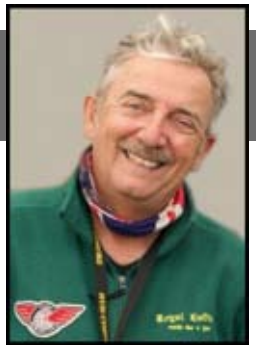
Nr. 6 November/Dezember 2025 5 Euro K 20 687

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.

6/2025

AKTUELLES VOM PRÄSI



Hallo zusammen!

Ich möchte gleich mit zwei formellen Angelegenheiten starten:

1. Unsere Merchandising-Dame, Frau Christiane Hanenberg, wird diese Funktion zum Ende des Jahres beenden (siehe auch Ausgabe Nr. 5 der CBBC-Zeitung, Seite 17). Ich / wir danken ihr ganz herzlich für ihre Unterstützung in diesem Bereich und hoffen, dass sie die nun gewonnene Zeit für viele schöne Unternehmungen mit ihrem Mann Paul nutzen kann. Vielleicht findet sich auf diesem Weg auch eine geeignete Nachfolgerin / geeigneter Nachfolger, die / der sich gerne für den Verein engagieren möchte / kann / will.
2. Unser Webmaster, Herr Bernd Eis, hat seine Tätigkeit an Herrn Tim Adler, zum 01.09.2025 übergeben. Auch hier unseren großen Dank an seine gute Arbeit, die er jahrelang für den CBBC mit Engagement erledigt hat. Und unserem „Neuen“, Tim Adler, wünsche ich für seine Web-Arbeit viel Erfolg und Freude. Und natürlich auch viele schöne Stunden beim Moped fahren.

Für die Treffen in 2026 sind bereits einige Termine angemeldet. Ich hoffe darauf, dass sich das noch steigern lässt. Die Winter-Classic-Bike in Rüsselsheim findet auch 2026 wieder im alten Bereich vom Opel-Werk, Nähe Bahnhof, statt. Die genaue Adresse lautet: Elisabethenstr. 10, 65458 Rüsselsheim. Termin ist Sonntag, der 11.01.2026, von 10 -15 Uhr. Auf der Homepage unter www.diewerkhalle.de sind weitergehende Infos einzusehen.

So, ich bin meiner Zeit - wie auch schon im letzten Jahr - weit voraus und wünsche allen Mitgliedern, Lesern, Freunden der klassischen Motorräder, sowie deren Familien eine schöne Adventszeit, friedliche Weihnachten und ein farbenprächtiges Feuerwerk an Silvester.

In diesem Sinne – alles Gute.

Gruß Dieter

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder,

Die letzte Ausgabe des Jahres liegt vor Euch, leider wieder etwas dünner, zu mehr hat es mangels Beiträgen nicht gereicht. Klar, der Winter ist für die Info halt „Saure Gurken Zeit“. Ich wollte mein Gejammer über zu wenig Beiträge an dieser Stelle eigentlich lassen, weil ich weiß, dass es alle nervt, aber Fakt ist, dass ich für diese Ausgabe schon an die Reserve gehen musste, was bedeutet, dass die nächste Info vielleicht noch dünner wird. Vielleicht fasst sich auch noch jemand ein Herz und schreibt was. Schließlich ist es ja nicht so, dass nichts passiert, auch wenn man nicht mehr so viel auf Tour ist.

Erfreulicher lief es dieses Jahr mit dem Kalender. Unsere Jury konnte aus einem breiten Spektrum an Aufnahmen auswählen und ich meine, es ist wieder ein schöner Kalender entstanden. Danke an alle Einsender! Ich weiß, dass jene, die nicht zum Zug gekommen sind oft enttäuscht sind, aber die Geschmäcker sind halt verschieden. Ich kann nur wiederholen, die grundlegenden Fototipps zu beherzigen. Das beste Motiv nützt nichts, wenn es unscharf, oder verwackelt ist. Man muß kein Profi sein, aber etwas Mühe und sorgfalt zahlen sich aus. Das gilt auch Für die Bilder, die ich für die Info bekomme.

Sorry, das Jammern geht weiter. Wie unser Präsi bereits geschrieben hat und was auf Seite 5 in rot zu lesen ist: Wir suchen dringend eine/n neue/n Merchandiser/in! Bisher hat sich noch niemand gemeldet, sehr schade. Man kann nicht immer davon ausgehen, dass die, die es bisher gemacht haben es schon weiter machen werden. Wenn sich niemand findet, muss der Club Shop und dessen Service eingestellt werden! Mich haben schon Leute angesprochen, wann es denn wieder T-Shirts gäbe. Die Antwort lautet: wenn es keine Nachfolge für Christiane gibt, dann gar nicht mehr. Also raus aus der Komfortzone, wir brauchen mehr Unterstützung aus der Mitgliedschaft. Auch auf Seite 2 suchen wir noch mögliche Ansprechpartner für die Marke Velocette und für Trial, wer kann hier einspringen?

Und wenn wir schon dabei sind: Bekanntlich besteht die Redaktion aus einer einzigen Person, meiner Wenigkeit. Falls ich durch Krankheit, oder sonstige Umstände ausfallen sollte, wird es, Stand heute, keine Info geben. Wir sollten uns nicht darauf verlassen, dass immer alles so funktioniert wie bisher, das Leben hält manchmal auch Überraschungen bereit. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn wir in der Redaktion mindestens zu zweit wären. Wie die Zusammenarbeit dann genau aussehen würde, können wir noch festlegen. Falls jemand Interesse hat, kann sie/er sich gerne bei mir melden, ganz unverbindlich, einfach mal um zu erfahren, wie meine Arbeit so aussieht. Ich wurde auf einem beruflichen Seminar vor langer Zeit mal als Team fähig, aber konfliktscheu eingeschätzt, bedeutet so viel: mit mir kann man auskommen. Keine Angst, ich werde auch niemanden zur Mitarbeit überreden, oder zwingen, sollte dann doch nichts daraus werden. Vielleicht findet ihr die Info auch öde und ihr meint, man sollte mal frischen Wind reinbringen - nur zu.

Jetzt zu Erfreulichem: die CBBC Treffen Termine für 2026 stehen, 8 an der Zahl, nur das Treffen in Rettershain ist noch nicht klar. Ich freue mich schon auf die neue Saison und danke allen Veranstaltern, dass sie die Arbeit wieder auf sich nehmen und so den Club am Leben halten. Es liegt an uns, die Treffen zu besuchen und zu einem Erfolg zu machen.

Zum Schluss noch mein Dank an Bernd Eis, der seinen Web-Master Job an Tim Adler abgegeben hat. Obwohl wir uns nur einmal begegnet sind und das ist lange her, hat die Zusammenarbeit immer gut funktioniert, vielen Dank dafür. Bernd hat einen tollen Web-Auftritt geschaffen, wir haben uns vorgenommen die Aktualität zu verbessern und ich hoffe mit Tim Adler gelingt uns das auch.

