

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM PRÄSI

Hallo CBBC-Leute,

als erstes wünsche ich allen Leuten einen guten Start ins neue Jahr. Ich lasse die guten Vorsätze weg, die Meisten werden ja in den ersten drei Monaten schon wieder an die Seite gelegt. Daher fange ich gleich mit dem nächstliegenden in (fast) eigener Sache an:

Im Januar am 26.01.2025 ist bei der Winter-Classic-Bike in Rüsselsheim auch der CBBC vertreten. Dort hatte mein alter Freund Gerry vor, seinen Stand alleine aufzustellen. Und ich wollte einmal nur als Gast dort sein. Aber dann sagte ich mir im stillen, soll ich wirklich schon mit den überkreuzten Händen hinter dem Rücken (wie mein Opa seinerzeit) über die Ausstellung schlurfen... Nööö - soweit bin ich dann nun doch noch nicht - also ich mache mit an seinem Stand!

Gerade in diesen derzeit unruhigen Zeiten ist es schön, wenn es Vereine und Stammtische gibt, die das Hobby Motorrad betreiben und genießen und man wieder über Themen spricht, die

dem Seelenleben möchte mich auch danken bei all jenen für den Club engagierten, Helfer-Treffen oder jene, die Heft beisteuern, die die Stammtische pflegen, die neue Mitglieder werben und Ausfahrten organisieren und all den Unternehmen, die in unserer Zeitschrift Anzeigen schalten.

Und hier ein Thema, auf das viele schon warten: Die Jahreshauptversammlung des CBBC findet am Samstagnachmittag, den 30.08.2025, in Rettershain beim Taunus-Treffen statt. Macht euch schon mal ein Kreuz mit Vermerk in eure Kalender!

In diesem Sinne wünsche ich allen für das Jahr 2025 viel Freude beim Motorradfahren und dem immer wieder notwendigen Schrauben.

Euer Dieter Beck aus Wiesbaden



Freude machen. Ich einmal wieder be- Mitgliedern, die sich gieren. Sei es als und Helferinnen bei Beiträge für unser

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

Ich bin sicher nicht der einzige, der sich Bike-technisch noch im Winterschlaf befindet. Es ist wie jedes Jahr, man nimmt sich viel vor, was man über den Winter so alles an seinen Ladys machen will, um sie auf die Saison vorzubereiten. Doch dann ist es in der Garage wegen der Kübelpflanzen die überwintern noch enger als sonst und überhaupt ist es immer zu kalt zum schrauben. Aber irgendwie hat es ja doch immer geklappt, dass die Mopeds rechtzeitig startklar waren. Zumindest habe ich es jetzt, nach Monaten Standzeit, mal geschafft die Batterien aufzuladen. Aber dank Gelbatterie war das kaum nötig. Die alten Blei-Säurebatterien hätten da längst schlapp gemacht - ein wirklicher Fortschritt.

Auf der nächsten Seite findet Ihr nochmal die Karte für den Break-Down Service. Bitte nutzt die Karte um Euch neu anzumelden, oder Änderungen mitzuteilen. Wolfgang Wagner wird die Liste (hoffentlich) wieder aktualisieren und sie wird dann in der nächsten Ausgabe abgedruckt. Ich bin schon ein paar Jahrzehnte dabei, wurde

aber, soweit ich mich nie wegen einer Pan- jemand von Euch die auf Tour geht? Ange- lefon und Auto-Club m.E. legitim sich auch Down Liste mal Gedanken zu machen. Die Welt ist in den letzten 40 Jahren auch nicht stehen geblieben. Beim Norton Owners Club gibt es etwas vergleichbares, dort heißt das „Friendship and Aid List“, der Zweck geht also über die reine Pannenhilfe hinaus. Es bleibt fraglich, ob dann mehr Mitglieder bereit wären sich in die Liste einzutragen. Leider wird heutzutage mit Adressen und Telefonnummern auch viel Schindluder getrieben, es ist deshalb verständlich, wenn Menschen zögern persönliche Daten zu veröffentlichen. Außerdem ist da noch der Datenschutz. Wir werden deshalb auf keinen Fall z.B. Daten von Neumitgliedern ohne deren Zustimmung in der Info veröffentlichen, so wie das schon von Einzelnen gewünscht wurde. Meldet Euch doch mal bei der Redaktion, was Ihr für Erfahrungen gemacht habt, oder was Eure Gedanken dazu sind.



erinnern kann, noch ne kontaktiert. Hat Liste dabei, wenn Ihr sichts von Mobilte- Schutzbriefen ist es über unsere Break- Down Liste mal Gedanken zu machen. Die Welt ist in den letzten 40 Jahren auch nicht stehen geblieben. Beim Norton Owners Club gibt es etwas vergleichbares, dort heißt das „Friendship and Aid List“, der Zweck geht also über die reine Pannenhilfe hinaus. Es bleibt fraglich, ob dann mehr Mitglieder bereit wären sich in die Liste einzutragen. Leider wird heutzutage mit Adressen und Telefonnummern auch viel Schindluder getrieben, es ist deshalb verständlich, wenn Menschen zögern persönliche Daten zu veröffentlichen. Außerdem ist da noch der Datenschutz. Wir werden deshalb auf keinen Fall z.B. Daten von Neumitgliedern ohne deren Zustimmung in der Info veröffentlichen, so wie das schon von Einzelnen gewünscht wurde. Meldet Euch doch mal bei der Redaktion, was Ihr für Erfahrungen gemacht habt, oder was Eure Gedanken dazu sind.



In dieser Ausgabe findet Ihr u.a. einen Beitrag über das Deutsche Zweirad- und NSU- Museum Neckarsulm (Foto links). Ein Besuch dort, auch wegen der Sonderausstellung, sei Euch wärmstens empfohlen.

Einen guten Saisonstart Euch allen - Grüße aus dem Ländle

Mark



Im April (Info 2/2025), passend zum Beginn der neuen Saison, wollen wir wieder unsere aktualisierte Breakdownliste veröffentlichen.

Damit sie up to date ist, hier die Bitte an alle, **bei denen sich etwas geändert hat oder die neu zum Club gestoßen** sind und beim Breakdownservice mitmachen wollen: Nebenstehende Liste fotokopieren/ausschneiden, ausfüllen, auf eine Postkarte kleben und an

Wolfgang Wagner
Idenbrockplatz 17
48159 Münster

schicken. Wer den Club verläßt, wird automatisch aus der Liste gestrichen.

BREAK-DOWN SERVICE des CBBC e.V.

Ich, _____
(Vorname, Name, PLZ-Ort, Straße, Telefon)

möchte in die Break-Down-Liste aufgenommen werden und bin mit der Veröffentlichung der Liste einverstanden. Ich habe folgende/s (engl.) Motorräder/rad:

Möglichkeit der Hilfeleistung: ()=eingeschränkt / eventually

___ T = Transportmöglichkeit / trailer

___ G - Unterstellmöglichkeit / garage

___ B - Übernachtung / bed

___ W - Werkstatt / workshop

___ S - Ersatzteile - Spezialwerkzeug / specialtools/spares



(Unterschrift / Signature)

TERMINE 2025

CBBC Termine:

31.01 - 02.02. Motorradwelt Bodensee mit CBBC-Stand

01.05. - 04.05. 1. Mai - Touring - Treff im Bayerischen Wald in 94262 Kollnburg

23.05. - 25.05. 9. Treffen in Wendhausen / Lüneburg

20.06. - 22.06. OWL - Treffen Sende/Verl

26.06. - 29.06. 29. Engl. -Treffen im Frankenland, 96157 Großgessingen

05.07. 20. Black Forest Meeting, Eichrüttehof, 79733 Görwihl

18.07. - 20.07. 17. Vogtländisches Engländer-Treffen bei Plauen

01.08. - 03.08. GTR 17 German Triple Run in Mendig

15.08. - 17.08. 24. Münsterland-Treffen in Laer/Westf.

29.08. - 31.08. Taunus Treffen in Rettershain

19.09. - 21.09. Treffen Freunde Engl. Motorräder in Ravensburg Dürnast

02.10. - 05.10. 2. Treffen bei der Ebinger Alm, Waldkraiburg

Außerdem:

31.01 - 02.02. Bremer Classic Motor Show

13.06. - 14.06. 37. Incontro Moto Inglesi, Vezio/Tessin (CH)

15.06. 31. Motorradtreffen in Wi-Frauenstein am Hof Groroth (mit CBBC Stand)

27.06. - 29.06. 30. Royal Enfield Treffen im Erzgebirge in 09696 Marienberg

CBBC- Treffen Ebinger Alm

Waldkraiburg / Bayern, 18. bis 20. OKTOBER 2024 - Text / Fotos: Hubert Erbler

Dazu muss ich etwas ausholen. Am letzten Juli-Wochenende besuchte ich ein Engländertreffen, zu dem Erich Reitebuch vom BSA-Owners Club eingeladen hatte. Es fand offiziell nur am Samstag 20. 7. ab 12.00 Uhr statt und es war sein 2. Treffen. Das Treffen war allgemein gut besucht und es kamen viele Besucher mit englischen Motorrädern. Aber auch andere Marken waren zahlreich vertreten.

