Zurmühlen für die Organisation und Durchführung - immer ruhig und gelassen. Danke auch an Christine Schür für die Unterstützung ,an Familie Stückerjürgen vom Kohlelager und alle, die zum Gelingen beigetragen haben.



Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb



Die Schrittmacher Maschine, Triumph Tiger 750



Der Profi zeigt uns auf einer kleinen Dürkopp wie's geht...



...und wir schauen gebannt zu



Die Eisesser in Salzkotten, Foto: Bernd Lukowski



Die JHV



Silbern glänzende Gold Star



Kleine Triumph mit großem Boot



Wunderschöne Rudge

Coronajahre oder die Restaurierung einer 1952er Matchless G80 und einer 1956er Triumph 6T Thunderbird

Teil 2, Text und Fotos: Michael Braun

Restaurierung und Neuaufbau der 1956er Triumph 6T Thunderbird

Wie in Teil 1 in der letzten Ausgabe beschrieben, mussten im März 2021 die Arbeiten an der Matchless wegen fehlender Teile eingestellt werden und so kam die 1956er Triumph 6T zum Zug. Diese wurde mir in Österreich als weitestgehend unberührtes Fahrzeug im Originallack angeboten und verkauft. Sie wurde komplett zerlegt und es erwies sich dann als große Lüge, da sie aus vielen verschiedenen Teilen und Baujahren aufgebaut wurde. Sie wurde aber so schon früher von British Only Austria an den Vorbesitzer verkauft.

Der Rahmen stammt von einer, im Februar 1956 gebauten, Triumph Tiger T 100, der Motor wurde mit einer falschen 1959er 6T Nummer versehen und das Getriebe war von einer 1958er 6T. Die weiteren Fahrwerksblechteile wurden alle mal verchromt und später wieder überlackiert. Der Neuaufbau erfolgte nun mit korrektem Motor und Getriebe als 1956er 6T Thunderbird, da in diesem Jahr die einzig durchgängige schöne Lackierung in Crystal Grey erfolgte.

Bis zum Sommer wurden Falsch- und Fehlteile identifiziert und Neuteile organisiert. Ab Herbst 2021 begann ich mit den Vorarbeiten zu den Lackarbeiten, die ich alle, bis auf den Benzintank, mit der Spraydose selbst erledige. Länger dauerte auch die Suche nach dem passenden Originalfarbton Lack Crystal Grey, mit dem im Februar 2022 am Rahmen und den Nacelle-Unterteilen die Lackarbeiten angingen. Danach erfolgte der Aufbau der Gabel mit neuen Gleitlagern und Abdichtungen. Die Stoßdämpfer wurden

zerlegt, gereinigt, neu lackiert und mit neuen Buchsen eingebaut. Nach und nach folgten die gereinigten Räder und neu lackierten Schutzbleche mit Verstrebungen.

Dann wurde ein neues passendes Getriebe aufgebaut und mit den gerichteten Halteplatten im Fahrwerk platziert. Es benötigte viele kleinere Anpassungsarbeiten, um das Fahrwerk mit seinen Anbauteilen wieder optimal auszurichten und zu verbinden.

Im Mai folgten der Öltank und der Batterie/Werkzeugkasten, die mit viel Arbeit gerichtet wurden. Ein mitgeliefertes Kettenschutzblech wurde angepasst, lackiert und montiert. So aufgebaut wartet sie nun auf ihren neuen Motor, der sich gerade im Aufbau befindet. Ich hoffe bald den Motor einbauen zu können und werde mich dann an die Elektrik machen.

Derweil werden in der Winterwerkstatt ein Ersatzgetriebe für die roadgoing Triumph's und eines für das Renngepann mit 5-Gang-Innereien neu aufgebaut. Der Sommer kommt und die alten Ladies müssen wieder auf die Piste. Also ran ans Werkzeug und loslegen!

