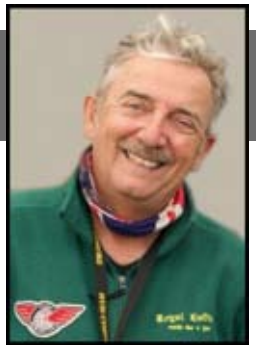
Nr. 1 Januar/Februar 2026 5 Euro K 20 687

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.

1/2026

AKTUELLES VOM PRÄSI



Hallo CBBC-Leute,

Zuerst wünsche ich allen Leuten einen guten Start ins neue Jahr. Ich lasse die gutgemeinten Vorsätze außen vor – fast alle werden ja in den ersten 3 Monaten eh wieder an die Seite gelegt. Daher fange ich gleich mit dem nächstliegenden an: Die mir liebgewonnene Winter Classic Bike in der Werkhalle in Rüsselsheim fand bereits am 10.01.2026 statt. An diesem Tag konnte ich leider nicht vorbeischauen, doch aus gesicherter Quelle, sprich sehr guten Bekannten, war es wie auch in den letzten Jahren wieder gut besucht. Gerade in diesen unruhigen Zeiten ist es schön, wenn es Vereine und Stammtische gibt, die das Hobby Motorrad betreiben und genießen und man wieder über Themen spricht, die dem Seelenleben Freude machen.

Ich möchte mich auch einmal wieder bedanken bei all jenen Mitgliedern, die sich für den Club engagieren. Sei es als Veranstalter, Helfer und Helferinnen bei Treffen, oder jene, die Beiträge für unser Heft beisteuern, die Stammtische pflegen, die neue Mitglieder werben und Ausfahrten organisieren und all den Unternehmen, die in unserer Zeitschrift Anzeigen schalten.

In diesem Sinne wünsche ich allen für das Jahr 2026 viel Freude beim Motorradfahren und dem immer wieder notwendigen Schrauben.

Euer Dieter aus Wiesbaden

AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

Wie versprochen, fasse ich mich dieses Mal kurz, denn wir haben für diese Ausgabe wieder 24 Seiten zusammen bekommen. Gerade wenn die meisten unserer Schätzchen noch im Winterschlaf sind, ist doch die beste Zeit mal was für die Info zu schreiben. Dankeschön an alle, die zur ersten Ausgabe im neuen Jahr beigetragen haben.

Erfreuliches gibt es in Sachen Nachfolge für „offene Stellen“ im Club zu berichten: Für unser Merchandising fand sich ein Freiwilliger und wir haben für das Thema Velocette und Trial nun 2 neue Ansprechepartner. Mehr dazu auf der nächsten Seite.

Bis zum ersten Treffen im neuen Jahr dauert es zwar noch, aber vielleicht habt Ihr schon mit der Planung begonnen. Allein neun CBBC Treffen warten auf viele Teilnehmer. Und dann gibt es auch noch befreundete Clubs, die sich ebenfalls über Besucher freuen. Also jede Menge Gelegenheiten für schöne Touren und Zusammenkünfte. Leider ist ein wunderbares Treffen, das ich die letzten Jahre nie ausgelassen habe, nach 38 Jahren inzwischen Geschichte. Das „Incontro Moto Inglesi“ in Vezio/Tessin wird es nicht mehr geben (mehr auf S. 22). Dieses Treffen, mit seiner einzigartigen Atmosphäre, wird mir fehlen. Wieder ein Grund, Pläne für Touren, die man schon lange im Kopf hat, nicht auf die lange Bank zu schieben. Schneller als man denkt, ist die Gelegenheit vorüber.

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

CBBC TERMINE 2026

30.04. - 03.05. Touring Treff 1.- Mai-Tour im Harz

29.05. - 31.05. 10. Lüneburger-Treffen in Wendhausen

19.06. - 21.06. OWL - Meeting Sende/Verl (Nähe Bielefeld)

25.06. - 28.06. 30. Treffen Englischer Motorräder in Franken, 96157 Großgressingen

04.07. 21. Black Forest Meeting am Eichrüttehof, 79733 Görwihl / Schwarzwald

10.07. - 12.07. 18. Vogtländisches Engländer-Treffen im „Waldfrieden“ bei Plauen

28.08. bis 30.08.26 3. Taunus Treffen in 56357 Rettershain

18.09. - 20.09. Treffen für Freunde Engl. Motorräder in Ravensburg / Dürnast

15.10. - 18.10. 3. Engländer-Treffen Ebinger Alm bei Waldkraiburg

Der neue / alte Velocette-Spezialist

Hallo zusammen,

Viele werden mich bereits kennen, da ich seit 1981 im Club bin. Mehr als 150.000 km bin ich auf verschiedenen, meist englischen, Motorrädern auf der Straße und auf den verschiedenen Rennstrecken gefahren. Angefangen habe ich mit meiner 1980er Triumph T140E. Kurz darauf kamen eine 1939er BSA M20 und eine 1940er Ariel W/NG 350 dazu. 1985 kaufte ich eine 1951er BSA M21 und eine 1961er Matchless G80S, habe diese aber kaum gefahren und deshalb bald wieder weitergegeben. 1986 baute ich eine 1968er Triumph Bonneville auf, die ich bis 2001 über weite Strecken gefahren habe, parallel mit einer 1960er Velocette Viper (bis 1992). Diese wurde später durch eine 1983er Triumph Tiger Trail ersetzt. 1990 stieg ich mit meiner 1935er Velocette MOV Racer in den Rennsport ein. 1992 fand eine 1948er Velocette MAC zu mir, die 2003 um ein gleiches, aber fahrbereites Modell ergänzt wurde. 1997 erstand ich eine 1914er Douglas 2 3/4 HP und eine 1929er Velocette USS Rennmaschine. 2001 habe ich meine Rennmodelle um ein 1950er Triumph 6T Thunderbird Renngespann ergänzt, mit dem ich bis 2025 mit meinem Bruder auf vielen Rennstrecken unterwegs war. 2001 fuhr ich erstmals eine neue Triumph Tiger 955i. Diese Tiger habe ich später durch eine Harley Sportster ersetzt. Die Harley hatte ich bis 2017 und dazu, ab 2013 parallel, eine 1979/1971er Triumph TR7 /TR6. 2015 - 2017 habe ich wieder eine 1956er Triumph 6T Thunderbird und eine 1954er Triumph Tiger T110 gekauft. Ab 2017 hatte ich dann, im Blick auf meinen nahenden Ruhestand, meine Sammlung um eine 1972er Triumph T120R Bonneville, eine 1981er Triumph T140ES Bonneville, eine 1965er Triumph Tiger T90, eine 1952er Matchless G80 sowie eine 1967er Triumph T120R Bonneville erweitert. 2022 fand kurzzeitig eine 1954/61er Velocette MSS/Venom zu mir, um dann viele der Maschinen wieder weiterzugeben und zu verkaufen. 2024 habe ich nach 33 Jahren den Rennsport an den Nagel gehängt und das Renngespann verkauft. Geblieben sind nun die 1935er Velocette MOV, die 1954er Tiger T110, die 1956er Thunderbird 6T und meine erste 1980er Bonni T140E, sowie eine gerade neu hinzugekommene 1979er Bonni T140E.