Vom CBBC traf ich unseren Norton Kontaktmann Herbert Stiefel mit einer schönen A65 und Alex Donat, den Maurer, mit seiner Triumph. Und Alex kündigte dort an, dass er noch dieses Jahr ein Treffen veranstalten wolle. In der INFO 5/24 stand nun tatsächlich die Einladung. Da die Anfahrt nur 160 km sein sollte meldete ich mich bei Alex an und startete am Samstag mit der BSA A65 in Richtung „Ebinger Alm“ bei Waldkraiburg. Dabei handelt es sich um ein sehr schönes Gasthaus am Waldesrand, aber nicht irgendwo am Berg, sondern in der Ebene unweit des Inn.

Die Fahrt verlief problemlos, aber es war halt Herbst geworden und es gab den ersten Nebel mit entsprechender Außentemperatur. Bei meiner Ankunft war ich, so wie Alex, etwas enttäuscht über die geringe Anzahl der anwesenden Motorräder. Drei Triumph, zwei BSA, drei BMW und eine Yamaha hab ich gezählt. Die Gaststube, die für das Weißwurstfrühstück reserviert wurde, war aber voll ausgelastet. Ein Großteil der anwesenden war mit dem Auto gekommen. Für manche war die Entfernung zu kurz um das englische Motorrad zu starten und man kam mit BMW oder Japaner. Andere hatten das Kennzeichen schon hinterlegt, oder Angst vor den nicht mehr sommerlichen Temperaturen. Ein erstmalig organisiertes Treffen ist halt auch immer ein kleines Risiko, was die Teilnehmerzahl anbelangt.

Der Platz für dieses Treffen war sicher ideal und es wäre schön, wenn es eine Wiederholung geben würde. Danke jedenfalls Alex, für deine Initiative und auch den Wirtsleuten die sich sehr um uns

bemüht haben. Besonders gefreut hat mich, dass ich Jochen Trockel und seine Christiane, auf BSA A65, sowie Martin Kolb mit seiner Triumph Daytona 900, treffen konnte. Nach dem ausgedehnten Frühstück gab es noch eine Besichtigung von klassischen italienischen Sport- und Rennmotorrädern im Obergeschoß des Hauses, die dem motorradbegeisterten Wirt gehören.

Bei der Ausfahrt zum Chiemsee bin ich nicht mitgefahren, weil ich am Sonntag aus familiären Gründen daheim sein musste. Meine Heimfahrt verlief ohne Nebel und wie immer ohne besondere Vorkommnisse.

Schön war's. Alex lass dich nicht entmutigen.

Viele Grüße von Hubert
„Prinz Eisena.....“



Start zur Ausfahrt



Der Parkplatz am Samstagmorgen

Selbstverschuldete Zerstörung einer ARIEL SB31

Text / Fotos: Hubert Erbler

Vom durchgebrannten Auslassventil meiner Ariel habe ich in der Info 1/24 schon berichtet. Dafür trifft mich sicher keine Schuld. Diesen beginnenden Defekt dürfte ich bereits beim Kauf übernommen haben, denn trotz Ventilspielkontrolle wurde langsam die Kompression immer weniger. Zu diesem Defekt möchte ich nur ein Bild nachreichen. ►

Aber jetzt kommt es ganz dick. Riesenfehler meinerseits. Ob es „normale“ Vergesslichkeit oder beginnende Demenz ist kann ich nicht beurteilen. Ich bin auf jeden Fall wieder zu der Ansicht gekommen, man sage nie, mir kann das nicht passieren.

Mein guter Freund Karl (82), ewiger Fahrer englischer Motorräder (aber kein Schrauber Talent), bat mich vor einigen Jahren mehrmals, ich möge ihm einen Ölabsperrhahn bei seiner Commando einbauen. Immer wieder habe ich ihm davon abgeraten, weil er sicher einmal vergessen würde die Absperrung zu öffnen. Eines Tages montierte er selbst die Absperrung und vergaß prompt einmal den Ölhahn zu öffnen. Nach fünf km linkes Pleuel abgerissen, Gehäuse zerschlagen, Zylinder Schrott. Eine kostspielige Angelegenheit. Ich baute ihm den Motor wieder neu auf, aber 2023 wieder derselbe „Erfolg“! Seither ruht die Commando. Für mich war es unvorstellbar, dass man vergessen kann, die so wichtige Ölzufuhr zu öffnen.

Nach einer Vormittagsausfahrt mit meiner ARIEL beabsichtigte ich am Nachmittag mit der Enfield zu fahren. Ich schloss den Ölhahn, ließ aber die Ariel vor der Garage stehen. Nach dem Mittagessen änderte ich meine Absicht mit der Enfield zu fahren, weil ich erst andere Motorräder aus dem Weg räumen und Kennzeichen hätte wechseln müssen. So nahm ich wieder die Ariel und fuhr frohen Mutes auf kleinen Nebenstraßen dahin. Nach 16 km ließ plötzlich die Leistung nach und ich probierte kurz noch mit dem Zündverstellhebel dies zu ändern als mir der Ölhahn einfiel. Ich zog sofort die Kupplung und im selben Moment stand der Motor und war festgefahren. Da stand ich nun ich armer Tor an meinen Freund Karl denkend.

Vorerst brachten alle Versuche mit dem Kickstarter oder eingelegten Gang keinen Erfolg. Ich ließ den Motor etwas auskühlen, aber ohne Erfolg. Nach einer halben Stunde rief ich zuhause an, man möge mich mit dem „Schandwagen“ abholen. Nach dem Anruf schraubte ich die Zündkerze heraus und goss etwas Benzin und einige Tropfen Öl in den Brennraum. Und plötzlich bewegte sich der Kolben wieder. Kerze eingeschraubt. Zwei Tritte und der Motor lief. Unglaublich. Den Schandwagen abbestellt und die Fahrt ging weiter um einen Besuch abzustatten und dann noch die 30 km Heimfahrt anzutreten. Der Motor lief ohne mechanische Geräusche, nur eine leichte Rauchentwicklung war ersichtlich. Wie Kolben und Zylinder aussahen, sieht man auf dem Bild. ►

Inzwischen arbeitet natürlich ein neuer Kolben im Zylinder und wir haben schon wieder 2000 km zurückgelegt. Bei British Only in Pettenbach waren die benötigten Teile auf Lager. Nun führe ich am Stellrad des Lenkungsdämpfers immer einen roten, 3 cm breiten Stoffring mit, den ich wenn ich den Ölhahn schließe über Bremshebel und Lenker ziehe. Das funktioniert bis dato ganz gut. Ideal wäre natürlich so ein Absperrventil wie es Hans List in der Info 3/24 beschrieben hat, weil man dann daran nicht mehr denken müsste. So was zu machen bin ich aber nicht im Stande.

Für das Jahr 2025 wünsche ich allen beste Gesundheit und viele schöne pannen- und unfallfreie Fahrten mit diversen englischen Motorrädern.

Mit schönen Grüßen aus Oberösterreich

Hubert Erbler



Der Zustand nach dem ersten Schaden



Zylinder und Kolben nach dem zweiten Schaden



23. Treffen für Englische Motorräder am Bodensee

Text / Fotos: Martin Merkel

2019 war das letzte Treffen am Bodensee, noch beim Bikers Inn in Salem. In den vergangenen 5 Jahren ist so einiges passiert: zuallererst Corona, das hat uns einige Zeit ganz schön durcheinandergewirbelt, dann hat Magoschata ihr Gasthaus Bikers Inn geschlossen und unser Stammtisch musste sich eine neue Bleibe suchen. Die haben wir mit dem Zollhaus in Gießenbrücke nach einigen „Irrfahrten“ auch gefunden. Nur als Treffen Location war die Lage nicht optimal: eine relativ stark befahrene Kreisstraße teilt den Parkplatz und mit Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort sieht es schlecht aus. Zelten fällt auch flach, da das Grundstück am Fluss Argen liegt, der unter Landschaftsschutz steht.