Das war ein langes Vorwort, wenn Ihr mehr Beiträge schickt wird es wieder kürzer - versprochen.

Grüße von der Ostalb

Bitte denkt daran, Euren Jahresbeitrag für 2026 zu überweisen, falls Ihr keine Einzugsermächtigung erteilt habt. Unser Kassierer Dolly hat immer am Jahresanfang einen erhöhten Aufwand, weil einige nicht rechtzeitig überweisen. Ihr könnt Dolly das Leben leichter machen, wenn Ihr eine Einzugsermächtigung erteilt und vermeided so „aus versehen“ aus dem Club auszuscheiden.

Vielen Dank!

Ein Wochenendausflug nach Holland

Text: Holger Tijssen, Fotos: Hans Mijnders / Holger Tijssen

Ende Juli erhielt ich eine Einladung vom Niederländischen Royal Enfield Club, zu deren Sommertreffen In Tiel/Waal. Es fand statt vom 22-24.08.2025. An diesem Wochenende gab es auch ein Motorradtreffen bei mir in der Nähe, in Sülfeld. Ich mußte mich entscheiden. Die Wahl fiel auf Holland. Vielleicht gibt es da Neues zu erfahren oder Anregungen mitzunehmen. Ich habe mich dort angemeldet und bekam eine Bestätigung. Es handelte sich um einen kleinen, aber feinen Campingplatz am Fluß Waal. Entfernung knapp 500 km. Also die Bullet auf den Anhänger, den Anhänger hinter mein Auto, in welchem ich auch schlafe (Bild 1).

Am Freitag gegen Mittag kam ich an und wurde sehr nett empfangen. Alles war unkompliziert. Ein Holländer nahm mich an die Hand, führte mich rum und erklärte mir die Örtlichkeiten. Anmeldung oder sonstige Formalitäten gab es nicht. Abgerechnet wird zum Schluß. Ich hatte mich für alle Mahlzeiten angemeldet, die ich kriegen konnte. Das war alles sehr gut organisiert und durchgeplant. Der Freitag Nachmittag verging mit kennenlernen und schwatzen. Ging entweder auf Deutsch oder Englisch. Viele der Holländer sprechen gut Deutsch.

Es waren viele Teilnehmerinnen da, auch viele jüngere Leute. Man hat mir erklärt das liegt daran, dass der Club schon 1979 gegründet wurde. Es handelt sich um die Kinder und Enkel der Gründer. Eine sehr familiäre Atmosphäre. In den Niederlanden wurde Royal Enfield schon früher importiert als in Deutschland. Deshalb findet sich dort auch wesentlich mehr altes Material als bei uns (Bild 2, 3, 4). Zum Teil nicht sehr gepflegt, aber technisch in Ordnung. Es war da eine 250er mit seitengesteuertem Motor, Baujahr 1938 in sehr gutem Zustand. Ein Import aus England (Bild 5). Freitag Abend gab es einen leckeren Eintopf. Wahlweise auch vegan. Abends dann Beisammensein am Lagerfeuer (Bild 6).

Samstag war ab 8 Uhr Ontbijt (Frühstück) angesagt. Da lagen Eier und Schinken auf dem Tisch. 2 doppelte Gaskocher und 4 Bratpfannen. Da konnte sich jeder nach seinem Gusto Eier braten. Natürlich gab es auch Brot und Aufstrich (Bild 7). Um 11:30 begann die Ausfahrt. Wie viele Teilnehmer es waren weiß ich nicht. Es waren ca. 100 Leute angemeldet (Bild 8). Wenn es galt abzubiegen, machte der Guide ein Zeichen. Das hieß für den Folgenden dort anzuhalten und den Nachfolgenden den Weg zu weisen. Hat auch gut geklappt. Wir fuhren kleine Strassen durch schöne, gepflegte kleine Orte. Zur Geschwindigkeitsbegrenzung gibt es dort sehr viele Bodenschwellen. Funktioniert immer. Mittags eine Pause in einem kleinen Restaurant mit Snacks und kühlen Getränken. Dann ging es zurück zum Platz. Dort wurden ab 16 Uhr silly games abgehalten. Eine markierte Strecke so langsam wie möglich zu durchfahren, „linke“ Schuhe innerhalb einer Markierung so weit wie möglich werfen und solcherlei Spielchen. Selbst die Kleinsten machten tüchtig mit (Bild 9). Anschließend gab es eine Tombola für die man nachmittags Lose kaufen konnte. Abends wurde gegrillt und anschließend wieder am Feuer geschwatzt (Bild 10).

Sonntag morgen Frühstück, wie gehabt. Danach Preisverleihung für alles mögliche (Bild 11). Bei uns wäre die Hälfte der Teilnehmer unmittelbar nach dem Frühstück bereits abgereist. Dort nicht so, es blieben fast alle noch auf dem Platz. Ich war so gegen 11 Uhr einer der Ersten die wegfuhren. Musste ja noch 500km fahren.

Fazit: Eine sehr nette Veranstaltung. Würde ich wieder hinfahren. Der Veranstalter sagte mir noch, es könnten ruhig noch mehr Deutsche dort erscheinen. Dieses Mal waren Holländer, Engländer, Belgier und ein paar Deutsche dabei.

Tot ziens!

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

Hesketh Owners Club Treffen 2025

Text / Fotos: Udo Stadler

Vom 9. - 15. Juli war es wieder soweit, das Jahrestreffen des Hesketh Owners Club stand an. Eigentlich sollte es ja schon 2024 stattfinden, doch es wurde um ein Jahr verschoben. Nach der Alpen/Dolomiten, der Frankreich Tour und der abgespeckten Tour 2024, die ich in der Eifel organisiert hatte, ging es jetzt zu Lisa und Wout in die Niederlande.

Am 9. Juli war der erste Stopp der Engländer in Roeselare/Belgien. Ich stieß am 10.Juli zur Gruppe in Heelsum/Niederlande dazu. Von dort ging es nach Brummen, wo wir schon von Lisa und Wout erwartet wurden. Nach einer kurzen Begrüßung ging es dann in die Oldtimer-Gallery in Brummen, wo wir uns die zahlreichen zwei-und vierrädrigen Schmuckstücke ansahen (Bild 1+2). Danach machten wir eine schöne Tour über viele Deichstraßen, abseits des großen Verkehrs, mit ausgiebigen Trink- und Essenspausen. Zum Abschluss des Tages ging es zur schön ausgestatteten Garage und Wohnung von Wout und Lisa, die auch später nochmal in den Mittelpunkt des Treffens rückte. Jetzt wurde uns dort ein tolles Büffet präsentiert.

