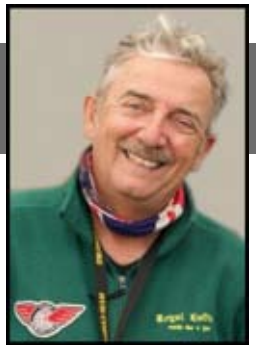
Nr. 4 Juli/August 2024 5 Euro K 20 687

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.

4/2024

AKTUELLES VOM PRÄSI



Liebe CBBC-Leute, erstmals hallo aus Wiesbaden

Vielen Dank für das Vertrauen das ihr in mich setzt. Nun schreibe ich mein erstes Aktuelles vom Präsi.

Gleich schon mal vorab: ich werde das Rad für den CBBC nicht neu erfinden, oder alles von unten nach oben drehen. Nein, dafür hat der CBBC zu gute Bestandteile als Verein. Natürlich bin ich auch für neues Aufgeschlossen, gerade wenn junge Leute den Weg zum CBBC finden möchten, da sehe ich immer die gute Seite: das junge Mitglied kann vom alten Mitglied viel Erfahrungsschätze lernen und das alte Mitglied etwas vom jungen aus der modernen Zeit. Was mir ganz viel am Herzen liegt, schreibt mal mehr von Euch für die CBBC-Info, rund um das Erlebte über eure Motorräder, es ist immer auch für die Lesenden interessant, traut Euch mal!

Ich möchte das der CBBC immer viel Wind bekommt für seine Segel und das Clubschiff noch lange mit Kraft auf den Wellen fährt. Ja und jetzt mal noch etwas in eigener Sache:

Bitte mir bis zum 1. September die Teilnahme zusagen, falls ihr kommt zum „.1.Motorrad im Herzen ein Lächeln im Gesicht Treffen“ vom 13.9 - 15.9.2024 (es muss ja für Speise und Trank und noch vieles andere gesorgt werden und der Platz hat auch eine Größe die nicht unendlich ist. Danke schon mal vorab. Es wird wieder ein Motorrad Treffen werden zurück zu den Wurzeln. Und für mich heißt das Treffen jetzt privat: „Es Herzige“, kann man sich besser merken, finde ich...

Nun, die Zeit zieht ins Land und ich wünsche allen, die dieses Jahr ein Treffen machen nur das Beste, viel Sonnenschein und nette Leute die es besuchen.

In diesem Sinne noch eine schöne Motorrad Saison 2024.

Gruß Dieter

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

Der Wechsel ist vollzogen - Ihr konntet schon das erste Vorwort unseres neuen 1. Vorsitzenden Dieter Beck lesen. Beim Treffen im Frankenland hat Lonni die JHV kurz und knackig durchgezogen und wir haben mit Andre Dietrich auch endlich wieder einen Schriftführer. Und mit Jochen Trockel wurde ein neuer Kassenprüfer gefunden. Das und mehr könnt Ihr im Protokoll der JHV auf der nächsten Seite nachlesen. Danke an Dieter, Andre und Jochen, ich freue mich auf die Zusammenarbeit! Dank auch an Paul für die über viele Jahre geleistete Arbeit in verschiedenen Funktionen. Der Abschied aus dem Vorstand ist Paul sichtlich schwer gefallen. Für mich ist es aber eh kein Abschied, sondern lediglich eine neue Phase, in der Paul ganz sicher „seinen“ Club begleiten und unterstützen wird. Aber jetzt werde erst mal wieder richtig gesund, Paul. Ich wünsche Dir weiterhin Geduld und Ausdauer bei Deinen Reha Maßnahmen.

In dieser Ausgabe findet ihr wieder eine ausführliche Rückschau auf die vergangenen Treffen, aber auch andere Geschichten. Danke an alle Schreiber! Ich selbst war die letzten Wochen auch ganz gut unterwegs und konnte einige „Brit Bike Meetings“ besuchen. Dabei geht es nicht nur um die Anfahrt, sondern man nimmt auch hin und wieder einige Unbilden in Kauf, einfach um liebgewordene Freunde wieder zu sehen. Die Anfahrt zum Treffen in Rüthi (CH) im Juni war dieses Jahr nicht gerade vergnügungssteuerpflichtig, entsprechend wenig Brit Bikes hatten sich eingefunden. Aber es kamen dennoch etliche Gäste in den Löwengarten und es wurde, trotz des schlechten Wetters, wieder recht gemütlich. Vorteil bei weniger Besuchern: Bruno und Jane vom Britisch Corner konnten mir zur Übernachtung ein eigenes Zimmer zur Verfügung stellen - Danke nochmal dafür und auch für das Frühstück.

Dieses Jahr viel Platz vor dem British Corner

Das neue Jahr wirft seine Schatten voraus und wir denken schon an unseren Club Kalender 2025. Ich habe den Aufruf dieses Jahr früher gestartet, einfach um mehr „Luft“ für die Erstellung zu haben und um Euch mehr Zeit zu geben, schöne Bilder zu machen und auszusuchen. In diesem Zusammenhang möchte ich Euch nochmal dringend bitten, die Hinweise im Aufruf auf Seite 27 zu beachten. Leider bekomme ich immer öfter auch für die Info Bilder in schlechter Qualität (geringe Auflösung) Dann ist es sehr schade, dass man ein tolles Motiv nicht richtig in Szene setzten kann, schlicht weil die Auflösung das nicht hergibt. Ein Selbstversuch hat mir nun eine mögliche Ursache aufgezeigt: Wenn ich Bilder von meinem Smartphone, die ursprünglich eine gute Auflösung hatten mit der Funktion „teilen“ über die Email Anwendung des Smartphones verschicke, dann wird die Dateigröße automatisch verkleinert! Die Bildqualität wird schlechter. Wenn man das gleiche Bild jedoch mit der selben Email Anwendung als Anhang verschickt, bleibt die Dateigröße unverändert! Hinzu kommt, dass man auch im Menü der Smartphone Kamera die Auflösung einstellen (verbessern) kann. Ich bin leider auch kein Spezialist auf diesem Gebiet, aber ich möchte Euch dringend bitten, wenn Ihr Bilder schicken wollt, Euch mit dem Thema zu beschäftigen - ich muss es zwangsläufig auch! Und ihr könntet mir das Leben damit um einiges erleichtern. Etliche Verbesserungsversuche, Nachfragen und Emails wären überflüssig. Danke für Euer Verständnis.

Grüße aus dem Ländle

Wendhausen 2024 - endlich wieder

Text / Fotos: Ulli Wiggers

Es war 2018, als ich das letzte Mal auf dem Treffen in Lüneburg (Wendhausen) war. Damals mit Michael Deitermann und noch voll im Berufsleben. Michael und ich brauchten diese Treffen um dem hektischen und oft über-fordernden Alltag zu entfliehen. Dann kam mein ungewollter Ausstieg aus dem Beruf, es kam Corona, es kam erst mein gesundheitliches Problem, dann das meiner Frau. Gott sei Dank liegt das alles hinter uns und so stand mein Entschluss fest, auf jeden Fall Volker Iserhohts Einladung nach Wendhausen auf den Meyerhof zu folgen, jenem Meyerhof, auf dem Petra und Klaus-Dieter jahrelang wunderbare Treffen organisiert hatten. (Danke noch mal dafür!) Unbedingt wollte ich mit meinem Bullet-Gespann dorthin. Ich hatte es im vergangenen Jahr bis auf die letzte Schraube zerlegt. Der Motor brauchte eine Überholung, denn die Floating-Bush im BigEnd musste turnusgemäß gewechselt werden (Enfieldfahrer*innen kennen das). Und da das Gespann bereits 120.000 Km auf dem Tacho hatte und seit 35 Jahren auf der Straße ist, wollte ich gleich den Rahmen pulvern lassen und die Blechteile frisch lackieren. Und alles neu verzinken und einen neuen Kabelbaum und einen größeren Tank - aber dazu komme ich noch.

