

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



2/2023

AKTUELLES VOM PRÄSI

Foto: Carsten Kottke



Hallo Members,

das erste Quartal im neuen Jahr ist schon vorüber. Der Winter hat sich bisher, mit einigen Ausnahmen, von seiner milden Seite gezeigt. Es ist ja auch gut so - so sparen wir Heiz- und Stromkosten. Das Geld ist besser in unser Hobby investiert!

Mitte Januar lud Manfred Ahrens zum Grünkohlessen in sein Stammischlokal nach Aertzen ins Weserbergland ein. Um die 20 Personen waren der Einladung gefolgt, die meisten waren Club-Mitglieder. Christiane und ich waren auch dabei. Manfred und seine Frau Waltraud hatten wieder alles perfekt organisiert, es war ein toller Tag. Am ersten Februar-Wochenende fand die Bremer Classic in den Messehallen statt. Ich bin mit einem Freund trotzdem hingefahren, um einmal wieder Messeluft zu schnuppern. Einen Clubstand gab es in diesem Jahr nicht. Die deutsche Sektion des Norton-Owners-Club war vertreten mit einem Stand - ein Teil der ausgestellten Motorräder

wurde von CBBC-Mitgliedern gestellt. Ein paar andere Motorrad-Clubs - die jedes Jahr da sind - stellten auch aus, aber die Messe war wie immer sehr „autolastig“ und voll mit Verkaufsständen. Trotz des Gedränges in den Hallen - der Veranstalter schrieb in einer Pressemitteilung von der höchsten Besucherzahl überhaupt - war es mal wieder ein netter Tag, an dem man Leute getroffen hat, die man schon lange nicht gesehen und gesprochen hatte.

Wenn ich mir die CBBC-Termine ansehe in der letzten Info, ist noch Luft für Veranstaltungen / Treffen im August und September. Wer noch etwas organisieren möchte und kann, immer herzlich willkommen. Meldet Euch bei mir, damit wir es zeitnah bekannt geben können. Außerdem gibt es ja einen Zuschuss vom Club. Also - beim Stammtisch mal rumfragen, ob nicht doch noch was geht!

Vor Jahren hatte ich mich mal in einem Triumph-T300-Forum wegen Kauf von E-Teilen angemeldet. Vom WebMaster dieses Forums bekam ich, und wohl auch alle anderen Mitglieder, die Nachricht, dass ab 01.01.2023 ein neues Steuer-Gesetz in Kraft getreten ist für Käufe/Verkäufe auf Internet-Plattformen. Da wir ja auch auf unserer Webseite einen Marktplatz für An- und Verkäufe haben, trifft das für uns auch zu und wir müssen uns auch an dieses Gesetz halten. Ich habe mir bei einem Clubmitglied (Dipl. Steuerberater und Wirtschaftsprüfer) Rat geholt - wir werden voraussichtlich den Marktplatz auf unserer Web-Seite schließen. Auf Seite 19 findet ihr eine Erläuterung, worum es bei diesem neuen Gesetz geht.

Vom 14.-16. März findet in Hockenheim die Frühjahrs-Veterama statt. Ich habe da auf dem Freigelände einen Verkaufs-Stand und gleichzeitig präsentiere ich da den Club. Der Stand soll natürlich auch Treffpunkt für alle Mitglieder sein. Hier kann sich jeder mal ausruhen; Getränke und kleine Knabberereien gibt es auch. Wer Lust hat mal am Clubstand ein wenig mitzuhelfen, kann sich gerne bei mir melden. Merchandising - Artikel wie sie in der Info angeboten werden, bringe ich mit und können hier gekauft werden. Mein Stand: Freigelände 8 / Stand 501

Es ist Anfang März - die Krokusse und Osterglocken sprießen schon aus dem Boden - der Frühling ist im Anmarsch. Ich denke, Eure „Ladies“ sind über den Winter wieder fit gemacht worden und Ihr wartet auf die erste Tour bei etwas wärmerem Wetter. Dann wünsche ich Euch viel Spaß dabei ...fährt vorsichtig... und bleibt gesund.

Wir sehen uns

AUS DER REDAKTION

Hallo zusammen,

Wow, mein etwas frustrierter Ruf nach Beiträgen in der letzten Ausgabe hat Wirkung gezeigt. Somit ist, wie ich meine, eine abwechslungsreiche Ausgabe entstanden. Vielen Dank an alle Schreibenden, bleibt dran! Wie immer in der Nummer 2, ist wieder die Brakedownliste enthalten. Wolfgang Wagner hat sie aktualisiert und bereit gestellt, Danke auch dafür. Paul konnte nun auch für die vakanten Posten der Experten für Sunbeam und Elektrik 2 Mitglieder gewinnen. Albrecht Schmid und Detlef Ebner werden nun den Hilfesuchenden in Ihrer Sparte mit Rat zur Seite stehen. Danke auch an Euch beide für die Bereitschaft anderen Mitgliedern zu helfen, so soll es sein! In diesem Zusammenhang auch die Bitte an alle Experten von Seite 2: Bei einigen wenigen steht schon die E-Mail Adresse in der Liste, falls nicht

und Ihr mit der Veröffentlichung einverstanden seid, schickt Adresse um sie auf Seite 2 einzufügen. Das erleichtert die Kontaktaufnahme. Natürlich gilt das nicht für eine Panne unterwegs, da greift man besser zum Teleskop, oder man hat das nötige Werkzeug dabei und hilft sich selbst. Zu diesem Thema könnt Ihr in dieser und in den nächsten Ausgaben einige schöne Geschichten in den „Toolbox Storys“ lesen.



Nun wünsche ich uns allen einen schönen Saisonstart, Ich hoffe man sieht sich!

44. Grünkohlessen für Motorradfahrer

Text / Fotos: Manfred Ahrens

Als gebürtiger Oldenburger hatte ich eines Tages die Idee, das nördliche Grünkohlessen den Motorradfreunden im Weserbergland anzubieten.

Mit Sonja Rehm sen. von der Pension Rehm - sie kommt wie ich aus Oldenburg - fanden wir in Friedrichshagen eine begeisterte Mitstreiterin. Das erste Grünkohlessen für Motorradfahrer in der Pension Rehm konnte im Febr. 1975 starten. Die Teilnehmer waren hauptsächlich Mitglieder des MC Elefantentreiber Lippe e. V. im BVDM. Im Jahr darauf fiel das Grünkohlessen aus. Das nächste Essen folgte im Jahr 1977. Verstärkt fanden sich nun die Liebhaber britischer Motorräder zu diesem Termin ein. Das Grünkohlessen wuchs zu einer traditionellen Veranstaltung heran, die jedes Mal mit einer zünftigen Wanderung durch den Winterwald begann.

40 Jahre lang war die Familie Rehm/Wolff für uns ein ausgezeichnete Gastgeber.

Mittlerweile hatte beim Pensionswirt ein Generationswechsel stattgefunden. Die „jungen Leute“ Sonja Rehm-Wolff und Axel Wolff bewirtschaften nach dem Tod von Sonjas Eltern die Pension allein. Leider konnten sie 2015 aus personellen Gründen die vorbildliche Bewirtung unserer Kohlgesellschaft nicht weiter fortführen. Wir sind deshalb 2016 nach Friedrichswald in das Hotel „Zum Pfingsttor“ umgezogen. Unser besonderer Dank gilt jedoch Sonja und Axel. Sie hatten uns in der langen Zeit hervorragend bekocht und es blieben keine Wünsche unerfüllt.

Nun sind wir alle etwas älter geworden, aber es sind immer noch einige der „ersten Stunde“ mit dabei. Das Besondere an unserem Grünkohlessen ist das Wiegen vor und nach dem Essen. Alle Teilnehmer müssen auf die alte Schweinewaage und so wird ihr Gewicht und die Zunahme durch das Grünkohlessen genau festgestellt. Auf diese Weise wird mit der größten Gewichtszunahme Kohlkönig- und Königin gekürt. Das Zeremoniell der Ehrung ist der Höhepunkt des Essens. Königin und König bekommen eine Urkunde und einen Schweineorden überreicht.

Mittlerweile sind die Teilnehmer des Grünkohlessens überwiegend Fahrer eines British Bike und Mitglieder im CBBC. Aufzeichnungen über die Teilnehmer, die Mengen, die gegessen wurden und die Kohlkönigspaare liegen seit 1989 fortlaufend bis heute vor. Spitzenreiter waren Teilnehmer mit einer Gewichtszunahme von 3800 u. 3900g. Auch wenn sich einige aus diesem Kreis nur einmal im Jahr zum Kohlessen sehen, hat sich doch eine freundschaftlich verbundene Gruppe gebildet, die keiner missen möchte.

