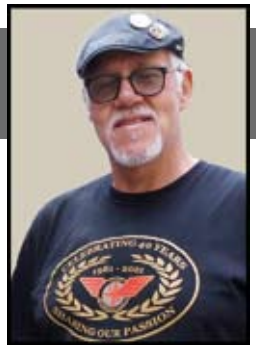
Nr. 6 November/Dezember 2023 5 Euro K 20 687

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.

6/2023

AKTUELLES VOM PRÄSI



Hallo Members

wenn ich so vom Schreibtisch aus nach draußen schaue, haben die meisten Sträucher und Bäume jetzt Anfang November noch ihre satten grünen Blätter. Der viele Regen in den letzten Wochen hat wohl dazu beigetragen - für die Natur ist es natürlich gut. Aber unsere Motorräder sind in den letzten Tagen vermehrt in der Garage geblieben - denke ich - bei mir jedenfalls! Trotzdem bin ich mit meinen gefahrenen Kilometern in diesem Jahr sehr zufrieden. Aber das Jahresende naht - man merkt es an den Weihnachts-Leckereien die in den Geschäften schon angeboten werden.

In diesem Jahr habe ich an allen Angeboten vom Club teilgenommen. Angefangen von der 1.-Mai Ausfahrt bis zum letzten Treffen im Juli in Ransel war ich dabei. Dank guter Urlaubsplanung von Christiane (sie steht noch im Arbeitsleben!) konnten wir in unserem Jahresurlaub gleich drei Treffen besuchen. Im nächsten Jahr gibt es dank vieler tatkräftiger CBBC-Mitglieder wieder etliche Termine. Gleich am ersten Februar-Wochenende geht es los - die Bremer Classic startet wieder mit einem CBBC-Stand. Bisher als letzten Termin habe ich Mitte September das 1. Treffen in Rettershain im Taunus – ehemals Treffen in Ransel. Wer noch was organisierten will - gerne. Es gibt noch genug „Luft“zwischen den bestehenden Terminen.

Am 2. Oktober-Wochenende war ich auf der VETERAMA in Mannheim. Diesmal ganz ohne Verpflichtungen - kein eigener Verkaufsstand und auch kein Club-Stand. Von Freitagmorgen bis Samstagnachmittag war ich dort und konnte ganz in Ruhe mal alle Reihen und Gänge - und davon gibt es ja viele - durchlaufen und stöbern. Mit meinem kleinen Klappfahrrad war ich Freitags gut unterwegs - habe dabei Ecken besucht, die ich all die Jahre vorher nie gesehen hatte. Am Samstag war ich nur zu Fuß unterwegs - es waren mir zuviele Besucher da. Am Samstag um 13 Uhr war ich auch mal bei den AJS/Matchless-Mannen, die sich immer am großen Imbiss mitten auf dem Markt treffen. Die Jahre vorher hatte ich kaum Zeit dafür. Ich hoffe, daß wir in Zukunft wieder einen Club-Stand beim Stand von Thomas Tschoepe haben werden. Dazu brauchen wir aber auch ein paar Leute, die bereit sind, für ein paar Stunden den Stand zu betreuen. Ich bin dabei - wer noch? Was mir aufgefallen ist auf dem Markt - es waren viele Besucher mit dem Handkarren unterwegs und diese waren auch teilweise gut beladen mit Restaurierungs-Projekten... vor allem waren es jüngere Leute!

Bisher habe ich noch keinen Anruf oder eine Mail bezüglich einer Bewerbung um den Chefposten erhalten. Aber ich bin zuversichtlich, daß sich ein/e geeignete/r Bewerber/in finden wird. Geht doch mal „inne“ und sagt Euch... Ich bin der Richtige für diesen Posten! Ich bin gespannt.

Euch und Euren Familien wünsche ich nun eine schöne Adventszeit und ein paar ruhige und besinnliche Weihnachtstage. Kommt gut über die Zeit. Zum Jahreswechsel wünsche ich Allen einen guten Rutsch und alles Gute für 2024.

Liebe Grüße... bleibt gesund... wir sehen uns...

AUS DER REDAKTION

Hallo Zusammen,

Die Tage sind schon kürzer, die Zeitumstellung tut ihr Übriges und dann noch wochenlang nur Mistwetter im ganzen Land. Es wird wohl noch eine Weile dauern, bis ich mich an die trübe Jahreszeit gewöhnt habe. Aber ich habe ja das „Glück“ und kann in der warmen Stube bei der Erstellung der INFO die dunklen Gedanken vertreiben. Dieses mal kamen die Beiträge zunächst nur spärlich, aber schließlich hat es dann doch für 24 Seiten gereicht. Danke an alle die mir Beiträge geschickt haben. Wie immer mein Aufruf an alle, es diesen Mitgliedern gleich zu tun. Mit nicht mal einer halben Seite Text und ein paar Bildern kann ich schon eine Seite erstellen, wie z.B. den Bericht vom „BOB“ am 11. November. Durch einen solchen Beitrag wird eine Veranstaltung bekannt und macht Andere neugierig. Aber einer muss es halt machen.

Auf Seite 12/13 findet Ihr einen Beitrag über das Black Forest Meeting in der französischen Oldtimerzeitung „La Vie de la Moto“. Der Beitrag führte zur Anfrage eines Engländer Fahrers aus Belgien, der das Treffen nächstes Jahr gerne besuchen möchte und Infos dazu haben wollte. Das Treffen war dieses Jahr schon sehr gut besucht und wird nun noch bekannter, hoffentlich platzt es nächstes Jahr nicht aus allen Nähten.

Die Termine fürs nächste Jahr stehen auch schon. Dieter Beck hat seine Veranstaltung in Ransel nach Rettershain und in den September verlegt, somit haben wir zum Saisonende endlich wieder ein Treffen, als Nachfolge des legendären Treffen in Kölsch Büllesbach, das leider keine Fortsetzung fand. Danke an alle, die bereit sind die Arbeit auf sich zu nehmen um anderen Mitgliedern schöne Erlebnisse zu bieten. Alle bisher bekannten Termine findet Ihr auch im Kalender und im Terminplaner den Ihr mit dieser Ausgabe erhalten habt.

Den Kalender hat dieses Jahr zum letzten mal Wolfgang Wagner erstellt. Danke an Wolfgang, das Ergebnis überzeugt und wir bedanken uns natürlich auch bei allen, die Fotos eingeschickt haben. Das Jahr hat nur 12 Monate und 40 Bilder standen zur Auswahl, deshalb haben es leider nicht alle Fotos in den Kalender geschafft. An alle die deshalb vielleicht etwas enttäuscht sind: nicht verzagen, es gibt jedes Jahr eine neue Chance. Im nächsten Jahr werde ich wohl den Kalender erstellen müssen, ich plane den Aufruf dann schon in Ausgabe 4/24 zu starten, damit ich mehr Vorlaufzeit habe. Ihr könnt aber das ganze Jahr über Bilder für den Kalender einschicken, ich habe bereits einen Ordner für 2025 angelegt. Der Kalender ist auch ein ideales Geschenk. Ihr könnt, wie jedes Jahr, zusätzliche Exemplare aus unserem „CBBC-Büdchen“ über unsere Merchandiserin Christiane bestellen (siehe Seite 23). Der Preis beträgt unverändert 10€.

Ich möchte Euch noch auf unsere Break-Down Liste hinweisen. Mit der Karte auf Seite 18 könnt Ihr Euch neu anmelden, oder Eure Daten aktualisieren. Die aktuelle Liste wird dann in der gedruckten Ausgabe 2/25 veröffentlicht - nicht im Internet!

Kommt gut durch den Winter, hoffe wir sehen uns in 2024

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

Schottland Tour Juni 2023

Text / Fotos: Uwe Karstens

Nein, Langeweile habe ich nicht, aber ich weiß, dass ein Blatt wie unseres nur durch „sowas“ Leben eingehaucht bekommt. Aufruf an die schreibfaulen unter uns: Composter raus und los, garniert mit ein paar Fotos und ab dafür!

Als Nortonfahrer „muss“ man auch im „Norton Owners Club“ sein dachte ich mir mal. Und im letzten Jahr stand in einem der monatlich erscheinenden, sehr informativen Club News das Datum der „National Rallye“ drin. Sie sollte in Aberfoyle; Scotland vom 16.- 19. Juni 2023 stattfinden.

Mit meiner obersten Heeresleitung hatte ich das schnell geklärt. Da sie selber fährt, weiß sie natürlich, wie toll sowas ist und dann Schottland! “Fahr doch!“ „Ja, würde ich ja gerne, aber ich hätte dich gern dabei!“ Da wir den Hund haben, ist entweder Auto mit Trailer angesagt, oder einer muss zu Hause bleiben. Unsere englische Diva, Jack Russell- Hündin „Stine“ bleibt einfach nirgendwo anders. Während meiner Abwesenheiten stehe ich bei ihr immer ganz oben auf der Fahndungsliste. Einige von Euch kennen sie bestimmt noch aus Karrenberg. Also buchte ich rechtzeitig ein Einzelzimmer im „Rob Roy“- Hotel, benannt nach dem schottischen Nationalhelden, in Aberfoyle. Aberfoyle liegt in der Nähe von Stirling und das wiederum in der Nähe von Edinburgh. Das Hotel und die Nenngebühren überwies ich per PayPal.