Am Ende wurde das Gespann doch noch pünktlich fertig. Einzig Petra von unserem Dortmunder Stammtisch wollte/konnte mitfahren, was mich sehr freute, da wir im letzten Jahr bereits gemeinsam auf dem Royal Enfield Jahrestreffen am Chiemsee waren. Allerdings wurde die Wetterprognose für den Anreisetag von Tag zu Tag schlechter und so haben wir uns entschieden, bereits am Donnerstag loszufahren. Volker war auch schon ab Donnerstag vor Ort und so konnten wir mittags die Anreise bei idealem Reisewetter antreten. Die beiden PreUnit Enfields liefen wie am Schnürchen und wir kamen noch so rechtzeitig auf dem Platz an, dass wir die Zelte ganz in Ruhe aufbauen konnten. Volker empfing uns herzlich und so stellte sich bei mir wieder dieses wohlige Gefühl ein, hier wirklich willkommen und zu Hause zu sein. Es wurde schon bald dunkel als wir den Grill anschmissen und mit Iris und Peter vom Meyerhof Würstchen auflegten und bei einem guten Rotwein den Abend begrüßten. Später gesellte sich noch Pedro dazu. Er hatte ebenfalls seine Royal Enfield dabei, die ich erstmals live betrachten konnte. Im Verlauf des Treffen hatte ich sogar die Möglichkeit, dieses schnelle Motorrad zu fahren, Begeisterung inbegriffen. So startete das Treffen also am Donnerstag als kleines, reines Enfield-Treffen.

Am Freitag trudelten dann nach und nach zunächst die zahlreichen Helfer*innen vom Hamburger Stammtisch ein, die maßgeblich zum reibungslosen Ablauf des Treffens beitrugen. Und es kamen viele alte Bekannte, die ich schon so lange - eigentlich viel zu lange - nicht mehr gesehen und gesprochen hatte.

Anfahrt - die Enfields liefen wie am Schnürchen

Der Donnerstag: ein reines Enfield Treffen

Wieder viele Freunde in Wendhausen

Der Tank wird abgedichtet

Auch Andere mussten schrauben

Sieht man nicht oft: Indian-Velo 500

Enfield mal nicht in schwarz

Petra und ich machten eine Tour an der Elbe entlang. In Hitzacker ein leckeres Eis gegessen und dann weiter nach Dömitz, um dort die Zitadelle zu besuchen. Auf dem Parkplatz dort wurde es aber zur bitteren Gewissheit, dass etwas mit meinem neuen Tank nicht in Ordnung war. Ein älterer Herr kam dazu und meinte: „schönes Gespann - aber es riecht stark nach Benzin. Ist das normal?“ Nein - ist es nicht! Der neue Tank (Indischer Nachbau des RE Constellation Tanks von 1960 mit satten 20 Litern Fassungsvermögen) war nach 500 Km leck!

So´n Dreck! Meine Stimmung sank auf einen historischen Tiefpunkt, denn wenn aus der Feuchtigkeit erstmal ein stetiges Tropfen wird, ist es mit der Heimreise so eine Sache. Also vorsichtig die Tour auf der nördlichen Elbseite fortgesetzt und dann mit der Fähre rüber und wieder zurück zum Platz. Ich konnte dann den Tank soweit abdichten, dass er am Ende bis zu Hause mit einem geringen Kraftstoffverlust durchgehalten hat.

Der Abend wurde aber trotzdem sehr schön, weil ich erstens nicht der einzige war, der schrauben musste und weil ich mit so vielen alten Freund*innen ins Gespräch kam. Das hatte mir wirklich gefehlt. Die Gespräche waren ernsthaft und doch zugleich heiter, alle geprägt von der Einsicht, dass es einem mit zunehmen Alter alles nicht mehr so leichtfällt und es an der Zeit ist, dankbar für das Vergangene zu sein und die Zukunft genau jetzt beginnen zu lassen. Aber bevor ich jetzt anfange, über das Leben zu philosophieren, wollte ich noch erzählen, dass Ronald von unserem Stammtisch auch noch angereist war und wir eine tolle Zeit miteinander hatten. Viele schöne und z.T. auch seltene Motorräder gab es natürlich auch zu bestaunen. In der Nacht zu Sonntag hatten wir noch das zweifelhafte Vergnügen eines Unwetters mit Starkregen und heftigem Gewitter. Einige Zelte hielten dem Regen nicht stand (meins zum Glück doch) und das Gewitter, dass sich hartnäckig über unserer Region festgesetzt hatte, machte mir dann doch ein wenig Angst.

Am nächsten Morgen schien aber zum Glück wieder die Sonne und nach einem ausgiebigen Frühstück konnte die Rückreise angetreten werden.

Danke noch mal an Volker und den Hamburger Stammtisch für ein wunderschönes Treffen mit Fischbrötchen und Begegnungen, von denen ich noch lange zehren werde.

P.S.: üblicherweise würde das nächste Treffen in Wendhausen erst wieder in zwei Jahren stattfinden. Aber Volker meinte, wenn Viele das wollen, könnte es auch im kommenden Jahr wieder stattfinden. Also ich will - mich so oft es möglich ist - mit euch treffen.

36. Incontro Moto Inglesi in Vezio

Freitagmorgen, kurz nach acht, fuhr Stammtischkollege Martin mit seiner Tiger mit am vorabend geschweißtem Krümmer bei mir in Bartenbach vor. Es hat nun doch noch geklappt mit der Reparatur und wir konnten mit unseren Paralleltwins nach Alto Malcantone bollern.

Das Wetter war klasse und wir wählten unsere gewohnte Strecke über die Alb nach Oberschwaben, durch den Pfändertunnel und via Chur über den Lukmanierpass. Auf dem Pass lag noch Schnee und es war ziemlich frisch. Doch unten in Bellinzona zeigte das Thermometer angenehme 29°C. Im Tessin, der „Sonnenstube der Schweiz“, ist dies normal in dieser Jahreszeit. Ein letzter Tankstopp bei Gravesano, dann ging es auf dem wunderschön kurvigen Pass über Arosio nach Vezio.

Ein paar bekannte Gesichter waren schon da und nach dem Zeltaufbau gab es auch schon „Cena“ (Abendessen). Wie immer wurden wir von den Amici Moto Inglesi Vezio hervorragend bewirtet. Diesmal wurde das Ganze auch nachhaltig gestaltet. Es wurden Porzellan- statt Plastikteller ausgegeben. In geselliger Runde und mit Livemusik war es mal wieder sehr schnell sehr spät.

Die Ausfahrt am Samstag führte uns zum Rundfunkmuseum auf den Monte Ceneri. Die „Stazione radio nazionale onde medie del Monte Ceneri“ existiert seit 1933. Sie war die erste Rundfunkanlage im Tessin und zählt heute zum Kulturerbe des Kantons. Die alten Radio-, Fernseh- und Funkgeräte weckten Erinnerungen an die Kindheit und frühe Jugend. „Guck mal, so einen Fernseher hatten wir auch...“.

Danach ging es weiter zu Triumph Ticino nach Lamone wo man sich die neuesten Triumphmodelle anschauen konnte. Auf deren Parkplatz wurden dieses Jahr die kühlen Getränke und Häppchen gereicht. Der Apéro findet übrigens jedes Jahr an einem anderen Ort statt und ist ein absolutes Highlight!

Zurück am Platz gab es schon bald Abendessen. Wie jedes Jahr wurde Polenta in einem riesigen Kessel ins Zelt zur Essensausgabe getragen. Immer wieder beeindruckend und eine gute Grundlage...Auch am Samstagabend sorgte eine örtliche Rockband für Stimmung. Und so manche haben das Tanzbein geschwungen. Nachts hat es leicht geregnet. Am Sonntagmorgen war es dann zwar bewölkt, aber trocken. Nach dem Frühstück machten wir uns wieder auf den Heimweg.

