

# CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



6/2024

# AKTUELLES VOM PRÄSI

Liebe CBBC-Leute,

Nun geht das Jahr 2024 langsam zur Neige. Und daher ist das für dieses Jahr meine letzte Information an Euch. Ich hoffe doch, dass ihr seit unserer letzten CBBC-Info eine gute Zeit hattet (natürlich die vorherigen Monate auch), mit viel Spaß und Freude beim Motorradfahren und ohne Pannen und sonstiges „Ungemach“.

Es hat sich - zu meiner großen Freude - ein Neumitglied mit einem Artikel eingebracht; prima, weiter so. Meine kleine Anmerkung aus den beiden letzten Infos hat „Wirkung“ gezeigt. Ich hebe es nochmal hervor (auch wenn es manche nerven wird): Unsere Info-Zeitschrift lebt von den Mitteilungen und Berichten von Euch und nur das kann auf Dauer die CBBC-News mit interessanten Erzählungen und Erfahrungen füllen und am Leben erhalten.

Der Ausblick auf die in 2025 stattfindenden Treffen stimmt mich freudig und positiv. Es sind schon ordentlich Treffen angemeldet worden. Wie ich auch in Erfahrung bringen konnte (manch einer weiß es sicherlich

bereits), findet 2025 Classic-Bike im alten Werk, nahe Bahnhof, Adresse lautet:

Elisabethenstraße 10, 65458 Rüsselsheim. Der Termin ist Sonntag, 26.01.2025, 10 -15 Uhr. Wer sich weiter schlau machen möchte, kann gerne auf der Homepage unter [www.diewerkhalle.de](http://www.diewerkhalle.de) interessante Infos erhalten. Für Leute, die Veteranen-Motorräder lieben, ist das genau das Richtige.

So, ich bin meiner Zeit nun weit voraus und wünsche allen Mitgliedern, Lesern, Freunden von klassischen Motorrädern einschließlich deren Familien eine schöne Adventszeit, geruhsame Weihnachten und ein knalliges Silvester.

In diesem Sinne – alles Gute.

Gruß Dieter



# AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

Auch in dieser Ausgabe findet sich wieder ein Nachruf, unser langjähriges Mitglied Gerd Telgheder ist verstorben. Ich bin dankbar ihn gekannt zu haben. Ich bin ihm immer gerne begegnet, Frank Bachmann hat ihn in seinem Nachruf ganz wunderbar beschrieben, ich werde Gerd vermissen.

Das letzte Heft im Jahr ist leider etwas dünner ausgefallen. Da ich mich dieses Jahr zum ersten Mal zusätzlich um unseren Kalender kümmern musste, blieb leider weniger Zeit für die Info, das vorhandene Material kommt dann ins nächste Heft. Ich hoffe Ihr habt trotzdem Spaß mit dieser Ausgabe.

Der neue Kalender spiegelt ein breites Spektrum der Mitglieder Maschinen wieder. Die Beteiligung war dieses Mal wieder sehr gut, so dass schließlich 54 Bilder zur Auswahl standen. Der Vorstand und weitere Mitglieder, zusammen 25 Juroren, konnten unabhängig voneinander ihre Favoriten bestimmen. Daraus wurde dann eine Strichliste erstellt, die Bilder mit den meisten Stimmen wurden dann ausgewählt. Wie unterschiedlich die Geschmäcker sind zeigte sich daran, dass die Ergebnisse nah beieinander lagen und es keinen eindeutigen „Stimmenkönig“ gab. An alle die sich beteiligt haben vielen Dank, leider konnten wir nur 13 Einsender mit einem Kalenderbild belohnen (12 Monate + 1 Kalenderposter). Ich hoffe alle Anderen sind nicht zu sehr enttäuscht, nächstes Jahr gibt es wieder eine Chance, Kopf hoch. Vielleicht seht ihr aber auch eines dieser Bilder in einer der nächsten Info Ausgaben, je nach dem ob ich ein Plätzchen finde, und es thematisch passt.

In der letzten Ausgabe des Jahres findet Ihr auch wieder die Postkarte für die Brake-Down Liste. Bitte überlegt, ob sich Eure Daten geändert haben und gebt ggf. Rückmeldung an Wolfgang Wagner der die Liste pflegt. Falls Ihr bisher noch nicht dabei seid, überlegt es Euch.

Die Saison 2024 habe ich mit dem Treffen in Bayern / Ebinger Alm beendet. Nachdem Alex sich so ins Zeug gelegt hatte musste ich natürlich auch dort hinfahren. Leider war aber die Beteiligung nur mau. War das Wetter schuld? Oder war es zu kurzfristig angesetzt? Vielleicht

dauert es aber auch etabliert. Ich tue mich es zu verstehen. Aber er uns nächstes Jahr mal eine Chance. dann nicht nochmal in einem besseren denken die Bayern noch wir wären alle Weicheier.

Bis nächstes Jahr.

Grüße von der Ostalb



bis sich ein Treffen nach wie vor schwer zäh wie Alex ist gibt vermutlich noch-Da sollten wir uns blamieren, und uns Licht zeigen, sonst

**Hallo Mitglieder**

**Bitte denkt daran, Euren Jahresbeitrag zu Überweisen, falls Ihr keine Einzugsermächtigung erteilt habt. Ihr könnt Dolly das Leben leichter machen, wenn Ihr eine Einzugsermächtigung erteilt und vermeidet so „aus versehen“ aus dem Club auszuschneiden.**

**Vielen Dank!**

# Die Geschichte meiner Norton

Text / Fotos: Klaus Struckholt

## 750 COMMANDO

Schon mit 17 Jahren, also 1972, schwärmte ich von einer Norton Commando. Das Styling begeisterte mich schon damals. Doch überall wurde mir von einem englischen Motorrad abgeraten. Die Dinger seien nicht zuverlässig, es gäbe nur wenige Ersatzteile sowie Werkstätten. Darüber hinaus bräuchte man zusätzlich Zollwerkzeug. Nachdem ich dann meinen Motorradführerschein gemacht hatte wurde eine CB 250 G von Honda beim Händler in der Nachbarschaft gekauft. Darauf folgte eine XS 650 von Yamaha, war diese ja fast ein englisches Motorrad. Im Anschluss wurde es kurzweilig eine XS 750, welche auch ziemlich schnell von einer anderen XS 650 abgelöst wurde.

Obwohl ich zu diesem Zeitpunkt seit ca. 90.000km Yamaha fuhr, verblieb die Commando immer in meinem Hinterkopf. Doch dann kam das Schlüsselerlebnis: Am Motorradtreff in Haltern kam eine Commando 850 MK 3 angefahren. Endlich konnte ich eine Commando in Natura erleben. Ich war so was von begeistert. Natürlich habe ich den Besitzer angesprochen und habe mich mit ihm angefreundet. Bei gemeinsamen Ausfahrten hatte ich mit meiner XS 650 immer das Nachsehen, obwohl ja beide Motorräder eine Leistung von 50

PS haben sollten. Wenn der Horst, so hieß der Nortonfahrer, Gas gegeben hat, musste ich zwei Gänge runterschalten um hinterher zu kommen. Von da an stand fest, so eine Commando muss ich haben.

