

# CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



1/2023

# AKTUELLES VOM PRÄSI



Foto: Carsten Kottke

Hallo Members,

Der Tannenbaum ist abgeschmückt und die Weihnachts-Deko ist wieder im Keller verstaut. Es ist Anfang Januar und der Alltag hat uns wieder. Wir sind gut ins neue Jahr gekommen und das Gleiche hoffe ich auch von Euch. Daher wünsche ich Allen ein frohes neues Jahr verbunden mit Glück, Zufriedenheit und vor allem Gesundheit. Und natürlich auch viele schöne und pannenfreie Kilometer und Meilen auf euren „Ladies“ in der neuen Saison.

Wie unser Redakteur Martin schon in der letzten Info geschrieben hat, hatten wir Ende 2022 noch großen Ärger wegen einer „Copyright“ Verletzung. Wie die Sache ausgegangen ist, könnt Ihr auf Seite 17 nachlesen.

Einige mögen es schon bemerkt haben. Seit Ende Dezember kann von unserer CBBC-Webseite das BRITBIKEFORUM.de nicht mehr

erreicht werden. Der Link dahin wurde von uns aus entfernt. Warum - weshalb? Das BRITBIKEFORUM war mal bis vor ca. 20 Jahren ein CBBC-Forum. Unser damaliger Redakteur hat daraus aber eine eigenständige Domain gemacht. Er ist seitdem der alleinige Betreiber und Webmaster. Mittlerweile hat dieses ehemalige Mitglied den Club verlassen. Dieses Forum steht daher seit dieser Zeit nicht mehr unter dem Dach des CBBC. Wenn man es aufgerufen hat, erschien immer noch in der obersten Zeile unser Club Logo. Im BRITBIKEFORUM fand man kein Impressum, keine AGB und keine Datenschutzerklärung, die aber zwingend nach den Rechtsvorgaben vorhanden sein müssen. Damit uns keine Rechtsanwaltskanzlei wieder einen bösen Brief schreiben kann, habe ich veranlasst, dass unser Club Logo in dem Forum entfernt wird und anschließend auch der Link dorthin gelöscht wird. Wenn der Betreiber seine Hausaufgaben gemacht hat - sprich Impressum etc. - eingefügt hat, werden wir das Forum wieder verlinken, so dass es von der CBBC-Seite wieder aufgerufen werden kann. Bei einer Verlinkung sind wir verpflichtet zu prüfen, ob alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten sind! Das Forum könnt ihr weiterhin erreichen unter: [www.BRITBIKEFORUM.de](http://www.BRITBIKEFORUM.de).

So, das waren die Neuigkeiten noch vom alten Jahr. Blicken wir nun nach vorne ins neue Jahr. Der erste Termin liegt schon in der nächsten Woche an. Manfred Ahrens hat zum 44. Gründkohlessen ins Weserbergland in sein Stammtischlokal eingeladen. Nach zwei Jahren Abstinenz werden sich hier wieder viele CBBC'ler treffen und sich das leckere Wintergemüse schmecken lassen. Christiane und ich werden dabei sein! Wie es war, werdet ihr sicherlich in der nächsten Info lesen.

Nutzt die ruhigen Wintertage um Eure Schätzchen wieder auf Vordermann zu bringen - denn das Frühjahr und der Sommer stehen vor der Tür.

See you.



## AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

Die Nummer 1/2023 ist leider ein dünnes Blättchen geworden. Nur 20 Seiten, denn der Umfang unserer Info kann immer nur um 4 Seiten, das ist ein Druckbogen, variieren. Und selbst um auf diese 20 Seiten zu kommen, musste ich schon einige Lücken mit Bildern füllen. Sehr schade. Klar ist über den Winter kein Treffen und somit gibt es auch weniger zu berichten. Aber Leute, niemand hat in dieser Zeit geschraubt, keiner hat eine Messe oder eine Ausstellung besucht, keiner hat an seinem Bike den Winter über irgendein Problem gelöst was vielleicht auch andere interessieren könnte? Sieht so aus - oder einfach kein Bock? Scheint so der Trend zu sein auch in anderen Bereichen unseres Clublebens. Gott sei Dank kann man sich aber auf ein paar wenige „getreue“ verlassen, Danke Euch!

Da wir mit dem Moto Morini Club freundschaftlich verbunden sind, bekomme ich auch regelmäßig deren Clubzeitung „La Strega“. Da kann man wirklich neidisch werden. Fast jede Ausgabe ist voll mit technischen Artikeln und Tipps der Mitglieder. Liegt es daran, dass an unseren Brit-Bikes nie was kaputt geht und es auch nichts zu verbessern gibt? Wohl kaum. Falls es noch nicht so richtig bewusst ist: Die Info Redaktion hat keinen Mitarbeiter Stab den man ins Land hinaus schicken kann, um Tolle Geschichten zu finden und nie-

derzuschreiben. Die nur aus einer Person Meine Aufgabe ist es, glieder zu sammeln bringen. Eure Mithilfe sehen, was das



Redaktion besteht - meiner Wenigkeit. die Beiträge der Mit- und in die Info zu ist also gefragt. Mal Frühjahr bringt.

Paul hat ja in seinem Vorwort bereits das Thema „Forum“ angesprochen und die Lage dargestellt. Von mehreren Mitgliedern kam in der Vergangenheit Kritik über einen teilweise schlechten Umgangston im Forum und dass dort teilweise gegen den Club gestänkert wird. Ich war nur selten im Forum und habe dabei spontan nichts derartiges gefunden, was aber nicht heißt, dass es das nicht gibt. Fakt ist, dass wir inzwischen keinen Einfluss mehr auf das Brit-Bike-Forum haben, deshalb wurde auch das CBBC Logo entfernt. Es ist kein CBBC-Forum (mehr). Bei Kritik müsst Ihr Euch an den Administrator des Brit-Bike-Forum wenden. Falls unter Euch jemand die Notwendigkeit sieht, dass wir nun wieder selbst ein eigenes CBBC-Forum aufbauen, so ist Eure Mitarbeit jederzeit willkommen.

