

# CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



# AKTUELLES VOM PRÄSI



Hallo CBBC-Leute,

Nun schreibe ich mal ein paar Wünsche vom Präsi auf, die bestimmte Treffen, sei es mehrtägige oder Eintagestreffen oder Veranstaltungen, betreffen auch hier ins Vorwort mit hinein. Aber alles der Reihe nach, wie der Bauer die Klöße mit dem Schweinebraten verdrückt!

Ja was soll ich sagen, die 18. Winter Classic Bike war ein toller Erfolg, gerade in Sachen CBBC Stand. Der Vorschlag von Gerry (Mitglied im CBBC) war goldrichtig, dass ich doch wieder zurück ins Boot kam um mit ihm gemeinsam einen Stand zumachen.

Was mir sehr am Herzen liegt: Schreibt mir Bitte eine kurze Info, ob Ihr an dem Taunus-Treffen in Rettershain Ende August, was diesmal unter der Leitung von Uli Schuhmacher geführt wird, teilnehmt und wieviele Tage. Ich melde dem Bürgermeister Uwe und seiner Frau dann die Teilnehmer/innen - Anzahl, dass die planen können wegen dem Essen und Trinken für die Tage! Info an mich wie lange ihr bleibt an präsi@cbbc.de, oder ein kurzer Anruf und ich gebe das weiter an den Bürgermeister Uwe. Platz für WOMO, ZELTE ist genug da rund um das Gemeindehaus. (werde auch wieder, um den Uli zu entlasten, die Gebühr für das Übernachtungsgeld einsammeln), keine Panik es wird bezahlbar bleiben. Und für das restliche Treffen ist der Uli S. (CBBC-Mitglied) der Mann der Stunde und der Macher.

Da ich nicht nur in Rettershain zugegen bin, wegen der JHV vom CBBC die am Samstag am späten Nachmittag abgehalten wird,

gleich noch zwei Tpersönlich am Herzradhaus Stocksiefen (Mitglied) macht am eventuell sogar den Straßenabsperung) Motorradfest, wo ich mit meinen Leuten vom Rhein Main Stammtisch wieder einen Stand machen werde für den CBBC und die „Clown Doktoren Wiesbaden e.V.“ Ich würde mich freuen, wenn viele Leute vom Club dort vorbei schauen würden bei uns. Die Geschäftsführer Werner H. und Arne M. richten mit Liebe und Freude das Treffen für Motorradfreundliche Menschen aus.

Zum Treffen in Wiesbaden-Frauenstein (Motorrad Sonntag den 15.06.) werde ich bei meinem Freund Dieter O., 1.Vorsitzender des Motor Sport Club Frauenstein, wieder einen Stand für den CBBC und die „Clown Doktoren Wiesbaden e.V.“ machen, wir freuen uns über den Besuch von Euch.

Nun, die Zeit zieht ins Land, und ich wünsche allen, die dieses Jahr ein Treffen machen, nur das Beste, viel Sonnenschein und nette Leute, die als Besucher vorbeikommen.

In diesem Sinne - eine weiterhin gute und unfallfreie Motorradsaison 2025.

Gruß, der Präsi Dieter

# AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

In dieser Ausgabe findet ihr, unter anderem, die aktualisierte Breakdown Liste 2025. Vielen Dank an meinen Vorgänger Wolfgang Wagner, der die Liste pflegt und sie mir zur Verfügung stellt. Aufgrund der Anfrage eines Mitglieds, ob die Breakdown Liste überhaupt noch genutzt wird und ob man sie nicht durch eine offenere „Kontaktliste“ ersetzen sollte, hatte ich in meinem letzten Vorwort um Eure Meinung dazu gebeten. Leider habe ich keine einzige Rückmeldung dazu erhalten. Für den Vorstand ist es schwierig über diese und andere Fragen zu entscheiden, wenn die Meinung der Mitglieder dazu völlig im Dunkeln liegt. So wird wohl alles beim Alten bleiben. Es würde sich m.E. aber lohnen, mal darüber nachzudenken, was noch zeitgemäß ist, schließlich ist das alles auch mit Aufwand verbunden.

Für die aktuelle INFO habe ich etliche Beiträge erhalten, das stimmt mich positiv, immer mehr Leute überwinden offensichtlich ihre Scheu und trauen sich zu schreiben. Das freut mich wirklich und ich hoffe dieser Trend hält an, zumal die kommende Saison ja auch wieder Themen liefern sollte, ich danke allen Autoren! Ein, zwei Beiträge habe ich mir aber für die nächste Ausgabe aufgespart, denn ich musste feststellen, dass es riskant ist sein ganzes Pulver auf einmal zu verschießen, denn dann steht man bei der nächsten INFO, wenn nicht viel kommt, blank da.

In dieser INFO findet Ihr auch alle Einladungen zu unseren Treffen. Es gibt also viele Gelegenheiten, wieder alte Freunde zu Treffen, oder für diejenigen die neu im Club sind, oder die bisher keine Treffen angesteuert haben, Kontakt aufzunehmen und andere Mitglieder kennen zu lernen. Vieles läuft heute ja über Internet Foren, Whats App Gruppen, oder Email, alles schön und gut. Natürlich nutze ich heutzutage alle

diese Möglichkeiten mehr Frust als Freude nach wie vor ist der durch nichts zu erkennen dadurch entstehen, die ein und uns bereichern.

Zum Schluss möchte ich Euch nochmal die Sonderausstellung „British Beauties“ im Zweiradmuseum Neckarsulm ans Herz legen. Falls Ihr es bisher noch nicht geschafft habt das Museum zu besuchen - die Sonderausstellung ist noch bis 1. Mai 2025 geöffnet!

Ich hoffe wir sehen uns, Grüße von der Ostalb



(wobei mir die Foren de bereiten). Aber persönliche Kontakt setzen. Außerdem Freundschaften Leben lang halten In diesem Sinne möchte ich Euch ermuntern: Sattelt Eure Ladys und „reitet“ zu den Treffen, das ist es, was für mich das Clubleben ausmacht.



# CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2025

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

Wir waren Anfang Oktober eine Woche in Kollnburg im Hotel und haben die beiden Touren abgefahren.  
Ihr könnt euch auf zwei sehr schöne Touren freuen.

Donnerstag der 01.05.2025 ist Anfahrtsstg  
Freitag der 02.05.2025 10 Uhr Ausfahrt „Große Arber Tour“ 150 km  
Samstag der 03.05.2025 10 Uhr Ausfahrt „Donau Engel Tour“ 150 km,  
Sonntag 04.05.2023 Abreise.  
Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!

## 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.

Alle Motorräder können auf der Burg unter einem befestigten Unterstand abgestellt werden. Wichtig: **die Burgeinfahrt 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: fahrt direkt Richtung Sportplatz Schloßbergweg, dort auf der linken Seite 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).

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

## TERMINE 2025

### CBBC Termine:

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. (mit dem AJS/Matchless Club NL)

29.08. - 31.08. Taunus Treffen in Rettershain, mit Jahreshauptversammlung!

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

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

### Außerdem:

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

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

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

08.08 - 09.08. 53. Int. British Biker Meeting des MC Black Shadow, Heuwiese, Weite SG (CH)



# Winter-Classic-Bike 2025

Text / Fotos: Dieter Beck

**A**m Sonntag, den 26.01. 2025 war es wieder soweit am alten Opel-Werk. „Die Werkhalle“ stand für Motorradmenschen mit Leidenschaft zum Oldtimer Motorrad bereit. Das Event im Rhein-Main-Gebiet für Liebhaber und Freunde von altem historischem Zweirad-Fahrzeugbau im Januar gemacht, mit viel Herzblut vom Werner Kasper der die Oldtimer Welt lebt, sei es Motorrad oder Automobil. Es war erst ein bisschen turbulent wegen des Termins, aber meine Kameraden vom Rhein-Main Stammtisch, Royal-Enfield Forum, oder CBBC-Freunde stehen da voll hinter mir, wenn ich da einen einen Stand mache. Ich wollte auch erst nicht so recht ´ran mit einem Ständchen, mal einfach nur Besucher sein. Aber man macht da ja meistens die Rechnung ohne seine Freunde. Also habe ich mich dann doch wieder begeistern lassen, ich wäre da der richtige Kerl sagte mein Freund Gerry. Und der hatte Recht gehabt, dieses Mal haben wir uns selbst übertroffen!

Joo und schon war wieder das Klappern und Sammeln für den Stand angesagt, vom CBBC erhielt ich alte Info-Zeitschriften usw.... Die Leute wissen ja, dass ich jedes Jahr auch für einen guten Zweck an meinem Ständchen etwas mache, ich hab mir halt die Clown Doktoren Wiesbaden e.V. auf meine Fahne geschrieben. Diesmal hatte Johanna mit ihrer Tochter den Clown Doktoren Stand gemacht, mit sehr großem Erfolg, es muss ja auch mal erwähnt werden.