Am Samstag hieß es dann: Hesketh meets Van Veen (Bild 3). Teilweise wieder über Deichstraßen ging es entspannt nach Wommels. Dort hat man noch die Möglichkeit sich einen Klassiker aus den Siebzigern bauen zu lassen, nämlich eine Van Veen OCR 1000. Es wurden davon 38 Stück von Van Veen gebaut und man munkelt von zwei bis drei, die noch von den Hütern der Teile danach komplettiert wurden. In Wommels ist jetzt Andries Wielinga für das Erbe der Van Veen zuständig. Er hat sich zur Aufgabe gemacht, noch zehn Van Veen OCR 1000 zu bauen. Wer Interesse an einer hat, kann sie für 85000 Euro plus Mehrwertsteuer dort ordern. Dafür wurden noch zehn Rahmen bei Nico Bakker hergestellt. Wir verbrachten eine schöne

1

2

3

4

5

Zeit in seiner Werkstatt bei Kaffee und Kuchen, wobei wir viel über die Van Veen, den Prototypen, eine Moto Guzzi mit Mazda RX-2 Motor, und die Wankel Geschichte erfuhren (Bild 4+5).

Dann ging es aber auch schon weiter. Wir wollten noch das MEC-Museum in Dronten besichtigen und so ging es weiter über unsere liebgewonnenen Deichstraßen. Plötzlich, vor einem Kreisverkehr, stoppte unser Konvoi. Scott mit der roten Hesketh teilte uns mit, dass sich wahrscheinlich sein vorderes Radlager verabschiedet hat. Was tun? Es war immerhin Samstagnachmittag. Wir entschlossen uns eine Reparatur vor Ort durchzuführen (Bild 6). Zuerst wurden verschiedene Firmen angerufen die SKF-Lager haben könnten und noch nicht ins Wochenende gegangen sind. Bei einer Firma für Landmaschinen wurden wir fündig. Einer holte die Lager und die anderen sorgten für den Ausbau des Vorderrades. Dafür wurde Holz und Bretter in der Umgebung gesammelt, um den Rahmen zu unterbauen. Ein Biker aus der näheren Umgebung unterstützte uns noch mit dem uns fehlenden Werkzeug und einer Akku Flex. Bei der Demontage stellten wir fest, dass auch ein Aluminium Distanzstück zwischen beiden Lagern fehlte. Nach ca. 1 1/2 Stunden konnte die Fahrt zum Museum weitergehen. Der Besuch im Museum fiel nun etwas kürzer aus.

Das MEC-Museum ist ein Museum mit einer großen und vielfältigen Sammlung die von Nähmaschinen und Werkzeugen bis zu großen Dampfmaschinen und historischen Verbrennungsmotoren reicht (Bild 7). Im dortigen Hafen liegt ein englisches Patrouillenschiff/Minenräumboot von 1942, ein Eisbrecher von 1949 und weitere technische Leckerbissen. Jeden dritten Samstag im Monat ist Dampf Tag, an dem verschiedene Maschinen unter Dampf stehen. Von da aus ging es zu Wout‘s Werkstatt. Wir hatten beschlossen, das Distanzstück noch zu fertigen. Und da Wout bestens ausgestattet ist in seiner Werkstatt und alle anpackten, wurde das Teil noch auf der Drehmaschine neu gefertigt (Bild 8). Danach ging es in ein nettes Restaurant, wo wir den Abend mit Essen und Trinken ausklingen ließen.

Sonntag ging es dann zur Insel Schokland, dem ersten Weltkulturerbe der Niederlande und danach ins Museum Batavialand in Lelystad. Das Museum der Insel Schokland erforschten wir auf eigene Faust, ausgerüstet mit einem Museumsführer in der jeweiligen Landessprache. Ein sehr schönes kleines Museum mit einer interessanten Geschichte von einem Teil der Niederlande. Dann ging es zum Museum Batavialand in Lelystad. Dort erhielten wir von Wout eine Spezialführung, denn er ist Schmied und arbeitet dort in der historischen Schmiede (Bild 9). Das Museum beherbergt ein Schiff, das einen zurück ins 17. Jahrhundert versetzt. Außerdem kann man sehen, wie in dieser Zeit die traditionellen Handwerkskünste aussahen. Handwerker/innen bringen den Besuchern die Handwerkskunst in klassischer Arbeitskleidung des 17. Jahrhunderts näher. Das Museum bietet eine einzigartige Perspektive auf die maritime Geschichte der Niederlande, es verwaltet das nationale Schiffsarchäologische Depot und bewahrt eine nationale Sammlung von 40000 Funden auf. Danach beendeten wir den Tag in einem Restaurant mit einem Essen und ein paar Drinks. Für mich hieß es dann auch Abschied nehmen, da ich Montag noch was vorhatte.

Es waren wieder ein paar schöne Tage mit gleichgesinnten Petrol Heads. Wir haben interessante Orte und Plätze besucht und auch Schrauber technisch was dazu gelernt. Mal sehen was wir nächstes Jahr machen. Die Engländer machten noch zwei Stopps in Belgien (Dendermonde und Ypres) und dann endete auch für sie die HOC-Tour 2025. Dankeschön Lisa und Wout, für diese tollen Tage.

6

7

8

9

2. CBBC- Treffen

02. - 05. Oktober 2025

Text: Martin Kolb, Fotos: Klaus Bickel, M.Kolb

Ebinger Alm

Alex „Der Maurer“ startete dieses Jahr einen 2. Versuch die Clubmitglieder am Ende der Saison nochmal hinter dem Ofen hervorzulocken. Vorsorglich hatte Alex die Laverda Fahrer offiziell miteingeladen, um die potenzielle Besucherzahl zu erhöhen. Verständlich, schließlich war die Zahl der CBBC Mitglieder im letzten Jahr doch recht überschaubar.

Trotz der eher bescheidenen Wetteraussichten machte ich mich am Donnerstag mit Stammtischkumpel Roland auf den Weg Richtung Waldkraiburg. Dolly und Paul mit Christiane aus dem Münsterland hatten schon früh ihr Kommen angekündigt, da konnten wir, bei nur ca. 250 km Anfahrt, auch schlecht kneifen. Wegen Saisonkennzeichen stand nur meine Hinkley Daytona zur Auswahl, was mir aber für diese Strecke eh am liebsten war. Bei Roland hatte die Wahl der Street Triple eher technische Gründe, die alten Ladys zicken halt manchmal... Wir fuhren alles über Landstraßen, was ohne Navy dann doch mehr Zeit als gedacht in Anspruch nahm. Egal, der Weg ist das Ziel und man kann sich ja auch, wie früher, durchfragen.

