

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

Wenn ich an unsere gemeinsamen Ausfahrten, zum Beispiel beim Touring Treff denke, spüre ich sofort dieses besondere Gefühl der Gemeinschaft und die pure Freude am Fahren. Genau das macht unseren Club aus. Doch neben all der Begeisterung gibt es etwas, das unsere Gemeinschaft noch stärker macht und das ist unsere gute Stimmung untereinander. Ein freundliches Wort, ein respektvoller Umgang und die Bereitschaft, einander zu unterstützen, sind genauso wichtig wie ein gut gewartetes Motorrad. Jeder von uns trägt dazu bei, dass unsere Treffen und Touren zu einem positiven Erlebnis für alle werden. Ob erfahrene Biker oder neue Mitglieder, ein Lächeln, ein Gruß oder ein kurzer Austausch können viel bewirken. Man kann auch gerne anderer Meinung sein, über was auch immer, aber es sollte immer den Respekt geben vor dem Anderen, denen die das Clubleben bereichern und sich einbringen. Lasst uns weiterhin ein Klima schaffen, in dem sich jeder willkommen und wertgeschätzt fühlt. Denn am Ende sind es nicht nur die Kilometer und die gemeinsame Zeit die zählen, sondern die Menschen, mit denen wir das teilen. Was ich damit sagen will ist,

dass eine gewisse unserer Freizeit, schwierigen Zeiten ist ein so hohes Gut sein.

Gerade bin ich dabei mein Lager an Motorrad Teilen unter dem Gesichtspunkt, was brauche ich wirklich noch und was kann ich doch besser weitergeben, zu durchforsten. Eins ist dabei klar, jetzt kann ich noch jemand finden, der es benötigt, auch dann, wenn der Verkaufspreis vielleicht nicht so dolle ist, denn das wird nicht besser. Wie Ihr vielleicht wisst, bin ich jedes Jahr auf der Veterama Mannheim mit eigenem 8 Meter Stand und das schon seit gut 40 Jahren und ich tausche mich dabei auch mit anderen immer aus. Einfach mal als Denkanstoß.

Ich wünsche euch allen weiterhin eine unfallfreie Fahrt, habt eine gute Zeit und viel Spaß bei unserem gemeinsamen Hobby.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter



Gelassenheit, in in diesen doch so wichtig ist. Es füreinander da zu

AUS DER REDAKTION

Hallo zusammen,

Trotz etwas verkürztem Zeitrahmen sind es wieder 24 Seiten geworden. Mein Dank an alle, die mich dafür mit Beiträgen versorgt haben. Präsi Dieter wurde wohl von einigen Mitgliedern angesprochen, warum die INFO denn immer dünner werde. Nun ja, mein Vorwort scheinen offensichtlich nicht immer alle zu lesen, oder zu verstehen. Dort predige ich es immer wieder: Die Redaktion besteht nur aus meiner Person und ich bin auf die Beiträge von Mitgliedern angewiesen, wenn mehr kommt wird die INFO auch wieder dicker. Die INFO ist weder eine Motorradzeitschrift, noch ein Literaturmagazin. Sie ist nur ein Vereinsblättchen, das über die Aktivitäten im Verein und über die Mitglieder und ihre Maschinen berichtet. Die Messlatte hängt also nicht so hoch, dass man Hemmungen haben muss. Also bitte nicht klagen, sondern selbst mal was beitragen. Bei Erscheinen dieser Ausgabe ist die „Technorama“ in Kassel, Ulm und Hildesheim schon vorbei und ich wette, einige Mitglieder waren auch dort. Diejenigen,

die nicht hin konn- gerne einen Beitrag nur Mut.

Aus gegebenem wichtige Info: Ich unserer Clubzeit- um einen wichtigen Hinweis erweitert, bitte lest diesen Hinweis, aktuell in rot, durch. Jeder, der mir Beiträge und Fotos für die INFO schickt und nicht möchte, dass sein Beitrag in der Web-Ausgabe der Clubzeitschrift auf unserer Internetseite veröffentlicht wird, muss mir das ausdrücklich mitteilen. Ansonsten gehe ich davon aus, dass die Beiträge auch auf unserer Web-Seite erscheinen dürfen. Bei Fragen dazu, einfach melden.



ten, würden sicher darüber lesen, also

Anlaß noch eine habe den Text zu schrift auf Seite 2

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

CBBC TERMINE 2026

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

31.07. - 04.08. 18. German Triple Run in 56743 Mendig, Anmeldung: www.triple-run.de

28.08. - 30.08.26 3. Taunus Treffen in 56357 Rettershain, mit JHV am Sa.!