Mit der Fähre ließ ich mir Zeit. Im Dezember guckte ich mal nach einer Verbindung Amsterdam - Newcastle. Hin- und Rückfahrt um die 700 Euro. Da stand was von „Nutzen Sie unseren Frühbucherrabatt!“ Ich suchte danach, fand aber nichts. Einen Monat später: 100 Euro teurer und wieder der Hinweis auf den Frühbucherrabatt - wieder nichts gefunden. 4 Wochen später nochmal 100 Euro teurer. Da bekam ich mit, dass der Frühbucherrabatt wohl schon im Preis inbegriffen ist. Das war mir zu teuer und so kam Plan „B“ ins Spiel. Hoek van Holland - Hull. Ist zwar weiter, aber für die Differenz zwischen dem „DFDS“- Preis und dem von „P&O“ ausgehend vom höchsten „DFDS“- Preis von über 700 Euro kann ich viel tanken usw.

Die Checkliste wurde abgearbeitet und am 13. Juni fuhr ich morgens um 8.00 Uhr endlich los. Von Brokdorf ein paar Kilometer nach Glückstadt mit der Elbefähre nach Wischhafen aufs niedersächsische Ufer. Von da aus über Landstraßen nach Sandstedt auf die Weserfähre nach Rodenkirchen. Richtung Niederlande weiter über Landstraßen durch Swartsluis, Zwolle nach Nijkerk, wo

ich mir eine Übernachtung im „Ampt van Nijkerk“ gönnte. Kein Schreibfehler, das „Ampt“ wird hier so geschrieben. Ich hätte auch bis Hoek van Holland durchfahren können, aber man weiß ja nie... Jedenfalls hielt die Commando keine Überraschung für mich parat. Ölverbrauch normal, auch ansonsten nichts Ungewöhnliches.

Am nächsten Morgen fuhr ich dann ohne Eile nach Hoek und war nach einem Wohnmobil aus der Slowakei um 14.00 Uhr die Nummer 2 am Anleger. Da es sehr heiß war fuhr ich gleich direkt vor die Schranke in den

Warten am Zoll

Schatten. Ob ich da später weggeschickt würde, in die Reihe zurück, war mir egal- Hauptsache Schatten. Aber, um es vorweg zu nehmen, das wurde ich nicht. Ich bin ja nicht in Deutschland!

Ich stärkte mich erstmal hauptsächlich mit Wasser. Feste Nahrung gab es in Form eines Apfels. Bei einer Temperatur von 30 Grad genau richtig. Einen Moment später kam eine BMW GS an. Der Fahrer, ein Engländer namens Grant, kam direkt auf mich zu und stellte sich per Handschlag bei mir vor. Er brachte eine Nussmischung von „Trader Joe“, eindeutig von einem großen, deutschen Discounter stammend, Fisch in der Dose und Selter mit. Ich sollte mich bedienen. Er kam von einer großen Deutschlandtour und nun, nachdem der Anlasser der Bayerin rumzickte, wollte er doch lieber wieder in Richtung Heimat fahren. Wir unterhielten uns sehr nett und die Chemie stimmte. Eine halbe Stunde später gesellte sich der nächste Engländer zu uns. Michael kam mit einer der neuen Retro- Triumphs an und war ebenfalls auf dem Heimweg, nachdem auch er eine Deutschlandtour hinter sich hatte. Ein gutes Trio, dem der Gesprächsstoff nicht ausging, hatte sich gebildet.

Für Kurzweil sorgten dann zwei „Rolls Royce“, die von einer Alpenrallye kamen. Ein „Silverghost“ war dabei aus dem Jahre 1919. Der andere war von 1921. Riesige Autos, 7,5 Liter Hubraum, Benzinverbrauch um die 30l /100km und nie restauriert. Am Lenkrad

Einer der beiden Rolls-Royce die auch auf die Fähre wollten

Das Interieur

zwei etwas aristokratisch wirkende Herren, die aber nett auf unsere Fragen antworteten. Ich fragte den Silverghost Fahrer, ob er die Geschichte seines Wagens kenne? „I know all of its history! It belonged to an industrialist. In those days you could buy 6 houses for the price of this car.“ die Ladies der beiden waren auch dabei. Sie kramten in ihren Sachen herum und hatten noch ein paar kleine Flaschen „Sparkling Water“ und „Oatcake“ für uns.

Pünktlich um 16.00 Uhr kam die Dame vom Zoll und winkte mich an den Schalter. Ich hatte meine ganzen Papiere dabei, aber sie wollte nur den Reisepass sehen. Diesen muss ja jeder bei der Einreise nach England dabeihaben, sonst kommt die Rückreise schneller als gedacht. Dann konnte ich in den Fährhafen fahren, um an der Schranke von P&O wieder halten zu müssen. Hier wurde das Fährticket gecheckt, die Boarding Cards ausgegeben und nach einer Weile ging es an Bord. Die Motorräder werden von den Fahrern selbst verzurrt. Grant gab mir einen Kabelbinder, um die Handbremse zu fixieren und somit gegen unbeabsichtigtes wegrollen zu sichern.

Das Gepäck, das ich benötigte, mitsamt Papieren nahm ich mit in die Kabine, wo ich erstmal die Sachen ordnete. Bei der Kontrolle meiner Papiere und Reiseunterlagen stellte ich fest, dass die Fahrzeugpapiere wohl noch unter Deck sind, denn weder in den zahlreichen Taschen der Belstaff Jacke, noch in den Taschen der Motorradjeans waren diese zu finden. Also nochmal runter aufs Fahrzeugdeck und in den Packtaschen und dem Tankrucksack wühlen. Ich packe die Papiere ja immer in die schmalen Seitentaschen der Packtaschen oder in das Zwischenfach meines guten, alten „Harro Elefantenboy“, den ich seitdem ich Motorrad fahre habe. Aber nichts gefunden.

Es kamen nicht mehr viele Fahrzeuge und auch der Stellplatz der Motorräder bot noch, obwohl viele Maschinen verzurrt waren, jede Menge Platz. Ein günstiges Last Minute Ticket wäre wohl drin gewesen. Eine ganze Horde „Austin Healeys“ kam von einem Europatrip zurück und bot einen schönen Kontrast zu den heutigen Allerweltswagen. In der Kabine nochmal alles umgekramt, aber nichts gefunden. Nochmal runter, suchen. Nichts! Nach oben und suchen - Nichts! Nochmal runter und wieder rauf! Shit! Muss ich wohl nach meiner Ankunft zu Hause zum Verkehrsamt und neue beantragen...

Erstmal duschen. Herrlich! Fertigmachen und dann ins Restaurant, wo ich mich mit Michael und Grant verabredet hatte. Auf dem Weg dahin ging ich noch zur Dame an die Rezeption, um ihr von meinem Leid zu klagen. Falls sich jemand melden würde, dann würde ich mit Kabinennummer ausgerufen. Um es vorweg zu nehmen. Es gab keinen Ausruf. Ich traf meine Freunde nicht, denn sie hatten es sich anders überlegt und waren auf einem anderen Deck gewesen, wie sie mir am nächsten Morgen erzählten. Ein Guinness im Nightclub mit Showprogramm und dann irgendwann in die Kabine. Ich überlegte hin und her, wo die blöden Papiere sein könnten. Irgendwo zwischen Zoll und Boarding mussten sie verloren gegangen sein. Irgendwo auf oder an der Straße zur Fähre musste das kleine, schwarze Etui liegen.

Am anderen Morgen nahm ich noch eine Dusche, ging zum Frühstück und wartete mit den anderen aufs Parkdeck zu kommen. Dicke Luft war hier unten. Kabelbinder kappen, Gepäck einpacken, Zurrgurt lösen, Norton ohne Choke ankicken, los! Der pure Stress! Mit dem Auto wäre das entspannter. Geschätzte 10 Minuten für das Ganze! Aus dem Schiff raus und erstmal wieder Passkontrolle in der doch schon wieder molligen Sonne. Eine zweite Spur wurde geöffnet und es ging nun zügiger voran. In Hull erstmal den Tank voll machen. Mit den knapp 10 Litern im Roadster Tank kommt man nicht soooo weit! Nun lagen noch gut 300 Meilen vor mir und die zogen sich. Richtung Leeds, Lockerbie, Edinburgh und dann nach Aberfoyle.