„Die Werkhalle“, die nennt sich wirklich so, da passt es schon super mit der Heizung und den anderen Räumlichkeiten. Der Werner Kasper, Stammtischfreund von unserm Stammtisch Rhein-Main RE und CBBC, hatte uns einen sehr schönen Platz reserviert. Am Stand eine BSA Golden Flash vom Olaf, eine Triumph Trident

Bj.69 vom Gerry, vom Markus (ARIEL CLUB) eine 51 Ariel, eine Bonneville von einem guten Bekannten, vom Werner Kasper seine Sunbeam und meine 535 Pre-Unit aus dem Hause von Flo Nytz, die aber an dem Tag einen neuen Herrn fand.

Nun war das eigentlich Schöne auch mal dran für mich, dass ich nicht alleine war. Ich konnte in aller Ruhe Motorräder, Mopeds und Roller bestaunen, die dort ausgestellt wurden. Am Mittag führte ich den Besuchern eine Oldtimer Creme-Chrom-Politur vor, an dem Werner Kasper seiner Sunbeam, also Zuschauer/innen hatte ich genug, auch dem Markus seine Ariel bekam eine Versuchspolitur am Auspuff mit Erfolg. Ich finde es echt freundlich, dass die Firma Liqui Moly Ulm mich bei meinen Treffen und Veranstaltungen mit ihren Oldtimer-Pflegemitteln unterstützt und damit auch Menschen anzieht an den Stand, die Spenden geben für die Clown Doktoren Wiesbaden e.V. Da geh´ ich gerne mal auf die Knie und zeige beim Auspuffpolieren was in den Produkten steckt!

Die CBBC-Hefte und Flyer waren ab 14 Uhr alle vergriffen. Zu Hause angekommen, gönnte ich mir ein schönes Abendessen und ein heißes Bad und ließ zufrieden den Tag noch mal Revue passieren. Ich finde es immer wieder gut, was der Veranstalter Werner Kasper macht, alles mit Herz und ohne Kommerz - die nächste Winter-Classic-Bike kommt bestimmt.

In diesem Sinne Dank an all die Leute vom CBBC Rhein-Main und CBBC-Stammtisch und dem RE-Forum, die mich wieder unterstützten und uns am Stand besuchten.

Gruß Dieter, Euer Präsi



Nicht zu übersehen: Die Club-Fahne am Stand



Der Präsi poliert nicht nur das Image des CBBC...



Nein, keine BSA sondern eine frühe Kawasaki 650



Top restaurierte Horex



Zierlicher Kreidler Renner



Toller Kreidler Crosser - gab es das so zu kaufen?

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**

Wie jedes Jahr hat zum Monatswechsel Januar/Februar wieder das große Classic-Event im Norden seine Pforten geöffnet. Im Foyer begrüßte uns traditionell der CBBC-Stand, der von unseren Bremer Freunden um Udo Orths gestaltet wurde. Als Blickfang vorne weg das grüne Renn-Gespann von Wolfgang Helms und rund herum weitere Preziosen aus dem Bestand der Mitglieder des Stammtisches. Der Clubstand war wieder erster Anlauf für viele Mitglieder und Stammtischfreunde, die aus dem norddeutschen Raum per Zug oder Auto angereist waren. Ein Begrüßungskaffee, ein kurzes Schwätzchen oder auch ein längeres Fachgespräch und dann konnte der Rundgang durch die (heiligen?) Hallen beginnen.

Nebenan der Stand des Norton Owners Club mit einer Auswahl schöner alter Maschinen. Auch der VFV war mit einer umfangreichen Ausstellung vertreten. Einen Stand weiter glänzten u.a. die roten Werks-Renner von MV Augusta. Etwas weiter das sechszyindrische Flaggschiff von Benelli: eine toprestaurierte Sei. Auch seltene Motorräder, wie z.B. eine Silk, oder die Hesketh V1000 – von beiden Modellen wurden seinerzeit jeweils nur knapp 140 Stück gebaut – waren zu sehen.

Im Obergeschoss war eine interessante Sammlung von Bahn-Rennrädern aus den 50er bis 80er Jahren aufgebaut. Auch ohne Motor konnte man hier anspruchsvolle Technik und elegantes Styling bewundern.

In der Halle 1 war die diesjährige Sonderausstellung „Die 80er Jahre – Technik trifft Design“. Ein m.E. sehr kompetenter Kommentator moderierte die Ausstellung und stellte Tops und Flops der damals führenden Produzenten und ihre technischen Neuerungen vor. Die restliche Halle war wieder den Händlern und Schnäppchenjägern vorbehalten. Im Spiegelsaal wurden in der „Classic Custom Motorcycle Lounge“ diverse interessante Umbauten präsentiert.

Ein Versuch gezielt jüngeres Publikum zu erreichen war die Abteilung „Klassiker-Nachwuchs“. Hier versuchte man den Nachwuchs in der Oldtimer-Szene u.a. mit Live-Instandsetzungen zu fördern. Insgesamt hatte ich den Eindruck, dass den kleineren Clubs wieder mehr Raum gewährt wurde. Auch wenn die Edel-Karossen und ihre Clubs wieder sehr präsent waren. Und daran kann man sich letztlich auch erfreuen. Die Messe-Organisatoren zählten dieses Jahr knapp 47.000 Besucher, vorwiegend aus Norddeutschland, Holland und Dänemark. Und ein deutlich jüngeres Publikum. Das lässt für die Klassik-Szene hoffen.

Leider ging für mich die Zeit viel zu schnell rum, aber es war doch ein gelungener Auftakt für die kommende Saison. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an unsere Bremer Clubfreunde und deren Mitglieder des zugehörigen Stammtisches für die gelungene Präsentation unseres Clubs.

Text / Fotos: Volker Iserhoht



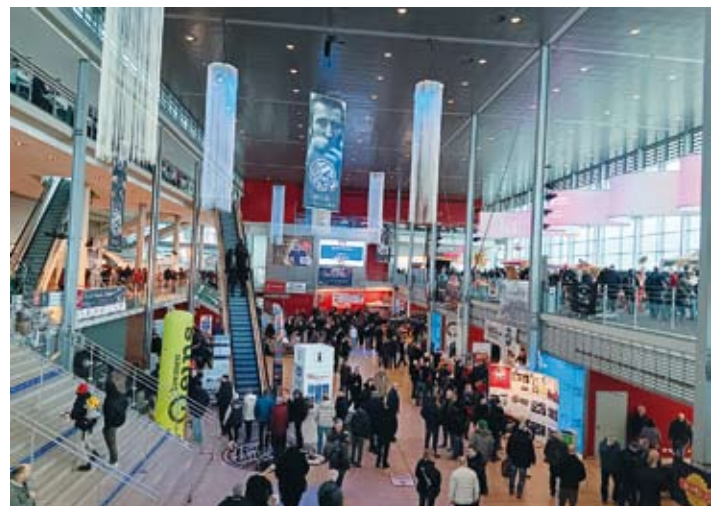
Der CBBC Stand im Foyer



„Hoher Besuch“ am CBBC Stand



Der Stand des Norton Owners Club



Blick ins Foyer, Halle 1

# Nochmal Thema Reifenfabrikatsbindung

von Klaus Struckholt

Hallo Freunde, ich möchte mich zum Thema Reifenfabrikatsbindung äußern. Ich habe mich bei der KÜS erkundigt. Ich versuche es mal verständlich wiederzugeben. Ich hoffe, dass ich es so richtig verstanden habe. Wir müssen praktisch zwischen 3 Fällen unterscheiden:

1. Serienmäßige Motorräder mit EG-Zulassung,
2. Motorräder mit Einzelabnahmen nach §21 und
3. Motorräder mit nationaler Zulassung.

Fall 1 ist am einfachsten abzuhandeln. Die dürfen alles fahren was im Fahrzeugschein steht. Egal von welchem Hersteller. Wichtig ist nur das die Größe, Bauart, Geschwindigkeits- und Lastindex der Zulassungsbescheinigung Teil 1 entsprechen.

Im Fall 2 müssen die Reifen gefahren werden, die durch die Einzelabnahme vorgeschrieben sind. Egal ob EG oder nationale Zulassung. Werden andere Reifen montiert, z.B. anderer Hersteller, müssen diese wieder neu abgenommen und unverzüglich in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 eingetragen werden. Es reicht nicht nur die Abnahme mitzuführen. Die alten Reifen müssen ausgetragen werden.

Im Fall 3 ist es von der Betriebserlaubnis abhängig. Sind in der Betriebserlaubnis Reifen aufgeführt, die nicht mehr lieferbar sind und das ist in einigen Fällen so, müssen die neuen Reifen durch eine Einzelabnahme, d.h. über §21 neu abgenommen werden und unverzüglich in die Zulassungsbescheinigung Teil 1 eingetragen werden. Auch hier reicht es nicht die Abnahme mitzuführen. Sind in der Betriebserlaubnis keine spezifischen Reifen aufgeführt, braucht man die neuen Reifen NICHT eintragen lassen, wenn sie den Angaben, d.h. Größe, Bauart, Geschwindigkeits- Tragfähigkeitsindex, entsprechen. Sie müssen vorne und hinten vom gleichen Hersteller

sein. Deswegen ist es gut, wenn man den alten Kraftfahrzeugbrief noch hat, denn der alte Brief ist die Betriebserlaubnis. Leider gibt es dieses Dokument nicht mehr. Heute hat man nur noch die Zulassungsbescheinigung Teil 2, und da stehen keine relevanten technischen Daten mehr drin. Für alle relevanten technischen Daten hat man heute das C O C - Papier.