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

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

Brillenmode für Motorradfahrer

Text / Fotos: Dieter Beck

Alles fing mit einem netten Gespräch von Motorradfahrer zu Motorradfahrer an. Ich erhielt zum Thema Brillenmode für Motorradfahrer eine tolle Aufklärung von Geschäftsführer Ralf von Horstig, Optik Kaiser, Wiesbaden-Biebrich, bei welcher er mir sehr leidenschaftlich (als motorradbegeisterter Optiker) ein neues Motorradfahrer-Brillenprodukt erläuterte. Und ich stelle gleich mal richtig: Für diese Form von „Bewerbung“ eines Produktes erhalte ich keinerlei Provision / Vergünstigung / Zuwendung o. Ä. (nur so nebenbei bemerkt).

Im ersten Moment dachte ich, dass mir der Geschäftsführer in sehr freundlicher Absicht eine Brille verkaufen möchte! Doch weit gefehlt. Ich bekam eine sehr gute und umfassende Beratung für diese neue, vielfältig einsetzbare Motorradbrille, ohne dass die Verkaufsabsicht offensichtlich im Raum stand (vielleicht auch gutes Marketingkonzept?). Herr von Horstig erteilte mir auch die Freigabe zur Vorstellung dieser tollen Brille (Fertigung in Ungarn) in unserer CBBC-Zeitung. Damit haben wir auch die in der heutigen Zeit so gerne von Copyright-Advokaten genutzte Geldschöpfungsquelle ausgehebelt. Mit dem Tragen von Brillen unter dem Helm ist das ja immer so eine Sache, wie Ihr vielleicht aus eigener Erfahrung wisst. Daher natürlich auch ein paar schöne Bilder zur besseren Darstellung: Mein Gesicht von den Lebenserfahrungen leicht mit Falten geprägt seht Ihr als erstes (wurde nicht im Photoshop „uff schee“ gemacht, wie mer so in Hesse sacht!). Die Machbarkeiten bzw. Möglichkeiten dieser Brille sind hoffentlich gut an den Bildern zu erkennen. Schaut hin und bildet euch selbst eine Meinung. Ich finde diese Brille mit ihren Gestaltungsmöglichkeiten für Tag / Sonne und Nachtfahrt hervorragend. Natürlich können auch Sehstärken-Gläser zusätzlich eingebaut werden.

Gruß Dieter



Anmerkung des Redakteurs:

Da ich selbst viele Jahre in einer Brillenfabrik gearbeitet habe, hat mich das Thema natürlich interessiert und ich habe dann auf der Internetseite des Herstellers noch etwas recherchiert. Bei dem Produkt handelt es sich um ein „normales“ Brillengestell für Korrektionsgläser, der Clou daran sind die austauschbaren Bügel. Einmal die Standardbügel und dann die speziellen kurzen, fächerartigen Bügel zum Tragen mit Helm. Zusätzlich kann noch ein Sonnenbrillenvorsatz mit Magneten vorn „angedockt“ werden. Da ich selbst seit einiger Zeit mit Brille fahren muss, kenne ich das „Gestochere“ der Brillenbügel in den Helm. Beim Aussuchen der Brille hatte ich auch meinen Helm mit dabei, um später keine Überraschung zu erleben. Die kurzen Fächerbügel muss man nicht hinter die Ohren schieben, was sicher eine Erleichterung ist. Es kommt halt darauf an, wie gut die Brille dann sitzt und wie sich das unter dem Helm anfühlt. Ist auf jeden Fall ein interessantes Produkt, das ich gerne mal einem Praxistest unterziehen würde. Die „Motoeye“ gibt es in verschiedenen Designs, entweder als Brillengestell (ohne Gläser) mit 2 Paar austauschbaren Bügeln und einem Sonnenbrillenvorsatz, oder als reine Sonnenbrille mit 2 Paar austauschbaren Bügeln für je ca. 160 €. Verschiedene Sonnenbrillenvorsätze („Clip-Ons“) gibt es separat für ca. 36 €. Zusätzlich kann man Einzelteile wie Bügel und Scharniere separat kaufen. (mk)



Royal Enfield Bullet

Text / Fotos: Ulli Wiggers

Umbau von 350 auf 441 ccm



Jetzt ist die Scrambler mit dem neuen „alten“ Motor auf der Straße. Die ersten 500 km der Einfahrzeit sind geschafft und ich muss sagen, das hat sich trotz (oder wegen) des enormen Aufwandes gelohnt. Aber der Reihe nach:

Es ist bereits mehr als 20 Jahre her, dass ich mir den Traum von einer Scrambler erfüllt habe. Aus lauter Einzelteilen schuf ich mir meine Traummaschine. Alter englischer Rahmen von 1952 und eine Riesenkiste mit Teilen einer Bullet 350 von 1958 bildeten die Grundlage. Daraus wurde eben jene Scrambler, die ich aufgrund des geringen Gewichts von 145 kg immer noch sehr gerne bewege. Damals entschied ich mich dafür, nicht den alten englischen Motor zu verwenden, sondern meinen frisch aufgebauten indischen 350er zu nehmen. Dieser hatte in meinem Gespann gute Arbeit geleistet, bis ich ihn bei der anstehenden Überholung gegen einen 535 ccm Motor mit deutlich mehr Drehmoment tauschte. Das tat dem Gespann sehr gut und der 350er lief mehr als zufriedenstellend in der Scrambler. Der 350er läuft wie alle englischen Motoren dieser Größe eben deutlich weicher und kultivierter als die 500er Motoren. Deshalb liebe ich diesen Motor sehr. Aber manchmal überkam mich an langgezogenen Anstiegen der Traum von mehr Hubraum und damit mehr Drehmoment.

Zu Anfang liebäugelte ich mit dem Umstieg auf einen indischen 500er, aber ich verwarf diesen Gedanken, nachdem ich im Royal Enfield Owners Club - Forum davon las, dass es auf der Insel wohl zwei Umbauten geben soll, die den 350er Motor mit einem BSA B40 Kolben versehen hatten und so auf 441 ccm (79mm Bohrung und 90mm Hub) kamen. Diese Motoren sollten angeblich gut und kräftig laufen. Und nachdem ich einmal das Vergnügen hatte, die BSA B44 von Helmut Sohlbach (Gott hab' ihn selig) zu fahren, stand mein

Entschluss fest: Es musste eben dieser Umbau sein. Dass es dann mit der Realisierung noch so lange gedauert hat und ich darüber auch die Altersmarke von 70 Jahren überschritten habe, ist dem Umstand geschuldet, dass dieser Umbau nicht ganz so trivial ist.

Eine Anleitung gab es nicht. Ich musste die passenden Teile finden und mir Hilfe suchen, was Know-How und einen entsprechenden Werkzeugmaschinenpark anbelangte. Markus Laux von unserem Dortmunder Stammtisch war bereit, mich bei diesem Vorhaben zu unterstützen (Danke dir Markus!). Er hatte mir bereits bei der Instandsetzung meiner 535er Kurbelwelle geholfen und von daher wusste ich seine Fähigkeiten und seine ruhige und freundliche Art zu schätzen. Dazu hatte er Zugriff auf alle Werkzeugmaschinen, die für den Umbau erforderlich waren. So ging es zunächst daran, die Teile zu besorgen. Den B40 Kolben bekam ich „new old stock“ in Holland. Für eine neue Zylinderlaufbuchse mit 79mm Bohrung (Foto 1) musste ich lange suchen und fand sie schließlich bei einem britischen Motoreninstandsetzer. Die meisten Teile habe ich über Flo Nitz bezogen, auch die größeren Ölpumpen konnte ich dort beschaffen. (Foto 2) Kolben Schmitz in Hagen hat mir den Zylinder ausgebucht, gebohrt und gehont. Markus hat das Motorgehäuse auf das Maß der Laufbuchse aufgespindelt. Mit ihm zusammen ging es dann an die Überholung der Kurbelwelle. (Foto 3)

Wie bei allen meinen Enfield Motoren kam auch hier wieder die original Floating Bush als Lager für das Big End zum Einsatz. Meiner Erfahrung nach hält die sehr gut, vorausgesetzt, die Ölversorgung ist kontinuierlich gewährleistet. Die alten englischen Motoren hatten hinter der Feed- (im Timing Shaft der KW) sowie der Return-Ölpumpe (im Gehäuse) jeweils noch ein Überdruckventil verbaut, das dann bei den indischen Motoren wohl dem Rotstift zum Opfer gefallen

Die Wassell-Geschichte

Teil 2, Text / Fotos:
Dietmar Wenner

Wie bereits im ersten Teil angedeutet, hat der Motor meiner Wassell Antelope seine besten Tage lange hinter sich gelassen! Die einhellige Meinung der Trainingsgruppe war ernüchternd, das Mahlen kommt von der Kurbelwelle! Also ran ans Werk und den Motor zerlegen und prüfen.