Bei der erst jetzt gekauften Bonni wurde ich, erstmals in meinem Motorrad-Leben, vom Transporteur Motorradtransporte24.de um die Treuhandsumme und Transportkosten betrogen. Jetzt beschäftigen sich Rechtsanwalt, Staatsanwalt und Polizei damit. Erst mit dem zweiten Transporteur, Michael Helbig, hat es anstandslos geklappt.
Jetzt bin ich mit der Überarbeitung / Restauration beschäftigt. Auch noch auf der Werkbank ist die 6T, die gerade ihren neuen Motor erhält. Alle anderen Maschinen stehen gut gepflegt im Winterschlaf. So sind in meiner Motorrad-Laufbahn 29 verschiedene Maschinen durch meine Hände gegangen, restauriert und gefahren worden.

Der Fuhrpark

Dietmar hat mich nun zum neuen Velocette-Spezialisten erkoren, da ich mich schon seit 1988 mit den Velos beschäftige und auch beim Veteranen- Fahrzeug-Verband Markenspezialist für Velocette und Triumph ab Baujahr 1930 bin. Jahrzehntelang hab ich den Velocette-Club Deutschland geleitet, sowie die Clubzeitschrift verfasst. Der Club ist weiter bei Werner Schultz in guten Händen und ist per Whatsapp und E-Mail zu erreichen. Außerdem betreut Werner auch noch unsere Internetseite.

Sollten also Fragen zu den Velocetten auftauchen, bin ich jederzeit gerne bereit weiterzuhelfen, oder Euch mit Datenblättern bzgl. Velocette und Triumph zu unterstützen. In der langen Zeit konnte ich schon vielen Motorradfreunden helfen, vor allem deshalb, weil die Zulassungsstellen immer größere Schwierigkeiten bei der Brieferstellung von noch nicht in Deutschland zugelassenen Motorrädern machen.

Ich wünsche allen ein gutes und unfallfreies Jahr 2026!

Michael Braun
braunmichael1959@gmail.com

Neuer Ansprechpartner für Trial gefunden!

Bruno Schleer hat sich als neuer Ansprechpartner für das Thema Trial zur Verfügung gestellt. Bruno ist lange Jahre Classic-Trial gefahren und kennt die Szene. Kontaktdaten siehe Seite 2. Vielen Dank, Bruno!

Nachfolger für den Club Shop gefunden!

Ende letzten Jahres hat sich Klaus Struckholt aus Recklinghausen, der schon seit Jahrzehnten Mitglied ist, bereit erklärt die Betreuung unseres Club Shop von Christiane Hanenberg zu übernehmen. Am 03.01.2026 fand in Laer, bei Christiane und Paul, die Übergabe des Shop Inventars statt (Foto). Klaus bekam nicht nur etliche Kartons, sondern auch jede Menge Tipps und alle wichtigen Adressen mit auf den Weg. Vielen Dank an Christiane für die geleistete Arbeit und an Klaus für die Bereitschaft das Merchandising zu übernehmen - viel Erfolg! Die Kontaktdaten von Klaus findet ihr auf Seite 2 der Info und natürlich in der Club Shop Anzeige.

Foto: Struckholt

Die Veranstaltung für englische Motorräder bis 1983

Zum dritten Mal in Folge fand dieses Jahr der „BOB-Best of british“ statt. Nachdem die Location bei „Bauer Bernd“ in Borgholzhausen für 2025 leider nicht mehr zur Verfügung stand, musste also ein neuer Ort gefunden werden.

Beim Bauern war es schon toll: Eine große und eine kleinere Deele und eine Scheune. In diesen Örtlichkeiten, überdacht und bis auf die Scheune auch beheizt, fand der Teilemarkt nur für britische Motorräder bis 1983 statt. Obwohl: Dieser Teilemarkt „wucherte“ sogar bis nach draußen. Dort drehten Trial-bikes ihre Runden und der zentrale Punkt war sicherlich der überdachte Imbiss. Es bestand sogar die Möglichkeit ein wenig Moto-Cross zu fahren. Allerdings war in den ersten beiden Jahren der Kurs buchstäblich abgesoffen. Abends gab‘s Musik und Lagerfeuer, Sonntagmorgen Frühstück (full english breakfast).

Eine neue Location, die all unseren Ansprüchen genügt, war allerdings schwer zu finden. Bis die Wahl auf die Radrennbahn Bielefeld fiel. Der Radsportverein hat ja nun auch 10 (!) Triumph Stehermaschinen, mit denen dort verschiedene Veranstaltungen gefahren werden. Der Europameisterschaftsdritte kommt übrigens aus Bielefeld! Nun gut, die Zeit des Planens war knapp, also denn

mal los. Es sind ausreichend Parkplätze auf dem vor der Anlage befindlichen Kirmesplatz vorhanden. Die Anlage ist eingezäunt und abschließbar, Toiletten und Duschen sind vorhanden und: Am Tage der Veranstaltung dürfen wir die Radrennbahn (333 m Betonoval mit Steilkurven) befahren!! Damit das Wetter mitspielt, ist der Termin einen Monat vorverlegt worden, also nun Anfang Oktober statt Anfang November, da an dieser Örtlichkeit leider kein Dach zu finden ist, schade...

Nun gut, am Freitagabend reisten die Ersten an, um ihren Stand aufzubauen (übrigens sind Tische und Stühle ausreichend vorhanden, da muss man nichts mitbringen). Den Pokal für die weiteste Anfahrt (den es nicht gab), ging an unseren neuen Freunde aus merry old England. Richard und Paul haben knapp 1000 km aus Maidstone/UK abgerissen, um dabei sein zu dürfen. Kurz nach deren Ankunft, der Anhänger war noch nicht abgeladen, teilte ich den beiden mit: Es ist hell, es ist trocken, ihr seid nicht betrunken und ab 18 Uhr ist die Bahn frei, DANN DÜRFT IHR SCHON MAL FAHREN!! Meine Güte, so schnell habe ich noch nie jemanden einen Anhänger entladen sehen. So drehten die beiden auf ihren Vorkriegs-BSAs zusammen mit 8 oder 10 weiteren ihre Runden, tauschten die Motorräder zwischendurch und hatten richtig Spaß. Norton-Caféracer und Renner, BSA Flat-tracker, eine Triumph „Badewanne“ und sogar ein Triumph Chopper tummelten sich auf der Bahn. Jeder, wirklich jeder, kam mit einem Grinsen im Gesicht zurück durch den Innenhof, in dem schon die ersten Stände unter Zelten aufgebaut waren. Am Abend wurde es gemütlich, es wurde viel geprochen und gelacht.

Dann kam der Samstag, und mit dem Samstag kam auch der Regen.....leider. Trotzdem gab es ein ausreichendes Angebot an Teilen im Innenhof vor der eigentlichen Rennbahn, und die Stimmung war großartig. Bratwurst, Pommes, natürlich auch Fish‘n‘chips (wie es sich für eine Engländer-Veranstaltung gehört) und kalte und warme Getränke wurden ebenso angeboten wie auch HP-Sauce, Colemans Senf, englische Süßigkeiten, aber auch eine kleine Auswahl englischer Biere.

Mittags kam dann doch die Sonne wieder hinter den Wolken hervor und die Bahn trocknete ab. So konnte doch noch einmal, wenn auch nur bis zum nächsten Regenschauer, ein paar Runden gefahren werden. Wegen des miesen Wetters sind zwar nur etwa 150 Besucher gezählt worden, aber alle hatten ihren Spaß. Einige Besucher aus den Niederlanden waren da, ein paar Vertreter des BSA Clubs. Björn und Astrid Bettlewski zeigten einmal mehr großartiges, Engländeraffines Kunsthandwerk, Mike‘s Motorradgarage bot klassische Motorradbekleidung an und selbst Artikel aus der Vorkriegszeit wurden angeboten (der Mann an diesem Stand übrigens mit Schuhwerk im Union Jack-Design). Dann kam irgendwann der Abend und wieder wurde es gemütlich. Die Feuerschale wurde ihrer Bestimmung entsprechend genutzt. Es war einfach wundervoll.