Nach kurzer Suche wurde ich in einer Kleinanzeige fündig. Leider keine 850er wie Horst, aber egal, Hauptsache eine Commando. Nach einem Telefongespräch mit dem Besitzer war sie fahrbereit und auch angemeldet, so dass ich diese testen konnte. Nach einer kurzen Probefahrt wurde der Kauf abgeschlossen und ich fuhr ohne technische Probleme nach Hause. Zu Hause angekommen bildete sich sofort eine etwas größere Öllache unter dem Motorrad. Na egal dachte ich mir, ich wollte sie sowieso auseinander nehmen und restaurieren.

Damit begann es dann. Die Ölablassschraube war von innen durchgesteckt und von außen mit einer Mutter befestigt, die auch noch verschweißt war. Im Getriebe war kein Öl, sondern Fließfett. Die Hinterradschwinge hatte Spiel ohne Ende, da die Isolastic komplett ausgeschlagen war. Da mir englische Motorräder noch vollkommen fremd waren, war ich auf Hilfe angewiesen. Horst brachte





mich so zum CBBC. Hier fand ich, unter anderem beim Essener Stammtisch, Leute die mir mit Rat und Tat zur Seite standen. Die Restaurierung konnte beginnen.

Damals hatte ich nur eine Garage und zwei Kellerräume zur Verfügung. Also wurde das Motorrad in der Garage zerlegt und die einzelnen Teile im Keller aufbereitet. Der Rahmen und Kleinteile wurden mit der Sprühdose selber lackiert, Tank und Seitenteile wurden in einer Lackiererei mitternachtsblau lackiert. Das Motorgehäuse und die Kurbelwelle wurden von einem Motoreninstandsetzungsbetrieb überholt, Zylinder, Kolben und Zylinderkopf waren meiner Meinung nach noch in Ordnung. So wurde dann ein Teil nach dem anderen instandgesetzt und zum Zusammenbau vorbereitet. Zum Glück hatte ich ein großes Wohnzimmer und zurzeit auch keine Freundin, die bei mir wohnte. Mit anderen Worten, es bestand kein Platzmangel. So lag dann meine Commando in Einzelteilen im Wohnzimmer. Angefangen von der kleinsten Unterlegscheibe bis zum fast fertigen Motor. Zu diesem Zeitpunkt war der Kopf noch nicht montiert. Letzten Endes habe ich mir zwei Wochen Urlaub genommen und habe nichts anderes gemacht, als die Commando zusammengebaut. Nachdem das Motorrad, die Blinker ausgenommen, komplett war, musste es aus dem ersten Stock heruntertransportiert werden. Mit Hilfe von drei Freunden war dies kein Problem. Jetzt war es endlich soweit. Die Blinker wurden angeschraubt, Öl und Benzin aufgefüllt. Die Vergaser wurden geflutet und das Motorrad angetreten. Und tatsächlich, nach dem dritten Tritt auf den Kickstarter erwachte die Norton zu neuem Leben. Für mich war das so, als wenn Ostern und Weihnachten auf einen Tag fallen.

Als nächstes wurde eine rote Nummer besorgt. Dies war damals noch ohne Probleme möglich. Im Anschluss stand eine ausgiebige Probefahrt an. Alles schien in bester Ordnung. Die Abnahme beim TÜV war ebenfalls kein Problem. Doch unmittelbar auf dem Weg nach Hause blies die Zylinderkopfdichtung durch. Ich hatte versäumt den Zylinderkopf nachzuziehen. Die Dichtung war dann schnell gewechselt

und wurde von jetzt an regelmäßig nachgezogen. Die nächsten 5000km wurden problemlos abgespult. Ich war von meiner Norton begeistert. Der Durchzug des Motors, das Fahrwerk, das Auspuffgeräusch, alles zusammen einfach genial.

Doch dann kam eine Zeit, die mich an der Norton zweifeln ließ. Es kam sogar soweit, dass ich sie zum Verkauf anbot. Doch niemand wollte sie haben. Aus heutiger Sicht, zum Glück. Also musste ich mich weiterhin mit der Commando auseinandersetzen. Einige Defekte waren: Plötzlicher Stromausfall, Sicherung in Ordnung, Batterie in Ordnung. Also ein Kabel von der Batterie zur Zündspule gelegt, und ich konnte nach Hause fahren. Zu Hause das Kabel entfernt, und der Strom war wieder da. Komisch. Dieser Fehler ist bis heute nicht wieder aufgetaucht. Es folgten Kabelbrand im Lampengehäuse, Getriebelagerschaden an der Nebenwelle, (wurde durch ein Rollenlager ersetzt), 3ter Gang Zahnradschaden, (wurde beim Ölwechsel festgestellt, ein Zahn war im Öl), Ventilführungen ausgeschlagen, Kolben verschließen, ( hätte ich sofort bei der ersten Motorüberholung machen lassen sollen). Federbruch im Getriebe, (konnte nur noch hochschalten, bin aber im 4ten Gang noch nach Hause gekommen), sowie immer wieder Kleinigkeiten. Was tun? Das Motorrad wollte keiner haben, unter Preis wollte ich es nicht verkaufen. Also wurde das Sporbuch erleichtert und folgendes in Angriff genommen: Es wurden Dunstall-Kolben gekauft, der Zylinder geschliffen, die Kurbelwelle von Hoeckle feingewuchtet, der Zylinderkopf wurde mit neuen Führungen, Ventilen und verstärkten Ventildfedern bestückt, die Motorentlüftung wurde verändert, (von unten zur Steuerseite verlegt). Dann wurde noch ein neuer Hilfsrahmen mit der Schwingen-Aufnahme der 850er und eine 850er Schwingen verbaut. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde noch die Vorderradbremse modifiziert. Es wurde ein Norman Hyde Adapter mit Lockheed Bremszange und später noch der Hauptbremszylinder gegen einen von Lockheed getauscht. Allerdings habe ich noch eine 1mm Stahlplatte unter den Zylinder gelegt, um die Kompression zurückzunehmen.

Auf den nächsten 70000km lief das Motorrad ohne größere Probleme. Kleinigkeiten wie Kickstarterklinke wechseln, oder Drehzahlmesserantrieb abdichten, haben mich nicht mehr sonderlich beeindruckt. Dafür hat das Motorrad viel zu viel Spaß gemacht. Urlaubsfahrten nach Irland, zur Isle of Man, Bayern und ins Fichtelgebirge haben viel Spaß gemacht. Natürlich wurden auch viele CBBC-Treffen angefahren und Wochenendtouren unternommen. Zum Ende dieser 70000km hatte sich ein Ölverbrauch von bis zu 2,5l auf 1000km eingestellt. Besonders beim Gas wegnehmen kam eine mächtige Ölfahne aus den Auspuffen.

