

# CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



5/2024

# AKTUELLES VOM PRÄSI

Liebe CBBC-Leute,

Nun schreibe ich mein 2. Aktuelles vom Präsi. Soviel habe ich bisher noch nicht zu berichten, aber das wird sich sicherlich demnächst noch ändern. Was mir sehr am Herzen liegt: Schreibt bitte mehr von Euch für die CBBC-Info; rund um das Erlebte mit euren Motorrädern etc. Es ist immer etwas Gutes für unsere Info-Zeitung, denn sie lebt durch die Mitteilungen, Erfahrungs- und Reiseberichte, Fotos, Meetings, Notizen, Marktplatz und sonstige Geschehnisse. Daher erwähne ich es hier nochmals!

Wie ich bisher lesen und sehen konnte, haben sich im Zeitraum

Juli und August die schöne Treffen ergelaufen ist. Weiter zieht ins Land, und die dieses Jahr noch nur das Beste, viel nette Leute, die als fahren / vorbeikommen.

In diesem Sinne - eine weiterhin gute und unfallfreie Motorradsaison 2024.

Gruß Dieter



sen Jahres sehr ben. Prima, wie das so! Nun, die Zeit ich wünsche allen, ein Treffen machen, Sonnenschein und Besucher vorbei-

# AUS DER REDAKTION

Hallo Zusammen,

Die aktuelle Info hat „nur“ 24 Seiten, das liegt aber nicht an zu wenig Beiträgen, sondern daran, dass ich im September 2 Wochen in Urlaub war und ich deshalb weniger Zeit für die Info-Erstellung hatte. Falls Ihr also Euren Beitrag in dieser Info vermisst, keine Sorge, er wird in der nächsten Ausgabe erscheinen. Da die letzte Ausgabe im Jahr, nach Ende der Treffen-Saison, erfahrungsgemäß eh dünner ausfällt, ist es für mich auch gut, noch Beiträge in „Reserve“ zu haben. An dieser Stelle möchte ich mich wieder bei allen bedanken, die mir Beiträge geschickt haben. Es ist erfreulich, dass auch neue Autoren dazukommen, deshalb mein Aufruf an alle: wenn Ihr Lust habt, aber noch zögert einen Beitrag zu schreiben, nehmt einfach Kontakt mit mir auf, dann reden wir darüber.

Die Saison 2024 ist so gut wie gelaufen, aber noch nicht ganz! Alex Donat, den meisten Treffen-Besuchern besser bekannt als „Alex der Maurer“, hat den Worten Taten folgen lassen und für dieses Jahr noch ein Treffen organisiert, siehe folgende Seite. Also erst mal Danke an Alex, es ist schön, dass Du die Treffen-Saison damit noch etwas verlängerst, bevor sich alle hinterm Kachelofen verkriechen. Ich habe nie an Dlr gezweifelt, denn ich wusste, ein „echter Bayer“ kann nicht nur Sprüche klopfen, sondern stellt auch was auf die Beine. Hut ab! Gar nicht so einfach, so etwas zu organisieren. Ich bin schon gespannt, und der Termin ist auf jeden Fall schon mal vorgemerkt. Hoffen wir, dass auch das Wetter passt, denn machen wir uns nichts vor, der Zuspruch bei einem Treffen ist inzwischen

stark vom Wetter Anreise sollte Spaß durchaus nachvollziehbar eine oder andere bei dann doch zuhause es besonders schön, inzwischen auf einen festen Teilnehmerkreis zählen können, unabhängig davon, was die Wetter-App prophezeit. Ein schönes Beispiel dafür war das Black Forest Meeting `24. Trotz des schlechten Wetters kamen etliche Tagesgäste und der „harte Kern“. Nur so bleiben die Veranstalter motiviert und die Tradition bricht nicht ab.

Apropos Treffen: Große Bitte an alle, die nächstes Jahr ein Treffen organisieren: Bitte schickt uns rechtzeitig Eure Termine. Nur dann kann der Vorstand die Termine abstimmen und Überschneidungen vermeiden. Nur die Termine, die bis Mitte Oktober eingereicht werden, können dann auch noch im Kalender berücksichtigt werden.

Noch bis Mitte Oktober könnt Ihr digitale Bilder für den Kalender einreichen. Im Vergleich zum letzten Jahr sind schon viel mehr Bilder eingegangen. Die Konkurrenz ist also größer, deshalb beherzigt bitte die Tipps auf Seite 27 in Info 4/23 um Eure Chancen zu vergrößern.

Grüße aus dem Ländle



abhängig. Auch die machen, da ist es ziehbar, dass der schlechtem Wetter bleibt. Deshalb ist dass einige Treffen

## TERMINE 2024 / 25

### CBBC Termine:

- 05.07. 2025 Black Forest Meeting, Eichrüttehof, 79733 Görwihl
- 18.07. - 20.07.2025 Vogtland -Treffen im Waldfrieden bei Plauen
- 01.08. - 03.08. 2025 German-Triple-Run in Mendig

### Außerdem:

02.11.2024 BOB - Best of British, Teilemarkt u. Event, Bauer Bernd, Bielefelder Str. 57, 33829 Borgholzhausen

Infos: [WWW.BOB-BESTOFBRITISH.DE](http://WWW.BOB-BESTOFBRITISH.DE) / FACEBOOK: BOB-BEST OF BRITISH

# Engländertreffen bei der Ebinger Alm (Waldkraiburg) vom 18.- 20. Oktober 2024

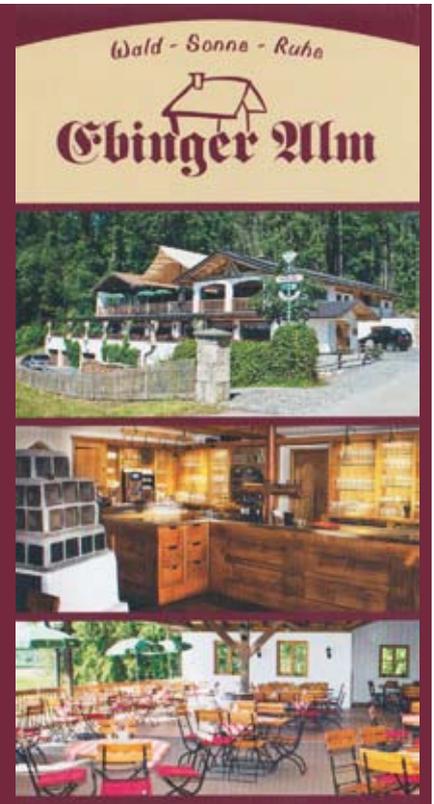
Freitag Anreise, Abends Gastronomische Versorgung von der Alm.  
Samstag: ab ca. 8.30 Uhr Weisswurstfrühstück. Ca. 10.30 Uhr kleine Ausfahrt ins Umland, alternativ große Ausfahrt ins Sudelfeldgebiet ca. 180 km.  
Mittagessen auf der Speckalm.  
Sonntag nach dem Frühstück Auflösung und Heimfahrt...

Stellplätze für Wohnmobile und Zeltmöglichkeiten sind vorhanden  
Zimmer: Gasthof Unterbräu Kraiburg / Inn, Tel.: 08638/7807

Für mehr Planungssicherheit bitte dringend um Voranmeldung via Telefon, oder WhatsApp:

01712694951

Gute Fahrt und bis boid  
Alex (der Maurer)

