

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

normalerweise würdet ihr an dieser Stelle die gewohnten Zeilen unseres 1. Vorsitzenden Dieter Beck lesen. Aus gesundheitlichen Gründen kann er sein Amt aktuell nicht ausüben. In meiner Rolle als 2. Vorsitzender werde ich daher bis zur Neuwahl im August bei der JHV in Rettershain kommissarisch den 1. Vorsitzenden übernehmen. Ich bitte euch, ab sofort wenn ihr ein Anliegen habt, mich unter vizepraesident@cbbc.de anzuschreiben.

An dieser Stelle möchte ich im Namen des gesamten Vorstands und sicherlich auch in eurem Namen ein riesiges Dankeschön an unseren 1. Vorsitzenden Dieter Beck aussprechen. Wir wünschen Dir von Herzen eine schnelle und vollständige Genesung. Nimm dir die Zeit, die du brauchst, um wieder fit zu werden. Wir freuen uns alle darauf, dich bald wieder zu sehen.

Dieter steht für eine weitere Amtszeit nicht mehr zur Verfügung. Aus diesem Grunde wird ein/e neue/r 1. Vorsitzende/r gesucht! Wenn ihr euch jetzt fragt, welche Aufgaben auf den 1. Vorsitzenden zukommen, kann ich euch folgendes aus meiner Erfahrung berichten: Da wäre einmal das Vorwort in der CBBC-Info „Aktuelles vom Präsi“ in den 6 Ausgaben pro Jahr. Mindestens einmal im Jahr eine Vorstandssitzung einzuberufen. Kontaktpflege bei Veranstaltungen vom CBBC. Als 1. Vorsitzender bist du der erste Ansprechpartner von außen wie von

innen, wobei Du je weiter delegieren standsmitglieder. Bei gibt es ja die einzel- „Marken Spezialer helfen können. Bei Sitzung. Ich hoffe, di-einen neuen 1. Vorsitzenden schnellstmöglich zu finden. Bei Fragen kannst Du mich jederzeit kontaktieren. Bitte melde Dich bei mir oder beim Vorstand. In der nächsten Info wird die offizielle Einladung mit Tagesordnung zur nächsten JHV am 29.08.2026 in Rettershain erscheinen, wo dann die Wahl des/der neuen 1. Vorsitzenden ansteht.

Petra und ich freuen uns schon auf ein Wiedersehen beim CBBC Touring Treff - 1. Mai Ausfahrten im Harz vom 30.04. bis 03.05.2026.

In dieser Ausgabe findet ihr meinen Bericht über den Leidensweg mit meiner Matchless G12. Habt ihr auch Anekdoten, Leidenswege oder vielleicht Reiseberichte Geschichten rund um unser Hobby, dann würde sich Martin von der Redaktion sehr freuen, wenn ihr euch ein Herz fast und ihm was zusendet. Davon lebt unsere Gemeinschaft. Ich wünsche euch eine unfallfreie Fahrt, einen großartigen Start in die Saison und viel Spaß bei den Veranstaltungen.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter



AUS DER REDAKTION

Hallo Members,

In dieser Ausgabe findet ihr, wie gewohnt, die Breakdown Liste. Wolfgang Wagner hat sie wieder aktualisiert und bereit gestellt, danke dafür! Bitte kontaktiert Wolfgang bei Änderungen, Email siehe oben. Ich hoffe ihr konntet die Winterpause nutzen und Euren Bikes die nötige Pflege zukommen lassen. Bei mir hat das mal wieder nicht so geklappt, die Garage war mir immer zu kalt und wenn es mal etwas wärmer war standen andere Aufgaben an. Jetzt gilt es aber, schließlich stehen dieses Jahr wieder etliche Termine an, die ich gerne anfahren möchte. All jene, die „nicht so der Treffen-Typ“ sind möchte ich ermuntern mal ein Treffen zu besuchen. Emails

und Internet-Foren persönliche Kon- anderes. Es können entstehen, die über Unterstützung hinaus ben lang halten.

Und noch was in eigener Sache: Den Redaktionsschluss für die nächste Info musste ich dieses Mal etwas vorziehen, siehe Seite 3, bitte beachten!

Grüße von der Ostalb

sind das eine, der takt aber was ganz Freundschaften technische Hilfe und gehen und ein Le-



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 Großgessingen

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 mit JHV!

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

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

Das 47. Grünkohlessen für Motorradfahrer

Am Sonnabend, dem 31. Januar 2026, war es wieder so weit – das 47. Grünkohlessen für Motorradfahrer fand zum 3. Mal in Hess. Oldendorf im Hotel und Restaurant „Weinstube Rohdental“ statt. Wie es Tradition ist, ging dem Essen die Grünkohlwanderung voraus. Herrlich war es! Nach Jahren mal wieder eine Wanderung im Schnee. Nun – wir sind alle deutlich älter geworden – doch viele nahmen auch an der Wanderung teil. Motorradfahren hält eben fit! Danach wurde gewogen. Pizze hatte seine Schweinewaage mitgebracht, und er fungierte wie üblich als Wiegemeister. Anschließend ließen wir uns den Grünkohl schmecken. Alle konnten sich richtig satt essen. Dann musste erneut gewogen werden. Mit 2800 Gramm Gewichtszunahme konnte Bernd Laude als Kohlkönig und mit 1600 Gramm seine Frau Sylvia als Kohlkönigin geehrt werden. Neben den Urkunden überreichten wir ihnen feierlich die Kohllorden. So endete der offizielle Teil des Grünkohlessens. Anschließend zeigten Pizze und Jürgen interessante Motorradfilme, u.a. von der Isle of Man, die „Ofenkarl“ produziert hatte. Danach gab es noch viel und lange zu erzählen. Wir hatten einen schönen Tag unter Motorradfahrern verbracht und er gab uns Anregungen für die Saison 2026. Jetzt warten wir auf das Frühjahr, um endlich wieder unsere British Ladies antreten und auf die Straße bringen zu können. Und alle sind wir überzeugt – das 50. Grünkohlessen für Motorradfahrer werden wir auch noch feiern. / ahr

Text/Fotos: Manfred Ahrens



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 Anfahrtsort

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



Winter Classic Bike 2026 in der “Werkhalle“ Rüsselsheim

Text/Fotos: M. Buchberger

Zeitnah, nach dem überstandenen Einstieg in 2026, gab es bereits am zweiten Sonntag des neuen Jahres die „Winter Classic Bike“ in Rüsselsheim. Bei stattlichen **minus 7 Grad** zur morgendlichen Ankunft an der „Werkhalle“ im Opel-Werk, hatte sich bis dahin auch nur ein Gespann-Fahrer vor der Eingangspforte eingefunden. Das vorgewärmte Innenleben von Vierradfahrzeugen als Transportmittel wurde an diesem Tag weitestgehend favorisiert.