Irgendwo hielt ich zum zweiten Mal an, um zu tanken. Ich checkte den Ölstand und andere Dinge. Als ich dann mehr zufällig auf meine linke Packtasche blickte, konnte ich mich kaum wieder einkriegen vor Freude. Das kleine schwarze Etui war sicher und fest unter dem Spanngurt verzurrt! Man muss auch mal Glück haben! Auf einer weiteren Tankpause traf ich 3 Harley- Fahrer aus Belfast in Nordirland. Ziemlich respekteinflößende Typen, aber herzensgute Jungs, wie ich im Gespräch feststellte. Einer sah die Patches auf der Belstaff Jacke und riss prompt das Patch eines alten, englischen Motorradrennens von seiner Kutte ab und schenkte es mir. „It belonged to my best dart friend, who is very sick now! Sew it onto your Belstaff.“ Ich empfand diese Geste als eine große Ehre!

Google Maps auf dem Handy hatte mich gut durch das Königreich gebracht. Es war so gegen 19.00Uhr, als ich im „Rob Roy“- Hotel eincheckte. Alle 260 Zimmer waren vom „Norton Owners Club“ reserviert worden. Von der Rezeption zu meinem Zimmer war es ein recht weiter Weg. Dort erstmal der Motorradkleidung entledigt, ging ich zurück zum Motorrad, um Gepäck zu holen. Und dann traf ich sie! Im Vorfeld war ich schon gewarnt worden . „Nimm was gegen die „midges“ mit!“ Erst kamen nur ein paar, dann mehr und mehr. Ich blickte nach oben und wollte sie mit der Hand vertreiben. Es war, als würde ich mit der Hand in ein Sandstrahlgebläse langen. Ich ließ Packtaschen und Tankrucksack offen und flüchtete mit meinem Gepäck aufs Zimmer. Später machte ich dann die Taschen zu und warf die Plane über die Norton.

Nach der Dusche ging ich ins Restaurant und der erste Eindruck war: Hier gibt es einen guten Koch! Das bestätigte sich über die

Full Scottish Breakfast

Auf Tour in Schottland

ganze Zeit. Full Scottish Breakfast, über den Tag irgendwo selbst verpflegt und abends Vorsuppe, Hauptgericht, Nachspeise. Bis auf die Selbstversorgung alles schon im Preis mit drin. Überhaupt war die gesamte Veranstaltung sehr preiswert und ich fragte vor meiner Abfahrt nochmal nach, ob noch etwas zu bezahlen wäre. Nein, das war es nicht!

Noch ein Wort zu den „midges“, den Miniblutsaugern. Autan lockt sie eher an, so mein Gefühl. Deshalb ging ich am Freitagmorgen in die Drogerie in Aberfoyle und fragte nach einem Anti Midges Spray. „This one is very good. I use it as well! It costs 8 GBP.“, sagte die Angestellte. „If it doesn`t work, I`ll be here again!“ „Oh, they use it on expeditions in the jungle of Thailand as well!“ Tatsächlich! Es half sogar gegen schon entstandene Stiche, von denen ich genügend im Gesicht, Kniekehlen, Armen und Hangelenken hatte. Trotz eines in die Hose gesteckten T- Shirts stachen die Biester oberhalb des Gürtels durch das T- Shirt. Es sah aus, als hätte jemand mit einem „Edding“- Stift eine rote Linie gezogen.

Den Freitag verbrachte ich mit Touren in der Umgebung. Schöne Landschaft gibt es hier überall. So fuhr ich zum Loch Ard, fuhr an den Ufern des Loch Lomond und des Loch Katrine entlang und machte schöne Bilder und Filmaufnahmen. Der Loch Lomond, der größte See im Vereinigten Königreich führte wenig Wasser. Seit 3 Wochen kein Regen und Temperaturen über 30 Grad hatten dem Pegelstand arg zugesetzt. Der Wasserfall, von dem er gespeist wird, war zum kleinen Rinnsal geworden.

Als ich am späten Nachmittag zum Hotel zurückkehrte, war der Parkplatz voll mit Motorrädern. Ich traf alte Freunde wieder und lernte neue kennen. Auch vom Kontinent war eine Handvoll aus Holland hinzugekommen. Wir kannten uns schon von der „International“ in Tschechien. Ursprünglich hatte ich Millie angeschrieben, ob wir uns in Holland treffen und zusammen fahren wollten. Aber sie wollten Amsterdam - Newcastle fahren und so fuhr ich allein hier hinauf. Ein leckeres Abendessen, tolle Menschen, Guinness und der „Malt of the week“ am Tresen machte den ersten offiziellen Tag rundum perfekt.

Mitten in der Nacht setzte der Juckreiz wieder ein. Spray drauf und dann ging es erst mal wieder. Schätze, dass ich in Schottland pro Nacht nur ca. 3 - 4 Stunden geschlafen habe. Das Hotel liegt sehr ruhig und wird von vielen Markenclubs, egal ob Motorrad oder Auto, genutzt. Die Nächte waren hier schon recht hell. Man befindet sich ja auch recht hoch im Norden. Der Name „Sonstige Rallye“ heißt übersetzt ja auch „Sonnenwend Rallye“.

Sonnabendmorgen: Frühstück und dann fahre ich mit Peter White, Ex- Chairman und Mark Tomblin zum „Wallace- Monument“ William Wallace ist der schottische Nationalheld, der die Engländer in der Schlacht um Stirling Bridge vernichtend schlug. Was dort auffiel war, dass sehr viele Amerikaner dort auf den

Spuren ihren Vorfahren wandeln. Ich traf dort auch eine Native American aus New Mexico. Früher hätte man Indianerin gesagt. Später fuhren wir zum Stirling Castle, besuchten einen Bag Pipe Shop - einen Dudelsackladen und besuchten die „Stirling Distillery“. Dort wird aber nicht der Whiskey gebrannt. Der kommt aus Edinburgh. Schade! Hätte ich gerne mal gesehen. Nach dem Dinner spielte die Biker Rockband „Slider“ aus dem County Perthshire zum Tanz auf. Die Tanzfläche war stets voll. Die Jungs wurden immer gut mit Bier versorgt und je mehr sie tranken, desto besser wurden sie! Wirklich! In einer Pause sprach ich mit Ian, dem Sänger. Sie fahren alle Motorrad und kennen Deutschland sehr gut. Ich wünschte mir einen Titel von ihnen. Steve Earle mit Copperhead Road, der auch prompt erfüllt wurde. Einer meiner Lieblingssongs.

Sonntag: Nach dem Frühstück sollte eine Fahrt mit dem Dampfschiff „Sir Walter Scott“ auf dem Loch Katrine stattfinden. Da ich ja an der Anlegestelle schon gestern war fuhr ich da mal eben hin. Aber was war das? Nicht einer außer mir war da, obwohl ja schon alle vor mir los waren... Oh, dann ist das der Anleger am Loch auf der anderen Seite! Irgendwas hatte ich irgendwo bruchstückhaft mitbekommen. Also mit ordentlich Dampf zurück nach Aberfoyle, im Ort links ab und die schöne, kurvige Landstraße entlang bis zum Schild „Sir Walter Scott“. 10 Minuten bis zur Abfahrt! „Well done!“ „Where have you been?“ „Oh, I was on the opposite side of the hill!“ „Really? A long way to go!“ „Yes, full throttle!“

Nach einer schönen Schiffstour ging es zurück zum „Rob Roy“, wo ich die Ehre hatte, die schönste 1- Zylinder Norton zu wählen. Zwei hatte ich im Auge. Die 16 H Military von 1941 und die 500T, ein Trials Bike, die ein alter Schotte fuhr. Schwere Entscheidung, aber „Highlander, es kann nur einen geben!“, deshalb fiel meine Wahl auf die 500T. Prämiert wurde in allen Klassen. Von der Wankel- Norton bis zur neuesten 961.

Schöne Landschaft gibt es in Schottland überall...

Was wäre Schottland ohne Whisky

Die Rosetten für „Best in Show“ wurden nach dem Dinner verteilt. Für die weiteste Anfahrt, die ich ohne Zweifel hatte, gab es außer einer Erwähnung allerdings nichts. Schade, aber auf der „National“ gibt es das nicht.

In der Nacht zu Montag setzte dann doch noch der Regen ein. Ich hatte die Norton untergestellt und so konnte ich dann am Montagmorgen den Weg nach Hull in Angriff nehmen. Aus Zeitgründen nahm ich auch diesmal wieder den Motorway und kam problemlos bis etwa eine halbe Stunde vor dem Fährhafen voran, als der Motor plötzlich auf Standgas ging. Auch das noch, lief doch alles so gut! Einen Gaszug hatte ich nicht dabei, nur Reparatursachen für diesen. Und dann die belebte Straße. 50 Meilen Tempolimit und LKW und Autos, die gefühlt doppelt so schnell an mir vorbeijagten... Nützt nichts, Tank und Sitzbank runter, Vergaser raus! Diesen wollte ich gerade abnehmen, als ein amerikanischer Kombi anhielt, gefahren von einer Frau. Ein Mann mit ölverschmiertem T-Shirt und vielen Tattoos auf den Armen stieg aus. „Can I help you?“ Ich erklärte ihm, dass ich fast fertig wäre, aber er meinte 4 Hände sind besser als 2. Seine Frau mit den Kindern im Wagen stellte sich so hin, dass uns keiner in den Allerwertesten fahren konnte.