Spätnachmittags erreichten wir das Gasthaus Ebinger Alm, die Sonne, die sich eh nur sporadisch hatte sehen lassen, war gänzlich verschwunden und die Temperaturen fielen langsam ab. So waren wir froh, dass wir uns jetzt in der Gaststube aufwärmen konnten. Es hatten sich schon einige Gäste eingefunden, eine sichtbare Steigerung zum Vorjahr. CBBC`ler und auch einige Laverda Fahrer, sie hatten sehr schöne Bikes dabei. Nicht alle waren auf eigener Achse angereist, bei den Temperaturen und teils langer Wegstrecke verständlich. Für Wohnmobile und Anhänger war genug Platz vorhanden. Auch Jürgen, von unserem Stauferland Stammtisch, war mit seinem Womo-Oldtimer gekommen, Roland und ich hatten uns schon vorab einen Schlafplatz im geräumigen „LMC Liberty“ gesichert. Das ersparte uns die Zelte mitzuschleppen. Ich hab ja einen warmen Daunenschlafsack, aber weil Jürgen`s alter Ducato über eine Standheizung verfügt musste ich in den drei kalten Nächten die Grenztemperatur meines Schlafsacks nicht austesten.

Am Freitag starteten wir mit ca. 15 Teilnehmern und super geführt von Tour Guide Markus, zu unserer Ausfahrt in die Umgebung. Auf überwiegend kleinen Straßen fuhren wir teils am Inn entlang Richtung Chiemgau. Dank des Tourismus ist hier kein Mangel an guten Gasthöfen. So hatte Alex für uns auch einen schönen Landgasthof ausgesucht, der nach unserer Kaffeepause auch noch eine kleine Überraschung bot. Der Wirt zeigte uns, nicht ohne Stolz, seine kleine, aber feine Zündapp Sammlung. Neben einem Roller, 7 Kleinkrafträder, bzw. 80er, alle in sehr schönem Zustand. Da wurden natürlich Erinnerungen wach... Für gute Kleinkrafträder aus den 70ern und 80ern werden inzwischen Preise wie für alte Bonnevilles und Tiger verlangt. Zurück bei der Ebinger Alm konnten wir auf der großen Terasse sogar noch einige Sonnenstrahlen genießen, bevor dann in der gemütlichen Gaststube wieder ein schöner gemeinsamer Abend begann.

Der Samstag startete mit einem zünftigen Weißwurstfrühstück, so gestärkt ging es auf die zweite Tour nach Haag i.OB, zur Weißbierbrauerei Unertl, einem kleinen, in 4. Generation geführten Familienbetrieb. Der Juniorschef, Diplom-Braumeister Alois IV., wartete bereits auf uns und auf der kurzen Führung erklärte er uns, wie der kleine Betrieb, der nur Weißbier braut (inzwischen auch Alkoholfrei), die 30.000 Hektoliter pro Jahr herstellt. Eine Kostprobe war natürlich inklusive. Danach ging es wieder auf schönen Sträßchen zurück. Ich war froh, dass ich mir morgens die dicken Winterhandschuhe angezogen hatte. Abends, in der warmen Gaststube, wurde es dann wieder sehr gemütlich, mit alten Freunden und neu dazu gekommenen.

Der Sonntag begrüßte uns bedeckt mit feinem Nieselregen, also gleich in die Regenklamotten und ab Richtung Heimat. Es regnete ständig, mal mehr mal weniger. Dann wurde es doch noch so übel wie vorhergesagt: Starkregen und Windböen, einmal rutschte mir das Herz fast in die Hose, als mich ein Windstoß erfasste. Danach zeitweise fast nur Schrittgeschwindigkeit, eine Unterstellmöglichkeit war nirgends auszumachen. Irgendwie haben wir es dann doch geschafft wohlbehalten anzukommen und das Regenzeug hatte auch eingermaßen dicht gehalten.

Das 3. Treffen 2026 hat Alex bereits angekündigt, bleibt zu hoffen, dass wir dann mal einen „Goldenen Oktober“ erwischen - wir sind gerne wieder dabei! Danke an Alex und Tour Guide Markus.

Gemeinsam sind wir mehr - Dank der Laverda Fraktion

Zwischendurch zeigte sich auch mal die Sonne

Classic

Wie meine ROYAL ENFIELD - Motorräder entstanden sind

Text / Fotos: Alfred Mühlberg

In meinem letzten Beitrag (Info 3/25) hatte ich u.a. geschrieben, wie ich zu den Engländern kam. Im Laufe meines langen Lebens habe ich viele Motorräder gefahren, von Moped KR 50, über MZ ES 150 ccm, MZ ES 250 ccm, Jawa 350 ccm, BMW 750 ccm, MZ TS 250 ccm, verschiedene Gespanne, diverse Trial Maschinen auf MZ Basis, Beta und Gas Gas, sowie eine Honda CBX Six Pack.

Nach meiner Sportverletzung 2003 musste ich mich neu orientieren, mir schwebte ein 500er Einzylinder vor. Ich dachte an die Honda Club Man, die aber schwer zu bekommen war, so schaute ich mich nach anderem Material um. Eine Alternative wären die Engländer, geile Motoren, gutes Drehmoment, aber teuer und wie es mit der Ersatzteiversorgung steht wusste ich damals noch nicht. Im Großraum Frankfurt fand ich eine Royal Enfield 350 für kleines Geld, richtiger englischer Motorenbarock, ist mir beim Classic Trial schon immer angenehm aufgefallen, hingefahren und mitgenommen. Zu Hause in meiner Werkstatt habe ich sie zerlegt und aufgearbeitet, dabei habe ich sie von 1988-indisch auf 1954-englisch zurückgebaut, Schwingsattel usw. Mit Hans Olberts, ein guter Kumpel den ich seit über 50 Jahren kenne, sind wir öfter nach England auf den Teilemarkt in Staffort und zu anderen Teilehändlern gefahren, er hat für seine Ariels Teile gesucht und ich habe gestöbert und alles was für mich brauchbar war eingekauft. Das Internet und Teilehändler in Deutschland haben mir weiter geholfen. Die Änderungen waren:

- flacher Lenker
- engl. Armaturen Amal
- engl. Ledersattel
- engl. Tool Boxen von Hitchcocks
- Hinterrad mit Halbnabe
- Hupe Aldette
- engl. Auspuff
- Vergaser Amal Monobloc 1“
- 500er Motor
- originales engl. Nummernschild
- Tacho Smiths Chronometric