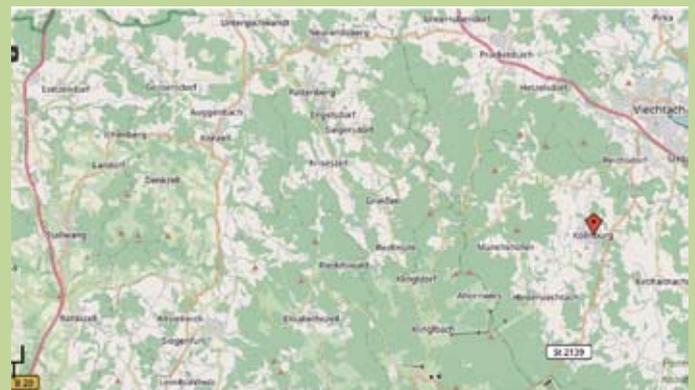


## CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2025

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

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

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



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

### Infos zum Hotel:

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

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

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

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

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



Commando Fahrer  
unter sich: Co - Autor  
Jörg mit Gastgeber Alfred

# Vogtland Treffen 2024

**W**arum fasziniert uns das alte englische Eisen? Wir alle finden darauf eine individuelle Antwort. Bei mir ist es das Interesse an dem Anderen abweichend vom Gewohnten, die Einfachheit der Technik mit Verzicht auf Überflüssiges, ein gutes Drehmoment mit viel Dampf aus dem Keller, dabei ein bärenstarker Klang bei dem das Blut zirkuliert. Doch was es auch ausmacht, ist das Zusammentreffen mit jenen, die ebenfalls von der britischen Motorradwelt eingenommen sind. Alfred veranstaltet seit Jahren ein wundervolles Treffen in der Erholungseinrichtung Walfrieden im Vogtland, diesmal vom 28. bis zum 30. Juni 2024. Um einen Festplatz gruppiert stehen einfache Bungalows bereit. Ein festes Dach über dem Kopf. Zudem besteht die Möglichkeit zum Zelten. An dem gut besuchten Wochenende standen viele Bikes wie üblich auf dem Festplatz. Aber auch das Gelände zwischen den Bungalows war gespickt mit Schönheiten, was eine besondere Atmosphäre schuf. Überall gab es etwas zu entdecken.



Das Vogtlandtreffen mit einer Anfahrt von nur 300 km ab Berlin gehört zu den wenig entfernten Treffen für mich. Diesmal wurde ich begleitet von Andreas, was mir Sicherheit gab. Denn nach 22 Jahren ausschließlich auf einer modernen Hinckley-Triumph bin ich wieder

einer Norton Commando verfallen. Diesmal eine 850 Mk II Interstate. Den Virus wurde ich die ganzen Jahre nicht los, denn ich hatte schon mal eine Fastback bis 2001. Nach schmerzvoller Trennung folgte eine Thunderbird 900. Heute ist die Hinckley verkauft, es gibt nur noch die für mich neue und dennoch 50 Jahre alte Norton. Aus alten Tagen wusste ich, dass die Commando auch für lange Reisen gut ist. Jedoch war es die erste gemeinsame längere Tour. Hält sie durch und wo sind die Schwachstellen? So war ich über meine Begleitung besonders froh. Wir beide gaben ein besonderes Bild ab, für Außenstehende sicher exotisch. Ein Oldtimer und eine moderne Yamaha Niken mit drei Rädern, wie passt das zusammen.



Um es vorweg zu nehmen: die Niken fährt sich wie ein normales Motorrad. Sie bleibt auch nicht von selbst aufrecht stehen, was beim Rangieren wegen des Gewichtes für Überraschungen sorgen kann. Ansonsten geht sie leichtfüßig um die Ecken und hat einen wunderbar elastischen Dreizylinder. Warum 6 Gänge angeboten werden ist mir allerdings schleierhaft. Zwischen der Norton und der Yamaha liegen rund 50 Jahre Entwicklung. Dennoch konnte „die Alte“ auf der Landstraße mithalten. Der Schnitt dort scheint ohnehin unabhängig von der Technik zu sein und pendelt bei mir zwischen 50 und 60 Kilometer die Stunde.



Im Tausch mit der Niken konnte Andreas die Norton probieren. Es war sein erster Ritt auf einem Britbike, um so interessierter war ich von ihm zu hören, wie sich das anfühlt. Hier seine Worte:  
 Das letzte Motorrad, das ich antreten musste, war meine NSU Lux von 1953, die mit ihren 200 cm<sup>3</sup> und 8,6 PS in einer ganz anderen Liga spielte als die Norton. Also war ich dankbar für die Tipps von Jörg, um die Maschine bei gefühlten 30°C zum Laufen zu kriegen. Erstens Vergaser fluten und zweitens immer schön am Gas halten, weil die Diva in warmem Zustand (noch) kniffliger zu starten ist. Und es kam, wie es kommen musste – unter aller Augen auf dem Marktplatz gleich beim Anfahren abgewürgt. Im zweiten Anlauf dann höchste Konzentration, weil zu allem Übel Gang- und Bremspedal vertauscht sind, und darüber hinaus die Schaltung spiegelverkehrt ist. Erster Gang nach oben, hochschalten nach unten. Eine Engländerin halt! Da war ich schon froh, endlich aus dem Ort raus zu sein und die Pferdchen laufen lassen zu können. Dank der lang ausgelegten Gänge kann man auch etwas schaltfauler fahren. Aber in welchem Gang bin ich gerade und wo ist die N-Stellung? Nach Jahren mit Quickshifter und Ganganzeige hilft nur „trial and error“ um das herauszufinden. Die Norton kommt mit Punch, ihrem coolen Sound und entsprechenden Vibes am Hintern aus dem Keller. Das ist hinter jeder Kurve eine urige Erfahrung und macht irre Spaß. Bei Ortseinfahrten ist dann wieder Konzentration angesagt, um nicht versehentlich zu schalten, anstatt in die Eisen zu gehen. Und hier ist Tipp Nummer drei zu beherzigen: immer deutlich vorausschauend fahren, denn die Bremsen und besonders die Trommel hinten bringen es nicht so sehr. Alles in allem empfand ich den Wechsel von einer modernen Reisemaschine auf einen Oldtimer als herausfordernd, und am Ende der Strecke merkte ich deutlich die physische Mehranstrengung gegenüber der Niken.

Soweit seine ersten Erfahrungen. Ob wir ihn anwerben können? Auf dem Treffen gab es Samstag die traditionelle Ausfahrt in einer großen eher langsameren Gruppe und einer kleineren und schnelleren.

Die schwüle Hitze an dem Tag schlauchte trotz der umwerfenden Landschaft und der abwechslungsreichen Strecke. Am Grillabend und Lagerfeuer kamen die Lebensgeister zurück. Sonntags gibt es traditionell nur ein frühes und kurzes Frühstück. Die meisten haben einen weiten Weg. Schnell wurde die Runde kleiner. Wir waren gegen 10 Uhr back on the road again.

Auf dem Rückweg hatten wir das gleiche Problem wie hin: nein nicht die Norton. Die lief wunderbar ohne Zicken bis zurück nach Berlin. Wir fanden kaum Gelegenheit, etwas Essbares oder gar eine Gaststätte zu finden. Im Gegensatz zu früher fanden wir auf den 300km kaum eine Einkehrmöglichkeit. Zum Glück wussten wir noch vom Hinweg, dass es zumindest in der Torgauer Altstadt Entsprechendes gab. Das Sterben der Restaurants und Biergärten war so auch Thema der Gespräche auf dem Treffen. Alfred, bevor ich im nächsten Jahr losfahre, komme ich noch in Deiner Backstube vorbei!

Andreas und ich haben uns sehr wohl gefühlt auf dem Treffen. Wir danken Dir Alfred und Deiner tatkräftigen Familie für die Ausrichtung. Ihr habt mit viel Einsatz und Engagement dieses wundervolle Wiedersehen ermöglicht. Besonders danke ich Roland Kierstein aus Ingolstadt. Er weiß wofür.

PS: Angekommen vor der heimischen Garage versagte dann bei der nächsten Ausfahrt die Kickstarterratsche. Ich war ihr nicht böse im dem Moment. Meine alte Fastback hatte seinerzeit einen Komplettausfall der Elektrik nur 500 m vor einem kilometerlangen, dunklen und ohne Randstreifen ausgestatteten Tunnel in den Alpen. Mystisch. Gelegentlich bocken sie. Aber meist so, dass wir damit umgehen können.

Andreas Herm und Jörg Kaptain (Text / Fotos)

# 19 Jahre Black Forest Meeting



„Über den Wolken“ singt Reinhard Mey, ... „muss die Freiheit wohl grenzenlos sein.“ Etwas frei interpretiert trank Petrus seinen Whisky dort oben dieses Jahr „straight“ und schüttete sein Sodawasser tüchtig auf uns runter.

Selten wurde die Wetter App so oft konsultiert, wie die Tage zuvor. Die Regenneigung dümpelte, je nach Vorhersage, zwischen 20 % und 90%, man sprach von Windböen, aber auch von 20 - 24 Grad. Na ja: Das Sommerwetter hatte es auch schon zuvor wirklich nicht gut mit uns gemeint. Fazit war, nach einem brillanten Freitag, den halben Samstag den Kaffee einigermaßen „trocken trinken“ zu können. Aber am Nachmittag und Abend kam's dann oft zu einem, von Petrus „gut gespritzten Bier“, soweit es unter freiem Himmel stand.