Am 21. Januar 2023 konnten wir nach 2 Jahren Corona-Pause endlich unser 44. Grünkohlessen im Hotel Waldquelle bei Aerzen feiern. Das Wetter war trocken und so starteten wir wie üblich mit einer Wanderung. Es waren 24 Personen gekommen – ja, zum 40. Jubiläum waren wir noch 44 Personen! Älter werden fordert seinen Tribut. Wir ließen uns das Essen schmecken und anschließend wurde noch einmal gewogen. Unser Wiegemeister „Pitze“ Voges machte das in seiner souveränen Art. Kohlkönig wurde mit einer Gewichtszunahme von 2,6 kg Björn Peter und Kohlkönigin mit 1 kg Elke Voges. Als jugendlicher Teilnehmer wurde mit einer Gewichtszunahme von 1,9 kg Vincent Ose geehrt. Sie bekamen den legendären Schweinekopforden verliehen.

Wir wünschen uns, dass wir gesund und voller Lebensfreude wie bisher das Grünkohlessen genießen und noch viele pannenfreie Kilometer mit dem Motorrad fahren können.

Euer Manfred u. Eure Waltraud



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 2XL und 3XL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch XL und 2XL)	10,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Kalender 2023 (inklusive Porto) NEW!	10,00 €
Nur so lange Vorrat reicht:	
Apfelbrand aus dem Whiskyfass 40%	
Jubiläumsabfüllung Ferryman Distillery 0,2l	10,00 €
NEW! NEW!	
Club-Tasse, 350 ml in schwarz-rot	8,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: M, L, XL	
Rot: S, L, XL, XXL	
Grün: M, L,	
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

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

Vorankündigung - JHV in OWL

Nach fünf OWL Treffen sind wir reif für die JHV!

Die Generalprobe fand bereits im letzten Jahr statt. Schon während des Treffen 2022 ist der Gedanke aufgekommen, im Alten Kohlenlager die JHV abzuhalten.

Nachdem unser Treffen leider nicht mehr bei Andreas am Schreinerschuppen stattfinden konnte, mussten wir uns nach einer anderen Örtlichkeit umsehen. Der gefundene Ersatz ist in unseren Augen eine deutliche Verbesserung. Das Alte Kohlenlager ist für unser OWL- Meeting der optimale Veranstaltungsort! An der Stadtgrenze von Bielefeld gelegen, ist das Alte Kohlenlager in Felder und ländliche Umgebung eingebettet. Die Anfahrt kann ohne eine nervenaufreibende Durchquerung der Bielefelder City geschehen. Aus bekannten Gründen verzichten wir auf eine Landkarte in der Einladung, wir sind aber absolut sicher, dass jede/r den Veranstaltungsort findet! Im näheren Umfeld haben wir den Weg mit unseren (kleinen!) roten CBBC-Pfeilen ausgemalteschildert.

Das Alte Kohlenlager ist ein privater Biergarten der alle Annehmlichkeiten einer Gastronomie bietet. Sollte es regnen, bieten die Schlepddächer im Innenraum genügend Schutz vor der Nässe. Die JHV wird auch unter einem dieser Dächer stattfinden. Bringt

auch eure Kinder mit! Ein kleiner Spielplatz gehört zum Biergarten. Allerdings ist es möglich, dass das Spielhaus mit Rutsche in den späteren Stunden als Schlafplatz genutzt wird - Lupo hat dort sehr gut genächtigt!

Vor Ort findet ihr feste sanitäre Anlagen (ohne Duschen!). Die Wiese zum Campen ist für Zelte groß genug. Allerdings müssen dort auch die Wohnmobile stehen. Wer mit dem Wohnmobil kommt, muss damit rechnen, dass es eng wird! Die Stadt Verl bietet zwei Wohnmobilstellplätze an, einer davon am Freibad (Duschen!). Zusätzlich gibt es in Schloss Holte Stukenbrock schöne Campingplätze. Meine persönliche Empfehlung ist der Campingplatz am Furlbach, dort finden immer wieder auch Treffen statt, unter anderem war der BSA Owners Club NL dort zu Gast.

Für alle, die eine feste Behausung bevorzugen, bietet Verl eine ausreichende Zahl an Möglichkeiten. Unter der Internetseite www.verl.de findet ihr die entsprechenden Informationen.

Solltet ihr noch Fragen haben, oder Andreas oder mich (Dietmar) persönlich sprechen wollen, findet ihr unsere Telefonnummern auf der Einladung.

Bis die Tage, Ditze (D. Wenner, Text Fotos)



RENN - UND GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE 2023

übermittelt von Michael Braun

26. APRIL	Einstelfahrten Hockenheim	VFV
14. MAI	Kölner Kurs, Nürburgring	VFV / MSC Porz
27. - 28. MAI	Coupes Moto Legende, Dijon / Frankreich	
09. - 11. JUNI	Klassik GP, Most / Tschechien	VFV
07. - 09. JULI	Schleizer Dreieck, Thüringen	VFV
29. - 30. JULI	Klassik GP, Colmar Berg / Luxemburg	VFV
30. - 31. JULI	Klassik GP, Colmar Berg / Luxemburg	VFV
19. - 20. AUGUST	Schottenring GP, Schotten	VFV / MSC Sch.
18. - 20. AUGUST	Belgian Classic Trophy Gedinne	CRMB
29. - 01. SEPTEMBER	Hockenheim Classics	VFV



Foto: Monique van Hemert

About Originals and Copys

Text und Foto: Lukas Ebner

Im Jahre 1983 kaufte der geniale John Bloor die Markenrechte von Triumph. Angefangen mit einigen ehemaligen Technikern, hauchte er der großartigen Weltmarke wieder neues Leben ein. So manch eingefleischter ‚Zollschrauber‘ rümpfte damals die Nase. Enfield war schon lange zuvor nach Madras verkauft worden und die ‚Never Ending Bullet‘ fuhr über Indiens staubige Straßen.

Gute Ideen und tolles Design fanden im Motorradgenre immer Nachahmer. Bereits in den europäischen Gründerjahren schaute man in der Technik genau hin, was die andere ‚Manufaktur‘ so trieb. War es neu oder sogar sehr gut, wurde sofort jemand beauftragt, sich darum zu kümmern. Alles menschlich. Wo es um Geld, Marktposition und Firmenerfolg ging, sogar noch verständlich.

Ende der 80er wurde ich mal nach Spanien gerufen, um in einer Fabrik bei Pamplona drei vermeintliche Wärmerezeuger unserer Industriekesselfirma aufzunehmen. Zurück im Büro wurde vergebens im Archiv gesucht. Nada! Nichts zu finden! So stellte sich heraus, dass es sich um spanische Nachbauten handelte. Nicht mal den Mitarbeitern des Kunden war das bewusst. Sie meinten, sie hätten Boilers ‚Made in Germany‘.

Bald überfluteten Uhren, Hemden, Handtaschen etc. meist aus Südostasien die Märkte. Die Markenhersteller ärgerten sich darüber- aber sehr viel war dagegen nicht zu unternehmen. Bei der hübschen Copy-Armbanduhr war dann nach zwei Jahren auch das ‚Gold‘ ab. Wer hat Ähnliches nicht schon erlebt.

Fazit

Brillante und schöne Dinge werden kopiert. Inzwischen wurde auch ein komplettes Österreichisches Dorf aus dem Salzkammergut in der Provinz Guangdong in China kopiert und in Rekordzeit eines Jahres an einen See gebaut - das muss man sich mal vorstellen! Die Österreicher nahmen es mit großer Gelassenheit und gingen sogar einen kulturellen Austausch ein.

In unserer Welt

In den 1960er Jahren standen Besuchern aus Japan Tür und Tor in der englischen und deutschen Motorradindustrie offen. Junge Männer skizzierten auf kleine Blöcke Teile und Schrauben, die sie sahen. Arbeiter an den Bändern schmunzelten über die emsigen Japaner. Bald darauf gab es dann aus Japan einen bemerkenswerten ‚Black Bomber‘ auf zwei Rädern. Etwas später stand eine Vierzylinder Honda auf den Messen! ‚Never ride without

your own mechanic‘ meinte man in UK und lehnte sich weiter entspannt zurück. Wenige Jahre später galten die Modelle als ‚unkaputtbar‘- dafür war es aber bald ein Großteil der englischen Motorradindustrie.