In gewohnter Manier hatte Werner Kaspar wieder eine nette Gruppe von Motorrad-Enthusiasten dazu bewegen können, eine illustre Auswahl an Zweirad-Schätzen zur Ausstellung mitzubringen. Von Rennmotorrädern aus dem VfV/DHM-Umfeld über, wohl nur der damaligen gutbetuchten Oberschicht vorbehaltenen, Vorkriegs-Preziosen, sowie viele Motorräder aus allen Dekaden der 50er bis zum Einstieg in die 2000er. Teilweise aus den vergangenen Jahren bereits vom Bestaunen bekannt, aber auch wieder weitere unbekannte Fahrzeuge aus den Beständen der Akteure, welche für Abwechslung und großes Interesse sorgten. Die räumliche Aufteilung der „Werkhalle“ passt sehr gut zu den unterschiedlichen Baujahren

und Maschinentypen, so dass die Charaktere der Maschinen die adäquaten Präsentationsmöglichkeiten erhalten. Auch das Thema gastronomische Versorgung war wieder „einfach“, aber absolut ausreichend organisiert. Vom mobilen Barista mit einer Vielzahl von Kaffeevariationen bis zum Versorgungskiosk in der Haupthalle, mit Getränken, Würstchen und Suppe, war für jeden kulinarischen Bedarf eine persönliche Versorgungsmöglichkeit vorhanden. Dass diese Veranstaltung seit Jahren eine große Beliebtheit als Einstiegstermin vorweisen kann, beweisen die vielen Besucher aus allen Himmelsrichtungen, die man dort nach dem Jahreswechsel auch von weit entfernten, nichthessischen Gebieten antrifft. Langweilig wird es einem auf keinen Fall, weder beim Fachsimpeln über die Ausstellungsobjekte noch beim Plausch mit Freunden und Bekannten.

Genug des „Geredes“, erfreut euch ein bisschen an den Fotos, auch wenn das darauf Abgebildete vielleicht nicht alles „Made in England“ ist. Sorry for that ©. Allen einen guten Start in die Saison 2026 und viele Grüße aus Würzburg!

Matthias Buchberger





4



5



6



7



8



9



10

1. The Norton Twins
2. What is this?
3. Royal Enfield J2
4. AJS 7R und Norton M30
5. Aktueller Scheunenfund im Original
6. NSU Quickly Twin - build not bought
7. NSU der 20er für Gutbetuchte
8. Ducati F1 für Langstreckenrennen
9. Laverda mit Wachhund
10. Double Twin - full Sound



Besuch der Bremen Classic Motorshow

Die Bremen Classic Motorshow ist und bleibt das Opening für die Saison, insbesondere hier im Norden. Irgendwie ist es nach der langen Winterkälte ein „Geht-nicht-ohne“-Termin! Auch für mich und meinen Stammtisch-Kumpel Cem. Um 8 Uhr morgens stiegen wir ins Auto und kurz vor zehn waren wir vor Ort.

Natürlich war der erste Gang zu unserem Clubstand im Foyer des Messegebäudes. Wie immer, DER Treffpunkt für die Mitglieder und Freunde des Clubs. Begrüßt wurden wir von drei Krädern - zwei 650 ccm Triumph von 1955 und 1970 und eine 500er Rudge Ulster von 1937. Daneben hatten unsere Freunde eine kleine Werkstatt-Inszenierung aufgebaut. Der eigentliche Anlass und das aktuelle Thema auf unserem Stand war der 100-Jahre-TT-Sieg der Velocette 1926. Dazu hatte das Team um unsere Bremer Clubfreunde 4 Velos aus dem Fundus von Cord, die er freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat, ausgestellt. Voran eine 350er Velocette Model K. Mit einer solchen Maschine gewann 1926 der Fahrer Alec Bennet das berühmte TT-Rennen auf der Isle of Man mit erstaunlichen 12 min Vorsprung vor dem zweitplatzierten Fahrer. Das K steht für die Bauart: oberliegende Nockenwelle durch eine Königswelle angetrieben. In Anlehnung an die Erfolge bei der TT erhielten die Folgemodelle den Zusatz KTT. An den ausgestellten Motorrädern MK I KTT von 1930, MK V KTT von 1935 und MK VIII KTT von 1949 wurden auf den zugehörigen Infos die Weiterentwicklung und Verbesserung von Motor und Rahmengeometrie erläutert. Anfang der 50er wurde die Produktion der 350er KTT-Rennmaschinen eingestellt. 1970 starb mit dem Konkurs eine weitere Firma der damals erfolgreichen britischen Motorradindustrie.

Im Foyer waren die ebenfalls schön gemachten Messestände vom Norton Owners Club, des Veteranen Fahrzeugverbandes (VfV), mit einer Videopräsentation des Steilwand-Ovals von Bielefeld

(s.a. INFO 1/2026, BOB), sowie von MV Augusta zu sehen. In der Sonderausstellung in der Halle 1 wurden dieses Jahr „kleine“ italienische Motorräder von 50 bis 400 ccm aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gezeigt. Insbesondere wurden auch kleinere Marken wie Parilla, Caproni, Demm, Berneg, Comet, Moto Bi oder Rumi ausgestellt, die damals schon zur Mobilität einer ganzen Nation beitrugen (wie nicht zuletzt auch die damaligen vielen kleinen deutschen Motorrad „Manufakturen“ bei uns). Begleitet wurde die Ausstellung vom sehr sachkundigen Kommentator Andy Schwieter, der auch immer wieder über die damaligen Fortschritte der italienischen Konstruktionsweisen gegenüber der übrigen Motorradwelt hinwies.

