

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



3/2024

AKTUELLES VOM PRÄSI

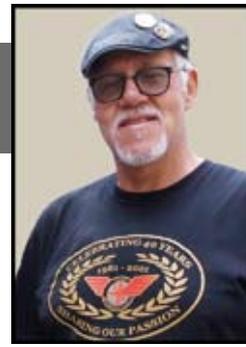
Liebe CBBC'ler,

so habe ich mir meinen Abschied aus dem Vorstand nicht vorgestellt! Auch nach bisher viermonatiger Zwangspause habe ich immer noch mit den Auswirkungen meines Schlaganfalls zu kämpfen. Es wird auch wohl noch länger dauern, bis ich wieder fit bin. Ich habe daher den 2. Vorsitzenden Thomas Tschoepe gebeten, für mich die Jahreshauptversammlung zu leiten und zu moderieren.

Zur Jahreshauptversammlung werden Christiane und ich kommen. In der Nähe von Grossgessingen haben wir ein paar Tage eine Feriewohnung gebucht.

Für die vielen lieben Besuche, sei es telefonisch, per WhatsApp und auch in der Klinik, in der Reha möchte ich mich bei Euch bedanken. Ich habe viel Zuneigung von Euch bekommen und die Zuversicht gegeben, wieder ganz gesund zu werden.

Soviel Zuneigung hatte ich nicht erwartet... Danke nochmal!



Genesungswunsch, per Mail, per Besuche in der und auch Zuhause ganz, ganz herzlich Sie haben mir gut

Liebe Grüße Paul

AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

In dieser Info findet Ihr die Tagesordnung der nächsten JHV am 15. Juni 2024 in Großgessingen, wo die Wahlen des/der neuen ersten Vorsitzenden und Schriftführer/in anstehen.

Ich habe euch in der letzten Ausgabe davon berichtet, dass ich mit meiner Matchless G12 und der neu eingebauten elektronischen Zündung eine längere Probefahrt machen wollte. Diese habe ich zusammen mit Petra, an einem noch warmen Wochenende im April zu unserem diesjährigen 1. Mai Touring Treff - Standort nahe Saarburg unternommen. Die Anreise am Freitag nach der Arbeit, schön über Landstraßen und nur etwas über die Autobahn, damit wir zum Abendessen auch ankommen. Vor Ort wurde am Samstag die Frankreich Tour, die Lonni vorbereitet hatte, noch mal abgefahren. Abends waren wir dann zu dritt, da Lonni am Samstagmittag dazu kam. Wir hatten einen schönen Abend in unserem Hotel Laux. Am Sonntag ging es für Petra und mich, dann schön gemütlich über Landstraßen, nach Bonn zurück. Bei diesen insgesamt gut 600 km, ist die Matchless ohne Probleme gelaufen. Ich werde also auch alle drei Ausfahrten beim Touring Treff mit ihr bestreiten. Jetzt hoffe ich nur noch auf gutes Wetter und vor allem nicht so kalt wie die letzten Tage.

Bei der Ablage meiner Unterlagen zu Hause, bin ich über den Ordner „Motorrad Unterlagen / ex Motorräder“ gestolpert. Darin habe ich Bilder und die Verkaufsverträge von den Motorrädern gesammelt,

die ich mal besessen in gut 42 Jahren so kommt. Einige hatte ich total vergessen über so einige so manche habe ich bereut. Zum Beispiel sehr guten Zustand, für 2.500 DM verkauft, was damals voll in Ordnung war. Jetzt ertappe ich mich dabei, dass ich seit längerem den Gebrauch Markt durchsuche, nach einer gleichen Maschine. Aber das was da angeboten wird, steht in keinem wirtschaftlichen Verhältnis. Weit ab von Gut und Böse. Ist ja auch eigentlich eine totale Schnaps Idee, weil fahren, usw. mal ehrlich, und wofür? Geht es einigen von euch auch so? Das gleiche gilt für Motorräder aus den 1970/1980er Jahren. Sind halt schöne Erinnerungen. Ich hoffe nur, dass ich dabei nicht der einzige bin.

Das wären auch mal tolle Geschichten von euch für die Info, was man mal hatte und die jetzige Sicht dazu, traut euch!

Ich wünsche uns allen weiterhin einen guten Start in die Motorrad Saison und viel Spaß bei den Veranstaltungen.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter



habe. Wow was alles da zusammen ren präsent, andere sen. Denke schon Verkäufe nach, und im Nachhinein echt die Maico GS440 im

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

Die 1. Mai Tour ist schon gelaufen und ist bei allen die dabei waren sehr gut angekommen. Die Saison nimmt nun Fahrt auf, bei Erscheinen dieser Ausgabe ist auch das Lüneburger Treffen schon vorbei, die nächsten Treffen stehen im Juni an. Darunter auch das Treffen im Frankenland, wo unsere nächste Jahreshauptversammlung stattfinden wird. Dort werden wir einen neuen 1. Vorsitzenden wählen, ein Kandidat hat sich glücklicherweise schon gefunden. Wir brauchen aber noch eine/n Schriftführer/in - also macht Euch Gedanken.

Ich bedanke mich wieder bei allen, die mit Artikeln zum Gelingen dieser Ausgabe beigetragen haben. Zusätzlich haben wir in dieser Info auch ein kleines Highlight zu bieten: Ein super Artikel über die Norton Manx, die jedem Engländer Fan wohl ein Begriff sein dürfte. Die Idee

dazu hatte Ingo Gast, „Classic Bike Guide“ überlegt den mal in Wegen „Copyright“ ist einfach. Ingo hat sich in Verbindung gesetzt zum Nachdruck gebeten - und siehe da, für Clubs und nicht kommerzielle Zwecke ist das möglich. Wir mussten lediglich ein Formular ausfüllen und dann bekamen wir den Artikel in elektronischer Form zugeschickt. Die Kommunikation mit der „Mortons Media Group Ltd“ war sehr angenehm und wir bedanken uns herzlich. Ich hoffe die Übersetzung ist mir einigermaßen gelungen, dank Internet ist das heute auch etwas einfacher als früher mit dem dicken „Langenscheidt“.



er hat den Artikel im gelesen und sich der Info zu bringen. das natürlich nicht so dann mit dem Verlag und um Erlaubnis

Grüße von der Ostalb



Einladung zur JHV des Classic British Bike Club e.V.