Also stand eine neue Motorüberholung an. In der Zwischenzeit hatten sich so einige Ersatzteile angesammelt. Unter anderem auch ein Ersatzmotor, der von Mick Hemmings aufgebaut wurde. Leichte Tuningmaßnahmen wurden durchgeführt. Erleichterter Ventiltrieb, größere Einlassventile, 4S-Nockenwelle und Carillo-Pleuel. Mit dem Motorwechsel wurde auch eine einstellbare Isolastic und ein Norvil Headsteady montiert. Hinzu kam ein verstärktes Getriebegehäuse



von Quaife. Eine elektronische Lucas-Rita Zündung rundete die Motorüberholung ab. Der Kabelbaum wurde ebenfalls erneuert und alle überflüssigen Kabel entfernt, zusätzliche Massekabel verlegt. Einige Teile und Schrauben wurden durch V2A Teile ersetzt.

Dann folgten wieder ca. 60000km mit viel Spaß und tollen Touren bis zum Ende des Jahres 2022. Der Ölverbrauch stieg wieder an und zum Schluss musste ich ca. alle 700km die linke Zündkerze reinigen. Also wieder eine Motorüberholung. Leider stand der ausgebaute Motor immer noch so auf der Werkbank wie ich ihn ausgebaut hatte. Eigentlich sollte die Überarbeitung schon längst fertig sein. Aber wie es so ist, man hat immer wichtigere Arbeit zu tun. Jetzt musste es aber sein. Also Motor zerlegen und schauen was erneuert werden muss. Der Zylinder war verschlissen und er war ja für die Dunstallkolben aufgebohrt worden und somit war die Wandung des Zylinderfußes sehr dünn. An ein erstes Übermaß war also nicht zu denken. Somit entschied ich mich dazu den Standardzylinder vom Hemmings Motor zu verbauen, und diesen mit dem ersten Übermaß zu versehen. Kurzer Hand wurden also Kolben mit erstem Übermaß gekauft und zum Zylinderschleifer gebracht. Nach zwei Monaten, solange hat der Motoren Instandsetzer gebraucht um den Zylinder aufzubohren und zu schleifen, war der Zylinder wieder einsatzbereit. In dieser Zeit wurde die Kurbelwelle zerlegt um die Ablagerungen in der Kurbelwelle zu entfernen. Erfreulicherweise waren kaum Ablagerungen vorhanden. Dem nachgerüsteten Feinst-Ölfilter sei Dank. Sicherheitshalber wurden die Pleuellager und die Kurbelwellenlager erneuert. Im Zylinderkopf wurden die Ventile von der Ölkohle befreit und neu eingeschliffen. Neue Ventilschaft Dichtungen montiert und die Kipphebel wieder eingesetzt. Die Nockenwelle und die Stößel konnten auch weiterverwendet werden. Auch wurde es Zeit für neue Vergaser. Zum Glück waren sie kurzfristig lieferbar und auch für einen annehmbaren Preis. Dann wurde alles wieder zusammengebaut und der erste Probelauf konnte stattfinden. Nach kurzer Zeit traten Ölundichtigkeiten auf. Der Drehzahlmesserantrieb war ausgeschlagen, so dass der Simmering total zerstört war. Nächste Probefahrt durchgeführt, wieder Ölundichtigkeiten. Diesmal vorne an der Zylinderkopfdichtung, trotz regelmäßigem nachziehen. Was tun? Ich war ratlos. Dieses Problem kannte ich noch nicht. Doch dann bekam ich einen Tipp von einem Freund: Bau ein Rückschlagventil

in die Motorentlüftung ein. Alle japanischen Motorräder haben so ein Teil verbaut sagte er. Bei seiner Norton hatte dies auch funktioniert. Aber wo bekomme ich ein passendes Ventil her? Letztendlich bin ich bei VW fündig geworden. Wieder durch den Hinweis eines Freundes. Das Rückschlagventil vom Bremskraftverstärker des T2-Bullis passt genau in den Motorentlüftungsschlauch. Zuerst war ich skeptisch, Norton hat so viel ich weiß nie ein Rückschlagventil an der Commando Baujahr 72 verbaut, aber egal. Das Ventil ist nicht teuer und der Aufwand es einzubauen ist gering. Die folgende Probefahrt war endlich erfolgreich. Seit ca. 5000km keine Ölundichtigkeiten mehr, auch kein Schwitzen am Zylinderkopf. Der Ölverbrauch liegt ungefähr bei 0,25 l auf 1000 km. Keine blaue Ölfahne mehr.

Es macht wieder richtig Laune Commando zu fahren. Die nächsten 60000 km können kommen. Dachte ich. Auf einer entspannten Feierabendtour nach Laer zum Münsterlandstammtisch wurde die Commando vom Auspuffgeräusch, in diesem Falle nicht auf die angenehme Art und Weise, schlagartig Lauter. Ursache hierfür: Das linke Auspuff-Gewinde segnete das Zeitliche. Jetzt muss der Kopf gewechselt werden. Zum Glück hatte ich ja noch den Hemmings Kopf, welcher kurzer Hand montiert wurde, so dass die Motorradsaison für die Commando noch nicht zu Ende war.

Rückblickend stehe ich nun vor 42 Jahren Norton Commando 750. Wie der Geschichte zu entnehmen ist, eine Zeit mit ihren Höhen und Tiefen, an welche ich mich gerne zurückerinnere. Letzen Endes ist es doch genau das, was unsere geliebten englischen Maschinen ausmacht. Hätte ich damals meine Yamaha behalten, wäre dies sicherlich schonender für den Geldbeutel als auch meine Nerven gewesen, jedoch wären mir so viele Erlebnisse und Bekanntschaften verwehrt geblieben. Insoweit macht die Imperfektion der Commando sie für mich perfekt. Zum Abschluss möchte ich mich bei Allen bedanken welche mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben. Insbesondere jedoch meiner Frau, welche viel Verständnis für mein Hobby aufbringt und dieses teilt. Ich bedanke mich für eure Zeit und hoffe auf die ein oder andere nette Unterhaltung an diversen CCBC-Events.

Ich wünsche euch eine problemfreie Saison

Klaus Struckholt



# Zum Tode von Wolfgang Diewald:

## Seine letzte Fahrt

Schönau südl. Freiburg (WA). Auf seine letzte Fahrt hat sich der frühere Royal Enfield-Händler Wolfgang Diewald begeben. Wolfgang Diewald ist am 10. September 2024 nach schwerer Krankheit im Alter von 72 Jahren verstorben.

Für viele Menschen die ihn kannten, ein herber Verlust. War er doch ein Motorradhändler der besonderen Art, dem der persönliche Kontakt zu seinen Kunden stets wichtig war. Er war Mensch, mit ihm konnte man über alles Mögliche plaudern. Er beriet, informierte, schwatzte seinen Kunden jedoch nichts auf. Bei ihm zählte nicht jede Werkstattminute, die es abzurechnen galt. Er war noch ein Vertreter der alten Schule mit einem Motorradgeschäft mit Werkstatt und nicht mit einem „Motorradhaus“.