Original und Retro

Auch in unserem Forum gab es intensive Diskussionen. Inzwischen stehen die erschwinglichen und schön designten Royals aus Indien oder coole Triumphs, made in Thailand, recht selbstverständlich in den Reihen unserer Stamm-tische. Manch älterer Brit-Biker genießt es auf den Knopf zu drücken, loszufahren und dann beim Bremsen nicht lange vorausdenken zu müssen.

Was uns beim Ebay-Surfen ins Auge fällt

Es sind schonungslos billige, kleinmotorisierte Anleihen an Klassikbikes alter Zeiten, die aus Produktionen der Söhne des Himmels kommen. Gleichzeitig werden echte Klassik-Bikes in Zeiten von geringen Zinsen, auch angetrieben durch Händler, mit uferlosen Vorstellungen angeboten. Klar: Einfache Motoren und geringe Produktionskosten machen es sehr simpel, preiswert etwas aus Komponenten zusammenzubauen. Wie diese Einheiten unseren Qualitäts- und Sicherheitskriterien entsprechen, lässt sich erahnen. Aber: Produkte machen Märkte. Wo soll das alles hinführen, während Freunde von klassischen Maschinen immer älter - und weniger werden?

Liebe Freunde des CBBC

**-Wir haben hunderte von Maschinen
-Inseriert bitte in unserem**

Marktplatz der Info

-Hier melden sich Gleichgesinnte

-Vermeidet so die Tire Kickers, Schnäppchenjäger und Betrüger

-Selbst wenn's mal nicht klappt, ist man oft um einen Freund reicher.

Und was die ‚Heritage‘ unserer schönen Brit-Bikes anbelangt: Inzwischen gibt es mancherorts wieder eine Moped Boys/Girls-Szene. Ladet sie einfach mal zu euren Veranstaltungen ein und gebt ihnen bei Interesse ein Projekt mit warmen Händen und mit eurer Expertise.

Sehr herzlich grüßt aus dem Black Forest,

Lukas



Aus für den Marktplatz auf der CBBC Web Seite

Kein Aprilscherz!

Hallo Leute,

seit dem 01.01.2023 gilt das Plattformen-Steuertransparenzgesetz (PStTG). Auch für uns.

Quelle Bundesministerium für Finanzen:

Mit dem Plattformen-Steuertransparenzgesetz (PStTG) vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2730) wurde eine Meldepflicht für Betreiber digitaler Plattformen und der grenzüberschreitende, automatische Informationsaustausch zwischen den Steuerbehörden der EU-Mitgliedstaaten eingeführt. Das Gesetz ist zum 1. Januar 2023 in Kraft getreten.

Das Gesetz besagt, dass jeder Plattformbetreiber verpflichtet ist, dem Bundeszentralamt für Steuern nunmehr Informationen über die Anbieter und die erzielten Umsätze zu übermitteln. Es betrifft nicht nur die großen, sondern auch die kleinen Dienstleister wie wir. Nicht meldepflichtig ist: wenn ein Anbieter weniger als 30 Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von weniger als 2.000 EUR erzielt!

Wenn ich bei uns in den Marktplatz schaue, ist da keiner, der mehr als 29 Teile anbietet und voraussichtlich über 2.000 EUR einnimmt.

OK - nicht meldepflichtig! Aber bei den Motorrädern sieht es anders aus. Wenn es nicht gerade ein Schrotthaufen ist, liegt der Preis immer über 2.000 EUR – Also wäre hier eine Meldepflicht. Wenn beim Verkauf eines Motorrads auch der Preis als VB angegeben wird, sind wir trotzdem verpflichtet, den Verkäufer zu fragen wie der Verkaufserlös war - dieser muss dann weitergemeldet werden! Die Finanzämter können auch noch nach Jahren Daten von den Plattformbetreibern anfordern. Bei Verstößen gegen dieses Gesetz können die Finanzbehörden Strafen verhängen.

Aber wer will bei uns dies alles überwachen? Ich denke keiner kann oder will es machen. Wie im Vorwort schon erwähnt, habe ich mir Rat bei einem Clubmitglied geholt. Eindeutige Empfehlung von ihm: den Marktplatz auf unserer CBBC-Seite schließen und die vorhandenen Anzeigen löschen. Ich schliesse mich der Meinung unseres Fachmannes an.

In der Info kann der Marktplatz weiterhin bestehen - denn dieser ist ja keine Plattform! Also - Kauf-/Verkaufsanzeigen können wie bisher an die Redaktion geschickt werden. Sie erscheinen dann eben nur noch in Papierform in der Info!

Paul Hanenberg

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2023

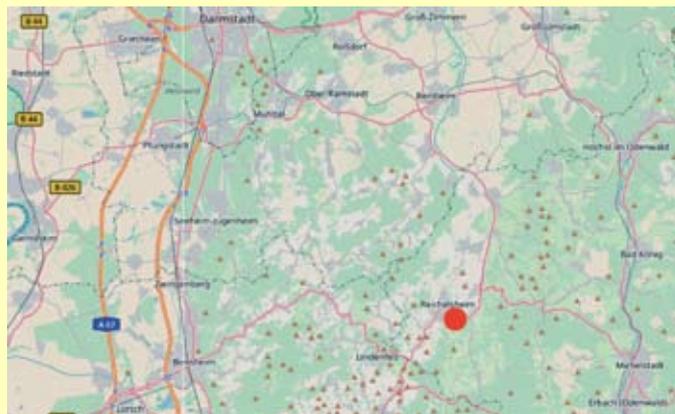
Der Touringtreff - 1. Mai findet vom **28.04.2023 bis 01.05.2023** statt.
Treffpunkt ist, wie schon angekündigt, der Odenwald
im **Motorrad Tourismus Hotel Gasthof Lärmfeuer in 64385 Reichelsheim,**
Im Oberdorf 40. Telefon: 06164 / 1254, E-Mail: info@laermfeuer.de

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

Brüderchen, komm tanz mit mir

Text / Fotos: Klaus Jung



Ich habe einige Zeit überlegt, welches denn die passende Überschrift zu dieser Geschichte wäre, dann ist mir dieses alte Kinderlied eingefallen und ich dachte, ja das ist es, das trifft es gut.

Der Ursprung zu diesem Bericht liegt schon ein gutes Jahr zurück, damals hatte Marcin im VFV Forum eine Anzeige geschaltet und wollte ein BSA V-Twin Projekt verkaufen. Einfach mal aus Neugier habe ich ihn angeschrieben und mal um Bilder gebeten, was denn alles bei dem Projekt dabei ist. So ein kopfgesteuerter V-Twin hat mich schon immer gereizt, aber nach einigem Nachdenken, hab ich dann doch Abstand genommen mir noch eine BSA ans Bein zu binden. Zumal ich es auch Ute versprochen habe nichts Neues mehr anzufangen, bzw. zuzulegen. Oft sieht man ja an Deutschen und auch an Englischen Motorrädern am Vorderradkotflügel schöne Händlerschilder aus Messing- oder Alublech. Meine M 24 ist ja am 14. Mai 1939 nach Warschau zum Generalimporteur Zorrel ausgeliefert worden. So habe ich mir einfach gedacht, Marcin einmal zu fragen ob es auch in Polen solche Schilder gegeben hat, und in meiner Mail genau das geschrieben. Nun, in Polen hat es solche Schilder nicht gegeben, und wenn, dann hätte er es ganz bestimmt für sich selbst behalten. Denn zu meiner Überraschung hat er mir geschrieben und auch ein Bild mit angehängt, dass er auch eine BSA M24 hat, die am gleichen Tag auch zu Zorrel geliefert worden ist. Was ein Zufall, dass sich im Jahr 2021 zwei BSA M24 finden, die am gleichen Tag nach Warschau ausgeliefert worden sind, Brüder also.