Gut 45 000 Besucher zählten die Veranstalter an diesem Wochenende. Die verteilten sich auf über acht Hallen und das Parkhaus mit der Fahrzeugbörse. Viele Clubstände zeigten einzelne außergewöhnliche Sonderstücke, die Nachwuchsschrauber werkten an einem alten Citroen und die „modernen Klassiker“ waren auch reichlich vertreten. In der Galerie des Foyers war u.a. wieder die „Kleinschild“-Fraktion vertreten. Auch klassische Rennräder aus den 50er bis 80er Jahren waren nett anzuschauen. In der Halle 1 und auf den Gängen rund um die Hallen hatten zahlreiche Gebraucht- und Neuteilehändler, sowie diverse Werkzeuganbieter ihre Stände aufgebaut. Quellen für Schnäppchenjäger und solche, die sich für die kommende Schrauber-Saison vorbereiten.

Der Rest der Messe war sicherlich für viele weiterhin interessant, aber sprach uns nicht mehr an. Nach einem Kaffee und kurzem Schnack am Clubstand konnten wir noch vor der Rückreisewelle den Heimweg antreten.

Text/Fotos/Infos zu dem Motorrädern: Volker Iserhoht

10.000 km mit der AJS Cadwell 125

Text/Fotos: Klaus „Lonni“ Lonnendonker

Die AJS Cadwell habe ich mir gekauft, weil die Firma in britischen Händen ist, und weil AJS auf dem Tank steht, aber hauptsächlich, weil mein Portemonnaie so schwer war und mir die Hose dauernd runterrutschte.

Ich wollte mir aber auch beweisen, dass man beim aktuellen Verkehrsaufkommen mit 125 cm³ und 10 PS, wie in unserer Anfangszeit, gut vorwärtskommen kann. Und in dieser Disziplin hat mich die AJS überrascht. Eintagestouren bis 350 km hat sie mehrfach stressfrei überstanden. Ebenso Mehrtagestouren zwischen 800 und 1.800 km. Einige Male konnte ich sogar mit Camping-Ausrüstung verreisen, wird eng auf der Sitzbank, aber es ging. Erfreulich ist für mich, dass bis jetzt keine größeren Reparaturen aufgetreten sind, ich konnte alles selbst erledigen. Folgende Arbeiten wurden zwischenzeitlich von mir durchgeführt: Inspektion, also Ölwechsel, Kerzenwechsel, 2x Ventile kontrolliert, bzw. eingestellt, Gabelöl und Bremsflüssigkeit gewechselt, Lufi gereinigt, alle ca. 1.000 km Kette gespannt, Hupe erneuert, zwei Birnen gewechselt. TÜV ohne Mängel bestanden. Die Autobahn hat die Cadwell bis jetzt selten gesehen. Eine ca. 50 km Vollgasfahrt mit Drehzahlen bis über 9.000 U/min hat sie inzwischen aber auch überlebt. Für die Saison '26 plane ich natürlich auch wieder Fahrten mit der AJS Cadwell. Als da wären: die Internationale Jampot-Rallye in Holland Ende Mai, sowie das Treffen Frankenland

Ende Juni und das Black Forest Meeting Anfang Juli, welche ich als eine Tour plane. MC Black Shadow Anfang August befindet sich noch in der Planungsphase.

Im Internet findet sich auch ein Auftritt der Fa. AJS unter AJS Motorcycles Limited, Unit 3, Barksburg Industrial Estate, Upper Clatford, Andover/Hants SP11 7LW, United Kingdom, Mo. - Fr. 9 - 17 Uhr. Zusammengebaut werden die Maschinen (vermutlich) in China, bei Heshan Guoji Nanlian Motorcycle Industry Co. LTD. Die Motoren liefert wohl die Fa. Jianshe, Yamahas Partner in China. Die Angebotspalette von AJS hat sich insgesamt vergrößert. Für Deutschland gibt es keinen Ansprechpartner, obwohl die Fahrzeuge in Deutschland zulassungsfähig wären. In UK könnten wir die Motorräder/Roller kaufen, eine Zulassung wäre sicher schwierig bis unmöglich. In UK sollen sich die Modelle gut verkaufen lassen. Die Ersatzteilversorgung soll laut AJS gesichert sein. Im Internet sind auf der Herstellerseite die Ersatzteile gelistet. Da Andover im Süden von England liegt, träume ich von einer Fahrt dorthin, natürlich mit der Cadwell.

Viel zu schreiben gibt es über AJS und andere englische Traditionsmarken leider nicht. Auf weitere Erfolgsgeschichten wie bei Triumph werden wir wohl noch lange warten müssen, für den CBBC auf neue Mitglieder wohl auch. K.L.



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



Die Wassell Geschichte

Zu Beginn möchte ich gerne die offizielle Sicht der Dinge darstellen. Hier sind die Informationen von der Wassell-Internetseite. Ich habe den Text (kursiv) frei übersetzt und zum Teil gekürzt und ergänzt. Den Original-Text findet ihr unter „Wassell History“. Ich bleibe in diesem Artikel bei der englischen Bezeichnung für den afrikanischen Hornträger: Antelope

Wassell Geschichte

Die ursprüngliche W E Wassell Limited wurde 1946 von W E (Ted) Wassell gegründet, nachdem er 1945 aus der Marine entlassen wurde (...). Ursprünglich lag der Schwerpunkt auf dem Verkauf von Ersatzteilen für britische Motorräder, später kamen auch Teile und Zubehör für japanische Maschinen hinzu. Die Wassell Produkte wurden weltweit vermarktet, wobei der Schwerpunkt auf Nordamerika lag. Aber auch in Europa und Australien und natürlich besonders auf dem heimischen Markt war Wassell vertreten. Birmingham war der erste Standort der Firma Wassell. 1967 sind eigene Räumlichkeiten in Burntwood, Staffordshire gebaut worden, da die Gebäude in Springhill (Birmingham 18) zu klein wurden. Der Standort Burntwood wurde als Lager und Versandzentrale genutzt. Im Jahr 1976 begann Wassell Ersatzteile und Zubehör zu konstruieren und herzustellen. Kataloge und Werbematerial wurde ebenfalls in Eigenregie gedruckt.