## Freundschaft

Eines wurde mir nochmals deutlich, während unseres Engländertreffens: Freundschaften sind ein essentieller Teil des Lebens. Sonnenschein ist nicht Erfolgsgarant und Niederschläge sind nicht gleichzeitig Rückschläge bei unseren Anlässen. Gemeinsame Zeit genießen, miteinander lachen, interessante Erlebnisse teilen - das charakterisiert unsere Anlässe. Es sind die Menschen, die die Stimmung machen.

## Brit-Bikers

Ca. 60 Fahrerinnen und Fahrer englischer Zweiräder kamen zusammen. Langjährige Freundschaften standen im Vordergrund und wurden wieder erneuert. Man begrüßte sich in den unterschiedlichsten Dialekten. Auch viele Freunde aus der Schweiz, nos Amis fidele d'Alsace aus Frankreich, die jedes Jahr da sind und Besuch aus Tirol waren zugegen. Neuzugänge, ja selbst die Kumpels der Band wurden von guter Laune angesteckt. Die traditionelle Ausfahrt konnte Martin im Regen nicht unternehmen.

Deutschland verlor am Freitag knapp - die Schweiz am Samstag knapp - doch unser gemeinsamer Enthusiasmus und viele Benzingespräche trösteten darüber hinweg. Und nicht zu vergessen: Unsere gute



Location, der Eichrütthof. Sein Serviceteam machte wie jedes Jahr einen Top Job. Gutes Essen, Trinken, Massenlager, Zelt-Möglichkeit und ein gemütliches gemeinsames Frühstück. Klasse!

## Vorbereitung und Nachklang

Während der Vorbereitung gibt's immer ein leichtes Kribbeln im Bauch, Vorfreude - klappt alles - passiert nix - wie wird's in diesem Jahr? „Und dann hört man wieder die Motoren“, um nochmals auf den großen Liederpoeten Reinhard Mey zurückzukommen. Im Nachklang bleiben dann immer noch lange die vielen guten Eindrücke, es kommen die Fotos der Freunde und man freut sich schon wieder auf ein nächstes Mal.

„It's too late to stop now, Ladies and Gentlemen“  
Es lebe das 20. BLACK FOREST MEETING am 5. Juli 2025

Text: Lukas Ebner, Fotos: Gerhard Medgenberg u. Bernhard Lillig



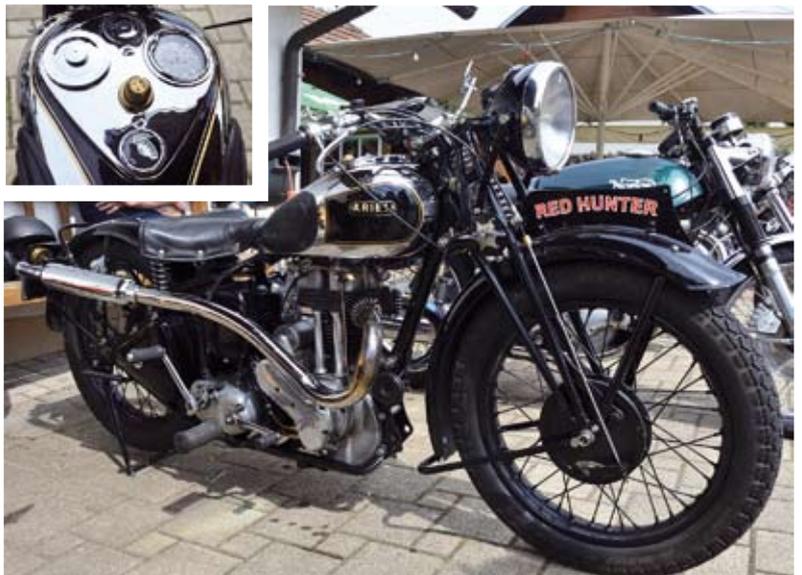
◀ ▲ Neben der Schwarzwälder Kirschtorte ein weiteres „Sahnestückchen“ auf dem Treffen: „shiny“ Egli - Vincent aus der Schweiz



Cooler Typen, coole Bikes: Ariel Square Four



▲ Knuffig: Sundbeam mit längs eingebautem 2-Zylinder  
▼ Zwei bequeme Sattel warten hier auf „King u. Queen“



Schöne Tradition: Lukas spielte mit seinen Musiker ▶ Kammeraden wieder Songs zum Mitsingen



Ende Juli war das lokale Olchinger Oldtimerfest, wobei Autos im Vordergrund stehen, aber es gibt immer eine interessante Anzahl an Motorrädern und dieses Jahr habe ich dann Rudi und David kontaktiert, um unsere 3-Zylinder Maschinen zu zeigen, mit Erfolg! Rudi kam mit seiner T160, David mit seiner T150 und ich brachte meine Rocket 3, sodass wir ein komplettes Spektrum dieser Modelle hatten. Nachdem das Wetter mitgespielt hatte, haben wir uns unter einem schattenspendenden Baum gesammelt [1].

Als nächstes stand der Triple Run auf dem Programm. Leider konnte ich Rudi nicht überreden, mitzukommen, somit war die Allein-fahrt angesagt, meine Frau war nicht ganz begeistert, bei Temperaturen bis 30 Grad. Um das Schlimmste zu vermeiden, hatten wir beschlossen, um acht Uhr morgens loszu-fahren und das hat schon geholfen. Geplant war eine dreitägige Reise mit Übernachtung bei John und Heike am zweiten Tag. Somit hatten wir bis dorthin 600 km zu überwinden, so wurde das Navi auf die halbe Strecke programmiert und los ging's. Der erste Tag komplett innerhalb Bayerns war prima! Pausen zum Tanken und kleine Mittagspause und dann noch ein paar kleinere Pausen dazu, brachten uns um halb vier in die Mitte des Spessarts. Vorab habe ich schon mal einige Hotels ausgesucht, ohne zu buchen, falls was nicht klappt, aber alles war perfekt und beim Hotel Gut Dürnhof in Rieneck haben wir gleich ein Zimmer gefunden mit Platz im Hof für das Motorrad. Laut meiner Frau eine sehr gute Wahl, schönes Zimmer und schönes Restaurant mit leckerem Essen.

Der zweite Tag ging nicht ganz so fließend, trotz immer wechselnder Landstraßen hatten wir mehrmals Erntegeräte vor uns, mit Autoschlangen hinterher. Mittagspause war bei einer Pizzeria und mit einigen weiteren Pausen waren wir am Nachmittag bei John und Heike. Meine T150V, die ich schon 1977 gekauft habe, lief einwandfrei. Der T160 Tank ermöglicht bis 300 Kilometer ohne Tankstopps, wobei ich meistens bei 270 bis 280 Kilometer tanke. Ölverbrauch ist akzeptabel, ich hatte einen Liter 20W-50 mitgenommen, wobei die höheren Geschwindigkeiten (einige



## Drei Veranstaltungen mit 3-Zylindern

Strecken bei 100 km/h) und Hitze den Verbrauch erhöhten. Meine über Jahre bewährte Gepäckunterbringung in Craven Koffern und einem größerer Tankrucksack ermöglichte uns alles Notwendige mitzunehmen. Meine Stoffjacke- und Hose sind wasserdicht, aber für diese Reise war das unnötig. Die Lederjacke- und Hose wären vielleicht besser gewesen, aber man weiß ja nicht was der Sommer so alles bringt. Die 520er X-Ring Kette brauchte kein Nachspannen auf der ganzen Reise.

Der letzte Anreisetag, zusammen mit John und Heike, war mit seinen 130 Kilometern nur noch ein Katzensprung. Allerdings waren wir jetzt im norddeutschen Flachland, etwas weniger anspruchsvoll als die ersten zwei Tage. So kamen wir relativ ausgeruht in Weertzen an [2]. Mark war schon da, er hatte eine ganz andere Route aus München genommen. Es war eine große Freude, Ralph, Rita und die Familie wieder zu begrüßen. Bald trudelten weitere Gäste ein, fast alle gut bekannt, da wir durch die drei-Zylinder Treffen fast zu einer großen Familie zusam-

mengewachsen sind. Später, als wir mit dem ersten Shuttle-Service zum Hotel in Zeven gebracht wurden, staunten wir als Rob aus Manchester allein ankam, mit gebrochenem Pull-Rod, somit hatte er keine Kupplung mehr. Kurz nach der Ankunft in Hoek-van-Holland war es passiert und er ist einfach über die Autobahn geballert und trotz Staus in einem Stück durchgekommen.

