

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

Ich schreibe Euch auch diesmal in Vertretung für Paul. Zur Erinnerung: Bei der nächsten JHV am 15. Juni 2024 in Großgessingen steht die Wahl des neuen Vorsitzenden / Vorsitzende an. Noch mal eindringlich mein Apell: Bitte geht mal in euch und gebt euch einen Ruck. Wir wären sehr froh, wenn sich Mitglieder von sich aus melden würden!!!

Die ersten warmen Sonnenstrahlen so früh im Jahr mit den schon milden Temperaturen motivieren aufs Neue, unser Hobby wieder auszuleben. Wie ich euch in der letzten Ausgabe berichtete, war meine Matchless G12 in der Werkstatt zum Einbau einer elektronischen Zündung. Nun habe ich Sie wieder bei mir und das Wetter lädt sofort ein zu einer Probefahrt. Bin gespannt wie das so klappt mit der neuen Zündung. Hatte ja schon die Lichtmaschine umgebaut die jetzt sehr ausreichend perfekten Strom liefert. Für den 1. Mai Touring Treff 2024 vom 01. bis 05. Mai im Saarland muss ich noch die von Lonni ausgearbeitete „Frankreich-Tour“, die für den Samstag vorgesehen ist, abfahren. Diese würde ich gerne als längere Testfahrt für die Matchless nutzen. Die anderen beiden Rund-Touren für Donnerstag „rund um Saarburg“ und für Freitag „Luxemburg“ hatte ich ja schon letztes Jahr fertig erstellt und abgefahren.

Dieses Jahr bin ich auch bei denen, welche die „60“ einnehmen. Ich merke das auch an so machen Dingen die mir nicht mehr so leichtfallen und auch die 45 Berufsjahre sind schon voll. Unsere gemein-

same Leidenschaft / erfüllend und ich hätte um es besser genießt es euch damit? Fuhrpark doch zu sich hoffentlich auch Freiraum auswirkt, für auf jeden Fall bleiben. Zum Beispiel weniger TÜV-Termine usw. Mal sehen wie das wird.



Hobby finde ich sehr so gern mehr Zeit ßen zu können. Wie Bin dabei meinen reduzieren, was positiv auf mehr die Motorräder die

Viele Hersteller bieten immer mehr neue Motorräder mit kleinem Hubraum an, wie zum Beispiel: die Speed 400 von Triumph mit 40 PS. Das Preis Leistung Verhältnis ist da noch einigermaßen in Ordnung und man bekommt für sein Geld ein Motorrad was schon Spaß machen kann. Ich selber merke, dass ich da auch am Umdenken bin. Meine KTM 1290 GT mit 170 PS werde ich spätestens nächstes Jahr verkaufen und auch kein Motorrad dieser Stärke mehr anschaffen. Dieses Phänomen „weniger ist mehr“ habe ich schon bei mehreren CBBC Mitgliedern wahrgenommen. Dies scheint auch bei den Motorrad Herstellern angekommen zu sein.

Ich wünsche uns allen einen guten Start in die Motorrad Saison, immer eine sichere Fahrt und eine gute Zeit. Denkt dran: alle anderen müssen sich wieder an uns Biker gewöhnen.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

„Fettes Teil“ - diese Formulierung aus der Jugendsprache trifft diesmal auch auf die aktuelle Ausgabe unserer INFO zu! Und das nicht nur wegen der zusätzlichen vier Seiten für die Breakdown Liste. Diese hat Wolfgang Wagner wie gewohnt zuverlässig aktualisiert und mir zur Verfügung gestellt, Danke dafür. Etliche Mitglieder lasen wohl aus meinem letzten Aufruf nach mehr Beiträgen meine „Verzweiflung“ heraus und haben sich ein Herz gefasst. Es kamen so viele Beiträge wie noch nie! Wow! Ich bin begeistert, vor allem von der Vielfalt. Ihr werdet beim blättern in der INFO sehen, dass es nicht immer ein riesen Bericht sein muss. Viele kleinere Beiträge zu den unterschiedlichsten Themen machen diese Ausgabe so interessant, meine ich. Obwohl die Saison erst anläuft, erfahrt Ihr schon über die unterschiedlichsten Aktivitäten, organisiert von engagierten Mitgliedern, die in den letzten Monaten stattgefunden haben. Das zeigt mir, dass trotz häufig geäußerter „Untergangsszenarien“ unser Club noch immer lebendig ist. Man muss nur mehr darüber reden, oder schreiben (und knipsen). Allen die mir Beiträge geschickt haben herzlichen Dank und auch Dank an alle, die was auf die Beine gestellt haben. Auch hier gilt: man muss nicht immer einen riesen Aufwand betreiben, um Leute zusammen zu bringen, wie Ihr zum Beispiel auf Seite 19 lesen könnt. In Thomas` Vorwort ist noch der Aufruf für den Posten des „Präsi“ zu kandidieren. Hier hat sich inzwischen ein Aspirant gemeldet, siehe nächste Seite. Auch das für mich ein positives Signal, was die Zukunft des Clubs angeht. Die Mitglieder haben auf der nächsten JHV im Juni das Wort. Leider haben wir aber noch ein anderes Problem: wir brauchen dringend einen neuen Schriftführer. Ich hoffe sehr, dass wir auch hier Kandidaten finden, vielleicht sucht jemand zunächst mal einen „leichten Einstieg“ in die Vorstandsarbeit. Der Job als Schriftführer böte dazu eine ideale Möglichkeit, also

rafft Euch auf. Wir nur etwas bewegen, mehrere Schultern

Viele von Euch ha- was wohl mit Paul los

Thomas vertreten musste. Paul hat mich nun gebeten, Euch offiziell zu informieren. Diejenigen die besorgt nachgefragt haben wissen bereits Bescheid, dass Paul Anfang Januar einen Schlaganfall erlitten hat. Auch Dank Christianes guter Reaktion kam er schnell zur Behandlung ins Krankenhaus. Dort machte er dann auch gute Fortschritte, so dass sich zügig erst eine Stationäre und danach eine ambulante Reha anschloss. Paul ist voll motiviert und arbeitet hart daran, schon bald wieder „der Alte“ zu sein. Wir alle wünschen ihm natürlich weiterhin alles Gute und baldige vollständige Genesung. Wir stehen in Kontakt und ich muss sagen, ich ziehe den Hut wie Paul und Christiane das alles meistern.

Wenn auf diese Art die „Einschläge“ näher kommen, fängt man schon mal an zu grübeln. Mir geht es da wie Thomas es in seinem Vorwort beschrieben hat. Ich hätte langsam genug von meinem Job und würde gerne mehr Zeit für meine Hobbys haben. Ein bisschen hat man es ja auch selber in der Hand, wie man die Prioritäten setzt und vielleicht muß man sein Leben auch mal etwas „entrümpeln“, ich habe mir das auch schon vorgenommen.

Die Prioritäten für die nächsten Monate sind jedenfalls schon mal gesetzt: So viele Treffen wie möglich anfahren, und liebgewordene Freunde treffen, einfach unsere Brit Bikes im Club genießen.

Hoffe wir sehen uns - Grüße aus dem Ländle



können im Verein wenn die Arbeit auf verteilt ist.

ben sich gewundert, ist, nachdem ihn

Na, dann folge ich mal dem Aufruf zur Präsidentenwahl!

Alles begann mit einer Fahrt mit unseren Pre-Unit Royal Enfields nach Schotten im Vogelsberg zum Motorradrennen im Jahr 2006. Meine Frau und ich schauten uns nicht nur die Rennläufe, sondern auch das Lager an. Na, wir gingen in ein großes grünes Zelt rein und betraten den Bereich des CBBC. Ein Volker Koch und ein Klaus Lonnendonker empfingen uns freundlich, beantworteten meine vielen Fragen und gaben uns CBBC-Infos. Ich sage es mal „uff“ hessisch: Kaum „dahaam“, Zeitung und Infos gelesen, „drübber“ nachgedacht und beim CBBC als Mitglied angemeldet, fertig war der Lack.

Ab und an habe ich mich dann an einem Zeitungsartikel für die CBBC-Info versucht und ab 2011 mit dem In-der-Mitte-Treffen in Ransel begonnen. Anschließend konnte ich zweimal das tolle Event „British Days“ im Jagdschloss Kranichstein mit meinem großen Royal Enfield Stammtisch besuchen – der damalige Präsi Lonni hatte mich dazu eingeladen. Damals, bei den Britischen Tagen in Darmstadt, fragte mich Lonni schon: „Hast Du nicht Lust auf den Präsidentenposten?“, sprich den 1. Vorsitzenden. Aber es war noch nicht an der Zeit für mich... und meine Chefin zu Hause meinte: „Du hast einen Job der Dich fordert, einen Stammtisch, machst Ausfahrten und Treffen. Lass mal gut sein! Wie Frauen halt so sind, sag ich nur.“

Lange Rede, kurzer Sinn: Es gingen die Jahre ins Land und das letzte Treffen in Ransel 2023 war so der Türöffner um nochmal über das Präsi-Amt nachzudenken. Ich hatte dann einige Gespräche mit dem derzeitigen Präsi Paul und unserem Dolly (Kassierer). Sollte ich es mal versuchen einen Verein oder Club zu führen, so dass Menschen sich wohlfühlen, verstanden und auch geachtet fühlen? Und was für mich sehr wichtig war / ist, dass auch junge Motorradleute – selbst, wenn sie „nur“ eine Retromaschine der Marken Triumph oder Royal Enfield fahren - eine „Heimat“ finden können im CBBC.

Wenn man beiden - den „alten“ und den zukünftig neuen Mitgliedern - genügend „Luft“ lässt, kann sich daraus eine wunderbare Gemeinschaft entwickeln, und der CBBC könnte eventuell auch einen Mitgliederzulauf verzeichnen!?!



Meine Devise ist, das junge und alte Vereinsleben kann man durch Austausch und Reden miteinander - wenn man denn möchte - und Interesse am Vereinsleben im Motorradbereich sehr schön gestalten. Natürlich weiß ich, dass in jedem Amt wegen vorhandener Probleme Diskussionen geführt werden; jedoch kann man immer auf Augenhöhe miteinander reden, und mit ein paar Sätzen kann meistens die „Herausforderung“ aus der Welt geschafft werden.

So nebenbei als „Eckdaten“ für Euch:

Ich „manage“ einen relativ großen Rhein-Main-Royal Enfield- und CBBC-Stammtisch und veranstalte Treffen und kleine Ausfahrten. Ich lebe mit Familie in Wiesbaden.

In diesem Sinne wünsche ich Euch allen ein gutes Jahr und viel Spaß am Motorrad - sei es Fahren oder Schrauben.