Am Sonntagmorgen gab‘s Kaffee und full english breakfast, um in den Tag starten zu können. Für‘s nächste Mal, zur gleichen Zeit, ist auf jeden Fall besseres Wetter bestellt worden. Es wird ein BOB-Café in einem beheizten Raum geben, warme Duschen stehen ja sowieso zur Verfügung.

Mein großes Dankeschön an die Leute des Radsportvereins/der Radrennbahn und allen Besuchern, die sich die Veranstaltung nicht durch das üble Wetter haben vermiesen lassen!

Für weitere Infos schaut einfach auf: BOB-bestofbritish.de
oder auf Facebook:
Bob - Best of british Instagram:bob_bestofbritish
Radrennbahn: Radrennbahn-Bielefeld.de
Radsportverein: rc-zugvogel.de

Text / Fotos: Michael Thies

1

Kleiner Jahresrückblick vom Bodensee Stammtisch

Text / Fotos: Martin Merkel

Am Jahresanfang beginnt bei uns die Saison traditionsgemäß mit einem Messestand auf der Motorradwelt Bodensee in Friedrichshafen. Wie schon die letzten 20 Jahre machten wir Ende Januar mit 14 tollen Motorrädern und einem Roller Werbung für den CBBC.

Es ist so schade, dass viele namhafte Marken-Händler und Importeure nicht mehr präsent sind und hätte die Messe Friedrichshafen nicht so ein tolles Rahmenprogramm, wäre die Veranstaltung sicher schon den „Bach nah“ (dt.: „den Bach runter“ *mk*). In gewissem Sinne hat das auch Auswirkungen auf unseren Messestand: war er doch am Donnerstagnachmittag, als wir den Stand das erste Mal sahen, deutlich größer als ursprünglich geplant, d.h. die Messe hat uns wesentlich mehr Platz eingeräumt, so hätten wir sicher noch drei oder vier Motorräder mehr ausstellen können. Aber angemeldet hatten wir 14 Fahrzeuge und mehr sollten es auch nicht sein, denn nur diese sind dann versichert. Highlights unter den Englischen Bikes waren sicher die die Norton M40 Bj. 1937, die Thalhammer (bekannter österreichischer Rennfahrer) Manx **(Bild 1)** und die Rickman Norton **(Bild 2)**. Bei unseren italienischen Freunden stachen die Bimota DB5S Mille und DB4 ins Auge. Uns allen hat die Messe wieder viel Freude gemacht, Auf-und Abbau hat reibungslos geklappt, danke an das Team, das mitgeholfen hat. Glücklicherweise hat auch das Wetter mitgespielt, bei Schneefall macht das dann doch keinen Spaß. Auch der Veranstalter war zufrieden, knapp 42 000 Besucher wurden gezählt, etwa 2.500 mehr als im vergangenen Jahr.

Anfang Mai stand dann schon wieder die Klassik Welt Bodensee an, wo wir ja ebenfalls mit einer Auswahl unserer Motorräder einen Stand rund um das ACE-Café beschicken. Weil es vom Platz her

2

3

Foto: A. Nitsche

recht eng war, hatte Marko fünf Italiener und ich diesmal nur vier englische Bikes dabei. Lila war hier die dominierende Farbe: einmal eine Commando im lila Flitterlack, dann ein sehr interessanter Umbau mit einem BSA A65 Motor in einem BSA Fury Rahmen **(Bild 3)**. So etwas sieht man auch nicht alle Tage. Was sich inzwischen schon etabliert hat und sehr gut angenommen wurde, ist das Parken von Klassik-Motorrädern in der Halle rund um das ACE-Café, so hatten wir eine Ausstellung in der Ausstellung und da waren doch schon tolle Motorräder dabei: Vincent Rapide, Brough Superior SS80, BMW R63 Gespann usw. Aber auch bei den Demonstrationsläufen für klassische Rennmotorräder- und Autos gab es viel zu Bestaunen. Aus anglophiler Sicht: eine extrem schnelle T140, BSA Goldstar, Triumph Trident, eine NorBSA **(Bild 4)** und auch eine Norton Manx durfte nicht fehlen. Den absoluten „Hingucker" boten die Gespanne, schon allein die Anzahl begeisterte, dadurch das über 25 Fahrzeuge gemeldet waren, gaben diese eine tolle Kulisse und die „Schmiermaxen" eine tolle Akrobatik.

Mitte September stand die zweite Auflage unseres Treffens in Ravensburg Dürnast im Kalender. Hier hatten wir wieder Glück mit dem Wettergott und so bot die Landvogtei die Kulisse für ein Treffen mit, ich schätze mal am Samstag - über den Tag verteilt, 100 Motorrädern. Ab ca. 10.30 Uhr am Samstag war ein ständiges Kommen und Gehen. Von einer Velocette KTT über Norton CS1, BSA Sloper bis zu neuen Royal Enfields gab es so einiges zu bestaunen. Aber schon der Freitags-Stammtisch mit den Ducati-Freunden Bodensee war sehr gut besucht und erst die Ausfahrt am Samstag mit Start um 11 Uhr hat meine Erwartungen nochmals weit übertroffen. Ist es doch immer eine Herausforderung mit einer Gruppe von ca. 30 Motorrädern unterwegs zu sein und was soll ich sagen, es hat perfekt funktioniert: ohne Panne und auch verloren gegangen ist keiner. Bei der Planung einer Ausfahrt versuche ich auch immer möglichst kleine Straßen auszuwählen und vermeide Ortsdurchfahrten und Ampeln. Als Ziel hatte ich diesmal das Erwin Hymer Museum in Bad Waldsee herausgesucht, das sich als perfekte Location herausgestellt hat. Ich habe eine Stunde Besichtigung eingeplant, was natürlich nur ein „hinein schnuppern" bedeutete, so hat die eine Hälfte dann das Museum besucht und die andere Hälfte hat es sich im Restaurant gemütlich gemacht. Das Erwin Hymer Museum umfasst eine Ausstellungsfläche von 6000q m und lädt ein, die Welt des mobilen Reisens zu erkunden. Zu sehen sind mehr als 80 Oldtimer und historische Freizeitfahrzeuge, vom selbst gebauten ersten Wohnwagen Deutschlands (so etwas ähnliches wie ein „Zigeunerwagen") über die Innovationen der Wirtschaftswunderzeit bis in die Gegenwart und sogar noch darüber hinaus **(Bild 5)**.

Dadurch, dass die Rückfahrt mit einer Strecke von 60 km deutlich länger war, erreichten wir die Landvogtei erst gegen 14.45 Uhr und da war dann auch noch mächtig was los **(Bild 6 - 8)**. Im Biergarten war fast kein Platz mehr zu bekommen und das bis in die Abendstunden hinein. Ich glaube die letzten Tagesgäste sind erst gegen 22 Uhr gegangen. Wir, die ein Zimmer oder Zelt hatten, haben es noch über die Sperrstunde hinaus ausgehalten. Der Sonntag war geprägt vom Aufbruch und so waren wir auch schon recht früh mit dem Abbau der Plakate, Fahnen und Schilder fertig. Uns hat das Treffen sehr gut gefallen, was natürlich auch dem guten Wetter geschuldet war. So steht einer Wiederholung in 2026 am dritten Samstag im September nichts mehr im Wege.