Liebe Mitglieder,

Hiermit lädt der Vorstand des CBBC e.V. alle Mitglieder zu unserer Jahreshauptversammlung am 15. Juni 2024, 17.00 Uhr während des 28. Treffen im Frankenland ein, Ort:

**„Sportplatz / Schützenhaus“
Brünnergasse, 96157 Ebrach - Großgessingen**

Tagesordnung:

1. Begrüßung der anwesenden Mitglieder
2. Schweigeminute für unsere verstorbenen Mitglieder
3. Zählung der anwesenden Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit der JHV
4. Jahresbericht 2023 - Kenntnisnahme Protokoll der JHV 2023

5. Kassenbericht des Kassierers
6. Kassenprüfbericht der Kassenprüfer
7. Entlastung des Vorstands
8. Bestimmung einer Wahlleitung
9. Wahl eines/einer neuen Schriftführers/-führerin
10. Wahl eines/einer neuen 1. Vorsitzenden
11. Verschiedenes / Diskussion
12. Beendigung der Versammlung

Der Vorstand hofft auf eine rege Beteiligung und wünscht allen eine angenehme und pannenfreie Anfahrt nach Großgessingen.

Paul Hanenberg
(1. Vorsitzender)

Thomas Tschoepe
(2. Vorsitzender)



Fotos vom Treffen in Großgessingen 2023



Beide Fotos: M. Kolb

TERMINE 2024

CBBC Termine:

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 Heidbergring Gesthaacht

Infos: www.msc-gesthaacht.de/msc-classic-bike-day

**02.11. BOB - Best of British, Teilemarkt u. Event, Bauer Bernd, Bielefelder Str. 57,
33829 Borgholzhausen**

Infos: WWW.BOB-BESTOFBRITISH.DE / FACEBOOK: BOB-BEST OF BRITISH

Vorstellung Triumph Speed 400 Text / Fotos: Lonni

Endlich ist es soweit – Lonni sammelt erste Fahreindrücke!



Ein paar Fotos und technische Daten der Triumph Scrambler 400X und Speed 400 konnte ich euch in Info 2/2024 liefern. Entwickelt wurden die beiden Modelle der Modern Classics Reihe von Triumph übrigens im britischen Stammwerk in Hinckley, gebaut werden sie in Thailand.

Beim Betrachten hinterlässt die Speed 400 einen guten Eindruck. Gute Verarbeitung, wertige Komponenten. Über die Optik muss jeder selbst entscheiden. Schon beim Platznehmen fühle ich mich wohl. Die Sitzposition ist neutral, passend für die meisten Normal

gewachsenen. Ich habe die fahrfertig 170 kg der Speed gut im Griff und stehe mit beiden Füßen fest auf dem Boden. Eine Einweisung ist höchstens für langjährige Triumph-Fahrer erforderlich. Zum Starten drehst du den Schlüssel auf "Start" und drückst auf den für Triumph-Fahrer neuen Starterknopf, auch Kupplungshebel ziehen zum Starten entfällt, Motor läuft.

Ich ziehe die Kupplung, lege den ersten Gang ein und rolle ohne Gas zu geben vom Hof. Überraschung beim Gas geben und Abbiegen auf die Straße. Der kurzhubig ausgelegte Motor dreht erfreulich spontan hoch und ohne Drehzahlorgien lande ich, auch dank kurzer Getriebeübersetzung, im sechsten Gang. Gas geben, Kupplung ziehen, schalten, funktioniert leicht und präzise. Gesetzeskonform rolle ich im fünften Gang durch Bad Kreuznach. Beim Warmfahren auf der B41 schweift mein Blick über die Instrumentierung. Für einen "Klassiker" voll ausreichend, Tacho sehr übersichtlich, auch alle anderen Anzeigen sind mit einem kurzen Blick ersichtlich. Nur der Drehzahlmesser fällt aus der Reihe, aber eigentlich braucht den kein Mensch. Auf der Landstraße gefällt mir sofort das spontane Ansprechverhalten und das passend zum Motor abgestimmte Getriebe, sowie die Leichtigkeit mit der die Speed 400 zu bewegen ist. Schräglagenfreiheit ist ausreichend vorhanden. Der Motor mit seinen 40 PS bei 8.000 Touren kommt mit den 170 kg fahrfertig gut zurecht. Der Drehzahlbegrenzer meldet sich erst bei 9.200 Umdrehungen - habe ich natürlich nicht ausprobiert, ebenso wenig wie die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. Überrascht war ich allerdings auch von der Beschleunigung im sechsten Gang von 80 auf 120 km/h. Gefühlsmäßig glaube ich, dass bei Vollgas Tacho 145 eher überschritten wird. Die BYBRE (by Brembo) Bremsanlage hat einen sehr guten Eindruck hinterlassen, sie passt prima zum Motorrad. Der Benzinverbrauch wird mit 3,5 l auf 100 km angegeben. Damit wären mit dem 13 Liter fassenden Tank über 300 km möglich. Somit wäre die Triumph Speed 400 auch tauglich für lange Strecken. Bei Tacho 120 läuft der Motor vibrationsarm, bietet noch Reserve und zügiges Vorankommen. Positiv aufgefallen sind mir wieder die Lenkerendspiegel. Sie bieten dank kurzer Ausleger vibrationsfreie, gute Sicht nach hinten - haben sich bei mir schon





lange bewährt. Zum weiteren Perfektionieren bietet Triumph noch Originalzubehör an. Triumph bietet die Speed 400 in drei Farbvarianten an: Phantom Black/Storm Grey, Carnival Red/Storm Grey oder Caspian Blue/Storm Grey.

Schlussbetrachtung: Mit der Speed 400 hat Triumph ein rundherum gelungenes Motorrad auf die Beine, bzw. Räder, gestellt. Triumph spricht damit eine große Käuferschicht an. Nicht nur wegen des Einstiegspreises von 5.345,- € geeignet für Jung und Alt. Zum Meckern bleibt mir nur das Übliche: Radabdeckung, Gepäcksystem, Wetterschutz - „Kauf dir einen Roller“ - Wer hat das gesagt?