Da hielt plötzlich ein Polizeiwagen an und ein Polizist , etwa Mitte 30 fragte, ob ich einen Unfall gehabt hätte. „No, his cable has snapped!“, sagte Steve, der eine Tuningwerkstatt „Black Sheep Customs“ für American Cars betreibt. Motorcycle Specialist steht auch auf seiner Visitenkarte. Der Policeman wollte, dass wir das Motorrad den Berg hochschieben. Links sei eine Bucht, wo wir sicher schrauben könnten. Auf dieser Straße habe es viele Tote gegeben, deshalb Speed Limits und Speed Controls. Wir packten Tank, Sitzbank und Kleinteile in den Kofferraum von Steves Wagen und seine Frau fuhr damit zu besagter Bucht, während der Policeman uns mit Warnblinker und Schritttempo sicheres Geleit gab. Oben angekommen wünschte er mir Alles Gute auf meinem Heimweg und verabschiedete sich. Und so hängten wir den zum Glück nicht gerissenen Zug wieder ein und bauten alles wieder zusammen.

Wir unterhielten uns noch nachdem die Norton wieder ansprang über das „Woher und Wohin“ und nachdem seine Frau nach dem Abliefern der Kinder wiederkam, trennten sich unsere Wege. Geld oder sonst etwas wollte Steve nicht. Sende eine Mail, dass Du heil angekommen bist. Feiner Kerl! Auch der Polizist! äußerst nett. Ich denke, dass sich unsere Gesetzeshüter gerne mal mit den englischen Kollegen in Sachen „Wie behandele ich Menschen (Motorradfahrer) vernünftig?“ austauschen sollten, oder war es der Ausländerbonus?

Egal! Am Mittwoch um 18.00 Uhr war ich endlich zu Hause. Alles klappte gut, Maschine und Mensch heil!

Gruß Uwe

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

Das große Motorradwochenende (auf dem Gelände des Technik-Museums Sinsheim)

Text / Fotos: Matthias Buchberger

Schon bei der Überschrift fällt dem regelmäßigen Besucher dieser Veranstaltung eine Veränderung auf: was ist denn aus dem „Klassiker-Treffen“ geworden? Nun, die Classic-Abteilung einer großen deutschen Motorradzeitschrift hat sich wohl nach vielen Jahren aus der Orga dieser immer am ersten Oktoberwochenende stattfindenden Veranstaltung zurückgezogen, so dass nun die Museumsleitung sowie der MOC Steinsberg in die Bresche springt und die Tradition fortführt.

Und im Vergleich zu 2022, bei dem das Thema Wetter mit Dauerregen für einen Negativrekord bei den Tagesbesuchern sorgte, meinte es dieses Jahr mit bestem Spätsommerwetter einfach nur gut.

Weniger gut war die Überraschung, dass die Tagesbesucher, die mit einem Fahrzeug (also zweirädrig) auf den Museumsparkplatz wollten, ab sofort eine Parkgebühr von 5.- EU berappen durften. Dies führte zu einigen unschönen Diskussionen am Einfahrtsportal und ein paar wenige Besucher quittierten nach erfolgter Anfahrt ihren Besucherwillen mit sofortiger Umkehr. Der Fairness halber sei zu sagen, dass die Parkgebühr sowohl für den Museumseintritt als auch für die gebotene Steilwandfahrer-Show als Gutschein eingelöst werden konnte. Eine Vorabinformation des Veranstalters an die Besucher hätte hier gutgetan und viel Unmut erspart.

Kommen wir zum Programm: neben der obligatorischen kleinen Bühne, auf der ausgesuchte „Schätzchen“ aller Baujahre und Marken fachkundig u.a. von Andy Schwietzer präsentiert wurden, gab es einige markenbezogene Clubstände sowie, Gott sei Dank nur im kleinen Rahmen, auch Verkaufsstände für Werkzeug, Bekleidung, Zubehör und Infostände zu speziellen Themen. Dazu war im äußeren Parkbereich eine abgesperrte Fläche für diverse Stuntshows für Straßenmaschinen, Enduros und Supermotos reserviert. Die Vorführungen diverser Fahrer wurden fortlaufend zur Hauptveranstaltung angeboten und sorgten bei den Zuschauern für entsprechende Kurzweil.

Der Hauptakt war natürlich die riesige Darbietung von Motorrädern aller Epochen und Marken auf dem Museumsparkplatz, egal ob es sich um gemeldete Maschinen für die Prämierung handelte oder um Tagesbesucher. Hier ist für jeden Geschmack und jede Nationalität etwas dabei. Ein Spaziergang über den Parkplatz, und dies über

100 Jahre Indian-Power

Einstimmung auf die Steilwandshow

Alle Marken - alle Länder

Norton Scrambler

Speedway mit JAP Motor

Triumph Trial Gespann

viele Runden, lässt immer wieder einen Neuankömmling erspähen oder sorgt bei der Abfahrt mit Klang und Optik für die entsprechende Atmosphäre. Auch die englische Fraktion war entsprechend vertreten. Einen kurzen Eindruck vermitteln die Bilder.

Für die Riege der Steilwandfahrer waren diesmal „The Lucky Daredevils“ zuständig, die auf ihren alten Indians die Tradition der Fliehkraftverrückten würdigst vertraten. Ich bin schon als Kind von meinem Vater in diese waghalsigen Jahrmarktattraktionen mitgenommen worden und bis heute verpasse ich eigentlich keine Möglichkeit, mir diesen „Wahnsinn“ (selbstverständlich positiv gemeint) immer wieder anzusehen. Am liebsten halt mit richtig altem Maschinenmaterial.

Ich wundere mich seit Jahren, dass in unserem überreglementiertem Europa solche Fahrgeschäfte ihren Job noch ausführen dürfen. Ich sage nur „Hut ab“ und empfehle jedermann/frau, welche/r so eine Show noch nie persönlich erlebt haben, dies schleunigst im jetzigen Leben noch nachzuholen!

Für mich bzw. uns war diese Veranstaltung wie immer eine Anreise wert und wir werden auch das kommende Jahr wieder gerne als Tagesbesucher daran teilnehmen.

Viele Grüße aus Würzburg sendet euch

Matthias Buchberger vom Classic-Bike-Stammtisch Würzburg

Besuch beim Teilemarkt in Borgholzhausen Samstag den 11.November 2023

Bereits frühzeitig in der Info angekündigt, weckte die Anzeige mein Interesse. Ein Teilemarkt für englische Motorräder bis 1983 bei Bielefeld, nur 150 km von mir entfernt und dann auch noch im November: Das klang doch vielversprechend und machte neugierig. Mein Terminkalender war frei, da sollte es hingehen.

Das Wetter vereitelte erwartungsgemäß die Anreise mit dem Motorrad, aber das kann ja auch vorteilhaft für eventuelle Einkaufstransporte sein. Verkehrsbedingt erreichte ich den Erlebnis-Bauernhof in Borgholzhausen erst gegen 10 Uhr. Die Parkplatzwiese war bereits belegt, nach einiger Suche fand sich ein Plätzchen für das Auto. Was nun folgte, war für mich eine der erfreulichsten Überraschungen der Motorradsaison:

Ein herrliches Hofgelände mit Trial-Parcours, Imbisshütten und improvisierten Verkaufsständen privater Teile-Anbieter. Viele bekannte Gesichter aus ganz Norddeutschland und darüber hinaus fanden sich hier ein. Nach dem ersten Kaffee und erfolgreichen Teileeinkäufen folgte der Gang durch die verzweigten Innenräume des ehemaligen Bauernhofes. Stallung und Scheune wurden als beheizte Veranstaltungsorte liebevoll ausgebaut und standen als Ausstellungsräume für fein restaurierte Brit-Bikes und für zahlreiche weitere Verkaufsstände zur Verfügung. Ein herrliches Ambiente für diese Schätzchen und immer wieder anregende Gespräche mit alten Bekannten. Interessant fand ich die Veteranentrial Vorführungen auf dem Hof, als gegen Mittag der Regen einsetzte, wurden Überdächer der Hofgebäude und Unterstände zum Verweilen auf dem Außen Gelände genutzt. Einige Feuertonnen sorgten für Wärme. Die Trial-Fahrer waren erfreulich jung. Das ist mir auch schon in Brockhöfe aufgefallen, in diesem Segment scheint sich Nachwuchs zu tummeln, wunderbar! Die Klangkulisse der englischen Singles war irgendwie auch das Salz in der anglophilen Suppe. Besonders erfreut hat mich die Ausstellung von Moto-Cross Singles verschiedener Epochen.