Beste Grüße aus dem Süden
Michael

P.S. Meine jährliche Herbstausfahrt, die vor 40 Jahren im Zuge des CBBC Touringtreffs eingerichtet wurde, findet, wie seither immer, wieder Anfang Oktober statt. Gerne seid ihr am Samstag 7. Oktober eingeladen, daran teilzunehmen.

Bitte meldet euch bei Interesse unter m.braun@braun-racing.de





Die Ernüchterung

Von Klaus Jung

Autor Klaus Jung auf BSA hinter Uli Schmidt auf Gilera in Hockenheim
Foto mit freundlicher Genehmigung von Reinhard Schmidt © rennschmidt@yahoo.de

Ich hatte in dem Bericht „Im Rausch der Geschwindigkeit“ in INFO 2/2022 von meinem modifizierten BSA C11- 4 Gang Getriebe geschrieben, welches ich in den BSA M24 Renner implantiert habe. Das Ganze mit dem Hintergedanken, das sich so ein Getriebe besser schalten lässt und auch von der Abstufung besser ist als das originale Vorkriegs Gangwerk.

Das ist natürlich auch so, keine Frage, die große Show sollte ja im September in Hockenheim bei der Hockenheim Classics stattfinden. Letztes Jahr hatte ich dort mit der M24 und dem alten Getriebe eine 2:05 er Zeit in den Asphalt gebrannt, das sollte dann doch mit dem neuen Getriebe zu unterbieten sein! Am Freitag den 9. September 2022 um 9.20 Uhr war dann der erste Trainingslauf mit der Klasse E. Das Getriebe ließ sich super schalten, die Gänge passten viel besser, besonders in der Mercedes Arena, da hatte ich viel besseren Anschluss mit dem Gang. Ich hatte fahrtechnisch gesehen ein gutes Gefühl schneller zu sein als im vergangenen Jahr. Da die Zeitnahme der Bikepromotion nur wenige Minuten nach einem Lauf schon ins Netz gestellt wird, sind diese auch auf dem Handy unmittelbar verfügbar.

Hmmm, ich wollte eigentlich 4 Sekunden schneller werden, bin aber tatsächlich, genau diese Sekunden langsamer geworden mit einer 2:09.526 Zeit. Das war nicht mein Plan; trostreich war aber, dass ich mit dieser Zeit der schnellste in der Klasse E war, gefolgt von Uli Schmidt mit seiner Gilera, der 1.5 Sekunden langsamer war. Ok, es war früh morgens, die Knochen noch etwas steif und ja, die Anderen waren auch langsamer als sonst unterwegs. Eine Stunde später um 10.20 Uhr war ich dann mit der Goldstar in Klasse K auf der Piste. Mit einer Zeit von 2:00.313 lag ich nach diesem Lauf auf dem 2. Platz mit 1.4 Sekunden hinter Hans Ueli Wyssen auf einer Molnar Manx. Der an sich saß schnelle Clemens Lambert lag sogar noch 6 Sekunden hinter mir. Auch hier eher verhaltenes Fahren von den Teilnehmern, das zog sich das ganze Wochenende so hin. Mit der E97 konnte ich mich am Nachmittag im 2. Training noch auf 2:08.449 Minuten verbessern, immer noch 2 hundertstel Sekunden schneller als Uli Schmidt mit der E15. Mit der K97 konnte ich mich nicht verbessern und lag somit dann an 4. Stelle in der Startaufstellung.

Wenigstens hat es noch mit den Wertungsläufen in der Klasse E gut geklappt, ich hatte mit Uli Schmidt zwei tolle Läufe, bei denen wir uns gegenseitig wirklich nichts geschenkt haben