Als „ausweich“ - Stammtisch, wenn das Zollhaus geschlossen hat, trafen wir uns in Dürnast bei Ravensburg in der Landvogtei. Da sind wir ebenfalls bestens versorgt worden und so reifte der Entschluss das Treffen dort wieder aufleben zu lassen, vor allem da die Rahmenbedingungen viel besser sind. Vor dem Gasthaus ist viel Platz um die Motorräder zu präsentieren - nebenan ein weiterer großer Parkplatz für Besucher. Einen schönen Biergarten gibt es auch und für Übernachtungsmöglichkeiten ist ebenfalls gesorgt: Zimmer hat die Landvogtei und direkt nebenan die Pension Rose reichlich. Nur, bei der Ankündigung im Flyer „zelten ist auch möglich“ war ich etwas vorschnell und habe mich auf die Aussage von der Wirtin Geli verlassen die meinte, das alles sei kein Problem! War es dann leider doch: der direkt angrenzende Nachbar wünschte nicht, dass wir einen Durchgang zwischen seiner Garage und der Grundstücksgrenze auf eine Wiese nützen. So hieß es Klinken putzen, um bei den anderen Nachbarn anzufragen. Das hat dann letztendlich doch noch ganz gut geklappt und nicht so weit weg vom Gasthaus habe ich ein Stückchen Wiese gefunden, das wir zum Zelten verwenden konnten. Allerdings ohne jegliche Infrastruktur: bei einem dringenden Bedürfnis war ein Weg zur Landvogtei notwendig. Einen Nachteil hat der Platz noch: er liegt sehr nah an der Bundesstraße zwar optisch nicht einsehbar, aber dafür recht laut.

Zum Treffen: ich habe mich sehr darüber gefreut, dass viele Gäste aus der Salemer Zeit den Weg nach Dürnast gefunden haben, aber auch, dass ich einige neue Gäste begrüßen durfte. Tagesgäste sind am Samstag reichlich erschienen, das Wetter war bestens für einen Ausflug Richtung Bodensee geeignet. Einen Ausflug bzw. eine Ausfahrt hatte ich auch wieder durchgeführt und pünktlich um zwei Uhr setzte sich ein Tross von ca. 20 Motorrädern in Bewegung. Über den „Höchst“ fuhren wir auf kleinsten Wegen nach Frickingen/Altheim um ein Gerber Museum zu besichtigen. Die Führung war sehr interessant und als am Schluss das Mührad sich in Bewegung setzte und die Maschinen angetrieben wurden, war das doch sehr beeindruckend. So gegen 16.45 Uhr erreichten wir wieder die Landvogtei und da war dann noch mächtig viel los.



Die Landvogtei „bei Geli“ und links davon die Pension Rose



Kurzer Halt auf dem Höchsten, vom Pavillon hat man einen wunderbaren Blick auf den Bodensee (Foto: Joe Baier)



Im Gerber Museum in Altheim, die Maschinen werden von einem Wasserrad über Riemen angetrieben



Vor dem Gerber Museum (Foto: Joe Baier)

Am Abend saßen so etwa 35 Engländerefreunde im Biergarten wobei es einige, der Temperatur wegen, bald ins Gasthaus gezogen hatte. 24 Uhr war Zapfenstreich, die Bedienung musste mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hause fahren!! Daran werden wir wohl beim nächsten Treffen noch arbeiten müssen. Dieses ist geplant vom 19. bis 21. September, wieder in Dürnast direkt an der B33. Zimmer gibt es direkt in der Landvogtei „bei Geli“ Alberskircher Str. 3, 88231 Ravensburg/Dürnast, Tel. 07546 / 918221, www.geli-landvogtei.de, oder direkt nebenan in der Pension Rose, Tel. 07546 / 917843 hotelpension-rose-bodensee.de, oder wer das Treffen vielleicht mit einem Reiturlaub verbinden will, den Bachäckerhof, Tel. 0170 43 83 576 www.bachaeckerhof.de. Der Bachäckerhof ist ca. 4 min Fußmarsch vom Geschehen entfernt.

Eine Änderung betrifft die Ausfahrt am Samstag: der Start wird auf 11 Uhr vorgezogen, auch wird es am Samstagmorgen diesmal ein Frühstück geben!!

Vielleicht sieht man sich auf der Klassikwelt Bodensee, vom 16. bis 18. Mai am ACE Cafe Stand.

Es grüßt Euch

Justin

Stand auf der Veterama Mannheim 10. bis 12. Oktober 2025

Ich habe ja seit gut 35 Jahren selber immer den gleichen 8 Meter Eck-Stand (Tiefe sind 5 Meter) auf der Veterama in Mannheim, Motorradteile Feld 7 Stand 457, der befindet sich direkt vom Haupteingang ganz nah links in der „Benz-Straße“ (siehe Geländeplan auf der Webseite der Veterama GmbH).

Dieses Jahr habe ich, zusammen mit Jochen Trockel, wieder bei gutem Wetter dort verkauft. Dabei kam uns folgende Idee für das nächste Jahr: Ich habe ja die Profi Ruckzuck Zelte und stabile Tische aber nicht mehr genug Teile zum Verkauf und benötige auch nicht so viel Verkaufsfläche.

Wer von euch hätte Interesse selber auch Teile vor Ort zu verkaufen?

Wenn ja, dann einfach bei mir melden! Das gute ist dabei, dass man sich am Stand abwechseln kann und auch selber über die Veterama schlendern kann.

Alle weiteren Infos dazu gerne Telefonisch 0176 / 64259403

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf

Thomas Tschoepe

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

How many Tridents and Rocket 3s are there?

Von Francis Marshall

Über den Winter habe ich mir Gedanken über die Anzahl der Dreizylinder Maschinen aus Meriden und Small Heath in Deutschland gemacht. Nachdem ich einige Jahre den German Triple Run betrieben habe, haben Ralph und ich eine Liste mit über 70 Maschinen aufgebaut, aber es war klar, dass es noch viel mehr waren, da sie ständig auf verschiedenen Plattformen zum Verkauf angeboten werden, wenn auch auf einem Niveau, das weit unter dem der Twins liegt.

Das Kraftfahrt Bundesamt (KBA) betreibt eine Website, die sich langsam weiterentwickelt und verbessert. Also habe ich im Februar eine Anfrage dazu geschickt und innerhalb weniger Tage eine Antwort bekommen. Dabei stellte sich heraus, dass die Website weit mehr Informationen hergibt, als ich mir vorgestellt hatte. Sie haben tatsächlich eine Liste aller in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge veröffentlicht, insgesamt 68 Millionen. Allerdings sind nicht alle Fahrzeuge aufgelistet, was wohl an ihrer Geschichte liegt.

Ähnlich wie in Großbritannien wurde die ursprüngliche Behörde 1910 in Berlin gegründet, speziell für Führerscheine, später aber auf Fahrzeuge erweitert. Das erste Nachkriegsbüro wurde 1951 in Bielefeld eingerichtet, dieses zog 1952 nach Flensburg um. Dort wurden die Daten aus dem Vorgängerbüro übernommen. 1998 ging die erste Website online. Ursprünglich wurde ein Kartensystem verwendet, wann genau dieses in eine Datenbank überführt wurde, ist nicht bekannt, aber 2011 konnten sich die Kommunen online registrieren, so dass es wohl bis dahin erstellt worden ist. Danach musste man nicht mehr in Flensburg die Einmaligkeit der Fahrgestellnummer überprüfen lassen ("Unbedenklichkeitsbescheinigung"), das ging dann direkt bei der Zulassungsstelle. 2019 wurde auf der Website die erste Bestandsliste veröffentlicht, die alle in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge auflistet. Zudem wurden zusätzliche Statistiken veröffentlicht, die zum Beispiel einige der größeren deutschen Hersteller betreffen.

Im Deutschen Zulassungssystem haben wir ein zweiteiliges Eigentumsdokument, das eine für die tatsächliche Eigentümerschaft (Früher "Fahrzeugbrief", heute "Zulassungsbescheinigung Teil II"), das andere im Kleinformat, das man beispielsweise einem Polizisten vorzeigen muss, um sein Fahrzeug zu identifizieren. (Früher "Fahrzeugschein", heute "Zulassungsbescheinigung Teil I"). Auf diesem befinden sich zwei wichtige Nummern, HSN (Herstellernummer) und die Typschlüsselnummer, TSN (Typidentifikation). Für BSA steht die HSN 2003, für Triumph HSN 2013 und 2014. Hier taucht das erste Problem auf, denn weder 2003 noch 2013 gibt es in der Bestandsliste. Warum nicht? Ich weiß es nicht, aber ich vermute, dass die betroffenen Hersteller sich nie um eine HSN bemüht haben. Wir wissen alle, dass zumindest für Triumph die USA der wichtigste Markt war. Danach kamen die Commonwealth-Länder. Nach dem Heimatmarkt, der ebenfalls groß war, kamen Europa und der „Rest der Welt“. Es gab sicherlich offizielle Händler, eine Übersicht findet sich zum Beispiel am Ende der Hurricane-Ersatzteil-Liste, diese listet Hein Gericke in der nichtexistierenden Stadt Dusseldorf (Düsseldorf ist wohl eher gemeint). Die einzige veröffentlichte Referenz, die ich finden kann, ist die im Buch „Norton Villiers Triumph“ von Brad Jones, wo er auf den Seiten 32-33 die chaotische Situation mit Distributoren in Deutschland darlegt. Mitte der 1970er Jahre waren Roland und Reinhard Wüst die Importeure, und ich habe Roland ein paar Mal besucht.