Zu erwähnen ist auch, dass im Innenbereich ein Losverkauf angeboten wurde. Der Preis war für mich nebensächlich, die Unterstützung der Veranstalter durch eine Spende ist der Hauptgedanke. Ich vermute, dass hier zahlreich unterstützt wurde. Nach einem sehr kurzweiligen sechsstündigen Aufenthalt machte ich mich beschwingt und glücklich auf den Heimweg.

Was will man mehr? Ich möchte mich bei den Veranstaltern, Helfern und Teileverkäufern für ihr Engagement bedanken und wünsche uns allen eine Wiederholung. Ich werde wiederkommen.

Torsten Kramer (Text / Fotos)

Auf zu neuen Ufern oder einfach ein wenig zurück zum Urigen

1. Treffen ,,Motorrad im Herzen - ein Lächeln im Gesicht“
Rettershain (RLP) zwischen Loreley und Taunus
Für Royal Enfield, Brit.-Motorcycle und Klassische Motorräder
Am Bürgerhaus vom 13.9-15.9.2024

Hallo Zusammen,

Ich halte es mal ganz cool und locker mit der Vorstellung von dem Treffen. Als Veranstalter plus meinem Rhein-Main Royal Enfield und CBBC-Stammtisch werden wir versuchen, ein Motorradtreffen zu veranstalten das Stimmig ist. Mal in Kurzform gesagt: ,,es herzige Treffen ...in Rettershain“

Wenn ihr mal wieder eher etwas ursprüngliches wollt, hier seit ihr richtig in dem kleinen Dorf mit viel Herz und netten Bürger und ihrem Gemeindehaus. Der Bürgermeister ist von Kopf bis Fuß auf Oldies eingeschworen, Motorrad, Automobile, oder Traktor macht dem Bürgermeister Uwe viel Spaß, auch viele Dorfbewohner frönen dem Oldie Virus, sogar ein CBBC-Mitglied wohnt dort, der die Matchless vom Opa liebevoll Pflegt. Ein paar von Euch haben den Bürgermeister ja schon kennenlernen dürfen beim letzten Treffen in Ransel, das dort noch stattfand.

So einen späten Termin als Treffen hatte ich noch nie - im September, da aber ein Treffen vom CBBC wegfallen ist in dem Zeitraum, dann wird es halt mal probiert wie es so läuft im Spätsommer mit dem herzige Stammtisch Rhein-Main, der immer versucht jeden freundlich zu begrüßen, egal ob er eine Maschine aus UK von 1938 oder eine Royal Enfield aus Indien, oder Horex, Puch, Adler, BMW usw… bewegt.

Wir sind zwar jetzt neuerdings stark mit CBBC-Neumitgliedern aufgestellt im Umfeld vom Rhein Main, Stammtisch, trotzdem werden Neu-Modell-Besitzer von Triumph und Royal Enfield Motorrädern herzlich empfangen bei uns auf dem Treffen.
Meine neue rechte Hand an der Seite, Dirk legt da auch Wert auf eine nette Begrüßung von den Besuchen vom Treffen. Und auch meine anderen CBBC-Leute vom Stammtisch: Wolfgang, Stefan, Ray, Hartmut, Winni, Werner, Jo bringen sich ein um mit Euch zwei schöne Ausfahrten am Samstag zu tätigen. Freundlichkeit und Offenheit zu Gästen wird gepflegt bei uns.

Die Preise für Zelt, Womo, WoWa, sind sehr zivil gehalten für Euch die dort Übernachten. Auch bei Speisen und Getränken werden humane Preise aufgerufen. Auch für die gute Sache der Clown Doktoren Wiesbaden e.V. werde ich mich wieder mit Herzblut einsetzen.

Wir freuen uns auf Euch am 13.9 - 15.9.2024

In diesem Sinne auf geht es zum ...es Herzige in Retterhain.
Gruß vom Rhein-Main Stammtisch und Bürgermeister Uwe.

Wenn jemand eine Info braucht, meine Mobilnr. steht auf dem Plakat. Ich wünsche Euch schon mal schöne Festtage und einen Guten Rutsch.

Liebe Grüße, Dieter

Winterzeit – Schreiberzeit

In der Club Info 5/86 finde ich zum ersten Mal meinen Namen. 1983, zum 20. Geburtstag und nach einem elend kalten Februar, beschließe ich, dass mein allererster fahrbarer Untersatz eine Triumph Bonneville sein müsse. Diese gehört mir zwar heute nicht mehr, steht aber in Luftlinie nur 10 Meter von meiner Wintergarage stillgelegt und trocken beim neuen Eigentümer.

Das Hobby „britisches Eisen“ hat mich in den 1980ern mehr Zeit, Geld, Geduld und Busfahrten gekostet als möglich. Zum Glück hat sich in dieser Hinsicht viel verbessert. Mit dem britischen Eisen kann man wieder mit Spaß unterwegs sein. Es gibt das mobile Telefon, das Internet samt Forum, die Flatrate, die Teile sind wieder passend und so eine Motorradversicherung kostet auch keine 1.000 DM mehr im Jahr. Und es gibt natürlich auch die Markenclubs und den CBBC, die mit viel Enthusiasmus betrieben werden.

Jetzt in 2023, nach 40 Jahren, bin ich zum ersten Mal dem Triumph-Fahren fremdgegangen. Nachdem ich 2009 eine Triumph 6S de Luxe knapp verpasst und seither keine mehr in gutem und weitgehendem Originalzustand zu akzeptablem Preis gesehen habe, spukt mir der 600er Eintopf im Kopf herum. Okay, da gibt es vergleichsweise die Norton Big 4, die Ariel VB 600 oder die (bereits kopfgesteuerte) Panther M100 und sicher noch ein paar andere. Und natürlich die BSA M21. Alle sind sie jeweils früher und später als die seltene Triumph gebaut worden, bis in die 1960er Jahre. Die BSA ist mir dann per Zufall im August in die Hände gefallen.

Jetzt suche ich natürlich Unterlagen. In Neuseeland wird man da z.B. fündig. Auch ein „Handbook GERMAN“ war da zu bekommen. Und, wie ich beim Kauf der 1946er Lady mal kurz sehen konnte, es gab oder gibt offensichtlich eine Sonderedition der CBBC-Ausgaben, die sich mit dem Thema BSA M20/21 befasst hat und möglicherweise noch in den Clubarchiven schlummert.

Nun habe ich eine wahnwitzige Idee entwickelt und schon begonnen. Ich arbeite die CBBC-Hefte durch und liste deren Inhalt in eine Datei nach den Sparten
- Modell-Historie
- Technik
- Treffen
- Märkte
- Literatur
- Diebstahl

und in den Sparten nach Berichtart, Marke, Modell, Umfang, Quelle usw.

Bevor ich nun monatelang in meiner Höhle verschwinde und etwas doppelt mache, was vielleicht schon ein anderer vollbracht hat, möchte ich an dieser Stelle mal im Club herumfragen, ob möglicherweise ein anderer oder der Club selbst bereits diese Idee umgesetzt hat (für diesen Fall würde ich natürlich lieber an meinen hunderten von Seiten Reiseberichte durch Frankreich weiterschreiben).

Falls ich dennoch an der Idee festhalte, muss ich gleich sagen, dass mir noch Clubheftexemplare fehlen, und zwar habe ich bis 1984 nur fragmentartig die Hefte. Man kann sagen, bis einschließlich Heft 5/1984 bin ich auf der Suche. Ab 1985 bin ich komplett mit ganzen Heften (nicht die Internetausgaben). Falls die Sachen, die ich noch suche, jemand loswerden möchte, kann er sich gerne mit mir in Verbindung setzen. Ich lege aber Wert auf guten Zustand, denn natürlich komme ich auch für die entstehenden Kosten auf, und sicher gibt die Hefte niemand kostenlos her. Was wie gesagt den Zustand betrifft, so habe ich ab 1985 auch einzelne doppelte Exemplare, die z.T. aus Kopien bestehen, die auch noch gelocht sind oder mit reichlich verrosteten Klammern. Auch richtig gute Exemplare sind dabei. In zwei Aktionen habe ich mir vor Jahren nämlich schon ganze CBBC-Bibliotheken an Land gezogen. Die doppelten Exemplare kann ich auch abgeben, falls die jemand benötigt, je nach Zustand auch kostenlos.

In den alten Heften rumzuschmökern, erzeugt so manches Schmunzeln, und den einen oder anderen „Schnippel“ könnte man ruhig mal wieder in eine der aktuellen Infos zur Erheiterung dazwischen setzen.