Als Nächstes plane ich einen Vergleichstest Triumph Scrambler 400X / Royal Enfield New Himalayan 450

A good read

Eine Leseempfehlung von Torsten Kramer

Seit Jahrzehnten lese ich alles, was ich zum Thema klassische Motorräder, Oldtimer, Technik und aktuelle Motorräder zu lesen bekomme. Im Abo auch immer eine englische Classic-Motorradzeitschrift, die Titel wechseln immer mal wieder, denn auch inhaltlich gab es Veränderungen. In den Markenclubmagazinen und Zeitschriften finden sich gelegentlich Ankündigungen zu neuen Büchern oder Leseempfehlungen für alte, antiquarische Bücher. Heute möchte ich euch mal ein interessantes neues, und damit bestellbares, Buch vorstellen.

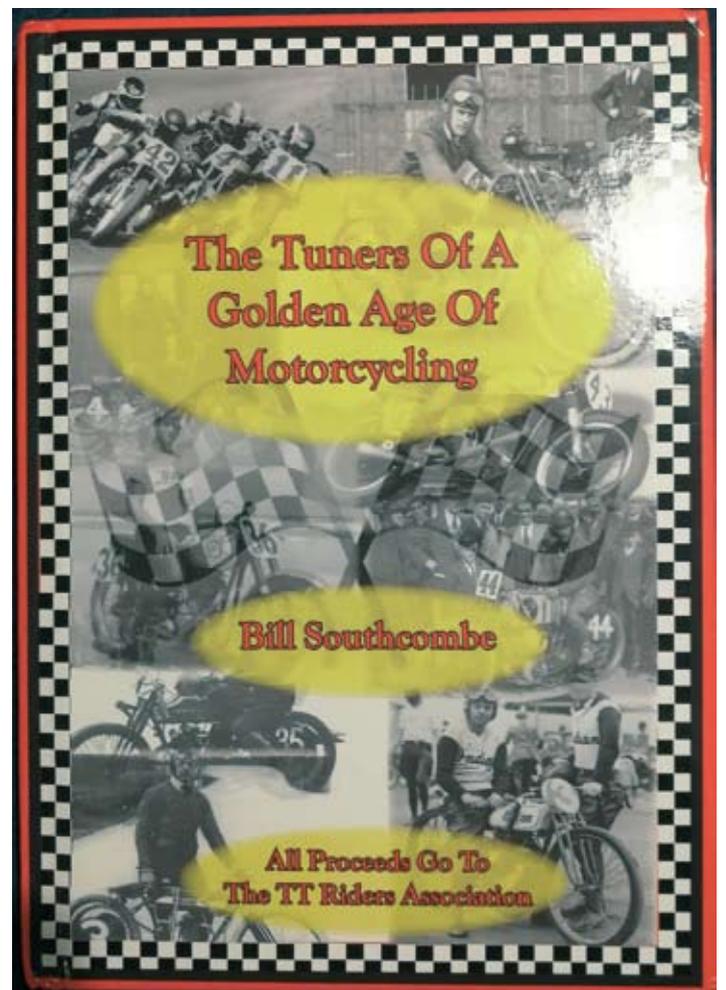
The Tuners of a Golden Age of Motorcycling by Bill Southcombe

112 Seiten, Hardcover. Alle Erlöse dieses Buches gehen an die TT-Rider Association, das ist ja schon für sich ein Kaufgrund. Ein hochinteressantes Thema, hier bekommt man geballte Informationen und Chroniken über die großen Namen der Rennsportgeschichte, erfreulicherweise markenübergreifend.

Ein paar Beispiele: Tom Arter: Mister AJS/Machtlos, Granville Bradshaw: Der Geniale, George Brough: Den Namen muss man nicht kommentieren, Doug Hele: Triumphale Genialität, Walter Kaaden: MZ und Ex.-Mitarbeiter von Wernher v. Braun in Penemünde, Geoff Monty, Burt Munro, Ray Petty, Noel Pope und viele mehr.

Das bebilderte Buch ist englischsprachig und verständlich geschrieben.

Meine absolute Leseempfehlung





MATCHLESS G3 - oder auch 350ccm machen Spaß und wie... eine Fortsetzung!

In der CBBC-Info 1/2010 habe ich über meine Erfahrungen, Erlebnisse und Fahrfreuden mit meiner 1964er Matchless G3 geschrieben. Einen Zwischenstand gab's dann mit der INFO 1/2018 mit dem Bericht über die Reise nach Estland und Sardinien. „Und fährt die noch?“ werden sich jetzt einige Fragen ...na hallo, aber sicher!!

Aber zuerst noch mal eine Kurzvorstellungsrunde:

Matchless G3, 1965, für manche Markenfreaks keine echte Matchless mehr, da die Modelle ab 1964 mit Nortonteilen „entehrt“ wurden, Norton Zahnradpumpe, Roadholdergabel und 18" Norton Räder. Diese Modelle wurden als Matchless G3 / AJS 16 / Norton Model 50 MK2 oder Matchless G80 / AJS18 / Norton ES MK2 für die 500er angeboten. Am Motor besonders hervorzuheben ist für beide Hubraumklassen ein Hub von 85.5 mm, ein Rollenlager für die Kurbelwelle an Stelle des Gleitlagers auf der rechten Seite, Hubscheiben aus Stahl anstatt Gusscheiben, ein größeres Pleuellager und die Stößel Stangen sind in den Zylinder integriert. Der Motor entspricht also, mit Ausnahme des Gusszylinders und den entsprechenden Nockenwellen, dem Motor der CS-Modelle. Leistung 23 PS bei 6200 U/min.

Was habe ich in all den Jahren geändert?

Nicht original ist die 12V Anlage, Gleichrichter / Regler und elektronische Zündung von Hans Beck aus Holland (www.beckelektronika.nl), die Norton Duplexbremse im Vorderrad, Kolben und Kolbenringe von Wahl, verbunden mit etwas mehr Hubraum, ein externer Ölfilter, damit ich Mehrbereichsmotoröl fahren kann (unterwegs gibt es kaum 50er Einbereichsöl) und der zusätzliche Luftfilter für den Monobloc Vergaser.