Es grüßt Euch vom Bodensee

Feldbergprüfungsfahrt:
Peter Gutmann ledert alle ab

Wiedener Eck (WA). Vor über 100 Jahren, nämlich 1924, fand das erste Rennen statt. Und auch 2025 übte die „Feldbergprüfungsfahrt“ wieder diese eigentümliche Faszination eines Bergrennens aus. Ein Motorradrennen, ursprünglich vom Freiburger Motorsport Club auf einer Staubpiste durchgeführt, von Freiburg über Kirchzarten, Oberried den Notschreipass, hinab nach Todtnau und schließlich wieder hinauf zum Feldbergpass. Damals eine wirkliche Herausforderung für Fahrer und Maschine. Sieger im ersten Rennen Ludwig Weber auf einer selbst konstruieren Luwe. Und in diesem Jahr?

Veranstalter in den letzten Jahren war wiederum der rührige Stammtisch der Freunde englischer und italienischer Motorradklassiker aus Sexau bei Freiburg. Schnell hatte sich die Veranstaltung wieder zu einem würdigen Highlight im Veranstaltungskalender der historischen Bergrennen entwickelt. Mehrere Baustellen auf der Strecke zwangen die Veranstalter, die traditionelle Streckenführung zu verändern. Gestartet wurde erstmals in Oberried, am Fuße der Schwarzwaldberge. Das Ziel in diesem Jahr das „Wiedener Eck“ nahe dem Belchengipfel. Auch auf dieser Strecke ein Bergrennen mit allerlei Herausforderungen für die Teilnehmer.

Schnell waren die Startplätze wieder vergeben. Besonders die italienischen Teams von Moto Guzzi und Moto Morini hatten schwer aufgerüstet. Der überraschende Sieg des englischen Royal Enfield-Teams im vergangenen Jahr sollte eine Ausnahme bleiben. Also „Forza Italia“! Guzzi vertraute in der Lightweight-Klasse bis 500 ccm auf den früheren Doppelsieger und Langstrecken-Champion Henning Behrens sowie den unverwüstlichen Peter Gutmann. Und in der offenen Klasse auf den erfahrenen Elmar Pallasch mit seiner bärenstarken Quota 1100 ES. Und auch von Morini wurden drei Fahrer gemeldet, Sebstian Brunsch auf der gewohnt schnellen 3 ½ Sport, Markus Leibach und Ekkehard Damerau jeweils auf 500 T bzw. 500 S. Einer sollte die Nase vorne haben, so die Werksoberen, auf kurviger Strecke war mehr als eine Außenseiter-Chance drin. Nach dem überraschenden Royal Enfield-Sieg im vergangenen Jahr durch Manfred Elsner waren die englischen Teams in diesem Jahr überraschend dünn vertreten. Triumph vertraute auf Haudegen Alex Wörner, der zuletzt überwiegend auf Rundstreckenkursen einige Trophäen sammeln konnte. Nun sollte er am Berg den Pot holen. Und die zweite englische Marke, AJS, hoffte auf die Fahrkünste von Lokalmatador Walter Arndt. Mit am Start noch Yamaha-Recke Klaus Hennig und Andreas Pratz auf einem BMW-Boxer.

Das Rennen:
Am neuen Startplatz in Oberried-Weilersbach herrschte schon am frühen Morgen gute Stimmung. An der langen Startgeraden hatten sich wieder zahlreiche Zuschauer eingefunden. Aus dem Lautsprecher verkündete der Streckensprecher die Startaufstellung und wies die Zuschauer nochmals auf einige besondere Streckenabschnitte an der geänderten Strecke hin. Wie schon im Vorjahr wurde das Rennen wieder live im örtlichen Lokalradio übertragen. Die letzten Handgriffe der Mechaniker an den Rennmaschinen, ein letztes Volltanken vor dem Start. Nur an der Morini 3 ½ von Sebastian Brunsch wurde bis kurz vor dem Start noch heftig geschraubt. Zündungsprobleme konnten in letzte Sekunde durch eine andere Rennkerze behoben werden. Teilnehmer und Zuschauer, alle waren heiß auf den letzten Showdown der Saison. Wer würde sich wohl die wertvolle Bergsprint-Meisterschale sichern?

Wie üblich wurde wieder in traditioneller Le Mans-Manier gestartet, die Motorräder standen auf der einen, die Fahrer auf der anderen Seite der Strecke. Gespannte Stille. Dann der Startschuss, die schwarz-weiß karierte Flagge rauschte nach unten. Viele Füße hasteten zu ihren Maschinen. Wenige Momente später brüllten die Motoren auf. Jeder Fahrer versuchte auf idealer Linie und ohne Kollision auf die Strecke zu kommen. Schnell war von den Teilnehmern nur noch eine Staubwolke zu sehen. Zunächst führte die Rennstrecke noch recht flach in die Berge hinein. Elmar Pallasch mit seiner bärenstarken Guzzi machte mächtig Tempo. Im Windschatten Klaus Hennig und Walter Arndt. Dessen AJS fiel jedoch nach den ersten Kurven zurück, der alte Streckenfuchs hatte nach dem Verlust seines Bremshebels alle Chancen auf einen Sieg verloren. Die Lightweight-Fahrer sahen hier eine erste Chance, in den Kurven etwas Vorsprung herauszufahren. Die Morinis von Ekkehard Damerau und Sebastian Brunsch liefen perfekt, spätes Anbremsen, Abwinkeln und schon wieder Vollgas, nach jeder Kehre machten sie ein, zwei Plätze gut. Am Notschrei die Kurve rechts auf die Sattel-Passage in Richtung „Halde“. Andreas Pratz gab dem Boxer die Sporen und auch Alex Wörner mit seiner drehmomentstarken Triumph drängte nach vorne. Links ab, den Stohren hinunter, eine Chance für den Mann ohne Nerven, Markus Leibach. Als Spätbremser bekannt, schnappte er sich vor den steil abfallenden Kurven Vordermann um Vordermann. So dachte auch

Zwei Sekunden vor dem Start

Der schnelle Sebastian Brunsch auf Moto Morini 3 ½

Ausklang bei einem Stück Schwarzwälder Kirschtorte

Altchampion Peter Gutmann. Der musste allerdings nach einem kapitalen Verbremser an der Rechts-Links-Schikane am Sittner Bergweg die Strecke verlassen und sich wieder hinten einreihen. Schließlich ging es auf die Bergpassage hinauf zum Wiedener Eck. Die gleichmäßig gezogenen Kurven schienen Klaus Hennig besonders zu liegen. Dessen Yamaha SR 500 flog um die Ecken, immer hart an der Haftgrenze seiner Reifen. Andreas Pratz, wie ein Schatten dahinter, musste hier das Gas wiederholt etwas früher loslassen, das Schleifen der BMW-Zylinderköpfe auf dem Asphalt konnte er nicht ignorieren. An der Parkplatzkehre nach dem Gasthaus „Neuhof“ suchte Streckenfuchs Elmar Pallasch die Entscheidung. „Jetzt oder nie“. Mit einem waghalsigen Bremsmanöver auf der letzten Rille drückte er seine Guzzi innen an Markenkollege Henning Behrens vorbei. Den Zuschauern stockte der Atem. Nicht einmal eine Postkarte passte da noch zwischen die beiden Kontrahenten. Doch alles war noch einmal gut gegangen. Das Wiedener Eck kam näher, auch andere Fahrer wollten sich in eine gute Position bringen. Alex Wörner und im Windschatten Ekkehard Damerau stachen auf die letzte Rechts-kehre vor der langen Zielgerade zu. Dicht gefolgt von Peter Gutmann, der sich nach seinem Verbremser wieder Position um Position nach vorne gekämpft hatte. Der Sieger aus dem Jahr 2020 war als gewiefter Taktiker bekannt, würde er es nochmal schaffen? Doch vorne ließen Damerau und Wörner das Gas stehen. Erst ganz spät gingen ihre Vordergabeln auf Tauchstation, die Bremskolben verbissen sich im Metall der drehenden Scheiben. Wer konnte die Ideallinie halten, wer hatte zu hoch gepokert? Alex Wörner war einige Zentimeter zu weit links und konnte dem innen fahrenden Damerau nichts entgegensetzen. Damerau konnte die Linie halten, Wörner musste etwas aufmachen, dabei zurückschalten und Damerau ziehen lassen. Doch nicht nur der war innen durch, auch Peter Gutmann konnte den Schwung mitnehmen und noch innen durchstechen. Unglaublich, wie seine Guzzi in der Höhenluft lief. Im Windschatten von Damerau, der schon wie der sichere Sieger aussah, saugte sich Gutmann an, scherte aus und ging vorbei. Wenige Meter noch in Kampflinie, die Zielflagge winkte Peter Gutmann mit zwei Meter Vorsprung vor Morini-Fahrer Ekkehard Damerau ab!