Gruß, Dieter Beck (Wilddieb im CBBC)

TERMINE 2024

CBBC Termine:

- 01.05. - 05.05. 1. Mai - Touring - Treff 66663 Merzig-Weiler (Siehe Seite 28)**
- 24.05. - 26.05. Treffen in Wendhausen / Lüneburg**
- 13.06. - 16.06. 28. Engl. -Treffen im Frankenland, 96157 Großgessingen mit JHV!**
- 28.06. - 30.06. Vogtland-Treffen bei Plauen**
- 06.07. Black Forest Meeting, Eichrüttehof, 79733 Görwihl**
- 12.07 - 14.07. OWL Meeting im alten Kohlenlager in 33415 Sende/Verl**
- 02.08. - 04.08. German-Triple-Run in Weertzen**
- 13.09. - 15.09. 1. „Motorrad im Herzen ein Lächeln im Gesicht“-Treffen in Rettershain im Taunus (ehemals „In der Mitte Treffen“ Ransel, von Dieter Beck)**
- 20.09. - 22.09. Engländer Treffen in Dürnast (Nähe Bodensee)**

Außerdem:

- 07.06. - 09.06. Royal Enfield Jahrestreffen in Wien / Österreich**
 - 07.06. - 08.06. 36. British Bike Meeting der Amici Moto Inglesi Vezio / Tessin (CH)**
 - 16.06. Frauensteiner Motorrad Treff für klassische Motorräder Am Gorohter Hof Quellborn Str. 97 65201 Wiesbaden (MSC Frauenstein 1952 e.V.)**
 - 09.08. + 10.08. 3. MSC Classic-Bike-Days auf dem Heidberggring Gesthaacht**
- Infos: www.msc-gesthaacht.de/msc-classic-bike-day**

Ein Aston Martin auf 2 Rädern?

Ein Erfahrungsbericht mit Bildern von Klaus Bickel

Ich schreibe euch hier einmal etwas zu einem doch eher seltenen englischen Bike. Die Geschichte ist zwar schon älter und der Ein oder Andere kennt meinen Bericht vielleicht in Teilen aus meinem Leserbrief in Motorrad Classic.

Es geht um eine Hesketh V1000 (EZ 03/1982) in schwarz/gold aus der Daventry-Produktion, laut Hesketh-Register die Nummer drei und die Vierte, die an einen Händler (in London) ausgeliefert wurde. Gekauft habe ich die V1000 im Jahr 2007 mit ca. 1000 mls von „British Only“ in Österreich. Als ich bei der Erstbesichtigung mit meiner 850er Mk II Commando vorgefahren bin, hat mich Besitzer Mark Upham erstmal zu einem englischen Frühstück eingeladen, zubereitet von seiner österreichischen Frau. Die heimischen Zutaten haben das Frühstück gut aufgewertet. Geschäftsmann wie es Mark ist, hat er gleich gesagt, die Commando wäre zu niedrig für mich. Als wir zur Hesketh gingen, wusste ich warum, die war um einiges höher. Auf einem Feldweg hinter seinem Haus konnte ich probefahren und wir sind uns dann auch schnell einig geworden. Zwei Wochen später hab ich das Motorrad mit dem Händler abgeholt.

Das Bike hatte eine englische Zulassung und da fehlten natürlich einige Daten für den TÜV. Ich hab mich an den Hesketh Owner Club (HOC) gewandt, dort waren lediglich zwei Mitglieder aus Deutschland bekannt. Nachdem ich auch Mitglied wurde, hab ich die entsprechenden Kontaktdaten erhalten und ich hoffte mit Gerd

Körner, den ehemaligen Importeur, einen Glücksgriff gemacht zu haben. Gerd (leider mittlerweile verstorben) war nur über Telefon und schwer erreichbar, aber wir hatten einige lange, freundliche Gespräche. Er hat mir dann entsprechende Unterlagen per Fax zukommen lassen, mein altes Faxgerät war zeitweise überfordert. Leider kam dann die Enttäuschung, die Daten passten nicht 100% zu meinem Motorrad. Anscheinend wurden in der Kleinserie immer wieder Änderungen vorgenommen. Insgesamt wurden bis zur Insolvenz im Jahre 1982 nur 139 Motorräder gebaut. Ich konnte dann Kontakt mit dem zweiten Mitglied aufnehmen und der hat mir seine Briefkopie per Mail zugesandt. Im Telefonat hatte ich jedoch schon herausgefunden, dass auch hier nicht alles passt. In meiner Werkstatt hab ich dann erstmal in den beiden Datenblättern alles markiert, was mit meiner übereinstimmt, so bin ich dann zum TÜV und Dank eines verständnisvollen Prüfüngenieurs konnte ich die Zulassung vornehmen.

Ich habe die Hesketh dann gleich einer Testfahrt unterzogen, um meine Erfahrungen mit dem Testbericht aus „Das Motorrad“ abzugleichen. Dass sich das Getriebe schwer schalten lässt, kann ich bestätigen. Das schwerfällige Fahrverhalten jedoch nur bedingt, zumindest nicht mit den montierten Reifen aus moderner Produktion, im Stand lassen sich die mehr als 260 kg Leergewicht jedoch nicht verleugnen. Leider hat die Freude über das exklusive Motorrad nicht lange angehalten. Nach ein paar hundert Meilen wollte ich



zur Werkstatt meines Vertrauens fahren um den mittlerweile speziell am hinteren Zylinderfuß auftretenden Ölverlust begutachten zu lassen. Nach ca. 30 Landstraßenkilometern sollte es auf einer Krafffahrstraße etwas flotter gehen, was jedoch abrupt durch kurzzeitiges blockieren des Hinterrades eingebremst wurde, ich konnte jedoch die letzten 70 km noch weiterfahren. Nach der Begutachtung in der Werkstatt (langjähriger Experte für Engländer) stellte sich heraus, dass beide Kolben geklemmt hatten, ein Grund war nicht ersichtlich. Mick Broom Engineering (Nachfolger von Lord Hesketh, vorher Entwicklungsingenieur und Testfahrer) konnte Kolben liefern, leider noch aus der ersten Generation (später wurden Kolben von Mahle mit besserem Temperaturverhalten verwendet).



Die beiden Kolben nach dem „Klemmer“

Damit konnte die Hesketh relativ schnell repariert werden. In dem Zusammenhang wurden auch gleich die Ansaugkanäle (schlechte Qualität/Passform und im Werk einfach so eingebaut) und das Getriebe überarbeitet, sowie eine genaue Motorabstimmung durchgeführt. Die V1000 fuhr sich hinterher wesentlich besser, aber leider nicht lange. Auf einem Wochenendtrip nach ca. 150 km im Regen kam die Sonne heraus und beim Versuch die verlorene Zeit wieder einzuholen, blockierte bei ca. 150 km/h erneut kurz das Hinterrad. Ärgerlich, nach ca. 1000 Meilen das gleiche Problem! Aber auch diesmal konnte ich die Fahrt fortsetzen. Ich bin so noch etwa 300 km mit Freunden gefahren, zwar mit etwas weißem Rauch und Geräuschen, aber problemlos auch noch ca. 200 km über die Autobahn alleine nach Hause. Diesmal konnte Mick keine Kolben mehr liefern. Durch die rührige Unterstützung des HOC wurden passende Kolben und Zylinder in England ausfindig gemacht. Der Verkäufer wollte jedoch nur alles gegen Abholung und Bargeld abgeben. Unter Hilfe des Sekretärs des Owners Club, der nur ca. 25 mls vom Anbieter wohnte, wurden die Kolben nach Deutschland geliefert.



Die Sitzbank mit Teleskopdämpfer öffnet nach hinten

Bei der Ursachenforschung traten folgende Erkenntnisse zu Tage: Durch die nachgerüsteten Verbesserungen (EN10 = Eston Neston 10 Verbesserungen) der späteren Serie, tritt anscheinend am hinteren Zylinder ein erhöhter Öldruck auf, der dazu führt, dass im Bereich der Zylinderbolzen Öl austritt. Die Änderung der Schmierölverteilung wurde gemacht, um den hinteren Zylinder besser zu schmieren und zu kühlen, dies ist aber gar nicht nötig, da der hintere Zylinder kühler läuft als der Vordere, der eigentlich besser im Fahrtwind liegt. Eine Ursache könnte hierbei sein, dass aus Kostengründen beide Zylinder identisch sind, beim vorderen Zylinder kann der Fahrtwind jedoch die Wärme schlecht ableiten, da die Kühlrippen quer zur Fahrtrichtung stehen, dies hat Ducati besser gelöst.

Die Wärme an sich ist jedoch beim Motor kein Problem, da der Motor eher zu kühl läuft, was Messungen mit einem Temperaturfühler ergeben haben (Info vom Nachbesitzer, der Öltemperaturmessgerät sowie Thermostat nachgerüstet hat, bestätigen dies: Bei Normalfahrt ca. 65 Grad, Stop and Go 80 Grad und bei nachfolgendem Regen lediglich 50 Grad). Lässt man nun die Hesketh laufen, in der Erwartung, dass der Motor ja warm ist, so erwärmen sich die Kolben mangels Masse (sehr kurzes Kolbenhemd, siehe Bilder anbei) offenbar schnell und dehnen sich dabei übermäßig aus. Die massiven Zylinder erwärmen sich wesentlich langsamer, zudem werden die Laubuchsen, die weit in den Motorblock ragen durch das „kalte“ Öl zusätzlich gut gekühlt. Da der Ölkühler ab Werk ohne Thermostat ist, wird das Problem noch verstärkt. Dies zusammen führt dann zum Kolbenklemmen.

Alles in allem hätte die Hesketh ein tolles Motorrad werden können, wenn mehr Zeit und Geld für die Modellpflege da gewesen wäre. Offenbar nahmen es auch die Monteure nicht so genau, wie die Fräsungen für die Ventile im Kolbenboden, verbaute Ansaugstutzen... zeigen. Zum Glück hat dies dem äußeren Erscheinungsbild nicht geschadet. Optisch und ausstattungsmäßig, sowie Detaillösungen (z. B. öffnet die Sitzbank mit Teleskopdämpfer in Längsrichtung oder die außergewöhnlichen Astralite-Felgen) waren jedenfalls exklusiv! Der Versuch des Lord Hesketh, einen Aston Martin auf zwei Rädern zu bauen, war jedenfalls eine Bereicherung. Dass der Lord nicht unbedarft an die Sache ging, beweist sein vorheriges Projekt „Hesketh Racing“, es war das letzte private Formel-1-Team, das mit James Hunt am Steuer einen Grand Prix gewonnen hat.

Aus persönlichen Gründen habe ich die Hesketh und zeitgleich meine Norton Wankel Classic verkauft, aber das sind andere Geschichten.