Ich habe auch noch eine Kawasaki Z 400, da steht in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 auch dieser blöde Satz: „Reifenfabrikatsbindung gemäß Betriebserlaubnis beachten“ drin. Zum Glück habe ich noch den alten Brief und da ist keine Reifenfabrikatsbindung eingetragen. Also kann ich jeden Reifen fahren, der den Angaben im Brief entspricht ohne ihn eintragen zu lassen. Anders ist es bei der Speed Triple von meinem Sohn. Da steht genau drin welches Fabrikat er fahren muss. Will er jetzt neue Reifen aufziehen lassen, muss er die, wie oben beschrieben, über eine Einzelabnahme eintragen lassen. Noch eine Sache ist sehr wichtig. Die Unbenklichkeitsbescheinigung eines Reifenherstellers ist NICHT mehr gültig. Sie kann nur noch als Eintragungshilfe bei der Abnahme verwendet werden. Als letztes stellt sich noch die Frage, wo bekomme ich die Betriebserlaubnis her, wenn der alte Brief nicht mehr vorhanden ist? Ich hatte Glück. Die freundliche Prüferin einer KÜS Prüfstelle hat in der Datenbank der KÜS nachgeschaut und mir die entsprechenden Informationen zur Verfügung gestellt. Normalerweise sind alle Betriebserlaubnisse beim KBA in Flensburg hinterlegt. Wie man sie dort beantragen kann, weiß ich nicht. Vielleicht kann man ja auch auf den CBBC Briefkopie-Service zugreifen. Ich hoffe mit diesem Artikel, noch mal ausdrücklich erwähnt: es ist meine persönliche Auslegung der Reifenfabrikatsbindung, etwas vom Verständnis beigetragen zu haben und nicht noch mehr Verwirrung gestiftet zu haben. Ich wünsche euch Allen eine schöne Motorradsaison und vielleicht sieht man sich ja mal auf einem Treffen.

Klaus Struckholt

## Winterspezialstammtisch CBBC OWL 2025

**Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt!**

Für unseren Winterspezialstammtisch war mal wieder der Runkelkrug gebucht. Leider hatten die Betreiber unsere Reservierung verdrödelte und so standen wir ratlos in der Kälte der Januarnacht. Glücklicherweise ergriff unser Stammtischkollege Bernd die Initiative und besorgte in Windeseile eine neue Lokalisation. Es ist gar nicht so einfach für 15 Personen an einem Samstagabend ein schönes Plätzchen zu finden. Bernd organisierte ein Lokal in der näheren Umgebung und wir konnten mit etwas Verspätung unser Treffen abhalten! Statt gut bürgerlich gab es griechische Küche. Bei „Thomas“ in Sieker Mitte fand jeder ein leckeres Menü. So hatten wir doch noch einen vergnüglichen Abend und konnten neue und alte Geschichten erzählen.

Auch in diesem Jahr trifft sich der CBBC Stammtisch OWL jeden dritten Sonntag im Monat ab 11Uhr in der Gaststätte Friedrichshöhe, in Steinhagen. Besonders bei gutem Wetter lohnt sich der Besuch, dann können wir im Biergarten direkt bei unseren Mopeds sitzen.

Im Sommer findet auch unser CBBC OWL Meeting wieder statt. Bereits zum achten mal laden wir alle Freundinnen und Freunde der englischen Motorradkultur zu uns ein! Vom 20.-22. Juni 2025 treffen wir uns im „Alten Kohlenlager“, die Einladung findet ihr in der CBBC Info.

Dietmar Wenner, Foto: Rainer Deppe





### Motortechnik Rainer Traupel

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

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



# Ein Jugendtraum wird wahr

Text / Fotos: Udo Stadler

Zuerst einmal zu meiner Person. Mein Name ist Udo Stadler und ich wohne in der Nähe von Nörvenich am Fuße der Eifel. Ich bin 65 Jahre alt und bin schon seit vielen Jahren ein großer Fan von alten Fahrzeugen sowohl zwei- und vierrädig. Zurzeit besitze ich mehrere alte PKW's sowie einige ältere Motorräder. In meiner Garage stehen eine NSU Max, eine Moto Guzzi V7 700, eine Honda GB 500 und eine Harley Davidson Road King Classic, wenn die Touren mal länger und weiter werden sollen. Ein Engländer fehlte mir jetzt noch in meiner Sammlung. Einen Triumph Spitfire MK III hatte ich schon mal in jungen Jahren und der musste leider weichen, wie die Familie größer wurde und wir uns einen Volvo Amazon zulegte. Jedenfalls hatten wir das Zollwerkzeug nicht umsonst angeschafft, denn die frühen Schweden hatten auch Zoll.

Jetzt aber zum Weg zu meiner Hesketh V1000. Es war 1984, als ich mit einigen Weggefährten die IFMA in Köln besuchte. Wir streiften gemeinsam durch die Hallen, bis ich in einem Bereich sehr viele Union Jacks an der Decke sah. Ich sagte da müssen wir hin. Es kam zu Protesten wie zum Beispiel: "was sollen wir denn da, die ölen doch und sind nicht so stabil..." usw. Doch wir gingen hin. Mir fiel sofort ein kleiner Stand mit drei Motorrädern auf. Es waren zwei V1000 und eine V1000 Vampire. Der Preis war damals 29.000 DM. Dafür bekam der stolze Besitzer aber auch ein schwarzes Handtuch und eine schwarze Dose Handwaschpaste mit dem Lord-Hesketh Wappen dazu. Ich war begeistert. Einer meiner Begleiter fühlte sich in seiner früheren Bemerkung bestätigt: "Siehste, die rechnen selber schon damit das die nicht hält und geben schon Handtuch und Handwaschpaste dazu". Der Preis machte die Entscheidung leicht sie doch nicht zu kaufen. Es reichte nur zu einem Prospekt.

Zeitschnitt - 2011. Es ist ein verregener Tag. Ich könnte mal den Keller aufräumen, gesagt getan. Bei solchen Aktionen findet man hier und da schon mal verschollene Schätze. In dem Fall war es das Hesketh Prospekt aus dem Jahr 1984. Jetzt wurde recherchiert was aus dieser Marke geworden ist. Im Internet fand ich sehr viele Informationen und auch einen Hinweis auf den Hesketh Owners Club in England. Daraufhin habe ich mich beim HOC angemeldet. 2012 machten wir einen Urlaub in England und besuchten ein Mitglied des HOC und sahen und hörten das erste Mal eine Hesketh V1000 in freier Wildbahn. Es folgte später eine Tagestour mit dem HOC, die eine Europa-Reise machten, am Rhein entlang. Dann war lange Ruhe in Sachen Hesketh, bis



Die V1000 auf der IFMA in Köln 1984





**Alpentour 2022: Hesketh Prototyp Vortan bei Treviso**

auf die Mitgliedschaft und die regelmäßige Zusendung der "Sock" (Mitgliederzeitschrift des HOC). Es sollte wegen des Brexits ein Fehler sein.

Zeitschnitt - 2022. Jetzt sollte es Mitte des Jahres in Rente gehen. Und da braucht man ja ein Projekt. Gerade im Juni plante der HOC eine zweiwöchige Tour mit dem Ziel Alpen und Dolomiten. Auf dieser Tour sollten auch Mitglieder aus den Niederlanden, Deutschland, Schweiz, Italien und Frankreich besucht und in diese Tour mit eingebunden werden. Es war eine wunderschöne Tour, von der man alleine wieder einen Bericht machen könnte. Der HOC machte daraus eine Sock-Sonderausgabe. Ich wollte eigentlich mal sehen wie zuverlässig die Motorräder auf langen Strecken sind. Und so schloss ich mich der Gruppe an und ich lernte viele nette Biker kennen und sah sehr schöne private Motorradsammlungen mit seltenen und schönen Fahrzeugen. Resümee: alle Teilnehmer der Tour sind wieder gut nach Hause gekommen. Ein Plattfuß und eine längere Diskussion darüber, welche Zündkerzen man für die Alpen und Dolomiten nimmt, waren die einzigen Ereignisse. Bemerkenswert war auch das Miteinander der Teilnehmer aus so vielen Ländern und die tollen Landschaften die wir bereisten. 2023 machten wir mit dem HOC eine einwöchige Frankreich-Tour die auch sehr schön war. 2024 war eine Tour durch die Niederlande geplant, die aber nicht zustande kam, worauf hin die Engländer anfragten ob ich im Sommer zu Hause bin und ich ihnen etwas von der Eifel zeigen könnte. Gesagt getan, wir haben dann vier Tage Eifel gemacht.