Sieger Peter Gutmann mit Pokal im Kreise der Konkurrenten

Welch ein Herzschlagfinale, die Zuschauer waren außer sich. Tosender Jubel auf der Passhöhe. Peter Gutmann ließ ausrollen, Schulterklopfen und Glückwünsche, während er seinen Helm abnahm. „Unglaublich, dass ich das nochmal geschafft habe“, seine ersten Worte in das Mikrophon des Streckensprechers. Und etwas später, schon wieder sichtlich erholt „Dann muss ich mir für den Pokal wohl einen passenden Platz suchen“. Sicherlich kein Problem, die wertvolle Bergsprint-Meiserschale wird in seiner Pokalsammlung im Wohnzimmer sicherlich einen würdigen Platz finden.

Zieleinlauf, Lightweight (bis 500 ccm):
1. P. Gutmann (Moto Guzzi Nuovo Falcone 500), 2. E. Damerau (Moto Morini 500 Sport), 3. K. Hennig (Yamaha SR 500), 4. S. Brunsch (Moto Morini 3 ½ S), 5. M. Leibach (Moto Morini 500 T), 6. H. Behrens (Moto Guzzi Falcone 500)
Open (über 500 ccm):
1. A. Wörner (Triumph 750 Tiger), 2. E. Pallasch (Moto Guzzi Quota 1100 ES), 3. A. Pratz (BMW R 80/7), 4. W. Arndt (AJS 31 L)

Text / Fotos: Walter Arndt

Damals:

WA. 1924 fand die erste Feldbergprüfungsfahrt statt. Der Freiburger Motorrad Club hatte das Rennen organisiert, Start in Freiburg, beim Gasthaus „Schiff“, über Kirchzarten, Oberried, den Notschreipass hinab nach Todtnau, dann wieder hinauf zum Feldberg. Eine echte Herausforderung für Fahrer und Maschinen. Die kürzeste Zeit für die damals 47 km lange Strecke auf Naturbelag betrug 42 Minuten. Das Rennen wurde 1925 wiederholt.

Auf dem Foto (vermutlich) Ludwig Weber auf LuWe. Der Naturbelag der Strecke ist deutlich zu sehen, zwischen Notschrei und Todtnau. Foto: Archiv Weber

INTERMOT Köln 2025

Besuch der Messestände Norton, Royal Enfield, Triumph

BSA: Schon im Vorfeld meines Besuchs der Intermot war ersichtlich, dass ich keine neue BSA zu Gesicht bekommen würde. Einige Infos bekam ich trotzdem. Nach mehreren Besitzerwechseln übernahm im Jahr 2016 Mahindra (Indien) die Markenrechte. 2021 kam nach langer Wartezeit die BSA Gold Star auf den Markt. Siehe auch Info 6/2024 und 3/2025! Laut Internet wird jetzt noch eine BSA Scrambler 650 angeboten, ebenso die schon länger angekündigte BSA Bantam 350. Außer auf Bildern habe ich von den beiden letztgenannten noch keine gesehen. Nach einigem Gerangel wurde jetzt als neuer Deutschland-Importeur für BSA die österreichische KSR Group genannt. In den letzten Jahren immer wieder mal in den negativen Schlagzeilen bleibt zu hoffen, dass es mit deren Erfahrung mit BSA in Deutschland aufwärts geht. Auf der Intermot war BSA leider nicht vertreten! Positiv vermerken konnte ich den Händlerzuwachs in Deutschland von vier auf jetzt 18 bundesweit. Mehr über die Zukunft von BSA soll ich zum Saisonbeginn 2026 erhalten.

Auf zum Norton Messestand: 2020 wurde die Norton Motorcycles Company von der indischen TVR Motor Company übernommen. Aufgrund der schlechten Erfahrungen der letzten Jahre mit Norton ist hier sicher ein glückliches Händchen gefordert. Schon beim Betrachten des Internetauftrittes fällt auf, hier wird, wie in vergangenen Zeiten, mächtig aufgetrumpft. Die Präsentation am Stand ist perfekt. Aber es gibt keine Prospekte, keine kompletten technischen Daten, kein Lieferdatum, keine Preisliste. An dem Stand wurden im Grunde zwei Modelle in jeweils zwei Ausführungen vorgestellt. Für die Mittelklasse die Norton Atlas und die Atlas GT. Die Atlas ausgerüstet für leichtes Gelände, die GT für sportliches Fahren auf der Straße. Angetrieben werden beide von einem 600er Reihen Twin. Für die Oberklasse wurde die unverkleidete Manx und die verkleidete Manx R vorgestellt, angetrieben von einem 1200er V4-Motor mit ca. 200 PS bei 11.500 Umdrehungen. Die Ausstattung aller vorgestellten Modelle ist hochwertig, die Verarbeitung fast perfekt. Entsprechend hoch werden die Verkaufspreise ausfallen. Bestellungen werden entgegengenommen. Liefertermin: Kommt bald! Zum Verbleib der Norton Commando 961 wurden mir keine Angaben gemacht! Ohne Worte!

Nächster Messestand Royal Enfield: Dort weiß man scheinbar, wie es geht. Drei Motoren und 12 Baureihen reichen aus. Im letzten Jahr wurden weltweit über eine Million Fahrzeuge produziert, in Deutschland wurden über 3.500 neue R.E. zugelassen, Tendenz steigend. Auf dem Messestand finde ich Fahrzeuge wie von Anno dazumal, mit schwarzen Rahmen, viel Chrom und dezent lackiert und Einzelsitz, die gleichen Modelle mit anderen Komponenten bestückt für die Neuzeit. So einfach geht's. Unter dem Logo Royal Enfield Custom World gab es umgebaute R.E. zu sehen. Zur Funktionsweise solltet ihr bei Bedarf einen R.E.-Händler befragen. Ich habe nicht ganz durchgeblickt. Unter Flying Flea Royal Enfield gab es zum Abschluss noch zwei E-Motorräder zu bestaunen. Flying Flea nennt sich die E-Bike Marke von R.E. Die Modellnamen der beiden lauten S6 und C6. 2026 sollen sie zum Verkauf angeboten werden. Marktreif sehen sie schon aus.