Somit war schrauben angesagt. Erst musste Rita Rob möglichst ohne Ampeln nach Weertzen lotsen. Die Beiden schafften das mit Bravour. Gut gemacht! Die erste Frage dann bei Ralph: Hast du Ersatz? Leider nicht. Die Frage war schon bei der TR30C Facebook Seite gestellt worden, allerdings hatte er Glück im Unglück, Martin aus Leeds hatte eine Pull-Rod dabei. Mit ganz ernstem Gesicht sagt er zu Rob „£600“. Das war natürlich nicht ernst gemeint und später habe ich gesehen wie Martin jegliche Zahlung verweigert hat. Ralph hatte alle Lager und Dichtungen, aber am Ende wurde nichts dergleichen gebraucht. Erstaunlicherweise hatten wir letztes Jahr in der Eifel genau das gleiche Problem bei Ian





2



3



4

aus Milton Keynes, mitten in der Ausfahrt. Er ist auch auf die Autobahn los und sicher in Mendig angekommen. Die Suche nach Ersatz war schwieriger, aber Jürgen hat eine lange Rettungsfahrt ins Ruhrgebiet gemacht, die auch erfolgreich war.

So sind alle angekommen, um die fünfzehn 3-Zylinder, alle mit Motoren in Small Heath gebaut, wobei jedes Modell vorhanden war: T150, T160, Rocket 3 und X-75 Hurricane. Einige Gäste erschienen auch auf Fremdprodukten. Mit Chili con Carne und Fassbier ging der Abend wie immer viel zu schnell vorbei und außer den Zelttern wurden wir alle via Shuttle-Service zum Hotel gebracht.

Samstagmorgen hatten wir ein gemeinsames Frühstück im Pavillon am Birkensee, nur 350 Meter von Ralph entfernt. Dann gings los mit der Ausfahrt, die Ralph streng geheim gehalten hatte. Erst zur Tankstelle in Sittensen, dann weiter nach Hamburg, zur Elbphilharmonie, wo wir direkt nebenan am Platz der Deutschen Einheit unsere Motorräder abstellen konnten [3]. Mit der Rolltreppe hinauf zur Plaza in der „Elfi“ mit schönem Ausblick zur Elbe und dem Stadtzentrum.

Danach ging es weiter zum Energiebunker im nahe gelegenen Wilhelmsburg, einem Bunker aus dem 2. Weltkrieg, zur Luftabwehr und zum Luftschutz. Nun umgebaut, um Strom und Wärme aus erneuerbarer Energie für die Nachbarschaft zu liefern [4]. Wichtiger für uns war das Café auf der oberen Plattform und der schöne Ausblick über die Stadt. Hier ließen wir es uns gut gehen bei Kaffee, leckerem Kuchen und kalten

Getränken. Erfrischt ging es zurück nach Weertzen, wobei auf den letzten Metern uns ein kurzer Schauer erwischte, der einzige Regen in sieben Tagen. Abends wurde der Grill aktiviert und die Benzingespräche liefen bis tief in die Nacht.

Nach dem Frühstück am Sonntag herrschte Aufbruchsstimmung und wir mussten uns alle für ein Jahr verabschieden. Die Gruppe aus England hat wieder ein „Post GTR“ gemacht, mit einer Weiterreise nach Hameln, Monschau und weiter nach Nouex Les Mines vor der Rückfahrt durch den Channel Tunnel. Wir sind mit John und Heike zurück nach Stadthagen gefahren, wo uns unsere Mädels bekochten.

Montag früh ging's „on the road again“, teilweise auf der gleichen Strecke, die wir hochgefahren sind, um nach ungefähr 300 Kilometer in einem Hotel in Gemünden am Main zu übernachten. Am letzten Tag ging's wieder flott voran, zwar auch mit Pausen, am Nachmittag sind wir dann glücklich zu Hause angekommen. In Ingesamt 1800 Kilometer habe ich 110 Liter Benzin und 1 ¼ Liter Öl gebraucht. Das wars. Für nächstes Jahr planen wir einen Triple-Run wieder in der Eifel, jedoch in einer anderen Unterkunft, bitte alle drei-Zylinder Reiter (Motor in Small Heath gebaut) das erste Wochenende im August 2025 freihalten!

Drittes Treffen [untere Bildreihe]: Schon am Freitag bin ich losgefahren, diesmal allein und mit Zelt und Schlafsack. Ziel war das Black Shadow British Biker Meeting in Weite, CH. Mit 250 Kilometer war ich am

frühen Nachmittag bereits beim Zeltaufbau, um danach alte Freunde zu begrüßen. Über dieses Treffen ist in den vergangenen Jahren mehrmals in der Info berichtet worden, es bleibt nur zu erwähnen, dass bei solch gutem Wetter es sehr gut besucht war. Alle möglichen britischen Marken waren vorhanden. Wieder ein sehr gelungenes Treffen, wobei die Band dieses Jahr besonders gut spielte, mit Rock und Blues bis Mitternacht.

Auf der Rückfahrt lotste mich mein Navi sehr gut zurück, auf kleineren Straßen ohne Ampeln wobei ich mehrmals die Schweiz-Österreichische Grenze kreuzte. Dann ist es passiert, auf der B12 nahe Marktoberdorf mit „nur“ 275 Kilometer auf der Tripmeter ging das Benzin aus. Scheiße! Eine ausgebaute Strecke mit viel Schnellverkehr. Auf der linken Seite war ein Industriegebiet mit hohen Zäunen. Ich habe erst geschoben, vielleicht einen Kilometer. Dann sah ich einen Bauernhof und eine kleinere Siedlung rechts und eine kleine Straße ging unter der B12 dorthin. Ich ließ das Motorrad am Straßenrand stehen, ging zu Fuß ein paar hundert Meter und drückte beim ersten Bauernhaus die Klingel. Dort bekam ich sofort zwei 1,5 Liter PET Flaschen Benzin in die Hand gedrückt. Auf dem Rückweg sah ich einen Streifenwagen bei meinem Motorrad. Bevor ich zurück kam, war er bereits wieder abgefahren, vielleicht hat er mich gesehen? Egal, Benzin rein und ein paar Kilometer nach Marktoberdorf zur Esso Tankstelle. Da habe ich 16 Liter reingekriegt, was mit dem 19 Liter Tank stimmt.

Francis und Evelyne Marshall  
(Text / Fotos)





Seit 1973 gibt es das internationale Engländer Treffen des MC Black Shadow in der Schweiz. Dieses Jahr also die 52. Ausgabe. Seit 2019 kommen am 2. August-Wochenende Fahrer und Fans Britischer Motorräder aus halb Europa zum „Treffpunkt Heuwiese“ in Weite/St. Gallen.



Seit Anfang der 90er habe ich keines dieser Treffen ausgelassen und wer schon mal dort war weiß warum. Wer sich eine solche Vielfalt an Brit-Bikes aller Marken und Baujahre entgehen läst ist selber schuld. Neben der „Standardware“ wie BSA, Norton, Triumph, Singles und Twins, gibt es immer viel exotisches zu sehen. Vincent, auch mit Egli Rahmen, Rickman, Ariel Square Four... jede Menge Café Racer, Scrambler, Dirt Tracker, Crosser und Vorkriegsmaterial. Der Zustand der Maschinen reicht von „besser wie neu“ ber patiniert bis stark gebraucht. Das Schöne: Wir sind hier nicht in einem sterilen Museum, sondern den ganzen Tag über brummt es wie in einem Bienenstock. Tagesgäste kommen und gehen, viele nutzen die Gelegenheit auf diesem Treffen um die herrliche Gegend und die kurvigen Strässchen der Umgebung mit ihrer Lady zu erkunden. Wem es dafür zu heiß war, der fand immer jemanden, mit dem man auf dem proppenvollen Parkplatz wunderbar fachsimpeln konnte. Wer darauf keine Lust hat setzt sich in den schönen Biergarten, oder etwas abseits, an die Tische unter den schattigen Kiefern, um mit alten Freunden, oder neuen Bekannten über alles mögliche zu plaudern.