Gruß aus Schwäbisch Gmünd



# TERMINÜBERSICHT 2023

## CBBC Termine:

- 01.04. - 02.04.2023 57. Fourstroke-TRIAL bei Rudi Munstermann in Brockhöfe  
28.04. - 01.05.2023 Touringtreff - 1. Mai Tour, 64385 Reichelsheim  
02.06. - 04.06.2023 16. Vogländisches Engländer Treffen, 07952 Waldfrieden  
16.06. - 18.06.2023 OWL Meeting mit JHV, Altes Kohlelager, 33415 Sende/Verl  
29.06. - 02.07.2023 27. Engländer Treffen in Franken, 96157 Ebrach-Großgessingen  
08.07. 2023 Black Forest Meeting, Eichrüttehof, 79733 Görwihl  
21.07. - 23.07.2023 13. In-der-Mitte-Treffen beim Landmuseum, 65391 Ransel  
04.08. - 06.08.2023 15. German Triple Run im Laacherseehaus, 56743 Mendig  
Infos: <http://www.triple-run.de>

## Außerdem:

- 03.02. - 05.02.2023 Bremen Classic Motorshow, Messe Bremen  
26.05. - 28.05.2023 International Jampot Rally (AJS/M) in Ajdovscina, Slowenien  
09.06. - 10.06.2023 35. Incontro Moto Inglesi in Vezio (CH)  
16.06. - 18.06.2023 26. Royal Enfield Treffen am Chiemsee  
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)

## Hallo Mitglieder



Bitte denkt daran, Euren Jahresbeitrag zu Überweisen, falls Ihr keine Einzugsermächtigung erteilt habt. Unser Kassierer Dolly hat immer am Jahresanfang einen erhöhten Aufwand, weil doch einige nicht rechtzeitig überweisen. Ihr könnt Dolly das Leben leichter machen, wenn Ihr eine Einzugsermächtigung erteilt und vermeidet so „aus versehen“ aus dem Club auszuscheiden.

Vielen Dank!

# ALARM - die letzte Motorrad-Veranstaltung des Jahres 2022?

Text / Fotos: Volker Iserhoft, Stammfisch Hamburg

Seit ca. 30 Jahren lädt unser „fourstroke“- Rudi Munstermann zum Jahresende zum „ALARM“ ein. Eine Trial-Veranstaltung zwischen Weihnachten und Silvester insbesondere für Pre-65 Motorräder. Heute als Trainingslauf für Profis und Anfänger. Ohne Wertung – „Just for Fun“.

Dieses Jahr trafen sich am 27. Dezember ca. 12 Fahrer aus dem norddeutschen Raum. Im Gepäck hatten sie ihre Trial-Motorräder aus dem Hause AJS, Matchless, Royal Enfield, Honda und NSU. Natürlich fehlte auch die 100 Jahre alte Indian von Holger nicht, die er wieder mit Bravour über die Kurse zirkelte.

Auf dem Trialgelände hinter seinem Haus hat Rudi verschiedene Sektionen abgesteckt, Wie immer: eine Spur für alle. Diese wurden dann gern auch mal im Pulk abgefahren. Das Ganze bei fast blauem

Himmel, Sonnenschein und 4 Grad (plus!). Der Wettergott war dem Rudi mal wieder gnädig!

Mittags konnte sich alle Teilnehmer um den Grill herum anwärmen, an dem Rudi Bratwurst, Bockwurst und heißen Kaffee servierte. Nachmittags ging es dann weiter in die Kartoffelkuhle.

Alle Teilnehmer und Zuschauer - darunter u.a. auch einige ehemalige Fahrer - fanden, dass es mal wieder eine gelungene Veranstaltung war.

Das 57. fourstroke - Zweitage -TRIAL findet als internationales Treffen historischer Trialmotorräder und ehemaligen Fahrer am Wochenende, dem 01./02. April 2023, wieder in Brockhöfe statt. Das solltet ihr schon mal im Kalender vormerken.



AJS im Doppelpack



Parkplatz mit Grill



Rudi und Teilnehmer



Holger auf Indian

## Fortsetzung von Teil 1, Info 6/22

Lange bevor dies alles gelaufen war, das war schon im neuen Jahrtausend, fand ich Anfang der 1990er Jahre in den VFV-Nachrichten (Veteranen- Fahrzeug- Verband) eine Annonce vom Tegernsee. Dort bot das inzwischen verstorbene Mitglied Franz Nöst eine New Imperial 350cc an. Andauernd kam etwas dazwischen, aber als ich auf der kleinen Veterama im Frühjahr (war es 1993?) einen 350cc ohv New Imperial Motor erstand, musste ich endlich mal Gas geben und zwischen meinen ganzen Projekten mal 5 Minuten Zeit für ein Telefonat finden. Ich hatte nämlich vor, diesen Motor, der vom straßengängigen Model des Rennmodells 6A, dem Model 6 stammte, in das Tegernseer Fahrgestell einzubauen.

Was gab es denn dort für die geforderten 850,00 DM? Einen Rahmen, die meisten Teile einer Gabel, einen Krümmer, einen Stecktank mit den teuren Best and Lloyds - Tankdeckeln, einen seitlich gesteuerten Motor und ein paar Hände voll mit Schrauben, Muttern und Scheiben. „Nein, den Motor brauch' ich nicht! Da kommt ein ohv 350er rein!“ „Ach, nehmens den doch auch! I kann do nix mit wernn!“ So die Antwort vom Franz. Okay, ein kleiner Familienurlaub über das Wochenende und schnell mal nachts durchfahren wegen der Hitze und eventuellen Staus und wir standen beim Franz vor der Tür. Kurze Zeit später kam er vom Einkauf wieder. Franz hatte frische Brezeln besorgt und seine Frau den Kaffee gemacht. „Do seid's Ihr ja schon! I hatt' noch gornet mit euch grechnet!“ Nach dem Kaffee gingen wir auf den Boden, wo die Fahrgestelle, Gabeln und Schutzbleche der noch nicht restaurierten Motorräder fein geordnet unter den Dachbalken hingen. In der Ecke lag schon der traurige Rest meiner neuen Errungenschaft. Ich glaube, ich bekam die Sachen für die runde Summe von 800 DM und nach Besichtigung seiner tollen Sammlung (er hatte auch noch eine tolle New Imp Model 6) verbrachten wir noch einige schöne Tage im Tegernseer Tal mit Gratwanderungen und allem was zu einem Bayernurlaub dazugehört. Anfang der neuen Woche ging es dann zurück in den Norden.