Martin wollte zeitig zuhause sein, deshalb wählten wir wieder dieselbe Route wie bei der Hinfahrt. Das erste mal seit ich nach Vezio komme, war der Lukmanierpass sonntagmorgens absolut autofrei! So fuhren wir hart am Gas und ohne Pause Richtung Heimat. Es wurde immer bewölkter und ab Ehingen waren dann die Straßen teilweise nass, aber wir sind trocken heimgekommen. Die Wettervorhersage lag mal wieder daneben. Unsere Regensachen hatten wir umsonst dabei...Die Motorräder liefen gut und zuverlässig („trusty Triumph“). O.K., auf der Hinfahrt musste ein Rücklichtbirnchen gewechselt werden, irgendetwas ist halt immer. Bei Merklingen trennten sich dann unsere Wege und jeder fuhr die für ihn kürzeste Strecke nach Hause.

Es war wieder einmal ein klasse Treffen. Vielen Dank an die Amici Moto Inglesi Vezio!

Viele Grüße aus Göppingen, Roland

Text: Roland Michalke, Fotos: R. Michalke / M. Kolb

Doppelt hält besser

Text / Fotos: Lonni

RE - Treffen Kaumberg/Österreich / CBBC JHV Großgressingen/Frankenland

Do. 6.6.'24 – Tag 1: Pünktlich um 8 Uhr gestartet und zügig staufrei Autobahn bis Würzburg (1. Tankstop) gefahren. Anschließend bis Ingolstadt B13. In Deggendorf noch einmal getankt und zum Übernachten ins Tourenfahrer Partnerhaus Gasthof Pension Boxleitenmühle nach Waldkirchen gefahren und einen gemütlichen Abend verbracht.

Fr. 7.6.'24 – Tag 2: Über teils langweilige Strecken Camping Paradise Garden in Kaumberg, Austragungsort des Royal Enfield Treffens 2024, erreicht. Im Laufe des Nachmittags treffen immer mehr Teilnehmer (grob 50 - 60?) ein. Tagesausklang wie üblich.

Sa. 8.6.'24 - Tag 3: Im Nachbarort erst einmal gefrühstückt, leider auf dem Campingplatz nicht möglich, also nur Selbstversorgung. Anschließend bis zur Mittagspause in Mariazell bei der Ausfahrt in der großen Gruppe mitgefahren. Weiter ging es in kleiner Gruppe mit erhöhtem Tempo zurück zum Campingplatz. Am Abend wurde gegrillt. Der Rest des Tages - wie immer!

So. 9.6.'24 - Tag 4: Am Sonntag wie üblich Aufbruchstimmung. Im Nachbarort mit einigen Kumpels gefrühstückt, anschließend Verabschiedung in unterschiedliche Richtungen. Ich wollte noch ein paar Tage anhängen und Wien, Bratislava, Budapest, und auf

Der Campingplatz in Kaumberg

der Reise Richtung CBBC JHV noch Prag, besuchen. Doch es kam alles anders. Eigentlich wollte ich zuerst nach Wien. Doch wegen der dort stattfindenden Regenbogenparade starte ich bei bestem Wetter nach Bratislava, die Anfahrt ist allerdings nicht gerade aufregend. Die Kernstadt aber sehenswert, hätte auch einen längeren Aufenthalt verdient. Auf der Rücktour hatte ich mir in Klein-Mariazell ein nettes Restaurant fürs Abendessen ausgesucht. Doch der Himmel verdunkelte sich, der Wetterdienst warnte vor Sturm und Starkregen und ich fahre vorsichtshalber zum Campingplatz. Es folgt ein Sturm mit Starkregen und anschließendem Gewitter, wie ich ihn seit grob dreißig Jahren im Zelt nicht mehr erlebt habe.

Mo. 10.6.‘24 - Tag 5: Da auch für die nächsten Tage nur Schlechtwetter gemeldet wurde, haben die letzten verbliebenen Teilnehmer des R.E.-Treffens den Rückzug angetreten. So auch ich! In Regenkombi und mit Helm auf meiner “Birne“ habe ich alles verpackt und bin im Regen über Tschechien Richtung Bayrischem Wald gestartet. Nach einigen Stunden im Regen bin ich aber trocken im Tourenfahrer Partnerhaus, Burggasthof Kollnburg, bei Fam. Hauptmann, in Kollnburg im Bay. Wald gelandet. Hier passt alles. Ich bleibe bis zum Start nach Großgressingen am Donnerstag. Nur traurig für mich - heute ist der einundsiebzigste Todestag meines Vaters!

Di. 11.6.‘24 - Tag 6: Zuerst bin ich nach Bodenmais zur Firma Joska in die Glas Arkaden (Glashütte) gefahren, durchaus sehenswert. Anschließend habe ich ab Talstation bis zum Gipfelkreuz den Gr. Arber (1455m ü. NHN) erwandert. Das Hotelrestaurant hatte Ruhetag, deshalb habe ich den Abend beim “Kirchawirt“ in St. Englmar verbracht.

Mi. 12.6.‘24 - Tag 7: Nach Fotorundgang durch Kollnburg folgte eine Abschiedsrunde durch‘s tschechische Grenzgebiet, danach war packen angesagt. Den Tagesausklang genieße ich im Restaurant des Burggasthof Kollnburg.

Do. 13.6.‘24 - Tag 8: Auf zur JHV des CBBC zum Stammtisch Frankenland nach Großgressingen. Ca. 240 km liegen vor mir. Endlich Sonne... , aber nicht lange. Es wird dunkel und es fängt an zu tröpfeln. In der Ferne sehe ich aber blauen Himmel, die Regenkombi spare ich mir. Bis Großgressingen bleibt es trocken und es wird wärmer. Vor Ort wieder etliche Bekannte begrüßt und mit ihnen den Abend verbracht. Geschlafen habe ich im “Massenlager“.

Fr. 14.6.‘24 - Tag 9: Am Morgen wieder Regen. Nach Aufhellung unter Führung von Georg Ulherr kleine Rundfahrt mit Besuch eines privaten Fahrzeugmuseums. Zurück am Ausgangspunkt gab es Kaffee und Kuchen. Nach dem Abendessen Eröffnungsspiel der Fußball-EM Deutschland - Schottland (5 : 1).

Sa. 15.6.‘24 - Tag 10: Endlich Wetterbesserung! Nach ausgiebigem Frühstück mit ca. 10 Teilnehmern unter Führung von Volker zu einer Motorradrundfahrt gestartet. Runter zum Main mit Kaffeepause in

Die Location in Großgressingen

Gäste aus der Schweiz

Das 30. Mal Motorrad Treff in Frauenstein

Der MSC Wiesbaden-Frauenstein machte am 16.6. sein 30. Treffen am Hof Groroth. Der Federführende des Ganzen, Dieter Ott, 1.Vors., sprach mich schon früh an im neuen Jahr, ob meinerseits Interesse bestehe, mich dort mit meinem Royal-Enfield und CBBC-Stammtisch einzubringen. Ohne viele Worte wurde die Sache klargemacht, da ich Dieter auch schon über Jahre kenne. Und da ich wusste, dass er mit viel Herzblut an das Treffen heranging, konnte ich mich voll darauf einlassen. Nicht lange gefackelt, hatte ich die richtigen Leute beim CBBC kontaktiert, wegen Infomaterial und Flyern. Und dann konnte es losgehen.