Hier gut zu erkennen: unten offener Rahmen

Mit dem Motorrad durch Indien

Text / Fotos: Volker Iserhoht

Holger hat Schuld. Und Hanne. Als Holger mir letztes Frühjahr erzählte, dass er mit Bernd eine Motorrad Tour nach Indien gebucht hat, und ich das Hanne erzählt habe, schaute sie mich nur mit großen Augen an und fragte: „und warum fährst du nicht mit?“ So habe ich dann bei Hendrik vom Classic Bike Adventure einen der letzten Plätze gebucht.

Langsam begannen die Vorbereitungen. Z.B. Visa beantragen, Flüge buchen, Internationalen Führerschein beantragen, Versicherungen, etc. Die Anreise muss selbst organisiert werden. Inzwischen waren wir schon 6 Personen, die sich kannten. Wir haben die Reise großzügig geplant mit 2 Tagen vor- und einem Tag Nachlauf. Ich habe noch eine Woche drangehängt. Wenn ich schon mal 13 Stunden fliege...

Der Flughafen in Goa empfängt uns mit schwüler Hitze. Am Ausgang steht unser Taxi und in wildem Tempo geht es nachts - wir sind um halb drei angekommen - zu unserer Startunterkunft. Ein Hütten-Resort am Benaulim Beach am indischen Ozean. Breiter Sandstrand inklusive. Am nächsten Tag fahren wir mit dem Taxi ins benachbarte Margao zum Ghandi Market. Erstes Indien-Feeling: enge Gassen, Gewürze, Klamotten, Geld tauschen im Teeladen (fairer Kurs) und indische SIM-Karte kaufen.

Nach und nach trudeln die anderen Teilnehmer ein. Unser Guide Umakant spricht fließend Deutsch (Goethe Institut) und die Techniker und Fahrer der Begleitfahrzeuge, Ramesh, Shekar

und Sahil englisch. Abends wandern wir am Strand zum 1,5 km entfernten Peoples zum Wellcome-Dinner. Vinod, der Besitzer, ist der indische Partner von Hendrik.

Unsere Motorräder stehen schon bereit. Zwölf 500er Royal Enfield Unit, links geschaltet, das sind die, die in Deutschland als EFI verkauft wurden, hier als Vergaser-Modell. Die Einführung in die RE's geht schnell, alle sind erfahrene Motorradfahrer und viele haben schon mal auf einer Bullet gesessen. Die erste Tour gilt daher mehr der Eingewöhnung in den indischen Verkehr. Regel Nummer eins: man fährt links, Regel Nummer zwei: es gibt eigentlich keine Regeln. Ach ja, Kühe haben Vorfahrt. Die ersten beiden Touren starten von unserem Stützpunkt. Als erstes durch die Küstenorte nach Süden. Nach dem anschließenden Bad im indischen Ozean treffen wir uns wieder im Peoples.

Am zweiten Tag besuchen wir die Thanshikar Spice Farm in Netravali. Die Strecke führt uns durch das bewaldete Hinterland. Rechts und links viele Reisfelder. Vermehrt stehen Kühe auf der Straße, die wir vorsichtig umrunden. Dann wieder Gärten mit vielen exotischen Pflanzen. Und immer wieder Bougainvillea. Die Sonne steht hoch und der Fahrtwind kühlt etwas. In den Städten oder nach Kreuzungen sammelt Umakant die Gruppe wieder zusammen. Auf der Spice Farm wird ökologischer Anbau betrieben. Natürlich wandern diverse Gewürze aus dem Shop in unser Gepäck. Auch heute Abend ist das Peoples angesagt.



Unsere Truppe



Gewürzladen

Jetzt geht's richtig los. Nach dem Packen werden die Koffer ins Begleitfahrzeug verladen. In Margao bekommen wir einen Vorge-schmack auf den indischen Verkehr. Dann wird es schöner. Bananen, Palmen, Bougainvillea und Oleander säumen die Straßen. Ab und zu Kühe, oft mitten auf dem Weg, meist in den Orten. Im weiteren Verlauf eine wilde Serpentinestrecke bergauf. Das sind die Western Ghats, eine Gebirgskette die küstennah von Norden nach Süden verläuft. Wir fahren jetzt über das Deccan Plateau und queren die Grenze nach Karnataka. Der Tee, den wir an einem Imbiss im Wald bekommen, ist wohlschmeckend und süß. Die folgende Schlaglochpiste stellt höchste Anforderungen an unser fahrerisches Können. Und es passiert doch: Holger fährt zwei dicke Dellen in beide (!) Felgen. Und ohne Abflug! Respekt. In 20 Minuten haben die Techniker beide Räder gewechselt. Wir kommen in die Millionen-Metropole Belgaum in der Rush-Hour. Das ist unsere Feuertaufe für den indischen Verkehr. Tausende von Mopeds, Scootern und Motorrädern, Fußgänger, einzelne Radfahrer und Busse, die sich die Vorfahrt erzwingen. Das Wichtigste ist die Hupe. Und das bei 39 Grad im Schatten. Unsere Nobelunterkunft Merriott Fairfield ist nur ein Zwischenstopp nach Hampi. In der Nacht fordert das ungewohnte indische Essen bei mir seinen Tribut. Glücklicherweise gibt es gute Medikamente dagegen, die rasch helfen. Aber der Magen ist in den folgenden Tagen etwas irritiert.

Trotz der frühen Zeit am Morgen haben wir wieder viel Verkehr. Dass auf der Autobahn jemand wendet und zurückfährt, ist hier völlig normal. Auf der Landstraße sehen wir hoch mit Zuckerrohr-pflanzen beladene LKW's und mit bunten Girlanden geschmückte Trecker. Oder Mopeds mit Fahrer und Beifahrerin im Damensitz. Dazwischen ein Ochsenkarren. Wir fahren relativ zügig aber mit viel Aufmerksamkeit. Furchen im Asphalt zwingen uns manchmal auf die andere Straßenseite. Bei wenig Verkehr geht es trotzdem flott voran. Flott heißt hier 60 bis 65 km/h. In Badami angekommen, ziehen wir



Zuckerrohrtransport



Vijaya Vitthal Tempel

uns nur kurz um und fahren mit 3 Tucktucks zu den Badami Cave Tempels. Die Anlage besteht aus vier in unterschiedlichen Ebenen in den Fels gehauenen Tempeln. Viele Stufen nach oben bescheren uns einen tollen Blick über den zugehörigen See. Umakant gibt uns eine erste Lektion über die indische Götterwelt. Da sind z.B. Brahma mit Gattin Sarasvati, Shiva, der Zerstörer, mit Gattin Parvati und Vishnu, der Bewahrer, mit Gattin Lakshmi. Und dann gibt es noch Tausende mehr...

In der Morgenkühle fahren wir ins Kloster Sri Mahaguteshwara Gudi. Dies ist ein lebendiges Kloster. Um hinein zu gehen, müssen wir natürlich die Stiefel ausziehen. Drinnen eine Rinder Statue. Das bedeutet, dieser Tempel ist Shiva geweiht. Im Inneren drängeln sich die Pilger um einen Schrein, in dem wir durch ein rauchgeschwängertes Felsentor Shiva mit einem silbernen Kranz sehen. Draußen baden Männer und Frauen, um sich zu reinigen. Viele wollen sich hier mit uns fotografieren lassen. Immer wieder die erste Frage: from which country? Und dann: what's your name? Der Tempel Pattadakallu ist ein UNESCO Welterbe. Eine große, aus mehreren Tempeln bestehende Anlage für mehrere Götter. Da die Moslems seiner Zeit die inneren Statuen zerstört und damit die Tempel entweiht haben, sind es nur noch museale Bauwerke.

Die Stadt Hospet (bei Hampi) liegt im fruchtbaren Tal des Thungabhadra. Rechts und links rote Felsformationen mit rund geschliffenen Felsbrocken. Davor Teeplantagen. Wir halten und sehen den Pflanzerrinnen bei der Arbeit zu. Das Khiskinda Waterresort ist wie eine andere Welt. Runde Bungalows in grüner Parklandschaft. Dazwischen ein Swimmingpool. In einer offenen Hütte wird der Tee gereicht. Am Abend wird draußen eine halbrunde Tafel aufgebaut. In der Mitte lodert ein Feuer. Es gibt Reis, Mischgemüse, Chicken Curry und gekühltes Bier. Traumhaft.

Mit den Begleitfahrzeugen fahren wir morgens zum Thungabhadra. Mit einer kleinen Fähre setzen wir über und fahren weiter mit Tucktucks. Hampi ist eine sehr weitläufige Tempelanlage. Nach Lakshmi Larashima, die größte vorhandene Statue aus einem Monolith, geht es weiter zu den Virupaksha Group of Monuments. Die Anlage mit vielen Tempeln ist das ehemalige Zentrum der damaligen Dynastie im 15. Jahrhundert. Beeindruckend sind die vielen mit Göttern und Symbolen reich verzierten Säulen. Das Zenana Enclosure ist u.a. die Militärbasis. Die alten indischen Bauwerke sind zum Teil geschliffen oder verschüttet. Mittendrin das Lotus Mahal im moslemischen Stil. Mit einem 10-sitzigen elektrischen Golf Car werden wir für 20 Rupien (25 Cent) pro Person zum Vijaya Vitthal Tempel gefahren. Das ist wohl die schönste Tempelanlage in Hampi. Im Innenhof steht u.a. der Stone Chariott, der auf dem 50 Rupien Schein abgebildet ist.

Heute liegen 250 km vor uns. Es beginnt mit „Autobahn-Wildwest“. Bumper auf der AB, Gegenverkehr, auf der Baustellen Absperrung kann schon mal ein LKW überholen. Und dann wird eine ca. 200



Hampi

Köpfe zählende Ziegenherde über die Autobahn getrieben. In Kotturu geraten wir auf der Suche zum Markt in eine Hochzeitsgesellschaft. Natürlich müssen wir mit auf die Bühne und mit dem Brautpaar ein gemeinsames Hochzeitsfoto machen. Nach der Ankunft im Sakrebyle Jungle Lodge and Elephant Resort sehen wir einen Film über den Sakrebyle National Park und wie wilde Elefanten eingefangen werden, die die Felder zerstören.