Als Mitglied des englischen „VMCC“, des „Vintage Motor Cycle Club“, fand ich in der monatlichen Clubzeitung viel Brauchbares und im „OBM“, „Old Bike Mart“ war auch eine komplette New Imperial Model 2 angeboten. Abends rief ich an und verwundert musste ich feststellen, dass ich meinen guten Freund Stanley Kirkham angerufen hatte. Telefoniert hatten wir nie. Alles bis dahin ging per Brief. Wieso, weshalb, warum? Nun, Schuld war die holde Weiblichkeit. Während Stan irgendwo in Europa auf der „Scott“, der HRD-Meteor von 1936 oder dem Rapide- Gespann unterwegs war, hatte sie genug Zeit, um sich anderweitig zu vergnügen. Und so ging alles in den Verkauf. Allerdings kam der Kauf von Stans Maschine dann doch nicht zustande. Stan starb 2008, wenn ich richtig liege. Das größte Problem waren die Laufräder. Ein Clubmitglied aus Wales mit Unmengen an New Imperial Teilen hatte ein einbaufertiges Paar für mich. Der Preis machte mich allerdings erstmal fertig... Aber auch das überstand ich. Was soll ich mit einer Maschine ohne Räder? Das fährt doch nicht. Das besondere, speziell beim Hinterrad, sind die 4 langen Speichen, die ein Quadrat um die Radnabe bilden und dem Rad Extrastabilität geben sollen. Die TT- Rennmaschinen hatten dieses zuerst und im darauffolgenden Jahr bekamen diese auch einige Serienmaschinen. Nebenbei gesagt war New Imperial die zweiterfolgreichste Marke bei der TT auf der Isle of Man hinter Norton vor dem Krieg.

Schnell hatte ich dieses Motorrad fertig, denn zum einen sind viele Teile mit der großen „Model 7“ identisch und konnten von mir nachgebaut werden oder ich hatte einen ganz akzeptablen Ersatzteilverrat, z.B. an Getrieben, zusammengetragen. Innerhalb eines Jahres lief sie und bestand ihre Feuertaufe bei der Veteranenrallye im Schleswig-



Mit der Model 15 bei der Borkener Turmtour in NL, knapp 800km in 3 Tagen



Bei Sammy Miller mit der 350cc Model 2



Model 5 vor der „Peking“ in Wewelsfleth

Holsteinischen Heide ohne Probleme. Insgesamt sind diese alten Vorkrieger sehr zuverlässig und wenn dann einmal kleine Probleme auftauchen, sind diese schnell am Straßenrand repariert. Mit der Model 7 war ich zum 50. Geburtstag des „VMCC“, in Stanford Hall auf dem „Founders Day“ und mit der Model 2 beim „Graham Walker- Run“ im Süden, zu Besuch im „Sammy-Miller-Museum“. Außerdem überstand sie einen toughen „Levis Cup Trial“ im Jahre 2018.

Zwischenzeitlich hatte ich auch Mal eine 293cc „Light Tourist“ mit JAP-Motor. Viel hatte ich gemacht, befand diese aber dann doch als zu fipsig und verkaufte sie ebenfalls an unseren Chairman Andy. Allerdings hatte sie sich gut verzinst. Gekauft 1996, damals noch mit Karte und nicht mit Navi in Englands Oxfordshire, auf der Suche nach dem kleinen Ort Coggleshall unterwegs über kleine und kleinste Straßen, kleinen Brücken, wo ein paar Pence Brückenzoll fällig wurden, hatte sich der Preis bis in die Mitte der 2000er Jahre verdreifacht. Endlich mehr Platz. Auch die DB 200 war weg und es sah doch zu leer aus. Also, warum nicht Andy anrufen, fragen ob er nicht was Erschwingliches in „ohv“ hat. „Yes, there is a basket case of a New Imperial Model 5, which you may have.“ Meinen Kumpel Heinz angerufen und ihm erzählt, dass ich ein Motorrad gekauft hätte. Eigentlich war der schon erwähnte „Graham Walker- Run“ gar nicht mehr aktuell, aber als er das hörte entschieden wir uns dann doch ein schönes Wochenende

im englischen Süden zu verbringen. Es war Olympiade in England und entsprechend voll um London. Das Motorrad stand dort in der Nähe, aber wir kamen an und kauften erstmal die 250er. Andys Frau Fiona lud uns zum Abendessen ein. Sie ist eine ausgezeichnete Köchin und hatte ein fürstliches italienisches Mal zubereitet. Noch heute erzählen Heinz und ich davon. Wir besahen uns Andys Sammlung mit über 20 Serien- und Rennmotorrädern und entdeckten auch meine ehemaligen Maschinen wieder. Wieder in Deutschland erstmal ran an die Neue. Schrauben und Muttern mit den richtigen Sechskanten, die ich mal als Stangenware auf „Kempton Auto Jumble“ anlässlich des „Pioneer Run“ London- Brighton gekauft hatte, gedreht. Die Gabel aufgearbeitet, ein weiteres Getriebe, das unter der Werkbank schlummerte ins Leben zurückgerufen, Lenker und Krümmer gebogen, sandgestrahlt, lackiert, selbst wieder vernickelt, neue Wulstfelgen in England über Heinz gekauft, Wulstreifen aufgezogen und alles zusammengebaut. Andy hatte die richtige „Pilgrim“- Ölpumpe beschafft, sowie den passenden Magnetkettenkasten Deckel, worauf die Pumpe sitzt und über die Nockenwelle angetrieben wird. Öl und Benzin eingefüllt und nach etwas einstellen lief sie dann auch willig. Sogar der alte Kolben machte das Wiederaufleben noch mit, ist aber seit ein paar Jahren gegen ein „Wahl“- Kolben ausgetauscht worden. Freie Sicht aufs Auslassventil und „Castrol R 40“ sorgen für ungetrübten Ohren und Nasenschmaus.



Auch eine Commando ist im Fuhrpark



350cc Model 2



Auf Andys New Imp Model 50 Grand Prix

Im Jahre 2018 kam dann wohl meine letzte „New Imperial“, eine Model 15, Baujahr 1932 ins Haus. Ein Clubkamerad in England, der umzog verkaufte sie. Ich brauchte mal wieder was zum Schrauben. Also fuhren wir mal wieder auf die große Insel in der Nordsee um u.a. den „Levis- Cup- Trial“ zu fahren. Richard Mummery, der mit den Wilkinson - Motorrädern, vielleicht kennt ihn jemand oder die Maschinen des Rasierklingenherstellers, hatte sie für brauchbar befunden und sie zu sich nach Hause geholt. Da stand sie nun, während wir Tee tranken und mit Richards Freunden über Motorräder quatschten. Es juckte in den Fingern und Heinz und ich mussten „da mal bei“. Der Vergaser lief über, trotz fachmännischer Rundherum Abdichtung mit Silikonmasse. Ursache: die Schwimmemmel nicht in der Klammer des Schwimmers drin. Schnell gelöst, aber außer einem „Puff“ war nichts zu erickenen. Raus und anschieben. „She`s very temperamental to start!“, so der Verkäufer am Telefon. Sie sprang dann auch an, zwar widerwillig aber sie lief uuuuund qualmte. Halb Kent war binnen Sekunden in dichtem Ölnebel eingehüllt. Aber sie fuhr und als das Öl verbrannt war, auch ohne Nebel. Einmal ging sie aus und Heinz kam mit dem „Renault Traffic“, um mich aufzugabeln, aber da lief sie schon wieder und ich schaffte die 5 Kilometer zurück, allerdings nicht im 3. Gang. Dafür reichte der Strom wohl nicht.