Die Mitglieder des MC Black Shadow sorgten in bewährter Manier für die Verpflegung und das „qullfrische“ Appenzeller Bier für die nötige Abkühlung und gute Stimmung. Wie jedes Jahr spielte am Samstag wieder eine Band Rock-Klassiker, passend zum Anlaß. Tradition hat auch die Preisverleihung am Samstag Abend, bei der die Geehrten mit reichlich Schweizer Käse bedacht wurden.

Danke an den MC Black Shadow für ein wunderbares Wochenende.

Text: M. Kolb, Fotos: Gerhard Medgenberg





## Sommertour des Engländerstammisch Hamburg



Wenn die Alpen zu weit sind...

...fahren wir Nordlichter halt in den Harz. Dort gibt es auch schöne Landschaften und tolle Kurven. Das ist leider aber auch DAS Motorrad-Mekka im Norden, wo alle hinfahren. Deshalb fahren wir halt IN der Woche hin – von Sonntag bis Freitag. Am Wochenende ist dort der Bär los. So haben wir - Martin, Jan, Werner, Uwe und ich - von Sonntag, 11.08. bis Freitag, 16.08.2024 drei Zimmer in der Harzlodge bei Goslar gebucht.

Sonntag, 11.08.2024

Die Sonne scheint. Ich packe meine Interceptor und zehn vor neun stehen Martin mit seiner California und Werner mit seiner Interceptor vor der Tür. Viertel vor zehn stehen wir bei Jan in Stelle auf dem Hof. Dort steht schon seine Bullet bereit und gegen zehn starten wir gemeinsam „old-school-mäßig“, meinem Roadbook folgend, gen Süden. In der Kaffeepause in Celle erfreut uns auf dem Markt eine Band mit Nashville Sound. Die zweite Pause ist natürlich in Söhlde. Das Team von „The Barn“ freut sich über unseren Spontanbesuch, und serviert Kaffee und Kuchen. In der Harzlodge angekommen, treffen wir Uwe, der gerade seine Triumph für eine kurze Erkundungstour startklar macht. Im Hotel scheint es unkompliziert zu sein. Wir bekommen Zimmerschlüssel und eine Verzehrkarte auf der Speisen und Getränke notiert werden (der Verlust „kostet“ 200 Euro!). Abgerechnet wird bei der Abreise. Jan und ich fahren zum Eisessen nach Goslar rein und anschließend treffen wir uns alle auf der Terrasse der Harzlodge, um den Tag mit einem gemütlichen Abend abzuschließen.

Montag, 12.08.2024

Nach kurzer Streckendebatte starten wir nach Süden in Richtung Clausthal-Zellerfeld. Ab Wildemann empfängt uns eine wunderschöne kurvige Strecke durch den Oberharz. Wir umfahren Goslar nördlich und kommen in Oker auf die B498 nach Altenau. Die Straße schlängelt sich im Okertal bis zum Stausee. Über Clausthal-Zellerfeld fahren wir weiter bis Osterode und machen eine Kaffeepause und einen Spaziergang durch die Altstadt. Über Echte und Seesen ziehen wir noch eine Westschleife und in Hahnenklee machen wir einen Abstecher zu der imposanten Stabkirche und sind am späten Nachmittag wieder in der Harzlodge. Zu Fuß geht es jetzt 25 Minuten in die Altstadt von Goslar. Am Fuße der Marktkirche St. Cosmas und Damian genießen wir Wildschweiwürste und frisch gezapftes lokales Bier. Danach lassen wir den Tag in der Harzlodge ausklingen.

Dienstag, 13.08.2024

Heute soll es warm werden und deshalb fahren wir auch zügig los. Die grobe Richtung ist in den Südosten des Harzes, zunächst mal Richtung Wernigerode. „Und möglichst alle größeren Städte umfahren“ ist Uwes Wunsch. Von Wernigerode immer der B244 folgend fahren wir nach Elbingerode. An Rübeland vorbei fahren wir über die Rappbodentalsperre. Von der Talsperre aus sieht man die lange Fußgängerhängebrücke. Leider kann man hier nirgendwo mal eben parken. So fahren wir weiter in Richtung Blankenburg. Unser nächstes Ziel ist das Bodetal. Wir folgen dem Flusslauf bis nach Altenbrak und wieder zurück bis zum Abzweiger in Treseburg mit einem Halt für eine Kaffeepause. Wenn wir hier schon sind, können wir auch das Selketal mitnehmen. Die Straße im Wald wird von den Schienen der Selkebahn begleitet, die auch mehrfach die Straße kreuzt. Unsere Fahrt geht weiter durch die schönen Fachwerkhäuser von Stolberg. Ab Hohegeiß machen wir einen Abstecher nach Zorge. Jetzt geht eine einsame, leider etwas schlecht asphaltierte Straße nach Norden nach Braunlage. Von hier kann man weit über die Harzhügel schauen, die leider alle sehr traurig aussehen. Abgestorbene, halb abgebrochene Baumruinen ragen aus dem Boden. Dazwischen lässt sich allerdings frisches Grün erahnen. Nur die Weidenröschen geben dem Ganzen noch eine schöne Farbe. Abends sitzen wir bei einem kühlen Getränk auf der Terrasse. Es ist immer noch warm, wenn auch nicht so schwül wie heute Nachmittag. Wir probieren von der Karte Forelle, Nudeln und Pilzpfanne. Alles lecker und das lokale Frischgezapfte mundet auch.

Mittwoch, 14.08.2024

Es ist acht Uhr und der Frühstücksraum ist fast leer. Viele sind möglicherweise aufgrund der nicht so tollen Wettervorhersage schon früher abgereist, oder haben ihre Tour begonnen. Um 9:15



Uhr stehen wir abfahrbereit vor unseren Motorrädern und plötzlich fallen dicke Tropfen vom Himmel. Was soll das? Nicht mal eine Wolke ist auszumachen, geschweige denn auf der Wetter-App angezeigt. Eigentlich wollten wir in den Süden bzw. Südwesten fahren, aber von dort ziehen die dicken Wolken laut Vorhersage nach Norden. Eine halbe Stunde später sieht es auf der Ostseite besser aus und wir kippen unseren alten Plan und fahren über Goslar in Richtung Wernigerode. Komisch, hier sind alle Straßen trocken. Auch die vom Spritzwasser nass gewordenen Hosenbeine sind schnell getrocknet. Eigentlich kommt nach der Sorge das Elend, aber wir sind von Elend nach Sorge gefahren. Die Orte gibt es hier tatsächlich. Natürlich auf kleinen kurvigen Straßen. Über Hohegeiss führt uns eine tolle Strecke über die Harzkuppen nach Wieda. Dort kommen wir gefühlte fünf km durch eine 30er Zone. Keiner weiß warum. „Nie wieda Wieda“. Nach einer Kaffeepause in Bad Sachsa, die Sonne hat uns fest im Griff, wenden wir uns wieder nach Osten und landen über Rottleberode in Harzgerode. Jetzt ist Rückreise angesagt. In Gütersberge müssen wir noch einmal eine kurze nördliche Umleitung nach Stiege fahren. Auch hier gibt es so einige straßenbaubedingte Umleitungen. Der angesagte Regen ist immer noch ausgeblieben. Und so bleibt es auch den ganzen Abend. Uwe fährt heute Abend wieder nach Hause und so sitzen wir gegen 17 Uhr noch mal gemeinsam auf der Terrasse und lassen den Tag Revue passieren.