Seine Liebe zum Zweirad führte ihn im Jahr 1994 zur Gründung eines Fahrrad- und Motorradgeschäfts. Fahrräder gab es viele, bei den Motorrädern wählte er etwas ganz Besonderes. Es war die Marke Royal Enfield, der sein besonderes Interesse galt. Damals noch sehr exotisch, in Deutschland gab es hierfür nur eine Handvoll Händler. Die klassischen Einzylinder-Viertaktmotorräder zogen ihn in den Bann, „Motorrad pur“, denn die Motorräder von Royal Enfield hatten sich in den Jahrzehnten bis in die neunziger Jahre kaum verändert. Flo Nitz, Jochen Sommer und Fritz W. Egli aus der Schweiz waren Kollegen, mit denen Wolfgang Diewald gerne zusammenarbeitete. Sie alle waren Händler „der ersten Stunde“, die oftmals improvisieren mussten und sich hierbei gegenseitig unterstützten.

„Royal Enfield – unbegrenzte Möglichkeiten“, dieser frühere Werbespruch von Wolfgang Diewald zeugte nicht nur von den möglichen Umbau-Varianten einer Enfield, er war auch der Stoff, den Wolfgang liebte. Das Schrauben an klassischen Motorrädern, das war nicht nur Hobby, das war auch Berufung und Leidenschaft. Verbesserungen, Umbauten oder Individualisierungen, solche Dinge gingen bei ihm immer. Der Einbau von Dieselmotoren in Enfields, der legendäre Hatz-Diesel oder Ruggerini Zweizylinder-Diesel, garniert mit Zahnriemen-Antrieb, für solch exotische Projekte war Wolfgang Diewald immer zu haben.



**Wolfgang Diewald, meist im blauem Arbeitskittel, hinter einer Zweizylinder Royal Enfield Continental 650.**

In den letzten Monaten hat er, u.a. gesundheitsbedingt, den Händlervertrag für die „Königlichen“ nicht mehr verlängert. Nun hat er sich auf seine letzte Fahrt begeben.

Im Frühsommer 2024 stellte ein Kunde einen schönen Film über Wolfgang Diewald fertig und bei Youtube ins Netz. Inhalt: Wolfgang Diewald/Royal Enfield/Diesel-Umbauten sowie moderne Produktionszeiten im Vergleich zu handwerklicher Fertigung. Es ist traurig, aber man könnte fast sagen, der Film ist eine „Hommage“ an Wolfgang Diewald. Auf jeden Fall ein schönes Stück Erinnerung. Auf youtube zu sehen unter:  
<https://www.youtube.com/watch?v=geLX4Lx64KQ>  
oder einfach unter dem Stichwort „Diewald's Diesels“ zu finden.

Text / Foto: Walter Arndt

## Post aus Leipzig

Neulich erreichte mich ein kleines Päckchen aus Leipzig, der Absender war unser Clubmitglied Lothar Lorus. Lothar, stolze 90 Jahre alt, hatte -wie immer- aufmerksam unsere Info gelesen und gleich mitgedacht: für die nächste Vorstandssitzung hat er als Willkommensgeschenk für den neuen Präsi sowie Schriftführer und Kassenprüfer flugs kleine Aufsteller gebastelt, um der Zusammenkunft einen offiziellen Charakter zu verleihen.

Lothar ist in seinem langen Leben viel herum gekommen: in den 50er Jahren in die weite Welt aufgebrochen, hat er 50 Jahre in Brasilien gelebt und gearbeitet und verbringt nun seinen Lebensabend im Kreise seiner Familie in Leipzig.

Er ist den englischen Motorrädern sein Leben lang treu geblieben, vom AJS Boyracer bis zur Vincent war so ziemlich alles dabei. Als Werkzeugmacher mit talentierten Schrauberhänden konnte er dabei vieles in Eigenregie fertigen.

Auch heute kann er seine Hände nicht in den Schoß legen. Gesundheitlich ein bisschen eingeschränkt ist er aber immer noch täglich in seinem Schrebergarten anzutreffen oder bastelt kleine, nette Dinge, die meist etwas mit Motorrädern zu tun haben.

Wir sagen Dir Danke, Lothar.

Christiane Hanenberg



Lothar „beliefert“ uns auch schon länger mit handgearbeiteten Schildchen mit allen Englischen Markenschriftzügen, Christiane hat sie immer in Ihrem CBCC-Büchchen dabei. Sie können gegen eine kleine Spende erworben werden. (mk)

# Aus alt mach' neu?

Text / Fotos:  
Klaus Lonnendonker

## Was ist los bei BSA, Norton, Royal Enfield und Triumph?

Ich fange mit BSA an. Im Sommer 1973 endete die Produktion der BSA-Motorradmodelle in UK. Nach mehrfachem Besitzerwechsel übernahm Classic Legends, Tochter der indischen Mahindra Gruppe 2016 die Markenrechte. BSA firmiert als BSA Motorcycles. Der versprochene Neustart ist bis heute nicht so recht gelungen. Einzig die BSA Gold Star 650 taucht im Internet und in der Motorradpresse auf, mit unterschiedlichen Ergebnissen. Bilder der Gold Star habe ich schon gesehen, ein Original aber noch nicht. Einen Plan wie es für die Zukunft weitergehen soll, außer dem üblichen blabla, suche ich vergebens. Interessantes finde ich trotzdem. Das BSA-Entwicklungszentrum befindet sich in England. Den Antrieb (Motor-/Getriebeeinheit) liefert Rotax. Gebaut wird das Motorrad komplett in Indien. Der Vertrieb ist über Peugeot Motorcycles geplant. Im Internet stoße ich auch auf vier BSA-Vertragshändler für Deutschland. Einer davon firmiert unter Cruiser-Center Rhein-Main in Hanau, Moselstr. 45 (Tel. 06181/1890900, E.-mail: info@cruiser-center.de). Hanau liegt ja fast vor der Haustür und die Sonne scheint, nur kalt ist es. Also warm anziehen, den 10 PS Sporttourer AJS Cadwell volltanken, und los geht's.