Sehr bekannt waren die Wassell Aluminium Tanks und Kotflügel. Weltweit wurden diese schönen und handwerklich hochwertigen Teile an unzähligen Motorrädern verbaut. Insbesondere im Motocross und Trialsport erfreuten sich die Wassell Aluminium Teile großer Beliebtheit. Auf der Manchester Motorcycle Show 1972 präsentierte Wassell erstmals ein Trialrahmenkit für den weit verbreiteten BSA Bantam Motor. Die Nachfrage war so groß, dass Ted Wassell die Entscheidung traf, komplette Motorräder zu bauen. Im Marktsegment Motocross und Trial sollten die neuen Wassell Motorräder angesiedelt sein. Ohne Mithilfe von den Dalesman Ingenieuren Peter Edmonson und Jim Lee, der für die Rahmen verantwortlich war, wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen! Bereits Ende 1972 wurden die neuen Wassell Motorräder mit 125ccm Sachs 6-Gang Motor der Öffentlichkeit präsentiert: Die Gazelle als Motocross und die Antelope als Trial Maschine. Der Listenpreis in Großbritannien betrug damals 315 Pfund. Insgesamt sind etwa 3000 Motorräder hergestellt worden, der Großteil wurde in die USA geliefert. Dort wurden die Maschinen von John Penton unter dem Namen Mudlark vertrieben. Auch Mitsubishi war ein Kunde, hier hießen die Motorräder Tyran Antelope. Allen gemeinsam war eine 35mm Federgabel im Ceriani Stil. (darauf kommen wir später noch zu sprechen!) Konische Naben von REH, Dunlop Felgen, Girling Stoßdämpfer, Doherty

Wassell Antelope 125 Trials

M: Einzylinder-F&S-Zweitaktmotor mit Leichtmetallzylinder, schlitze-
steuert. Bohrung und Hub 54 mm,
Guß-Laufbuchse, Hubraum 123 cm³,
Verdichtung 12:1. Max. Leistung 18
PS bei 8500 U/min. 22-mm-Amal-
Concentric-Vergaser. Mischungs-
schmierung 1:25. Kontaktflose Moto-
plat-Thyristorzündung. Hochgelegte
Auspuffanlage.

K: Primärkraftübertragung Zahn-
räder 2,1:1. Mehrscheibenkupplung im
Ölbad. Fußgeschaltetes Sechsgang-
getriebe mit Kickstarter, Gangstufen
4,8 - 2,93 - 2,16 - 1,71 - 1,43 -
1,24:1. Hinterradantrieb mit teilab-
gedeckter Kette.

F: Doppelschleifen-Rohrrahmen. Öl-
gedämpfte Teleskopgabel vorn,
Schwinge mit ölgedämpften offenen
Girling-Federbeinen hinten.

R: Bereifung 2,75-21 vorn, 4,00-18
hinten. Leichtmetall-Konusbremsen
152 mm Ø.

T: Fassungsvermögen 6,8 ltr.

W: Gewicht 85 kg. Höchstgeschwin-
digkeit und Verbrauch je nach Über-
setzung und Einsatzbedingungen.



Voll wettbewerbstaugliche Trial-Maschine eines neuen eng-
Herstellers.

Motorradkatalog 1973



Scheunenfund aus Bremen

Lenkerarmaturen und natürlich ein schmaler Wassell Alutank (1,5 Gallonen) und die formschönen Alukotflügel. Wassell beschäftigte, damals auf dem Höhepunkt in den 70ern, über 100 Mitarbeiter. Die Firma druckte auch einen 300 Seiten starken Katalog. Interessant finde ich an dieser Stelle, dass nur 40 Mitarbeiter in der Produktion tätig waren. Das Unternehmen wurde 1973 mit dem Queen's Award for Export Achievements ausgezeichnet.

So viel zur Historie, jetzt kommen wir zur Gegenwart

Da ich ein Freund von klassischen Motorrädern bin und auch dem Trialsport zugeneigt, war mir die Wassell Antelope ein Begriff. Irgendwann kam mir ein Motorrad Katalog aus den 70ern in die Hände. BSA wurde nicht mehr aufgeführt. Triumph und Norton waren präsent aber mit nur wenigen Modellen. Die kleinen Hersteller bestimmten das Bild. Heute werden sich nur noch wenige an Saracen, DOT, Sprite oder Greeves erinnern, auch Dalsemann warb um die Gunst der Kunden. Mir blieb die Wassell Antelope im Gedächtnis. 18 PS aus einem 125 ccm Sachs Motor mit 6 Gängen und nur 85 kg Gewicht. Viele Jahre später konnte ich von einem Sammler meine Antelope erwerben. Die Wassell war offenbar komplett und original. Glücklicherweise stellte ich das rare Steppentier in mein Wohnzimmer und erfreute mich an den schlanken Proportionen. Wichtige Mitteilung am Rande: Wie der Zufall es manchmal möchte, fand ich eine zweite Antelope im Raum Bremen. Der Zustand war erbärmlich, ohne Motor, nur der



Umgearbeiteter Bremshebel



Probefahrt im Hartsteinwerk

Rahmen, Räder, Anbauteile und Tank. Scheinbar war ich der einzige Interessent, denn das Fragment wechselte ohne Verhandlung den Besitzer. Jetzt hatte ich ein Referenzmodell und konnte viele Teile vergleichen bzw. die Unterschiede erkennen. Erst durch den Kauf der Bremer Wassell war ich in der Lage, den Original-Zustand zu rekonstruieren.