Ich hab‘ noch etwas, und das bereitet mir Bauchschmerzen. In den frühen Infos sieht man häufig Dinge, die heute nicht mehr gestattet sind. Nur mal als Beispiel die Werner-Comics, die in den Berichten zwischenkopiert eingesetzt sind – war ja alles handmade damals. Ich habe mir über Winter gerne mal ein paar Bücher geschnappt und über Geschichten, Berichte und Fotos eine Firmenstory über längst vergessene britische Motorradmarken verfasst. Fotos bekommt man dabei fast nur aus jenen besagten Büchern oder dem Internet. Die letzte dieser Stories habe ich über Hugh Mason und seine Motorradfirma NUT (Newcastle-Upon-Tyne) mit ein bisschen Fantasie dieser Motorrad-Gründerjahre geschrieben.

Seither bammelt’s mich davor. Da gibt es die EU-Datenschutz-Grundverordnung, die Urheberrechte an Fotos, Anwälte, die sich auf Internetveröffentlichungen und Urheberechtsverletzungen spezialisiert haben usw… Dies alles kann nur umgangen werden, wenn man sich die Genehmigung des Urhebers einholt (und wenn er nicht mehr lebt?) oder die Fotos eben selbst macht (ich reise dann mal eben um die Welt eine NUT suchen).

Derartigen möglichen Schaden will ich natürlich vom Club fernhalten. Wir hatten ja die Diskussion beim NUT-Bericht schon, als ich extra den Herausgeber eines NUT-Fotos angeschrieben und mir die Genehmigung zur kostenlosen Veröffentlichung im Clubmagazin des CBBC habe geben lassen. Erschienen ist er in der Ausgabe 2/2006. Inzwischen hat sich die Gesetzeslage weiter verschärft.

Da frage ich mich schon, in was für einer Zeit wir leben. Früher haben wir frei nach Schnauze geschrieben. Heute hat jeder das Recht an Irgendwas (was prinzipiell schon immer so war, aber der Sinn für Gemeinnutzen hat sich in gewisser Weise „verändert“). Ich ertappe mich dabei, Fotos entweder heimlich zu machen oder den Besitzer zu fragen ob ich seine Maschine zu privaten Zwecken oder für unser Clubmagazin fotografieren darf. Auf den Treffen kursieren Erklärungen für die Teilnehmer, dass sie sich bereit erklären, dass ihr Moppet evtl. auch auf der Homepage erscheinen könnte mit Widerrufsvorbehalt etc. pp. Es ist anstrengend.

Für Austausch bezüglich des Aufarbeitens der Hefte und der fehlenden Ausgaben bzw. möglicher Sondereditionen kann man sich gerne hier oder im Forum treffen. Die Redaktion hat ja meine Emailadresse und kann sie interessierten Clubmitgliedern weitergeben. Ansonsten bin ich ja clubbekannt.

Grüße
Mitch (Michael Kempf)

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

Hallo Freunde englischer Motorräder,

nach dem großen Erfolg auf unserem neuen Platz des Sport- bzw. Schützenvereines in Großgressingen geht es dort 2024 weiter. Was erwartet Euch nun in Großgressingen:
Saubere sanitäre Anlagen mit Duschen, für Sie und Ihn. Platz für Wohnmobile, ausreichend Platz für Zelte. Ein Gastraum falls es regnet. Eine moderne Küche, über die wir Euch versorgen.Überdachte Sitzmöglichkeiten am Gebäude und ein geteerter Platz für die Mopeds.
Wer im Rahmen einer ganztägigen Rundfahrt das Frankenland kennenlernen möchte, sollte schon am Donnerstagabend anreisen. Am Freitag werden wir gegen 9.30 losfahren und um ca. 18.00 zurück sein.
Für Samstagnachmittag ist eine weitere Ausfahrt (ca. 2 – 3 Stunden) durch den Steigerwald geplant.
Zur Übernachtung stehen auch Zimmer in den angrenzenden Orten zur Verfügung. Um die Reservierung müßt ihr euch selbst kümmern.

Klaus Bickel, Klaus Gerhard und Georg Ulherr

RENN - UND GLEICHMÄSSIGKEITSLÄUFE 2024

übermittelt von Michael Braun

12. - 14. APRIL	Einstellfahrten u. Klassik GP Oschersleben	VFV
12. MAI	Kölner Kurs, Nürburgring	MSC Porz
23. - 26. MAI	Coupes Moto Legende, Dijon / Frankreich	
14. - 16. JUNI	Klassik GP, Most / Tschechien	VFV
28. - 30. JUNI	Solituderevival Stuttgart - Leonberg	
13. - 14. JULI	Klassik GP, Colmar Berg / Luxemburg	VFV
19. - 20. AUGUST	Schottenring GP, Schotten	MSC Scho.
23. - 25. AUGUST	Belgian Classic Trophy Gedinne / Belgien	CRMB
27. - 29. SEPTEMBER	Hockenheim Classics	VFV
30. - 01. SEPT./OKT.	Klassik GP, Schleizer Dreieck	VFV

Alle VFV Termine unter Vorbehalt

Foto: Monique van Hemert

Im April (Info 2/2022), 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

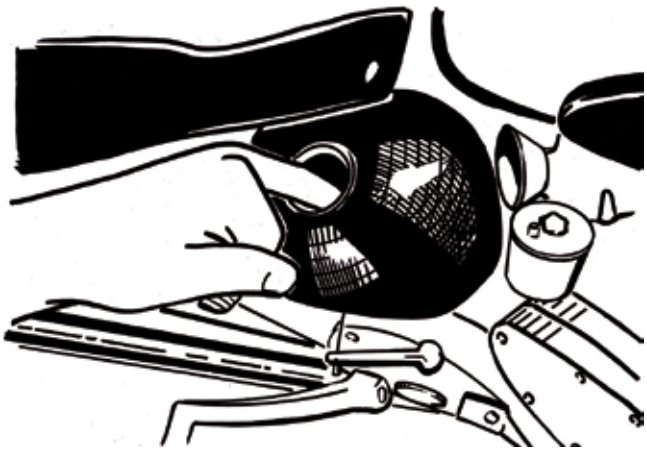
____ S - Ersatzteile - Spezialwerkzeug / specialtools/spares

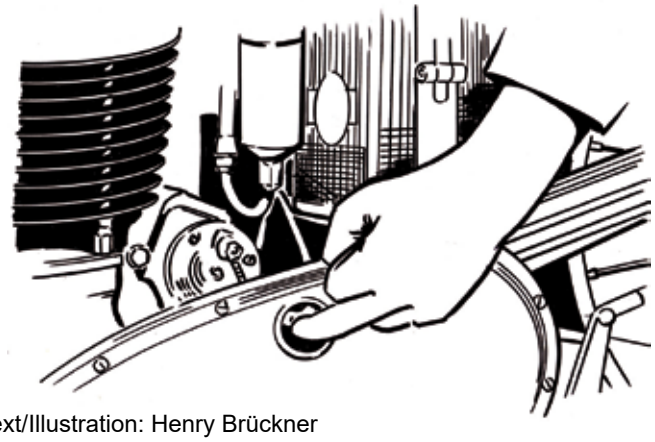
_____
(Unterschrift / Signature)

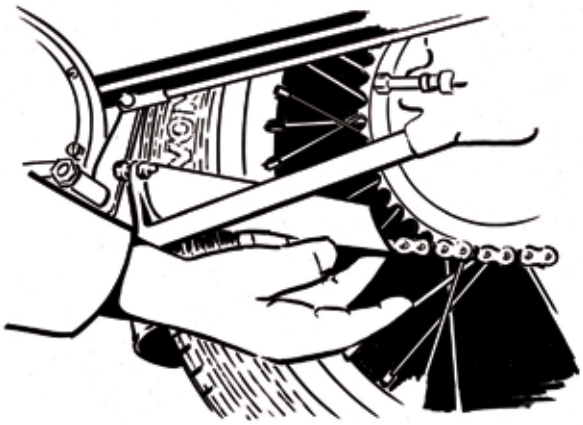
Eine Lanze für den Mittelfinger

Er hat einen schlechten Ruf, der Mittelfinger. Macht man sich kundig so findet man, dass der Mittelfinger schon bei den Römern eine eindeutige Bedeutung hatte. Dabei ist es doch so, dass er vielseitig einzusetzen ist. Ein hilfreicher Geselle. Jeder von uns fühlt, testet und forscht mit ihm - Ölfüllstand, Ölzustand, Kettenspannung, Temperatur und einiges mehr. All das kann uns unser Mittelfinger zuverlässig sagen. Also bitte, nicht immer diese Vorurteile.

Beste Grüße vom Niederrhein
Henry







Text/Illustration: Henry Brückner

TOOLBOX STORYS

Von Stefan Klein (Text / Fotos)

Nach einer Zündapp KS 50 Sport und einer Yamaha DS 7 war mein nächstes Motorrad 1976 eine Hein Gericke „Wasserschaden-Suzuki“ GT 500, die sich aber nach einem Diebstahl nicht wieder richtig erholte und ihre ursprüngliche Zuverlässigkeit verloren hatte. Auf der Suche nach einem neuen Motorrad wurde ich auf eine schon ca. zwei Jahre bei einem Yamaha - Händler in Kiel stehende Norton Commando 850 Interstate von 1973 aufmerksam gemacht. Ich einen Viertakter? Eine Engländerin? Kann ich das? Bin ich schon reif dafür?