Im Cruiser Center werde ich von Angie und Titus Wolf und "Wachhund" Dino Wolf, sowie Mitarbeiterin Johanna freundlich begrüßt. Meine Fragen zum Stande von BSA erläuterte mir dann Titus. Endlich ist es danach so weit. Drei BSA Gold Star in unterschiedlicher Farbgebung, die rote mit Nummernschild

und Straßenzulassung, stehen vor mir. Titus Angebot zum Probefahren kann ich natürlich nicht ausschlagen. Aufgrund der langen Wartezeiten und häufigen negativen Schlagzeilen über BSA Motorcycles schlich bei mir schon eine gewisse Antipathie ein. Doch schon beim Rundlauf folgt die Überraschung. Die Gold Star hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Sauber verarbeitet, saubere Schweißnähte, feine Lackierung, kein Blödsinn verbaut, den kein Mensch zum Motorrad fahren braucht. Nun zur kurzen Probefahrt. Die Sitzposition dürfte für jeden normal gewachsenen passen. Für die Bedienung brauchst du kein Handbuch. Zündung an, Startknopf drücken. Der Motor läuft sofort rund. Die leichtgängige Kupplung ziehen, Gang einlegen und bei Bedarf, dank Leerlaufanhebung auch ohne Gas, losfahren. Die Gasannahme erfolgt spontan, aber nicht hektisch, hat mir gut gefallen. Zum Handling, Achten fahren, wie in der Fahrschule gelernt, kein Problem. Ich persönlich konnte mich mit Einzylinder Motorrädern früher nie so richtig anfreunden. Heute muss ich sagen ich hätte nie gedacht das Einzylindermotoren jemals so kultiviert laufen würden. Rotax machts möglich? Die Bremsanlage ist unauffällig, sie macht was sie soll. Das ABS ist für mich gut darauf angepasst. Etwas Probleme hatte ich beim Schalten. Durch höherlegen des Schalthebels wäre das Problem sicher zu beseitigen. Das Fahrwerk empfinde ich als zu hart abgestimmt, etwas komfortabler wäre mir lieber. Die Preise beginnen ab ca. 7400,-€ . War die Probefahrt auch kurz, die BSA Gold Star 650 hat bei mir einen guten Eindruck hinterlassen. Bei Interesse schaut ins www, oder besser kontaktiert das Cruiser Center Rhein-Main. Wie es in Zukunft bei BSA weitergeht steht allerdings noch in den Sternen.



# CBBC- Treffen bei der

18.-20. Oktober 2024

Text: Roland Michalke, Fotos: M.Kolb



**D**as kurzfristig angekündigte Treffen in Bayern wollte ich unbedingt besuchen. Leider konnte ich nicht wie geplant gemütlich freitags mit der alten Triumph hintigern. Aber gar nicht hinfahren kam auch nicht infrage. Deshalb startete ich kurz entschlossen samstags gegen 12 Uhr mit der modernen Triumph. Nach Stau vor der Autobahn bei Merklingen war ich endlich um 13 Uhr auf der A8 Richtung München. Bin schon lange keine Autobahn mehr gefahren. Hat aber auch mal wieder Spaß gemacht. 150 km/h Reisegeschwindigkeit und bei Überholvorgängen deutlich schneller. Hin und wieder stockte der Verkehr. So war ich nach 260km kurz vor 16 Uhr in Waldkraiburg. Endlich leuchtete auch die Tankanzeige. Dachte schon, sie wäre defekt und hatte die Befürchtung, liegen zu bleiben. Nur 5,6 l / 100 km – da brauch ich auf der Landstraße mehr...

Von Waldkraiburg sind es nur noch wenige Kilometer durch ein Waldstück bis Ebing. Als ich ankam, waren die Teilnehmer des Treffens noch auf der Ausfahrt. Nur ein Motorrad stand da – eine Enfield (Taurus) mit Hatz- Dieselmotor. Den hat der Besitzer selbst eingebaut. Dieser Motor hat etwas mehr Hubraum als der originale und ist gut für 90 km/h Dauergeschwindigkeit. Wollte gerade mein Zelt aufstellen, da kam Stammtischkollege Jürgen

aus seinem Wohnmobil und hat mir einen warmen Schlafplatz angeboten. Jürgen, vielen Dank dafür! Schon schön, wenn man nur den Schlafsack auspacken muss.

Die Ebinger Alm ist ein wunderschönes Gasthaus in einer ebenso schönen Gegend. Ideal für ein Treffen. Aber auch lohnenswert als Ausflugsziel. Im Gastraum gibt es reichlich Platz und draußen lädt eine riesige Terrasse zum Verweilen ein. Vermutlich gibt es auch in Bayern manchmal wärmere Tage... Wir sind dann gleich ins Gasthaus und setzten uns zu dem Enfieldfahrer an den Tisch. Als erstes gab es einen Kaffee und dazu einen von der Wirtin selbst gemachten sehr leckeren Tiramisu- Kuchen.

Nach kurzer Zeit kamen die restlichen Treffenteilnehmer von der Ausfahrt zurück. Diese sei sehr schön gewesen und führte unter anderem am Chiemsee vorbei. Der Treffen- Organisator Alex (der Maurer) führte die Truppe auf seiner frisch gemachten Triumph an. So ein nikasilbeschichteter Aluzylinder macht schon was her. Sie läuft damit angeblich „smoother“.

Kaum saßen alle am Tisch, wurde auch schon das Abendessen bestellt. Es hat wirklich sehr gut geschmeckt. Ein Lob an den Koch! Der Chef des Hauses hat sich dann noch zu uns an den Tisch gesetzt. Er fährt auch Motorrad und ist bei Klassikrennen anzutreffen. Stolz zeigte er uns seine kleine Motorradsammlung. Hauptsächlich Benelli und Laverda. Aber auch Cagiva, eine MV F4, eine MV zum Restaurieren und eine alte Zweitakt- Kawasaki stehen in einem Raum über der Wirtschaft.

Der Wirt erklärte uns, woran man einen Benelli- Serie 1- Rahmen erkennt, zu welchen Baujahren die unterschiedlichen Laverda- Guss- Räder gehören und viele andere interessante Dinge rund um italienische Motorräder. Beeindruckend war auch, als er das Licht ausmachte und einen Laverda- Renner startete. Da konnte man wirklich Feuer aus den Auspuffrohren züngeln sehen!

Zurück am Tisch wurde dann noch in geselliger Runde über Motorradthemen geplaudert. Diesmal lernte ich dabei noch Christiane und Jochen, zwei sehr nette CBBC-Mitglieder kennen.



Traurig: der Parkplatz am Freitagabend



Blick in die Sammlung von Wirt Reiner



Weißwurst Frühstück am Samstag

Zum Abschluss durften wir uns sogar noch zu den Einheimischen an den Stammtisch setzen und ich muss sagen: So grantig sind die Bayern gar nicht. Wir haben uns bestens unterhalten. Es war ein gelungener Abend.

Am Sonntag ging es nach reichhaltigem Frühstück wieder nach Hause. Stammtischkollege Martin war auch mit dem Motorrad da und wir machten uns gemeinsam auf den Heimweg. Nach ca. 100 km verließen wir bei Adelsried die Autobahn und fuhren auf kurvigen Straßen ins Stauferland zurück. Hat Spaß gemacht.

Vielen Dank an Alex für die sehr gute Organisation und vielen Dank an die Wirtsleute für die hervorragende Bewirtung. Fazit: Für alle, die gerne Motorrad fahren, lohnt sich das Ansteuern eines CBBC-Treffens immer!