Einladen, Andy besuchen, Motorrad vorführen, bei ihm nächtigen. Fionas gute Küche genießen, Sightseeingtour machen, Freunde besuchen. Am Samstagabend zum „Levis- Cup“- Quartier und nach erfolgreichem Trial Richtung Heimat starten. Ja, es war der Magnet. Ein Griff ins Regal und einen „neuen“, von Richards Kumpel, der als junger Mann bei „Lucas“ Magnete reparierte, eingebaut. Jetzt lief sie und konnte getestet werden, was bis auf einen Vergaserbrand, der aber rechtzeitig bemerkt wurde, auch gut verlief. Schuld am Brand war eine Gummikappe über der Kerze, die Funken zum Rahmen überschlagen ließ. Ganz in der Nähe der offene Trichter... Das war also der Grund, weshalb ich oftmals „einen geflatter“ bekam, wenn ich bei laufendem Motor in der Gegend herumfummelte. Ein Austausch dieser Replika Kappe vom gleichen Händler war erfolgreich. Kein Funkenüberschlag, kein Vergaserbrand mehr und keinen mehr „geflatter bekommen“.

Ein Highlight für mich als eingefleischtem „Imperialisten“ war zweifelsohne das „New Imperial World Meeting“ in Kaltenkirchen 2015. Im Rahmen der „Windmill Trophy“ hatten wir dieses zusätzlich ins Leben gerufen. Hier durfte ich Andys Grand Prix Rennmaschine, die 250er Model 50, sowie die von Bert Le Vack konstruierte Rennmaschine mit dem dohc Motor Probe fahren. Ich wurde den ganzen Abend dieses Grinsen nicht wieder los.

Norman Downs und damit die Marke „Imperial“ gehört, obgleich nicht weitläufig bekannt, zu den Pionieren der englischen Motorradgeschichte. 1899, aus einer Laune heraus, baute er sich sein erstes Motorrad. Darüber wurde in der Zeitschrift „The English Mechanic“ berichtet. Die erste „Imperial“ wurde 1901 auf der Stanley Show vorgestellt. Über diese Maschine gibt es kaum Aufzeichnungen. Die Fachzeitschriften „The Motorcycle“, 1903 und „Motorcycling“, 1902, gab es noch nicht. Es war ein altes Design mit hohem Schwerpunkt. Ein über dem Vorderrad angebauter Motor trieb per Riemen eine große im Vorderrad eingespeicherte Riemenfelge an. In einem späteren Interview berichtete Mr. Downs, das 6 Maschinen gebaut wurden, 5 davon wieder zerlegt wurden und eine im Werk in Birmingham verblieb. Stoff für Mythen, denn es war die erste komplett aus englischen Komponenten hergestellte 500cc Maschine. Das ist aber wohl nicht korrekt, denn in der Zeitschrift „Autocar“ wurde am 7. Dezember 1901 über das Bohrung- / Hubverhältnis geschrieben, was auf einen um die 200cc Motor schließen lässt. Zwar sah er nach 500cc aus, 7 1/2“ Schwungrad, 2“ stark, was allerdings als Reflektion „State of the Art“ zu sehen ist. Dieser Fehler wurde erst 1931 im Buch von Eric Walford „Early Days in the British Motorcycle Industry“ aufgedeckt. In der Hack Street in Birmingham wurde weiter mit Motoren von „Accles de Veulle“ experimentiert. Frank de Veulle war einer der Gründer des „AMAC“ Vergaser Konzerns. 1912 gab es dann einen Neuanfang unter dem Namen „New Imperial“ mit einer Krone über dem Tankschriftzug. „Precision“- Motore wurden verwendet unter Verwendung des Schriftzuges „New Imperial“ auf dem Magnetläufer Kettenkasten. 1913 wurde ein ohv und ein sv TT-Modell erschaffen, allerdings mit ungefederter (wahlweise gefederter) Gabel. Einer dieser JAP- Motor betriebenen ohv - Renner war die erste auf der TT gemeldete New Imperial. Seitenwagenmodelle waren ebenfalls im Programm.

1914 waren 11 Modelle im Katalog zu finden und Getriebe mit Vorgelegewelle wurde erstmalig verbaut, was wiederum die Verwendung von Aluminiumschalldämpfern erlaubte. Pedalstart war damit vom Tisch. Der 1. Weltkrieg brachte auch ein 1000cc V2 Modell hervor. Größere 6“ Bodenfreiheit, große Schutzbleche und mit Filzringen abgedichtete Lager schützten die Radlager vor Nässe. Burman Getriebe und gekapselter Kettenantrieb, Thompson-Bennet- und Dixie- Magneten vor dem Motor, geschützt durch eine Blechverkleidung, Brown and Barlow- Vergaser, und eine spezielle Brampton- Gabel, in welche die breiten Schutzbleche eingearbeitet wurden, waren weitere Merkmale.

1917 kamen mit der Oktoberrevolution die Kommunisten an die Regierung und der „Russian Contract“ wurde ad acta gelegt. Der Zar und seine Familie wurden gefangen genommen und ermordet. Die Motorräder wurden teils von den anderen Alliierten übernommen, bei der Navy und der Airforce eingesetzt. Die Maschinen, die nicht in den Krieg gingen, wurden nach dem 1. Weltkrieg an Zivilisten verkauft.

Nach dem Krieg erholte sich die Marke wieder. Ein neues Werk in der Princip Street wurde erbaut und 1921 erschien die Marke erstmals wieder bei der TT, wobei erstmals Aluminiumkolben, rollengelagerte Pleuellager und kugelgelagerte Kurbelzapfen verwendet wurden. Handölpumpen sorgten für die Schmierung. Doug Prentice gewann das erste „Lightweight“- TT- Rennen, das von der Zeitschrift „The Motorcycle“ mit einem Pokal bedacht wurde, denn es gab keine offizielle „Lightweight“ bis dahin.

1922 wies der Katalog schon wieder 9 Modelle auf. 1925 wurden erstmalig Drahtreifen bei der TT eingesetzt, welche aber erst 1927 im NI- Katalog aufgeführt waren. 19 Modelle präsentierte der Katalog 1926 an. In diesem Jahr setzte die Marke auch erstmalig eigene Motore und Getriebe ein, welche die bisherigen JAP Maschinen, Sturme Archer- und Burman- Getriebe ablösten. JAP's wurden nur noch bei den bis 1929 im Programm verbleibenden 2 Zylinder V- Solo- und Gespann Maschinen verbaut.