Letzte Station meines Rundgangs Triumph: Bloor Holdings Ltd., Privatfirma von Besitzer John Bloor und seiner Familie, uns bekannt als Triumph, hat sich seit dem Neuanfang 1990 fest unter den namhaften Herstellern etabliert. Der Messestand wurde großzügig und übersichtlich angelegt. Spektakulär Neues habe ich nicht entdeckt. Triumph selbst spricht von Neuerungen an zehn Modellen. Inzwischen bietet Triumph ca. 30 Modelle an, Hubraum von 400 bis 2500 ccm, also für fast jeden Kunden etwas dabei. Vermisst habe ich die TE-1, das E-Motorrad von Triumph. Auf Nachfrage wurde mir folgendes mitgeteilt: Das Motorrad ist fertig und funktioniert wie geplant, aber der Verkaufspreis liegt zu hoch, und die Infrastruktur fehlt weiterhin. Verkaufsstart weiterhin ungewiss.

Für weitere Informationen siehe im Internet unter: bsacompany.de, nortonmotorcycles.com oder unter Wikipedia, tvs motor company, royalenfield.com, flyingflea.royalenfield.com, royal enfield custom world, triumphmotorcycles.de

Bei YouTube findet ihr zu den obigen Themen, Marken, Firmen, Motorrädern, viele Videos für kalte Wintertage!

Text / Fotos: Lonni

Norton Atlas

Norton Atlas GT

Norton Manx

R.E. Guerillia 450

Triumph Stand

Norton Manx und Manx R

R.E. HNTR 350

R.E. Custom World

R.E. Bullet 350 u. Shot Gun 650

R.E. Flying Flee S1 u. C1

Triumph Scrambler 400 XC

Triumph TF 450 E (Off Road)

ROYAL ENFIELD Himalayan 411

Text / Fotos: Torsten Kramer

Erlebnisbericht der ersten 18 Monate mit 10.000 Kilometern Fahrspaß

Der erste persönliche Kontakt mit der neuen Himalayan 411 erfolgte auf der Dortmunder Motorradmesse 2018, dort durfte sie auch Probe gesessen werden. Die entscheidende Frage, ob sie für meine 1,98 m ausreichend groß ist, konnte geklärt werden. Das „Will haben“ Virus war wieder voll aktiv, denn ich suchte schon seit einiger Zeit nach einem geeigneten Motorrad für Winterfahrten.

Es gibt einfach zu viele schöne und teilweise auch milde Wintertage, um in dieser durch Salz gepökelten Jahreszeit auf das Solofahren zu verzichten. Seit vier Jahrzehnten bin ich gerne mit drei Rädern im Winter unterwegs, aber mit Blick auf den bevorstehenden Ruhestand und die zusätzlichen Freizeitmöglichkeiten wochentags wurde es Zeit für ein zuverlässiges Wintermotorrad, welches mehr oder weniger auch dem Salz geopfert werden darf. Da passt die Himalayan wie der Kronkorken auf die Bierflasche.

Schon Edward Turner gab 1937 die Devise aus, ein erfolgreiches Motorrad muss einen schönen Tank und einen schönen Motor haben. Die Tankform der Himalayan 411 sprach mich in der Tat sofort an, denn sie erinnert mich an den Rickman Métisse Moto-Cross Tank. Der Motor ist für meinen Geschmack auch schön. Luftgekühlt mit Kühlrippen, klassisches Gehäusedesign, verhältnismäßig groß und schwarz pulverbeschichtet. Es gibt keine hässliche Wasserpumpe nebst Schläuchen, lediglich einen kleinen, dezent platzierten Ölkühler. Der Motor erinnert mich irgendwie an Sanglas. Das Design stammt von keinem geringeren als Pierre Terblanche, der bereits bei Ducati die Supermono und die Hypermotard verantwortete. Die Initiierung für ein robustes, geländetaugliches Adventure Motorrad kam vom Royal Enfield Besitzer höchst selbst. Siddharta Lal kaufte eines der erfolgreichsten privaten Grand Prix Teams in UK, Harris Performance. Die sind seit Jahrzehnten weltbekannt als Fahrwerksentwickler und Produzenten. Sie hatten beispielsweise auch den bezaubernden Norman Hyde Harrier Fahrwerkskit in den 90ern entwickelt und produziert. Zu einer Zeit, als bereits mehr als 600.000 Motorräder jährlich produziert wurden, entstand aus Harris Performance das britische Royal Enfield Entwicklungszentrum mit ca. 250 Entwicklern. Die Himalayan 411 ist das erste Royal Enfield Modell, welches vollständig in Birmingham, übrigens nicht unweit von Triumph in Hinckley, entwickelt wurde.

Jetzt musste das Virus genährt werden! Es wurden alle Tests und Fahrberichte gelesen, YouTube Filmchen angeschaut. Nützlich war, dass das Motorrad als Vergaser-Version bereits seit Februar 2016 auf dem indischen Markt erfolgreich vertrieben wurde. Im Sommer 2018 standen die ersten Fahrzeuge bei den einschlägigen Händlern hier bei uns, jetzt aufgrund der Emissionsvorschriften mit Katalysator und Einspritzung ausgestattet. Die Probefahrt sollte zeigen, wieviel Motorradspaß mit 411 ccm und 24 PS bei schweren 199 kg

vorher

nachher

Gewicht mit vollem Tank möglich ist. Die Probefahrt bestätigte den „Habenwollen"-Effekt nachhaltig. Eine tolle Verarbeitung, vibrationsarm dank Ausgleichswelle und für ein modernes Motorrad wird eine beeindruckende Laufkultur, sogar bei weniger als 2.000 U/min, geboten. Der Zweiventilmotor ist langhubig ausgelegt und verfügt über ordentlich Schwungmasse. Das passt perfekt zum eher klassischen Motorradanspruch. Wer einmal eine KTM oder Ducati ausprobiert hat, weiß wie nervig eine Fahrt mit weniger als 3.500 U/min sein kann. Die gebotenen 24 PS sind bei entspannter Winterfahrt akzeptabel. Die Sitzbank ist zweigeteilt, dass ermöglicht den Tausch gegen einen aufgepolsterten Fahrersitz per Sitzbankschloss.

Ein Neukauf kam für mich nicht in Frage, es sollte bis Mitte 2024 dauern, bis ich ein attraktives Gebrauchtmotorrad zu günstigen Konditionen ganz in der Nähe fand. Sie war erst gute 2 Jahre alt und hatte bereits unfassbare 46.000 Kilometer auf dem Tacho, aus erster Hand. Es wurde ein zweites Sitzkissen gebraucht angeschafft und ca. 3 cm aufgepolstert. Das Windschild musste entfernt werden, denn bei meiner Körpergröße gab es unbequeme Verwirbelungen am Helm. Das Motorrad hatte für meinen Geschmack die unattraktivste Lackierung in piniengrün mit Camouflage Dekor. Ich besorgte einen zweiten Tank in schwarzrot und lackierte die Seitendeckel und das hintere Schutzblech schwarz. An das Vorderrad bekam sie ein klassisches englisches Scrambler Aluschutzblech, die Halter fertigte ich aus 12x1 mm VA-Rohr selbst. Mein Ziel waren 10 kg Gewicht runter und 10 PS mehr rein. Das Gewicht ist durch allerlei Demontagen relativ schnell um 9 kg reduziert worden, das letzte Kilo wird irgendwann durch den Ersatz der Blei-Säure-Batterie gegen eine Lithium-Ionen-Batterie erreicht, wenn die alte verbraucht ist. Heizgriffe und Lenkerschutzprotektoren waren bereits vorhanden.