Dieter Korb, einer unserer deutschen Mitglieder, hat dem Club einen Stapel von Homologationsunterlagen für die Rocket 3 und T150V zur Verfügung gestellt, aber dies sind nur Muster der Spezifikationen, von denen einige 1970 und 1972 beim TÜV Rheinland eingereicht wurden. Obwohl auch ein Gutachten eingereicht wurde, sind keine

weiteren Details bekannt. Ich hoffe, dass Dieter hierzu noch weitere Informationen geben kann. Es scheint also, dass die britischen Motorräder nie eine TSN für die verschiedenen Modelle erhalten haben, die TSN war 000000000000 in allen Triumph und BSA Zulassungsdokumenten. Und das ist das Problem mit dem KBA, da sie ohne diese TSN keine Informationen aus ihrer Datenbank extrahieren können (oder wollen). Vermutlich wurde die Datenbank, die wohl eher veraltet ist, nur erstellt, um bestimmte Informationen zu generieren und das schließt Modellnamen oder andere technische Details nicht ein. Das hat aber auch einen kleinen Vorteil, denn es ist möglich, Teile am Motorrad zu ändern, ohne es offiziell ins Fahrzeugdokument eintragen zu müssen.

Nach einem ausführlichem Email-Austausch mit zwei Mitarbeitern des KBA erhielt ich keine definitive Antwort auf meine Frage, wie viele Triples in Deutschland zugelassen sind. Zwei Zahlen bekam ich dennoch, das sind die Summen für die beiden Triple:

HSN 2003: BSA: 1,128

HSN 2013: Triumph: 1,420

Dazu zählen Ein-, Zwei- und Dreizylinder-Modelle.

Allerdings sind die Zahlen für Triumph zu niedrig, da es eine zusätzliche Komplikation gibt. Meine T100P und eine T160, die mir bekannt ist, sind nicht unter der HSN 2013, sondern unter der HSN 2014 aufgeführt. Aktuell sind es 87.695 Fahrzeuge, die unter der HSN 2014 aufgeführt sind. Diese stammen alle aus dem Jahr 1993 bis heute, sind also eigentlich Triumph Hinckley-Modelle. Das bestätigt eine andere veröffentlichte Liste, die speziell Motorräder und das Datum der Erstzulassung sowie weitere Details auflistet. Hinckley hat also seine Hausaufgaben gemacht und tatsächlich war Deutschland einer der Märkte, den sie verstärkt im Visier hatten.

Eine weitere Statistik des KBA (FZ15) enthält die Zahlen der bis 1983 zugelassenen Motorräder, diese sind sogar in Bundesländer und in Leistungsklassen unterteilt, aber daraus lassen sich keine brauchbaren Daten ableiten. Eine halbe Million dieser „Oldtimer“ gibt es derzeit, die meisten davon in Bayern, wo ich wohne.

Eine weitere Statistik (FZ17) listet 98.031 Triumph-Motorräder auf. Dazu gehören natürlich Hinckley-Modelle, aber wenn man die Hinckley-Modelle (siehe oben, 87.695) abzieht, ergeben sich 10.336 Nicht-Hinckley-Fahrzeuge, viel mehr als die oben genannte Zahl für HSN 2013.

Keine der KBA-Statistiken weist eine TSN von Null auf, so dass die genaue Zahl der in Deutschland zugelassenen Dreizylindermotorräder vorerst unbekannt bleibt, aber ich würde spekulieren, dass die Zahl der in Deutschland angemeldeten Dreizylinder durchaus in die Hunderte, vielleicht sogar in die tausend gehen könnte, aber das bleibt reine Spekulation.

Irgendwann in der Zukunft soll die KBA-Datenbank auf eine neuere Plattform migriert und mehr Daten veröffentlicht werden, das dürfte aber ein langsamer Prozess werden. Deutschland hinkt bei digitalen Diensten ziemlich hinterher, die Merkel-Regierung hat hier ziemlich geschlafen und die dringend benötigte Technik nicht eingeführt. Das Problem wurde während der Pandemie offenkundig, als die Gesundheitsämter noch per FAX kommunizierten.

Wer Interesse, Zeit und Lust hat, kann sich auf der Internet Seite des KBA die unterschiedlichsten Statistiken herunterladen, z.B. „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Herstellern und Typen“, oder „Liste der Hersteller und Typ-Schlüsselnummern 2024“ und vieles mehr. Die Downloads sind kostenlos!

https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/fahrzeuge_node.html

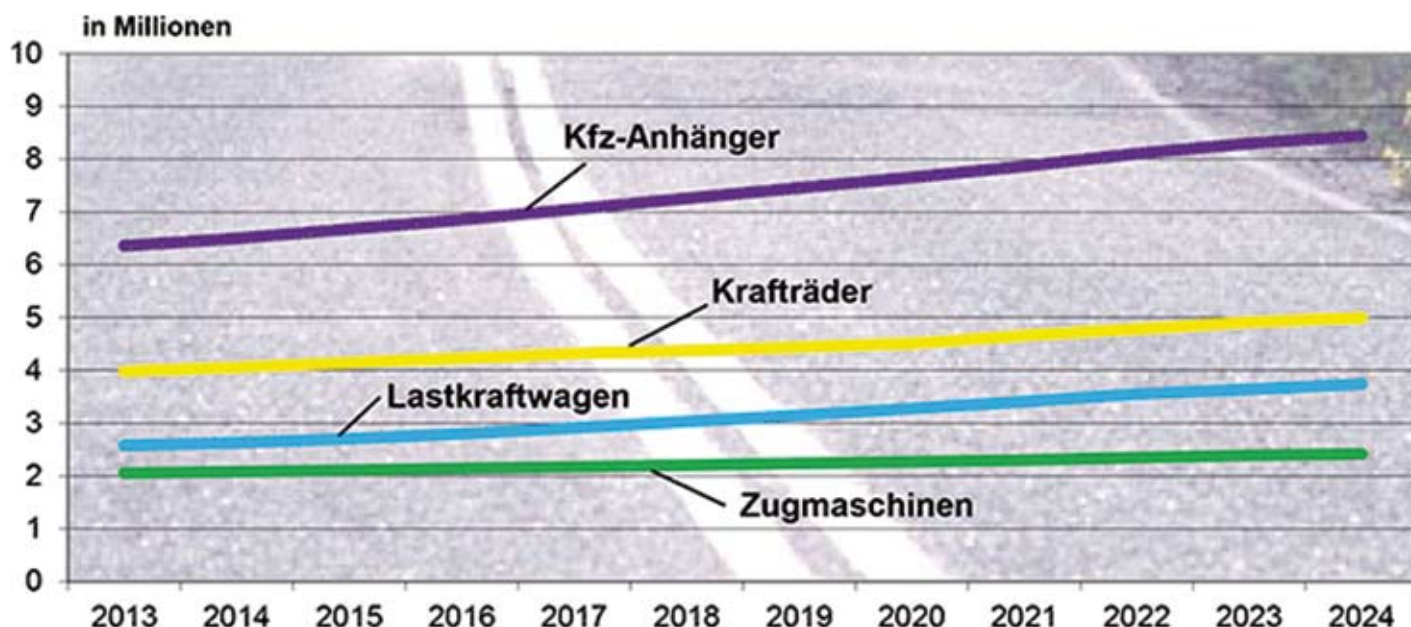
Folgende Englische Hersteller sind Beim Kraftfahrtbundesamt gelistet (in SV3.1):