Kleiner Rückblick: Wie meine M24 den Krieg überstanden hat, ist nicht bekannt, sie wurde aber am 25. August 1948 vom Müllermeister Horcher aus Kilianstädten, am Rande der Wetterau, mit dem Nummernschild AH52-1362 (AH ist Amerikanische Zone Hessen) zugelassen. Am 24. Mai 1954 wird sie in Frankfurt von einem Herr Hofmann zugelassen, der sie bis zum 13 September 1961 fährt. Am 15. Juli 1960 ist die BSA zum Gespann umgebaut worden, laut TÜV Eintrag. Am 29. September 1961 übernimmt sie der Student Helmut Müller aus Frankfurt, der wohl in Unkenntnis des völlig anderen Fahrverhaltens eines Gespanns damit einen Crash macht. Am 24 Mai 2018 habe ich die M24 in Teilen gekauft, da standen 78... km auf dem Tacho. Im Februar 2019 habe ich sie mit diesem Tachostand wieder in den Verkehr gebracht. Aktuell stehen jetzt 90... auf dem Tacho.

Natürlich ist man neugierig, wie denn den der Bruder so im wirklichen Leben aussieht, wenn man denn schon weiß, dass er in der Nähe von Danzig existiert. Da stand dann das Treffen im Vogtland an und Ute war genau diese Woche auf Bildungsurlaub im Harz, das passt ja dann mal länger unterwegs zu sein. Vorher hatte mich Marcin angeschrieben und gefragt, wo man denn einen Kolben für die M24 herbekommt, denn George Wander, der die M24 Webseite ins Leben gerufen hatte, war vor kurzem erst von uns gegangen. Der hatte auch immer Ersatzteile angeboten, unter anderem auch Zylinder und Kolben für das 1938er Modell. Ich habe Marcin zu Wahl Spezialkolben geraten und auch nebenbei erwähnt, dass ich mir gerne einmal seine M24 anschauen wolle, woraufhin ich eine Einladung von ihm erhalten habe.

Nun denn, so habe ich für den Sonntag eine Übernachtung im Oderbruch und für Montag und Dienstag in Prizwitz???? / Polen, etwa 10 km von Marcin entfernt, zwei Übernachtungen über Booking.com gebucht. Zuerst wollte ich ja mit der DB Goldstar fahren, aber als ich dann mal Google Maps gefragt habe, wie weit das eigentlich ist, bin ich schnell zu der Erkenntnis gekommen, doch die Kawa W650 zu nehmen. Die ist leiser, angenehmer zu fahren und hat einen E Starter. In Anbetracht meiner lädierten Knie ein nicht zu unterschätzender Vorteil. Zumal auch noch ein Langsteckentest ausstand, bei dem ich die beiden 30 Liter Koffer für die Schottlandreise testen konnte. Ich



Erste Unterkunft im Oderbruch

war nicht nur gespannt auf die BSA, sondern auch auf Polen selbst, denn es war meine erste Reise dorthin. Wie sieht es in Polen aus, wie ist das Straßennetz? Was ist mit Tankstellen? Bezahlen mit Zloty? Alles Neuland für mich. So habe ich vorsichtshalber mal meinen Reservekanister mit 2,5 Liter Sprit mitgenommen, Regenklamotten und alles, was man so für 6 Tage braucht. Das passt alles ganz bequem in die Koffer und man hat noch Platz im Tankrucksack. Gut vorbereitet habe ich mich dann auf den Weg zum Vogtlandtreffen gemacht, über Vogelsberg und Rhön ging es nach Osten, Richtung Mellrichstadt, als ich ein leichtes Schleifen beim Bremsen am Vorderrad bemerkte. Es war sowieso eine Pause nötig und ich steuerte einen Rewe Markt mit Bäckerei an. Ein kurzer Blick genügte um festzustellen, dass ich eine Schraube an der rechten Kotflügelhalterung verloren hatte und die andere war auch schon recht weit rausgedreht. Nach einem Kaffeestückchen und Latte Macchiato habe ich die Schraube mit dem Bordwerkzeug festgedreht. In Hildburghausen gibt es den bekannten Kawasaki Händler Dötsch, der sich auf die W650 und auch W800 spezialisiert hat. Bis dahin waren es nur knapp 40 km und es lag auch noch fast auf meiner Strecke. Ein Blick ins Handy und schon hatte ich die genaue Adresse. Beim Dötsch angekommen staunte ich nicht schlecht, standen doch im Verkaufsraum etwas 10 Stück W650 in allen möglichen Varianten, keine Original, alle mehr oder weniger umgebaut. Auf die Frage, was ich den bräuchte, beklagte ich den Verlust einer Schraube für die Kotflügelbefestigung und in wenigen Sekunden hatte der die Schraube und eine kleine Ratsche bei der Hand und wir gingen zum Motorrad. Sein Blick schweifte über die Kawa und er wusste sofort was verändert wurde und während wir uns so unterhielten, hat er mit geübtem Griff die Schraube ersetzt. Auf meine Frage was ich denn schuldig sei, kam nur ein "geht aufs Haus", na das nenn ich mal einen Service. Ich konnte dort auch noch mein Visier von den vielen Fliegenleichen reinigen, bevor ich mich auf den Weg Richtung Rennsteig machte.

Das Treffen im Waldfrieden war wie immer ganz nett, zumal ich mit in die Hütte von Monika und Jürgen Jaeschke gehen konnte und mir mit Stephan Müller das kleine Stübchen mit Stockbett geteilt habe. Am Samstag gab es dann wie immer eine Ausfahrt, diesmal mit dem Ziel Ziegenrück, durch das wir gefühlt 4 Mal aus verschiedenen Richtungen gefahren sind. Am Sonntag ging es dann auf Land- und Bundesstraßen nach Bleyen Genschmar, ein kleines Dorf im Oderbruch zu meiner Unterkunft. Am Montag bin ich dann bei Kostrzyn über die Oder nach Polen gefahren. Erste Unterkunft im Oderbruch.

Es war das erste Mal, das ich in Polen war und voller Neugier was mich da so erwartet. Es gibt viel Agrarwirtschaft mit riesigen Raps-, Mais- und Getreidefeldern, soweit das Auge reicht. Unterbrochen werden sie von großen Kiefernforsten, die prächtig auf den sandigen Böden gedeihen. Viehwirtschaft scheint es nicht zu geben, denn ich habe nur einmal fünf Kühe auf einer Weide grasen sehen. Kleinere Dörfer an den Hauptverkehrswegen sehen schon größtenteils heruntergekommen aus, mit vielen leerstehenden Häusern. Nur die größeren Städte sind schick, mit teilweisen alten Häuserfronten, Supermärkten und Industriegebieten. So habe ich mir in der nächsten größeren Stadt an einem Bankautomaten vor einem Supermarkt mal Zloty gezogen, denn ganz ohne Bargeld geht es ja nun doch nicht, habe ich mir gedacht. Zumindest ist es ein beruhigendes Gefühl, landesübliche Währung in der Tasche zu haben. Aufgefallen sind mir mehrere Bronzestatuen vom polnischen Papst Johannes Paul II., der über 26 Jahre das Oberhaupt der katholischen Kirche war. Die Hauptverkehrswege lassen sich gut fahren und sind über viele Kilometer schnurgerade, wobei die Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h beschränkt ist. Daran halten tut sich keiner, selbst die Fahrschulen nicht und wo es geht wird auch 120 km/h gefahren. Zweimal habe ich auch Polizei gesehen, die kurz vor einem Baustellenbereich gestanden hat. Wer sich über den vielen LKW Verkehr beschwert, der sollte mal nach Polen fahren. So viele LKW hab ich in meinem Leben noch nicht auf Landstraßen gesehen, das Verhältnis zum PKW ist mindestens 1:5, wenn nicht noch höher und sie kamen mir alle entgegen. Die kleineren Nebenstraßen sind teilweise mit Vorsicht zu genießen und oft in einem angrenzend desolaten Zustand, zumindest für unsere Verhältnisse. In den Kurven liegt oft Schotter oder Sand, und so heißt es seine Fahrspur gut zu wählen.



Berühmter Neptunbrunnen in Danzig

Es lässt sich zumindest in Richtung Danzig zügig fahren und so war ich etwa um 16 Uhr in meinem pikfeinen Hotel, hab kurz eingchecked und bin dann zu Marcin gefahren.

Nachdem der Hund sicher in seiner Kammer eingesperrt war, konnte ich dann das Haus betreten. Marcin hat mir dann seine BSA Sammlung gezeigt, alles wunderschöne Vorkriegs-BSA. Die Zeit verging wie im Fluge, es war schon nach 22 Uhr und ich war echt müde, habe mich nach einem Bett gesehnt. Für den Dienstag hatten wir ausgemacht, dass er etwas früher Feierabend macht und mir Danzig zeigt. Ich bin dann noch gute 15 km, bei frischen Temperaturen, in mein Hotel gefahren, hab schnell geduscht und kurz darauf hab ich auch schon fest geschlummert. Nicht nur das Zimmer war perfekt, sondern auch das Frühstück, welches ich nach ausgiebigem Schlafen serviert bekommen habe. Marcin hat mich um 13 Uhr vor dem Hotel abgeholt und wir sind die gute 40 km nach Danzig gefahren.