Die Elektronische Zündung ist ein wahrer Segen. Eine Leuchtdiode erleichtert das Einstellen und Kontrollieren der Zündung. Aber eigentlich ist das „Einstellen und Vergessen!“ Ich habe mir von Hans inzwischen

eine Reservezündung auf Lager gelegt. Die hat übrigens keine Zündbox mehr, da ist alles auf der Platine die an Stelle der originalen „Zündmechanik“ eingebaut wird. Wie ich ihn bezüglich Reservezündung angesprochen habe, war er etwas erstaunt... „da brauchst du keine Reserve, die geht nicht kaputt!“

Der 12V Umbau ist eine einfache Sache und erleichtert doch einiges bei der Beschaffung von Batterien und Leuchtmittel, vor allem bei Notfällen unterwegs. Ich fahre stets mit Abblendlicht und meine Batterie ist trotzdem voll. Der Kabelbaum wurde optimiert, Zündschloss steuert nur ein Relais, das Amperemeter ist außer Betrieb. Fern- / Abblendlicht schalte ich übrigens auch mittels Relais, da ist dann am Lenker nur ein Taster der auf Masse führt. Masse ist bei mir MINUS. Wenn ich die Zündung einschalte brennt immer das Rücklicht mit, damit ich beim Parkieren nicht vergesse die Zündung auszuschalten. Oder noch gemeiner, der Motor stirbt ab und die Zündung bleibt eingeschaltet... passiert mir kaum, siehe Rücklicht. Und ich erspare mir eine weitere Leitung zum Scheinwerfer. Was ich aber immer noch nicht geschafft habe, ist die Pre Fokus Birne aus dem Scheinwerfer zu eliminieren, die muss ich 1- bis 2-mal im Jahr ersetzen. Dummerweise zerbröselte es mir meistens auch die mitgeführte Reservebirne.

Die Norton-Duplexbremse ist eine Lebensversicherung, etwas das ich nicht mehr missen möchte. Nach einer feuchten Nacht im Freien empfiehlt es sich die Bremse allerdings mit Gefühl zu betätigen, da durch leichten Flugrost in der Bremstrommel die Bremse zum Blockieren neigt. Da ist erst leichtes Einbremsen angeraten, besonders wenn es am Campingplatz über die Wiese geht.

Eine weitere Besonderheit bei diesen Modellen ist die fehlende Scheibe zwischen den beiden Kurbelwellenlagern auf der Primärseite. Der Motor entlüftet dadurch auch in den Primärkettenkasten. Da aber gelegentlich auch Öl aus dem Kurbelgehäuse durchgedrückt wird, kann es zum Ansteigen des Ölstandes im Kettenkasten



Ohne Gepäck ist der Abstandshalter für die Satteltaschen erkennbar



„Kiviküla“ = Estland



Zusätzliche Fixierung der Alternatorleitung am Primärdeckel

kommen und in weiterer Folge landet das Öl auf dem Hinterrad. Die Motorenlüftung funktioniert auch nicht richtig, da der Kettenkasten ja nicht dicht ist. Durch den Einbau eines Wellendichtringes zwischen Kurbelgehäuse und Primärkasten habe ich wieder eine kontrollierte Entlüftung und im Kurbelgehäuse herrscht Unterdruck, was sich auf die Öldichtigkeit positiv auswirkt.

Der Alu Primärkasten beinhaltet noch eine besondere Detaillösung bezüglich des Alternators. Hier ist entgegen BSA, Triumph und Norton der Alternator am Außendeckel befestigt. Muss der Deckel für div. Arbeiten abgenommen werden, wird der Alternator mit abgezogen. Problemhaft ist dabei, dass das Alternator Kabel aus der verbleibenden Kastenrückseite ausgezogen werden muss und dabei die üblichen Kabelbruchstellen am Alternator beansprucht werden. Hier habe ich mit einer zusätzlichen Fixierung des Kabels im Außendeckel Abhilfe geschaffen. Die Montage des Deckels wird vereinfacht, wenn im vorderen Bereich eine zusätzliche Fixierung geschaffen wird. Im hinteren Bereich gibt es einen Passstift der den Sitz des Deckels vorgibt. Also im vorderen Bereich eines der Schraubenlöcher mit einem Bolzen versehen und der Deckel kann bei der Montage nicht mehr so vehement vom Magnetismus des Rotors in eine falsche Lage gezogen werden. Zusätzlich schafft man auch eine Hilfe für die Fixierung der Papierdichtung während der Montage. Ist der Deckel mit einigen Schrauben gesichert, wird der provisorische Passstift wieder entfernt und durch die passende Schraube ersetzt.

Ja und ein wesentlicher Beitrag leistet der Kolben von Wahl. Der Hubraum wurde leicht auf rd. 380 cm³ erhöht, Verdichtung blieb unverändert aber der Ölverbrauch auf „unglaubliche“ 200ml/1000km reduziert. Überhaupt ist die Matchless sehr, sehr sparsam, Ölverbrauch wie beschrieben, Benzinverbrauch im normalen Landstraßen Betrieb 3,2 L auf der Autobahn vielleicht 3,5 L.



Zusätzlicher Passstift für Montage Primärdeckel

Und wie fährt sie sich?

Die Kombination Fahrwerk und Motor begeistern mich immer wieder/nach! Die G3 liegt satt auf der Straße, lässt sich prima durch die Kurven schwingen, Bremsen die wirklich Bremsen sind, elastischer Motor, ich kann tagelang ohne Beschwerden fahren - das passt einfach für mich. Natürlich muss ich auch einmal eine steilere Bergstrecke im zweiten Gang fahren oder kann einen LKW nicht überholen. Und wer bei der Nennung der Autobahn bei den Verbrauchsangaben zusammengezuckt ist, die 420 km von meiner Garage bis zur Fähre nach Genua, lege ich wirklich auf der Autobahn zurück - die kann das. Mit 90 km/h Dauergeschwindigkeit, und ab und zu bis 120 km/h bei einem Überholvorgang. Aber auch Tagestouren mit 500 km Landstraßen und Bergpässen sind möglich. Die Laufleistung liegt im Moment bei 76.000 km. Sie ist nicht mein einziges Pferd im Stall! Es gibt noch eine Triumph T140 und längere Zeit gab es auch noch eine 63er AJS 18S. Eine ganz neue Konkurrenz ist allerdings die letzten zwei Jahre durch mein E-Bike in die Garage eingezogen.