Sonntag schon hatte ich mich früh auf den Weg gemacht und flott mal ein Pavillon mit den Frauensteiner MSC-Leuten aufgestellt, wofür ich auch sehr dankbar war. Nach und nach füllten sich die Stellflächen mit sehr imposanten Motorrädern aus vielen Epochen der Kraftrad Ära. Klar, bei dem Traumwetter an diesem Sonntag, das gemacht wurde für die Motorradbegeisterten. Bei den britischen Marken wurde eine größere Anzahl ausgestellt. Die Krönung der Britischen Motorrad Marken waren die Norton Manx und AJS- Rennmaschinen von Helmut und Peter Kilian bei mir am Pavillon. Mit Freude sehe ich immer wie Helmut mit seinem Elan und jugendlichen 87 Jahren noch bei der Sache ist, wenn es rund um die klassischen Renner geht. Und sein Sohn Peter, der immer noch sehr sportlich diese Maschinen bei Veteranen Rennen bewegt, erklärte den Besuchern die Technik der Renner.

Die Verpflegung passte auch: vom gemütlichen Weinstand plus Wurst, Kuchen, Getränkestand und Grillstand war alles da. Teilweise kam ich mir wie ein Botschafter vom CBBC vor, so stark war das Zelt von mir besucht. Mit freundlicher Erläuterung brachte ich den Leuten den CBBC etwas näher. Vor allen Dingen das Interesse von jungen Leuten an britischen Motorrädern war enorm. Bei den Fragen, die an mich gestellt wurden, zeigte sich, dass wieder etwas in Bewegung gerät im klassischen Motorradbereich, was mich sehr freute und auch Spaß machte, weil ich spürte, dass echtes Interesse dahinterstand und nicht nur blabla. Besuch bekam ich auch von meinem Spezln Onkel Sigi aus Haag/OB, der voriges Jahr das RE Deutschland Treffen am Chiemsee machte, was mich sehr überraschte und auch riesig freute. Der Sigi ist auch beliebt mit seiner offenen, freundlichen Art im Ort Frauenstein. Der bekannte Velodrom Fahrer Thomas Bund schaute auch vorbei und blieb bei uns im Pavillon.

Natürlich hatten wir auch Spaß an dem Sonntag, der RE und CBBC-Stammtisch. Und die große Gaudi war, wie mein jüngstes Enkelkind Oskar, mit knapp 2 Jahren, dem Opa zeigte, wo der Zündschlüssel reinkommt bei der Pre-Unit und wie der kleine, aktive Läusert (hessisch, auf Hochdeutsch: Lausbub) am Gasgriff den Soundcheck machte.

Da die Fa. Gelbe mit ihrem Team diesmal wieder Vorort gewesen ist, die auf TÜV/Oldtimer Gutachten/Unfallschäden seit ihrem Gründerjahr 1951 spezialisiert sind, ließ ich dort noch bei meiner Pre-Unit 535 RE TÜV machen, den Stempel gab es ohne Beanstandung. Was ich schön fand an dem Treffen in Frauenstein, dass alles in guter Harmonie verlaufen ist. Und gerade die älteren Schätzlein (Motorräder) großes Augenmerk fanden. Da muss ich auch dem Dieter. O., 1.Vors., seine toll, mit Herzblut und dem einen oder anderen grauen Haar gemachte 750 Honda Four loben, die mit großer Hingabe zurecht gemacht wurde. Das ganze Treffen wurde mit sehr viel Fleiß und ohne Standesdünkel gemacht, sondern sehr offen und herzlich und das iss prima.

Also, wenn es nächstes Jahr wieder stattfindet, einfach mal besuchen Leute, wer in der Nähe ist.

Gruß, Euer Präsi Dieter

Text / Fotos: Dieter Beck

17. Vogtland-Treffen

28.6. - 30.6.2024

Text/Fotos: Jürgen Jaeschke

Auf ein Neues ! Der Sommer hatte in den letzten Wochen immer wieder nasse Tage gesehen und so war die Vegetation üppig grün. Man fuhr durch voluminöse Laubwälder und zwischen überquellenden Wiesen, wenn sie nicht schon zu Heu gemacht worden waren. Erste Stoppelfelder und das gerade gefeierte Mittsommerfest ließen aber keinen Zweifel, dass Halbzeit in der Zweirad-Saison war und die Tage schon wieder kürzer wurden.

Das Vogtland ist ein Sehnsuchtsort für mich. Die Kuppen mit den weiten Blicken auf andere Hügel in der Ferne und die engen Schluchten zwischen den Dörfern und Städtchen; die kleinen, gewundenen Straßen zwischen Wiesen, durch Wäldchen, an Seen vorbei… Ortsnamen wie Demeusel, Mehltheuer, Moschwitz, Neuärgerniß, Zeulenroda oder Oberpirk klingen in meinem Kopf wie aus einer anderen Welt.

Freitags reisen die meisten Teilnehmer an, weil am Samstag um 10:30 Uhr immer eine ca. 100 km lange Ausfahrt startet, welche die Schönheit dieser Gegend herausstellt und von der jeder Blick wie ein Foto aufgesogen werden will. Wie der Freitag-Abend abläuft, habe ich ja schon oft genug berichtet, also starte ich diesmal am Samstag. Nach dem gemeinsamen Frühstück fährt manch einer noch schnell nach Mühltroff zur Tanke und dann werden nach und nach die Motorräder von den Zelten und Hütten zum asphaltierten Startplatz gebracht. Oft ist es interessant, was an den Start gebracht wird. In diesem Jahr kam früh eine Royal Enfield von 1932 in Begleitung einer 350er Jawa aus den 1960ern. Der 500er SV-Motor klang gesund und erinnerte mich an meinen BSA-Sloper. Die Enfield war in einem guten Zustand und bot einiges zu entdecken. Der Tacho im Tank war mal nicht von Smith, sondern von Corbin aus den USA. Anzeige in Kilometern! Das Motorrad war 1932 nach Köln geliefert worden und hat im Rheinland den überwiegenden Teil seiner Zeit gefristet. Auffällig das ellenlange Ansaugrohr, damit der Vergaser nicht mit dem Magdyno kollidierte. Praktisch: die Ölpumpe außen auf dem rechten Kurbelwellen-ende. Das Motoröl hatte eine eigene Abteilung im Benzintank. Da wird dann irgendwann doch das Benzin vorgekocht, oder? Bei den früheren Stecktank-Motorrädern war die Zusammenfassung der Behälter ja üblich, aber da hatte man Verlustschmierung. Die Rohre der Trapezgabel hatten von oben bis unten den selben Durchmesser. Bei BSA sind sie zu den Enden hin jeweils dünner werdend, was die Herstellung und den heute oft nötigen Austausch deutlich verteuert und kompliziert. „Das“ Rahmenrohr der RE welches vom Sattel zum Steuerkopf läuft waren gleich 2 Rohre übereinander. Diese Lösung hatte ich vorher noch nicht gesehen. Bestimmt ist die Steifigkeitssteigerung so billiger zu bewerkstelligen als z.B. mit dem aufwändigen Schmiedeteil bei meinem Sloper. Na - kaum den Frühstückskaffee auf und schon wieder was gelernt!

Royal Enfield ist die Marke, die bei diesem Treffen das größte Teilnehmerfeld stellt. Mittlerweile hat die in Indien wiedererstarkte Marke ja auch einige Modelle im Markt, die ich durchaus als „semiklassisch“ einordnen würde. Da wären natürlich die „Bullet-Derivate“, aber auch die sportliche „Continental“. Im Übergangsbereich noch die Interceptor, aber bei dem neuen Cruiser aus dem Twin-Modell kann ich nichts „klassisches“ mehr erkennen. Eine Bullet-RE war mit einem sehr hübschen Lasten-Seitenwagen verknüpft. Das Fahrwerk war ein tiefer gelegter Velorex-Linksrahmen. Sehr saubere Arbeit und ein Augenzwinkern für das Seitenleitwerk am Bootsheck. Leider waren heuer nur 3 BSAs beim Treffen. Helmut mit der A10 RGS, Hubert aus Augsburg mit der frühen A65 und ich mit der 1971er A65 OIF. BSA-Freunde, wo wart ihr alle? Das gilt auch für die BSAler im CBBC! Viele Teilnehmer hatten ihre Klassiker zugunsten von „Remakes“ zuhause gelassen. Gefreut habe ich mich, dass der Veranstalter endlich wieder auf einem echten Engländer die Ausfahrt anführte. Noch ein paar weitere „Zauber-Nortons“ mit Isolastic-Rahmen waren

RE von 1932

Seitenleitwerk am Bootsheck

Der See im Waldfrieden

da. Da merkt man einfach fast keine Vibrationen mehr! Bei BSA hat man Prototypen von der B50 mit Isolastic gebaut. Ich fürchte, wenn man die in Serie gebracht hätte, wären die Fahrer erst begeistert gewesen und hätten nach 1000 km die zerschroteten Motoren reklamiert. 100% Ausfall, garantiert! Aber bei Norton funktioniert das.