2000 STEVENS-AJS (UK) A.J.STEVENS MOTORRADFABRIK LONDON S.E.18/Vereinigtes Königreich
 2001 ARIEL (UK) ARIEL MOTORRADFABRIK BIRMINGHAM/Vereinigtes Königreich
 2003 BSA (UK) B.S.A.MOTOR CYCLES LTD BIRMINGHAM 11/Vereinigtes Königreich
 2007 SCS NORTON (UK) NORTON MOTORRADFABRIK BIRMINGHAM/Vereinigtes Königreich
 2007 SMN NORTON (UK) NORTON MOTORRADFABRIK BIRMINGHAM/Vereinigtes Königreich
 2010 ROYAL-ENFIELD (GB) ROYAL-ENFIELD (ENFIELD CYCLE) REDDITSCH/ENGLAND
 2013 SCG TRIUMPH-ENGIN.(GB) TRIUMPH-ENGINEERING COMP LTD (MOTORCYCLE) COVENTRY/ENGLAND
 2014 SMT TRIUMPH (UK) TRIUMPH MOTORCYCLES LTD HINCKLEY/Vereinigtes Königreich
 2014 TRIUMPH (GB) TRIUMPH MOTOR COMP LTD COVENTRY/ENGLAND
 2021 SUNBEAM (UK) SUNBEAM MOTORRADFABRIK BIRMINGHAM/Vereinigtes Königreich
 2031 SCX LF HARRIS (UK) LF HARRIS (RUSHDEN) LTD (MOTORCYCLE) NEWTON ABBOT/Vereinigtes Königreich
 2079 SMM MATCHLESS (UK) MATCHLESS MOTORCYCLE LTD NEWTON ABBOT/Vereinigtes Königreich
 2100 VINCENT (UK) VINCENT MOTORRADFABRIK STEVENAGE/Vereinigtes Königreich
 2105 DUNSTALL (UK) PAUL DUNSTALL ORGANISATION LTD BELVEDERE (KENT)/Vereinigtes Königreich
 2121 RICKMAN (UK) RICKMAN BROTHERS ENGINEERING LTD NEW MILTON/Vereinigtes Königreich
 2195 SMZ CCM (UK) CCM MOTORCYCL. LTD. (KRAFTRAEDER) BLACKBURN/Vereinigtes Königreich

Weil wir schon dabei sind, hier noch mehr Fakten (Statistik):

Immer wieder wird diskutiert, das Interesse am Motorradfahren lasse nach, es gebe keinen Nachwuchs. Die Zulassungszahlen sprechen aber eine andere Sprache: Der Bestand an Krafträdern ist in den letzten 10 Jahren kontinuierlich gestiegen, auf aktuell über 5 Millionen. (gelbe Kurve in der Grafik unten)

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes (jeweils 1. Januar) Quelle: KBA



Auch die Zahl der Motorrad Führerscheininhaber (A, A1, A2) wächst kontinuierlich, Stand 2024: 20.805.427, davon 32 % Frauen. Der Bestand an Oldtimer Krafträdern mit und ohne H-Kennzeichen betrug 19.552 zum 1. Januar 2023, ein Plus von 5,7% gegenüber Januar 2022. (Quelle: KBA)

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

British Bikes Weigelt

Tel. 0 61 52 - 98 78 18

Fax 0 61 52 - 98 57 68

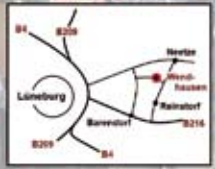
www.bb-weigelt.de


**DER
HAMBURGER ENGLÄNDER STAMMTISCH**
 LÄDT EIN ZUM
9. LÜNEBURGER TREFFEN
 AM
23.-25. Mai 2025
 AUF DEM HOF VON P.H.MEYER
 IN 21400 WENDHAUSEN, WENDENSTR. 1

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

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

ÜBERNACHTUNG: ZELTPLATZ / HOTEL REINSTORF
 KONTAKT: VOLKER ISEHOHT / 0175/4302159





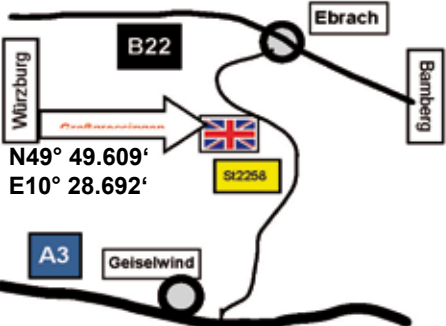

 Stamtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

29. Treffen im Frankenland


Großgessingen
26. Juni - 29. Juni 2025
 Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.
 Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006
 stamtisch-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




18. Vogtländisches Engländer Treffen

Fr. 18. bis So. 20.07.2025
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. 10.00 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 Nadja 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

15. - 17. August 2025 in Laer / Westfalen



Auch in diesem Jahr findet das Treffen bei unserem Stamm-
 tisch-Wirt / Hotel Smeddinck im großen Garten statt. Der Platz
 liegt an der Ortsumgehung - neben der Westfalen-Tankstelle.
 Adresse: Münsterdamm 43, 48366 Laer.
 Bitte ab den Ortseingängen den CBBC-Pfeilen folgen.

Programm:

Freitag : Ab 15.00 Uhr Anreise - abends gemütliches Bei-
 sammensein am Lagerfeuer
 Samstag: 13.30 Uhr Ausfahrt - abends Lagerfeuer

Sonntag: deftiges westfälisches Frühstück - danach Abreise.

Wie all die Jahre zuvor: **Keine Meldegebühren**

Neben dem obligatorischen **kostenlosen** Zeltplatz stehen uns
 genügend Hotelbetten zur Verfügung. Zimmer bitte frühest-
 möglich beim Wirt buchen unter Tel. : 02554 - 917010.

Und sonst ? ROLINCK-Pils vom Fass und leckeres aus der Küche!

Kontakt: Dolly Kuse 02554-1542 oder 01573-6809551
 Paul Hanenberg 02554-8682 oder 0173-4116696

Wir freuen uns auf ein schönes Wochenende mit Euch !

STÄRKE DEIN HERZ!

Herzschwäche erkennen und behandeln

Bestellen
Sie heute
noch Ihr
kostenfreies
Exemplar!



Telefon: 069 955128-400
herzstiftung.de/bestellung



CBBC - Bündchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Aufnäher	4,50 €
Club Schlüsselanhänger	3,00 €
Club Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Club Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Jubiläums Shirt (nur noch 2XL)	10,00 €
Polo Shirt in british-racing-green S-XXL	20,00 €
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.cbbsc.de/merchandising.html	

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:

Christiane Hanenberg
Overbergstraße 2, 48366 Laer
Tel.: 0 25 54 - 86 82
email: merchandising@cbbsc.de

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



FANTIC

FAHRWERK

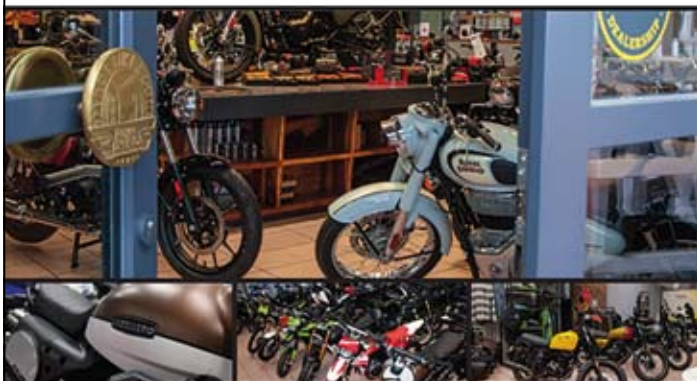
ALOTRON



BREKTON



MOTORRADHAUS
STOCKSIEFEN



Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

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

Motorradhaus Stocksiefen
motorradhaus_stocksiefen



Benelli



ROYAL
ENFIELD

QUARTIER ★LATIN★

Bar KNEIPE LIVE-STAGE
SINCE 1992

WWW.QUARTIER-LATIN.INFO
Bahnhofstr. 60
Kaldenkirchen

BRING YOUR BIKE
and have a DRINK

EVERY DAY
FROM 8 PM

Spring
JAM
LIVE

Sonderausstellung im Zweirad- und NSU-Museum in Neckarsulm



Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de

Das Deutsche Zweirad- und NSU-Museum_Deutsches Motorradmuseum in Neckarsulm ist immer einen Besuch wert. Besonders die regelmäßigen Sonderausstellungen sind ein lohnendes Ziel. Nur ca. 85km von meinem Zuhause entfernt ist das auch fast um die Ecke. Ideal eigentlich, als Ausfahrtziel für unseren CBBC Stauferland Stammtisch, aber für den Winter braucht es ja auch Aktivitäten. Deshalb fuhren wir an einem schönen Januar-Sonntag mit ÖPNV, bzw. mit dem Auto nach Neckarsulm und betraten dann zu dritt die „Heiligen Hallen“. Hauptattraktion war für uns natürlich die Sonderausstellung „Made in England - British Beauties“. Die tollen Bilder auf der Internet Seite des Museums hatten vorab schon richtig Appetit gemacht.