Donnerstag, 15.08.2024

Es ist bewölkt und nicht ganz so warm wie gestern. Jan, Werner und ich wollen heute einen Museumstag im PS-Speicher Einbeck einlegen. Über Hahnenklee und Lautenthal fahren wir nach Seesen. Die Berge hängen teilweise noch in den Wolken und ein frisch-feuchter Wind bläst uns um die Nase. Ab Seesen kommt die Sonne raus. Über Bad Gandersheim fahren wir auf einer Nebenstrecke nach Kreiensen und dann im wunderschönen Leinetal nach Einbeck. Um elf Uhr betreten wir den PS-Speicher. 19 € ist ein stolzer Preis, aber dafür wird auch eine tolle Ausstellung gezeigt - die Entwicklung des motorisierten Verkehrs in einer Zeitreise. Mit dem Fahrstuhl geht es in den obersten Stock und dann Etage für Etage hinunter. Die Ausstellung beginnt mit den ersten Fahrrädern, gefolgt von den ersten motorisierten Fahrmaschinen. Auf den nächsten Ebenen gesellen sich auch die ersten motorisierten vierrädrigen Fahrzeuge dazu. Viele tolle Fahrzeuge vorwiegend aus deutscher oder angrenzender Region. Begleitet mit knappen Texten zu den einzelnen Objekten Ein paar Stockwerke tiefer werden die Fahrzeugentwicklungen der DDR und der BRD ab der 50er Jahre gegenübergestellt. Das Museum ist sehr familienfreundlich gestaltet, viele kleine Aktionen laden insbesondere die Kinder ein, sodass der Museumsbesuch nicht

allzu langweilig für sie wird. Kurz nach 14:30 Uhr setzen wir uns in das museumseigene Café und genießen den zugegebenermaßen etwas teuren Kaffee und Kuchen. Um 15:30 Uhr fahren wir auf etwas anderer Strecke wieder zurück und rollen gegen 17 Uhr wieder auf das Gelände. Heute Abend gibt es in der Harzlodge ein Grill Buffet mit Grill- und Käsewurst, Schweinenacken und Hähnchen-Teilen. Dazu ein reichhaltiges Buffet mit Salaten, Tomaten und Gurke, Paprika, Kartoffeln und diversen Soßen. Zum Dessert griechischen Joghurt mit Honig und Walnüssen.

Freitag, 16.08.2024

Heute ist Abreisetag. Die Wettervorhersage sieht leider nicht sehr verlockend aus. Wir diskutieren nach dem Frühstück mehrere Routen und entscheiden uns für eine Strecke über Müden/Aller und Eschede. Im Prinzip immer dort, wo die Wolken gerade nicht sind. In Brockhöfe denken wir kurz an Rudi und sein legendäres „four-stroke-Trial“ und legen etwas später in Amelinghausen in der Sonne(!) einen Kaffeestopp ein. In Stelle verabschieden wir uns von Jan. Knapp 30 km vor Hamburg erwischt uns der erste kleine Schauer. Dann kommt eine Weile Stop-and-Go bis zu den Elbbrücken. Glücklicherweise ist es trocken. Dahinter trennen sich unsere Wege, Martin und Werner fahren nach Norden und ich rolle kurz vor fünf in Eimsbüttel in die Garage.

Fazit

Wenn die Alpen zu weit sind, fahren wir Nordlichter halt in den Harz. Und das war eine gute Entscheidung. Die Wettervorhersage war für die Woche nicht übel. Und so hat Alles gepasst. Das Preisleitungsverhältnis in der Harzlodge war sehr gut. Die Zimmer sauber, die Badeinrichtung etwas sparsam, die Getränke preiswert und die Speiseauswahl hätte etwas vielfältiger sein können. Aber alles war gut, der Service war freundlich und zugewandt. Die Aufmerksamkeit des Personals ließ gegen Abend leider etwas stark nach – das heißt der Getränkenachschub war schleppend - aber draufgesch... Wir hatten knapp 1400 km unseren Fahrspaß und überwiegend gutes Wetter. Manchmal sogar etwas zu warm oder schwül. Auf den Strecken fühlten sich unsere Mopeds sehr wohl, wenn auch die Cali von Martin sich mit den Kurven etwas Mühe geben musste. War nicht so ihr Revier. An den Abenden war es angenehm zum Essen auf der Terrasse zu sitzen. Wir vergnügten uns beim Bezzerwizzer - ein Quiz- und Wissens-Spiel - immer so gut, dass wir meistens als Letzte die Terrasse verließen. Der abendliche Ausflug in die Altstadt von Goslar war eine schöne Abwechslung. Und der PS-Speicher ist immer ein Besuch wert.

Text und Fotos: Volker Iserhoht



# GERMAN TRIPLE RUN 16 IN WEERTZEN

Aus der Sicht der Organisatoren, Text / Foto: Ralph G. Wilhelm

Donnerstag, 2. August 2024

Partyzelt steht, Garage ausgefegt, Tresen und Zapfablage installiert, Getränke alle geliefert, Kühlung steht, Tische und Bestuhlung stehen, Verpflegung gekauft und vorbereitet, Frühstück arrangiert, Duschmöglichkeiten arrangiert, Toilettenwagen abgeholt und angeschlossen. Jetzt nur noch die GTR-Flagge hissen und ein Testbier zapfen...das war der Donnerstag!

Der Freitagvormittag ist immer für die Restarbeiten gut. Allerdings werkelt Rita schon in der Küche, Kuchen backen und die Zutaten fürs Chili con Carne schnibbeln. Gegen Mittag trifft Mark aus München als erster ein. Er hat einen langen Weg über Belgien und Holland auf sich genommen und hat nun genügend Zeit sein Zelt aufzubauen.

Im Laufe des Nachmittags treffen nun die weiteren Gäste ein. Es gibt zur Begrüßung Kaffee und Kuchen, der eine oder andere wurde auch schon mit einem Glas Bier gesichtet. Rob hatte sich von der Fähre in Hoek van Holland mit einer gebrochenen Kupplungszugstange bis nach Weertzen durchgeschlagen. Martin aus Leeds hatte das Ersatzteil im Tankrucksack und so konnte der Schaden am Samstag, während die anderen eine Ausfahrt machten, von Rob und Mark in meiner Chaoswerkstatt repariert werden. So waren bald alle angemeldeten Gäste da und wir hatten einen schönen Abend mit Eintopf und kühlen Getränken. Schließlich, so gegen 23 Uhr, meldeten sich auch Markus und Inette aus dem Hotel. Die beiden hatten eine beschwerliche Fahrt und mit mehreren Staus und Straßensperrungen zu kämpfen.

Nach einem reichhaltigen Frühstück im Pavillon am Birkensee, starteten wir zu unserer Ausfahrt, die uns nach Hamburg führte. Am Start: fünf T150, acht T160, eine X75, eine Rocket 3, eine Bonni, eine HD, eine MV und zwei BMWs. Leider wurde die Gruppe durch eine Ampelanlage unterwegs getrennt, Kai mit seiner Hurricane übernahm kurzerhand die zweite Gruppe und kam sogar als erster an unserem ersten Ziel, der Elbphilharmonie, an. Wieder vereint erklommen wir die „Elphi“ mit der langen Rolltreppe und genossen den Blick über Hamburg und die Hafenanlagen während eines Rundganges auf der Plaza.

Wieder unten angekommen setzten wir unsere Fahrt fort, zurück durch die Hafen-City und den Hafen nach Wilhelmsburg. Dort befindet sich ein Flak-Bunker aus dem zweiten Weltkrieg, der inzwischen zu einem Energie-Bunker umfunktioniert wurde. Hier wird Strom mittels Photovoltaik erzeugt und warmes Wasser für das Fernwärme System gespeichert. Viel wichtiger als die interessante Funktion war uns hier allerdings zunächst das Café, wir genossen Kaffee, Kuchen und Erfrischungen kombiniert mit einer sagenhaften Aussicht über das grüne Hamburg.

Die Rückfahrt verlief problemlos über die Köhlbrandbrücke, mit bestem Blick auf die größten Containerschiffe im Hafen und durch das Alte Land.



Ein kurzer Regenschauer im Moment des Eintreffens zuhause wurde einfach ignoriert. Es folgte ein harmonischer Abend mit Grillfleisch, Salaten, Fassbier und anderen kühlen Getränken sowie interessanten Gesprächen und Geschichten.

Nach dem gemeinsamen Frühstück wurden die Motorräder gepackt und die Heimreisen angetreten. Einige Gäste starteten den inzwischen obligatorisch gewordenen Post-GTR in Richtung Eifel (Monschau) Alles in Allem wieder ein gelungener Triple-Run.

Jetzt, wie bei der Oscar-Verleihung, unser Dank geht an unsere Gäste für ihr zahlreiches Erscheinen, an den Wettergott, der die Regenfelder von uns abhielt, an die freiwilligen Helfer und die Familie, ohne deren Hilfe eine solche Veranstaltung nicht möglich wäre! Und es geht weiter! 2025 wird der GTR17 stattfinden. Wieder, wie 2023 in Mendig, am ersten Augustwochenende, mit leicht geändertem Konzept. Also unbedingt in den Kalender eintragen!