Viele Grüße aus Göppingen, Roland

Da Roland erst am Samstag ankam, noch eine Ergänzung von mir:

Als ich am Freitagabend bei der Ebinger Alm eintraf, war ich doch etwas enttäuscht: Es stand nur die BSA von Jochen und Christiane aus Düsseldorf auf dem Platz! Wo waren all die Anderen? Alex schien auch etwas geknickt zu sein, umso mehr freute er sich auf einen weiteren Besucher, es hatten einige Leute abgesagt. Trotzdem wurde es dann ein schöner Abend, in der sehr gemütlichen Gaststube. Am Samstagmorgen kam dann noch „Prinz Eisenarsch“ Hubert Erbler aus Österreich auf seiner BSA angeritten, er musste aber leider vor der Ausfahrt wieder zurück. Alex lud dann noch kurzfristig etliche Freunde, Bekannte und Nachbarn zum Weißwurstfrühstück ein, damit der Wirt nicht auf den bestellten 60 Würsten sitzen blieb. Die Weißwürste mit Brezen und süßem Senf waren hervorragend, halt mit alkoholfreiem Weißbier, denn es stand ja noch die Ausfahrt bevor. Von den beiden geplanten Ausfahrten wurde dann die zur Speckalm gestrichen, denn es war recht frisch und neblig, so war keine gute Aussicht zu erwarten und auf 1400m Höhe wäre es sicher noch einen „Stiefel“ kälter geworden. Als kleines Grüppchen fuhren wir dann mit 3 BMW's, 2 Yamaha's und 3 Engländern auf kleinen Sträßchen Richtung Chiemsee. Dort war Zeit für einen kurzen Spaziergang und Kaffee. Man mag sich nicht vorstellen, was dort in der Hauptsaison los ist! Auf der Rückfahrt gab es dann noch eine „Zwischenmalzeit“ in einem urgemütlichen, typisch bayerischen Gasthof. Nach ca.



Das Grüppchen am Chiemsee, nicht auf dem Bild: Fotograf und Tourguide Markus Mayer

160km waren wir wieder zurück in Ebing. Den Rest hat Roland bereits erzählt. Unser Stauferland Stammtisch, war mit 3 Teilnehmern die größte Gruppe, aber insgesamt waren nur 7 CBBC'ler, davon 2 Tagesgäste vor Ort, dabei hatte Alex viel Aufwand betrieben, u.a. 2 Tourguides engagiert. Sehr schade, trotzdem kann ich sagen, es hat sich gelohnt, wir hatten viel Spaß miteinander.

Gruß Martin

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

Im April (Info 2/2025), passend zum Beginn der neuen Saison, wollen wir wieder unsere aktualisierte Breakdownliste veröffentlichen.

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

**Wolfgang Wagner**  
**Idenbrockplatz 17**  
**48159 Münster**

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

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

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

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

Möglichkeit der Hilfeleistung: ( )=eingeschränkt / eventually

\_\_\_ T = Transportmöglichkeit / trailer

\_\_\_ G - Unterstellmöglichkeit / garage

\_\_\_ B - Übernachtung / bed

\_\_\_ W - Werkstatt / workshop

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



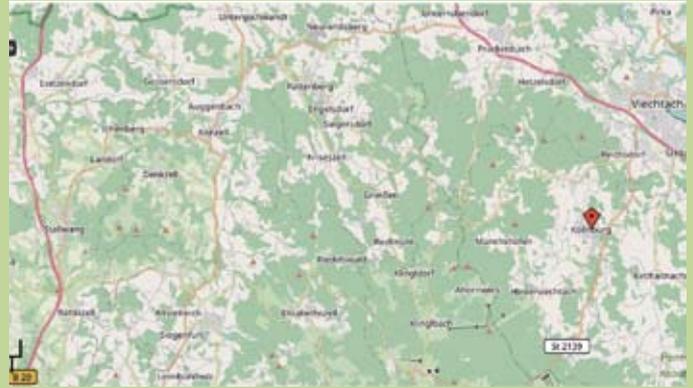
\_\_\_\_\_  
 (Unterschrift / Signature)

# CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2025

Der Touringtreff - 1. Mai findet vom **01.05.2025 bis 04.05.2025** statt.  
Treffpunkt ist im Bayerischen Wald der **Burggasthof Hauptmann**  
**94262 Kollnburg, Burgstraße 11. Telefon: 09942 / 94350**  
Reservierungen bitte per E-Mail: [info@burggasthof-hauptmann.de](mailto:info@burggasthof-hauptmann.de)

Donnerstag der 01.05.2025 ist Anfahrtsdag  
Freitag der 02.05.2025 10 Uhr Ausfahrt ca.160 km  
Samstag der 03.05.2025 10 Uhr Ausfahrt ca.160 km  
Sonntag 04.05.2023 Abreise.

Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

## Infos zum Hotel:

Es gibt 14 Doppelzimmer, 2 Dreibettzimmer und 3 Einzelzimmer. **Die Preise für 3x Übernachtungen mit Halbpension** (Frühstück und 4 Gang Abendessen) sind im Doppelzimmer 225,- € / Person, im „Themen“ Doppelzimmer 237,- € / Person und im Einzelzimmer 225,- €. Frühstück ab 8 Uhr, Abendessen 18.30 Uhr.

Für 2 Wohnmobile ist Platz in der Nähe des Hotels, bitte diesen auch reservieren.

Tipp: Für die die alleine kommen mit einem Bekannten / Freund sich ein Doppelzimmer teilen, da nur wenige Einzelzimmer!

**Wichtig: Wie immer selber rechtzeitig buchen, alle Zimmer sind reserviert bis 28.02.2025 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!**  
Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden! Nächste Tankstellen 5km Entfernung vom Hotel.

Wie immer bei Rückfragen 0176 / 64259403. Freue mich auf wieder rege Beteiligung Eurerseits.  
Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf, Thomas Tschoepe

## Neu! Vorab Infos!

Petra und ich waren Anfang Oktober eine Woche in Kollnburg im Hotel und haben die beiden Touren abgefahren. Ihr könnt euch auf zwei sehr schöne Touren, am Freitag die „Große Arber Tour“ 150 km und am Samstag die „Donau Engel Tour“ 150 km, freuen.

Alle Motorräder können auf der Burg (siehe Foto) unter einem befestigten Unterstand abgestellt werden. **Wichtig: die Burgeinfahrt (siehe Foto) ist sehr schmal**, ein PKW passt durch aber zum Beispiel ein VW Bus nicht! Kleinere Motorradhänger, nicht breiter als PKW, können auch auf der Burg auf der rechten Seite abgestellt werden. Unterhalb des Hotels gibt es den Hotel Parkplatz für die PKW. Ganz Wichtig für alle die mit dem Wohnmobil anreisen: fährt direkt Richtung Sportplatz Schloßbergweg, dort auf der linken Seite (siehe Foto) gibt es den großen Parkplatz an einer braunen Scheune die auch zum Hotel gehört, dort ist Platz für 6 Wohnmobile. Von dort seid Ihr zu Fuß in 5 Minuten beim Hotel (neben der Kirche).



## Andere Mütter haben auch schöne Töchter...

...So, oder ähnlich könnte man vielleicht die Mail überschreiben, die ich von Svenja Burk bekommen habe:

„Hallo,  
Wir waren gestern auf dem Laverdatreff in Darfeld am 5.10.24. wir haben auch ein paar Jungs vom CBBC getroffen. Mein Mann Sebastian und Ich sind mit unserer Triton und Bonnie hingefahren, zusammen mit unserem Kumpel Klaus und seiner Dommie. Hier ein paar Fotos.