Natürlich kommt irgendwann der Punkt, an dem das bloße Ansehen nicht reicht, die Antelope sollte wieder springen! Der Zylinder war bereits bearbeitet worden, ein passender Kolben lag auch dabei. Insofern stellte ich den Zustand des Sachs Motors nicht in Frage. Da der Motor mit Korrosionsschutzöl gefüllt war, vertraute ich auch den Lagern und Dichtringen. Der Vergleich mit zeitgenössischen Bildern zeigte, dass meine Antelope nicht ganz der Werksauslieferung entsprach. Bei meinem Modell war die Trommelbremse vorne auf der linken Seite montiert, im Prospekt und bei Testberichten immer rechts. Wahrscheinlich ist die Wassell für den Transport einmal zerlegt worden und wurde dann einfach wieder nur zusammen gesteckt. Kein Problem, da ich die Gabel eh überholen wollte und neue Simmerringe nötig waren. Kleine Bemerkung am Rande: Wassell spricht vollmundig von einer Ceriani Style Gabel mit 35 mm Gabeldurchmesser. Ich konnte nur 32 mm messen und auch die Gabel der Bremer Wassell wies dieses Maß auf. Letztlich stellte das Instandsetzen der Gabel kein Problem dar, die Innereien waren noch funktionsfähig und die Gabelsimmerringe einer MZ (32x 45x7 mm) passten hervorragend. Im Laufe der Zeit konnte ich feststellen, dass die Firma Wassell sehr viele unterschiedliche Lieferanten hatte und auch einen bunten Mix aus zölligen und metrischen Gewinden verbaut hat. Ein Beispiel gefällig: Die Bremsbeläge der Trommelbremsen entsprechen dem Maß eines Lambretta Rollers (152 mm). Der Sachs Motor wird mit einem Amal 622 Vergaser beatmet, das funktioniert nur mit einem entsprechenden Adapter, welcher zum Glück vorhanden war. ABER, ich konnte nirgendwo einen 622 Zweitakt-Vergaser auftreiben. Bei De Groot in NL kaufte ich einen 4-Takt Vergaser, den ich mit entsprechenden Teilen (Spray Tube, Nadel...) umrüstete. Sehr schön bei den Amal Premium Vergasern ist, dass sich die Leerlaufdüse von außen wechseln lässt und es unterschiedliche Größen gibt. Das erleichterte die Vergasereinstellung. Die Radlager konnte ich bei einem Simson Händler erwerben (SKF 6203). Bei den Rückholfedern der Bremshebel an den Bremstrommeln kamen modifizierte Federn der BSA A65 zum Einsatz. Da zwei Muttern der Lenkerhalterung fehlten, griff ich zu Teilen von der Norton Commando, die Muttern der Rockerboxdeckel passten tadellos. Der vordere Bremszug ist auch von BSA, ein gekürzter Zug von einer OIF A65 verrichtet unauffällig seine Arbeit. Mehr Kopfzerbrechen machte mir der Fußbremshebel auf der rechten Seite. Meine Maschine hatte ein unförmiges Gebilde mit einem nackten Stahlseil zu Bremse. Ich gebe zu, es funktionierte, entsprach aber nicht dem Original und sah einfach klobig aus. Den rechten Fußrastenhalter konnte ich von der Bremerin übernehmen, zwar fehlte der Bremshebel, aber mit Flachstahl und der Hilfe eines Freundes konnte ein funktionaler Fußbremshebel gebaut werden.

Nach der ganzen Schrauberei wollte ich endlich die Antelope wieder in ihrem ursprünglichen Habitat bewegen. Andreas bot mir sein Grundstück für eine erste Probefahrt an. Sein Kommentar: „Die Maulwurfshügel müssen eh mal wieder platt gemacht werden.“ Am Nikolaustag 2025 dann der erste Startversuch. Im Nieselregen und bei kaltem Wind wollte die Antelope aber nicht die Arbeit aufnehmen. Der Vergaser bekam Sprit, die Zündkerze funkte und immer wieder kam ein zögerliches Puff, mehr nicht. Auch mit Startpilot sprang der Sachs Motor nicht an. Erschwerend kam hinzu, dass die Kupplung nicht trennte. Auch nach dem 1000sten Tritt auf den Kickstarter und einigen Kilometern anschieben, blieb die Kupplung ohne trennende Wirkung. Genervt und auch durch die ganze Schieberei/Treterei geschwächt, beendeten wir die Startversuche. Allerdings war der Nachmittag nicht umsonst! Folgende Fehler wurden erkannt: Die gebrauchten NGK Kerzen funkten zwar, aber nur sehr dezent und zum Teil neben der Elektrode, selber Schuld mit alten Kerzen zu arbeiten! Die Lösung sollten zwei neue Bosch Kerzen sein. Den Luftschieber des Amal Vergasers hatte ich entfernt, meine BSA's springen auch kalt problemlos mit geflutetem Vergaser an, möglicherweise bekommt

Ein langer Weg bei der Restaurierung einer Matchless G12

Text / Fotos: Thomas Tschoepe

Alles begann im Februar 2013 mit dem Kauf der Matchless. Für einen angemessenen kleinen vierstelligen Betrag im unrestaurierten Zustand, wobei schon klar war, dass der Motor eine Generalüberholung benötigen würde. Aus diesem Grund auch der niedrige Kaufpreis. Des Weiteren waren vorne und hinten nicht originale Trommelbremsen verbaut. Einzig die gesamte Auspuffanlage war in einem sehr guten Zustand.