In einem separaten Raum Im Erdgeschoß befinden sich die „British Beauties“. Klasse statt Masse ist hier das Motto. „Nur“ 21 Exponate, aber dafür ein repräsentativer Querschnitt mit echten „Sahnestückchen“: Brough Superior, Mark 1, 1922, Scott, Power Plus TT Replica, 1930, AJS, 7R Boy Racer, 1961, Norton, Manx 30M, 1961... Die Wooler, Flat Four (4-Zylinder Boxer) von 1955 hatte ich zuvor noch nie gesehen, weder in einem Buch, noch in einem Museum. Den Norton Wankel Prototyp kannte ich bisher auch nur aus Büchern, eine von mehreren Leihgaben des Top Mountain Motorcycle Museum (Timmelsjoch) - das haben wir dann spontan auf unsere „to do“ Liste gesetzt! Matchless hatte einen V4-Zylinder? Das wußte ich auch nicht, aufgrund des geringen V-Winkels sieht der Motor aber eher nach Square Four aus. Ein Highlight auch die Vincent, Dearden Black Lightning, 1949 mit Kompressor, unter Top Speed stand auf dem Datenblatt nur „not yet tested“. Vermutlich bekam selbst „Rollie Free“ beim Anblick dieses Geräts damals weiche Knie. Die Historie, prägende Persönlichkeiten der englischen Motorradindustrie und deren bedeutensten Rennfahrer werden ebenfalls präsentiert, für Kenner vielleicht nicht ausführlich genug, aber schließlich gibt es für interessierte genügend Literatur und m.E. wurde hier die richtige „Dosis“ für ein breiteres Publikum gefunden. Schließlich gibt es im Museum noch viel mehr zu entdecken, und da geht die Zeit zu schnell rum, wenn man sich in Details verliert.

Also auf zur Motorrad-Zeitreise in die 1. und 2. Etage: Vom 1. Motorrad, Daimlers Reitrad von 1885, bis zur Gegenwart. Technische Meilensteine und Innovationen gab es schon in frühen Zeiten, das alles kann man sich hier im Detail anschauen. Immer wieder erstaunlich, wie manche Konstrukteure ihrer Zeit voraus waren. Kultmaschinen aus vergangenen Tagen dürfen natürlich auch nicht fehlen. Nicht nur Honda 750 Four, Goldwing, CBX, CX 500 Turbo, oder Kawa Z1300, auch eine Replica von Captain Amerika's Chopper aus „Easy Rider“ findet sich in der Sammlung. Ein Highlight für uns Schwaben aus den „Boomer Jahren“ war natürlich im Dachgeschoß die ehemalige Kreidler Werksammlung aus Kornwestheim, dem einstigen Kreidler Standort vor den Toren Stuttgarts. Alle Moppeds von denen wir damals nur träumen konnten sind hier zu sehen. Auch die Van Veen Renner und die Rekordmaschinen, inklusive original Transportkiste, mit denen die Fahrzeuge damals in die USA zu den Salzseen verschifft wurden.

Zum Schluss noch in den Keller in die NSU Sammlung. Wahnsinn was und wieviel „damals“ in Neckarsulm produziert wurde. Alltagsfahrzeuge, Renn-und Rekordmaschinen und natürlich der NSU Prinz. Gleich daneben steht eine Münch Mammut 1200, beide haben den gleichen Motor. Das erste echte Superbike der Welt, natürlich kennt jeder die Münch, doch wenn man mal daneben steht und sich die Details anschaut, das ganze auch noch zeitlich einordnet, dann spürt man, was für ein verrückter Vogel Friedel Münch damals war...

Der Tag im Museum ging schnell vorbei, empfehlen wir Euch unbedingt weiter. Die Sonderausstellung läuft noch bis 01. Mai.

Gruß, Martin (Kolb)

Unter folgendem Link könnt Ihr Euch tolle Studioaufnahmen der Exponate anschauen, oder Euch den Sound einiger Maschinen anhören: <https://demomu.de/project/made-in-england-british-beauties/>
163 Fotos aus der Sonderausstellung sind hier verlinkt: <https://www.flickr.com/photos/162197411@N04/albums/72177720317862968/>



Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de



Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de

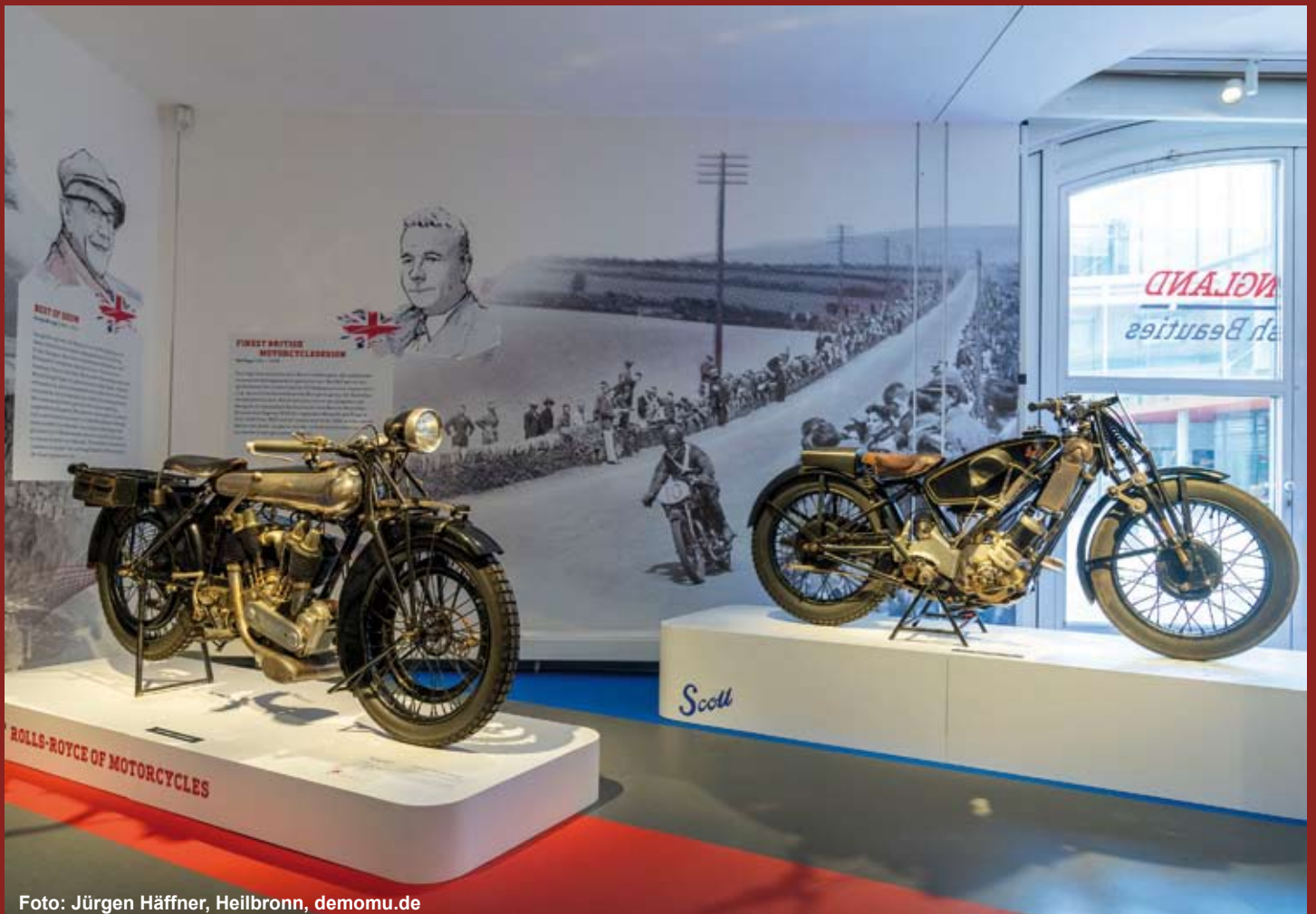


Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de

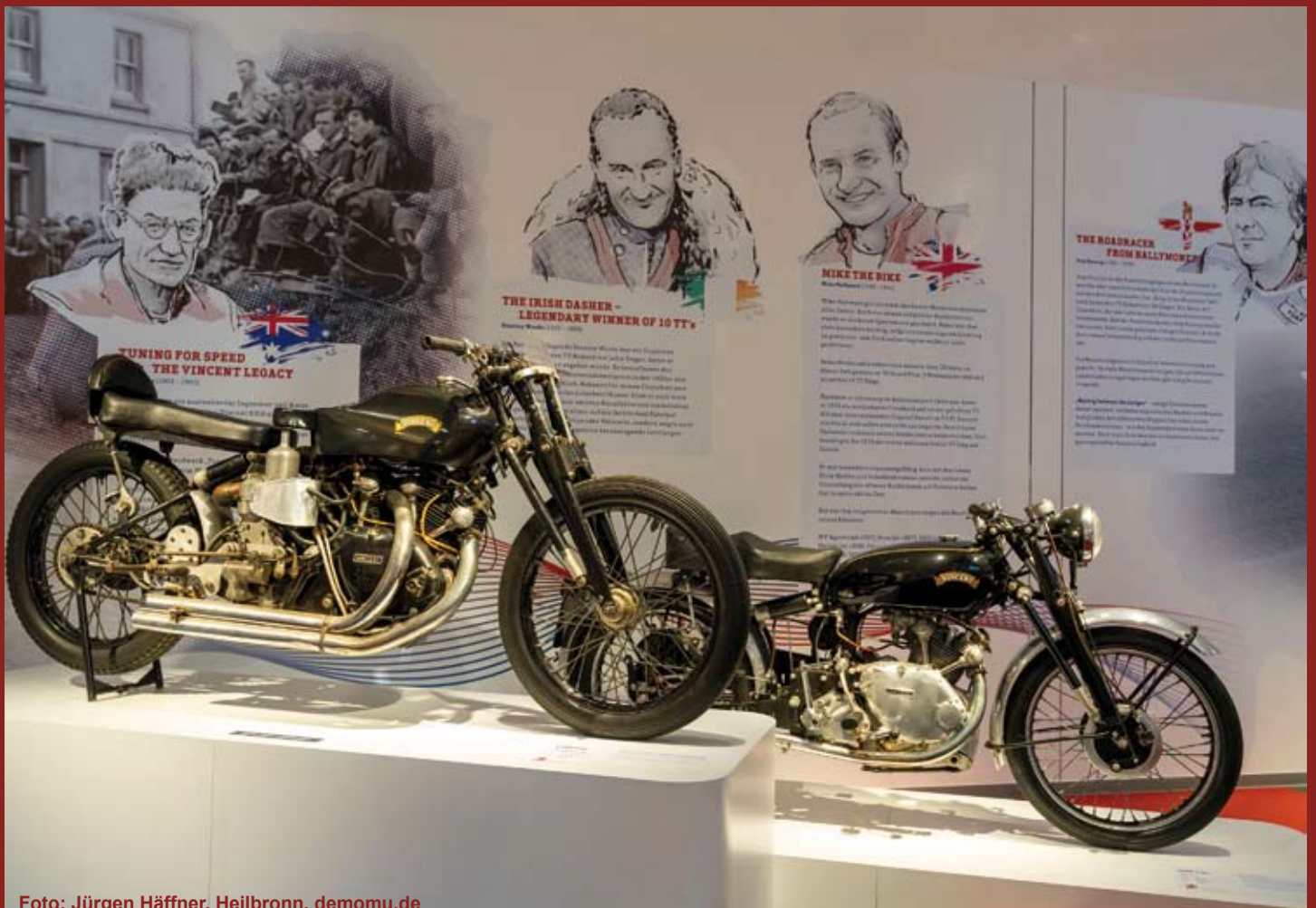


Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de



Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de



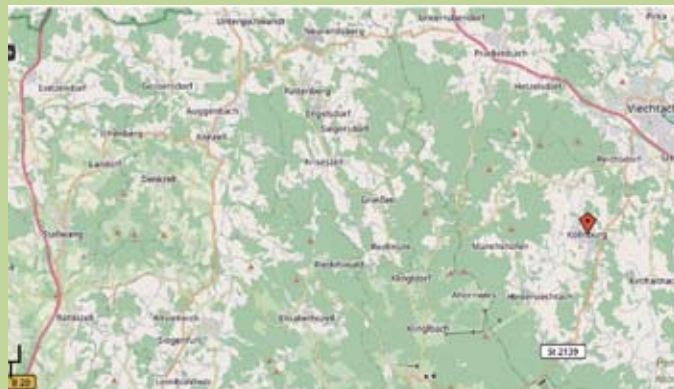
Foto: Jürgen Häffner, Heilbronn, demomu.de

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**

Donnerstag der 01.05.2025 ist Anfahrts-tag
Freitag der 02.05.2025 10 Uhr Ausfahrt ca. 160 km
Samstag der 03.05.2025 10 Uhr Ausfahrt ca. 160 km
Sonntag 04.05.2025 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

Neu! Vorab Infos!

Petra und ich waren Anfang Oktober eine Woche in Kollnburg im Hotel und haben die beiden Touren abgefahren. Ihr könnt euch auf zwei sehr schöne Touren, am Freitag die „Große Arber Tour“ 150 km und am Samstag die „Donau Engel Tour“ 150 km, freuen.

Alle Motorräder können auf der Burg (siehe Foto) unter einem befestigten Unterstand abgestellt werden. Wichtig: **die Burgeinfahrt (siehe Foto) ist sehr schmal**, ein PKW passt durch aber zum Beispiel ein VW Bus nicht! Kleinere Motorradhänger, nicht breiter als PKW, können auch auf der Burg auf der rechten Seite abgestellt werden. Unterhalb des Hotels gibt es den Hotel Parkplatz für die PKW. Ganz Wichtig für alle die mit dem Wohnmobil anreisen: fährt direkt Richtung Sportplatz Schloßbergweg, dort auf der linken Seite (siehe Foto) gibt es den großen Parkplatz an einer braunen Scheune die auch zum Hotel gehört, dort ist Platz für gut 6 Wohnmobile. Von dort seid Ihr zu Fuß in 5 Minuten beim Hotel (neben der Kirche).





Im hundertsten Jahr: Manfred Elsner auf Enfield holt die Schüssel

Le Mans-Start, Foto: WA

Freiburg/Feldberg (WA). Ein wirkliches Jubiläum stand an: Vor einhundert Jahren, also 1924 fand die erste „Feldbergprüfungsfahrt“ statt. Ein Motorradrennen auf einer Staubpiste, von Freiburg über Kirchzarten, Oberried den Notschreipass, hinab nach Todtnau und schließlich wieder hinauf zum Feldbergpass. Eine wirkliche Herausforderung für Mann und Maschine. Sieger damals im ersten Rennen Ludwig Weber auf einer selbst konstruierten Luwe. Veranstalter war der Freiburger Motorsport Club, Und in diesem Jahr?

Der rührige Stammtisch der Freunde italienischer und englischer Motorradklassiker aus Sexau bei Freiburg war es, der diese Veranstaltung vor zehn Jahren wiederbelebte. Schon nach drei Jahren war die Veranstaltung zum Highlight im Veranstaltungskalender der historischen Bergrennen geworden. Auch in diesem Jahr waren die Startplätze schnell vergeben. „Wer holt die Schüssel im Jubiläumsjahr?“ Das war in diesem Herbst wieder einmal die spannende Frage. Vor hundert Jahren siegte eine Luwe. Eine solche war zwar nicht am Start, dafür aber einige andere hochkarätige Werksteams, welche die derzeit besten Rennfahrer für diese Veranstaltung gewinnen konnten. Der Ruhm, dieses Rennen im einhundertsten Jahr zu gewinnen, das war für alle Hersteller alleroberstes Ziel.

So schien es wieder auf ein Duell der italienischen Marken mit den englischen Herstellern hinauszulaufen. Moto Guzzi vertraute wieder Vorjahressieger Henning Behrens sowie dem Teamneuling Martin Bach. Behrens, Langstrecken-Champion und bereits Doppelsieger 2021 und 2023 war im Jubiläumsjahr der eindeutige Favorit. Moto Morini wollte die in den letzten Jahren gezeigten guten Leistungen nun endlich krönen und schickte mit Jürgen Kniebühler und Ekkehard Dammerau zwei erfahrene Piloten ins Rennen. Ergänzt wurden sie durch Markus Leibach, einem erfolgreichen Jungtalent. Und auch die dritte italienische Marke, Ducati, hatte mit Frank Haberstroh einen alten Haudegen an den Start gebracht, der im Kampf um den Sieg ein Wörtchen mitreden wollte.