Da es mit dem Getriebe keine weitere Verbesserungsmöglichkeit gibt, bleibt nur noch der Motor übrig. Der Zufall hat mir dabei etwas geholfen, denn ohne diese Begebenheit hätte ich dieses Upgrade nie in Angriff genommen. Einer der beiden Zylinderköpfe, die damals bei der M24 dabei waren, hatte ein schon sehr tief liegendes Einlaßventil. Aber da kein Handlungsbedarf anstand, habe ich diesen Kopf einfach so verwendet und bin einige tausend Kilometer damit gefahren. Mit der Zeit bemerkte ich aber einen leichten Leistungsverlust und auch die Kompression des Motors wurde deutlich weniger. Der Motor sprang zwar an und lief auch, doch spuckte der Vergaser seinen Sprit durch den Ansaugtrichter wieder aus. Ein deutliches Zeichen, das hier was nicht stimmt. Also Motor aus und aufmachen, um nachzuschauen, was da los ist. Da die M24 ja Aluköpfe hat, sind die Ventilsitze eingeschraubt, vermutlich hatte man keine Erfahrung und auch Angst das eingeschrumpfte Sitze nicht halten würden. Jedenfalls war dieser Einlaßsitzeingewinde etwas oberhalb des Gewindes gerissen und hatte sich abgelöst. Das konnte ich schon sehen, als das Ventil noch montiert war. Nachdem ich das Ventil ausgebaut hatte, konnte ich recht leicht den Rest des Sitzringes aus dem Kopf schrauben. Halbe Sachen soll man nicht machen, deshalb hatte ich für mich beschlossen, den Auslaßring auch zu entfernen. Aber so einfach wie beim Einlaß ging das hier nicht, denn der war ja noch voll intakt. Die Frage war halt, wie bekommt man so einen Ring gedreht, der keinerlei Möglichkeiten hat, irgendwo ein Werkzeug anzusetzen. Bei dem anderen Ring hatte ich eine scharfe Kante, an der ich einen Durchschlag ansetzen konnte. Man hätte auch in den Ring ein Stück Flachstahl einschweißen können und versuchen können, damit den Ring zu drehen. Da ich kein Schweißgerät besitze, fällt diese Möglichkeit weg. Im Nachhinein wäre diese Variante die Einfachste gewesen, aber ich bin auf andere Weise zum Erfolg gekommen. Mit einem kleinen Korundschleifer habe ich eine Kante in den Ring geschliffen damit ich den Durchschlag ansetzen kann. Danach wanderte der Kopf erstmal in den Ofen, Wärme ist bei solchen Dingen immer hilfreich. Nach ein paar satten Schlägen hatte sich der Ring tatsächlich gelöst, ließ sich aber nur sehr langsam

immer um eine 1/3 Umdrehung bewegen. Dann musste ich eine neue Kerbe in den Ring schleifen und das Spiel ging von vorne los, bis die dritte Kerbe an der Reihe war. Der Ring ließ sich mit viel Geduld aus dem Sitz schrauben, endlich beide Ringe ausgeschraubt.



Fragmente der Sitzringe, Foto: Klaus Jung

Neue Sitzringe, Führungen und Ventile, das war nur ein Teil des Planes, wenn man schon so einen rohen Kopf hat, dann kann man den auch optimieren. Bei einem Einzylinder ist das ungleich einfacher als bei einem Twin, denn man braucht sich um das Brennraumvolumen nicht so den Kopf zu machen, weil ja nichts angeglichen werden muß. Die Optimierung besteht darin, den halbkugelförmigen Brennraum in eine sogenannte „Badewanne“, umzugestalten. Das geht nur mit diversen Schweißarbeiten, deshalb wanderte der Kopf zuerst einmal in die Sandstrahlkabine. Natürlich hab ich ihn vorher mit Kaltreiniger und Hochdruckreiniger behandelt, um ihn so sauber wie möglich zu bekommen. Vor dem Strahlen habe ich die Ventilführungen noch mit Holzdübeln verschlossen, denn die sind dringend nötig für die spätere Bearbeitung bzw. Einrichtung des Kopfes zum Bearbeiten der Sitzringfläche. Um den Kopf vernünftig im Schraubstock, bzw. auf der Aufspannvorrichtung halten zu können, habe ich mir eine 10mm dicke Aluplate genommen, um den Kopf darauf festzuschrauben. Bevor es ans Aluschweißen geht, muß das Aluminium mit Aceton abgewaschen werden, auch den Schweißstab wische ich ab, damit möglichst viele Verunreinigungen vermieden werden. Selbstverständlich muß der Kopf vorher im Ofen angewärmt werden, sonst wird das nichts mit dem Schweißen.