Bleibt gesund und fahrt unfallfrei damit wir uns wieder sehen!

Ralph G. Wilhelm

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

**Motortechnik**  
*Rainer Traupel*

Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Kurbelwelle. Schweißung und Nacharbeitung von Aluminium z.B. Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse, Deckeln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Kurbelwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für planschleifen von allen Arten von Deckeln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichem Tag möglich.

Meisterbetrieb Motortechnik Traupel \* Lübecker Str. 19  
22941 Delingsdorf \* Tel: 04532-260227 \* Fax: 04532-260329  
Email: info@motortechnik-traupel.de

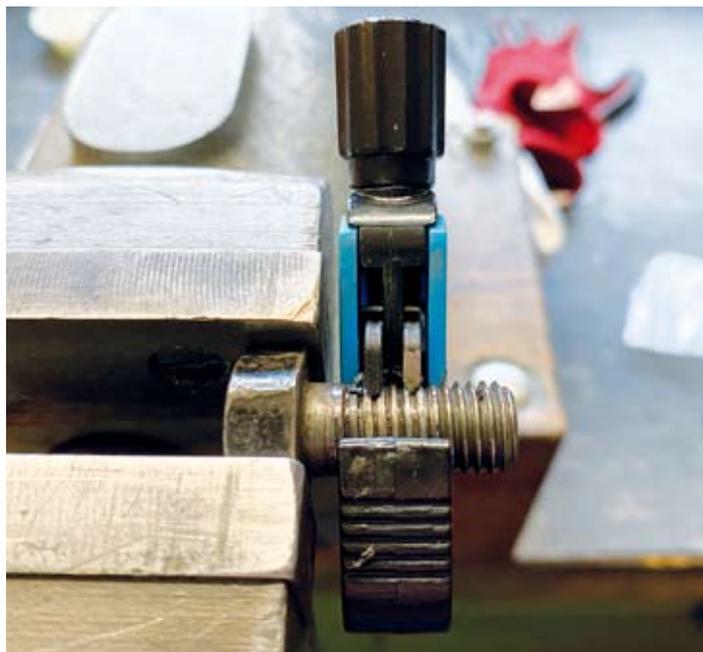
# Werkzeug das die Welt nicht braucht - oder doch?

## Universal Gewinde Nachschneide - Satz von HAZET

Bei der Restaurierung meines Oldtimers musste ich eine Schraube M11 nachschneiden und hatte kein Schneideisen parat. Auch in meinem Bekanntenkreis besaß keiner ein solches Werkzeug. Da meinte ein Stammtischkollege, mit seinem Universal Nachschneidesatz wäre das kein Problem.

Zuerst: wie bei HAZET nicht anders erwartet ist das Werkzeug in einer Kunststoffschale sehr wertig verpackt. Es besteht aus einem Außengewinde und zwei Innengewinde - Schneidsätzen. Dazu Messer für 60° und 55° Flankenwinkel. Es lassen sich damit Innengewinde von 5-12mm und Außengewinde von 4 bis 13mm reparieren.

Die Handhabung ist sehr einfach, man legt die Schraube in das Prisma, am besten da, wo das Gewinde noch vollständig erhalten ist und dreht dann die Rändelschraube leicht fest. Danach dreht man



das Werkzeug entgegen dem Uhrzeigersinn um die Schraube und schneidet dadurch mit den zwei Messern das beschädigte Gewinde nach. Je nach dem muss man den Vorgang wiederholen, etwas schmieren nicht vergessen.

Innengewinde habe ich nicht versucht, es kommt mir allerdings, vor allem bei kleinen Durchmessern, etwas diffizil vor. Mit dem Ergebnis bei der Schraube war ich nicht so sehr zufrieden, allerdings war das Gewinde auch in schlechtem Zustand. Zum Schluss ließ sich die Schraube zwar in das Gegenstück eindrehen, aber ich habe mich dann doch entschieden, ein Schneideisen zu kaufen und die Schraube neu hergestellt. Übrigens: Gewindefeilen bieten in vielen Fällen auch eine Möglichkeit zur Reparatur.

Fazit: eine Hilfe kann es bei Stehbolzen sein, die partout nicht zum ausdrehen zu bewegen sind, allerdings braucht man viel Platz drumherum. Bei den Innengewinde sehe ich noch weniger Sinn, vor allem, da es inzwischen Gewindebohrer in fast allen Größen gibt. So bleibt also nur die Anwendung bei einem ganz exotischen Gewinde. Hierzu ein Preisvergleich: Das Werkzeug kostet knapp 200€, ein Schneideisen M11x1,5 in mittlerer Qualität 9,65€, der Gewindebohrer Satz dazu 12,35€. (Quelle: www.isaho.de)

Viele Grüße vom Bodensee

Text / Fotos: Martin Merkel

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

www.elektronik-sachse.de

**ELEKTRONIK SACHSE MP**  
GmbH & Co. KG

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

# E-Starter Kit für Triumph TR7V

Text / Fotos: Wolfgang Hiller

Es fing damit an, dass das rechte Knie nicht mehr so mitmachte. Das Kickstarten fiel immer schwerer und war mit Schmerzen verbunden. Eine MRT-Untersuchung gab dann Klarheit: Knorpelschaden / Impressionsfraktur. Eine Lösung musste her. Die Triumph Tiger 750 TR7V zu verkaufen, oder einzumotten war keine Option, ich habe sie seit ca. 30 Jahren. Also Spezis fragen. Von - ich kick sie dir an, bis Startermaschine in der Garage - war alles dabei. Bullshit!! Also Google fragen: Und siehe da! In England gibt es eine Firma, die einen elektrischen Starter anbot. Ark Racing Ltd - Motorcycle, vertreten durch Shropshire Classic Motorcycles (info@triumphbonneville.com). Billig ist der Starter-Kit nicht, 2500 Engl. Pound.

Aber was macht man nicht alles, um weiter mit dem „englischen Eisen“ zu fahren, sorry, Englische Lady. Also bestellte ich: 3000€ überwiesen, ohne zu wissen wann was kommt. Irgendwann dann kam das Paket! Von Seiten DHL (Post) lief alles super. Die übernahmen die Zollabwicklung. Ich bekam am Vortag der Auslieferung eine Zahlungsaufforderung per Mail von 7% Steuern. Nach Bezahlung erfolgte am nächsten Tag die Auslieferung.

Mein Freund Francis Marshall aus Gilching (bekannt in der CBBC-Szene, Peter (gelernter Dreher) und ich dann als Dreigestirn machten uns ans Bohren. Peter drehte noch eine Verlängerung für die Bohrschablone als bessere Führung (siehe Bild 1), die Bohrkronen ging wie Butter durch das Alu. Dies war der „Point of no Return“. Loch ist Loch im Motorgehäuse, das muss passen. In dieser Aussparung sitzt dann der Anlasser, dessen Ritzel auf den Zahnkranz des Kupplungskorbes greift. Sie hat nun ja einen Belt, da das Gehäuse zwischen Anlasser und Aussparung nicht dicht ist.

Nun war Francis gefragt - ich bin nur der Schreiberling. Die Teile aus England sind von sehr guter Qualität. Das neue Gehäuse mit der Nase für das Lager der Welle des Anlasser Ritzel ist neu gegossen und poliert, die Aufnahme des Anlassers ist aus dem Vollen gefräst, ebenso der Kupplungskorb (Bild 2 + 3). Momentan die alten Kupplungsscheiben etwas geölt, da sie jetzt ja trocken laufen. Mal sehen wie lange das geht. Ich besorgte eine neue Batterie mit 14AH für mehr Bumms. Francis verlegte den elektrischen Anlasser Knopf in einen Blindschalter auf der linken Seite der Lenkerarmaturen. Beim Zusammenbauen stellten wir fest, dass der Zahnkranz auf dem Kupplungskorb am Gehäuse streifte. Wir hätten es abdrehen können, aber mailten es an die Engländer, mit Bildern und die schickten uns einen neuen Kupplungskorb mit eingefrästem Ritzel Kranz, ca. 4mm abgedreht - kostenlos (siehe Bild 4). Der Service der Firma Shropshire Classic ist wirklich gut, großes Lob. Nach der ersten Probefahrt löste sich der Belt in seine Bestandteile auf (Bild 5). Also mail nach England: Antwort: sorry, falscher Belt. 2. Belt, Made in Germany!! hält. Auf den Anlasser bauten wir noch eine Abdeckung damit der Sprit beim Fluten des Vergasers nicht drauf läuft.