Nach dem morgendlichen Rundgang kommt aus dem Wald ganz majestätisch der Hauptelefant, 35 Jahre alt, mit dem Mahut geritten. Wir alle dürfen ihn anfassen, den Rüssel umarmen und werden „getauft“. Um 9 Uhr werden wir zum Seeufer gefahren. Elefanten baden ist angesagt. Gegen eine geringe Gebühr (ca. 1 Euro) dürfen wir die Elefanten schrubben. Danach noch ein Foto auf dem Vorderlauf sitzend. Ein einmaliges Erlebnis. Auf der Weiterfahrt folgt die Straße malerisch dem Seeufer des Ganjamur Dam. Auf den Leitplanken tollen Affen herum. Die Dörfer hier sehen alle etwas geputzter aus. Weniger Müll auf den Straßen. In Sagar schlagen wir uns regellos durch den Nachmittagsverkehr. An der letzten Kreuzung verlieren wir uns. Die Gruppe zerfällt und einige fahren geradeaus weiter. Wir halten und warten. Wolfgang brettet an uns vorbei. Andere folgen dem Servicewagen. Am Ortsende haben wir alle wieder eingesammelt. Das Shavati Jungle Camp besteht aus vielen kleinen Hütten auf einem Hanggrundstück. Nach einem traumhaften Sonnenuntergang und einem schönen Film über Wildlife in Südindien sitzen wir bei Kerzenlicht am Ufer, essen lecker vom Buffet und vernichten noch ein paar Budweiser.

Mit einem dieselqualmenden, offenen Transporter fahren wir nächsten Morgen die knapp 10 km zu den Jogg Falls. Auf einem schmalen Pfad klettern wir über Felsen hinunter bis zu einer Abbruchkante. Vorsichtig schauen wir nach unten. Gegenüber fällt das Wasser ca. 850 Fuß in mehreren Strängen in die Schlucht. Auf der Rückfahrt verreckt unser Fahrzeug ca. 3 km vor der Lodge. Aber es gibt Ersatz. Wieder auf den Krädern ist unser nächster Stopp die Yana Cave, eine große Natur Höhle. Der ca. 400 Meter lange Fußweg dahin ist

noch okay (trotz Motorrad Klamotten), aber vor dem Eingang erfahren wir, dass die Höhle heilig ist. Barfuß müssen wir die aufgeheizten Betonstufen nach oben erklimmen. Nach der Fahrt durch ein Salinenfeld erreichen wir das Om Beach Resort in der Pilgerstadt Gokarna. Wir duschen nur kurz und fahren mit 4 Tucktucks runter zum Markt. Hier lassen wir die Eindrücke und den Trubel dieses Ortes auf uns wirken. Umberto hat es leider auf der Fahrt gerissen und er fährt morgen mit dem Auto weiter. Ramesh fährt seine RE.

Nach einem Spaziergang in der noch kühlen Morgenfrische in den Ort setzen wir die Reise fort. Wir verlassen das Flusstal. Jetzt geht's in vielen Kurven nach oben. Die LKWs schleichen im Schritttempo nach oben. Die Kleintransporter und PKW versuchen, dazwischen zu überholen. Wir natürlich auch. 12 Motorräder in Reihe. Ab und zu bleibt ein LKW auch mal mitten auf der Straße liegen. Meist hinter einer Kurve. In einem kleinen Straßenimbiss im Wald ist Pause. Wir sitzen bei 38 Grad im Schatten unter dem Blechdach. Es gibt Reis mit Ei und Erbsen oder Brot mit Omelette. Frisch zubereitet. Dazu natürlich Tee. Im Laguna Watersport liegen unsere Zimmer direkt am Fluss. Im Garten grast ein fetter Puter. Im Baum sitzen drei große Hornvögel. Hier bleiben wir zwei Nächte. Mittags startet die Dschungel Tour. Wir beginnen mit einem Besuch im Kaadumane Honey Park mit einer Info Veranstaltung. Natürlich kaufen wir auch einige Produkte. Weiter geht es zum Kali Tiger Reserve. Ca. 2 1/4 Stunden fahren wir mit vier Geländewagen durch den Park. Am Wegesrand stehen Termitenhügel. Leider sehen wir nur ein paar Rehe, einen Pfau, einen uns unbekanntes Greif und einen Affen. Von unserem Fahrer hatten wir den Eindruck, dass er bald Feierabend machen wollte. Am Ende sind wir noch ins Elefanten-Gehege. Zwei junge Elefantenmädel, und die Mutter trafen sich zum Foto Stelldichein.

Heute beginnt der letzte „Fahrtag“. Von der Straße haben wir einen schönen Blick auf das Supa Dam Reservoir. Wir folgen der schönen kurvigen Strecke nach Norden in Richtung Belgaum. Die Straße wird schlechter aber die Landschaft schöner. Trotzdem bleibt nicht viel



Im Thungabhadra Tal



Ochsenpflug



Teepause im Wald



Gruppenbild mit Elefant



Strandidylle



Fischerhafen von Agonda Beach



An der Küstenstrasse



Shree Mahalaxmi Tempel

Zeit, den Blick schweifen zu lassen. Das nächste Schlagloch kommt bestimmt. Inzwischen ist es wieder sehr heiß geworden. Kurz vor dem Ziel machen wir einen Stopp im Royal Enfield Flagship Store. Leider haben sie T-Shirts nur in kleinen indischen Größen. Unser Ziel ist das Jardim a Mar in Agonda. Den Strand teilen sich die Badegäste auch hier mit den herumliegenden Kühen. Nach einem traumhaften Sonnenuntergang gönne ich mir einem Fenny auf Eis. Das ist der goanische Kokosnuss Schnapps.

Der nächste Tag ist Besichtigungstag in Alt Goa. Da die Fahrt ca. 2 Stunden dauert sind wir nur zu dritt. Das Gute ist, dass wir uns endlich mal die Gegend richtig anschauen können. Die Kirchen und Tempel, die Vorgärten, die Bananenstauden und Palmen, usw. Und nicht immer nur vor uns schauen, ob ein nächstes Schlagloch kommt. In Alt Goa steht die alte Kirche Bom Jesus von 1604. Ein in braunem Stein gebauter Sakralbau mit Kreuzgang und Ausstellung. Danach schauen wir uns die Dauerausstellung im historischen Museum an. Zurück fahren wir ins Zentrum von Panaji zur Immaculate Conception Church, der größten christlichen Kirche in Goa. Am Abend sammeln wir für ein großes Dankeschön an unseren Guide. Danach verabschieden sich schon die ersten Teilnehmer.

Sonntag ist „Relaxing“-Tag. Zu dritt machen wir eine Shoppingtour durch den Ort. Im Verlauf des Nachmittags und Abends verlassen uns fast die letzten. Andreas, Frank und ich bleiben noch. An den folgenden zwei Tagen mieten Frank und ich zwei Scooter und erkunden die Umgebung. Dann haut auch er ab. Die nächsten drei Tage mach ich noch alleine drei schöne Tagesausflüge. Aber das Ganze ist eine andere Geschichte. Wen es interessiert, der kann gerne einen detaillierten Reisebericht bekommen (cbbc@hamburg.de).

Das war auf jeden Fall eine ganz besondere Reise. Die Organisation hat super geklappt. Die Unterkünfte waren alle m.E. ok. Meist in sehr schöner Umgebung. Sauber und abgesehen von kleineren Dingen in gutem Zustand. Umakant war ein umsichtiger Guide, der

uns mit seinem tiefen Wissen Land, Leute und die indische Seele nähergebracht hat. Die Techniker waren spitze! Jeden Abend Motorrad Check und morgens wurden die Kräder betriebsbereit übergeben. Die stollenbereiften RE's waren für diese Tour gerade richtig. Und auf den Straßen zählten wir zu den „Großen“. Die Gruppe passte sehr gut zusammen, auch wenn die Briten manchmal etwas „unkonventionell“ fuhren. Wir haben es mit Humor genommen. An das indische Essen mussten wir uns mehr oder weniger gewöhnen. Die Inder rundherum waren durch die Bank freundlich, höflich und zugewandt. Aber auch neugierig. Mit uns fürs Foto zu posieren, war ein Muss. Ja, und da war noch der Verkehr und die zugehörigen -Mittel. In den Orten sind motorisierte Zweiräder das Hauptverkehrsmittel. Am Straßenrand stehen die Gefährte in jedem technischen und „pflegerischem“ Zustand. Weit verbreitet sind Honda Hero mit 100 ccm Hubraum.

Helme sieht man, aber oft hängen sie nur am Gepäckträger. Die Fahrer, bzw. die zwei bis drei (!) Mitreisenden tragen Flipflops (oder auch gar keine Schuhe). Mitreisende Frauen sitzen oft hinter dem Fahrer im Damensitz. Manchmal hat der Beifahrer auch noch sperrige Gegenstände vor sich. Die LKWs sind alle mehr oder weniger geschmückt, d.h. überall hängen farbige Stoffbündel herab. Die Traktoren ziehen mit abenteuerlichen Girlanden behängt ihre hoch beladenen Anhänger über die Straßen. Die Tucktucks sind in der Regel gelb mit schwarzem Dach. Auch hier mit viel Glitter. Was allen gemein ist: eine mehr oder minder melodische Mehrklanghupe.

Man erzählt sich, Indien kann man hassen oder lieben. Dazwischen gäbe es nichts. Dem widerspreche ich. Wichtig ist, man muss sich zuvor mit dem Land befassen. Die „Denke“ der Inder unterscheidet sich schon sehr von Unserer. Aber wenn man ihnen genauso wie sie selbst offen entgegentritt, glaube ich, kann man schnell Freunde werden. Ein anderer Punkt ist natürlich die öffentliche Sauberkeit. Für uns ist es wichtig, dass unsere Umgebung clean ist. Für die Inder ist die innerliche Reinheit elementar.

Gut Ding will Weile haben!

Text / Fotos:
Lonni

Endlich ist es soweit. Die lang ersehnten neu entwickelten Einzylindermodelle von Triumph mit Namen Scrambler 400X - Auf zu neuen Abenteuern - und Speed 400 - Lebe deine Leidenschaft - stehen bei Triumph Bad Kreuznach bereit. Die Speed 400 auch zum Probefahren. Leider lässt die angekündigte Konkurrenz von Royal Enfield, die neue Himalayan 450 noch auf sich warten. Eigentlich wollte ich euch einen Vergleichstest bieten. Hier also nur Bilder und Daten der beiden Triumph. Zuerst die Speed 400, die abweichenden Daten der Scrambler 400X in Klammern.