Gestrahelter Kopf, fertig zum Schweißen, Foto: Klaus Jung

So ein bisschen ging mir ja schon der Bammel, schließlich gibt es ja mal so eben keine Köpfe für eine BSA M24. Aber wer nicht wagt, der nicht gewinnt und so hab ich mich beherzt der Aufgabe gestellt. Zuerst habe ich mich an die gegenüberliegende Seite der Kerze gemacht und versucht, die Flächen soweit es geht zu schonen.

Bei jahrelangem Gebrauch ist das Alu voll mit Öl, auch wenn es äußerlich sauber aussieht. Wie man auf diesem Bild schön sieht, wird die Zündkerze nicht direkt in das Aluminium geschraubt,

sondern sitzt in einem Insert aus einer Bronzelegierung. Die hätte ich ausbohren müssen, was ich aber nicht wollte und so musste ich mir eine andere Lösung einfallen lassen, um auch diese Seite aufschweißen zu können.



Rechts im Bild die Hülse, Foto: Klaus Jung



Kopf nach den Schweißarbeiten, Foto: Klaus. Jung

Die Lösung war eine Hülse mit Zündkerzengewinde, die ich auf einen Kupfer Dummy aufgeschraubt habe. Nun konnte ich auch diese Seite schweißen. Nach dem das erledigt war, wurde der Dummy entfernt, das Gewinde nachgeschnitten und eine lange Zündkerze ohne Elektrode eingeschraubt. Jetzt geht die Arbeit erst richtig los mit der Gestaltung des Brennraumes. Mit Handfräser, Fächerschleifer wird nun die gewünschte Brennraumform herausgearbeitet. Geduld, eine ruhige Hand und scharfes Werkzeug ist hier gefragt.



So sieht der Kopf nach den Arbeiten aus, Foto: Klaus Jung

Der Raum um den Einlass wird etwas großzügiger und mit etwas flacheren Seiten ausgearbeitet, damit das einströmende Frischgas nicht behindert wird. Der Auslass kann steiler ausgeformt werden, um den Abgasen den Weg zu weisen. Natürlich erhöht sich mit dieser Maßnahme auch die Verdichtung, denn das Brennraumvolumen ist ja um einiges kleiner geworden. Ein weiterer nützlicher, leistungsrelevanter Effekt. Der eigentliche Sinn der ganzen Arbeit ist aber die Optimierung der Strömungsverhältnisse im Brennraum selbst und eine Verwirbelung der Frischgase. So habe ich den Kopf jetzt zu Klaus Mönning gebracht, der soll mir neue Ventilsitzringe einschrumpfen und Ventillführungen für die neuen Ventile drehen und einsetzen. In dem bis dato verwendeten Kopf, der im Renner war, sind Ventile Federn und alles andere von Jan de Jong, dem BSA Guru aus Holland eingebaut. Ich habe Jan diese Ventile als Muster zugeschickt, mit der Bitte mir nochmal 3 Paare für meine M24 Köpfe zu machen. Die Maße der originalen Ventile sind Einlass 42,25mm x 8,78mm und Auslass 40,70mm x 9,40mm. Für diesen Kopf sind Einlass 44mm x 8mm und 41mm x 8mm Auslass. Wenn man schon mal dabei ist, dann rüstet man die anderen Köpfe auch auf moderne Ventile um. Ein weiterer originaler M24 Motor hat schon einen umgerüsteten Kopf, somit sind dann die 4 Motoren, die ich habe, alle mit den modernen Ventilen ausgerüstet. Einem holländischen BSA Enthusiast habe ich einen originalen kompletten Satz verkaufen können. Einen habe ich noch, aber da sind bei einem Ventil keine Federn dabei, weil diese gebrochen sind.