Eine kleine Anekdote zu Hans Olberts: Vor 50 Jahren fuhren Hans und ich gemeinsam Trial, er wohnte in Jena und ich in Plauen. Später haben wir uns aus den Augen verloren, da er zu den Straßenrennern wechselte. Im Jahre 2003, ich lag gerade im Krankenhaus nach einer Schulter OP, wurde Dienstag Früh ein Patient im Streckverband, an Kopf, Armen und Beinen verbunden, in mein Zimmer gefahren. Ich hab ihn gleich aufgerichtet und hab zu ihm gesagt, dass er Scheiße aussieht. Darauf erzählte er mir, dass er Sonntagnachmittag mit seiner Ariel Red Hunter Bj. 1938 unterwegs war, 500m vor seiner Haustüre wurde er von einer Dame mit ihrem Auto umgefahren. Das Motorrad war total verbogen, das hat ihm mehr weh getan als seine Knochenbrüche. Ich erklärte ihm, dass ich in Euba bei Chemnitz jemand kenne, der seine verbogene Webb Gabel richten kann. Darauf sagte er: „Ach, du meinst den Günter Ruttloff in Euba, ja den kenn ich auch.“ „Woher kennst du Günter Ruttloff“ fragte ich, darauf sagte er, ja er sei doch früher Trial gefahren. Darauf sagte ich: „Ich auch“, darauf er: „Ja da musst du doch den Mühlberg kennen, der ist auch Trial gefahren“, darauf ich: „Ich bin der Mühlberg, darauf er: „Ich bin der Olbert Hans aus Jena, habe in Plauen ein Haus geerbt und wohne seit 20 Jahren hier“. Keiner hat etwas vom anderen gewusst. Im Krankenhaus treffen wir uns wieder. Dort kam auch die Idee mit den Engländern und die Basis zu einer langen Freundschaft mit vielen gemeinsam gefahrenen Kilometern, beide sind wir in einem vogtländischen Oldtimer Stammtisch aktiv. Wir besuchten auch gelegentlich Engländer Treffen wie in Zettmannsdorf. Dort regte man an, wir könnten doch auch ein Treffen im Vogtland organisieren. 2008 haben wir unser erstes Treffen in Waldfrieden organisiert, alles aufgebaut, Bier und Roster rangfahren. Freitag Nachmittag, 16:00 Uhr, kein Motorrad, 17:00 Uhr niemand da. Ich dachte schon ich muss das ganze Bier alleine trinken. Gegen 17:25 Uhr tuckert ein Motorrad aufs Gelände, es war Martin Kolb mit seiner Triumph. Ich hab mich so gefreut, dass ich ihm gleich ein Freibier spendierte. Dieses Jahr ist es schon das 18. Treffen, sogar zu Corona machten wir zwei „Familientreffen“, das war ja erlaubt.

Als ich 2003 das erste Mal zum Treffen nach Zettmannsdorf fuhr, wurde ich sehr nett aufgenommen und fühlte ich mich gleich zu Hause, ich hatte das Gefühl die Jungs schon ewig zu kennen. Das war aber nicht immer und überall so. In Haideck wollte man mich mit meinem Engländer für Arme vom Platz jagen. Nur das beherzte Eingreifen von Georg Ulherr verhinderte dies. Heute haben viele eingefleischte Engländer Fahrer neben ihrer Norton oder Triumph eine Royal Enfield zu Hause stehen und man ist froh, wenn auf den Treffen neben den vielen neuen Engländern eine Royal Enfield Pre-Unit auftaucht. So ändern sich die Zeiten.

Alfred mit seiner 500er Enfield

Hans auf seiner Ariel

Wie mein Royal Enfield Cafe Racer entstanden ist

Am Anfang war ja die 350er Royal Enfield mit Schwingsattel, ein schönes Teil, aber mir reichte die Leistung nicht. Wenn man die ganze Zeit Honda CBX 1000 fuhr ist man etwas verwöhnt, also schaute ich mich nach einem 500er Motor um. Im Internet wurde eine 500er Unfallmaschine bei Bremen für kleines Geld, die Hälfte von meiner 350er, angeboten. Ein Kumpel hat sie mit seinem LKW mitgebracht. Zu Hause kurze Bestandsaufnahme: Motor lief, Gabel, Vorderrad und Kotflügel verbogen. Meine Frau die dazu kam fragte mich, was ich damit machen wolle, ich sagte: „Zerlegen und als Ersatzteilspender nutzen“. Darauf sagte meine Frau: „Das ist doch ein vollständiges Motorrad, willst du da nichts draus machen?“ Das ist eine Frau wie sie nicht jeder hat. Ich erwiderte: „Du hast recht, ich baue einen Classic Trailer“, darauf meine Frau: „Dann bist du wieder jedes Wochenende unterwegs und ob das für deine kaputte Schulter gut ist?“ „Dann baue ich einen Café Racer, 60er Jahre, wie ihn die englischen Bengels gefahren haben.“ Da konnte ich mich so richtig austoben. Den Motor gab ich zu Jochen Sommer zur Revision, neue Kurbelwelle, Kopf überholt, Fünfganggetriebe rechts geschaltet, Schauglas im Öltank , den Rest habe ich selbst gemacht. Der Rahmen war gerade, die oberen Gabelholme waren krumm, die unteren Holme intakt. Im Regal lagen noch die Klemmköpfe von einer Benelli 650 von Ceriani, herrlich italienisch. Die krummen Gabelholme von der RE habe ich gegen Holme von MZ getauscht und das alles mit einigen kleinen Anpassungen eingebaut. Stummel Lenker von Tomasselli, ein Vorderrad von Laverda 18“, große Bremstrommel Duplex, fand ich im Netz, das Hinterrad Eigenbau 18“ Alu Hochschulterfelge, Halbnabe von RE, Ankerplatte Alu von Jochen Sommer, ein Sporttank von Hitchcocks, kleiner Einzelsitz, verchromte Kotflügel von Hein Gericke im Vincent Style, Krümmer und Schalldämpfer im Norton Manx Style vervollständigen das Gesamtbild. Gewicht 160 kg, Vmax 100 Miles.

Wie ich zu den zwei Royal Enfield Twin kam

Nachdem ich schon einige Jahre recht erfolgreich an meinen Royal Enfields geschraubt hatte, fand ich im Netz einen Royal Enfield Twin 500 Motor von 1953 und das zugehörige Getriebe, english. Optisch in einem guten Zustand, Glasperlen gestrahlt und poliert. Gier frisst Hirn, das Objekt meiner Begierde befand sich im Großraum Köln, wir haben uns auf halbem Wege bei Herleshausen zur Übergabe getroffen und Motor und Getriebe wechselten den Besitzer. Zu Hause dann Revision gemacht, Öl in die Kerzenlöscher und durchgedreht. Null Verdichtung und ein schabendes Geräusch. Ventilspiel auf halb zehn, keine Käppchen usw. Ich hab mit Flo den Motor zerlegt und begutachtet. Das Gehäuse war geschweißt, gute Arbeit, ein Pleuel war gerissen und hatte Gehäuse und Zylinder zerstört. Flo bot mir an den Motor zu überholen, was ich gerne annahm. Ich hatte schon im Vorfeld gebrauchte Zylinder und Köpfe besorgt und Flo hat sie aufarbeiten lassen. Das zusammenschrauben des Motors wollte aber aus Zeitmangel oder fehlender Lust nicht vorwärts gehen. Nach ca. fünf Jahren sagte Flo zu mir: „Ich komm nicht dazu, ich hab keine Zeit und auch keine richtige Lust dazu.“ In Filchband Wittighausen hat dann Flo alle Teile und Schrauben, die vorher schön sortiert in einzelnen Dosen und Behältern waren, in eine große Kiste geworfen und gesagt: du schaffst das schon.