1927 wurden sogar 21 Modelle geführt, um 1 Jahr später auf 11 reduziert zu werden. 1929 waren es nur noch 9 und 1930 gar nur 6 Modelle. New Imperial wies im TT- Report vom 18.6.1924 auf eine Neuerung hin. 4 Speichen, die ein Quadrat um die Hinterachsnabe bildeten wurden eingeführt. In den späteren Speedway Modellen wurden diese dann auch im Vorderrad verwendet. Bis 1933 verblieb diese Bauweise bei den Serienmodellen erhalten. Später griff Yamaha dieses Prinzip für seine Crosser in den 1970ern nochmals auf. New Imperial war auch maßgeblich für die Verwendung und Einführung der „Unit Construction“- Modelle in England verantwortlich, welche ab 1932 Einzug ins Programm hielten. Es war das kleine, aus Steuergründen erschaffene Model 23, das damit erstmals aufwartete. Es war das meistverkaufte Modell, konnte aber aufgrund der schwierigen Lage Anfang der 30er Jahre, wobei auch Abstriche in der Qualität und der Modellauswahl gemacht werden mussten, letztlich nicht den Untergang der Marke im Jahre 1939 verhindern.

1934 kamen die Grand Prix- Modelle 50 und 60 mit 246, bzw. 346cc heraus, welche TT Replikas waren. Sie wurden mit oder ohne Kickstarter, BTH- Racing Magneto oder Lucas - Magdyno, sowie Webb Racing Pattern Gabel ausgeliefert. In diesem Jahr wurde auch die 2 Zylinder V 500cc Maschine basierend auf der 246cc 1 Zylinder GP erschaffen. Der erste Superstar der Motorradrenngeschichte, Stanley Woods, versuchte sich damit, fiel beim German GP aus und gab sie vor dem Belgischen GP ans Werk mit den Worten: „Unfahrbar...“ zurück. Sie war die erste englische Mehrzylindermaschine, die unter Ginger Wood über 100 Meilen schaffte. Eine dieser V- Twins wurde am 28. September 1935 beim „Hutchinson 100 Handicap Race“, mit einem Zoller- Kompressor versehen, eingesetzt. Über sie wurde gesagt: „Built on Friday, raced Saturday and cut up on Monday.“ Was aber nicht wahr sein kann, denn sie wurde Ende November auf der „Olympia Show“ ausgestellt. Sie warf Ginger bei etwa 116 mph ab, wobei er gemessene 224 Yards über die Brooklands Rennbahn flog und sich eine schwere Gehirnerschütterung zuzog.

50 Jahre später tauchte als einziges Teil des Motorrades der speziell geformte Benzintank wieder auf. Viele berühmte Rennfahrer haben sich auf New Imperial einen Namen gemacht und auch nach dem 2. Weltkrieg wurden die 250er noch in den 1940er Jahren bei der TT gefahren. Es gibt noch vieles zu erzählen, z. B. von der Werksrennfahrerin Jessie Ennis, welche ich noch persönlich traf und mit ihr über „damals“ sprach, als sie Testfahrerin, Ladies Speedway Rider, Krankenwagenfahrerin im „London Blitz“ und nach dem Krieg mit ihrem Bruder in der Motorrad Stuntshow „The Partners Dare“ auftrat. Mit 92- Jahren fuhr sie noch einmal auf New Imperial beim „Goodwood- Festival“ am 21. Mai 2000. Sie verstarb im September 2006.

Noch stehen einige der Fabrikalgebäude in Birmingham. Aber am 7. August 2022 brannten Teile des Werks in der Princip Street in Hall Green aus ungeklärten Gründen aus. Planungen zufolge soll das Gebäude dem Wohnungsbau geopfert werden. Sagen wir mal, das Feuer kam nicht gerade ungelegen... Seit 1987 gibt es die vom zwischenzeitlich verstorbenen Fred Pateman gegründete „NIOA“, die „New Imperial Owners Association“. Ca. 300 Mitglieder weltweit, vierteljährlich erscheinendes Clubblatt, Internetforum, jährliche „National Rallye“, Präsenz bei der „Bristol Bike Show“, dem „VMCC Banbury Run“, Sprintrennen, Track Parades und einer kleinen Gruppe mit Ex- TT- Rennmaschinen halten den Namen und die „New Imperial Colours“ hoch.

1. Bert Le Vack 249cc dohc 1922 in New Imperial Fahrgestell
2. Rennmodell 6A 349cc, 1928 von Mike Davies
3. Model 2 nach dem Levis Cup Trial
4. Cockpit Model 5
5. Model 15
6. Model 50 GP Motor
7. Der dohc Motor



Im April (Info 2/2023), passend zum Beginn der neuen Saison, wollen wir wieder unsere aktualisierte Breakdownliste veröffentlichen.

Damit sie up to date ist, die Bitte an alle, bei denen sich etwas geändert hat, oder die neu aufgenommen werden möchten:

Nebstehendes Formular ausschneiden/kopieren, ausfüllen, auf eine Postkarte kleben und an

**Wolfgang Wagner  
Idenbrockplatz 17  
48159 Münster**

schicken. Wer den Club verlässt, wird automatisch von der Liste genommen.

## BREAK-DOWN SERVICE des CBBC e.V.

Ich, \_\_\_\_\_  
(Vorname, Name, PLZ-Ort, Straße, Telefon)

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

Möglichkeit der Hilfeleistung: ()=eingeschränkt / eventually

\_\_\_ T = Transportmöglichkeit / trailer

\_\_\_ G - Unterstellmöglichkeit / garage

\_\_\_ B - Übernachtung / bed

\_\_\_ W - Werkstatt / workshop

\_\_\_ S - Ersatzteile - Spezialwerkzeug / specialtools/spares



\_\_\_\_\_  
(Unterschrift / Signature)

## CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2023

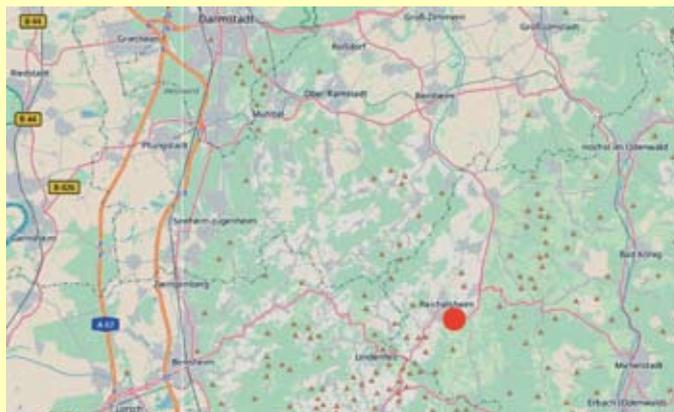
**Der Touringtreff - 1. Mai findet vom 28.04.2023 bis 01.05.2023 statt.  
Treffpunkt ist, wie schon angekündigt, der Odenwald  
im Motorrad Tourismus Hotel Gasthof Lärmfeuer in 64385 Reichelsheim,  
Im Oberdorf 40. Telefon: 06164 / 1254, E-Mail: [info@laermfeuer.de](mailto:info@laermfeuer.de)**