Dann kam die Ansage: „Gentlemen, start your engines!“ Und los gings. Die Ausfahrt vom Platz auf die Bundesstraße birgt leider immer Angstmomente. Kommt ein Auto, musst du an der Steilauffahrt anhalten und dann wieder anfahren. Würgst du ab... Alles ging gut und die entspannende Phase begann. Ich hatte die 8 Jahre alten Hagon-Federbeine an der BSA gegen neue „Girling-Nachbauten“ aus Taiwan getauscht. Zu zweit fuhren wir auf der ersten Stufe der Federvorspannung. Passte genau! Sehr schöner Federungskomfort im Vergleich zu den Hagons, die kurze Rillen und Absätze mittlerweile ungedämpft in den Rücken schickten. Nach einem Südbogen kamen wir nach Mehltheuer und von dort auf Jößnitz. Über eine Hoppelstraße, auf der ich nicht mit einem Starrrahmen fahren möchte, gelangten wir schließlich zum Lokal „Lochbauer“, wo die Mittagspause zelebriert wurde. Die Speisekarte bot für jeden Geschmack etwas passendes. Ein großes Kaltgetränk war vonnöten, da es inzwischen sehr schwülwarm war. Faszinierend an dieser Location ist der mächtige Baumstamm an der Hausecke. Wenn diese Kastanie reden könnte…

Gestärkt wurde wieder auf den Kickstarter getreten (zumindest bei einigen) und die Reise ging weiter. Über gute Kleinstraßen im Zickzack nach Norden auf Greiz zu. Der Fahrtwind tat gut. Nach gefühlt einer Dreiviertelstunde bogen wir in eine kleine Straße und hielten an einem Café, Pause. Sehr leckere Kuchen standen zur Auswahl und die großen, rechteckigen Sonnenschirme, die den Hof fast lückenlos beschatteten, wussten wir sehr zu schätzen. Hier, wie auch schon beim Mittagessen ergaben sich interessante Gespräche, sitzt man doch u.U. plötzlich mit „Fremden“ an einem Tisch. Die letzte Etappe führte in einem Südwest-Bogen wieder zum Waldfrieden. Das Stück auf der B94 sorgte für angenehmen Fahrtwind. Für heute genug geschwitzt! Allgemeines „Frischmachen“ war angesagt, wobei Helmut die Abkühlung bei einem Bad im See suchte. Mit kühlem Bier vom Fass wurde die Köpertemperatur weiter heruntergeregelt. Es fiel mir auf, dass offensichtlich noch nicht alle Ausfahrer wieder da waren und es stellte sich heraus, dass eine Gruppe noch eine Extrarunde drehte. Alfreds Frau und einer seiner Gesellen brachten den Grill in Gang und boten Steaks, Roster und leckeren Kartoffel / Nudelsalat an. Jetzt konnte der Abend kommen, die Grundlage hatten wir.

Über endlosen Schwätzchen kam die Dämmerung und damit der unvermeidliche „offizielle Teil“. Alfred bedankte sich für das Erscheinen der Teilnehmer und Martin Kolb bedankte sich im Namen des CBBC für die Ausrichtung des Treffens durch Alfred und seine Helfer. Alfred hatte einige Sonder-Gläser zur laufenden Europa-Fußballmeisterschaft, die er an verdiente Teilnehmer vergab: z.B. 3x weiteste Anreisen, ältestes Motorrad usw. Ich bekam ein Bestechungsgeschenk, weil ich einen positiven Treffen-Bericht verfassen sollte. Es ist zwar schon über 50 Jahre her, dass ich im Fachkundebuch das Thema „Gabelpleuel“ lernen musste, aber was mir hier überreicht wurde, konnte der Hersteller nur einem Bäcker andrehen. Ich habe mal nichts gesagt und mich artig bedankt… Nach dem traditionellen Klein-Feuerwerk ging das „Gelatscher“ (thüringisch für Quatschen) weiter. Später hockten wir noch um das Lagerfeuer, weil das Holz weg musste, aber nicht weil uns kalt war.

In der Nacht kam das angekündigte Gewitter mit einem kräftigen Regenguss. Beim Frühstück war die Welt aber wieder in Ordnung. Auf unserem Nachhauseweg durch das Holzland (West-Nord-West von Mühltroff) kamen wir nur ca. 40 km vom Waldfrieden entfernt durch einen Streifen, wo tatsächlich ein Unwetter getobt hatte. Mehrere Bäume waren umgefallen. Zwei lagen über der Straße und mit Kettensägen hatte man ein Stück Stamm herausgetrennt, um den Weg frei zu machen. Abgeschlagene Blätter und Zweige, sowie Schlamm hatten eine Dreckschicht auf der Straße gebildet. Gut dass es am Waldfrieden friedlich geblieben war!

Danke an die Treffenmacher! Es hat sich wieder gelohnt ins Vogtland zu fahren.

Jürgen Jaeschke

Triton - Treffen Sologne 2023

Text / Fotos: Peter Nettler

Als wir hörten, wann und wo das Triton Treffen stattfinden sollte, ließ es „die Drei“ natürlich nicht mehr los. Also kurze telefonische Absprachen und an die Planung, die ausnahmsweise an mich ging. Also Ziel im Atlas gesucht, Michelinkarten genommen und Etappen (abhängig auch von passenden Hotels) zusammengestellt.

Dann - man höre und staune - habe ich diese sogar, mit Hilfe von Internet und so, auf mein Navi aufgespielt. War das schön, als ich noch beim fahren auf die auf den Tank gepappte Karte gucken konnte. Aber ich sehe ja ein, dass die moderne Technik durchaus hilfreich sein kann. Allerdings hat sich die Halterung des Navi auf der Rückfahrt verabschiedet, einmal im Kreis durchvibriert. Der alte Paralleltwin kann sich wohl noch schlechter an so etwas gewöhnen als ich! Wie dem auch sei. Am Mittwoch sind Ed auf seinem geilen Bock (T140V) und ich (auf ursprünglich Heike´s T120R) durch die Eifel erst nach Grevenmacher zu unserem Urlaubseinleitungsimbiss und dann zum verabredeten Hotel, schon in Frankreich, gefahren, wo wir auf den letzten Metern noch ordentlich gewaschen wurden. Kurze Zeit später kam Igel dann auf seinem bekannten T300 4Zylinder Gespann ums Eck. Mit großer Freude hatten wir unser erstes französisches Abendessen, bei dem das Zusammentreffen nach so langer Zeit gebührend gewürdigt wurde.