Ab 2022 wurde dann die Suche nach einer Hesketh V1000 intensiviert. Von meinen englischen Clubfreunden bekam ich immer hinweise wo eine verkauft wird und sie übernahmen auch hier und da Besichtigungen vor Ort und Probefahrten in England. Nach Überprüfung der Bikes (es waren nicht viele die Angeboten wurden) kam dann Daumen rauf oder runter. Ein interessantes Bike wurde mir in unserem Winterurlaub 2022 angeboten. Hier war der Erstbesitzer verstorben und die Hesketh wurde mit jeder Menge Historie angeboten und sie sah auch noch sehr gut auf den Bildern aus. Das Problem war, ich brauchte nach dem Brexit einen Reisepass und der Urlaub erwies sich als schlechter Zeitpunkt für so ein unterfangen bei deutschen Behörden. Irgendwann hatte ich einen Reisepass (per Express), aber das Motorrad war verkauft. Nach weiteren Angeboten, ein Gespann (ist nicht das meine) und einer weiteren Solo-Maschine (fiel durch den Begutachtungstest vom Clubkamerad) wurde die Wunschmaschine von 2022 wieder angeboten. Leider stand sie jetzt in Nordirland und ich hatte dort keinen Ansprechpartner vor Ort und musste sie selbst testen und begutachten. Der Kontakt war schnell hergestellt und 28. Februar war das erste Telefonat. Es wurden Bilder und Mails ausgetauscht.

Die Erstellung des Besichtigungstermin gestaltete sich schwierig. Trevor (der Verkäufer) und ich fassten dann das Pfingstwochenende im Mai ins Auge. Ich als wenig bis gar nicht Flieger plante dann meine Hin- und Rückreise. Man könnte diese Reise sehr schnell absolvieren mit Direktflügen, die aber fast das doppelte kosten als die Flüge durch halb Europa mit Zwischenstopps. Ich entschied mich für einen Flug über



**V1000 Parade des HOC in Eaton Neston, Foto: Colin Evans**

Düsseldorf mit kurzem Stopp in Birmingham und dann nach Belfast. Da hätte ich dann 8 Stunden Zeit für den Kauf des Motorrads. Danach ginge es dann von Belfast nach Mallorca (ebenfalls 8 Stunden Aufenthalt) und dann zurück nach Düsseldorf. Das Pfingstwochenende kam und mein 36 Stunden-Trip startete morgens um 2 Uhr am Düsseldorfer Flughafen. Beim Umstieg in Birmingham ging auch alles glatt. Trevor holte mich in Belfast am Flughafen ab und lud mich zum Frühstück ein. Danach folgte die Besichtigung des Objekts und der Kauf und die Art der Bezahlung wurde vereinbart. Danach wäre ich schon froh gewesen, wenn Trevor mich wieder am Flughafen abgeliefert hätte. Er machte mir aber ein anderes Angebot und wollte mir seine Insel im Schnelldurchgang zeigen, was ich dankend annahm. Nordirland ist schon schön und wir werden bestimmt noch mal wiederkommen.

Dann gings zum Flieger. Wie schon erwähnt ging es nach Mallorca. Auf dem Flughafen bewegten sich dann die Teilnehmerinnen eines Jungesellinnen-Abschieds Richtung meines Fliegers. Meine Sitznachbarin fragte, wie ich heiße und sie sagte dann: "Udo diesen Flug wirst Du nie vergessen". So sollte es auch kommen... Auf Mallorca hatte ich 8 Stunden Aufenthalt. Ich suchte mir dort einen ruhigen Platz und vertiefte mich in die umfangreichen Dokumente und Unterlagen die ich erworben und mitgenommen hatte. So wurde der Malle-Aufenthalt kurzweilig überbrückt. Dann ging es auf den letzten Flug nach Düsseldorf zurück und dann mit meinem Sohn zurück nach Hause. Dort sank ich dann nach dem 36 Stunden-Trip in einen wohligen Schlaf. Dann wurde die Restbezahlung organisiert und der Transport des Motorrads nach Deutschland.

Nach Gesprächen mit dem deutschen Zoll, wirkte alles sehr kompliziert, so dass ich nach reiflicher Überlegung und durchrechnen der Fährgelühren zu dem Entschluss kam, den Transport über „Moving Motorcycles“ zu organisieren. Der Transport und die Zollabwicklung über „Moving Motorcycles“ war sehr entspannt und sehr Transparent. Jeder Schritt wurde per Mail kommuniziert und funktionierte von Anfang bis Ende. Am 21. Juni wurde die Hesketh in Nordirland abgeholt und am 28. Juli wurde sie dann aus einem geschlossenen Anhänger in die heimische Garage geschoben. Die Endlieferung zögerte sich etwas hinaus, da wir dazwischen noch in Urlaub waren. In diesem Urlaub hatte ich dann auch den Besuch einiger Mitglieder des Hesketh Owners Club. Die hofften natürlich dass das Motorrad dann da ist und sie mir so einige Tipps am Objekt zeigen könnten. Sie waren eine Woche zu früh da. Aber wir besichtigten so einiges in der Eifel.

Dann wurden die ersten Dokumente meinem Prüflingenieur in Kopie überreicht, den ich direkt von Anfang an mit ins Boot geholt und über alles informiert habe. Der erste Schritt war die Beantragung eines Datenblattes vom TÜV Süd. Wie sie sahen, dass es sich hier um ein Fahrzeug handelt das es nicht so oft gab, meldeten sie sich bei mir, ob ich auch Vergleichsfahrzeuge des gleichen Typs in Deutschland kenne. Schnell hatte ich über unsere deutschen Members und den HOC ausführliche Daten, die dann mit in das Datenblatt einfließen. Des Weiteren mussten einige Änderungen am Bike gemacht werden. Da wäre natürlich der Frontscheinwerfer, die Luftfilteranlage musste komplett in den Werkszustand zurückversetzt werden. Verbaut waren

K&N Filter und zum Glück waren beim Kauf die Original-Filterelemente dabei, obwohl ich das ein oder andere Teil in England besorgen musste. Das ist auch nicht immer einfach, denn die Firma Hesketh hatte das Motorrad damals auf der Insel mit Teilen von heimischen Fahrzeugen (teilweise von PKWs) bedient, die aber teilweise in Deutschland nicht verkauft wurden. Zudem war auch ein falscher Hinterreifen montiert, den ich auch erneuerte. Das Motorrad hatte auch noch Stahlflex Leitungen verbaut von der Firma Goodridge. Hier versuchte ich über die Vertretung in Deutschland ein Gutachten für die Zulassung in Deutschland zu bekommen. Fehlanzeige, nicht hergestellt und montiert in Deutschland, kein Gutachten. Was tun? Da das Motorrad mit sehr viel historischen Schreiben Gekauft wurde (alle MOT-Berichte, Kaufvertrag, Umbau auf EN10, Dankeschreiben für Kauf von Lord Hesketh, Testberichte, Rechnungen und vieles mehr) versuchte ich Kontakt zu dem Händler aufzunehmen, der die Maschine die letzten Jahre gewartet hatte. Meine Recherche ergab der Händler war seit zwei Jahren verstorben und das Geschäft geschlossen. Meine letzte Rettung war dann Goodridge UK. Nach der dritten Mail kam dann die Antwort und es wurde mir geholfen. Ich erhielt ein ausführliches Gutachten für die Stahlflex Leitungen. So stand nichts mehr im Weg zur Prüfung der Einzelbetriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO und der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO und beides wurde bestanden.

Jetzt blieb nur noch der Gang zum Straßenverkehrsamt. Nach 1 ½ Stunden war auch dieses Kapitel durch. Hier wurde auch noch mehrmals Kontakt zum Prüfenieur aufgenommen um abschließende Fragen zu beantworten. Ab dem 3. Dezember 2024 gibt es jetzt eine Hesketh V1000 mehr auf deutschen Straßen. Ob es überhaupt noch eine angemeldete Hesketh in Deutschland gibt entzieht sich meiner Kenntnis. Bekannt sind mir vier Eigentümer einer Hesketh V1000. Schade war, dass die alten Fahrzeugpapiere und das alte Nummernschild eingezogen und nach einem halben Jahr vernichtet werden. In den einschlägigen Oldtimerzeitungen die auf dem Markt sind schreibt man zurzeit das man ab dem 1.1.2025 die Papiere ausgehändigt bekommen kann. Ich habe mal ein Schreiben an unser Straßenverkehrsamt geschickt. Mal schauen was raus kommt. Bei



**Der stolze Besitzer nach Ankunft der Traummaschine**

der Lieferung des Motorrades stellte ich fest, dass auf dem Motorrad auch nicht das Original Nummernschild war. Nachdem ich mit dem Verkäufer telefoniert habe und ihm mein Leid wegen Einzug Fahrzeugschein und Nummernschild geklagt hatte, machte er mir noch ein Weihnachtsgeschenk. Er fand in seiner Garage das Original Nummernschild und schickte und schenkte es mir. Ja, das ist die Geschichte wie ich zu einer Hesketh gekommen bin. Wer jetzt noch Fragen zu Import, Hesketh oder Sonstiges hat, der kann sich gerne an mich wenden. Auch wer mal in meiner Nähe ist, kann gerne mal reinkommen und sie sich live anschauen. Vielleicht sieht man sich aber auch mal in freier Wildbahn auf einem Treffen.