Freitag der 28.04.23 ist Anfahrtsstg

Samstag der 29.04.2023 10 Uhr Ausfahrt „auf den Spuren der Römer“ 175 km

Sonntag der 30.04.2023 10 Uhr Ausfahrt „die Neckar Schleife“ 170 km

Montag 01.05.2023 Abreise. Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

Infos zum Hotel:

Es gibt 17 Doppelzimmer, 4 Einzelzimmer, 1x 4 Personen Zimmer. Die Preise für 3x Übernachtungen mit Halbpension (Frühstück und 4 Gang Abendessen) sind im Doppelzimmer 200,- € / Person und im Einzelzimmer 215,- €. Frühstück ab 8 Uhr, Abendessen 19 Uhr. Für 4 Wohnmobile ist Platz direkt vor dem Hotel.

**Wichtig: Alle Zimmer sind reserviert bis 31.01.2023 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!**

Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden!

Tankstellen sind im Umkreis von ca. 20 km vor Ort (je nach Richtung).

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

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf

Thomas Tschoepe

# Welche Batterie für mein Bike?

**A**uch bei unseren Oldtimern bleibt die Zeit nicht stehen. Inzwischen gibt es Alternativen zu den bisher üblichen Nassbatterien. Nachdem sich auf meinen Aufruf vor einiger Zeit niemand aufrufen konnte das Thema mal für die Info aufzubereiten, habe ich nun selber etwas im Netz recherchiert und habe das Ergebnis hier zusammengefasst. **Solltet ihr es besser wissen, oder wollt ihr eure Erfahrungen teilen, dann meldet euch und wir werden das Thema hier in der Info vertiefen.**

Nassbatterien entladen sich bei längerer Standzeit relativ schnell und hat man mit dem Laden zu lange gewartet, ist die Batterie tiefentladen und meist nicht mehr zu retten. Obwohl ich oft teurere Markenprodukte gekauft habe, hatte ich den Eindruck die Qualität wäre früher besser gewesen. Es kann aber auch sein, dass ich einfach längere Standzeiten hatte, oder bei der Pflege (Säurestandskontrolle, Nachladen...) schlampiger geworden bin. Bei guter Pflege sollen Motorradbatterien angeblich rund 5 Jahre halten. Also welche Alternativen gibt es nun am Markt:

## Gel-Batterien

Beim Gel-Akku bindet Kieselsäure den Elektrolyten und macht ihn gelartig. Daher sind diese Batterien auslaufsicher und ermöglichen einen Einbauwinkel von bis zu 90 Grad. Sie werden fertig gefüllt geliefert und sind direkt einsatzbereit. Sie haben eine ausgezeichnete Rüttelfestigkeit. Die Selbstentladung ist gering, liegt monatlich bei 3 bis 7 Prozent. Im Vergleich zu Blei-Säure-Akkus mit AGM-Technologie sind sie leichter und günstiger. Dafür ist das Kaltstartverhalten nicht so gut, für Motorräder jedoch völlig ausreichend. Im Vergleich zu Nass- und AGM-Motorradbatterien ist der Innenwiderstand höher und eine Gel-Motorradbatterie liefert nicht so hohe Ströme. Für eine Motorrad Batterie ist dieser Aspekt jedoch vernachlässigbar.

## AGM – Batterien

AGM steht für „absorbent glass mat“: Hier ist der Elektrolyt in Glasfasermatten gebunden. Blei-Säure-Akkus mit AGM-Technologie haben eine höhere Energiedichte als eine Gel-Motorradbatterie und ein besseres Kaltstartverhalten. Der Einbauwinkel kann bis zu 45 Grad betragen und die Vibrationsfestigkeit ist sehr hoch. Sie eignen sich ideal für Bikes mit höherem Energiebedarf. Durch den geringen Innenwiderstand ist die Kaltstartleistung bei gleicher Bauform verbessert.

### Es gilt aber:

Die modernen Akkus setzen eine ebenso moderne Ladetechnik voraus! Das gilt für Batterie-Ladegeräte und die Lichtmaschine, bzw. den Regler.

## Li Ionen Akkus

Diese Akkus, wie sie in Elektrischen Handwerkzeugen zum Einsatz kommen, enthalten keine Säure und können nicht auslaufen. Sie können sehr lange gelagert werden. Es dauert über zwei Jahre bis die Kapazität auf 50% gesunken ist. Das gilt aber nur für ausgebaute Akkus. Außerdem sind sie wesentlich leichter als Blei/Säure Batterien. Hinzu kommt die sehr gute Haltbarkeit. Der Akku hält theoretisch tausende Ladezyklen aus, in der Praxis wird er jedoch durch andere äußere Einflüsse schon vorher zerstört. Schnelles Aufladen möglich - bis 90% innerhalb von 6 Minuten. Der Startstrom ist bis zu 30% größer als bei einer Blei-Säure-Batterie. Es gibt aber auch Nachteile:

Sehr starke Empfindlichkeit gegenüber Tiefentladung, hohe Empfindlichkeit gegen zu hohe und zu niedrige Temperaturen (unter 5 Grad und über 35 Grad). Unterhalb des Gefrierpunktes lässt die Leistung des Akkus stark nach. Sie sind wesentlich teurer als her-

kömmliche Blei-Akkus und werden deshalb meist nur eingesetzt, um Gewicht zu sparen. Doch Vorsicht: Die hohen Ladespannungen die unseren alten Ladies erzeugen vertragen diese Akkus gar nicht, sie können überhitzen!

### Kurz zusammengefasst

Gel-Batterien sind die auslaufsichere, langlebige und zuverlässige Alternative zu Nassbatterien. AGM-Batterien sind eher für moderne Motorräder mit vielen Verbrauchern.

### Hier noch einige Pflegetipps

Der optimale Lagerort ist trocken und gut belüftet, die Raumtemperatur sollte zwischen 10 und 15 Grad liegen.

Batterie vor dem Überwintern einmal mit einem Ladegerät vollständig aufladen. Den Ladevorgang bei Blei-Säure-Batterien etwa alle zwei Monate wiederholen, damit die Spannung oberhalb von 12,5 Volt bleibt. Gel- und AGM-Batterien müssen nur etwa alle sechs bis neun Monate erneut geladen zu werden.