Da es sich um einen Sachs-Motor handelt, dessen Herkunft bekanntlich nicht von der Insel ist, werde ich mich hierzu kurz halten. Am Rande bemerkt: Die ersten Wassell-Rahmenkits waren für einen BSA Bantam-Motor konzipiert. Aus hinlänglich bekannten Gründen war eine Lieferung dieser Motoren in den 70ern nicht mehr möglich. Wie viele andere kleine Hersteller von Trial Motorrädern, musste auch Wassell auf ein ausländisches Produkt zurückgreifen. Der Motorradkatalog von 1973 beschreibt die Situation für das Modell Trials 175, des Herstellers Dot, folgendermaßen: „Voll wettbewerbstaugliches Trial-Spezialmodell. Kennzeichnend für die Situation in der englischen Motorradindustrie die Verwendung eines italienischen Einbaumotors (Minarelli)“. Bei Dalseman griff man zu einem Puch Motor, auch Greeves verbaute die Motoren aus Österreich in die Pathfinder Modelle. Die Moto-Cross Modelle Griffon besaßen noch einen bei Greeves gefertigten Antrieb. Interessant an dieser Stelle ist der Hersteller Saracen. Hier wurde neben dem Sachs Motor auch ein englischer Mickmar Motor verwendet. Der Motorradkatalog schreibt dazu: „Neuentwicklung unter Verwendung des englischen Mickmar Motors, der bisher zum Antrieb stationärer Aggregate dient“. Ein Motor der auf der Stelle stehend läuft, das ist doch ideal für den Trial Sport...

Ich schweife ab, zurück zur Antelope. Meine anfänglichen Bedenken, den Motor selbst zu überholen, wurden von meinen Clubfreunden zerstreut. Und als Jochen und Christian mir ihre Unterstützung zusagten, nahm ich den Motor auseinander. Die Details werde ich der Leserschaft ersparen. Nur so viel: Die Lager der Kurbelwelle waren verrostet, die Federn der Simmerringe hingen im Kurbelgehäuse. Das Pleuellager war am Ende. Es ist ein Wunder, dass dieser Motor noch selbstständig die Arbeit aufgenommen hat! So gut wie alle benötigten Ersatzteile konnten problemlos beschafft werden. Ein kompletter Pleuelsatz kostet ca. 100 €, der Zusammenbau und das Richten der Kurbelwelle nochmals 80 €. Die meisten Lager sind Normteile. Dichtungen, Kleinteile, Passscheiben oder Simmerringe sind über die einschlägigen Händler käuflich, aber nicht billig! Ein wichtiges Werkzeug ist eine elektrische Heizplatte. Mit ihrer Hilfe können die Gehäusehälften aufgeheizt werden und die Lager leicht eingesetzt werden. Insgesamt war der Zusammenbau des Motors keine Kunst, aber eine sehr große Fummelei mit Messschieber und Passscheiben.

Dann die große Ernüchterung, der neu aufgebaute Motor lief mechanisch deutlich leiser, aber die Leerlaufdrehzahl konnte nicht konstant reguliert werden. Erste Vermutung: Falschluff. Zusätzlich war das Startverhalten eine Lotterie, mal sprang sie gut an, dann wieder 100 Tritte und es passierte nichts. Mit einer neuen Kerze war der Motor mit dem ersten Tritt da, beim nächsten Startversuch wieder kein Erfolg. Zweite Vermutung: Zündung. Beide Vermutungen waren korrekt. Um einen Amal Vergaser anbringen zu können,