So, jetzt könnte ich noch die einzelnen Etappen aufzählen, aber das langweilt ja jeden, der nicht dabei war. Nur zwei Dinge will ich erzählen. Das erste ist die einzige ernstzunehmende Panne auf der Tour (wenn man von der Navihalterung absieht). Igel fährt bei einer Pause grinsend neben mich und weißt mich auf mein nur noch an einer Schraube hängendes Nummernschild hin - die zwei anderen Schrauben haben sich doch glatt nach 20 Jahren abgeschüttelt. Ja, und dann muss ich noch darauf hinweisen, dass mir bei der Planung der Tour ein entscheidender Fehler passiert ist. Ich habe nach dem falschen Kartenwerk geplant. Die Michelinkarten haben zwar eine hohe Aussagekraft, über die Schönheit der Landschaft und Umgebung, ja auch über die Straßenführung. Aber über die Beschaffenheit des Straßenbelags sagen sie nichts aus. Ich verrate nur soviel: nach zwei Tagen weißt Du (bzw. Dein Hinterteil), warum die Ente von Citroen erfunden wurde.

Wie dem auch sei, jedenfalls kamen wir freitags doch recht zeitig am Treffenplatz an. Was natürlich für die Wahl der Aufstellplätze der mitgeführten Zelte von Vorteil war. Wir verteilten uns erst mal großzügig. Den wenigen Franzosen welche wir, vor allem Igel, über die Jahre kennengelernt haben, war die Freude doch anzumerken. Ich denke, es hat die französischen Kollegen gefreut, dass wir dieses Jahr zu drei Deutschen aufgetaucht sind. Denn auch England war recht mager vertreten, es waren 5 oder 6 Fahrer da. Ich kannte keinen (Martin Roberts aus Jersey habe ich vermisst, ihn habe ich vor vielen Jahren auf einem Triton Treffen kenngelernt, wo er genau die Maschine, mit der ich jetzt da war, repariert hat - Danke nochmal ;-) Und die Niederlande waren mit einem Kollegen vertreten. Naja, es wird halt aufgrund des Alters schon anstrengender mit der Zelterei. Leider hat Dédé immer wenig Zeit, aber so ein Präsident auf Lebenszeit hat halt auch jede Menge Aufgaben bei einem solchen Treffen.

Wir hatten jedenfalls Freitag schon reichlich Zeit uns die grandiosen Maschinen der Franzosen und ihrer Gäste anzusehen. Für mich ein Hauptgrund für diese Treffen, die nennen sich schließlich nicht ohne Grund Club Triton. Hier sieht man sehr viel selbst Gebautes aus den Teilen der vergangenen Zeiten. Eines der Highlights dieses Mal war für mich ein W750 Seitenventiler Harley-

Seltene Triumph X-75 Hurricane

motor im BSA A10 Rahmen. Also hier wird sogar Kontinente übergreifend gebaut! Zu bewundern ebenso: mehrere Tritons pre unit und unit, eine sehr schöne TriBSA (650er Bonniemotor im Pre OIF Rahmen, aber mit der Konischen Bremse), ein 500er Motor im Plunger Rahmen, usw. Auch seltene Modelle unserer Hausmarke waren da: Hurricane und Silver Jubilee, sogar eine Executive, wollten gesehen werden. Und natürlich präsentierte sich auch von anderen Marken als Triumph ein großer Teil des britischen Nachkriegsprogramms: von Norton über BSA, Velocette, Royal Enfield (2 große Paralleltwins) bis hin zu Vincent. Sogar eine ganz seltene Italjet Grifon war am Platz. Wenn man Freude am Alteisen hat ist man hier jedenfalls immer richtig. Das Bestaunen der Maschinen und die Träume, was noch irgendwie zu Hause unterzubringen sein müsste, ließen mir an diesem Nachmittag keine Freizeit!

Abends dann die grandiose Tafel - muss man erlebt haben, wie uninteressant so ein Bierpilz wird, wenn man zu genießen weiß. Dies störte mich am Samstag ein wenig. Die Franzosen haben nämlich die Eigenart, anscheinend auch nur Motorrad zu fahren, um einen anderen Platz zum Essen zu erreichen. Dieses Jahr waren dies immerhin so 25-30km. Daher war die Ausfahrt dann doch 60km lang. Dies kam uns dann allerdings doch entgegen, denn der Samstag war dann teilweise recht nass. Meinem Zeltnachbarn, dessen Zelt gleichzeitig der wunderschönen Vincent als Garage diente, hatte eine Böe das seinige sogar umgeworfen. Aber der Abend war dann doch wieder ganz angenehm, so dass ich noch viele Motorräder betrachten konnte. Hier konnte man auch wieder feststellen, wie in anderen Ländern Pünktlichkeit bewertet wird. Als wir endlich gegen 23Uhr zum Essen gerufen wurden, konnte ich mich nur noch mit letzter Kraft an den Tisch schleppen. Zum Abschluss konnten wir noch ein schönes Feuerwerk, welches aus einem Nachbarort kam, bestaunen.

Ab Sonntag dann das Übliche: Zelt zusammenraffen und dann Richtung Heimat. Da wir dieses Jahr noch mehr vorhatten, war mein Urlaubskontingent beschränkt und wir haben die Heimfahrt in 2 Tagen über die Bahn abgerissen. Nachdem wir an der gewohnten Stelle auf dem Aire de L´Obrion unseren Abschiedskaffee getrunken hatten, fuhr Igel am nächsten Autobahnkreuz Richtung Heimat. Ed hat mich dann in der schönen Eifel noch einer Schwester und beiden Schwagern vorgestellt, war ja schon länger mal fällig, bevor ich die letzten 100km dann allein Richtung Heimat bin. Heike war dann froh, dass sowohl ich als auch ihre alte Bonnie unzerkratzt ankamen;-)

Keep the spirit, Peter

Schöne Triumph mit Federnabe

Auch selten: Italjet Grifon 650

Royal Enfield Clubman S

Die Königliche, ein feines britisches Kurvensuchgerät

Ohne Schnörkel: Royal Enfield 500 Clubman S

WA. Kickstarter ausgeklappt, zweimal ohne Zündung mit kurzem Chokeeinsatz durchtreten, Choke zurück, Zündung ein. Kurz über den OT und ein-, zweimal kräftig treten: mit tiefem Blubbern läuft der Motor. Er läuft mit niedriger Drehzahl, fast könnte man mitzählen. Kein Gejaule und Hochdrehen des Motors, wie mit einem Reihenvierer. Stoisch tuckert er vor sich hin und wärmt das Öl an. „Die Königliche“, liebevoll so genannt, erfreut auch nach nun bald 20 Jahren noch das Herz des Fahrers. Und das schon vor dem ersten gefahrenen Meter.

Rückblick:
Schon vor 40 Jahren war ein englisches Motorrad etwas Besonderes. Stimmt, etwas besonders Seltenes. Stimmt auch. Jedenfalls ein Motorrad von „altem Schrot und Korn“. „Alt“, auch hier stimmt die Aussage, die ursprünglichen Konstruktionen der Modelle in den Achzigern waren meist schon ziemlich alt. Deswegen wahrscheinlich auch kernig, eigen, mit ganz besonderem Charme. Altmodisch? Auf jeden Fall nicht zu vergleichen mit einem der damals vielen neuen japanischen Motorräder, etwa einer Honda Bol d´Or oder Suzuki GS 750. Die letzten Vertreter aus Old England, die Norton Commando und die Triumph Bonneville konnten zwar noch mit einem E-Starter aufwarten, waren aber sonst überwiegend alte Konstruktionen. Lassen wir hierbei die Matchless G 80 mal außen vor.

Zollschrauben schreckten viele Fahrer ab und die Mär von dem „tropfenden Engländer“ war auch nicht gerade verkaufsfördernd. Na ja…, der weitere Fortgang ist ja allgemein bekannt. Eine schöne Optik, wenig Gewicht und ein gutes Fahrwerk. Dazu ein guter Ton, alles positive Eigenschaften, sie zogen nicht mehr. In meinen Motorrad-Anfangsjahren wurde es kein Engländer. Nur wenige englische Motorräder waren unterwegs, noch weniger Werkstätten waren mir bekannt. So wurde der Motorrad-Bazillus eben bei den italienischen Marken fündig.