Ich ging frisch ans Werk. Erstmal neue Reifen vorne und hinten. Beim Kauf waren alle möglichen technischen Unterlagen dabei, also erst mal... einlesen. Es ist immer gut zu wissen, wo die eigenen Fähigkeiten sind und wo man sich lieber externe Hilfe holt. Ich selber habe beruflich als Betriebsschlosser angefangen und kann mit Metall sehr gut umgehen. Bei meinen Motorrädern ist alles, was nicht direkt den Motor betrifft, also kein Problem. Auch ein Zweitaktmotor stellt für mich kein Problem dar. Aber einen Viertaktmotor komplett zu zerlegen und wieder aufzubauen, übersteigt dann doch meine Fähigkeiten. Es wurde mir dann schnell klar, dass ich es mit der Motorüberholung einer Matchless, nicht nur wegen der Technik „Mittellager“, sondern auch wegen des nicht vorhandenen passenden Werkzeugs usw., nicht hinbekommen würde. Also habe ich mich umgehört, wer mir da helfen kann. Hatte dann im März 2014 einen sehr vertrauensvollen Schrauber gefunden und die Motorinstandsetzung konnte beginnen. Sofort nach der Demontage des Motors war klar, ich benötige ein neues bzw. gebrauchtes Motorgehäuse, was ich aber schnell besorgen konnte. Es wurden folgende Neuteile beschafft: Satz Pleuellager und Mittellager, Motordichtsatz, zwei Kolben komplett, vier Schlepphebel und zwei Stoßstangen und Kleinteile für erstmal 800,- €. Der externe Schrauber hat dann selber zwei Auslass Ventilführungen aus GG25 neu angefertigt, die Kurbelwelle wurde geschliffen, die Pleuel wurden nachgesetzt, die Zylinder wurden gebohrt und gehöhnt. Für alle diese Arbeiten inkl. Motor Demontage und Montage sind dann nochmal 750,- € angefallen. In der Zeit, wo der Motor zur Überholung weg war, habe ich mich weiter um das Fahrwerk gekümmert. Der Klassiker natürlich: den Tank innen entrostet und neue Benzinähne montieren. Als

nächstes den Vergaser und die Gabel überholen. Den Öltank sensibel reinigen und neue Ölschläuche verlegen. Das hintere Bremsgestänge neu anfertigen, das alte war so verrostet, dass es nicht mehr zu retten war. Da, wie gesagt, andere Bremsstrommeln verbaut waren, war klar: selbst ist der Mann! Alles in allem dafür nochmal 377,- €. Die originale Sitzbank war in Ordnung, sie war mir aber zu kurz, wenn ich mal zu zweit fahren möchte. Habe mir dann einfach eine neue schwarze Jawa Sitzbank für 100,- € gekauft, die optisch und vom Sitzkomfort auch für zwei Personen gut geeignet ist und montiert.

Dann war es soweit, im März 2015 konnte ich die ersten Einfahrkilometer unter die Räder nehmen. Leider schon im Juni 2015 meldete sich der Lucas Magnetzündler mit Ausfallerscheinungen. Ich wollte da auch nicht halbherzig dran gehen, also... zum Profi einschicken. Dieser hat mir alle Teile, die getauscht wurden, mit zurückgesendet - und das waren viele Teile. Die Rechnung dafür war dann nochmal 616,- €. Jetzt war erstmal Ruhe. Es war mittlerweile Mai 2016 und mit meiner Matchless konnte ich einige Ausfahrten mitmachen - Hurra! Dann in 2019/20 meldete sich die Kupplung. Also einen neuen Satz Kupplungsbeläge von GLM für 164,- € besorgt und montiert. Bei der Montage kamen mir Zweifel im Hinblick auf die Primärkette. Nach Rücksprache mit meinem Club Kollegen, der auch eine eigene Motorradwerkstatt hat, habe ich die Matchless dann zu ihm gebracht. Im gleichen Atemzug habe ich über die Umrüstung auf 12 Volt nachgedacht, da ich jetzt doch mehr fahre und ich auch nachts besseres Licht haben wollte. Mein Club Kollege hatte damit schon einige Erfahrungen und so führte er den Umbau durch, inklusive neuer Primärkette für 677,- €. Ab diesem Zeitpunkt fuhr ich mit einem sehr guten Licht, was mir Freude machte.

Die Matchless lief dann längere Zeit ohne Probleme. Leider genau zum 1. Mai Touring-Treff im Jahr 2023, den ich ja ausgearbeitet und veranstaltet habe, zickte die Matchless aber so richtig rum, einige von euch erinnern sich vielleicht. Ich bin zwar mit der Matchless gestartet, aber nach wenigen Kilometern musste ich sie abstellen. Da meine Partnerin auch selber Motorrad fährt, wurden dann die





Thomas mit der G12, Foto: W.Wagner

Ausfahrten gemeinsam auf ihrem Motorrad fortgesetzt. Abends nach der Tagestour habe ich natürlich versucht, den Fehler zu finden. Hatte ja auch geballtes Fachwissen durch die Teilnehmer vor Ort. Es wurde das Ventilspiel gescheckt, wo ein Auslass zu wenig Spiel hatte, aber das war leider nicht alles. Deshalb blieb die Matchless bei der zweiten Tour-Ausfahrt lieber stehen.

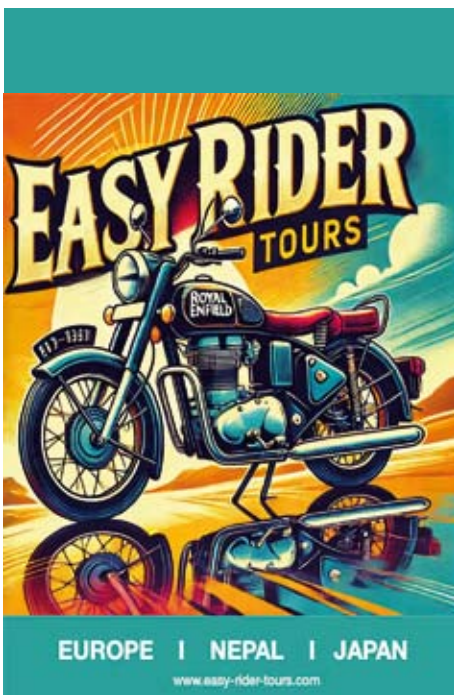
Zu Hause angekommen, brachte ich die Matchless in die Werkstatt zu meinem Club Kollegen. Zu meiner Beschreibung, mit welchen Problemen ich unterwegs war, hat er auch erstmal gestutzt. Es half nichts, also Demontage von Zylinderkopf und Zylindern. Ja, es war leider richtig was kaputt gegangen, was wieder größere Investitionen nötig machte. Ein Kolbenbolzen Auge hatte brutal geklemmt. Da ich ungern halbe Sachen mache, wurden beide Kolben erneuert usw.