Gruß, Udo

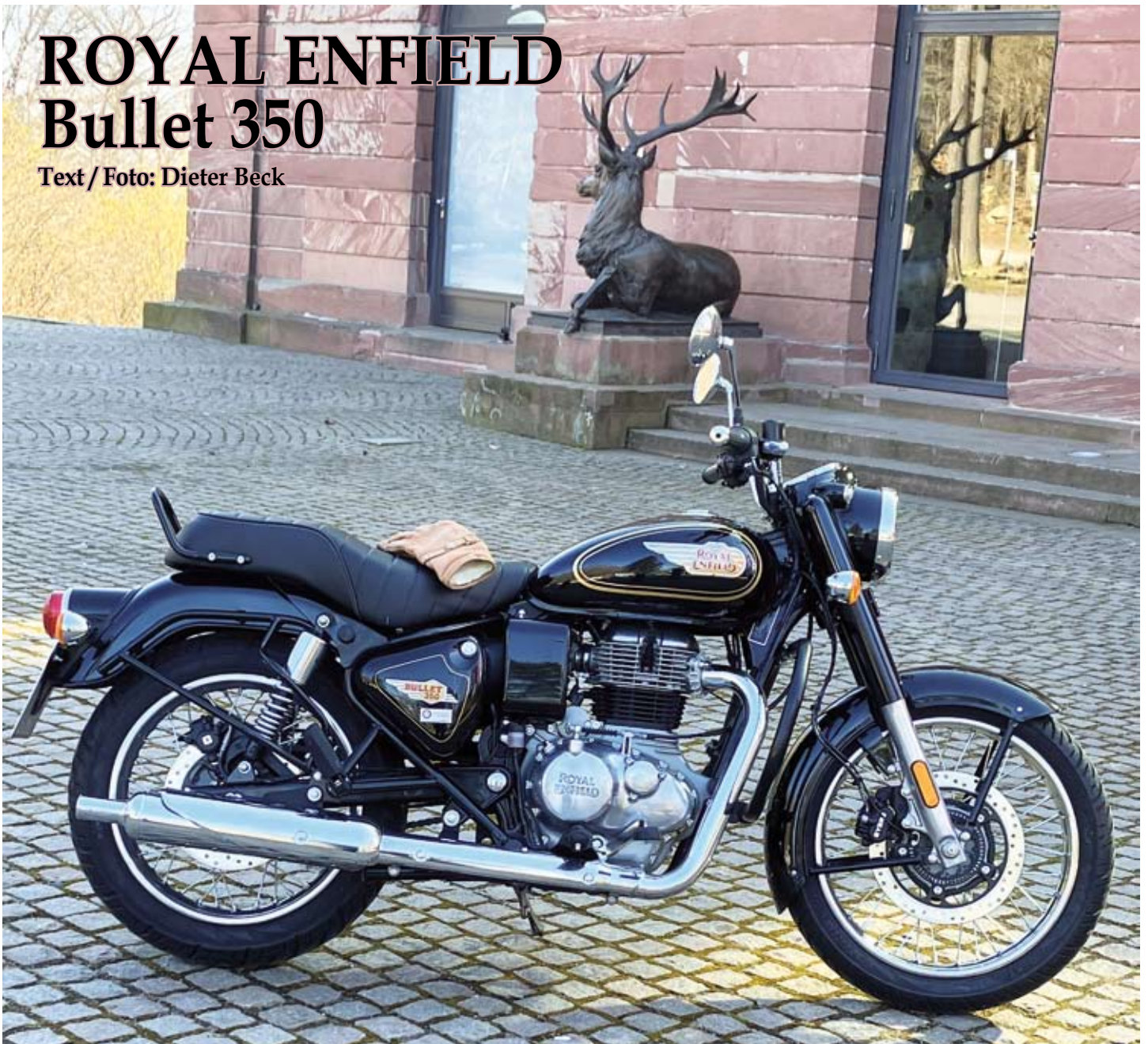
**Special thanks to Colin Evans for the Easton Neston photos!**



**Eine Reihe schöner V1000 posiert vor dem Hesketh Anwesen Eaton Neston, Northamptonshire, Foto: Colin Evans**

# ROYAL ENFIELD Bullet 350

Text / Foto: Dieter Beck



**H**allo erstmal. Nun habe ich, einige Zeit nach ihrer Einführung 2024, mal für mehre Tage die Bullet 350 zum Test gehabt. Das Modell wird wieder die Herzen erwärmen, von Leuten die Chrom und poliertes Alu in der Sonne glänzen sehen wollen. Nach den drei Tagen testen kann ich sagen, beim 4. Modell aus der Baugruppe RE 350 hat die Royal Enfield Company ihre Hausaufgaben wieder gut gemacht!

Wer Dynamik sucht, sollte lieber auf das Flotte zurückgreifen aus dem Hause RE. Denn bei der Bullet kommt die Gelassenheit und das souveräne Gleiten übers Land zutage und die 20 PS können einem ein Strahlen ins Gesicht zaubern. Die Sitzbank darf, mit großem Lob, wieder als Touren-tauglich bezeichnet werden und erst die Verarbeitung, da gibt es eine glatte Note 1 von mir. Das Getriebe macht fein seine Arbeit, genau wie das Fahrwerk einem das Gefühl gibt, da passt

alles um sich mit Genuss über kleine und große Landstraßen zu bewegen und wenn es sein muss auch mal die BAB.

Anbei mal eine positive Anmerkung für das Motorradhaus Stocksiefen (Mitglied im CBBC), die mir bei Testmaschinen immer sehr entgegenkommen. Danke, das läuft bei uns gut!

Wenn ihr Lust auf eine Maschine habt, welche die Klassik noch lebt, schaut sie Euch an und fahrt sie mal zur Probe, sie macht Laune, die Bullet.

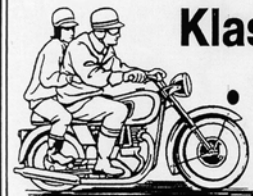
In diesem Sinne noch eine gute Motorrad Zeit im Jahr 2025 für Euch.

Gruß, der Präsi Dieter

Leistung: 20,2 PS bei 6.100 U/min, max. Drehmoment: 27 Nm bei 4.000 U/min. Farben: Black Gold, Standard-Black, Standard Maroon. Preise: ab 5.240,-

## 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

**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 ISERHOHT / 0175/4302159**

# 8. CBBC OWL-Meeting

20.-22. Juni 2025  
**Freitag: Anfahrt**  
**Samstag: Ausfahrt**  
**Sonntag: Abreise**

**Altes Kohlenlager**  
 Sobbeweg 13  
 in 33415 Sende/Verl

Für Zelte ist ausreichend Platz vorhanden. Wohnmobile können auch abgestellt werden, allerdings ist der Platz begrenzt. Auf der Internetseite der Stadt Verl ([www.verl.de](http://www.verl.de) Freizeit + Tourismus) findet ihr Wohnmobilstellplätze in der Nähe. In Schoss Holte Stukenbrock befinden sich auch Campingplätze.

Für alle die eine feste Behausung bevorzugen hat die Internetseite [www.verl.de](http://www.verl.de) ein Unterkunftsverzeichnis für Hotels und Pensionen.

**Infos:**  
 01 70 – 54 11 638 (Andreas)

Der **CBBC Stammtisch OWL** wünscht allen Besucher\*innen des **8. CBBC OWL-Meeting** eine stau- und pannenfreie Anreise.

**Stammtisch 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  
[stammtisch-franken@cbbc.de](mailto:stammtisch-franken@cbbc.de)

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

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

# 20. CBBC Engländertreffen im Schwarzwald

**05. Juli 2025**  
 0-79733 Gerwühl-Marschwand / Eichrütthol

**20th BLACK FOREST MEETING**

**PROGRAMM**

**Samstag, 05.07.**  
 ab 10.00 Uhr Beginn des Engländertreffens  
 ab Nachmittag Bei gutem Wetter ca. 50 km Ausfahrt  
 am Abend Benzingespräche

**Sonntag, 06.07.**  
 ab 08.30 Uhr Brit Biker Brunch  
 Ende ca. 14.00 Uhr

Long Distance Biker können sich bereits auf Freitag im Massenzug verabreden.

**20th BLACK FOREST MEETING**

Mit dem Kauf einer Flasche "Brit Biker Whisky" (24,00 Euro) finanziert ihr das Treffen und habt einen stillvollen "Werkstattsschluck" für zu Hause.