Liebe Grüsse Svenja und Sebastian Burk“



## Stand auf der Veterama Mannheim nächstes Jahr 10. bis 12. Oktober 2025

Ich habe ja seit gut 35 Jahren selber immer den gleichen 8 Meter Eck-Stand (Tiefe sind 5 Meter) auf der Veterama in Mannheim, Motorradteile Feld 7 Stand 457, der befindet sich direkt vom Haupteingang ganz nah links in der „Benz-Straße“ (siehe Geländeplan auf der Webseite der Veterama GmbH).

Dieses Jahr habe ich, zusammen mit Jochen Trockel, wieder bei gutem Wetter dort verkauft. Dabei kam uns folgende Idee für das nächste Jahr: Ich habe ja die Profi Ruckzuck Zelte und stabile Tische aber nicht mehr genug Teile zum Verkauf und benötige auch nicht so viel Verkaufsfläche.

### Wer von euch hätte Interesse selber auch Teile vor Ort zu verkaufen?

Wenn ja, dann einfach bei mir melden! Das gute ist dabei, dass man sich am Stand abwechseln kann und auch selber über die Veterama schlendern kann.

Alle weiteren Infos dazu gerne Telefonisch 0176 / 64259403

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf

Thomas Tschoepe

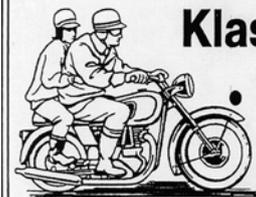
Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler  
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate  
2- & 4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

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

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

## Englische Motorrad

### Klassiker



• BSA

• Triumph

Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteillager  
unit und pre unit \* Versand \*  
Verschleißteile für 650er und 750er  
Twins und Triples ständig vorrätig  
Elektrik, Amal Vergaser+Teile, Literatur  
Speichenrad Service, Chrom, Alu, Edelstahl

Martin Ehrkamp  
Düsseldorfer Str. 113 \* 42781 Haan  
Tel. 0 21 29/34 49 75 \* Fax 34 49 76  
britbikes.haan@freenet.de

Hier eine kleine Geschichte über meinen Norton M 50 Renner. Ich glaube es war etwa 1984 als ich darüber nachdachte, ein Gespann für die Familie anzuschaffen. Ein Freund in England hatte mich darauf gebracht, eine Norton ES 2 als Gespann aufzubauen. Ich hatte damals Kontakt mit einem Freund in Bexley Heath, der rund um London alle Händler und Gelegenheiten für British Bikes kannte. Er selber hatte eine ES 2 demontiert auf dem Boden stehen. Er besorgte mir eine Norton M 50. Das ist die ES 2 mit 350ccm. Einen 500er ES 2 Motor erwarb ich günstig beim Brit-Bike-Händler Joe Francis in London. Später konnte ich noch einen Seitenwagen der Marke Squire, einen Eineinhalbsitzer, aus Leeds holen. Daraus stellte ich das Gespann zusammen und ein Jahr später wurde der 500er Motor eingebaut. Das Gespann habe ich immer noch. Vorsichtshalber besorgte ich mir damals Teile für einen weiteren Norton Single. Falls mir ein Autofahrer mal mein Gespann kaputtfahren sollte, wollte ich es wieder aufbauen können.

2007 wurde ich pensioniert und hatte etwas mehr Zeit für mich und meine Motorräder. 2011 kramte ich alle Teile des Single zusammen und baute den Renner daraus. 2012 fuhr ich in den Niederlanden meine ersten 4 Rennen beim HMV ( Historische Motorsport Vereniging ) und war hell begeistert. Im Winter auf 2013 wurde der Motor überholt und brachte auf dem Prüfstand 22 PS. Darauf folgten sehr schöne Rennjahre bis einschließlich 2016. Ich erzielte gute Ergebnisse mit der M 50. In den Jahreswertungen des Clubs erreichte ich in der Klasse bis 350 ccm 2013 und 2014 den 3. Platz. 2015 wurde es der 4. Platz und 2016 der 2. Platz. Mehr konnte nicht gehen, da die Niederländer zum Teil alle Rennen im Jahr fuhren. Das konnte ich aufgrund der längeren Anfahrt nicht leisten. Ich war jedenfalls sehr zufrieden.

Nun wollte ich noch einmal mit einem schnelleren Motor fahren. Never change a winning Team. Den Spruch hatte ich dabei nicht beachtet.. Statt meinen zweiten Motor, den ich mittlerweile erstanden

hatte, neu aufzubauen, wechselte ich einfach Kolben und Zylinder und die Nockenwelle. Die hatte etwas mehr Ventilhub. Der neue Kolben brachte eine höhere Verdichtung. Leider berührten sich bei Drehzahl die Ventile und so war der Motor Totalschaden. Mein Freund in Varel, der mir den Motor beim ersten Mal aufgebaut hatte und mir alle Kniffe zeigte meinte nun – er habe es mir gezeigt und jetzt müsse ich den Motor selbst überholen. Das habe ich auch gemacht und der Motor geht seit 2019 wieder recht gut. Ich habe also viel dazugelernt und bin dafür dankbar. Ich habe mittlerweile den zweiten Motor überholt auf der Werkbank stehen, mit Schmiedekolben 9 X 1 verdichtet und er wartet auf den Einbau – hoffentlich diesen Winter dachte ich 2022. Das ist die Geschichte meines Norton M 50 Renners. Und die Geschichte geht weiter.

Den stärkeren Motor habe ich immer noch nicht eingebaut aber auch mit dem Serienmotor ist der Spaß unvermindert. Ich fahre nicht mehr so viele Rennen im Jahr. Das muss ich meinem Alter schulden. Der Spaß ist jedoch unvermindert groß. Die letzten 2 Jahre fahre ich auf den Rennstrecken sehr viel mit Rob Koster zusammen. Das ergibt sich, weil er eine nahezu gleich schnelle Matchless auf den Kurs bringt. Er sitzt ziemlich gerade drauf und 2023 ergab es sich in Wemeldinge auf einer langen Geraden, dass er geduckt aus dem Windschatten an mir vorbeifuhr. In der nächsten Runde war ich es, der aus dem Windschatten überholte. Mittlerweile hat Rob an der Matchless eine Kamera montiert und dokumentiert so seine Rennen. Die Videos hat er auf You Tube gestellt und ich kann sie auf meinem Rechner runterladen.

Meistens starten wir zusammen und mir gelingt es gleich zu Beginn des Laufes mich vor Rob zu positionieren. Ich setze mich auf kurvenreichen Strecken dann langsam von ihm ab. Er filmt mich eine Zeit lang und so kann ich mir später zu Hause meinen Lauf ansehen. Das ist ganz interessant.