usw. Irgendwie war jetzt der Wurm drin, da sich danach auch schon wieder der Lucas-Magnetzündler mit Ausfall bemerkbar machte. Auch brauchte ich einen Lichtmaschinen-Rotor. Ich bin vielleicht etwas komisch, aber bei mir sollen meine Motorräder einfach laufen. Mir ist durchaus klar, dass immer mal was passieren kann, aber die Matchless hat bei weitem den Vogel abgeschossen, vor allem bei den doch überschaubaren 4500 gefahrenen Kilometern ab 2015. Hatte auch jedes Jahr, egal wie viel gefahrene Kilometer, einen Ölwechsel mit mineralischem Öl gemacht. Mir war klar, dass ich die ganzen Investitionen bei einem Verkauf nie mehr, auch nur ansatzweise, zurückbekommen würde. Alle Kosten vorher waren im Rahmen und von mir auch so angedacht. Ich bin keiner, der bei einer Restauration auf High Finish Wert legt, sondern auf Patina, deshalb hatte ich nach der Fertigstellung schon mit Kosten von ca. 6.000,- €

gerechnet, die bis zu diesem Zeitpunkt bereits erreicht waren. Trotzdem habe ich mich dann doch entschlossen, die Matchless auf einen elektrischen Zündmagnet umbauen zu lassen, was alleine 990,- € ausmachte. Der originale Lucas-Magnetzündler liegt mittlerweile repariert im Lager. Die Motorinstandsetzung inkl. Rotor usw. lag dann bei insgesamt 2.430,- €. Klar, wenn man den Zeitraum betrachtet von Anfang 2013 bis, sag ich mal, 2024, sind das ja auch elf Jahre. Mit Sicherheit waren auch Kosten dabei, die bei Wartungen immer anfallen. Die Kilometerleistungen in diesen Jahren waren nicht sehr hoch, da ich ja gerne mehrere Motorräder fahre. Trotz allem habe ich jetzt ein gutes Gefühl! Mir macht die Matchless Freude und sie fährt nun so, wie es sich gehört. Jetzt hoffe ich noch auf viele pannenfreie Kilometer.

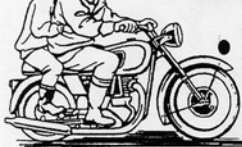
Ich wünsche allen eine gute Zeit und hoffe, Euch gesund wieder zu sehen, mit unseren alten Mopeds.

Liebe Grüße,
Thomas Tschoepe aus Königswinter.



Englische Motorrad

Klassiker



• BSA

• Triumph

**Lageräumung 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


**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.




 Stammtisch Nürnberg-Fürth-Erlangen

30. Treffen im Frankenland

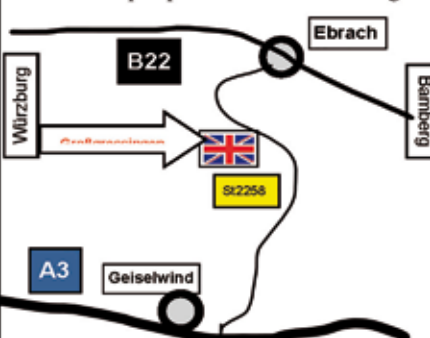

Großgessingen
25. Juni - 28. Juni 2026
 Treffen "englischer Motorräder" in Franken

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 - Großgessingen
 der Beschilderung Sportplatz-Schützenhaus folgen

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

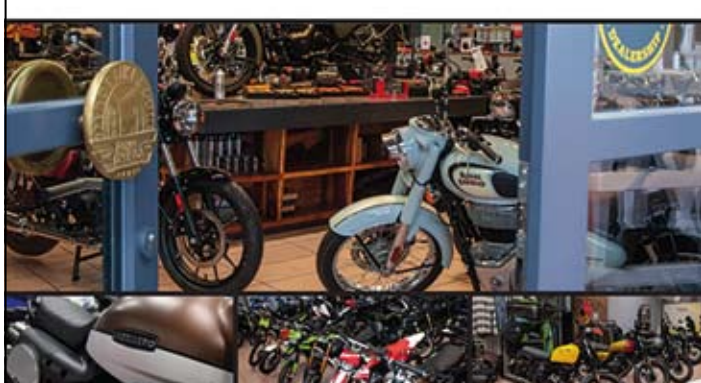









**MOTORRADHAUS
STOCKSIEFEN**



Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

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

📱 Motorradhaus Stocksiefen
 📱 [motorradhaus_stocksiefen](https://www.motorradhaus-stocksiefen.de)



CBBC Webmaster Bernd Eis verabschiedet

Wie im Vorwort vom Präsi in der Info 6/25 bekannt gegeben, hat unser langjähriger Webmaster Bernd Eis seine Aufgabe an Tim Adler übergeben. Bernd Eis hat den CBBC für das Internet Zeitalter fit gemacht und fast 30 Jahre lang unseren Internet Auftritt betreut.