Was sich in den folgenden 18 Monaten ergab, war nicht vorhersehbar und bestätigte die Kaufentscheidung. Ich bin gute 10.000 Kilometer seit dem Kauf gefahren, auch im Sommer und im Urlaub. Der Fahrspaß ist groß, das Motorrad ist, besonders auf dem Hauptständer geparkt, schön anzusehen und die Wartungsschrauberei macht richtig Spaß. Mit über 56.000 km läuft die Himalayan heute noch immer perfekt. Warum auch nicht, eine Honda XBR schafft locker 120.000 km und mehr, ohne Motorüberholung. Der Wunsch nach etwas mehr Leistung ist präsent und wird auf Sicht auch umgesetzt. Es gibt zwischenzeitlich Kolben und Laufbüchsen für 500 ccm, Nockenwellen und Steuergeräte zur Anpassung der Einspritzmengen. Hauptdüsen wechseln ist ja in heutigen Zeiten leider keine Option mehr. Ein Reparaturhandbuch findet sich kostenfrei im Netz, der Copyshop macht für 12 € ein schönes Buch daraus und die Ersatzteilversorgung ist beispielsweise bei Hitchcocks Motorcycles, trotz der leidigen Brexit-Situation, preiswert und schnell (5 Werktage). Abschließend möchte ich noch erwähnen, dass sowohl der Auspuff als auch Gabel und Stoßdämpfer im serienmäßigen Zustand sehr zufriedenstellend funktionieren und der Verbrauch bei ca. 3 l pro 100km Benzin und 0,00 l Öl auf 5.000 km dem Standard moderner Konstruktionen entspricht. Wer jetzt Lust bekommen hat auf ein E-Startendes Zweit-Dritt-Motorrad kann sich freuen, denn die Gebrauchtpreise entwickeln sich seit dem Erscheinen des Nachfolgemodells abwärts.

A GOOD READ

Eine Leseempfehlung von Torsten Kramer

ROYAL ENFIELD
A GLOBAL MOTORCYCLING SUCSESS STORY
von Richard Skelton

Dieses, auf Hochglanzpapier gedruckte Buch im Format und Preis einer Fachzeitschrift, entdeckte ich zufällig beim Ersatzteil-Einkauf bei Hitchcocks und bestellte es mal eben mit.

Royal Enfield ist der älteste Motorradhersteller der Welt, der bis heute ununterbrochen produziert. Wir kennen die jüngsten Modelle aus dem Hightech-Werk in Chennai, Südindien, die in stetig steigenden Stückzahlen in 42 Ländern rund um den Globus erfolgreich verkauft werden. Natürlich kennen wir auch die feinen Einzylinder Bullets, die in den letzten 40 Jahren die ehemals englischen Singles aus indischer Produktion bei uns populär gemacht haben.

In dem vorgestellten Buch bekommt man einen Einblick in die wechselhafte Geschichte zurück bis zum Anfang im Jahr 1901.Teilweise bisher unveröffentlichte Fotos, aus allen Epochen britischer Fertigung, zeigen uns die Vielfalt der Modelle. Sportmotorräder, wie die 1935 Senior TT 4-Ventil Rennmaschine, bis zu den ISDT Geländemodellen werden beschrieben und gezeigt. Die Zeit der großen 1000 ccm V2 Tourenmotorräder der 20er und 30er Jahre wird ebenso erzählt wie die letzten produzierten Twins in den 60er Jahren. Es ist schon interessant zu lesen, wie die Meteor und Interceptor Twins in den alten unterirdischen bunkerähnlichen Produktionsräumen produziert wurden, in denen im Krieg Waffen hergestellt wurden. Die Rahmen dieser letzten englischen Royal Enfields wurden von Velocette aus der näheren Umgebung zugeliefert. Die übernahmen auch bis zu deren Liquidation die Ersatzteilversorgung. Es folgt die Erfolgsgeschichte der einstigen indischen Tochter Enfield India bis hin zu den massiven Expansionen in diesem Jahrzehnt mit einem Blick in die Zukunft.

Das Buch hat meine Erwartungen übertroffen und ist absolut empfehlenswert.

Herausgeber: Mortons Media Group, 2021 erschienen, 132 Seiten, Format A4, Sprache: englisch, Preis: £ 9,99

1

Eine Douglas muss her!

(WA). „Horst, alter Recke, eigentlich könntest du dir auch mal ein englisches Motorrad zulegen. Habe da eine Douglas 350 gesehen, 350 ccm, Boxermotor, ein wirklich rares Teil unter den englischen Mopeds, leicht und handlich. Und gar nicht so weit von hier, kurz vor Tübingen.“ Gesagt getan, die Fotos schau ich mir mal an.

Horst ist eigentlich Maico-Mann, aber auch Guzzi-Fahrer. Englische Mopeds hatten bisher nur die Kollegen vom Stammtisch. Aber ein leichtes Brit-Bike, warum nicht mal darüber nachdenken. Anrufen kann man ja mal, natürlich unverbindlich. Eine Nacht darüber geschlafen, im Netz die Bilder gesichtet. Ok, nur mal anrufen.

„Die Douglas, die steht nicht hier, die steht in Reusten“. „In Reusten, ja das kenne ich. Da hat mir mal jemand meinen Maico-Motor überholt.“ Wer weiß schon, wo Reusten liegt. Muss ein kleines Nest sein. Lässt sich aber tatsächlich auf der Karte finden. Aber nur auf der guten Karte mit großem Maßstab. Reusten ist ein Ortsteil von Ammerbuch. Ein anderer Ortsteil heißt Pfäffingen. Und in Pfäffingen wurden früher Maico-Motorräder gebaut. „Klingeling“, was für ein Zufall. Und der Verkäufer der Douglas ist Hans Hinn, früherer Ingenieur bei Maico. Da klingelte es bei Horst auch im zweiten Ohr! Fast schon gekauft! 20 Jahre war die Douglas im Besitz des Maico-Mannes, also bestimmt technisch in ordentlichem Zustand. „Die lauft, kannscht dich drauf verlosse.“

Schnell war eine Besichtigung ausgemacht. Wollte doch Kumpel Loisl einige Tage später sowieso nach Bahlingen fahren, um dort zwei Auspufftöpfe für eine Guzzi V7 850 GT abzuholen. Und das liegt nur 45 km von Reusten entfernt. Hans Hinn werkelt noch immer an Maico-Motorrädern, nun in der früheren Werkstatt von Walter „Waldi“ Nieser. Und der hatte den 125er Motor von Horst schon in der Kur. Leider ist Waldi Nieser schon gestorben.

2

Schnell war die Douglas aus der Garage geschoben. Kick, kick, kick. „Sollte man eventuell die Zündung noch einschalten?“, so die Frage von Horst. „Ach ja, hab ich ganz vergessen.“ Noch ein Kick und sie läuft! Sie läuft wie `ne Eins. Keine Zündaussetzer, gleich schön gleichmäßig rund. „Gebongt, die nehm ich“. Angezahlt und „bis bald, komme mit Transporter.“

Ja und tatsächlich kam die Douglas schon kurze Zeit später vom Schwäbischen ins Badische. Da machte die Neuanschaffung am Stammtisch schon die Runde. Das muss man sehen, am besten gleich. Und am nächsten Tag war der harte Kern schon um die Douglas versammelt. Brit-Bikes sind schon eigen, eine Douglas aber noch mehr. Und so hängen sie über dem Sitz um den besten Blick zu haben: „Wie funktioniert das mit der Drehstabfederung hinten?“ Gesehen hat das auch noch keiner, also Augen auf. Und die gleiche Federung auch vorne, heißt Radiadraulic. Ein Schluck aus der Bierflasche erleichtert das Denken. Und das kleine Gehäuse neben dem Kurbelgehäuse, was ist das? Hm, den Leitungen nach wohl die Ölpumpe. OK, was es doch alles gibt!