Die Matchless G3 als Reisemotorrad.

Die weitesten Touren waren 6500 km nach Estland und 7100 km nach Portugal, jeweils mit dem Besuch der IJR (International Jampot Rally), Korsika und Sardinien (das letzte Mal 2023), alles dazwischen wie Slowenien, Kroatien, Provence... und natürlich Bergstraßen (wir sind davon umgeben) und Nebenstraßen, da ist es doch am schönsten. Und ich fahre sehr gerne in der Schweiz (wohne 5km von der Grenze) da dort (inzwischen auch in Frankreich) abseits der Autobahn eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h gilt. Das ist unser Tempo! Mit dem originalen 18 Liter Tank kann ich 500km fahren, ohne die Reserve zu beanspruchen. Das beruhigt doch ungemein, wenn

man in unbekannter Umgebung unterwegs ist. Ich habe immer noch kein Navi, fahre eben nach Karte und da sind die Tankstellen meist nicht verzeichnet.

Mein Gepäcksystem ist recht einfach. Der beste Platz fürs Gepäck ist der Soziusplatz, da diese Gewichtsverteilung schon vom Hersteller so eingeplant wurde. Da wird die Rolle mit Zelt, Unterlage, Schlafsack und Regensachen aufgeschnallt. Zwei robuste, wasserdichte Ortlieb Taschen hängen links und rechts von der Sitzbank. Die werden seitlich mit einem simplen Abstandhalter aus Flacheisen 25x3 mm fixiert. Jeder „Dorfschmied“ könnte mir die Dinger wieder schweißen oder Ersetzen. Für mich einfacher und sicherer als jedes komplizierte Gepäcksystem. Alu Dinger sind da wesentlich empfindlicher und schwieriger zu reparieren. Und dann noch ein Tankrucksack fürs Werkzeug und für die schnell benötigten Dinge.

Zusammenfassung...

AJS/Matchless 350 / 500er Einzylinder Modelle bilden auf den Treffen eher eine Minderheit, sind aber zuverlässige und einfach am Laufen zu haltende Motorräder. Ersatzteilversorgung bis zu den 63er Modellen gut, ab 1964 wird es z.T. etwas schwieriger, wenn es sich um spezielle Motorenteile handelt.

...und zum Schluss noch die Homepage des deutschsprachigen AJS/Matchless Forums:

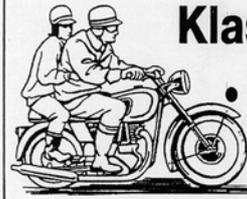
<http://www.jampot-germany.de/>

hier gibt es auch die entsprechenden Links zu Clubs, Ersatzteilversorgung und vor allem zu einem Archiv mit allen Workshop Manuals, Part Lists usw. zum kostenlosen Download.

Text / Fotos: Helmut Edlinger

Englische Motorrad

Klassiker



• BSA

• Triumph

Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteillager
unit und pre unit * Versand *

Verschleißteile für 650er und 750er

Twins und Triples ständig vorrätig

Elektrik, Amal Vergaser+Teile, Literatur

Speichenrad Service, Chrom, Alu, Edelstahl

Martin Ehrkamp

Düsseldorfer Str. 113 * 42781 Haan

Tel. 0 21 29/34 49 75 * Fax 34 49 76

britbikes.haan@freenet.de

Ölfilter ist wichtig!

Ein Schraubertipp von Hans List (Text / Fotos / Zeichnungen)

Deshalb haben wir es bei Rüdigers Matchless so gelöst. Gut zugänglich unter der Sitzbank, von oben zu erreichen und halbwegs Klecker frei, dank Auffangtopf. ►

Der Oil Drain bleibt damit aber immer noch ein Ärgernis. Und da werden Debatten geführt, was besser sei, das Rückschlagventil mit definiertem Öffnungsdruck, oder der Absperrhahn mit Sicherheitschalter. Der Hahn hat einen gefährlichen Nachteil. Die Sicherheit mit dem Schalter ist nur gegeben, wenn der Stromkreis funktioniert. Elektrik, alte Fahrzeuge und Funktionieren stehen aber notorisch auf Kriegsfuß miteinander. Und wenn der Sicherheitsstromkreis nicht funktioniert (Kabel ab vibriert, Kupferwurm, Korrosion, ...), dann merkt niemand, dass es so ist.

Wenn die Magnetzündung durch den geschlossenen Kreis an der Funktion gehindert wird, dann führt jeder Defekt dazu, dass es doch zündet. Anders ist es bei Batteriezündung. Wenn die ihren Saft über den Sicherheitsschalter bekommt, dann führt jeder Defekt in diesem Sicherheitskreis dazu, dass es nicht zündet.

Allen, die auf Magnet unterwegs sind, empfehle ich das Rückschlagventil, Für Rüdiger habe ich das hier gebaut. ►

Da steckt dieser Sperrkörper drin. Auf der nächsten Seite sind die Zeichnungen dazu. ►

Die Feder und ihr Einbaumaß sind so ausgelegt, dass das Eigengewicht des Schließkörpers plus das der zu sperrende Ölsäule plus 0,01N gerade eben gehalten werden.

Wenn motorseitig nur minimal gesaugt wird, öffnet das Ding... was bei Nachbauten in jedem Einzelfall zu prüfen ist, bevor es in den Öl Kreis eingebaut wird. Da jeder selber sehen muss, wo er eine passende Feder herbekommt, hier die Auslegungsanleitung: geringe Federkonstante und entsprechend weiter Vorspannweg. Das macht die Sache tolerant gegen Maßabweichungen.

(Keine Haftung für Schäden, die durch Nachbau evtl. entstehen!)



Werkzeug das die Welt nicht braucht - oder doch?