Die neuen Ventile für die BSA M24 Köpfe, Foto: Klaus. Jung

Im Renner hatte ich bisher einen stark überhöhten Kolben gefahren, der hat in etwa dem originalen 67- 1000 High Compression geglichen. Diesen Kolben kann ich natürlich nicht mehr mit diesem Kopf fahren. Aber der normale STD Kolben geht, der ist nur leicht überhöht. Trotzdem messe ich mit diesem Kolben noch das tatsächliche Brennraumvolumen aus, um das Verdichtungsverhältnis genau zu berechnen. Nachdem ich nun meine Zylinderköpfe wieder habe, kann ich auch das Brennraumvolumen bestimmen, zuerst mal ohne Kolben. Der eine Kopf hat die Kante des Brennraumes angephast, bei dem habe ich bis zur Kante, die auf dem Feuersteg aufliegt, 90ml Volumen. Bei



Motortechnik

Rainer Traupel

Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Pleuellwelle.

Schweißung und Nacharbeitung von Aluminium z.B. Pleuellgehäuse, Getriebegehäuse, Pleuelln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Pleuellwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für Planschleifen von allen Arten von Pleuelln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichen Tag möglich.

**Meisterbetrieb Motortechnik Traupel * Lübecker Str. 19
22941 Delingsdorf * Tel: 04532-260227 * Fax: 04532-260329
Email: info@motortechnik-traupel.de**

dem Anderen sind es 80ml. Der mit den Quetschkanten hat 70ml. Der Rennmotor hat mit 92,5mm statt 94mm etwas weniger Hub, also auch nur 488ccm. Die Überhöhung des Pleuellkolbens sind 30ccm, so verbleiben 50ccm als effektiver Brennraum, das hat dann bisher eine Verdichtung von etwa 10,7:1 gegeben. Bei dem optimierten Kopf und dem STD Pleuell sind es 60ccm also nur noch ca. 9,13:1. Ich werde das erstmal so lassen, bevor ich mir eventuell noch einen neuen Pleuell machen lasse, um die Verdichtung wieder anzuheben.



Kopf mit neuen Sitzringen und Ventilen, Foto: Klaus. Jung

Wenn ich das Motorrad wieder zusammen habe, geht es selbstverständlich auf die Rolle, um den Vergaser neu abzustimmen, zumal ich auch noch eine zusätzliche Dämpfung in den Auspuff eingebaut habe. Die nächste Saison wird dann zeigen, ob das alles was gebracht hat.

Grüße, Klaus Jung



51. INTERNATIONAL BRITISH BIKER MEETING

11. / 12. AUGUST 2023

Treffpunkt Heuwiese Heuwiese 2 CH-9476 Weite/SG

Infos:
www.blackshadow.ch
www.treffpunkt-heuwiese.ch



Meine verrückteste Reparatur

Was erzählt der alternde Honda Fahrer seinen Enkeln einmal über die Zeit, als er Honda gefahren hat: nichts! Denn es ist eigentlich ja nichts Weltbewegendes passiert: das Motorrad lief zuverlässig, es gab keine Ausfälle oder Reparaturen: nichts. Vielleicht mal ein Plattfuß und da hat man den ADAC gerufen - das war alles! Das muss doch eine stinklangweilige Zeit gewesen sein.

Dagegen derjenige, der mit einem alten Britischen Eisen unterwegs ist oder war: der weiß doch abendfüllende Geschichten über die Erlebnisse bei seine Fahrten. Es gibt immer was zu schrauben, und wohl dem, der einen gut mit Werkzeug und Ersatzteilen gefüllten Tankrucksack, natürlich Marke Harro Elefantenboy, aufgeschnallt hat. Das untere Fach ist auch ideal für solche Utensilien!