Da es Dienstag war und die Saison noch nicht so richtig am Laufen, haben wir auch gleich einen Parkplatz nahe der Altstadt, gefunden. Wir sind durch das historische Danzig geschlendert mit dem Grünen Tor, dem Neptunbrunnen, das Goldene Tor und Marienkirche. Viele deutsche Inschriften waren an den Fassaden zu sehen, die größtenteils nach der Zerstörung im zweiten Weltkrieg originalgetreu rekonstruiert wurden. Bis 1939 waren 90% der Danziger Bevölkerung Deutsche, Goebbels` Propaganda hat diesen Deutschen Korridor aufgehetzt, und durch einen fingierten Angriff Polens, hat dort ein schwarzes Kapitel der deutschen Geschichte seinen Anfang genommen.

Nach einem lecker Mittagessen und noch einem Kaffee hinterher, sind wir wieder nach Nowa Karczma zu Marcin gefahren. Ich durfte dann die M24 genauer im Detail fotografieren, die wir dazu in den Garten geschoben haben. Sie unterscheidet sich in einigen Details von meiner. So hat diese einen verchromten Kettenschutz, meiner ist lackiert, dafür sind meine Naben verchromt. Marcins BSA hat schwarze. Meine hat kein Tankpanel und ein Competition Getriebe, dafür hat seine M24 die heruntergezogenen Kotflügel. Marcin erzählte mir, dass diese M24 Polen nie verlassen hat, er sie aus Erstbesitz hat, das Motorrad bis 1965 gelaufen ist und auch einen schweren Unfall hatte.



Goldenes Tor

Meine ist bis 1961 gelaufen, was auch die fast identischen Tachostände belegen. Die Gabel ist zweimal gebrochen und am Zylinderkopf ist eine Ecke, wo die Ölrückführung vom Auslassventil geschickt repariert worden ist. Sie hat lange Zeit in einem wohl etwas feuchten Keller gestanden, denn die Felgen und auch Sattelfedern sind rostgeplagt. Er möchte jetzt die Reanimierung in Angriff nehmen, technisch auf Vordermann bringen, aber optisch soll sie ihre Geschichte behalten. Die Hauptaufgaben werden wohl die Gabel und der Zylinderkopf sein. Wenn seine dann wieder auf der Straße ist, wollen wir uns mal in Warschau in der Krolewska 23, bei dem Haus von Zorrel treffen. Back to Roots zu einem Tänzchen auf der Straße unter Brüdern.

Eins, zwei, drei im Sauseschritt, die Zeit vergeht, wir gehen mit... und so war es wieder fast 23 Uhr bis ich zum Hotel aufgebrochen bin. Das Frühstück habe ich abends schon aufs Zimmer geholt und meine beiden Koffer zusammengepackt, so dass ich nur noch in die Motoracklamotten schlüpfen musste. Ich bin dann auch um 5 Uhr bei frischen Temperaturen aufgebrochen, hab bis 7 Uhr gute Kilometer gemacht. Nach einer kleinen Frühstückspause bin ich nur gut 50 km weit gekommen, die Augenlieder wurden plötzlich



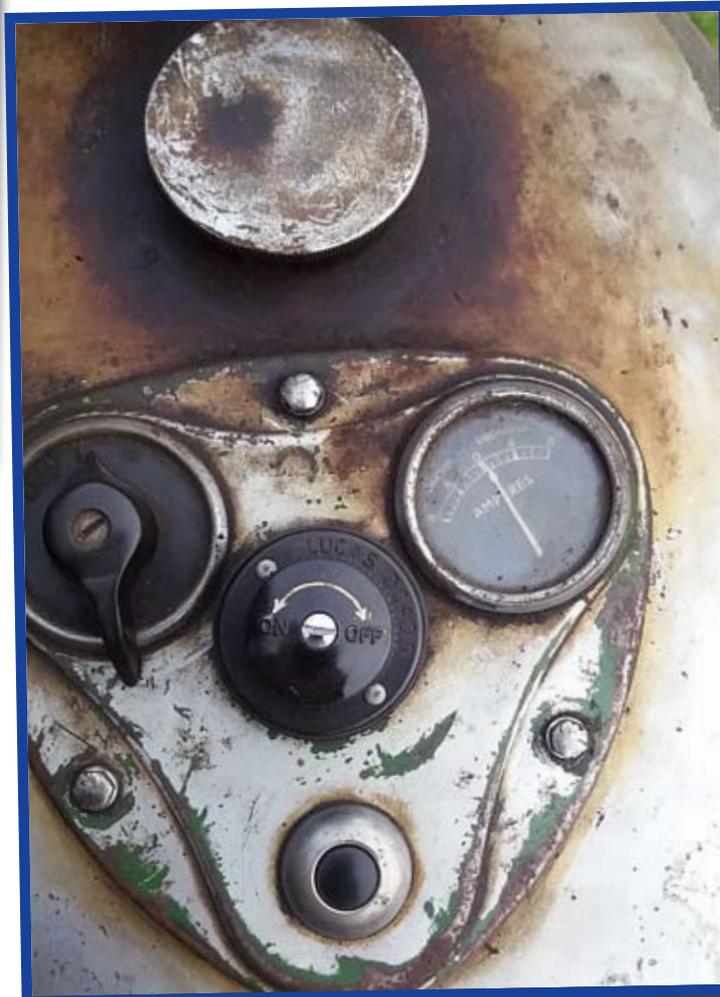
Der Kilometerstand

schwer. Auf einem Parkplatz mit einer riesigen Buche habe ich mit dem Tankrucksack unter dem Kopf ein viertel Stündchen tief und fest geschlafen. Diese kurze Zeit reicht in der Regel, um danach wieder fit für die Weiterfahrt zu sein. Kurz vor Frankfurt/Oder habe ich nochmal auf polnischer Seite günstig den Tank gefüllt, denn ich stand schon auf Reserve. Auf der A12 ging es dann auch flott weiter, es war aber eine recht anstrengende Fahrerei, denn es blies mir ein teilweise böiger Wind entgegen. Mit den schweren Koffern an den Seiten fing die Kawa so bei 120 ganz leicht an zu pendeln. Mit leicht geduckter Haltung verschwand das Pendeln, aber die Müdigkeit meldete sich wieder. Noch bevor ich auf die A9 Richtung Leipzig schwenkte, musste ich eine weitere Pause machen, der Rest des Frühstückes wurde sich einverleibt. Auf einer Bank fand ich Ruhe für das notwendige Verdauungsschläpfchen. Frisch gestärkt und ausgeschlafen ging es weiter gen Hermsdorfer Kreuz. Fahren auf der Autobahn ist eine monotone Angelegenheit, da schweifen schon mal gerne die Gedanken etwas ab, im Fokus aber bleibt immer der Tageskilometerzähler, den man ja beim Tanken immer zurückstellt.



Es gibt ja heutzutage fast an jeder größeren Ausfahrt einen Rasthof, die auch ausgeschildert sind. Ein Blick auf die bereits gefahrenen Kilometer ließ mich erkennen, gleich musst du auf Reserve schalten. Je nach Fahrweise kommt man recht weit mit den 15 Litern, auch über 300 km. Nach Umschalten auf Reserve sind noch locker gute 50 km machbar, also alles im grünen Bereich. Aber auch nur, wenn man nicht beim Tanken vergessen hat, den Benzinhahn wieder auf die normale Stellung zu stellen. Ich dachte noch hm..... die ist aber genügsam, da war der Motor auch schon aus, der Tank trocken. Bei längeren Touren habe ich immer einen kleinen Reservekanister mit 2,5 Litern Benzin dabei, denn speziell bei den Englischen Motorrädern ist das mit der Reserve meist eine kurzatmige Sache. Es waren keine 5 Minuten, die ich auf dem Standstreifen verbrachte um meine Fahrt zur nächsten Tankstelle fortzusetzen, da gab es noch einmal eine längere Pause. Die nächste Rast mit Tanken war dann am Kirchheimer Dreieck, den heimatlichen Stall schon in der Witterung, in den ich dann um 16.30 nach etwas über 900km eingelaufen bin.