Also raus mit der Douglas und Benzinhähne auf. Zündversteller hin oder her, nach ein paar Tritten auf den Kickstarter schnurrt sie los. Schöner Ton. Und die erste Fahrt die Straße hoch und runter, natürlich ohne Nummernschild. Sie läuft richtig gut.

Hat`s noch ein Bier im Kasten? Auf die Douglas T 35!

Text, Fotos: Walter Arndt

Foto 1: Neutrale Betrachtung: Douglas T 35 Mark V, alles klar?
Foto 2: Vielleicht mit Zündung? Jepp, klar; ein Kick später schnurrte sie.
Foto 3: Aus nächster Nähe im Blick: die Radiadraulic-Federung vorne. Prost!

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

Der
Hamburger Engländer Stammtisch
lädt ein zum

10. Lüneburger Treffen

am

29.-31. Mai 2026

auf dem Hof von P.H.Meyer
in 21400 Wendhausen, Wendenstr. 1

Freitag: Anfahrt
Samstag: Frühstück
14:00 Ausfahrt
Sonntag: 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

9. CBBC OWL-Meeting

19.–21. Juni 2026

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 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 ein Unterkunftsverzeichnis für Hotels und Pensionen.

Infos:
01 70 – 54 11 638 (Andreas)
05 21 – 17 32 66 oder
01 62 – 46 94 705 (Dietmar)

Der **CBBC Stammtisch OWL** wünscht allen Besucher•innen des **9. CBBC OWL-Meeting** eine stau- und pannenfreie Anreise.

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 €
Wieder da! Club Shirt S, M, L, XL, XXL	15.00€
Polo Shirt in british-racing-green S-XXL	20,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo	30,00 €
Schwarz: L	
Rot: S, L	
Grün: M,	
Warneste mit Club-Logo, L, XL, XXL	12,00 €

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

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:
Klaus Struckholt
Niederstr. 27 in 45663 Recklinghausen
Tel.: 0176 34 64 41 04
email: merchandising@cbbc.de

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

Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

30. Treffen im Frankenland

Großgressingen

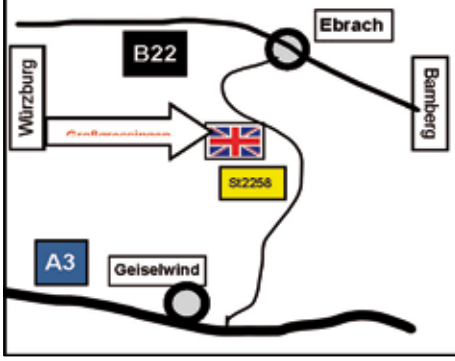
25. Juni - 28. Juni 2026

Treffen "englischer Motorräder" in Franken

Eingeladen sind Fahrer und Liebhaber klassischer und moderner englischer Motorräder.
Zu Gast: Die IG Hercules Wankel!

Kontakt: Georg Ulherr 09122-74006
stammtisch-franken@cbbc.de
Ort: 96157 Ebrach - **Großgressingen** der Beschilderung Sportplatz-Schützenhaus folgen

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



Im April (Info **2/2026**), passend zum Beginn der neuen Saison, wollen wir wieder unsere aktualisierte Breakdownliste veröffentlichen.
Damit sie up to date ist, hier die Bitte an alle, **bei denen sich etwas geändert hat oder die neu zum Club gestoßen** sind und beim Breakdownservice mitmachen wollen: Nebenstehende Liste fotokopieren/ausschneiden, ausfüllen, auf eine Postkarte kleben und an

Wolfgang Wagner
Idenbrockplatz 17
48159 Münster

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

BREAK-DOWN SERVICE des CBBC e.V.

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

_____

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

_____

Möglichkeit der Hilfeleistung: ()=eingeschränkt / eventually

____ T = Transportmöglichkeit / trailer

____ G - Unterstellmöglichkeit / garage

____ B - Übernachtung / bed

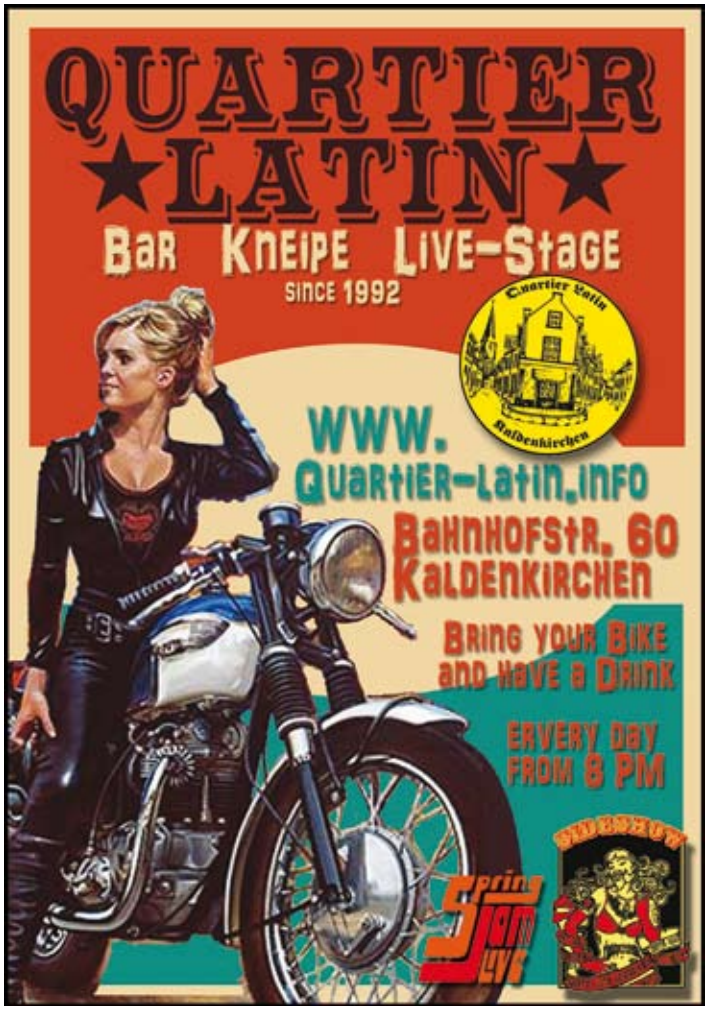
____ W - Werkstatt / workshop

____ S - Ersatzteile - Spezialwerkzeug / specialtools/spares

_____
(Unterschrift / Signature)

Das Treffen der Amici Moto Inglesi in Vezio ist leider Geschichte!

Ende 2025 haben die Amici aus Vezio/Tessin per Email darüber informiert, dass ihr „Incontro Moto Inglesi" 2025 das letzte war: „...Die Entscheidung wurde nicht leichtfertig getroffen, aber die organisatorischen und logistischen Bedingungen erlauben es uns nicht mehr, die Veranstaltung in der Form und mit dem Geist durchzuführen, die sie stets ausgezeichnet haben...". Allen, die je dort waren, wird dieses wunderbare Treffen fehlen! Es bleibt nur, uns bei den Amici für die vielen schönen Treffen seit 1987 ganz herzlich zu bedanken. Grüße nach Vezio! *(mk)*



Classic British Bike Club e.V.

Seit 45 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder

Commandos beim Treffen in Weite (CH), Foto: Gerhard Medgenberg