Und eigentlich habe ich auch fast immer alles Mögliche dabei, denn man hat ja so seine Erfahrungen! Zum Beispiel ist mir damals, also so um 1979 herum, mein Zündungs Pic-Up von der T140 abge- raucht. Die T140 hatte noch Garantie und den neuen Geber lieferten prompt die Gebrüder Wüst. Schlau wie ich bin, habe ich gleich einen Zweiten bestellt, denn das kann ja wieder passieren und da will ich nicht dumm am Straßenrand stehen. Er kam ins Unterfach zu einem Schlauch, Montierhebel, Kleinteilen wie Schrauben, Muttern, Kabelbinder, Blumendraht, Lüsterklemmen usw., dann einen Primärkettenspanner (ja, der ging auch mal unterwegs kaputt) und einiges mehr. Das Werkzeug und natürlich Ersatzbowdenzüge nicht zu vergessen. Viel Platz war nicht mehr und das Erste Hilfe Kästchen musste schon ins obere Fach abwandern. Ihr könnt Euch sicher denken, was dann passiert ist, nämlich nichts. Den Ersatz Pic-Up (und auch den Primärkettenspanner) habe ich bis heute, nach über 100.000km, noch nie gebraucht. Das lässt sich zwar sicher nicht verallgemeinern, nur, z.B. einen Ersatz Kupplungszug dabei zu haben, war zwei Mal schon keine so schlechte Idee!

Aber... mit der Zeit wird man doch leichtsinnig: Ich glaube es war 2016, da wollte ich das Black Forrest Treffen in Görwihl besuchen. Meine 1972er A65 stand vorne in der Garage und musste auch mal wieder bewegt werden. Für die BSA habe ich für Touren den großen Europa Tank aber jetzt war der kleine US-Tank montiert. Den kleinen Tank finde ich hübscher, darum wollte ich ihn auch nicht wechseln. Nachteil: der Elefantenboy passt nicht gut drauf und wenn, dann sieht es besch... aus. Also wählte ich einen Rucksack für den Transport von Schlafsack, Turnschuhen (die spielen nachher noch eine wichtige Rolle) und Wechselklamotten. Werkzeug und sonstiges hatten keinen Platz mehr, aber die BSA A65 ist ja bekanntermaßen das zuverlässigste Brit Bike, oder höre ich da Gegenstimmen?

Die Hinfahrt zum Treffen war recht unspektakulär, soweit ich mich erinnere etwas feucht aber nur von unten, und wie immer verbrachte ich einen Abend mit netten Leuten bei guter Stimmung. Nächsten Morgen gegen 10 Uhr startete ich zur Heimfahrt durch den schönen Südschwarzwald zum Bodensee. Meine Route führte über St. Blasien, den Schluchsee, an der Rothausbrauerei vorbei und dann an der Wutach entlang Richtung Engen, Stockach. Und im Wutach Tal passierte es: Als ich einmal am Motorrad herunterschaute machte der Krümmer und vor allem der Schalldämpfer seltsame Eigenbewegungen, die mit den Vibrationen nicht im Einklang standen. Schnell an einem Waldweg angehalten war klar warum: die Sozius Fußraste verloren, da kann kein Schalldämpfer mehr halten. Wie kann man da auf die Schnelle, fernab jeglicher Zivilisation und vor allem ohne Werkzeug eine Reparatur durchführen? Wobei Werkzeug hätte auch nichts genützt, Mutter mit Fußraste hatte ich ja schon verloren, allerdings hätte zur Befestigung ein Kabelbinder

schon gereicht! Als erstes mal den Rucksack auf dem Waldboden ausgeleert, nichts weiter gefunden außer einer Packung Aspirin- halt doch, an den Turnschuhen sind ja Schnürsenkel, das müsste gehen! Schnürsenkel aus den Ösen gezogen und den Schalldämpfer damit fest gebunden war eine Sache von Minuten. Während ich den Schnürsenkel verknotete vernahm ich ein Bollern, dass nach einem alten Einzylinder klang. Dummerweise bin ich recht weit in den Waldweg bis zum Wanderparkplatz gefahren und die BSA war verdeckt. Bis ich reagierte und aufsprang, dann zur Straße lief, fuhr gerade Urs, stolz wie ein Spanier, mit seiner Norton vorbei, ohne mich zu erblicken- also wieder nichts!