Erhaltungsladungen beugen der Tiefentladung vor und verlängern das Batterieleben. Das Ladegerät muss dafür einen Erhaltungsladungsmodus haben.

Wichtig: Alte und einfache Ladegeräte schalten zu spät oder gar nicht ab und sind für die modernen Gel- und AGM-Batterien Gift.

Batteriepole sauber halten, Polfett schützt vor Korrosion und dichtet den Pol gegen das Gehäuse ab. Es ist nicht leitend und verschlechtert den Stromfluss. Deshalb erst nach dem Anschließen der Pole dünn auftragen.

Quellen: autobatterienbilliger.de, 1000ps.de

(mk)



**In meiner Daytona 900 (T300) habe ich inzwischen eine Gel-Batterie verbaut. Diese ist definitiv unempfindlicher und pflegeleichter als die bisherige Nassbatterie. Sie hat sogar ein Display das auf Knopfdruck die aktuelle Spannung anzeigt. Der einzige Kritikpunkt sind die Einlegemuttern an den Polen: Sie haben viel zu viel Luft und das Anschrauben der Kabel wird dadurch zur Fummelei. Deshalb habe ich etwas Schaumstoff unter die Muttern geklemmt um sie in Position zu halten.**

# Neue ROYAL ENFIELD

Text und Foto: Dieter Beck  
(Wilddieb)

## Nr. 3 Modell HNTR 350 betritt die Bühne

Seit Anfang 2023 ist sie da die neue 350 Einzylinder von Royal Enfield bei den Deutschen Zweiradhändlern. Die Maschine kommt in einem sehr gut verarbeiteten Finish daher. Die zeitlose Ästhetik im Stil der 80er und 90er Jahre ist den Leuten aus der gestalteten Abteilung gut gelungen.

Kommen wir gleich mal zu dem Test der Maschine heute Morgen, bei minus 3 Grad, da wurde erstmal nicht so das Sommer-Sonne-Feeling bei mir wach! Die Test Maschine wurde mir bereit gestellt vom Motorradhaus Stocksiefen in Nauheim.

Das Gewicht von 181kg (ohne Sprit) fühlt sich gar nicht so an, Sitzhöhe ist in einem sehr passablen Maß. Schon bei den ersten paar Metern merkte ich, dass ich auf einem sehr agilen Motorrad sitze, wie ich vom Motorradhaus los gefahren bin. Was ich sehr wichtig finde: das Rangieren geht flott von der Hand und auf den Hauptständer (kein Extra, sondern Serie) stellen. Das hatte ich alles schon vor der Abfahrt getestet. Und da das Auge nun mal mitfährt, der Auspuff ist weit weg von dem ehemaligen langen Trittbrett. Die kurze Form passt sich gut in das Gesamtbild ein.

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 die Sitzbank kann man auch nichts sagen, wenn der Bobbes (Hessisch) mal drauf sitzt.... passt für ein Europäisches Hinterteil auch, sag ich frei raus. Auch die Sitzbank hinten bringt die Sozia nicht gleich zum Meckern, außer sie wäre im Winter `bisschen aus den Kleidern rausgewachsen.

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. Bremsen und die Tele-Gabel machen eine gute Arbeit, was ich auch erprobte, und das ABS macht brav seinen Dienst, wie es sein sollte. Die Sitzhöhe 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 wichtig. Fazit: da fühlen sich Frau und Mann unter 1,80 wohl auf dem Motorrad

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. Gerade heutzutage in dieser beengten Verkehrslage in den Städten.

Mein Fazit nach dem Test mit der neuen Royal Enfield 350 HNTR: Das Motorrad mit dem kleinen (heutzutage) Hubraum machte mir unheimlich Freunde im Test! Es gibt 6 Farbvarianten für den deutschen Markt, so dass jeder bestimmt das finden wird, was zu ihm genau passt. Die Preise bewegen sich, je nach Modell, zwischen ca. 4.490 -4.590€, was ein gutes PreisLeistungsverhältnis ist.

Tipp: einfach mal über den Teller geschaut, zu einem Fachhändler und mal eine Probefahrt machen, falls Interesse besteht für die neue HNTR 350. Probefahrt ausmachen, draufsetzen und losfahren und selbst spüren das die ihre Hausaufgaben gut machen bei Royal Enfield.

Bei der Rückgabe hatte ich ein Lächeln auf dem Gesicht und ....also dass ich gefroren hab´, bei 3 Grad minus, habe ich mir nicht anmerken lassen. (Nach dem Motto: „nur die harte komme in den Garte“). Der heiße starke Kaffee wurde vom Team Stocksiefen nach Ankommen im Geschäft überreicht, den habe ich auch dankbar angenommen. Ich hab`mich höflich und freundlich bedankt für die Leihgabe der Testmaschine und den Kaffeeservice. Im Motorradhaus Stocksiefen ist man in einem guten Beratungsumfeld, wo man dem Kunden gerecht werden möchte. Das muss ich hier nochmal anmerken.



## 16. Vogtländisches Engländer Treffen

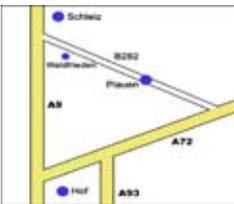
Fr. 02. bis So. 04.06.2023  
50°32'43,20 N / 11°58'27,40 O



Erholungseinrichtung Waldfrieden,  
07952 Waldfrieden,  
Ortstr. 55. Direkt an der B282/E49 zwischen Plauen  
und Schleiz [www.erholungseinrichtung-waldfrieden.de](http://www.erholungseinrichtung-waldfrieden.de)

**Ablauf:**  
Freitag, Anreise, wenn gewünscht kleine Ausfahrt mit Gerd, Abends  
Gastronomische Versorgung  
Samstag, ca. 10.30 Uhr Ausfahrt durchs Vogtland bis ca. 17.00 Uhr  
Sonntag, nach dem Frühstück Auflösung

Eingeladen sind alle Liebhaber klassischer und moderner englischer  
Motorräder, jeder ist willkommen auch ohne Engländer, je englischer  
desto besser. Übernachtung ist in 4 Bett-Bungalows möglich.  
Reservierungen könnt ihr selbst direkt beim Betreiber unter Tel.: 036645-  
22352 oder 022234 oder bei Heike Streit 1722494986 für Womo und Zelte, sind  
genügend Flächen vorhanden.