Grüße Klaus



Deckel auf und zu: Getriebeinspektion

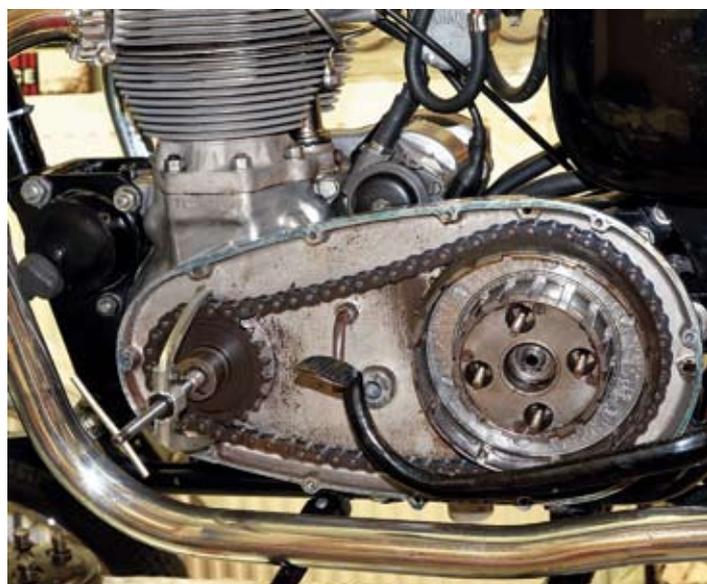
Text / Fotos: Walter Arndt

(WA). Hast ja recht, lieber Martin, deine Worte aus der Redaktionsstube in der letzten „Info“ mit der Bitte um Beiträge klingen mir noch im Ohr. Nur Treffen-Berichte, das ist auf Dauer doch etwas dünn. Technikberichte, Tipps oder ähnliches, das wünsche ich mir selbst auch zu lesen. Aber wenn nichts geschrieben wird, gibt's auch nichts zu lesen. Eine Binsenweisheit. Dann müssen wir den Stift eben selber spitzen...

Die Tiger 100 hat mich schon etwas beschäftigt, seit ich sie habe. Und das ist noch nicht so lange her. Bekanntlich gibt es an einem alten Motorrad immer etwas zu warten oder zu optimieren. So nahm ich mir über diesen Winter das Getriebe vor. Es ging nicht um die Schaltbarkeit, daran war nichts auszusetzen. Es ging um die „Inkontinenz“. Das gute Getriebe verlor alle paar Tage einen Tropfen Öl. Für meinem Geschmack „zu viel“, auch wenn man bei einem Brit Bike aus den 50er Jahren gewisse Zugeständnisse machen muss. „Abdichten“ hieß nun das Zauberwort.

Es war das erste Getriebe, das ich öffnen wollte, ein gewisser Respekt war daher nicht zu verleugnen. Die Kunst ist wohl weniger das Öffnen, alles wieder richtig zusammensetzen, schon eher. Doch auf den Schnittbildern, die ich zuvor studierte, waren nicht allzu viele Teile zu sehen. Das sollte also machbar sein. Bevor ich mich dem eigentlichen Getriebe widmen konnte, galt es erst mal, den Primärtrieb zu demontieren. So kam ich der Getriebeausgangswelle näher. Im Primärkasten fanden sich dann Teile einer Rolle, die nach genauer Begutachtung von der Primärkette stammen. Es hatte sich also schon mal gelohnt, den Primärkasten zu öffnen.

Nach der Demontage der Antriebskette kam ich zum Eigentlichen, dem Getriebe selbst. Ursprünglich wollte ich es komplett ausbauen. Davon kam ich dann wieder ab, die Mühe mit der Demontage aus den Halteplatten konnte ich mir auch sparen. Es war ja nun von beiden Seiten gut zugänglich. Öl ablassen und den äußeren Deckel entfernen. Mit Mühe löste sich der Deckel, vorhandenes Dichtungsmittel kämpfte wirksam dagegen. Die gewickelte Kickstarterfeder schnellte herum und der äußere Deckel bewegte sich Millimeter für Millimeter nach außen. Nun lag der innere Deckel vor mir, der die beiden Getriebewellen hält. Hier galt es nun, die 1/2 Zoll-Mutter zu lösen und die Kickstarterratsche von der Hauptwelle zu ziehen. Nochmal ein paar Schrauben lösen und mit Ziehen und leichtem Klopfen löste sich auch dieser Deckel vom Gehäuse. Leider kamen



Wer ans Getriebe will, muss erst mal den Primärtrieb demontieren

die Getriebewellen ein Stück mit heraus und dann macht es auch schon „plöpp“, der Schaltquadrant hat sich aus der Verzahnung der Kurvenscheibe gelöst und dreht sich nun entspannt in seiner Lagerung im inneren Deckel. Toll, ich habe mir seine Stellung nicht gemerkt! Das sollte mich noch beschäftigen.

Dann war der Blick frei auf die beiden Getriebewellen, die Schaltklauen und die Kurvenscheibe. Alles ganz kompakt, kein Platz verschwendet. Vorsichtig entfernte ich das vor mir befindliche Viertegangrad. Es folgten nun die Wellen mit den Zahnradern, die Schaltgabeln und die Kurvenscheibe. Dann war das Gehäuse leergeräumt. Soweit so gut. Liegen die Einzelteile dann vor einem, heißt es erst mal Teile-Reinigung: Alte Ölreste wegwischen, Dichtungsreste entfernen, Gewinde säubern. Fleißarbeit eben.

Und die Zustandsprüfung der Getriebeinnereien. Keine Ahnung, wann das Getriebe meiner Tiger zuletzt offen war. War es das überhaupt schon mal? Die Zahnradern sahen jedenfalls nicht schlecht aus. Gewisse Laufspuren zwar sichtbar, allerdings nicht besorgniserregend. Nebenbei wollte ich am oder um das Getriebe noch ein paar Schrauben oder Muttern austauschen. Verrostete raus, neue rein. Eine Schraube, nämlich die des Getriebeölkontrollstopfens hinten am inneren Deckel hatte es auch nötig. Sie drehte durch, ging nicht vor und nicht zurück. Mittels Säge trennte ich den Schraubenkopf ab, der restliche Gewindestumpf ließ sich nach innen herausdrehen. Die maroden Gewindegänge ersetzt nun eine Stahlwendel, dazu wurden noch verschiedene Lagerbuchsen und Dichtungsringe getauscht.

Nun mit viel Sorgfalt der Einbau von Haupt- und Nebenwelle. Wichtig ist, dass die beiden Schaltklauen auch in die beweglichen Getrieberäder eingreifen. Neue Papierdichtungen und der innere Deckel konnten wieder montiert werden. Wie war das noch mit der Stellung des Schaltquadranten? Mit neuer Kickstarter-Ratsche und vorgespannter Kickstarterfeder folgte schließlich noch der äußere Deckel. Dann die Probe aufs Exempel: Klick – klick – klick, die Gänge schalteten sich nach oben, jedoch leider nicht mehr zurück! Oh jeh, das bedeutete wohl einen Montagefehler. Also Deckel nochmal ab. Fürs erste reichte es mir! Nachlesen und schlau machen! Die Verzahnung wars, ich habe den Schaltquadranten falsch ausgerichtet. Also Deckel erneut montieren. Nun klappte auch das Probeschalten auf der Hebebühne: Viermal hoch und viermal runter, alles in Ordnung! Primärtrieb mit neuer Kette ausgestattet und den eingelaufenen Kupplungskorb ersetzt, die Zielgerade war in Sicht.

Ach so, noch zur entscheidenden Frage: Ziel erreicht?