398 cm³ flüssigkeitsgekühlter Einzylindermotor
Höchstleistung 40 PS bei 8000 U/min
Höchstes Drehmoment 375 Nm bei 6500U/min
Fahrfertigtes Gewicht 170 (179) kg
6-Gang Getriebe mit Anti Hopping Kupplung
ABS und abschaltbare Traktionskontrolle
(ABS und Traktionskontrolle abschaltbar)
Speziell abgestimmtes Roadster-Fahrwerk
(Speziell abgestimmtes Scrambler-Fahrwerk)
(Breiter Lenker für ein sicheres Fahrverhalten im Gelände)
Voll-LED-Beleuchtung, 790 (835) mm Sitzhöhe
3 verschiedene Farbvarianten
Analoger Tacho mit integriertem LCD-Multi-Funktions-Bildschirm
Praktisch platzierte USB-C-Ladebuchse
Mehr als 25 Zubehörteile zur Individualisierung, Euro 5+-konform
4 Jahre Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung
Inspektionsintervall 16.000 km oder 12 Monate
Weitere Informationen findet ihr unter www.triumphmotorcycles.de

Fahrberichte bzw. Vergleichsfahrten kann ich euch hoffentlich auch zügig liefern!



Jahresrückblick vom Bodensee Stammtisch

Wie Ihr auf der zweiten Seite der INFO lesen könnt, hat unser Stammtisch eine neue Bleibe gefunden: Gasthaus Zum Zollhaus, uralt und seit 1816 im Familienbesitz. Ideal im Sommer ist der schöne Biergarten, der auch viele Ausflügler anlockt.

Seit einiger Zeit ist unser Stammtisch ja nicht nur offen für Freunde Englischer, sondern auch Italienischer Motorräder und seit dem treffen sich dort meist so ca. 30 bis 40 Leute am dritten Freitag, um Benzin zu quatschen. Gerade der letzte Dezember und-Januar Stammtisch platzte aus allen Nähten, so dass das Nebenzimmer gar nicht ausreichte und ein weiterer Tisch im Gastraum herhalten musste.



Stammtisch am Zollhaus im Sommer

Wie die eifrigen Leser der Info sicher schon wissen, sind wir auf zwei Messen im Bodensee Raum vertreten. Einmal bei der Klassik Welt, immer Anfang Juni und bei der Motorradwelt am letzten Januar Wochenende. Zuerst zur letztjährigen Klassikwelt:

6 Italienische und 6 Englische Klassiker haben wir diesmal am ACE Café ausgestellt. Schön war, dass unser Stand direkt vorne am Durchgang zu den anderen Hallen war, direkt an der Fensterfront wo im Freigelände die anreisenden Klassischen Motorräder parken konnten. Schade, dass er für 12 Motorräder etwas zu klein war und wir die Fahrzeuge recht dicht nebeneinander platzieren mussten. Neben unserem Stand befand sich eine Parkfläche für Besucher, die mit einem Motorrad vor Bj. 1942 anreisen. Diese hatten freien Eintritt, konnten durch einen Nebeneingang direkt in die Halle fahren und dort für die Dauer des Besuchs ihr Motorrad präsentieren. Leider war dies nicht sonderlich stark frequentiert, der Schwerpunkt der Messe sind immer noch Oldtimer Autos. Des Weiteren wurde mit einer hochkarätigen Ausstellung 100 Jahre BMW Motorrad gewürdigt. Sonst gab es in der Motorrad Halle einen Stand vom Honda 4-Zylinder Club und eine Ausstellung von Zweitakt Raritäten aus den 70er und 80er Jahren. Moderne „klassische“ Motorräder rundeten den Motorrad Bereich ab. Ein Publikums Magnet auf der Messe sind zweifellos die Demonstrationsfahrten für klassische Autos und Motorräder rund um das Messegelände. Manch einer lässt es da ganz schön krachen und man kann froh sein, dass noch nicht viel passiert ist, sonst wäre das sicher das Ende dieser tollen Veranstaltung.



Das ACE Café zur Klassikwelt Bodensee 2023

Jetzt zur Motorradwelt dieses Jahr im Januar: Im Gegensatz zur Klassik Welt war der Platz um das ACE Café recht großzügig bemessen und so hatten wir mit 18 Motorrädern mehr als doppelt so viel Fahrzeuge ausgestellt. Von der Norton Jubilee bis zur Manx reichte die Palette der Englischen Bikes und bei den Italienern von der 3 1/2er Morini bis zur Ducati TT2. Auch eine seltene, in Mailand gebaute, CR&S mit dem 2 Liter S&S Motor war zu sehen. Interessante Gespräche ergaben sich, allerdings nicht ganz so viel wie in den letzten Jahren. Dafür war das ACE Café immer voll! Die Messe hat leider mit demselben Problemen zu kämpfen wie andere Motorrad Messen auch, dadurch dass die etablierten Marken nicht mehr vertreten sind. So fehlten hier KTM, Ducati,



Experten um die neu aufgebaute Manx Replica, Motorradwelt 2024

Honda, Yamaha, Suzuki und die Piaggio Gruppe. Was ich allerdings nicht verstehen kann, dass auch die auf den Markt drückenden Marken wie Brixton, Mash, Morini oder Fantic nicht durch Händler da waren. Um den Bekanntheitsgrad zu steigern wäre doch eine Präsentation Ihrer Palette gerade im Dreiländer Eck wichtig. Trotz allem war die Messeleitung mit den 39000 Besuchern zufrieden und auch uns haben die drei Tage wieder Spaß gemacht und es wurde auch der eine oder andere Interessent für unseren Stammtisch und evtl. für den CBBC gefunden!

Ja Leute, es ist wieder so weit: Wir wollen es wagen und veranstalten nach 27 erfolgreichen Treffen im Bikers Inn wieder ein Treffen in der Nähe vom Bodensee. Mit der Landvogtei „bei Geli“ in Dürnast (an der B33 zwischen Ravensburg und Markdorf) haben wir eine adäquate Location gefunden: Wirtin fährt Motorrad - schöner Biergarten - Möglichkeit zum Zelten - genügend Gästezimmer in der direkten Umgebung. Der Termin ist schon mal in trockenen Tüchern: vom 20. bis 22. September. Wer will kann sich schon mal auf der Homepage über das Gasthaus informieren: www.geli-landvogtei.de

Nähere Infos folgen dann.

Grüße vom Bodensee

Text / Fotos: Martin Merkel



Die Ducati Fraktion am Nikolaus Stammtisch

Kein offizielles CBBC-Treffen aber trotzdem schön!

Zum Kummer mancher Stammtischkollegen fahre ich auch im Winter mit einer BSA zu unserem Treffen in der Friedrichshöhe. Früher nutzte ich eine BSA B25 dafür, seit geraumer Zeit nehme ich meine A65. An schneefreien Tagen, die es nun immer öfter gibt, trotz ich dem Streusalz und nehme Rost und fleckiges Alu gerne in Kauf.

Da ich weder ein Eisbär noch ein Elefant bin, freue ich mich über Wintertreffen in der Nähe. Mal sind es kleine Veranstaltungen, wie die kalten Hütte, oder etwas größere wie zum Beispiel alle zwei Jahre in Beelen. Um das Spektrum ein wenig zu bereichern, habe ich das Schnee Eulen (OWL) Treffen ins Leben gerufen. Bisher war der Termin das letzte Wochenende im Februar, aber dieses Jahr mussten wir auf den 2. März ausweichen. Bereits zum 6. Mal trafen wir uns bei Bauer Heiko auf der Streuobstwiese in Brockhagen / Sandforth. Das Motto der Veranstaltung: Kein Komfort, keine Wohnmobile, kein Strom und Selbstversorgung! Das so ein Programm nicht die Masse anspricht ist klar, aber darum geht es gar nicht.



Da ich in der Engländer Szene verwurzelt bin, richtete sich die Einladung primär an diese Klientel, allerdings sind auch alle anderen Winterfahrer gern gesehene Gäste! Dabei zeigte sich, dass die Marke BSA besonders stark vertreten ist. Regelmäßige Besucher sind Christian mit seiner M20, Theo auf B40 Gespann, Jürgen und Thomas mit A65, Hansi mit A10 Gespann und Christine auf ihrer B33. Jochen nutzt das Treffen immer wieder zum Vorführen seiner Schätze, Vincent Gespann, BW Hercules, NSU-Gespann oder Morgan Threewheeler mit JAP-Motor.

Der Aufwand für das Treffen ist sehr gering. Am Tag vorher bringe ich zwei Bierbänke und einen Tisch, einen Faltpavillon, das Trockenklo und den Grill zur Wiese. Für den Rest ist jeder selbst verantwortlich. Bauer Heiko bringt mit seinem Eicher Traktor das Holz und einen alten Feuerkorb für das wärmende Lagerfeuer. Natürlich spielt das Wetter bei einem solchen Treffen eine große Rolle. Wenn es regnet



(Schnee hatten wir bisher noch nicht!) oder stürmt, kommen nur eine handvoll Enthusiasten zum Treffen. So etwas kann nur gelingen, wenn man damit leben kann, dass nur eine Person über Nacht bleibt. Eine kleine Anekdote: Aus Angst mit mir alleine auf der Wiese zu zelten, hat schon mal jemand abgesagt!

So war es dieses Jahr allerdings nicht. Das erste Märzwochenende schenkte uns einen wunderbaren Frühlingstag. Bereits ab 13:00 Uhr fanden sich die ersten Gäste ein. Die Einladungen wurden über unseren CBBC-Stammtischverteiler versendet und zusätzlich über persönliche Einladung. Insgesamt konnten wir 15 Gäste begrüßen. Allerdings war die Zahl der Übernachtungsgäste überschaubar. Aber egal, als die Sonne am Sonntagmorgen aufstieg, konnten wir unser Frühstück in der puren Natur einnehmen! Und auch Meister Adebar hatte bereits sein Nest in Sichtweite bezogen. Für mich ist das Schnee OWL Treffen eine Herzensangelegenheit, wenig Aufwand und viel Vergnügen. Und falls ich doch mal alleine auf der Obstwiese sitze? Egal, Bauer Heiko kommt noch mit dem Eicher vorbei!

Text / Fotos: Dietmar Wenner

JULY 26th-28th - 2024
Welcome to the
45th ALBION RALLY
for all British bike riders
MC Campfyn - Rudmevej 3A - DK-5750 Ringe
Drinks sold from the Bar
Guided Tour
Awards and Prizes
Warm and Friendly Atmosphere

©2024 e.criken
The Rally is open from Friday to Sunday at 12 noon. Optional camping at the site before and after the rally at your own cost. Indoor accommodation is also available. This has to be negotiated directly with MC CAMPFYN.
Admission fee is DKK 550 per person for the whole weekend. This includes camping in your own tent, breakfast Saturday and Sunday, prepare-your-own sandwich(es) for lunch Saturday and evening meals Friday and Saturday.
Useful contacts: MC CAMPFYN on mobile phone +45 25536783 (Kim) or +45 25120228 (Tina), e-mail bb@haumann-tk.dk or website www.mc-campfyn.dk. The RALLY COMMITTEE can be reached on phone +45 25121681 (Bjarne Madsen), +45 28740464 (Lone Brønshøj) and mail albiomc.formand@gmail.com
Part of what used to be a working farm MC CAMPFYN is now converted into a bikers' camp site. Set in the beautiful countryside of Midtjylland amidst rolling hills, ponds and streams it makes an ideal venue for the event. Easily found near the small town of Ringe (route 9). Enter GPS coordinates 55,2169/10,4372 or check road maps on the AlbionMC website.