Nunspeet 2023: Manfred mit der 49 vorne, Foto: Monique van Hemert

Mittlerweile ist das Starterfeld in der Klasse bis 350 ccm wieder größer geworden. Es sind immer noch schnelle Ducati und Aermachi auf der Strecke, aber auch einige schnelle CZ Zweitakter. Auf einem schnellen Kurs werden Rob und ich dann schon mal überrundet. Das stört jedoch nicht. Bei der Gleichmäßigkeit holen Rob und ich doch einige Podestplätze. Vielleicht kann ich noch einige Jahre weiter Rennen fahren bis ich altersbedingt aufhören sollte. Auf jeden Fall möchte ich 2025 noch einmal dabei sein.

### Was man im Rennbetrieb lernt!

Ich hatte meine Norton 2012 auf dem Prüfstand eingestellt d.h. der Vergaser wurde optimal bestückt und man sagte mir, das Gemisch wäre immer noch recht fett. Mit dieser Einstellung bin ich die Jahre über gut gefahren. In der Saison 2023 fuhr ich erstmals in Grollo. Die Strecke hat einige lange Geraden. Es war ein heißer Tag und zum Ende der geraden Strecke zog der Motor nicht so wie ich ihn kannte. Mein Gedanke ging in Richtung Gemischabmagerung. Also Zündkerze anschauen und siehe da, sie war sehr hell. Vergaser öffnen – größere Hauptdüse – Ich stand zwar im Schatten, aber bei mehr als 30 Grad war das nicht einfach. Der Klipp für die Vergaser-nadel fiel mir ins Gras – nach langer Suche hatte ich ihn wieder. Die passende Düse konnte ich nicht finden. Ich gab dem Motor über die Düsen-nadel ein fetteres Gemisch. Da lief sie im unteren Bereich nicht mehr gut. Dann hatte ich doch noch eine passende Düse gefunden. Noch einmal Vergaser öffnen. Mittlerweile war der erste Wertungslauf schon vorüber, und ich war so genervt, dass ich mir



Die M50 mit dem Rennt transporter, Foto: Ahrens

nicht mehr traute den letzten Lauf zu fahren. Ich brach die Sache ab und fuhr nach Hause. Man muss schon voll dabei sein wenn man diesem Sport nachgeht und das werde ich immer beherzigen. Und noch eines – ein Prüfstand ist immer gut, aber auf der Strecke kann man noch andere Erfahrungen sammeln.

In der Saison 2024 lief einiges besser. Mit der größeren Hauptdüse lief die Norton auch bei 30 Grad mit voll Power. Während ich 2023 erstmals in der Saison keinen Platz auf dem Treppchen belegen konnte lief es 2024 besser. Bei nur 3 gefahrenen Rennen gelang gleich in Boekel der erste Platz und in Schoonhoven ein dritter Platz. Das gibt wieder Lust auf eine weitere Saison. /Ahr



M50 Motor auf der Werkbank, Foto: Ahrens

## Stammtisch Hamburg

Am 5. November hatten wir unseren letzten regulären Engländer-Stammtisch an, bzw. in der Oldtimer-Tankstelle Brandshof (Foto) in diesem Jahr. Bei frischen 9 Grad waren immerhin 9 von 12 Teilnehmern mit dem Motorrad gekommen. Im Dezember findet am Donnerstag, den 5.12. unser traditionelles Grünkohl-Essen im Hotel Engel in Hamburg-Niendorf statt. Zum Jahresausklang gibt es nach dem Essen wieder Bilder der Saison.

Engländer-Stammtisch Hamburg, Volker Iserhoht





## 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

### Nikolaus-Stammtisch in Laer

Traditionsgemäß findet der letzte Münsterland-Stammtisch im Jahr an einem Samstag statt. Wir treffen uns am **14. Dez. 2024 ab 17.00 Uhr** wie immer in der Altdeutschen Schänke Smeddinck. In gemütlicher Runde bei leckerem Essen und kalten und warmen Getränken wollen wir das Jahr 2024 ausklingen lassen.

Wer übernachten will bei Smeddinck: Tel.: 02554-917010  
Noch Fragen dazu - Paul anrufen: Tel.: 0173-4116696

# Neues von der Merchandiserin

Auf vielfachen Wunsch, hier sind sie:

Die beliebten Polo-Shirts in british-racing-green.

In gewohnt guter Qualität fallen die Shirts der Größe entsprechend aus und sind für nur 20 Euro in den Größen S-XXL zu haben.



## CBBC - Büdchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Aufnäher	4,50 €
Club Schlüsselanhänger	3,00 €
Club Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Club Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Polo Shirt in british-racing-green S-XXL	20,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: L	
Rot: S, L	
Grün: M,	
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.









**MOTORRADHAUS  
STOCKSIEFEN**




Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

Adam-Opel-Straße 8 - 64569 Nauheim  
 ☎ 06152 61336  
 ✉ [dasmotorradhaus@t-online.de](mailto:dasmotorradhaus@t-online.de)

📱 Motorradhaus Stocksiefen  
 🌐 [motorradhaus\\_stocksiefen](http://motorradhaus_stocksiefen.de)





# QUARTIER ★ LATIN ★

BAR KNEIPE LIVE-STAGE  
SINCE 1992

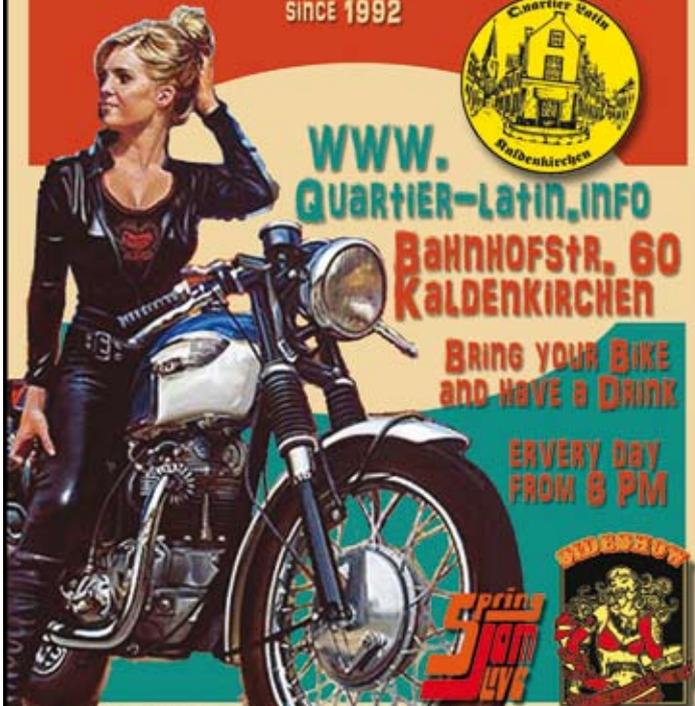


[WWW.  
QUARTIER-LATIN.INFO](http://WWW.QUARTIER-LATIN.INFO)

**BAHNHOFSTR. 60  
KALDENKIRCHEN**

BRING YOUR BIKE  
AND HAVE A DRINK

EVERY DAY  
FROM 8 PM








**Der Vorstand wünscht allen Mitgliedern  
und ihren Familien frohe Festtage  
und ein gutes Neues Jahr**