Zwanzig Jahre später beim Besuch einer Motorrad-Ausstellung: Ein herrlicher Verkaufsstand des Enfield-Händlers Flo Nytz. Auf Podesten mit dunkelgrüner Verkleidung und goldenem Schriftzug „Royal Enfield“ die Modelle 500 Trial, die 500 Clubman und auch eine Royal Enfield mit einem Hatz-Dieselmotor. Dazu die originalen Enfield-Modelle vom Typ „Bullet“. Das hat bei mir schon ganz schön Eindruck gemacht, alle Motoren mit herrlich polierten Aluteilen, mächtigen Zylindern und Kühlrippen. „Motorräder pur“, ohne Schnörkel. Flo Nytz kickte damals auch ein Motorrad an: Herrlich, das tiefe Wummern des Motors.

Wie schön, dass es im Südschwarzwald doch ganz in meiner Nähe den Royal Enfield-Händler Wolfgang Diewald in Schönau im Wiesental gab. Den musste ich unbedingt aufsuchen. Ja, und dort bin ich dann endgültig dem Engländer-Bazillus erlegen. Die Clubman hatte es mir angetan. Dieses Modell war neben der Trial ein Sondermodell des damaligen englischen Importeurs Watsonian-Squire. Die Sondermodelle trafen bei den englischen Motorradfahren genau ins Schwarze. In England konnte Watsonian-Squire den Absatz von Royal Enfield von 75 Motorrädern im Jahr 1999 auf über 600 Stück im Jahr 2002 steigern.

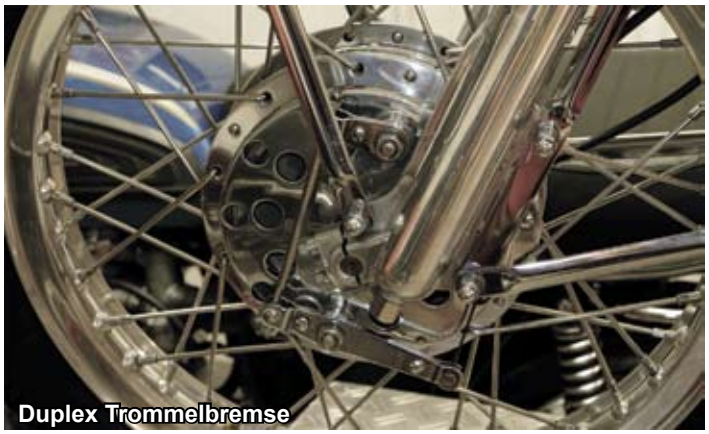
Mit Wolfgang Diewald wurde ich handelseinig. Eine „Bullet 500“ wurde mit einem Clubman-Umbausatz versehen: Alu-Tank, M-Lenker, hochgezogener Auspuff im BSA-Stil sowie Einmann-Höcker und zurückverlegte Fußrasten ergaben einen richtig klassischen

Immer für ein paar flotte Kurven gut, die Clubman

Schöner Anblick, Tacho, etc.

Die „Königliche“ vor historischer Kulisse

Geänderter Seitendeckel


Duplex Trommelbremse

Sportler. Leistungsmäßig vergleichbar mit einer Yamaha SR 500, ausreichend. Die Clubman liebt kurvige Strecken, je kurviger, desto besser. Und da ist eher guter Durchzug als Spitzenleistung gefragt. Und auch Fahrwerk und Gewicht von 160 kg mit vollem 19 L-Tank passen richtig gut auf der Suche nach Kurven. Mit der Zeit wurde die Clubman noch etwas verfeinert, etwa durch die Alu-Hochschulterfelgen, den Rückbau der etwas abstehenden Werkzeug-/Luftfilterkästen oder den Umbau der Duplex-Vorderbremse.

Geblieben ist das etwas antiquierte Viergang-Getriebe, das in dieser Form noch aus den 50er Jahren stammt. Etwas stoisch zu schalten, dafür aber mit dem „Leerlauf-Finder“ versehen. Beim Ausrollen ein Tritt mit der Hacke und der Leerlauf ist gefunden. Versprochen! Zweifelsohne ist das Getriebe technisch nicht auf der Höhe der Zeit, es passt aber durchaus zur altmodischen Auslegung der Clubman bzw. Bullet. Engländertypisch natürlich rechts geschaltet. Ein Motorrad, an dem man die vier Arbeitstakte des Motors leicht nachvollziehen kann. Und an dem man durchaus auch etwas „Schrauben“ darf. Alles gut zugänglich, im wahrsten Sinne „Technik zum Anfassen“. Und bei genauem Hinsehen gar keine so schlechte Fertigungsqualität: Ab 2005 wurden alle Rahmen der Bullet kunststoffbeschichtet!

Unterwegs:
Schon vor der Abfahrt schmeichelt die Clubman dem Auge, die Linie stimmt. Speichenräder, verchromte Schutzbleche, der mächtige 500er Zylinder, darunter poliert der Primärdeckel bzw. das Kurbelgehäuse, Alutank und Höckersitzbank mit schönem Rücklicht. Drehen wir den Benzinhahn auf „on“ und klappen den Kickstarter nach außen. Wie schon erwähnt, die Clubman springt eigentlich fast immer nach ein-zwei Tritten an. Die Königliche liegt gut in der Hand, die Sitzposition ist sportlich, jedoch nicht unbequem. Der Blick schweift über die Instrumente. Bestechend schön der Smith`s Tacho, dazu Drehzahlmesser und Voltmeter. Am M-Lenker benötigt die Kupplung nur wenig Handkraft. Los geht’s, mit tiefem Bass begleitet der Auspuff den ersten Gangwechsel. Am besten, man lässt die Stiefelspitze bis zum vollendeten Gangwechsel auf dem Hebel, dann klappt das Schalten ganz ordentlich. Das Vierganggetriebe ist passend zur Leistung abgestuft, höhere Drehzahlen können meist vermieden werden.

Die Clubman ist ein „Kurvensuchgerät“ par excellence, ideal auf kleineren kurvigen Sträßchen. Um den Nachteil der fehlenden Leistung auszugleichen (fehlt ja eigentlich immer), muss man eben das Gas länger stehen lassen. Also spät bremsen, kurz abzuwinkeln und mit ordentlich Schräglage und Gas wieder herausbeschleunigen. So peilen wir dann das nächste Eck an.

Und die hubraum- und leistungsstarke Konkurrenz Marke „Big Bike“ ist da gar nicht mehr so im Vorteil, wie es vielleicht bei 100 Mehr-PS (oder noch mehr) den Anschein macht. Die schmalen Heidenau-Reifen in 19 Zoll-Durchmesser erleichtern schnelle Schräglagenwechsel und haben gut Grip. Und auch die Duplex-Vorderradbremse gibt alles, um in der Kurve die Nase vorn zu haben. Klar, eine Scheibenbremse beißt besser, die Optik-Wertung ist jedoch schon entschieden.

Herz, was willst du mehr? Und wenn dann die lange Gerade kommt, dann lassen wir sie halt ziehen…

Ja so ist sie, die Königliche: ein feiner britischer Klassiker.

Text / Fotos: Walter Arndt

CBBC - Büdchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
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.cbbc.de/merchandising.html

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:
Christiane Hanenberg
Overbergstraße 2, 48366 Laer
Tel.: 0 25 54 - 86 82
email: merchandising@cbbc.de

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

Fahrbericht Royal Enfield Himalayan 450

Text / Fotos: Lonni

Hallo meine Lieben, eigentlich wollte ich euch an dieser Stelle den Vergleich Royal Enfield Himalayan 450 und Triumph Scrambler 400X präsentieren. Allerdings hat Triumph nicht mit dieser großen Nachfrage speziell nach der Scrambler gerechnet, die Speed 400 ist lieferbar. Die Scrambler stand mir leider zum Probefahren nicht zur Verfügung. Einige Erfahrungen aus meiner Vorstellung der Triumph Speed 400 (siehe Info 3/2024) werde ich aber einfließen lassen. Hier also nur die Kurzvorstellung der neuen Royal Enfield Himalayan 450!