Classic Motorshow Bremen 2024

Text / Fotos: Torsten Kramer

Seit 2003 belebt diese mittlerweile bestens etablierte Oldtimermesse in den Bremer Messehallen den tristen Winter. Für mich es der jährliche Auftakt in die neue Oldtimer Saison. Primär lockt die britische Zweiradwelt. Nach einem Jahr Pause waren in diesem Jahr auch die CBBC-Freunde aus dem Bremer Großraum wieder mit einer bekannt schönen Präsentation vertreten. Man teilte sich den Hallenbereich mit den Norton-Freunden, die ebenfalls wieder feine Exponate aufgefahren haben.

An dieser Stelle möchte ich den freiwilligen Engagierten ein ganz großes DANKESCHÖN formulieren. Ihr investiert mehrere Tage eurer Freizeit, die Berufstätigen vielleicht sogar kostbaren Urlaub. Planen, organisieren, Displays vorbereiten, Fahrzeuge transportieren, in die Halle schieben und drei Tage Messe Anwesenheit sind ja schon beachtenswert. Wenn wir Zuschauer zufrieden nach Hause fahren, baut ihr den ganzen Krempel wieder ab und verteilt es weiter. Ihr bereitet uns Enthusiasten eine riesen Freude und sensibilisiert neue Interessenten für unser anglophiles Virus: Die Szene ist präsent, macht mit! Chapeau!

Jetzt kommen ein paar Bilder, leider habe ich vor lauter Gesabbel (Man trifft halt viele Leute) dieses Mal irgendwie vergessen zu fotografieren... Das muss 2025 noch geübt werden ;-). Die Automobil-Hallen sind ebenfalls interessant, Markenthema war dieses Mal LANCIA. Erwähnenswert ist natürlich der Teilemarkt, alles in warmen Messehallen: Das hat doch Charme.

Man sieht sich 2025 wieder in Bremen...



Am 09. Juni 2024 feiert das Kunstcafé The Barn in Söhlde, Niedersachsen 15. Geburtstag

Vielleicht kennen uns einige von euch noch nicht, was ich mir gar nicht vorstellen kann... Björn Bettlewski (CBBC-Mitglied und Maler) führt zusammen mit seiner Familie jetzt seit 15 Jahren das kleine Café in der „Welthauptstadt“ Söhlde. Biker, egal welcher Art, wie auch Oldtimer im Bereich der vierrädrigen Kategorie sind bei uns immer herzlich Willkommen.

Warum Kunstcafé ? Wir bieten Künstlern eine Plattform an, sich kostenfrei zu präsentieren. Jeden Monat gibt es eine andere Ausstellung in den Räumen des Café. Im Mai ist immer Björn dran:-). Zudem bieten wir für Kinder und Jugendliche kostenfrei verschiedene durch ausgebildete Kursleiter durchgeführte Kurse im Kreativbereich an.

Und nun werden wir schon 15 Jahre und möchten dieses mit einem Food Festival und Livemusik feiern. Also, ab auf's Motorrad und bereichert unsere Feier mit euren schönen Maschinen und natürlich euch !

3. MSC Classic-Bike-Days



Freitag 09.08 und
Samstag 10.08.2024
von 8-18 Uhr

www.msc-geesthacht.de/
msc-classic-bike-day



auf dem Heidberggring
in Geesthacht



Schriftführer gesucht!

unser Club sucht dringend einen Schriftführer. Falls Ihr Fragen zu Art und Umfang dieser Aufgabe habt, meldet Euch!

Freiwillige vor!

Englische Motorrad Klassiker



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

Der Löwengarten - ein Reisetipp zum ‚BRITISH CORNER‘

Wer auf Schweizer Seite am Bodensee entlang die Autobahn in Richtung München nimmt, durchquert entweder etwas umständlich Bregenz oder überquert etwas weiter südlich das St. Galler Rheintal, das den noch jungen Alpenrhein dem Bodensee zuführt. Westlich der dortigen Orte geht es steil hinauf ins liebliche Voralpenland des Kantons Appenzel - Was hat das mit unseren englischen Klassikmotorrädern zu tun?

Nun: Wer hat nicht schon von Altstätten, Büriswilen und neuerdings von der Heuwiese in Weite gehört. Aber es gibt in der genannten Landschaft noch ein besonders erwähnenswertes Juwel für Brit-Biker. Ich spreche vom ‚BRITISH CORNER‘ im Ort Rüthi. Hier steht der Löwengarten, ein 1909 errichtetes Gebäude der ehemaligen Löwengartenbrauerei. Einst war es mal ein Bierdepot mit Restaurant und einer Wohnung für die Wirtsfamilie. 2004 kauften Jane - und Bruno Gächter diese Liegenschaft, um sie als Location für ihr Hobby zu nutzen. Der MC Black Shadow, den alle CBBC Members zumindest aus Berichten kennen, hat hier jeweils am ersten Freitag im Monat den Stammtisch. Das ‚BRITISH CORNER‘ ist ein wunderbares Stelldichein, nicht nur – aber besonders für die Klassik-Biker-Szene. Wo früher an der Fassade für Biere geworben wurde, locken heute Logos von AJS, Triumph, BSA und Velocette. Leuchtschilder mit dem Union Jack verdichten die Botschaft, wer hier sehr gerne geräuschvoll landen darf.

In liebevoller Detailarbeit haben es Jane und Bruno Gächter verstanden, ein Refugium mit Bar, Pub, und Kleinkunstabühne aufzubauen. Im Museum stehen sehr dekorativ einige englische Maschinen. Noch dazu kann man im Sommer unter schattigen Kastanien ein Bier mit Livemusik genießen. Mit einem Massenlager, Zeltwiese und Grillstation bleibt letztlich bei diesem ganz besonderen Wirtshaus mit 100-jähriger Tradition kein Wunsch der Gäste unerfüllt.

Jeweils im Frühjahr – 2024 jährt es sich am Samstag 1. Juni zum 19. Mal - trifft man auf viele bekannte Windgesichter aus Nah und Fern mit ihren englischen Klassikermaschinen. Hier wird ‚British Coolness

Made in Switzerland‘ gelebt. Man sieht viele ‚Töff‘ (Motorräder auf Schwyzerdütsch) in alter Patina, die manchmal noch vom Großvater stammen. Fahrer im abgewetzten Leder – Schal um den Hals und mit Ölspritzern auf den Stiefeln - erwecken Erinnerungen an die englischen Ton Up Boys der 60er Jahre. Die jährlichen Einladungen zum Treffen erfolgen auf nostalgischen Postkarten im klassischen Stil.



Im British Corner Pub fehlt es auch an nichts! Egal ob man an der Bar einen Bunnahabhain Single Malt von der Insel Islay - oder einfach einen Aperol-Spritz für die Dame will. Musik, Dartspiel wie in UK – ja sogar eine maritime Ecke für Seeleute und Piratenbräute belebt mit dem Wimpel des FC St. Pauli die Szene.

Neben Motorrädern sind auch alte Autos und die heutige Bikerzunft ohne Motor sehr gerne gesehen. Ein echter Reisetipp, liebe Freunde! Tippt einfach mal die Webadresse in die Suchmaschine: <http://www.britishcorner.net>

May be I'll see you there...

Text: Lukas Ebner, Foto: B. Gächter



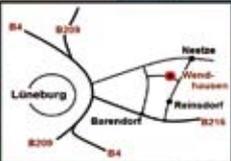


DER HAMBURGER ENGLÄNDER-STAMMTISCH LÄDT EIN ZUM
8. LÜNEBURGER TREFFEN
 AM **24.-26. Mai 2024**
 AUF DEM HOF VON P.H.MEYER
 IN 21400 WENDHAUSEN, WENDENSTR. 1

FREITAG: ANFAHRT
SAMSTAG: FRÜHSTÜCK
 14:00 AUSFAHRT
SONNTAG: FRÜHSTÜCK UND ABREISE

ANFAHRT ÜBER DIE B4/B209 ORTsumGEHUNG LÜNEBURG
 WEITER AUF DER B216 IN RICHTUNG DANNENBERG.
 AB BARENDORF DEN CBBC-PFEILEN FOLGEN.

ÜBERNACHTUNG: ZELTPLATZ / HOTEL REINSDORF
 KONTAKT: VOLKER ISERHOHT / 0175/4302159



ROYAL ENFIELD
 Made like a gun

JAHRESTREFFEN 2024
 7.-9. JUNI 2024



Camper und Abendprogramm im
 Camping Paradise Garden
 Höfnergraben 2, 2570 Kaumberg
 Kontakt: walter.eckl@gmail.com


 Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

28. Treffen im Frankenland

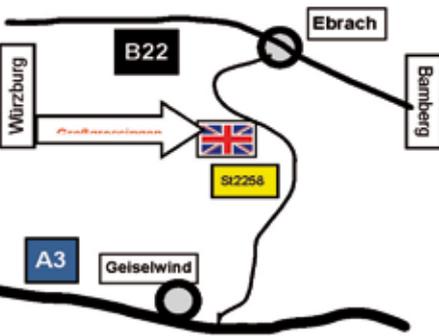

Großgessingen
13. Juni - 16. Juni 2024

Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.
 Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006
 stammtisch-franken@cbbe.de

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

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




17. Vogtländisches Engländer Treffen

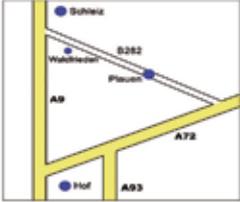
Fr. 28. bis So. 30.06.2024
 50°32'43,20 N / 11°58'27,40 O




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

Ablauf:
 Freitag, Anreise, 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

19. CBBC
Engländertreffen
im Schwarzwald

06. Juli 2024
D-79733 Görwihl-Hartschwand /
Dichtrutthal



19th BLACK FOREST MEETING



PROGRAMM

Samstag, 06.07.
ab 10.00 Uhr Beginn des Engländertreffens
am Nachmittag Bei gutem Wetter ca. 50 km Ausfahrt
am Abend Benzingespräche und Lagerfeuer

Sonntag, 07.07.
ab 08.30 Uhr Britt Biker Brunch
Ende ca. 14.00 Uhr

Lang Distanz Biker können sich bereits auf Freitag im Motelager anmelden.

19th BLACK FOREST MEETING



Mit dem Kauf einer Flasche Brit Biker Whisky (24,00 Euro) finanzieren Sie das Treffen und haben einen stillvollen 'Weekendabschluss' für zu Hause.