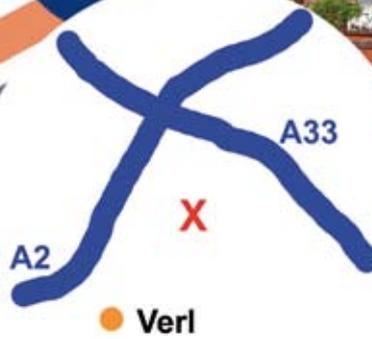


### Weitere Infos:

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

## Einladung 6. CBBC OWL-Meeting

16.06. - 18.06.23  
Freitag: **Anfahrt**  
Samstag: **Ausfahrt**  
Sonntag: **Abreise**



Mit  
**Jahreshaupt-  
versammlung!**

**Altes Kohlenlager**  
Sobbeweg 13  
in 33415 Sende/Verl



Der **CBBC Stammtisch OWL**  
wünscht allen Besucher\*innen  
des **5. CBBC OWL-Meeting** eine  
stau- und pannenfreie Anreise.

Es ist ausreichend Platz für  
Zelte und Wohnmobile vorhanden.  
**Infos:** 01 70 - 54 11 638 (Andreas)  
05 21 - 17 32 66 (Dietmar)

Anderungen wegen aktueller Corona-Regeln sind möglich.



Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

## 27. Treffen im Frankenland



## Großgessingen

29. Juni - 02. Juli 2023

Treffen "englischer Motorräder" in Franken

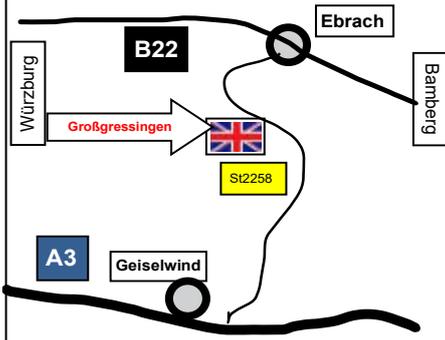
Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber  
klassischer und moderner englischer Motorräder.

Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006  
[stammtisch-franken@cbbc.de](mailto: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**



## 13. Klassisches Motorrad - Treffen am Landmuseum Lorch/Ransel

Für Britische-, Veteranen-  
und Klassische Motorräder

Von Fr. 21.07 bis So. 23.07.2023

Kirchstr. 34A / Gewerbegebiet  
65391 Lorch/Ransel



Infos: Dieter B.  
Mobil: 0174 33060660

# CBBC - Büdchen, Neues von der Merchandiserin

Hallo liebe Members,

da ist es nun – das Jahr 2023. Neues Jahr, neue Motorradsaison, neue Treffen-Termine. Wir haben bereits fleißig geplant und werden z. B. im Sommer auf 4 Treffen sein. Unser Sommerurlaub ist eine Rundreise von Treffen zu Treffen...und immer ist das Merchandising dabei, vielleicht sehen wir uns?

Wie bereits in der letzten Info angekündigt; es gibt neue Club-Westen, auch Bodywarmer genannt. In den Farben rot, schwarz und grün sind sie kuschelig warm und perfekt unter der Motorradjacke zu tragen oder auch an lauen Sommerabenden über dem T-Shirt.

Eine Reaktion von einem Club-Mitglied auf die Weste, die mich per E-Mail erreicht hat, beschreibt diese sehr schön und hat mich richtig gefreut: „Die CBBC-Weste ist eine Wucht und hat den 4-Grad-Plus-50km-Fahrt-Test überstanden: 1,5 Stunden gemischtes Wetter an Heilig-Abend – Ergebnis: eiskalte Beine und daunenbettwarmer Oberkörper, kein Schal nötig, alles angenehm dicht am Hals“.....Herz, was willst Du mehr. Die Westen sind von bester Qualität, fallen recht groß aus und sind für 30 Euro zu haben.

Ebenfalls neu im Programm sind unsere Warnwesten mit Clubaufdruck in den Größen L bis XL, für eine allzeit sichere Fahrt.

Falls Ihr Fragen zu den Merchandising-Artikeln habt, könnt Ihr mich gerne kontaktieren, ansonsten freue ich mich auf Eure Bestellungen...

Ich wünsche Euch ein gutes, gesundes 2023...

Eure Christiane



## CBBC - Büdchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Jubiläumspin, oval ca. 50x33mm	4,50 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Aufnäher	3,50 €
Club-Cap	8,00 €
Club Shirt (nur noch XL bis XXL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch XL bis 3XL)	10,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Kalender 2023 (inklusive Porto) <b>NEW!</b>	10,00 €
<b>Nur so lange Vorrat reicht:</b>	
Apfelbrand aus dem Whiskyfass 40%	
Jubiläumsabfüllung Ferryman Distillery 0,2l	10,00 €
<b>NEW! NEW!</b>	
Club-Tasse, 350 ml in schwarz-rot	8,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: M, L, XL	
Rot: S, M, L, XL, XXL	
Grün: M, L, XL, XXL	
Warneste mit Club-Logo, L, XL, XXL	12,00 €

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

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:

Christiane Hanenberg  
Overbergstraße 2, 48366 Laer  
Tel.: 0 25 54 - 86 82

email: [merchandising@cbcc.de](mailto:merchandising@cbcc.de)

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



# TOOLBOX CONTEST



Foto: M. Kolb

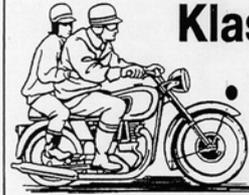


Foto: WW

Schickt uns ein Foto von Eurem Werkzeug Set, das Ihr auf Euren Touren dabei habt. Wir sind gespannt was Ihr so alles „mitschleppt“, oder wie wenig Euch ausreicht. Am besten erzählt Ihr uns dazu auch noch die Geschichte Eurer abenteuerlichsten Reparatur unterwegs. Unter allen Einsendern verlosen wir eine Club Weste aus unserem Club Shop. Bitte gebt bei Eurer Einsendung gleich gewünschte Größe und Farbe an. (siehe S. 16)

Macht mit!

## Englische Motorrad Klassiker



- BSA
- Triumph

Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteilager  
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



## Motortechnik

Rainer Traupel

Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Kurbelwelle. Schweißung und Nacharbeitung von Aluminium z.B. Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse, Deckeln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Kurbelwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für planschleifen von allen Arten von Deckeln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichem Tag möglich.

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

# QUARTIER ★ LATIN ★

Bar KNEIPE LIVE-STAGE  
SINCE 1992



WWW.  
QUARTIER-LATIN.INFO

Bahnhofstr. 60  
KALDENKIRCHEN

BRING YOUR BIKE  
AND HAVE A DRINK

EVERY DAY  
FROM 8 PM






BSA B31, Foto: Nis Lorenzen