**Kontakt:**  
 Lukas und Klaus  
[lukas.ebner@online.de](mailto:lukas.ebner@online.de)

Massenlager-Anmeldungen bitte direkt unter Tel. 07754 1262  
 Reservierungen werden nur bis Samstag 20.00 Uhr gehalten  
 Zelten kostenlos  
 Frühstücksbuffet auch für Gamper und Besucher

## 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](http://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](mailto:sabinemuehlberg@gmx.de)

15. - 17. August 2025 in Laer / Westfalen



Auch in diesem Jahr findet das Treffen bei unserem Stammisch-Wirt / Hotel  
Smeddick 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 frühestmöglich 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 !**

**Dieses Jahr "International" - zusammen mit  
unseren Freunden vom holländischen  
AJS - Matchless - Club !**



FANTIC

FAHRWERK

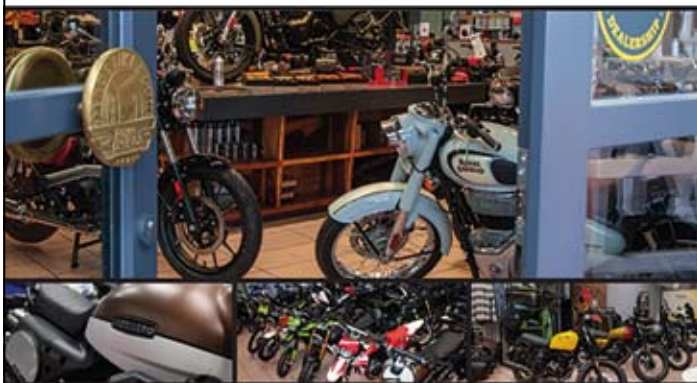
MOTRON



BRAXTON



MOTORRADHAUS  
STOCKSIEFEN



Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

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

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



Benelli



ROYAL  
ENFIELD

## 2. Taunus Treffen

Für Britische und Klassische Motorräder

29.-31.08.2025

in 56357 Rettershain

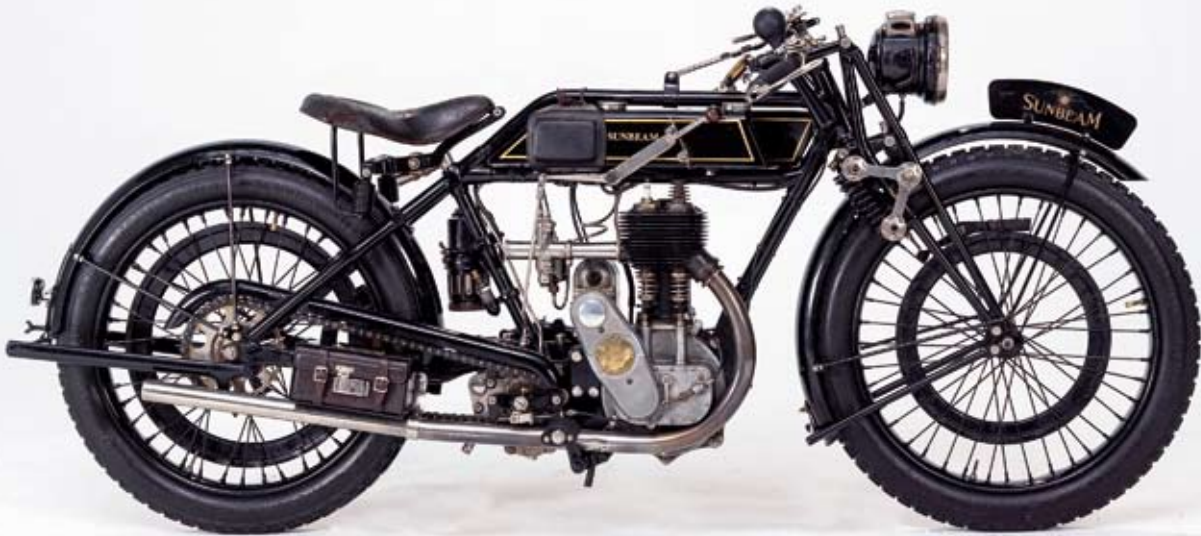
Bergstraße 10 (am Dorfgemeinschaftshaus)



Infos unter: [www.cbbc.de](http://www.cbbc.de)  
und Uli S. 0169 - 01 16 06 16



# SUNBEAM



**The Sunbeam 1922 „Long Stroke 3½ h.p. T.T. Sporting Model“ 492cc, Foto: studiof1.de, restliche Fotos: Thomas Bund**

## Sunbeam Long Stroke TT - The Speedman`s Machine

### Der vorliegende Artikel beschäftigt sich mit der Sunbeam Long Stroke TT der 20er Jahre.

Die Marke Sunbeam wurde von John Marston in Wolverhampton in England gegründet. Die Namensgebung Sunbeam -Sonnenstrahl- und das Sonnen Logo sind großartig.

1889 präsentierte John Marston sein erstes Fahrrad auf der Stanley Show. Die in schwarzer Lackierung ausgelieferten Fahrräder erlangten schnell einen hervorragenden Ruf und der Fahrrad Boom füllte die Kassen. Durch die aufkommende und boomende Motorisierung entschied man 1905 mit der Sunbeam Motor Car Company Ltd. in die Auto Fertigung einzusteigen. Ab 1911/12 wurde zusätzlich die Produktion von Motorrädern in einer neu gebauten Fabrik, dem „Sunbeamland“ aufgenommen. John Marston stellte John Greenwood als Designer ein. Greenwood hatte bereits Erfahrungen bei Rover und JAP gesammelt. Die technische Umsetzung übernahm Harry Stevens einer der 4 Stevens Brüder, die mit dem Bau der AJS Motorräder sehr bekannt werden sollten.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges versorgte Sunbeam auch die Armee mit Motorrädern. Sunbeam stellte 1 Zylinder Maschinen mit Seitenventil Motoren her. Normalerweise stellte die Fabrik im „Sunbeamland“ in Wolverhampton die Motoren selbst her. Eine Ausnahme war die Militär 8 h.p. V2 Sunbeam mit Schweizer MAG (Motosacoche S.A.) und das 5 h.p. Model mit dem englischen V2 JAP (John Alfred Prestwich Ltd.) Motor welches ausschliesslich für den Export bestimmt war. 500 dieser Maschinen wurden 1917 an das Russische Militär geliefert. Bei der h.p. (horse power) Modellbezeichnung handelt es sich um Steuer PS und nicht um die tatsächliche Leistung. Die tatsächliche Leistung ist in keinem Prospekt zu finden.

Nach dem Waffenstillstand im November 1918 und damit dem Ende des 1. Weltkrieges (Great War) waren alle Fabriken bemüht von Kriegsproduktion auf Zivilproduktion umzustellen. Leichter gesagt als getan.

Die Sunbeam Preise für das 3½ h.p. Modell stiegen von November 1919 von 110 guineas bis 1921 auf 171 guineas! Der Wert einer guinea entsprach 21 Shilling. Ein Pfund hatte den Wert von 20 Shilling. Erst mit der besseren Verfügbarkeit von Material ging der extreme Preisanstieg zurück. Aber auch in den kommenden Jahren blieben Sunbeam Motorräder teuer und nicht gerade erschwinglich für jeden - Discounts gab es bei Sunbeam nicht - Take it or leave it! So wurden Sunbeams auch gerne als der Bentley unter den Motorrädern bezeichnet.

Die erste Neukonstruktion nach dem ersten Weltkrieg war ein Seitenventil Motor mit 77mm Bohrung und 105,5mm Hub, der im Werk als „Long Stroke“ (Langhub) bezeichnet wurde, um ihn von seinem kurzhubigen Vorgänger zu unterscheiden. Der neue Motor machte einen fantastischen Eindruck beim Großen Preis von Frankreich am 24. Juli 1921 auf dem Circuit de la Sarthe, in der Nähe von Le Mans. Die unbefestigte Rennstrecke war etwa 17 km lang und die Maschinen der 250-, 350- und 500-ccm-Klassen, insgesamt mehr als 40, starteten gleichzeitig. 26 Teilnehmer hatten in der 500-ccm-Klasse 18 Runden zu absolvieren und ab der dritten Runde lagen die Sunbeam-Fahrer Alec Bennett und Tommy de la Hay fest in Führung. Bennett gewann mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 59,9 mph (mehr als 95 kmh), 2 Minuten vor de la Hay. Alec Bennet auf Sunbeam siegte auch 1922 bei der Senior TT auf der Isle of Man. Dies war das letzte Mal, dass eine Seitenventil Maschine einen TT Sieg errang. Die Long Stroke erfreute sich auch grosser Beliebtheit in Deutschland, Österreich, Ungarn und Italien und gewannen viele Preise. Rennveranstaltungen boten Publicity und gute Werbung, aber die Verkaufszahlen waren immer überschaubar.

Die hier präsentierte käufliche 1922/23 Long Stroke ist eine TT Replica der Werksrennmaschinen. Das Motorrad stammt aus der Sammlung des verstorbenen ASI Club Präsidenten Domenico Banalotti aus Italien. Die Maschine ist ASI und FIVA registriert. Die „Speedman`s Machine“, wie sie im 1923er Katalog beschrieben wird, war eine reine Rennmaschine, die sich stark an den französischen Grand Prix -Werksmaschinen von 1921 orientierte. Ohne Kickstarter, mit spärlichen Schutzblechen und abgelenktem Lenker. Da es bei diesem Modell



Die Primärkette läuft im Aluminium Kettenkasten - „THE SUNBEAM LITTLE OIL BATH CHAIN CASE“ . Ein Bosch Magnetzünder stellt den Zündfunken für die KLG (Kenelem Lee Guinness) Zündkerze bereit. Der Azetylen Entwickler für die Beleuchtung ist am Rahmenrohr unter dem Sattel angebracht. Der obere Teil des Entwicklers besteht aus einem Wasserreservoir und in den unteren Teil wird Calcium Karbid Granulat eingefüllt. Über ein Einstellventil tropft dann Wasser auf das Karbid und erzeugt Azetylen Gas. Dieses wird über einen Gummischlauch zur Lampe geleitet. Mittels Streichholz wird es dann am Lampenbrenner entzündet. - Achtung Explosionsgefahr bei unsachgemässer Bedienung!