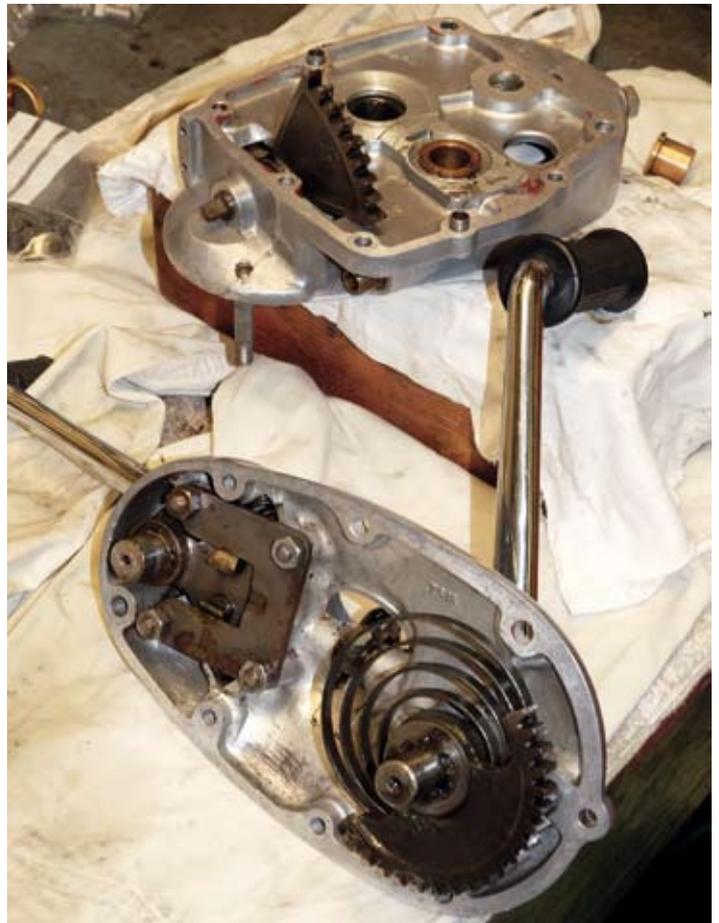
Das Getriebe ist jedenfalls dicht, ein paar Schäden wurden auch beseitigt. Insofern alles im „grünen Bereich“. Und einmal sehen, wie es in der „Zahnradkammer“ so zugeht, ist schließlich auch kein Fehler.



Zwischen Motor und Getriebe der Ölabscheider (Petromax)



Getriebegehäuse leer



Beide Deckel, der innere oben mit dem markanten Schaltquadranten



Die beiden Getriebewellen mit den Zahnrädern



Deckel drauf und zu, Zahnräder werkeln gleich wieder im Verborgenen



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

British Bikes Weigelt

Tel. 0 61 52 - 98 78 18

Fax 0 61 52 - 98 57 68

www.bb-weigelt.de

Schrauber Tipp

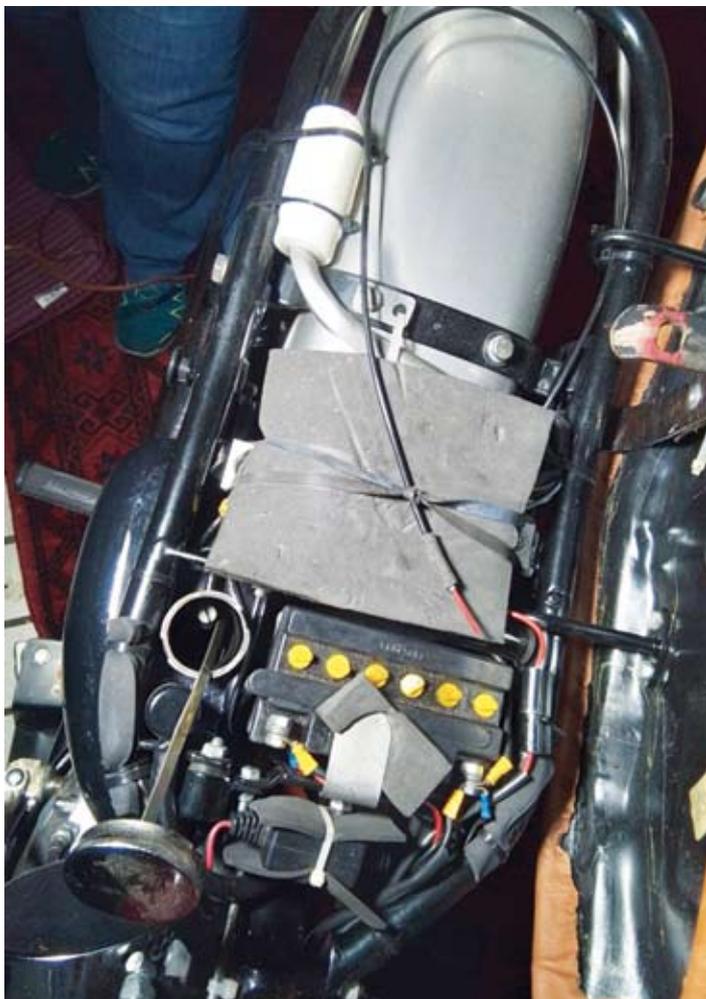
Es ist leider so, dass wir mit zunehmendem Alter meistens nicht gelenkiger werden. Ab und zu sollte man ja mal die Kette schmieren. Bei meiner TR6 Bj. 1968 ist es sehr umständlich. Der von mir verbaute 1971er Auspuff hilft auch nicht gerade. Von hinten auf das Ritzel zu sprühen ist mir wegen der Bremsstrommel zu riskant.

Nun hat ja die Triumph eine automatische Kettenschmierung. In der Öltankeinfüllöffnung ist eine Stellschraube, wo man die Ölmenge zur Schmierung der Kette einstellen kann. Da mir aber ein Freund gesagt hat, dass es fast unmöglich ist, die richtige Ölmenge einzustellen, habe ich das Röhrrchen am Öltank verschlossen. Ich habe an dem Röhrrchen, dass am Bremsanker angelötet ist und in das Dreieck Ritzel

/ Kette zeigt, ein 4mm Kunststoffrohr angebracht (mit einem Gummischlauch verbunden). Das Kunststoffrohr führt über die Schwinge an dem Rahmendreieck hoch unter die Sitzbank. Das Rohr ist 50cm länger und wird unter der Sitzbank eingeklemmt.

Wenn ich nun meine, meine Kette hätte es nochmal nötig, stelle ich die Triumph auf den Hauptständer und lege eine Zeitung unter die Kette. Dann starte ich den Motor und lege den 1. Gang ein. Jetzt nehme ich eine Dose Kettenspray und sprühe durch das Kunststoffrohr auf die Kette. So brauche ich nicht mehr auf die Knie und muss mich nicht verrenken.

Burkhardt Hamm, Siegen (Text/Fotos)



16. Vogtländisches Engländer Treffen

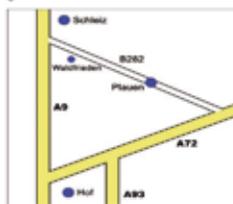
Fr. 02. bis So. 04.06.2023
50°32'43,20 N / 11°58'27,40 O



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

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

CBBC Jahres-Haupt-Versammlung & 6. OWL-Meeting

16.-18. Juni 2023

Freitag: **Anfahrt**
 Samstag: **Ausfahrt** und **JHV**
 Sonntag: **Abreise**

Altes Kohlenlager
 Sobbeweg 13
 in 33415 Sende/Verl

Für Zelte ist ausreichend Platz vorhanden. Wohnmobile können auch abgestellt werden, allerdings ist der Platz begrenzt. Auf der Internetseite der Stadt Verl (www.verl.de Freizeit + Tourismus) findet ihr Wohnmobilstellplätze in der Nähe. In Schoss Holte Stukenbrock befinden sich auch Campingplätze.

Für alle die eine feste Behausung bevorzugen hat die Internetseite www.verl.de ein Unterkunftsverzeichnis für Hotels und Pensionen.

Infos:

01 70 – 54 11 638 (Andreas)
 05 21 – 17 32 66 oder
 01 62 – 469 47 05 (Dietmar)



Der **CBBC Stammtisch OWL** wünscht allen Besucher*innen des **6. CBBC OWL-Meeting** eine stau- und pannenfreie Anreise.

Änderungen 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

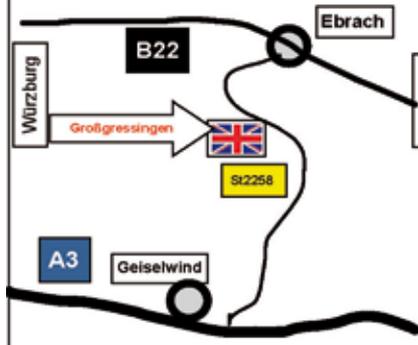
Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.

Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006
stammtisch-franken@cbbc.de

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



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



18. CBBC Engländertreffen im Schwarzwald

08. Juli 2023
 D-75733 Gerwihl/Schwarzwald (Eichhalten)



18th BLACK FOREST MEETING

Mit dem Kauf einer Flasche Brit Biker Whisky (24,00 Euro) finanziert ihr das Treffen und habt einen stilvollen Werkstattschluck für zu Hause.



Kontakt: Lukas und Klaus lukas.eber@online.de

Massenlager-Anmeldungen bitte direkt unter Tel. 07704 1262. Reservierungen werden nur bis Samstag 20.00 Uhr gehalten. Zelten kostenlos. Frühstücksbuffet auch für Camper und Besucher.



18th BLACK FOREST MEETING



PROGRAMM

Samstag, 08.07. ab 10.00 Uhr am Nachmittag am Abend
 Beginn des Engländertreffens
 Bei gutem Wetter ca. 50 km Ausfahrt
 Benzingesprache und Lagerfeuer

Sonntag, 09.07. ab 08.30 Uhr
 Brit Biker Brunch
 Ende ca. 14.00 Uhr

Lang Distance Biker können sich bereits auf Freitag im Massenzimmer anmelden.



13. Klassisches Motorrad - Treffen am Landmuseum Lorch/Ransel

Für Britische-, Veteranen- und Klassische Motorräder

Von Fr. 21.07 bis So. 23.07.2023
 Beginn 10.30 Ende 10.30

Kirchstr. 34A / Gewerbegebiet
 65391 Lorch/Ransel



Infos: Dieter B.
 Mobil: 0174 33060660

TOOLBOX STORIES

In der letzten Info hatte ich zum „Toolbox Contest“ aufgerufen und wir haben dazu 6 Einsendungen erhalten. Es sind dabei schöne Geschichten herausgekommen, die wir Euch in den nächsten Heften (in der Reihenfolge des Eingangs) präsentieren werden. Wie versprochen, haben wir auch eine Club - Weste unter den Einsendern verlost. Dazu habe ich die Einsender durchnummeriert, und dann gewürfelt. Der Würfel fiel auf Martin Merkel, herzlichen Glückwunsch. Als Trostpreis bekommen die anderen Einsender eine Club - Tasse.

Ihr seid weiter dazu aufgerufen, Bilder Eures „Bordwerkzeugs“ und eine Geschichte dazu einzusenden. (mk)

Wie immer letztendlich (d)eine Werkzeugtasche auch ausgerüstet sein mag: die beste „Toolbox“ ist doch die, die man gar nicht erst öffnen muss.

Glück Auf! Peter Raschke

Toolbox XXL

Text / Fotos: Peter Raschke, Marl

Als ich in der letzten Info das Stichwort „Toolbox-Contest“ las (Seite 18), musste ich nicht nur an die Werkzeugtasche an meiner Tiger 100 (1966) denken (dazu: siehe weiter unten), sondern vor allem an eine Geschichte, die inzwischen gut 30 Jahre zurückliegt.

Damals gehörte zum Straßenbild meiner Heimatstadt ein (damals schon) altes BMW-Gespann, gefahren von einem ebenso alten Windgesicht vom Typ „Kradfahrer - Deutsche Wochenschau“: eine hagere, wettergegerbte Gestalt, abgegriffene, schmutzig weiße Halbschale mit Fliegerbrille (Marke „Richthofen“) und - unverkennbar - immer mit einem bis zu den Waden reichenden, schwarzen Ledermantel unterwegs. Mich erinnerte dieser Typ an das alte Nachkriegs - Motorradfahrer - Logo auf den rot-weißen Durchfahrt - gesperrt - Schildern und bei seinem Anblick war mir stets etwas mulmig, erschien er doch damals schon merkwürdig aus der Zeit gefallen.

Eines Tages allerdings begegnete ich ihm mit seiner Gespann-BMW auf einem damals sehr beliebten Motorradtreff hier in der Gegend. Er stand mit seinem Gerät abseits der Masse an japanischen Joghurtbechern und philosophierte über den Verfall der wahren Moped Lehre, über die vergangene, goldene Zeit der echten Windgesichter und darüber, dass früher jeder Motorradfahrer auch sein eigener Mechaniker war. Und wie zum Beweis öffnete er die Persenning seines Beiwagens und präsentierte mir eine Ansammlung von Reisetaschen, gefüllt mit allen möglichen Werkzeugen und Ersatzteilen für seine BMW. Es hätte mich in diesem Moment kein bisschen überrascht, wäre er in der nächsten Sekunde zu einer Pan - Amerikareise, oder zur Durchquerung der Sahara aufgebrochen und dies nicht, ohne vorher noch eben sein Motorrad komplett zu zerlegen und anschließend wieder zusammenzuschrauben. Natürlich war ich damals, wie heute ein wenig neidisch auf das beiwagenbedingte, gigantische Platzangebot für eine „tool-box“ im Super-XXL-Format.

Die Schweizer Armeetasche, die ich mir an meine (ebenfalls aus Armeebeständen stammenden) Tiger geschraubt habe, beinhaltet immerhin das Nötigste, um die eine oder andere kleine Panne zu beheben. Was alles drin ist, sieht man auf dem Foto. Mein ganzer Stolz ist die rote Baby-Rohrzange, die ich, als ich sie noch nicht hatte, einmal beim Auswechseln des gerissenen Kupplungszugs schmerzlich vermisste und die Tiger deshalb bei glühender Hitze bis zur nächstgelegenen Tankstelle schieben musste, wo man mir mit geeignetem Werkzeug aushelfen konnte.



Kleine Helfer für die Panne zwischendurch



Tiger mit Tasche: beide ehemals im Militärdienst und nun friedlich vereint

TOOLBOX STORIES

Rucksackbegleiter: Alles an Bord

Text / Fotos: Walter Arndt

(WA). „Plöng...“ macht es und vor mir liegt es ausgebreitet: Das Bordwerkzeug. Schon länger nicht mehr ausgepackt, aber das ist ja nicht schlimm. Eher im Gegenteil. Ist auf jeden Fall schon richtig viel rumgekommen, da (wie der Name schon sagt) „immer an Bord“.

In der Tat, ohne das Werkzeug bin ich eigentlich nie unterwegs. Gehört zum Motorrad einfach dazu. Es hat seinen Stammplatz in meinem Rucksack, so kann ich es auch problemlos bei einem anderen Motorrad mitführen, ohne ein Werkzeugfach auf- und zuschrauben zu müssen, wenn es ein solches überhaupt gibt. Geht, s auf größere Tour ist der Stammplatz im unteren Fach des Elefantenboys. Und drin sind die wichtigsten Schlüssel, Kupplungs- und Gasinnenzüge universal sowie im Döschen verschiedene Kleinteile wie Schraubnippel, Endkappen für Züge, Splinte oder einige Schrauben/Muttern. Isolierband, etwas Draht und Kabel sowie eine Ersatzkerze runden die Sache ab. Und natürlich ein Stromprüfer.

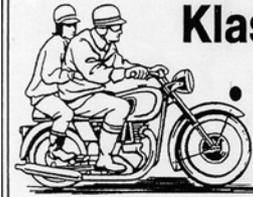
In den 80er Jahren fesselte mich der Italiener-Bazillus. Und seit dieser Zeit war das Thema „Bordwerkzeug“ irgendwie wichtig geworden. Der klassische Fall war die gemeinsame regelmäßige Ausfahrt meines Freundeskreises. Immer mehrere „kleine“ Guzzis

und andere halbstarke Mopeds. Und vorzugsweise war es meist die erste Frühjahrs-Ausfahrt: Einer musste fast immer rechts blinken und anhalten. Diagnose: Kupplungszug gerissen. Seitdem ist ein Innenzug für Kupplung und Gas obligatorisch. Natürlich mit Schraubnippel und (bei den kleinen Guzzis) Feder. Hat man nämlich bei angerissenem Kupplungszug während der Fahrt noch einige hundert Meter am Kupplungszug gezogen, Motto „Was ist denn nur mit der Kupplung los...?“, ist der Zug ganz gerissen und die Feder hinten am Getriebeausgang verabschiedete sich auf Nimmerwiedersehen. Der Austausch des Innenzugs ging dann trotz Gefummel beim Einhängen am Getriebeausgang erstaunlich schnell vonstatten. Man bekam halt Routine...

Und seitdem gehört Bordwerkzeug immer dazu. Ob mans braucht oder nicht braucht.

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



**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

Kaldenkirchen

Spring Live



Mehr Klassik geht nicht....

Foto: W.Wagner