OT-Finder von BGS technic

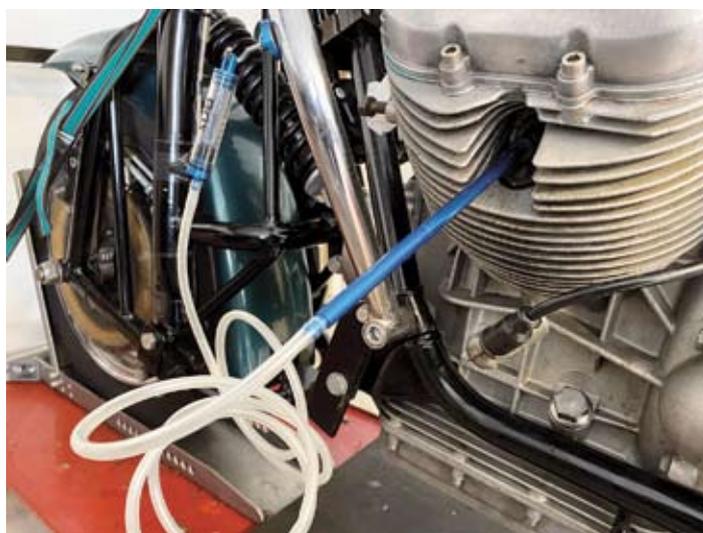
Beim Besuch eines Stammtischkollegen in dessen Werkstatt machte er mit mir ein Ratespiel: ein Schlauch an dessen einem Ende ein Gummikonus und am anderen ein Röhrchen mit Deckel und innenliegendem Gewicht angeschossen war. Das Gerät war uralt, aber was ist das??? Ich hatte keine Idee, wurde aber schnell aufgeklärt: das ist ein OT-Finder. Den Gummi steckt man ins Kerzenloch und beim Drehen an der Kurbelwelle wird vor dem Zünd-OT das Gewicht hoch geblasen um dann genau im Zünd-OT nach unten zu fallen. Geniales Gerät dachte ich, muss ich auch haben - und tatsächlich in den Weiten des Internets bin ich fündig geworden.

Nach zwei Tagen brachte der Postbote das Paket und ich probierte es gleich zum OT finden beim Einstellen des Ventilspiels aus. Das hat auch ganz gut funktioniert allerdings merkte ich schon, dass das ganz genaue hindrehen an den oberen Totpunkt gar nicht so einfach ist. Beim Einstellen des Zündzeitpunktes (zwei Unterbrecher!) an der Guzzi, dummerweise fehlten auf der Schwungscheibe die Markierungen, musste ich zuerst den genauen OT ermitteln und da kommt das Gerät (oder ich) an Grenzen. Zuerst versuchte ich bei eingelegtem fünften Gang das Hinterrad zu drehen, das ging gar nicht, weil man nicht gefühlvoll drehen kann. Durch das Spiel im Antriebsstrang ruckelte es und bei jeder noch so kleinen Pause fiel das Gewicht nach unten. Dazu kam, dass man bei dem zu prüfenden Zylinder immer die Kompression überwinden muss, weil das Kerzenloch ja verschlossen ist. Es wurde auch nicht besser als ich vorne an der Lichtmaschine mit einem Inbusschlüssel drehte. Nach mehreren Versuchen habe ich es hinbekommen, überprüft habe ich es aber trotzdem mit der Gradscheibe und einem Anschlag auf den Kolbenboden. (siehe Bericht von Walter Arndt in der letzten INFO).

Der Inhalt des Sets besteht aus dem Prüfzylinder, einem langen Schlauch, dann zwei Stangen die zusammengeschraubt werden müssen und 5 Adapter für alle Zündkerzengrößen, sowie einen Universal Konus Gummi. Daneben noch ein Magnethaken um den Prüfzylinder in Sichtweite aufzuhängen. Das Gerät kostet ca. 30€, bestellt habe ich es über Amazon.

Martin

Text / Fotos: Martin Merkel



„The Needle“ des customizers Shinja Kimora.
Leinwandbild 1,50m x 1,00m. Abdruck mit freundlicher
Genehmigung des Künstlers Björn Bettlewski (Kontakt: bettlewski@htp-tel.de)

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.eriksen

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-b.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 albionmc.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 Midtyn 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 55.216976,4372 or check road maps on the AlbionMC website.

ROYAL ENFIELD
Made like a gun

JAHRESTREFFEN 2024
7.-9. JUNI 2024

W I E N

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@ebbc.de

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

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

Würzburg, Ebrach, Bamberg, Geiselwind, A3, B22, A9, A72, A93, Hof, Plauen, Waldheide, Schleiz

Matchless, AJS, BSA, Vincent, Ariel, Triumph, Royal Enfield, Panther, Sunbeam, Scott, Rudge, Rickman

17. Vogtländisches Engländer Treffen

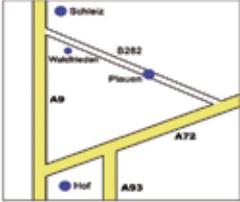
Fr. 28. bis So. 30.06.2024
50°32'43,20 N / 11°58'27,40 O

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 ins Motelager anmelden.

19th BLACK FOREST MEETING

Mit dem Kauf einer Flasche Brit Biker Whisky (24,00 Euro) finanziert ihr das Treffen und habt 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.

Ganz unten, oder „Da beißt die Maus keinen Faden ab“

CBBC mal anders: Lupo, ehemaliger Bergmann (in ihm brennt immer noch das Grubenfeuer) hatte die Mitglieder unseres Clubs zu einem Ausflug ganz anderer Art geladen. Statt einer schönen Motorradtour hatte er eine Bergbauführung organisiert.

Am Treffpunkt fanden sich 17 Interessierte ein, einige davon in Original Bergbaumontur, welche sie bis zum Ende ihrer jeweiligen Zeche getragen hatten. Nach einem freundlichen „Glück auf“ begaben wir uns in das Recklinghauser Trainingsbergwerk, direkt neben der ehemaligen Zeche „Clärchen“. Der Abraum dieser Zeche wurde direkt daneben gelagert und somit wuchs diese Bergehalde im Laufe der Zeit auf über 70 Meter an.

Damals wurde überlegt, wie man die angehenden Bergmänner am besten trainieren könnte, ohne dass sie „ganz unten“ die Arbeitsprozesse behindern würden. Und somit war die Idee geboren, einen Original Flöz in diese Abraumhalde zu bauen. Das gesamte Equipment, von Nadel und Faden bis hin zur Einschienen Hängebahn (mit ihr wurde alles transportiert, von Kohle über Werkzeuge und Maschinen aller Art bis hin zum Krankentransport) war 1:1 installiert worden.