Dem gegenüber standen drei englische Marken, die es nun endlich einmal wieder auf das Siegereckchen schaffen wollten. Die Schmach, in den letzten sechs Jahren gegen die italienischen Teams immer den Kürzeren gezogen zu haben, wiegte doch schwer. Royal Enfield hatte Manfred Elsner einen neuen Werksrenner mit 500 ccm anvertraut. Klarer Auftrag: Ein Sieg muss her! Die nächste englische Marke, AJS, vertraute wieder auf die Fahrkünste von Walter Arndt. Die Überraschung im Fahrerlager war aber dann das Team von Norton. Mit Michael Grunau konnte ein Fahrer verpflichtet werden, der in dieser Saison schon mit einigen Überraschungen aufwartete. Seine Commando war auch erst wenige Tage vor dem Saisonhöhepunkt fertig geworden. Fazit: Die englischen Teams wetzten die Messer. Die Faszination dieses legendären Bergrennens hält nun schon



Foto: WA



Übergabe der wertvollen Bergsprint-Meisterschale, Foto: WA



Foto: FH

„Never change a running system“ ist ein viel zitierter Spruch der auch seine Berechtigung hat. Doch was immer gut lief hält auch nicht ewig. Deshalb ist es kein Fehler, bei der Durchsicht am Fahrzeug „verdächtige“ Teile auch mal vorsorglich auszutauschen. Aber nicht übertreiben, die richtige Balance ist entscheidend, da muss jeder seinen eigenen Weg finden.

Die Ladestromregelung mit Gleichrichter und Zehnerdiode funktioniert bei unseren alten Kisten normalerweise problemlos, die Zehnerdiode ist wenig störanfällig und der alte Plattengleichrichter macht fast nur bei mechanischer Beschädigung (verbiegen / verdrehen) Ärger. Wer aber seinem alten Gleichrichter nicht mehr traut, kann auf die moderne, elektronische Variante zurückgreifen und eben nur den Gleichrichter ersetzen. Er muss nur entsprechend dimensioniert sein, um mit dem Ladestrom fertig zu werden. Es gibt aber auch Gründe, die Ladestromregelung komplett umzurüsten auf einen elektronischen Regler. Dieses Bauteil ersetzt den Gleichrichter und die Zehnerdiode. Diese Umrüstung ist zum Beispiel ratsam, wenn man eine stärkere Lichtmaschine einbaut, oder wenn man eine Gel/AGM Batterie verbaut, denn diese Batterien vertragen zu hohe Ladeströme nicht so gut.

Ich selbst habe vor Jahren bei meiner 750er Tiger auf elektronischen Regler umgerüstet und das war kein Hexenwerk. Der Regler ist nicht viel größer als der alte Gleichrichter, deshalb habe ich den Regler an der selben Stelle verbaut, wo vorher der Gleichrichter war. Da der Regler zwei Befestigungslöcher hat, habe ich mir eine Alu Adapterplatte gebastelt die dann mit einem M6 Gewindebolzen am hinteren Schutzblech verschraubt wurde. Dazu war keine Änderung am Schutzblech oder dessen Halterung notwendig. Das Ganze hält nun schon ewig.

Der Anschluß ist denkbar einfach, es gibt aber unterschiedliche Regler, je nach Lichtmaschinen Typ:

1 Phasen Regler für Wechselstrom Limas „alternator“ also mit 2 Kabeln am Ausgang:

Diese Regler haben 1 rotes, ein schwarzes und 2 gelbe Kabel. Das rote geht an Plus, das schwarze an Minus. Die beiden gelben Kabel werden mit der Lichtmaschine verbunden, wie herum ist egal.

3 Phasen Regler für Drehstrom Limas, aber auch für 1 Phasen Wechselstrom Limas:

Diese Regler haben 1 rotes, 1 schwarzes und 3 gelbe Kabel. Das rote geht an Plus, das schwarze an Minus. Die drei gelben Kabel werden

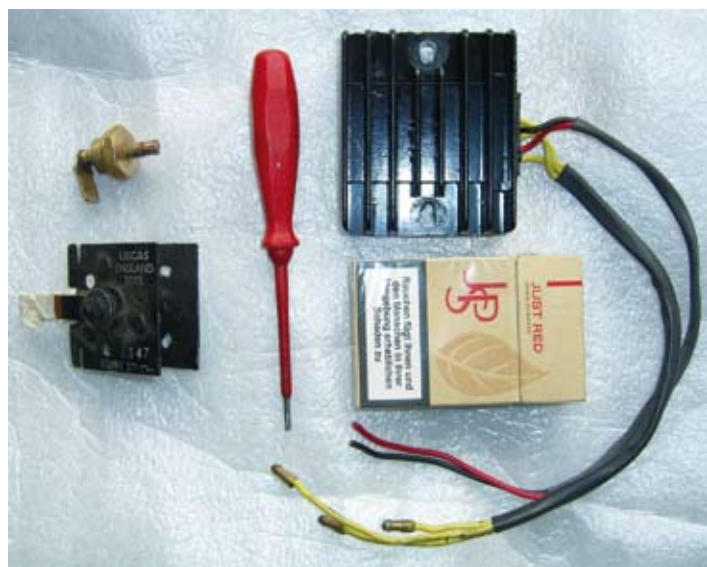
mit der Lichtmaschine verbunden, wie herum ist egal. Bei Verwendung dieser Regler an einer 1 Phasen Lima werden dann nur 2 der 3 gelben Kabel mit der Lichtmaschine verbunden, eines der gelben Kabel bleibt unbelegt, welches ist egal.

Die Preise für einen Regler bewegen sich, je nach Ausführung, zwischen ca. 60 bis 80 Euro. Es gibt auch Regler die einen Kondensator als Batterie Eliminator integriert haben. Diese sind um einiges teurer (um die 140 Euro). Damit ist fahren ohne Batterie möglich, der Kondensator wirkt als minimal Zwischenspeicher, erzeugt aber natürlich keinen Strom. Deshalb nur für minimalistische Fahrzeuge ohne große Stromverbraucher geeignet. Mit elektronischer Zündung schon schwieriger, denn diese sollte eine minimum Stromversorgung haben. Bei Unterbrecherzündung weniger problematisch, denn die liefert auch mit wenig Strom noch einen Zündfunken.

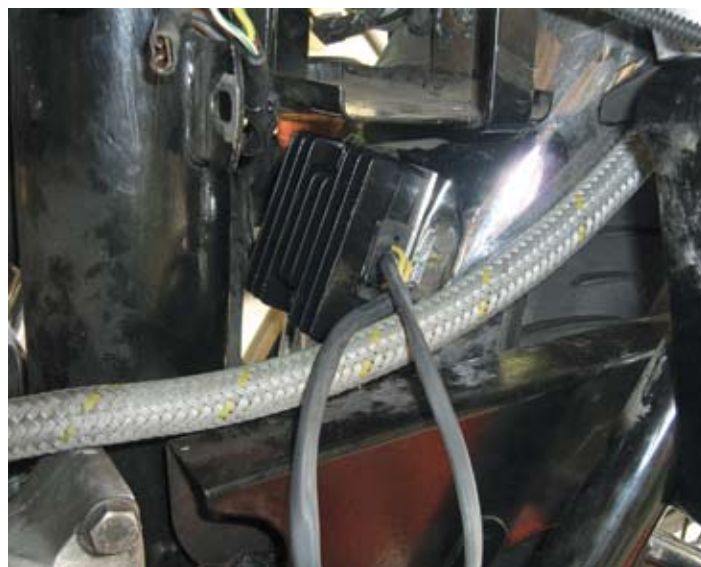
Es empfiehlt sich auch bei einer 1 Phasen Lima den stärkeren 3 Phasen Regler zu wählen, er ist nur geringfügig teurer und so kann man den Regler beibehalten, auch wenn man später mal auf eine stärkere 3 Phasen Lima umrüstet. Die Regler kommen i.d.R. mit einer ausführlichen Einbauanleitung, also keine Angst.



Der Regler auf der Adapterplatte montiert



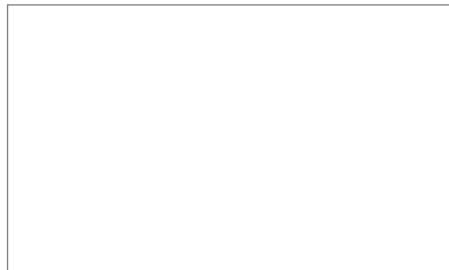
Links oben die alte Zehnerdiode, darunter der alte Plattengleichrichter. Rechts oben der Regler der beide ersetzt. Die Zigaretzenschachtel dient nur zum Größenvergleich



Der Regler hat genügend Platz unter dem Batteriekasten wo vorher der Gleichrichter montiert war, so reichen die vorhandenen Kabellängen gut aus

Classic British Bike Club e.V.

Seit 44 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Hat es leider nicht in den Kalender geschafft: Schön zurecht gemachte RE 650 Interceptor, Foto: Dietmar Heilers (Peppo)