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

Massenlager-Anmeldungen bitte direkt unter Tel. 07754 1262
Reservierungen werden nur bis Samstag 20.00 Uhr gehalten

Zelten kostenlos
Frühstücksbuffet auch für Camper und Besucher

7. CBBC OWL-Meeting

12.-14. Juli 2024

Freitag: **Anfahrt**
Samstag: **Ausfahrt**
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 **7. CBBC OWL-Meeting** eine stau- und pannenfreie Anreise.

1. "Motorrad im Herzen ein Lächeln im Gesicht" Treffen

Für Britische und Klassische Motorräder

13.-15.09.2024

in 56357 Rettershain

Bergstraße 10 (am Dorfgemeinschaftshaus)



Infos unter: www.cbcc.de und Dieter B. 0174 - 556 06 60




Veranstaltung: Motorrad im Herzen ein Lächeln im Gesicht - Dieter Beck

 **CBBC - Büdchen**

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Jubiläumspin, oval ca. 50x33mm	4,50 €
Club Aufkleber	1,00 €
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 €
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 €
NEU! Kalender 2024	10,00 €

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.

RENN - UND GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE 2024

übermittelt von Michael Braun

12. - 14. APRIL	Einstellfahrten u. Klassik GP Oschersleben	VFV
12. MAI	Kölner Kurs, Nürburgring	MSC Porz
23. - 26. MAI	Coupes Moto Legende, Dijon / Frankreich	
14. - 16. JUNI	Klassik GP, Most / Tschechien	VFV
28. - 30. JUNI	Solituderevival Stuttgart - Leonberg	
13. - 14. JULI	Klassik GP, Colmar Berg / Luxemburg	VFV
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: Monique van Hemert

Termine des HMV in Holland 2024

übermittelt von Paul Hanenberg

05. Mai	Boekel
20. Mai	Venray
25. Mai	Rockanje
01. Juni	Grolloo
08. Juni	Wemeldinge
14. Juli	Schagen
20. Juli	Haler
18. Aug.	Mill-Zeeland
08. Sept.	Schoonhoven
15. Sept.	Gemert

Das sind die bisherigen Termine. Da es zu Änderungen kommen kann, bitte immer mal wieder auf die Internetseite www.hmv-nederland.com schauen

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

MOTORRADHAUS STOCKSIEFEN

Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

Adam-Opel-Straße 8 - 64569 Nauheim
☎ 06152 61336
✉ dasmotorradhaus@t-online.de

📱 Motorradhaus Stocksiefen
📷 [motorradhaus_stocksiefen](https://www.instagram.com/motorradhaus_stocksiefen)

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

Glanz und Gloria im Winter für das Motorrad

Wenn die Sonne nicht mehr so oft am Himmel lacht ,und uns verführt mit dem Motorrad die Welt zu Erkunden ,dann iss sie da die Herbst und Wintergaragenzeit. Und geht man (Mann) in sich denkt nach und ab ...und in die Garage!

Meine Royal Enfield Pre Unit 535 die ich wieder Heim in die Hessische Heimat geholt hab, wird jetzt einer Schönheitskur unterzogen, nō nix mit Schminke, oder so oder gar Lifting. Da kommt einiges an Pflege und Poliermittelchen zum Einsatz, sei es mit echter Handarbeit, oder mit der Maschine.

Ich legte mein Augenmerk auf das Aluminium und Chrom und da setzte ich einige bekannte Mittel ein - sogar ganz altbekannte, sowie das Radglanz von Rex (heißt mittlerweile anders) aber die Funktion iss immer noch Top. Auch das alte Gundelputz wurde eingesetzt, sowie Elsterglanz, das aber leider nicht mehr die Power hat wie einst, NevrDull, Sidol, spezialALU Polituren kamen auch zum Zuge, genauso wie Polier Aufsätze mit Polierwachs.

Na ja irgendwann kam die Zeit, wo es in der Garage nicht mehr so mollig war, aber trotzdem mit warmer Kleidung geht immer noch etwas. Und da ich vor Wochen in der Oldtimer PRAXIS einen kleinen Artikel gesehen habe und ihn auch studiert habe, kam mir die Idee mal von dem Deutschen Hersteller Liqui Moly die beworbene Chromglanz-Creme zu versuchen und zu Testen. Sei es drum, ich

habe mich bei Liqui Moly höflich informiert und bekam die Creme zum Testen. Die Probe bekam ich zugesendet, wo ich mich auch sehr freute und mich noch mal Telefonisch in Ulm bedankte, mit Höflichkeit geht es immer noch leichter im Leben.

Wenn ich das Resultat sehe, was diese Creme leistet, muss ich echt sagen einfach auf den Punkt gebracht ein echt super Glanz Ergebnis, ich wusste gar nicht das die Firma auch eine Menge Oldtimer Pflege Produkte am Markt hat und auch spezielle Öle und Fette.

Auf dem „1. Motorrad im Herzen und ein Lächeln im Gesicht Treffen“ in Rettershain vom CBBC am 13.9 - 15.9.2024 wird die Chromglanzcreme von mir mal dort vorgeführt, das habe ich dem Mitarbeiter von Liqui Moly versprochen - nach dem Motto: ein Mann ein Wort.

Nur mal so nebenbei:

Pflege sollte schon sein, denn gerade in den Wintermonaten kann man einiges tun für sein Motorrad und das positive, man iss in Bewegung (die Herbst und Weihnachtsgenusspfunde bauen sich leichter ab...) und natürlich sieht man auch leichter Mängel und Defekte die man beseitigt und so im Frühjahr mit Freude seine Maschine bewegen kann.

Gruß Dieter Beck (Text / Fotos)



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

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

Die Tücke des Objekts liegt immer im Detail: Die Fühlerlehre wars!

(WA). „Stellst du die Ventile deiner AJS immer mit der Schieblehre ein?“ Die überraschende Frage meines Stammtischfreundes Bruno gleich am ersten Stammtisch nach Erscheinen der letzten „Info“ traf mich doch irgendwie auf dem linken Fuß. „Wieso Schieblehre?“ Hatte ich doch ein paar Zeilen über „Winterschrauben“ an der AJS zusammengestellt und dabei einen kleinen (aber wichtigen) Fehler eingebaut. Stimmt, eine Schieblehre (offizielle Bezeichnung „Messschieber“) ist ein Längen-Messgerät. Bedient wird die Schieblehre mit dem Daumen, der einen Teil des Messgeräts hin und her schiebt. Eigentlich gar nicht geeignet zum Einstellen des Ventilspiels! Die Fühlerlehre besteht aus mehreren hauchdünnen Metallstreifen unterschiedlicher Dicke. Alles unter einem Millimeter, zumindest im Kfz.-Bereich. Die dünnen Streifen passen dann zwischen Ventil und Kipphebel. „Saugend“ soll sie laufen, dann passt.

Hat den Lapsus denn jemand von euch gemerkt? Habe wenige Tage später in der Redaktionsstube bei Martin Kolb nachgefragt, keine konkrete Rückmeldung diesbezüglich. Wer Bescheid weiß, der schweigt eben. Auch recht!

Text / Fotos: Walter Arndt



Nicht zu verwechseln, die Schieblehre (Messschieber) und die Fühlerlehre

...Und noch ein kleiner Gastbeitrag von Hans List zur Einstellung der Ventile an der AJS:

Wenn der Motor schon ein paar Umdrehungen absolviert hat, tritt an allen möglichen Stellen Verschleiß auf. So auch zwischen Kipphebel und Ventil. Bei mir ging das so weit, dass eine korrekte Einstellung des Spiels gar nicht mehr möglich war, weil bei zwischengelegter Fühlerlehre die eigentlichen Kontaktflächen gar nicht dort auflagen. Jetzt stand ich vor der Wahl, die eingelaufenen Kipphebel nachzuschleifen, oder „neue“ zu besorgen. Auf der Veterama war für AJS fast alles zu finden, aber keine Kipphebel. Andererseits ist es nahezu unmöglich, ohne Vorrichtungen die Kontaktflächen so zu schleifen, dass die entstehende Zylinderfläche exakt parallel zur Kipphebelachse liegt. Das führt dann zu schiefer aufsetzen aufs Ventilende und der Verschleiß geht in rasender Geschwindigkeit ans Werk. Aber es gibt noch eine Möglichkeit. Wenn man Halbkugeln in die Kipphebel einsetzt, so dass die sich frei drehen können, dann passen die sich jedem Winkel genau an. Folge: nur noch Flächenberührung anstelle der Linienberührung, die sonst üblich ist. Also ans Werk. Kugeln (Durchmesser 6mm) abschleifen auf 2/3 Rest-



Die abgeschliffenen Kugeln

höhe und in die Kipphebel einlassen. Die Kugeln müssen noch so weit aus den Kipphebeln rausgucken, dass nur sie den Ventilschaft berühren können. Und ganz wichtig: freie Beweglichkeit. Wenn sie klemmen, gibt's Bruch. Dann noch die Ventilschäfte hinten etwas abdrehen, um das Pitting loszuwerden, fertig ist ein Ventiltrieb, der für die nächsten Hunderttausend Km gut ist.

Das hat so gut funktioniert, dass ich es bei meiner Morini auch gemacht habe und für einen Freund an der Guzzi ebenfalls. Und kürzlich hat auch die G9 vom Rüdiger die gleiche Behandlung erfahren.



Kipphebel frisch



Kipphebel gelaufen

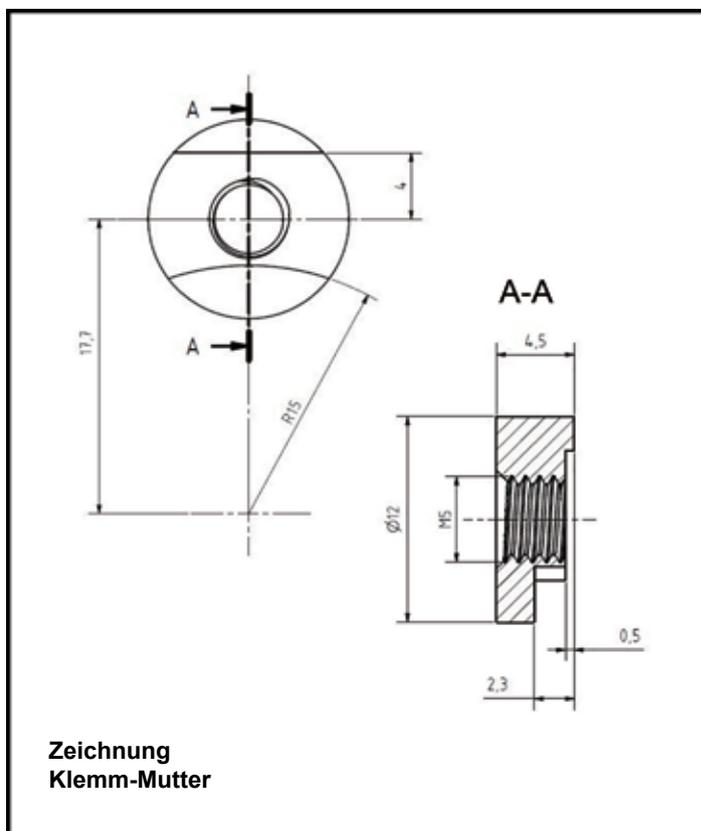
Und noch etwas hatte mich gestört. Die Klemmschrauben, welche die Einstellung festhalten sollen im Betrieb, sind immer krumm. Kein Wunder, weil die Klemmkraft einseitig auf den Kopf wirkt und das lächerlich dünne Gewindchen dem nicht gewachsen ist. Ich habe die Schrauben ins Gruselkabinett verbannt und spezielle Muttern gemacht, die sauber auf dem Teller der Exzenterachse und auf dem Kipphebelbock aufliegen.