Zu Hause hatte ich mir in der Zwischenzeit alle Teile die ich für den Aufbau eines kompletten Motorrades noch brauchte im Netz besorgt, vieles hatte ich ja schon im Regal liegen. So ist ein komplettes Fahrgestell entstanden. Es fehlte nur noch der Motor, der lag noch zerlegt in der Kiste. Mit einer Explosionszeichnung, die ich von England mitbrachte, habe ich den Motor zusammengebaut. Flo hat mich mit Teilen und Schrauben sowie Auspuffe, Krümmer, Fußrasten usw. aus England versorgt. Irgendwann habe ich Flo angerufen und die Geräusche des zum Leben erweckten Motors übermittelt. Das ist natürlich ein schönes Gefühl.

Die Royal Enfield Twin 500 war wieder zum Leben erwacht und stand fertig in meiner Werkstatt. Da schreibt mir der Verkäufer des

Motors, dass er noch einen Motor und ein komplettes Fahrgestell und viele Teile hat. Er hat einen Schlaganfall erlitten und ist nicht mehr in der Lage das Motorrad aufzubauen. Ein Bekannter, Karl-Heinz aus Köln, begutachtete die Teile, schickte mir Bilder und riet mir zum Kauf. Also bin ich hingefahren und habe die Teile gekauft. Die Verhandlungen gestalteten sich etwas schwierig, da der Verkäufer Mondpreise verlangte. Schließlich haben wir uns auf einen akzeptablen Preis geeinigt und ich hab die Teilesammlung mit nach Hause genommen.

Das Motorrad hatte eine bewegte Geschichte. 1953 als Royal Enfield Twin 500 in Deutschland zugelassen und 1954 mit Motorschaden abgemeldet. Ein Pleuel war abgerissen und das Gehäuse durchschlagen und die Laufbüchse des rechten Zylinders zerstört. Der Besitzer hatte sich einen Motor von einer Meteor 700, ebenfalls ein Twin, besorgt und wollte das Motorrad neu aufbauen. Ehe er damit anfangen konnte verstarb er und die Witwe hat die Teilesammlung dem Nachbarn, ein Motorradschrauber, angeboten. Dieser hat es aber auch nicht geschafft das Motorrad wieder auf die Straße zu bringen. Dort lag das Material bis zu seinem Schlaganfall und wurde nicht besser. Zu Hause bei der Bestandsaufnahme stellte ich fest, dass der 500er Motor und das Fahrgestell matching numbers sind. Also noch mal alles auseinander und die 500er neu aufgebaut. Aus den verbliebenen Teilen baute ich eine Meteor 700 von 1954 auf. So kam ich zu vier Royal Enfields.

Die Motorräder waren fertig, ich war gerade beim Einstellen und Abstimmen, da lief mir die Norton Commando zu. Das Motorrad stammt von Claus Pfeiffer, der leider verstorben ist, schade um diesen netten Menschen. Ich hätte die Norton lieber auf andere Art und Weise erworben. Jetzt ging wieder alles von vorn los, Fahrgestell aufarbeiten, Anlasser einbauen, Motor und Getriebe überholen usw. Als ich noch aktiv Trial fuhr, habe ich zweimal die Woche trainiert und am Wochenende ging es zu den Wettkämpfen, es war eine geile Zeit, aber einseitig. Ich kannte nur die Autobahn und die Wettkampforte, was 20km daneben lag war mir unbekannt, eigentlich schade. Ich habe nie über ein Leben nach dem Trial nachgedacht und musste mich neu orientieren. Jetzt in meinem neuen Lebensabschnitt, wo ich mich mit meinen Motorrädern touristisch durch Europa bewege, erlebe ich viel Freude und Entspannung. Ich habe schöne Ecken in Europa kennengelernt und bin so viele kleine unbekannte Nebenstraßen gefahren, dass ich mit meinem alten Leben nicht mehr tauschen möchte. Ganz ist die Trial Fahrerei aber noch nicht vergessen, ich erwische mich doch ab und zu, wenn ich ein schönes Gelände oder große Steine an einem Parkplatz sehe, wie ich mit den Augen Maß nehme, erster Gang, kurzer Gasstoß, Vorderrad hoch und das Hindernis genommen. Jede Stunde, die man lustvoll auf dem Motorrad verbringt, verlängert das Leben um einen Tag, und man muss einmal mit dem Motorrad auf der Isle of Man gefahren sein, um in den Biker Himmel zu kommen.

Ein Leben ohne Motorrad ist möglich, aber sinnlos.

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

Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2-&4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport
www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE GmbH & Co. KG
Busestraße 26a 28213 Bremen Deutschland +49(0)5409 - 9 06 98 26 info@elektronik-sachse.de

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2026

Der Touringtreff - 1. Mai findet vom 30.04.2026 bis 03.05.2026 statt.
Treffpunkt ist im Harz, Tourenfahrer Hotel Sauerbrey KG,
37520 Osterode, Friedrich-Ebert-Str. 129. Telefon: 05522 / 50930,
Reservierungen bitte per E-Mail: info@hotel-sauerbrey.de

Donnerstag der 30.04.2026 ist Anfahrtstag
Freitag der 01.05.2026 10 Uhr Ausfahrt ca.150 km
Samstag der 02.05.2026 10 Uhr Ausfahrt ca.150 km
Sonntag 03.05.2026 Abreise.
Jeweils 9.45 Uhr Fahrerbesprechung, Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!

Infos zum Hotel:

Es gibt 23 Doppelzimmer, 10 Einzelzimmer. Die Preise für 3x Übernachtungen mit Halbpension (Frühstück und 4-Gang-Abendessen bzw. Buffet) sind im Doppelzimmer 285,- € / Person und im Einzelzimmer 345,- € / Person.
Für Wohnmobile gibt es in 2 oder 5 km Entfernung vom Hotel Campingplätze. Bitte selber dort reservieren und sich beim Hotel zwecks Verpflegung vorab melden!