Das Warten auf die neue Royal Enfield Himalayan 450 hat ein Ende. Sie steht für mich bei sk-bikes in Bad Kreuznach zur Probefahrt bereit. Schon beim Rundgang fallen mir mehrere serienmäßige Anbauten positiv auf, die ich bei vielen neuen Motorrädern nur gegen Aufpreis, manchmal noch nicht einmal gegen diesen, bekommen kann. Als da wären: Windschild, Abdeckung Gabelrohre, Radabdeckung vo. u. hi., Tankschutzbügel mit Gepäckhalterungen, Haupt- und Seitenständer, Motorschutz, Gepäckbrücke, geteilte und höhenverstellbare Sitzbank und umfangreiches Bordwerkzeug. Beim Betrachten der Verarbeitung Triumph/Royal Enfield hinterlässt die R.E. einen gröberen Eindruck. Als nachteilig ist das für mich allerdings nicht erkennbar. Die Armaturen können auch ohne Studium des Handbuchs fast komplett bedient werden. Nur die Navigation auf Basis Google Maps über den kleinen Bedienhebel links am Lenker fällt nicht ganz so leicht aus. Zentral angeordnet und sehr übersichtlich präsentiert sich die Tachoeinheit. Nur die Blinker Kontrollleuchten sind leicht zu übersehen. Bei den Reifen musste ich kurz stutzen. Vom indischen Reifenhersteller Ceat hatte ich noch nie gehört, die montierten Reifen mit Namen „Gripp Rad Steel RE“ waren mir völlig unbekannt. Dazu später mehr.

Damit komme ich so langsam zum Fahren. Die Sitzposition wie heute üblich Lenker breit, leicht erhöht und nach hinten gekröpft, Sitzhöhe variabel, entweder 825 od.. 845 mm. Bei Triumph Scrambler 400 X ähnlich, aber Sitzhöhe Standard 835 mm. Nach dem Start fällt mir gleich im Vergleich zur Triumph der rauere Motorlauf auf. Beide Motoren sind komplette Neukonstruktionen, allerdings mit Unterschieden. Daten Royal Enfield: Einzylinder, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 452 cm³, Bohrung x Hub 84 x 81,5 mm, Leistung 40 PS (29,4 kW) bei 8000/min, max. Drehmoment 40 Nm bei 5500/min, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, eine Ausgleichswelle. Daten Triumph: Einzylinder, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum 398 cm³, Bohrung x Hub 89 x 64mm, Leistung 40 PS (29,4 kW) bei 8000/min, max. Drehmoment 37,5 Nm bei 6500/min, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, eine Ausgleichswelle. Die R.E. hat also ein Hubraumplus und dank langhubiger Auslegung auch ein Drehmomentplus. Beim Fahren ist davon nur wenig zu spüren, zumal die Tri fast zwanzig Kilo weniger wiegt. Die Motorenwertung geht bei mir an Triumph.

Jetzt fahre ich endlich los. Dank leichter Leerlaufanhebung beim Anfahren ohne Gas fährt die Himalayan einfach los. Durch Bad Kreuznach fahre ich gesetzeskonform im 5. Gang mit Tachoanzeige 50, der 6. Gang geht bei 3000/min auch. Das Getriebe schaltet sich weich und präzise. Die Getriebewertung geht bei mir an die R.E. Ab Ortsausgang brauche ich bei diesem drehmomentstarken Motor fast nur noch Gang 5 und 6. Auch Überholvorgänge sind damit kein Problem. Die Motorvibrationen sind über den gesamten Drehzahlbereich spürbar, aber zu ertragen, nicht zu vergleichen mit früheren Einzylinder Motorengenerationen. Das von mir gefahrene Motorrad hatte noch keine Erstinspektion weshalb ich nicht über 5000/min und Tacho 100 gefahren bin. Das Fahrwerk ist sehr handlich und macht richtig Spaß, Eingewöhnung Fehlanzeige, damit kann jeder fahren. Die Federung und Dämpfung sorgt auf allen Fahrbahnbelägen für ausreichenden Komfort. Die Bybre Bremsanlage aus indischer Fertigung kommt mit dem knapp 200 kg Leergewicht gut zurecht. Nur das hintere ABS reagiert bei beherztem Tritt auf‘s Bremspedal etwas nervös. Meine Probefahrt habe ich unter optimalen Bedingungen unternommen. Positiv überrascht hat mich dabei die mir völlig unbekannte Bereifung der Marke Ceat. Auf asphaltierter Fahrbahn konnte ich dem leicht grobstolligen Profil nichts Negatives anhängen. Auf Schotter bin ich nur kurz gefahren und kann dazu keine Beurteilung abgeben. Interessant sicher noch Tankinhalt, Spritverbrauch und Reichweite. Der Tank fasst 17 Liter, mein Verbrauch lag bei knapp unter 4 Liter. Damit ergibt sich eine Reichweite von gut 400 Kilometern. In den meisten Fällen dürfte das für eine Tagestour reichen. Zum Schluss komme ich noch zu den Preisen. Die Royal Enfield Himalayan 450 beginnt bei 5890 Euro und ist damit auch fast komplett, viel mehr braucht kein Mensch. Die Triumph Scrambler 400X beginnt bei 6045 Euro. Bis zum Ausstattungsstand der R.E. müssten aber noch ein paar hundert Euro zugelegt werden. Ein Hauptständer z.B. kann bei Triumph aber nicht geordert werden. Fakt ist beide sind gute und preisgünstige Angebote. Noch ein Vorteil der R.E.: sie ist gleich zu haben.

Lonni

RENN - UND GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE 2024

übermittelt von Michael Braun

19. - 20. AUGUST	Schottenring GP, Schotten	MSC Scho.
23. - 25. AUGUST	Belgian Classic Trophy Gedinne / Belgien	CRMB
27. - 29. SEPTEMBER	Hockenheim Classics	VFV
30. - 01. SEPT./OKT.	Klassik GP, Schleizer Dreieck	VFV

Alle VFV Termine unter Vorbehalt

Foto: B. Lillig

Termine des HMV in Holland 2024

übermittelt von Paul Hanenberg
Da es zu Änderungen kommen kann, bitte vorher hier schauen: www.hmv-nederland.com

18. Aug.	Mill-Zeeland
08. Sept.	Schoonhoven
15. Sept.	Gemert

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

Motortechnik
Rainer Traupel
Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Kurbelwelle. Schweißung und Nacharbeitung von Aluminium z.B. Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse, Deckeln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Kurbelwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-. Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für planschleifen von allen Arten von Deckeln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichem Tag möglich.
Meisterbetrieb Motortechnik Traupel * Lübecker Str. 19
22941 Delingsdorf * Tel: 04532-260227 * Fax: 04532-260329
Email: info@motortechnik-traupel.de

CFMOTO FANTIC FAHRWERK MOTRON BRIXTON
MOTORRADHAUS STOCKSIEFEN
Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern
Adam-Opel-Straße 8 - 64569 Nauheim
06152 61336
dasmotorradhaus@t-online.de
Motorradhaus Stocksiefen
motorradhaus_stocksiefen
KEEWAY Benelli ROYAL ENFIELD

QUARTIER ★LATIN★
Bar Kneipe Live-Stage
since 1992
WWW.
QUARTIER-LATIN.INFO
BAHNHOFSTR. 60
KALDENKIRCHEN
BRING YOUR BIKE and HAVE A DRINK
ERVERY DAY FROM 8 PM

Classic British Bike Club e.V.

Seit 43 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder

Schöne Triumph Cross im Enduro Museum Zschopau (Ehemaliges DKW und MZ Werk) Foto: Volker Iserhoht