Bernd hat unsere erste Homepage gestaltet und an den Start gebracht. Das Ereignis wurde in der Info 2/97 von Bernd selbst bekannt gegeben. Die Inhalte wurden vorgestellt (siehe Bild unten), unter anderem auch „For Sale & Wanted“, dem Teilemarkt, den wir leider, aufgrund einer Gesetzesänderung Anfang 2023, einstellen mussten, um unseren Club vor rechtlichen Risiken zu schützen. Man muss heute schmunzeln, wenn man Bernds Empfehlungen von damals liest: „Ich persönlich empfehle aber Inserate im Internet nur dann, wenn man selbst einen Online-Anschluss hat. So bleibt über die E-Mail-Adresse eine gewisse Anonymität gewahrt und man hat den Vorteil, per E-Mail sofort erreichbar zu sein und auch gleich antworten zu können.“ Eine weitere Einschätzung aus den Anfangszeiten des Internet müssen wir aus heutiger Sicht, bedauerlicherweise, als naiv bezeichnen: „Wer prinzipielle Bedenken hat, seine Telefonnummer im Internet preiszugeben, den kann ich eigentlich nur beruhigen. Die Besucher unserer Web-Seite sind i.d.R. nicht darauf aus, mit den hier angegebenen Telefonnummern (keine Adressen angeben!) Unfug zu treiben.“

30 Jahre später sind wir schlauer, das Internet verbindet nicht nur nette Menschen weltweit, sondern bietet auch leider vielen „schlechten Menschen“ ungeahnte Möglichkeiten der Entfaltung. Auch der CBBC hat schon seine Erfahrungen machen müssen: einmal nicht aufgepasst beim Einbau eines Kartenausschnitts in einer Treffen-Anzeige und schon hatten wir eine Klage am Hals - Unwissenheit schützt vor Strafe nicht. Inzwischen ist Internet-Kriminalität zum echten Problem geworden, die Ermittlungsbehörden sind mit der schieren Anzahl und den immer raffinierteren Methoden schlicht überfordert. Wer hätte das vor 30 Jahren geahnt.

Doch zurück zu unseren Anfängen im Netz: Bernd schrieb in der Info 2/97: „Unser mittelfristiges Ziel sollte es sein, täglich 15 bis 25 Besucher auf unserer Homepage begrüßen zu dürfen. Zu diesem Zweck bin ich zurzeit immer noch damit beschäftigt, alle anderen klassischen Motorradclubs, die sich im Internet tummeln, für einen Besuch auf unsere Seite einzuladen...“ Bernd Eis war zu Anfang auch etwas enttäuscht über den zaghaften Zugriff auf unsere Homepage seitens der Mitglieder: „An dieser Stelle muss ich aber leider auch meine kleine persönliche Enttäuschung über die Besucherresonanz aus unserem Club selbst zum Ausdruck bringen. Außer W. Wagner und Ralf aus Bremen hat sich aus der CBBC-Szene noch keiner per E-Mail oder via Eintrag ins Gästebuch gemeldet.“ Ich denke, das lag hauptsächlich daran, dass eben noch nicht jeder einen Internet Zugang hatte. Ich selbst habe erst 1999, bei meinem neuen Arbeitgeber, eine eigene Firmen Email Adresse bekommen, mein privater Internetanschluss erfolgte erst ein paar Jahre später.



Inzwischen ist ein Leben ohne Internet nicht mehr denkbar. Und auch unser Club profitiert davon: Wir sind weltweit präsent und können so neue Mitglieder erreichen und uns mit anderen Clubs und Gleichgesinnten vernetzen. Es ist wie mit Beton: es kommt darauf an, was man daraus macht. Ohne den Einsatz von Bernd Eis, über Jahrzehnte, wären wir, nicht nur im Netz, nicht da wo wir heute sind. Unser aktueller Web Auftritt kann sich wirklich sehen lassen, das haben wir Bernd zu verdanken.

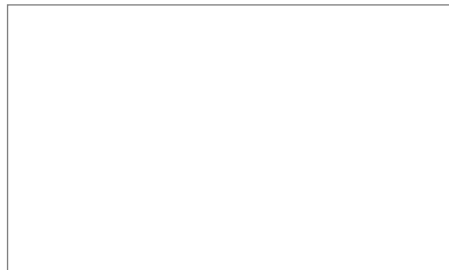
Die Verabschiedung von Bernd sollte eigentlich persönlich erfolgen, doch aus Gründen die Ihr im Vorwort von Thomas lesen könnt, wurde daraus leider nichts. Wir haben Bernd trotzdem mit einem kleinen Präsent bedacht und bedanken uns auch im Namen aller Mitglieder nochmal ganz herzlich! (mk)

An advertisement for Motortechnik Rainer Traupel. The top part features a photograph of a motorcycle engine. Below the photo, the text reads: 'Motortechnik Rainer Traupel'. The main body of the ad lists services: 'Reparatur u. Wartung aller klassischen Motorräder, Motoroptimierung, 30 Jahre Erfahrung mit Nadellagerumbauten von BSA A65/A10 Twins, nikasilbeschichtete Aluzylinder für A65 erhältlich, Anfertigung von nicht mehr erhältlichen Teilen von der Spezialschraube bis zur Kurbelwelle. Schweißung und Nacharbeit von Aluminium z.B. Kurbelgehäuse, Getriebegehäuse, Deckeln, Zylinderköpfe usw., sämtl. Instandsetzungsarbeiten an Zylinderköpfen, Zylinder bohren u. honen, Kurbelwellen statisch u. dynamisch wuchten, sämtl. Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten, Schnellservice für planschleifen von allen Arten von Deckeln und Zylinderköpfen, Rücksendung am gleichem Tag möglich.' The bottom part contains contact information: 'Meisterbetrieb Motortechnik Traupel * Lübecker Str. 19 22941 Delingsdorf * Tel: 04532-260227 * Fax: 04532-260329 Email: info@motortechnik-traupel.de'.

An advertisement for Quartier Latin Bar Kneipe Live-Stage. The top part features a photograph of a woman sitting on a motorcycle. Below the photo, the text reads: 'QUARTIER LATIN Bar KNEIPE LIVE-STAGE SINCE 1992'. The main body of the ad contains the website 'WWW. QUARTIER-LATIN.INFO' and the address 'BAHNHOFSTR. 60 KALDENKIRCHEN'. It also includes the text 'BRING YOUR BIKE AND HAVE A DRINK' and 'EVERY DAY FROM 8 PM'. The bottom part features a small logo for 'SHIRAZ' and a small photograph of a person.

Classic British Bike Club e.V.

Seit 45 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Hinkley Bonneville T100 in Vezio (CH), Foto: M. Kolb