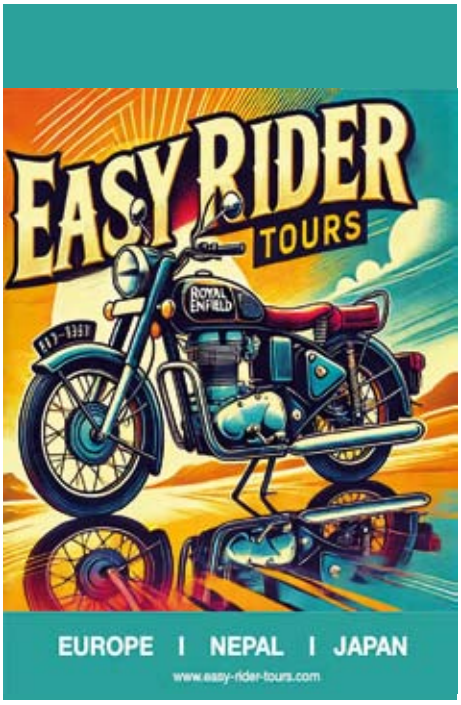
Tipp: Für den Fall, das alle Einzelzimmer belegt sind, mit einem Bekannten / Freund sich ein Doppelzimmer teilen!

Wichtig: Wie immer selber rechtzeitig buchen, alle Zimmer sind reserviert bis 31.01.2026 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!
Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden! Nächste Tankstellen 5km Entfernung vom Hotel.

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

Nikolaus Stammtisch in Laer

Traditionsgemäß findet der letzte
Münsterland-Stammtisch im
Jahr an einem Samstag statt.
Wir treffen uns am
13. Dez. 2025 ab 17.00 Uhr
wie immer im Restaurant „Leib und Seele“
Münsterdamm 43, 48366 Laer
(ehem. Altdeutsche Schänke Smeddinck)
In gemütlicher Runde bei leckerem Essen
und Getränken wollen wir das Jahr 2025
ausklingen lassen.
Restaurant und Hotel sind verschiedene
Inhaber ab diesem Jahr. Hotelzimmer könnt
ihr wie gewohnt bei Smeddinck buchen:
Tel.: 02554-917010
Es freuen sich Dolly und Paul
auf viele Teilnehmer!
Noch Fragen - Paul anrufen:
Tel.: 0173-4116696



Englische Motorrad Klassiker

- BSA
- Triumph

Lagerräumung Norton Commando Teile, 750/850 - Liste Anfordern!
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

Engländer-Stammtisch Hamburg in der Oldtimer Tankstelle Brandshof

Seit über zehn Jahren tagt der Engländer-Stammtisch Hamburg in der „Großtankstelle Brandshof“ in Hamburg, besser bekannt als „Oldi-Tanke“. Zur Historie der Tankstelle: sie wurde 1954 als eine der ersten Großtankstellen in Hamburg eröffnet. Wer von Süden nach Hamburg rein fuhr, kam unweigerlich daran vorbei. Ca. 10 Jahre später gab es eine Änderung der Verkehrsführung und die Tanke saß sprichwörtlich – in einer Sackgasse. Das führte 1983 zur Schließung der Tankstelle. Es folgte eine Restnutzung als KFZ-Werkstätte, Lagerraum und diversen Vertriebsstätten.

2010 haben Alex und Jann ihre Idee umgesetzt, in dem historischen Gebäude eine Oldtimer-Prüfstelle einzurichten. Nach ca. einem Jahr Restaurierung stand die „Oldi-Tanke“ im Ambiente der 50er Jahre – leider nicht als Tanke – wieder da. Schwerpunktmäßig kommen hier viele Oldtimer zur HU. Im ehemaligen „Kassenhäuschen“, jetzt „Erfrischungsraum“, gibt es Frühstück, Mittagstisch und Kaffee und Kuchen. Am Wochenende treffen sich hier regelmäßig Oldtimerfahrer, Autos und Motorräder, zum Treffen „Altes Blech“.

Durch eine Pressenotiz sind wir damals auf diesen Ort aufmerksam geworden. Seitdem gehören wir zu den knapp 10 Stammtischen, die sich hier regelmäßig treffen. Am ersten November-Dienstag hatten wir unseren letzten regulären Stammtisch in diesem Jahr. Im Dezember treffen wir uns immer zum gemeinsamen Grünkohlessen. Dieses Jahr wird es von Steffi und Jörg von Single&Twin in Ihrer neuen Werkstatt in Ellerbek ausgerichtet. Sie sind im Frühjahr vom Portugiesen-Viertel an den nördlichen Standrand vom Hamburg umgezogen.

Text und Foto: Volker Iserhoht

Einer meiner Favoriten für den Kalender, die Jury hat aber anders entschieden: Bildschöne Triumph T160 von Hans Olaf Warning

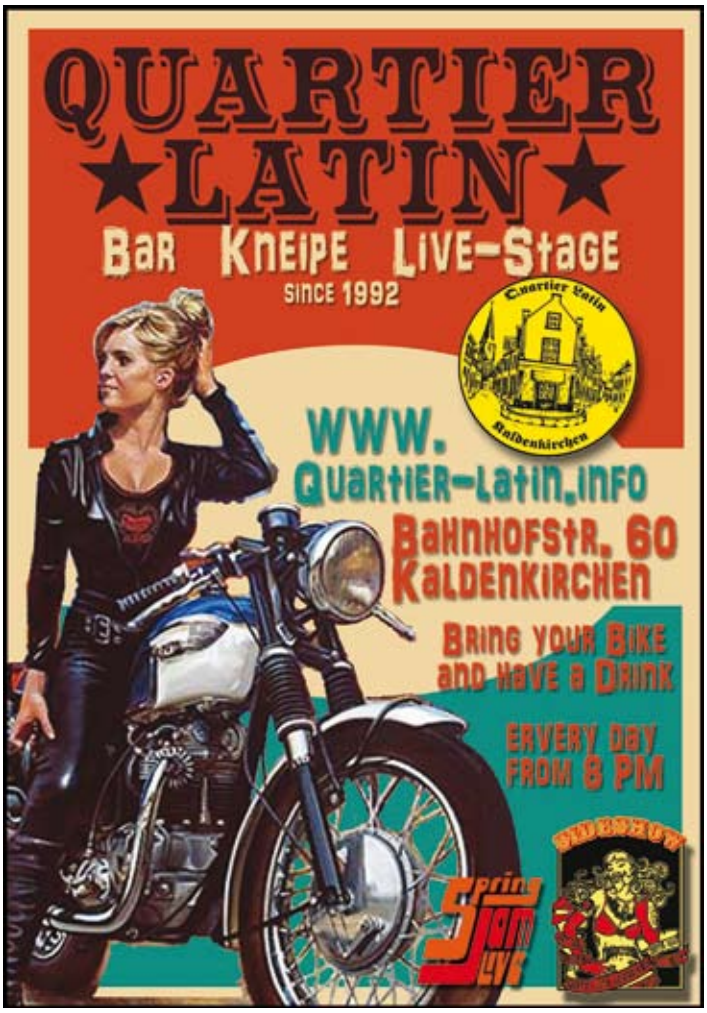
CBBC - Büdchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber	1,00 €
Club Aufnäher	4,50 €
Club Schlüsselanhänger	3,00 €
Club Fahne 80x40	10,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Club Shirt	Ausverkauft
Polo Shirt in british-racing-green S-XXL	20,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: L	
Rot: S, L	
Grün: M,	
Warneste mit Club-Logo, L, XL, XXL	12,00 €