Die federbelastete Handölpumpe muss während der Fahrt bedient werden. Für die Regulierung ist ein Rändelrad als Dosierventil vorhanden und im Schauglas sieht man die Öltropfen die zum Motor, oder aber zum Getriebe gelangen. Dies wird über einen seitlichen Hahn festgelegt.



Rechts am Tank ist der Schalthebel für das Dreigang Getriebe angeschraubt. Der Tank bevorratet den Kraftstoff und das Öl. Die Maschine präsentiert sich heute nach der Restaurierung vor 35 Jahren mit leichter Patina. Das Motorrad stand einige Jahrzehnte in der Banalotti Sammlung in Italien. Trotz gewissenhafter Restauration musste noch eine überschaubare Überarbeitung erfolgen, mit Teilen die heute Verfügbar sind, aber damals nicht. Es gab kein langes Überlegen, als diese rare Maschine zum Verkauf stand.



Keinen Kickstarter gibt, wird zum Starten der erste Gang eingelegt um den Motor rückwärts gegen die Kompression „aufzuziehen“ (Kolben steht dann im unteren Totpunkt). Dann wird mit gezogener Kupplung angeschoben und auf den Lycette Ledersattel gesprungen und eingekuppelt. Alternativ kann auch der Dekompressionshebel während des Anschobens gezogen werden.

Sunbeam experimentierte mit vielen Möglichkeiten der Motorschmierung und taten sich schwer mit einer vernünftigen Lösung. Im Gegensatz zu den Werksmaschinen, die eine vom Motor angetriebene mechanische Öldosierpumpe für die Verlustschmierung hatten, ist die Replica nur mit einer Best und Loyd Handölpumpe im Tank ausgestattet, die während der Fahrt immer wieder bedient werden muss. Ob die richtige Ölmenge im Motorgehäuse vorhanden ist wird wie folgt festgestellt: „If at any time the drain-plug under the crank case is removed, about half-a-teacupful of oil should drain out“. Bei der Verlustschmierung muss das frische Öl von der Ölpumpe den korrekten Öl Level im

Kurbelgehäuse erhalten und nur den Verbrauch des zur Verbrennung gelangten Öls ausgleichen. Die Kolben haben keinen Ölabbstreifring. Zuviel Öl im Kurbelgehäuse, als auch zu wenig Öl im Kurbelgehäuse sind kritisch. An den Auspuffgasen erkennt man was los ist. Ein wenig blau ist gut! Dampflokomotive schlecht! Bis in die späten 20er Jahre war diese Schmierung Stand der Technik.

Wie bei den Werksmaschinen waren die Räder der Größe 26 x 3 mit Dunlop Wulstbereifung bestückt, sowie vorne und hinten mit separaten V-Bremsfelgen - „Dummy Rim Type“ - versehen. Das Bremsverhalten der Klotzbremsen ist bescheiden, vor allem unter dem Hintergrund einer Top Speed von 80mph (ca. 128 km/h). Erst ab 1924 wurden Trommelbremsen verwendet. Es gab 3 verschiedene Getriebe Typen mit unterschiedlichen Zahnrad Sätzen. Bentley and Draper Scherendämpfer beruhigen die Vorderrad Gabel Federung sowie ein HEINAFA- Excelsior Lenkungsdämpfer und Leder Knickissen vervollständigen das Sonderzubehör.

Die Sunbeam Modell Nummerierungen wurden erst ab 1924 eingeführt. Ab diesem Zeitpunkt firmierte die Long Stroke unter der Bezeichnung Model 6, aber in geänderter Ausführung.

Die Qualität der immer wieder zitierten tollen schwarzen Lackierung beruhte auf absoluter Sauberkeit und Sorgfalt während des lackierens. Die goldenen Zierlinien wurden mit Blattgold auf dem Tank aufgebracht. Ist das misslungen - Pech für den Linierer. Er musste die Blattgoldbögen selbst kaufen und anschließend mit Sunbeam abrechnen!

Ein AMAC (Aston Motor Accessories Co.) Rennvergaser ohne Düsenadel und Einstellung stellt das Gemisch zur Verfügung. Zusätzlich ist die Sunbeam mit einer englischen Lucas Azetylen Beleuchtung ausgerüstet - die für Rennen entfernt wurde. Die Maschinen wurden auch regulär auf der Strasse genutzt. Sollte die Maschine abgenutzt oder unansehnlich geworden sein, konnte man sie im „Sunbeamland“ überarbeiten und auf den neusten Stand bringen lassen.

Die Prospekt Abbildungen zeigen immer das Ideal Modell. Aber bei Sunbeam wurden alle Sonderwünsche erfüllt, vor allem bei den Sportmaschinen. „From time to time we have supplied to the public duplicates of certain experimental racing machines. When ordering replacements for these, it is advisable, where possible, to send us the old parts as patterns“. Nach dem Tod von John Marston verkaufte die Familie 1918 die John Marston Ltd. an Nobel Explosive Industries. Zehn Jahre später, 1928, kam es dann zum Zusammenschluss von Nobel Explosive Industries mit der Brunner, Mond Ltd., daraus wurde dann ICI - Imperial Chemical Industries - Sunbeam war nun Teil dieses neuen Konzerns, der sich aus weiteren 40 Firmen zusammen setzte. Sunbeam konnte aber weiter eigenständig agieren und der alte Lagerbestand wurde reduziert. Einige Maschinen wurden aus vorhanden Teilen zusammengebaut und ausnahmsweise günstig verkauft (Model OMU - Old Model Used). Alle pre 1925 Stecktank Model Ersatzteile wurden an den Händler John Lathe in Wolverhampton verkauft, der die nicht verkauften Teile in den 50iger Jahren verschrottete. Die ersten neuen Satteltank Sunbeams wurden ab 1929 verkauft. 1937 wurde Sunbeam von AJS und Matchless, die dann zu AMC (Associated Motorcycles) wurden, übernommen. Die Motorradindustrie steckte in einer tiefen Krise, die 1943 zum Verkauf an BSA führte. In dieser Zeit kam es abermals zur Aufräumaktion, bei der alle Auslieferungsbücher und Unterlagen vernichtet wurden. Bei Norton z.B. sind die Auslieferungsbücher beim VMCC in England erhalten und man bekommt Auskunft über sein Motorrad auf Anfrage. Bei Sunbeam Fehlanzeige!

Die über 100 Jahre alte Sunbeam TT ist heute ein sehr rares Motorrad. Aber eins ist klar - Teile gibts mit Glück nur in England, oder müssen angefertigt werden. Es gibt 2 Bücher aus den 1980er Jahren zum Thema Sunbeam (Autor: Robert Gordon Champ) und der Marston Sunbeam Club, wo ich Mitglied bin, kümmert sich rührend um die alten Sunbeam, auch wenn das Know How am aussterben ist. Das Fabrikgebäude „Sunbeamland“ existiert noch in Wolverhampton. Die Sunbeam OHV Modelle ist eine andere Geschichte...

## Die Modell Nummerierungen sind verwirrend, deswegen hier die Übersicht

Ab 1924 wurde die neue Modell Nummerierung eingeführt:  
Model 1. - 2¾ hp. s.v. with full road equipment  
Model 2. - 2¾ hp. s.v. with less equipment  
Model 3. - The old 'Standard' 3½ hp. s.v. model  
Model 4. - The old 3½ hp. now fitted with a 4¼ hp. s.v. engine  
Model 5. - The old 3½ hp. s.v. 'Solo'  
Model 6. - The old 'Longstroke' TT 3½ hp s.v.  
Model 7. - A 4-speed version of the 4¼ hp. s.v. machine  
Model 8. - Standard' 350 c.c. o.h.v. machine  
Model 9. - Standard' 500 c.c. o.h.v. machine  
Model 10. - 350 c.c. 'Sprint' o.h.v. machine  
Model 11. - 500 c.c. 'Sprint' o.h.v. machine

## Die „deutsche Sunbeam“ aus Bad Homburg in Hessen Horex Modell T5

1923, im Gründungsjahr der Horex-Fahrzeugbau AG in Bad Homburg, baute der damals 22-jährige Fritz Kleemann die erste 248cc Horex. England, Domäne des Motorradbaus, hatte Fritz Kleemann stark beeinflusst. Motorsport war sein Thema. Er hatte bereits Erfolge auf einer Sunbeam und einer Triumph verbuchen können. Für 1924/25 sollte eine neue 500cc Horex gebaut werden. Offensichtlich erinnerte man sich in Bad Homburg der Sunbeam Erfolge in England, Frankreich, Österreich und Ungarn. Gemäss Überlieferung von Konstrukteur Hermann Reeb hatte Fritz Kleemann einen Sunbeam Motor aus England als Anschauungsobjekt mitgebracht und ein weiterer Horex Mitarbeiter überlieferte, dass man eine Sunbeam Longstroke aus der Frankfurter Gegend ins Horex Werk gebracht hatte. Die Fotos sprechen für sich und man erkennt die Anleihen bei Sunbeam. Im Gegensatz zum Sunbeam Motor, mit 77mm Bohrung und 105.5 Hub, hatte der 500cc Horex Motor 76mm Bohrung und 110mm Hub - ein Dampfhammer! Es gab Varianten mit 500cc, 550cc und 600cc.