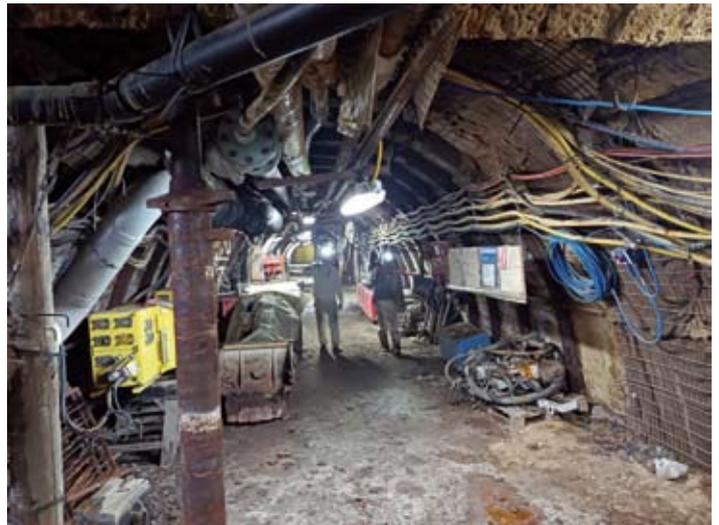
Uns wurde demonstriert, wie der Panzerförderer die Kohle abgetragen hat und dieses Material auf dem Förderband unter extremer Lautstärke abtransportiert wurde. Wir durften Fahrzeuge bewegen, Presslufthämmer betätigen und in die uralten Flöze kriechen, welche nur durch Holz gesichert waren. Es war eine Zeitreise und wir konnten ansatzweise feststellen, wie Bergbau „funktioniert“. Aber, da waren wir uns einig, dass die „Maloche“ extrem hart und trotz der stetig verbesserten Sicherheitseinrichtungen immer noch gefährlich war. Zu Tisch gehen gab es nicht, gegessen wurde vor Ort und auch nur dann, wenn die Mäuse nicht schneller waren, denn das Essen wurde an die Stollendecke gehängt und die Mäuse hatten das schnell raus, den Faden durchzubeißen und sich über das zu Boden gefallene Essen her zu machen. Später wurde das Essen an einem Draht befestigt und daher dann auch der in der Überschrift genannte Spruch: „Da beißt die Maus keinen Faden ab“

Wir waren dort nur 3 Stunden und es war schwer vorstellbar, dort unten 1-2 Schichten bei dem Krach, der ewigen Dunkelheit, dem Staub und den hohen Temperaturen um die 35 Grad arbeiten zu müssen. Schon bald logisch, dass diese Maloche die Menschen zusammengeschweißt hat und somit der Ausdruck „Kumpel“ entstand. Es ging nur miteinander und dann auch tatsächlich durch „Dick und Dünn“

Danach fuhren wir nach Dortmund zur Zeche Zollern, einem Open Air Museum über Tage. Sehr gut, dass damals darauf geachtet wurde, dass diese Zeche mit ihrer Schönheit erhalten wurde, war doch zunächst von Abbruch die Rede. Wir durften die Lohnhalle, die Waschkäue (Duschen) die Umkleiden und die Kohlenwäsche in Augenschein nehmen. Die Fördertürme mit den dazu gehörenden Förderkörben, die Mensch und Maschine hunderte Meter in die Tiefe transportierten, wurden tatsächlich nur von einem Bergmann bedient, natürlich unter der Mithilfe riesiger Motoren.

Ein toller Tag war viel zu schnell zu Ende. Mach`s noch mal, Lupo... Besten Dank und GLÜCK AUF

Text / Fotos: Jürgen Kuse



RENN - UND GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE 2024

übermittelt von Michael Braun

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 VFF Termine unter Vorbehalt



Foto: Monique van Hemert

Termine des HMV in Holland 2024

übermittelt von Paul Hanenberg

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

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



1. Mai Tour 2024

Text: D. Heilers / Fotos: Werner Molls

Es ist der 01.05.2024 - endlich ist es so weit, dass CBBC Mai Touring Treffen in Merzig-Weiler steht an. Die Royal Enfield wird gepackt und es geht los. Von Münster bis dort sind es ca. 400 km.

Das Wetter war sehr gut! Mittags angekommen, bin ich von Thomas und Freundin herzlich begrüßt worden, danach die Royal auf großem Parkplatz hinterm Hotel abgestellt. Abends beim Essen (was immer sehr gut war) hatte man Gelegenheit, sich kennen zu lernen. Das Doppelzimmer, das ich mir mit Kumpel Holger Iserhoht geteilt habe, war sehr gemütlich.

Am 02.05.2024 nun die erste Ausfahrt. Um 9:45 Uhr war die Fahrerbesprechung, um 10:00 Uhr ging es dann mit 34 netten, disziplinierten und motivierten Bikern los. Das Wetter, trotz anderer Vorhersage, gut. Zitat von Thomas „Lasst die Wetterapps bitte zu Hause!“ Und er hat ja so recht! Die erste Pause war am Historischen Kupferbergwerk, die zweite Pause am Schloss Dagstuhl. Die Mittagspause in Saarburg, draußen an einem Restaurant direkt am Wasserfall! Nach ausgiebiger Pause ging es weiter, zu dem Aussichtspunkt Saarschleife, dort hatten wir einen unfassbar schönen Ausblick auf die Saar, wo wir auch eine längere Zeit waren. Gegen 17:00 Uhr und ca. 155 km wieder am Hotel angekommen, fing es leicht an zu dröppeln. Abends in gemütlicher Runde den Tag ausklingen lassen. Nachts hat es dann geregnet.