Bilder und Verfügbarkeit auf unserer Homepage unter https://www.cbbc.de/merchandising.html

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:
Christiane Hanenberg
Overbergstraße 2, 48366 Laer
Tel.: 0 25 54 - 86 82
email: merchandising@cbbc.de

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



Auswickeln und... Überraschung...

(WA.) Verflixt, das kann doch nicht sein: Kein Lebenszeichen, auch nicht nach dem zehnten Kick. Dabei habe ich sie im Spätjahr ganz normal abgestellt. Die Bonnie T 140 lief davor wie eine eins, kräftig schob jede Zündung das Motorrad nach vorne. Und nun nichts!

Einen Ölwechsel gab es über den Winter, damit eigentlich schon startklar für die neue Saison. Doch nun, erst mal wieder zurück in die Garage. Zeit für eine Fehlersuche, …später.

Es zog sich etwas. Wenn man ein weiteres (fahrbereites) Motorrad hat, ist die Ausrede nicht schwer. Nun denn, mit Verzögerung an die Fehlersuche: Benzinhahn auf, Sprit läuft; Tupfer fördert ebenfalls ausreichend Sprit. Also Elektrik: Nicht gerade mein Ding. Doch was solls. Batterie zwischenzeitlich nochmal nachgeladen. Zündkerze raus und kicken, doch wie schon im Frühjahr, kein Zündfunke. Sicherung geprüft - ok.; Kerze getauscht - kein Funke; Kerzenstecker getauscht - noch immer kein Funke. Dann zur Boyer-Zündung, die war ja über den Winter unangetastet. Zwei Kabel führen von der Statorplatte zur Zündbox. Prüfen wir doch spaßeshalber mal den Durchgang. Das erste Kabel ergibt im Messgerät den gewünschten Piepton. Zweites Kabel: Nichts. Seltsam, hat doch letztes Jahr noch funktioniert. Nochmal und nochmal: kein Signal am Messgerät.

Dann müssen wir eben etwas tiefer einsteigen. Tank abbauen und Kabel verfolgen. Je drei Steckverbindungen an den beiden Kabeln vom Stator bis zur Zündbox. Hatte ich da nicht erst kürzlich im Buch „Motorradelektrik in der Praxis“ von Hans Hohmann etwas über „Übergangswiderstände“ gelesen? Vielleicht sind drei Steckverbindungen auf dem Weg vom Stator zur Zündbox auch etwas zu viel? Man könnte ja probehalber das fragliche Kabel mal kurz „fliegend“ ersetzen. Anschließend Zündung ein und Kerze an Masse. Kicken und siehe da: Zündfunke vorhanden! Ahh, wie schön…

Sicher ist eine direkte Verbindung besser und getreu der Empfehlung von Hans Hohmann sollte der Draht mindestens 1,5 oder besser 2,5 mm stark sein. Es kann also nur besser werden, die beiden Kabel zu ersetzen. Steckverbindungen richtig klemmen und verlöten, das hat dann wenigstens Hand und Fuß. Das alte Zweierkabel im Bougierrohr trug mittig noch einen Schrumpfschlauch über einer Verdickung. Merkwürdig, mittendrin? Das vorsichtige Freilegen mit dem Messer ergab im ersten Kabel zwei zusammengezwirbelte Kabelenden! Und beim zweiten Kabel war kein Kontakt mehr vorhanden! Mann, da war ja ein Spezialist am Werke! Murks, echter Murks.

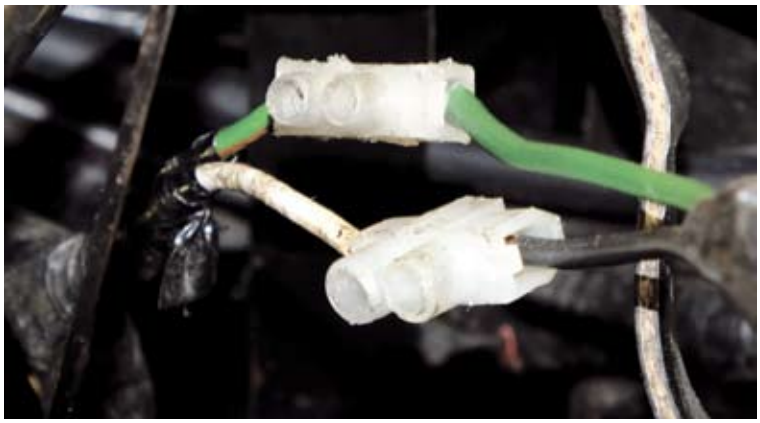
Jetzt, beim Optimieren der Elektrik fällt mir da im Rahmendreieck noch das Kabel zum Blinkgeber auf. Mit Isolierband umwickelte Verdickung. Eigentlich grundlos, lediglich zwei Kabel führen zum Blinkgeber. Nochmal vorsichtig das Messer an der Umwicklung ansetzen und was kommt zum Vorschein: Zwei Lüsterklemmen stellen die Kabelverbindung sicher! Dabei wechselt das weiße Kabel seine Farbe auf schwarz, aus grün-braun wurde nun braun. Murks, schon wieder Murks! Echt ärgerlich.

Nun denn, jetzt kommt es auf etwas Mehrarbeit auch nicht mehr an. Machen wir uns an eine richtige Reparatur, mit ausreichend dicken Kfz.-Kabeln und auch in der richtigen Farbe. Wenns der Sache dient...

Wie schön, nach getaner Arbeit die Bonnie rauszuschieben, zu tupfen und den Kickstarter auszuklappen: „Starts first Kick!“

Blanke Drähte verzwirbelt, höchstens als provisorische Notreparatur zu gebrauchen

Von hier führen die zwei Kabel zur Zündbox unter der Sitzbank



Und so waren die Kabel zum Blinkgeber verbunden…

Jetzt wieder: „Starts first Kick!“

Classic British Bike Club e.V.

Seit 44 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder

Zwei Ladys im winterlichen Schwarzwald, Foto: Walter Boll