Die neuen Klemm-Muttern

Der Hauch von Schiefstellung, der noch bleibt, wird im Gewinde ausgeglichen. Die Löcher in den Böcken habe ich auf 5mm aufgebohrt und von innen M5 Innensechskant-Schrauben durchgesteckt. Jetzt braucht man nur noch einen gekürzten Innensechskant-Schlüssel, und die Ventileinstellung macht wieder Spaß. Da kann sogar der Tank draufbleiben.

Text / Fotos / Zeichn.: Hans List



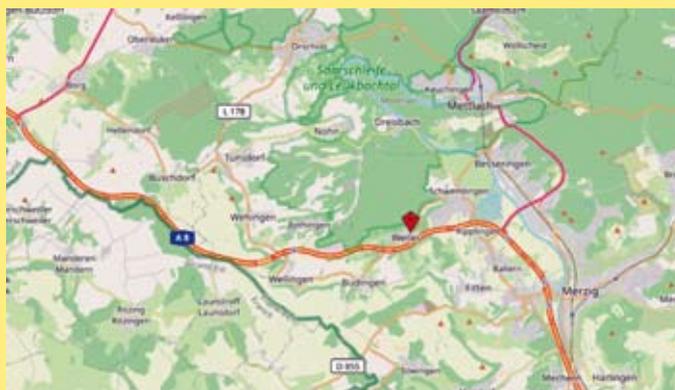
Zeichnung
Klemm-Mutter

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2024

Der Touringtreff - 1. Mai findet vom **01.05. bis 05.05.2024** statt.
Treffpunkt ist im Dreiländereck Saarland, Luxemburg, Frankreich
im **Hotel Restaurant Laux, Perler Straße 8, 66663 Merzig - Weiler**
Telefon: **06869 / 210**, E-Mail: **info@hotel-laux.de**
(Zimmer bitte per E-Mail reservieren)

Mittwoch der 01.05. ist Anfahrtsstg

Donnerstag der 02.05. 10 Uhr Ausfahrt „auf der Vietzstraße Route de Cidre“ Rund um Saarburg, ca. 155 km
Freitag der 03.05. und Samstag 04.05. 10 Uhr Ausfahrten nach Luxemburg und Frankreich, jeweils ca. 170 km
Sonntag 05.05. Abreise. Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

Infos zum Hotel:

Es gibt 26 Doppelzimmer, 3 Einzelzimmer, 1x Apartment als 3 Einzelzimmer mit gemeinsamem Bad. Die Preise für 4 Übernachtungen mit Halbpension (Frühstück und 4 Gang Abendessen) sind im Doppelzimmer 264,- € / Person und im Einzelzimmer 360,- €.

Tipp für diejenigen, die alleine kommen: sich mit einem Freund / Bekannten ein Doppelzimmer teilen mit getrennten Betten.

Frühstück ab 7.30 Uhr, Abendessen 19 Uhr. Für 5 Wohnmobile ist Platz direkt neben dem Hotel.

Wichtig: Alle Zimmer sind reserviert bis 29.02.2024 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!

Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden! Tankstellen sind im Umkreis von ca. 7 km vor Ort (je nach Richtung).

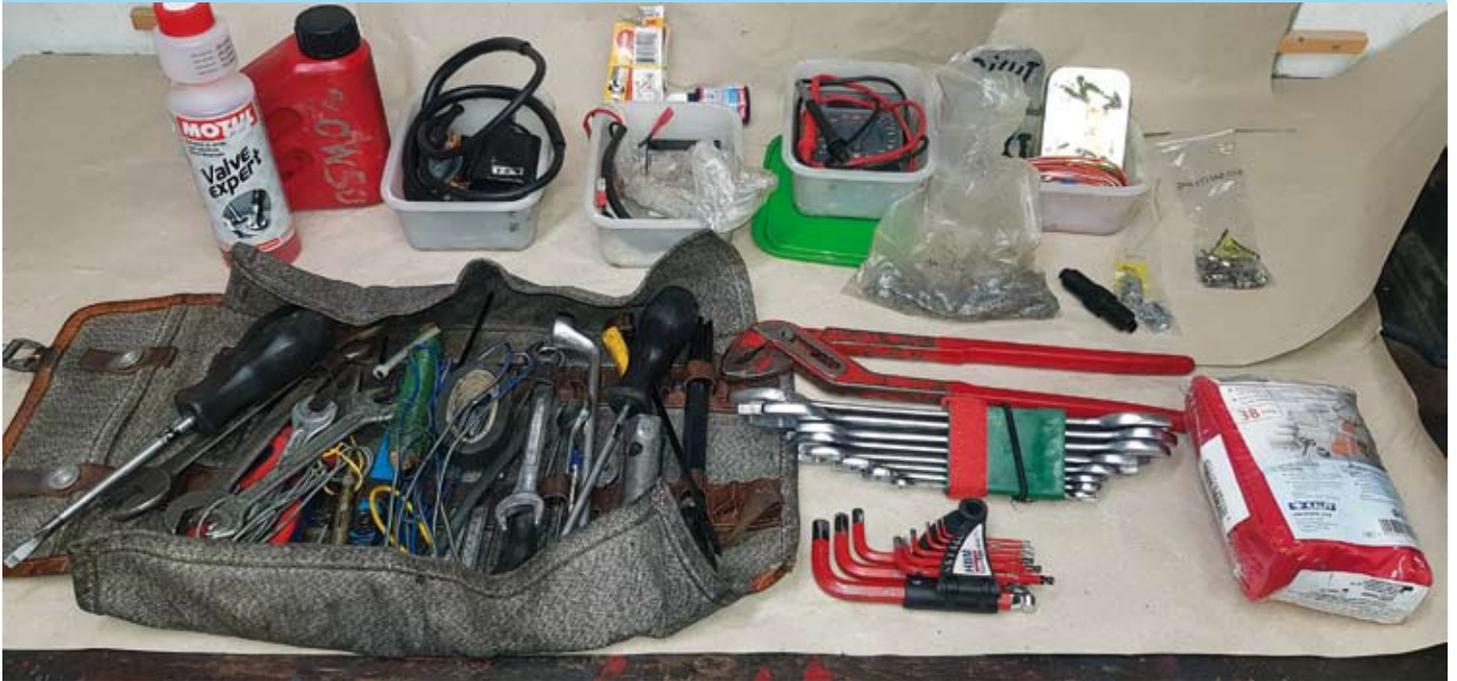
Wie immer bei Rückfragen 0176 / 64259403. Freue mich auf wieder rege Beteiligung Eurerseits.

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf

Thomas Tschoepe

TOOLBOX STORIES

Von Peter Nettler (Text / Fotos)



Reserve-Bonnie

Als er mich kennenlernte, war er nur verwundert über die pro-penvollen Packtaschen, die ich immer dabei habe. Aber nach einigen gemeinsamen Ausflügen sagt Frank immer: in den Packtaschen hat der Peter eine Reserve-Bonnie!

Naja, ganz so ist es nicht, aber wie man sieht, nehme ich schon einiges mit. Nicht auf den Sonntagsausflug, aber ab einer Übernachtung ist da schon so einiges dabei. Öl, Panzerband, Draht und Kabelbinder. Ganz wichtig: Bläck Box von der Zündung und Spulen. Ach so, die Reservezüge sind nicht abgebildet, diese sind auch in den Packtaschen, bzw. modellspezifisch an den Mopeds angebracht. Und so einiges an Kleinkram, welches speziell für die Engländer ist. So z.B. die Fittings von der Vorderradbremse Conical Hub. Ebenso geht auf den weiten Reisen noch der zöllige Ratschen Kasten mit! Angewöhnt habe ich mir das vor über 20 Jahren. Da haben Heike und ich auf T120R und T140V (im 1972er TR6 Rahmen) schon den einen oder anderen Urlaub abgerockt. Ich wollte Heike auf jeden Fall ersparen, irgendwo in der Walachei auf einen Lumpensammler zu warten. Wir haben die Karren auch immer nach Hause gekriegt, wenn wir zusammen unterwegs waren (um ehrlich zu sein, es ist mir bei Touren ohne Heike nicht immer gelungen. Mit einem Loch im Kolben z.B. machst Du nix mehr, ach ja und einmal hatte ich die Reservezündspulen vergessen, sehr ärgerlich, weil ADAC...).

Nicht immer hat uns jedoch meine Weitsicht gerettet. Einmal auf dem Triton Treffen fast an der Atlantikküste hatten wir einfach nur Glück. Hier hatte sich bei der 650er die Stahlkappe eines Auslass Stößels gelöst. Mit Hilfe von Martin von der Insel Jersey war der Schaden schnell lokalisiert (Hier nochmals Danke an Martin). Und zum Glück waren dort an die 200 Engländerfahrer, zufällig hatte ein in der Nähe wohnender Triumph Fahrer ein passendes Teil. Ansonsten konnte ich mit der abgebildeten Basisausrüstung immer alles flicken. Zumal man ja auch weiß, dass das was Du dabei hast, selten kaputt geht. So konnten wir doch einige tausend Kilometer abwickeln. Irgendwann ist Heike dann auf moderneres Material umgestiegen. Aber angeblich gehen diese Motorräder ja nicht kaputt und da wäre ich dann auch nicht für die Pannenbehebung zuständig.

Peter Nettler



Pedro und Peter an der Zicke 2009 in Schweden

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

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

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

Classic British Bike Club e.V.

Seit 43 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Ein ungleiches Paar auf der ersten Ausfahrt im Jahr, Foto: Svenja Overhage