Am 03.05.2024 die Luxemburg Rundfahrt mit ca. 167 km. Die Straßen waren anfangs ein bisschen nass, was sich aber schnell änderte, gegen 11:00 Uhr waren sie alle wieder trocken! Das zum

Thema „Wetterapp“ - am besten zu Hause lassen.“ Die erste Pause war am Parkplatz Wellenstein, die zweite Pause auf einem Parkplatz mit Aussicht auf die schöne Stadt Luxemburg, wo wir schön drumherum gefahren sind. Mittagspause in Echternach (Abtei). Gut gestärkt auf dem Rückweg an der Mosel entlang bis zu einem Parkplatz an der Mosel, wo wir dann nach gut 30 km wieder eine Pause gemacht haben. Danach wieder zum Hotel - Ankunft ca. 17:00 Uhr. Etwas frisch gemacht, gefachsimpelt mit den Jungs und Mädels, und um 19:00 Uhr wieder lecker gegessen, und danach noch viel Spaß gehabt.

Am 04.05.2024 nach der Fahrerbesprechung ging es nach Frankreich, das Wetter war schon wieder gut! So knapp 114 km. Dort haben wir die Maginot-Linie besichtigt - mit 2-stündiger Führung (was sehr interessant war). Auf dem Rückweg haben wir im Mettlacher Abtei Bräuhaus Pause gemacht. Gegen 16:00 Uhr kam leichter Regen, da sind wir zügig zum Hotel, 16:30 Uhr Ankunft am Hotel. Wieder einen schönen Abend im Hotel gehabt.

Am 04.05.2024 ausgiebig gefrühstückt und dann von allen verabschiedet. Die Rückfahrt war auch trocken, und ab Mittag sogar mit Sonnenschein. Alles in Allem ein gelungenes Treffen mit sehr viel Spaß und netten Leuten. Und es war sehr gut organisiert, vielen Dank noch mal Thomas und den anderen, die mitgeholfen haben. Habt ihr prima gemacht, freue mich schon auf das nächste Treffen.

Euer Dietmar Heilers (Peppo)



Der „Parc fermé“ vor dem Hotel



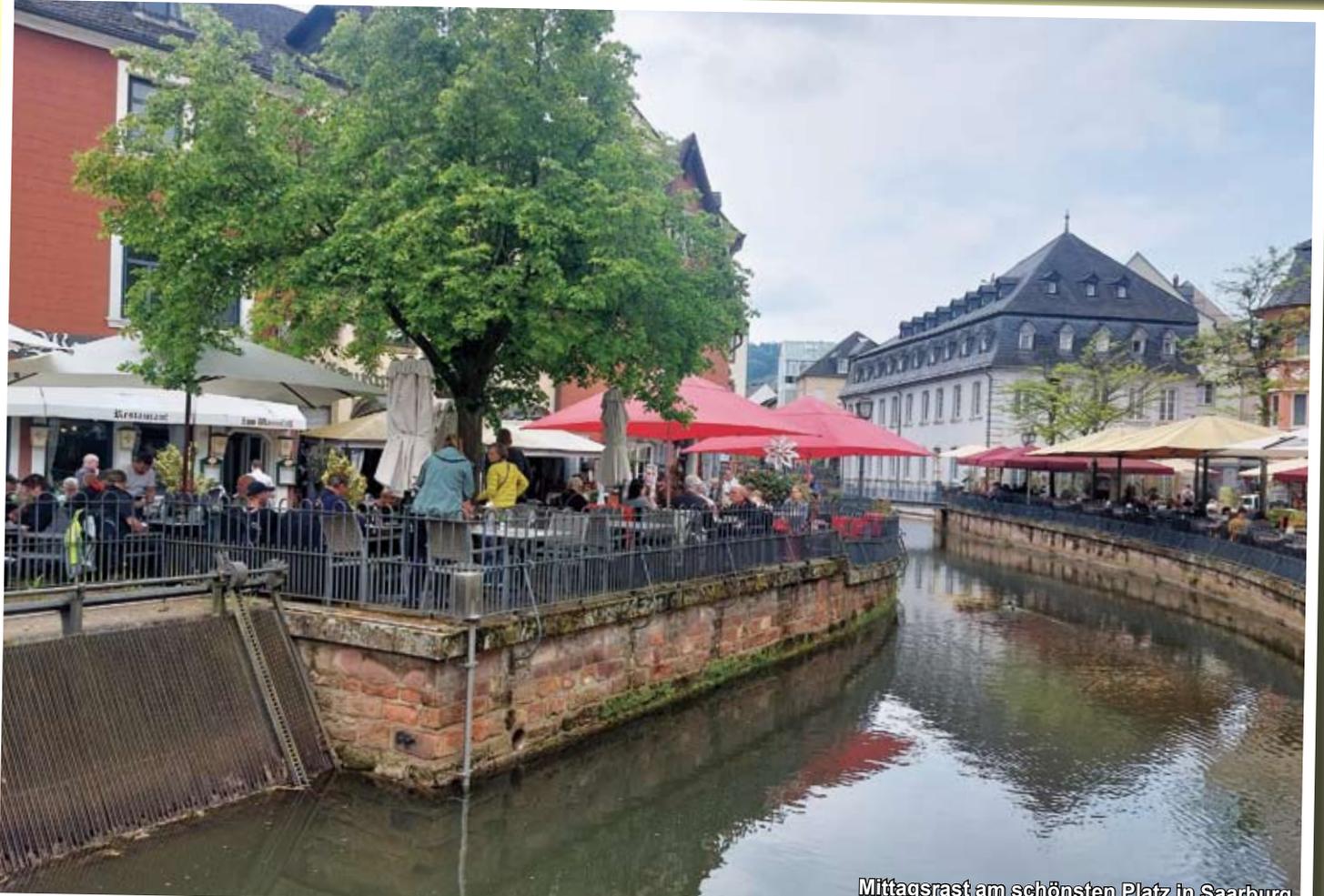
Start zur 1. Ausfahrt - die Matchless von Thomas zickt



Rast am Schloß Dagstuhl



Die Saarschleife



Mittagsrast am schönsten Platz in Saarburg



Luxus: Thomas hatte Pavillions aufgebaut



Start zur nächsten Ausfahrt



Genug Zeit zum Plaudern in den Pausen



Vor den Toren Luxemburgs



Eingang zur Bunkeranlage Hackenberg



Sehr interessante Führung im Berg



Classic British Bike Club e.V.

Seit 43 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Ein Vorgeschmack auf die nächste Ausgabe: W. Arndt stellt seine RE 500 Clubman vor. Foto: Walter Arndt