Also zusammengefasst: Trotz ein paar Unannehmlichkeiten beim Umbau ist es wirklich eine gute Sache. Zum Starten wie üblich: Vergaser fluten, 1-2-mal Gas aufziehen, Zündung an, dann Knopf drücken und sie läuft. Für die Ü60-70 Generation, die wir ja meist sind und mit dem einen oder anderen Wehwehchen, wirklich eine gute Sache. Beim Schreiben des Beitrags war ich noch in der Erprobungsphase. Aber es macht wieder richtig Spaß auf der Straße.

Ich denke ich werde noch viel Spaß mit ihr haben.



**BOB**

**BEST OF BRITISH**  
DIE VERANSTALTUNG FÜR BRITISCHE MOTORRÄDER BIS 1983

**2. NOV. 2024 AB 9 UHR**

- TEILEMARKT NUR FÜR ENGLISCHE MOTORRÄDER BIS BJ. 83
- AUSSTELLUNG
- CLASSIC TRIAL UND MOTO CROSS SCHLAUFAUFEN
- ESSEN & TRINKEN, KALTE UND WARMESNACKS
- CAMPING MÖGLICH
- LIVENUSIK AM ABEND

ENTRITT UND STANDFEE: **FREI!**  
SPENDEN WILKOMMEN!

More info on Facebook: 

**BAUER BERND, BIELEFELDER STR. 57  
33829 BORGHOLZHAUSEN, GERMANY**




 **CBBC - Büdchen**

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: L	
Rot: S, L	
Grün: M,	
Warneste mit Club-Logo, L, XL, XXL	12,00 €

Bilder und Verfügbarkeit auf unserer Homepage unter <https://www.cbcc.de/merchandising.html>

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:  
Christiane Hanenberg  
Overbergstraße 2, 48366 Laer  
Tel.: 0 25 54 - 86 82  
email: [merchandising@cbcc.de](mailto:merchandising@cbcc.de)

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

 **MOTORRADHAUS STOCKSIEFEN**



Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

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

 Motorradhaus Stocksiefen  
 [motorradhaus\\_stocksiefen](https://www.instagram.com/motorradhaus_stocksiefen)

**QUARTIER  
★ LATIN ★**  
Bar KNEIPE LIVE-STAGE  
SINCE 1992



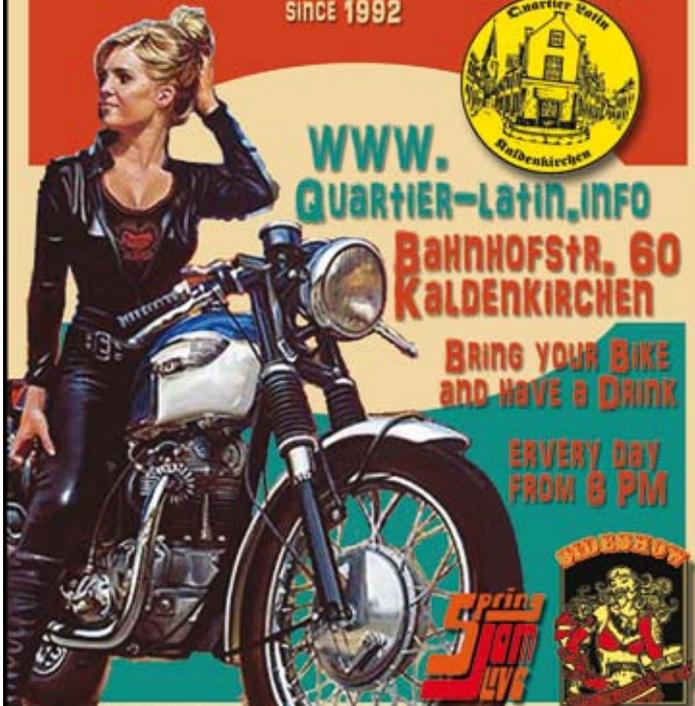
**WWW.  
QUARTIER-LATIN.INFO**

**BAHNHOFSTR. 60  
KALDENKIRCHEN**

**BRING YOUR BIKE  
AND HAVE A DRINK**

**EVERY DAY  
FROM 8 PM**



# Eine andere Art ROYAL ENFIELD

Text / Fotos: Dieter Beck

## das Twin Modell Shotgun



Seit Anfang 2024 ist sie da, die neue Shotgun 650 Twin von Royal Enfield, bei den deutschen Zweiradhändlern. Die Maschine kommt in einem sehr gut verarbeiteten Finish daher. Die Bobber Twin, meine Art der Bezeichnung, ist den Leuten aus der gestaltenden Abteilung sehr gut gelungen. Kommen wir gleich mal zu Verarbeitung von der Maschine, da wurde Hirnschmalz bei der Arbeit eingesetzt, das kann ich beim kontrollieren der Verarbeitung vor der Testfahrt der Shotgun sagen. Früher war das schon ein wenig anders bei Made in India Produkten, ja ich weiß wo von ich spreche... und sie haben durch gute Ingenieure und Mitarbeiter und modernem Management sich einen beachtlichen Ruf die letzten Jahre erarbeitet.

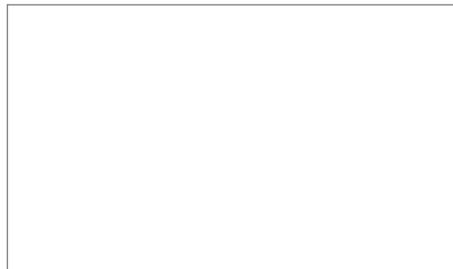
Das Gewicht von 240 kg fühlt sich gar nicht so an, Sitzhöhe ist in einem sehr passablen Maß, so dass man sich schon mit kleiner Körpergröße drauf aufgehoben fühlt, natürlich passt auch eine 185 cm Person gut darauf. Was ich sehr wichtig finde, das Rangieren geht flott von der Hand und auf den Hauptständer (kein Extra, sondern Serie) stellen, ist von der Ingenieurabteilung gut gelöst worden.

Auch der Soziussitz mit schnellem Wechselsystem ist sehr gut durchdacht worden. Der Sound mit seiner Geräusch Emission lässt einen auch beruhigt in Urlaubsländer fahren, wo das die letzten Jahre sehr scharf kontrolliert wird von der Ordnungsmacht.

Nun, am Donnerstag den 20.06. bekam ich vom Motorradhaus Stocksiefen in Nauheim eine Shotgun zum Testen überreicht. Ein kurzes freundliches Gespräch mit dem Geschäftsführer Herr Werner H. und schon war die Maschine startklar für mich. Sehr Früh begann ich die RE Shotgun im grauglänzenden Farbleid, sehr aparte Farbe, in Bewegung zu setzen. Ich war ja schon sehr neugierig was sie für einen Eindruck hinterläßt bei mir.

Der Motorlauf beim Start ließ mich erstaunt aufhorchen, da haben die Entwickler sich sehr große Mühe gegeben, der Twin Motor ist ja mittlerweile bekannt für gute Haltbarkeit und innere Verarbeitung. Nun, gegen den Sattel kann man auch nichts sagen, wenn der Bobbes (Hessisch ) mal drauf sitzt... passt für ein europäisches Hinterteil auch, sag ich frei raus.

Das Fahrgefühl mit dem 48 PS Moppedsche (Motorrad) lässt den/ die Fahrer/in in ruhigen Modus verfallen, sich auf Bundesstraßen und Landstraßen und BAB zu bewegen. Das Getriebe schaltet sauber und exakt. Bremsen und die Gabel machen eine gute Arbeit, was ich auch erprobte. Und wenn es kurvig wird auf den Straßen, macht auch das Motorrad einen sehr respektablen Eindruck. Deshalb finde ich eine ausgewogene Testfahrt wichtig gerade. Die Höchstgeschwindigkeit von ca. 170 km/h macht es



Auch das gab es in Weite zu sehen: Norton Single mit offenem Ventiltrieb, Foto: G. Medgenberg