In Blumberg, ca. 15km von meiner Havarie entfernt, gab es eine große Tankstelle, bis dahin wird mein Provisorium schon halten und dort werde ich wohl eine Schraube mit Mutter bekommen- aber Pustekuchen... die Dame an der Kasse sprach nur rudimentäres Deutsch und am Sonntag war die Werkstatt geschlossen, also bekam ich dort kein Verbindungselement. Dann weiter bis Stockach ca. 50km, an der dortigen Tankstelle stellte ich fest, dass das mit dem Schnürsenkel ganz gut funktioniert, dann wird es die weiteren 50 km bis nach Hause auch noch halten! Und so war es: der Schalldämpfer hatte keinen Schaden genommen und auch der Krümmer war nicht an der Haltetasche abvibriert (TOGA Qualität- schade, das es die nicht mehr gibt- sind bisher die Einzigen, die ohne Nachbiegen gepasst haben) so musste ich nur eine neue Fußraste mit Halter besorgen und der Schaden war behoben. Seit dem habe ich immer wenigstens ein paar Kabelbinder in meinem Rucksack!

Viele Grüße vom Bodensee



In der heimischen Garage - das Provisorium hält noch

TOOLBOX STORIES

...und von Henry Brückner (Text / Foto)

Schon klar, die modernen Jungs mit ihren in jeder Hinsicht voll bestückten und alles glattbügeln Supermaschinen brauchen nur ihre ADAC- Karte für den Fall einer plötzlichen Schwäche am Motorrad. Ich aber brauche eine richtig bestückte Tool-Box. Denn ich fahre hart, sehr niedrig, mit ordentlich Vibration, nicht zu schnell und mit einem Ton, der Köpfe drehen lässt. Es ist eine B 31 von BSA, Baujahr 1947, hinten starr und vorne schon mit Telegabel. Was will ich mehr. Sie ist immer zuverlässig, startet meist gut, ist sparsam mit dem Sprit. Alles von Hand einstellbar. Zündung und Luft individuell. Ich bin mit meiner B31 auf du und du und habe die volle Kontrolle.

Wunderbar zu spüren wie jeder Dreh an einem Hebel eine Reaktion auslöst. Bis hin zum Dekompressionshebel, der mir beim Start hilft und ohne den der Motor nicht zu stoppen ist. Es dauert ziemlich lange

bis endlich Stille ist und wenn ich diesen Hebel zu früh löse, dann läuft sie wieder an. Diese BSA ist enorm willig! Tja, was soll schon unterwegs kaputt gehen. Eigentlich gar nix, wenn man sich ein wenig kümmert und vorsorgt. Einmal allerdings hatte ich mal was. Es hatte sich die Nadel vom Schwimmer gelöst und der Sprit konnte ungehindert fließen. Resultat: abgesoffen. Ein Schraubenzieher und eine Zange haben den Schaden gerichtet und dann war wieder alles heile.

Meine Tool-Box ist überschaubar bestückt und der Inhalt besteht aus Draht, Isolierband, Schraubenzieher, Zange, Universalschraubenschlüssel, Kerzenschlüssel und Erste- Hilfe- Set. Mein Leatherman ist sowieso immer dabei. Ja und ein Stück Spritschlauch, kann ja mal sein, dass ich oder ein anderer hilfebedürftiger Mal Sprit umfüllen muss.

Henry Brückner, Issum



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

Fortsetzung folgt ?

Das war die letzte Geschichte in dieser Reihe. Es geht nur weiter, wenn Ihr Eure Erlebnisse aufschreibt und einschickt, rafft Euch auf! Oder geht bei Euch nie was kaputt?

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

Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2- & 4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE **MP**
GmbH & Co. KG

Busestraße 26a 28213 Bremen Deutschland | Tel +49(0)5409-9 06 98 26 | email info@elektronik-sachse.de



„Full dressed“ BSA Tourer, gesichtet beim Treffen im Frankenland, mehr darüber im nächsten Heft, Foto: M. Kolb