Egal, frisch gewagt ist halb gewonnen. Im März 1978 - gerade 21 Jahre alt geworden- wurde ich stolzer Besitzer und habe das bisher nicht bereut. Ein Jahr später, im Sommer 1979, fuhr ich mit meiner damaligen Freundin und heutigen Ehefrau nach Frankreich, um einer Gastschülerin die sie in Deutschland besucht hatte, einen Gegenbesuch abzustatten. Deren Vater arbeitete bei der französischen Telefongesellschaft, was sich später noch als sehr hilfreich herausstellen sollte. Im unteren Fach des größten Harro-Elefantenboys begleiteten mich immer, neben einem Knarren Kasten der um eine zöllige Nuss ergänzt war, zwei Montier Eisen (30 cm lang, nie benutzt), mehrere Maul- und Inbusschlüssel, verschiedener Krimskrams sowie das Werkzeug zum Vorspannen der Kupplungsdruckfeder und der Abzieher für das Primärkettenritzel. Leider bis dahin kein Kupplungszug.

Auf der Anreise riss an der linken Schalldämpferbefestigung das kleine Drehteil mit dem Gewinde aus und ich befestigte den Schalldämpfer (Typ: Bohnendose) mit Gewebeband, das in der Isolation von Elektromotorenwicklungen verwendet wird. Später habe ich auf die leichteren „straight-through“ umgestellt. Wir kamen gut in einem kleinen Dorf bei Tours an der Loire an. Der Gastvater (Besitzer einer BMW R 90S) organisierte die Reparatur des Schalldämpfers bei Freunden. Ein paar schönen Tagen sollte nichts entgegenstehen. Auf einem kurzen Ausflug am nächsten Tag bemerkte ich, dass das Übertragungsverhalten sich schlagartig verschlechtert hatte, vorsichtig fuhren wir ins Quartier zurück. Eine Getriebeöffnung ergab den Bruch der Nebenwelle am primärseitigen Lagersitz. Das war in einer Zeit ohne Internet, Kreditkarte und Mobiltelefon nicht so witzig. Ich hatte als Norton-Anfänger schon ein paar Ersatzteile bei der Fa. Gebr. Wüst in Heuchlingen gekauft, das war damals der einzige Norton-Händler, den ich kannte. Der Gastvater

Improvisierte Auspuffbefestigung in Frankreich 1979

wusste Rat: er rief von seiner Arbeitsstelle bei Wüst an und verband das Telefonat mit seinem Haus. So konnte ich den Leuten dort in aller Ruhe meine Notlage schildern. Am selben Tag ging bei der Fa. Wüst eine Gebrauchtwelle nach Frankreich ´raus und die Rechnung an meine Heimatadresse in Deutschland. Das war großartig und großzügig! Nach drei Tagen kam die Welle in Frankreich an, ich konnte die Norton wieder zusammenbauen und wir konnten unsere Reise fortsetzen.

Später hatte ich mir die gebrochene Welle noch einmal im Detail angeschaut, dabei sind mir folgende Fehler aufgefallen: Die Schleifbearbeitung des Lagersitzes endete mit einem Freistich, der als Kerbe wirkt. Hier wäre ein Übergang mit einem Radius besser für die Dauerfestigkeit gewesen. Zusätzlich war eine spiralförmige „Schmiernut“ mit einem Spitzfräser in den Lagersitz gefräst, die aber ca. 0,1 - 0,2 mm tiefer (!) als der Freistich war und genau im Freistich endete. Dieser Punkt war dann auch der Ausgangspunkt bzw. Rissbeginn des Dauerbruchs. Das bedeutet, dass das Schicksal der Welle schon beim Verlassen der Einspannung auf der Fräsmaschine besiegelt war. Abgesehen davon, dass alle Formen von Nuten in hydrodynamischen Gleitlagern den Öldruckaufbau behindern und schädlich für die Funktion sind. Aber für diese kleinen Nachlässigkeiten lieben wir die Engländerinnen ja gerade.

Meine Norton Commando mit beidseitigen Rohrstützen für die hintere Rahmenschleife

Und der Kupplungszug? Ein oder zwei Tage nach der Abfahrt bei der Gastfamilie riss der Bowdenzug. In irgendeinem kleineren Dorf fand ich eine Werkstatt und zeigte den Zug und den glücklicherweise nicht verloren gegangenen Nippel. Der Monteur „reparierte“ das mit einer Hartlötung. Eine Ahnung sagte mir, dass das nicht richtig sei, aber so genau war mir damals der Unterschied zwischen Hart- und Weichlöten noch nicht geläufig. Es kam wie es kommen musste, nach einem weiteren Tag riss der Nippel erneut. Mit Gefühl ließ sich das Getriebe ohne Kupplung schalten, aber wie wir dann durch gemeinsames „Anrollern“ mit den beiden linken Beinen die Anfahrvorgänge auf dem Rest der Reise immer schafften, kann ich mir heute fast nicht mehr vorstellen. Für die Rückreise nach Norddeutschland planten wir dann einen Zwischenstopp in Heuchlingen ein, ab dann konnte ich auch wieder kuppeln.

Weitere Ausfälle, die ich später einmal im Antriebsstrang hatte, waren ein Zahnbruch in der 3. Stufe - zum Glück fiel der Zahn in den Ölsumpf und das Getriebe blockierte nicht - sowie der Verlust der inneren Keilverzahnung des „clutch centre“. Ursache hierfür war die Montage dieses Teils ohne axiale Vorspannung mit Spiel, was das Abtragen der einzelnen Keile ermöglichte. Einer der Vorbesitzer hatte die hier vorgesehene Scheibe auf der Hauptwelle nicht montiert.

Im Bild auf der vorherigen Seite ist am hinteren Ende eine Rohrverbindung vom hinteren Fußrastenhalter zur oberen Rahmenschleife zu sehen. Dort sind je zwei kleine geteilte Aluklötze vorgesehen, um den Bügel hinter der Sitzbank zu tragen, evtl. Spanngurte zur Befestigung von Gepäck auf dem Soziussitz zu halten und - das ist das wichtigste - die Rohrverbindung mit der horizontalen Rahmenschleife zu verbinden. Diese Streben habe ich auf beiden Seiten eingebaut, nachdem die Rahmenschleife hinter der linken oberen Federbeinaufnahme einmal durchgebrochen war. Das Schweißen des Rahmens habe ich in einer Firma durchführen lassen. Auch diese lange Rahmenschleife ist aus meiner Sicht ein Konstruktionsfehler. Ich meine mich auch zu erinnern, dass irgendwann in den 70ern im MOTORRAD ein Leserbrief auf einen Sturz wegen einer verbogenen Rahmenschleife und eine Befestigungsschraube, die daraufhin den Hinterreifen „aufgeraspelt“ hatte, hingewiesen wurde. Das habe ich jetzt aber nicht mehr recherchiert.