Ein herzliches Dankeschön geht an den Autor dieses Artikels, **Thomas Bund**. Er sammelt seit 40 Jahren Fotos und Dokumente von Motorrädern. Sein besonderes Interesse gilt American-Excelsior Motorrädern und anderen, sowie Bahnrennen. Im Selbstverlag hat er bisher 5 Bücher veröffentlicht, diese 3 sind noch verfügbar:

American X - Excelsior, Super X- und Excelsior-Henderson  
Motorräder 1907 bis 1931

American Excelsior – The History of Excelsior, Super X and  
Henderson Motorcycles

Murderdrome - Die Motorradrennen auf Holz-und Zementbahnen

Mehr auf der Webseite: <https://american-x.org>



Hier im Bild der Horex T5 Motor mit 500cc...



...die Anleihen bei der Sunbeam hier sind leicht zu erkennen





## Vom Schrotthaufen zur Motorrad Messe Friedrichshafen

**Die Entstehungsgeschichte meiner BSA - M33**  
**Text Fotos: Robert „Robby“ Schmid**

**Im November 2006 bin ich zu einem fürchterlichen Schrotthaufen gekommen, der zum Alteisen gewandert wäre. Da schon lange der Wunsch nach einem englischen Oldie bestand dachte ich, die muss wieder auf die Straße, sprich gerettet werden!**

Nach der Begutachtung wusste ich, das ist eine echte Herausforderung, denn da war wirklich alles am Ar.....! wie der Oberschwabe so sagt! Zuerst hab ich die Fragmente mal zusammen gesteckt, um zu sehen, was das einmal werden könnte. Das Rahmenvorderteil hatte ich zuerst im Visier, denn alle Anschraubsockel waren abgerubbelt und hatten Untermaß. Das Geräffel ins Auto und zu meinem Bruder in den Metallbau-Betrieb, Material auftragen. Anschließend legte ich den Rahmen auf die Fräsmaschine, um alles genau zur Lenkkopf- und Rahmenmitte gleichmäßig auf Maß zu fräsen. Das Rahmenhinterteil war ein super verbogenes und verschweißtes Wunderwerk. Der Motor und die Getriebehalteplatten sahen nicht besser aus, ebenfalls das Kurbelgehäuse! Ich musste mich also von vorne nach hinten arbeiten, da ich ja eine gute Basis brauchte, um später das Rahmenheck (Plunger) zum Hauptrahmen hin richten zu können.

Das Kurbelgehäuse musste ebenfalls an den Befestigungsäugen aufgeschweißt werden, das Untermaß war mächtig. Der Motor hätte eine gehörige Schräglage gehabt. Da hab ich doch einen Bruder, der gut schweißen kann! Also gleich hin mit den Gehäusehälften, Schweißmaschine startklar, Zündung und dann ein Funkenflug wie bei einer Wunderkerze am Christbaum! Was war denn das? Da hatte doch so ein Pfuscher die Augen mit einem ALU-Reparaturkitt anmodelliert! Jetzt musste ich durch das Zünden der Elektrode das Kunststoffgebastel ausfindig machen. Es waren alle großen Befestigungsäugen betroffen, die ich erst absägen konnte, nachdem ich eine Vorrichtungplatte mit dem Gehäuselochbild angefertigt hatte. Dann Drehlinge an das Gehäuse anpassen, anschweißen, verschleifen und nachfräsen. Nach ca. 50 Std. Arbeit an dem maroden Gehäuse wurde im BSA-Owners-Club ein gutes Gehäuse für 100€ angeboten, also gleich gekauft. Denn trotz der vielen Arbeit war es doch ein Flickwerk! Jetzt konnte ich an dem guten Gehäuse das originale Lochbild abnehmen, das Fräsprogramm für die Motorhalteplatten schreiben und aus Alu Musterteile fräsen und die Teile mit dem Kurbelgehäuse probemontieren. „Passt“, also aus 5mm St50 Stahlblech anfertigen!

Nun ging es an das Rahmenhinterteil mit der Plungeraufnahme. Die Fußbremshebel Aufnahme war nur noch ein unförmiges Etwas, der Rahmen gleich dahinter war X-mal geschweißt (ca. 15mm länger als die rechte Seite) und die Rohre für den Plunger liefen ebenfalls nicht parallel, so dass es beim Einfedern den Rahmen auseinander gebogen hatte. Nun musste ich zuerst die Aufnahmen für die Plungerrohre richten, anschließend eine Vorrichtung zum Halten des Rohrabstandes und zur Überprüfung der Senkrechten zum Lenkkopf anfertigen. Nach anfertigen der neuen Fußbremshebel Aufnahme und Hülsen flexte ich das alte Material ab, schob die Hülsen über die Rahmenrohre, montierte die Aufnahme und schweißte die Hülsen an die Drehachse des Fußbremshebels. Jetzt hatte ich ein neues Rahmenkreuz, das

nur noch ausgerichtet (Getriebe und Hinterradritzel fluchtend) und mit dem Rahmen verbunden (hartgelötet) werden musste. Neue Aufnahmen für die Sattelfedern hatte ich auch schon vorbereitet. Die konnten nach einer Sitzprobe angeschweißt werden.

Weiter hatte ich richtig Glück, denn im Club wurde ein B33 Motor angeboten, der bis zum Ausbau noch gelaufen ist! Den habe ich dann zerlegt. Kurbelwelle, Pleuel, Kolben und Zylinder waren top! Hartmut Weidelich hat mir die Kurbelwelle feingewuchtet und dem Zylinderkopf von meinem alten Motor Ventilsitze verpasst. Die Ölpumpe habe ich überholt, neue Kurbelwellenlager bestellt, dem Zylinderkopf noch Bronzeführungen eingebaut und alles zusammengefügt! Motor und Rahmen waren nun soweit restauriert. Es fehlten aber noch ein besserer Benzintank (der alte war ebenfalls Schrott), Öl-Tank und diverse Kleinteile. Die bekam ich bei British-Only in Österreich.

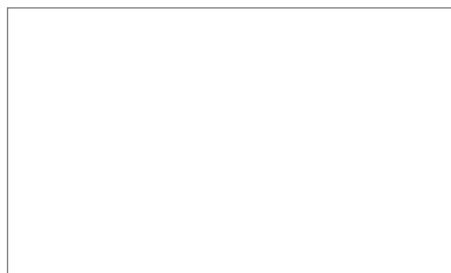
Neue Felgen und Speichen bestellt. Jetzt konnte ich auch die Räder einspeichen, zentrieren und mit neuen Lagern versehen! Die Werkzeugkiste war ebenfalls Schrott und im Internet gab es nur Kisten für 240€, die mehr an ein Nudelsieb erinnerten! Da dachte ich: „bauste eben selbst eine“. Also die Kontur abzeichnen, mit dem Zirkel die Radien ausmessen, ein Fräsprogramm schreiben und aus OBO-Holz die Deckelkontur und die Tasche für die Verschlusschraube fräsen und danach zum Fixieren noch zwei Fangbohrungen setzen. Den Bauch konnte ich mit einem Handhobel anbringen und verschleifen, fertig. Das Blech schnitt ich grob aus, brachte Fangbohrungen ein und setzte Stifte. Mit der 100t Presse wurde es dann mit einem Gummikissen über meine Form gezogen. Die Kante musste noch auf gleiche Höhe gefräst, ein schmaler Blechstreifen angeschweißt und alles verschliffen werden - Deckel fertig! Das Unterteil war nicht so schwierig: Blechstreifen zuschneiden, dem Deckel anpassen, ablängen und den Rahmen am Stoß verschweißen, dann die Sicke für den Deckelanschlag einrollen. Anschliessend wurde das Bodenblech angeschweißt und die Kante verschliffen. Danach passte ich den Rückhaltebügel, den Bügel mit dem Gewinde für die Verschluss Schraube, an und schweißte die Teile ein. Nun musste ich nur noch das Scharnier anpassen.

Ich war nun so richtig in Fahrt und hab' dann gleich noch einen Kettenschutz als Muster besorgt, abgezeichnet, Prägevorrückungen gebaut und neu angefertigt. Den Krümmer mit Schalldämpfer habe ich ebenfalls dem Original (mit allen Innereien), aber in VA (dank meines Bruders), nachgebaut. Die Gabel bekam neue Gleitbuchsen und zusätzlich konnte ich ein Gabeldämpfersystem einbauen, das jetzt im Fahrbetrieb super funktioniert!

Na, lackieren musste ich die Teile ja auch noch! Beim Internetstöbern hatte ich eine BSA B33 in den Farben moosgrün und schwarz gesehen, eine tolle Farbkombination. So sollte meine M33 auch werden! Also brachte ich die Teile zum Lackierer. Endlich ging es ans Zusammenbauen. Ich hatte ja nun alle Teile im Haus. Die Fertigstellung ließ auch nicht lange auf sich warten. Nun genoss ich den wunderschönen Anblick meiner M33, machte mir ein Bier auf, zündete eine Zigarre an und schaute mein Wunderwerk noch eine ganze Zeit an. Nun ging es zur Fahrerprobung!

# Classic British Bike Club e.V.

Seit 44 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Der Frühling naht, Kalenderbild Einsendung von Ralph Menke