Euch allen weiterhin gute Fahrt!
Stephan Klein, Eutin

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2024

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

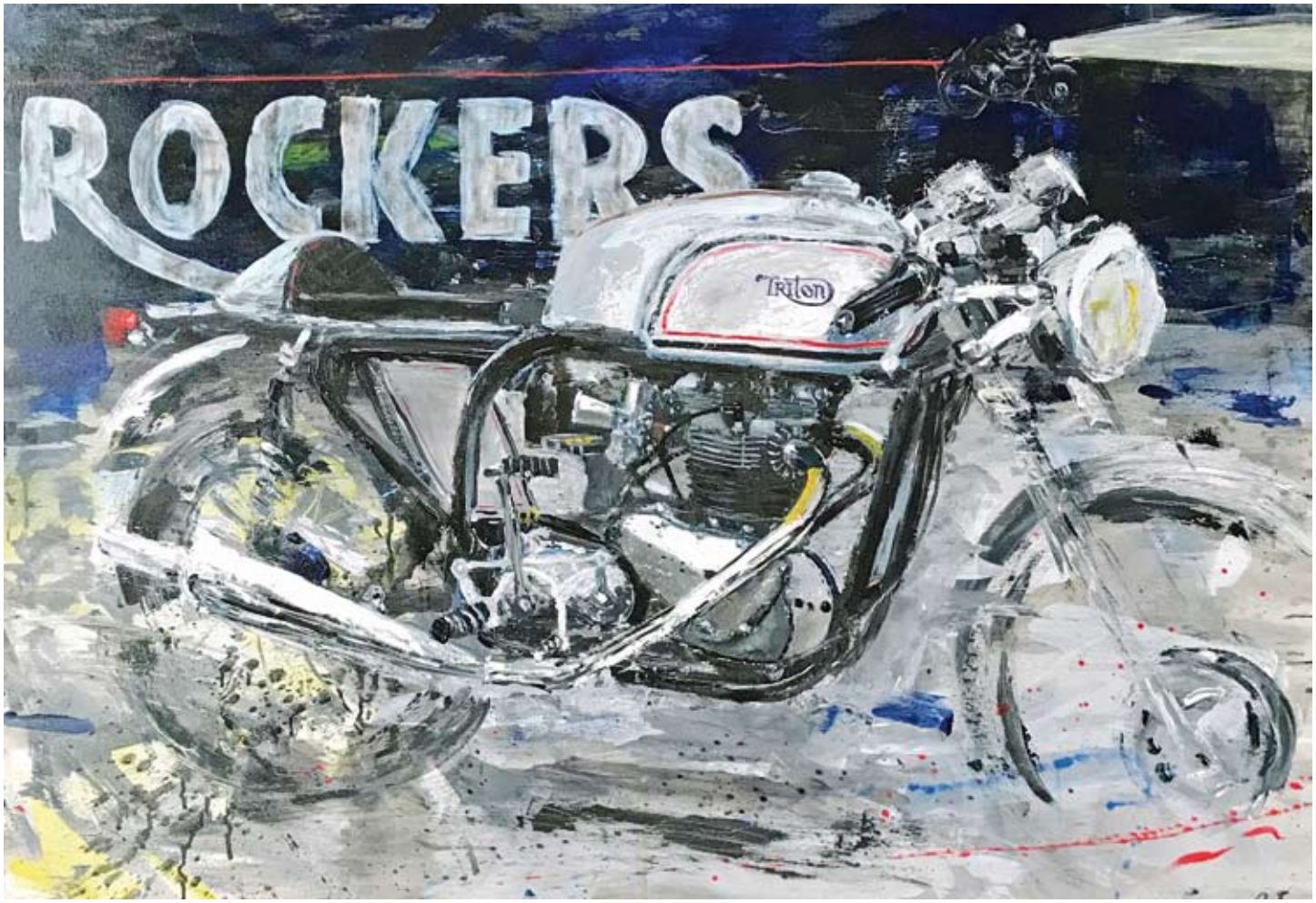
Mittwoch der 01.05. ist Anfahrtstag
Donnerstag der 02.05. 10 Uhr Ausfahrt „auf der Vietzstraße Route de Cidre“ Rund um Saarburg, ca. 155 km
Freitag der 03.05. und Samstag 04.05. 10 Uhr Ausfahrten nach Luxemburg und Frankreich, jeweils ca. 170 km
Sonntag 05.05. Abreise. Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!

Kartenausschnitt: OpenStreetMap

Infos zum Hotel:
Es gibt 26 Doppelzimmer, 3 Einzelzimmer, 1x Apartment als 3 Einzelzimmer mit gemeinsamem Bad. Die Preise für 4 Übernachtungen mit Halbpension (Frühstück und 4 Gang Abendessen) sind im Doppelzimmer 264,- € / Person und im Einzelzimmer 360,- €.
Tipp für diejenigen, die alleine kommen: sich mit einem Freund / Bekannten ein Doppelzimmer teilen mit getrennten Betten.
Frühstück ab 7.30 Uhr, Abendessen 19 Uhr. Für 5 Wohnmobile ist Platz direkt neben dem Hotel.
Wichtig: Alle Zimmer sind reserviert bis 29.02.2024 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!
Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden! Tankstellen sind im Umkreis von ca. 7 km vor Ort (je nach Richtung).

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

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf Thomas Tschoepe



„Rockers Triton“ Maltechnik: Acryl auf Leinwand, Maße: 1,50m x 1,00m
Abdruck mir freundlicher Genehmigung des Künstlers Björn Bettlewski (Kontakt: bettlewski@htp-tel.de)

LIMORA
Erhalten, was bewegt.

Bike Cover
mit Union-Jack-Motiv. Indoor Cover für mittelgroße Motorräder von 191 cm bis 230 cm Länge
543290 **129,-**

Kettennietdrücker
einfach und präzise öffnet und vernietet alle Rollenketten mit Nietdurchmesser 3, 4 und 5 mm
Auch O-Ring-Ketten
489351 **85,-**

Limora Katalog Oldtimer-Warenhaus 2023
Mehr als 1.600 Seiten
Von A wie Autoradio bis Z wie Zusatzscheinwerfer. Katalog jetzt vorbestellen!
551001 **kostenfrei**

Batterieladegerät Toolman's choice NG
für **6 Volt und 12 Volt** Batterien, mit 7-Stufen Automatik Programm und LCD Anzeige. Batteriekapazität: 6 V: 4 - 30 Ah und 12 V: 4 - 120 Ah
542377 **44,-**

www.Limora.com • Tel. 49 (0) 26 83 - 97 99 0

Text / Fotos: Henry Brückner

Stilvolle Pause bei Cappuccino, guter Lektüre und leckeren Cookies

Was kann es schöneres geben, gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit. Die CBBC-Cookies sind eine Niederrhein-Creation mit dem besonderen Flair. Die Herstellung erfolgte in üblicher Plätzchenbackweise. Die Ausstechform und der CBBC-Stempel sind im 3D-Druck hergestellt.

Viele Grüße vom kreativen Niederrhein
Henry

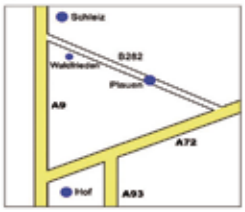
17. Vogtländisches Engländer Treffen

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

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

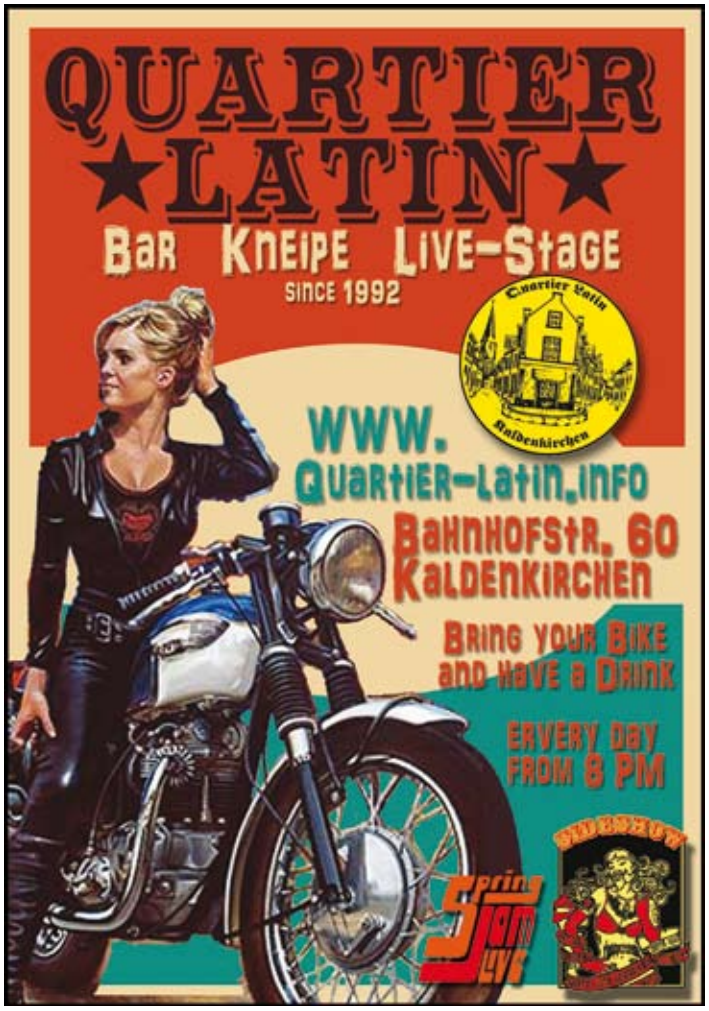
Ablauf:
Freitag, Anreise, Abends Gastronomische Versorgung
Samstag, ca.10.30 Uhr Ausfahrt durchs Vogtland bis ca. 17.00 Uhr
Sonntag, nach dem Frühstück Auflösung

Eingeladen sind alle Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder, jeder ist willkommen auch ohne Engländer, je englischer desto besser. Übernachtung ist in 4 Bett-Bungalows möglich. Reservierungen könnt ihr selbst direkt beim Betreiber unter Tel.: 036645-22352 oder 022234 oder bei Heike Streit 1722494986 für Womo und Zelte, sind genügend Flächen vorhanden.



Weitere Infos:

Alfred Mühlberg, Rückertstr. 30, 08525 Plauen, Tel. 03741- 523753
Fax: 03741-598876; E-Mail: sabinemuehlberg@gmx.de



Hat es leider nicht in den Kalender geschafft, trotzdem sehr schön! Foto: Walter Haspel