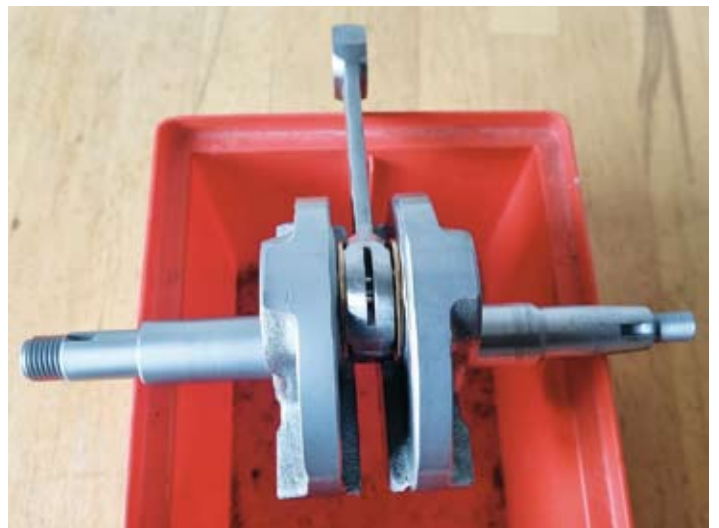
Defektes Kurbelwellenlager



Auch das Pleuellager ist hinüber



Simmerringe ohne Funktion



Frisch überholte Kurbelwelle



Riss im Ansaugstutzen

haben die Wassell-Techniker einen Adapter aus Aluguss hergestellt. Dieser Adapter hatte im unteren Bereich einen durchgehenden Riss. Das sieht man leider erst, wenn der Adapter vom Zylinder abgenommen ist. Komischerweise reagierte der Motor nicht auf Bremsenreiniger in dem Bereich. Vielleicht waren wir zu sparsam?! Kaltmetall war hier mein Mittel der Wahl, vielleicht lass ich das Teil irgendwann schweißen, Ersatz wird es dafür wohl kaum geben. Die über 50 Jahre alte Motopalt Zündung machte auch ihre Probleme. Hier erfuhr die Antelope eine Radikalkur. Die gesamte Zündanlage aus Spanien musste einer neuen Zündung aus der Tschechischen Republik weichen. Die Vape-Zündung ist super verarbeitet und lässt sich sehr einfach montieren und einstellen. Der Erfolg war überwältigend! Egal ob kalt oder warm, der Motor sprang mit der neuen Zündung zuverlässig an!!

Um das Drehmoment im unteren Drehzahlbereich ein wenig anzuheben, verlängerte ich den Ansaugstutzen. Hier kam mir wieder das englische Baukastensystem entgegen. In meiner BSA-



Unter dem strengen Blick von Winston Churchill wird der Motor montiert und eingestellt

Kiste fand ich einen A65 Ansaugstutzen, der sich problemlos an das Wassell-Teil anschmiegte. Sehr schön, allerdings viele Dichtflächen, mal sehen wie lange das dicht bleibt (Falschluff! s.o.). Bisher war so alles kaputt, was auch kaputt gehen kann. Die Frage, die sich mir stellte, lohnt es sich die Antelope wieder laufen zu lassen? Und ist die Wassell wirklich ein gutes Trial-Motorrad?

Antworten gibt es im Teil 3 der Wassell-Story

THE REPUBLIC OF MOTORCYCLISTS - Kathmandu

In der Info hatten wir ja schon Beiträge über Touren mit Royal Enfields in Indien und Nepal (Info 3/25). Diese organisierten Touren, durchgeführt mit kleinen Gruppen, werden immer beliebter und es kommen neue Ziele hinzu. Nicht nur in Asien, auch in Europa werden Touren angeboten, u.a. in Albanien und Bulgarien. Einige Mitglieder haben sich den Traum vom „Großen Motorrad-Abenteuer“ in Asien bereits erfüllt und waren begeistert. Für alle, die eine Schwäche für Nepal haben, hat Stephan Thiemann vom Anbieter „Easy Rider Tours“ spannende Neuigkeiten: Ein Ort. Eine Idee. Eine weltweite Identität. In Kathmandu entsteht der Hotspot für Motorradfahrer aus aller Welt. Unabhängig von Marken. Unabhängig von Herkunft. Ein Ort von Motorradfahrern für Motorradfahrer. Hier der offizielle Presstext:

„Was passiert in Balkumari, Kathmandu? Motorbike Tours Pvt. Ltd. erschafft hier den Place to Be für Motorradfahrer aus aller Welt-THE REPUBLIC OF MOTORCYCLISTS. Eine Republik. Keine Nation. Sondern eine Identität. Ein Ort, an dem Motorradfahren gelebt wird. Ein Ort, der Menschen verbindet. Eine Community. Gegründet von Urmila Rana - eine Powerfrau, die selbst über 300 Tage im Jahr auf dem Motorrad unterwegs ist. Sie hat: Nepal bereist, Europa durchquert, Japan entdeckt, Kulturen verbunden. Und als erste Nepal in fuhr sie von Deutschland nach Kathmandu - über die legendäre Hippie-Route. Genau diese Urmila Rana verwirklicht jetzt ihren Traum: Eine Republik für Motorradfahrer. Mit: Rider Hotel, Werkstatt, Café & Bar, Community Area, Eventfläche, Travel Hub, Ein Ort, der weltweit einzigartig ist.“



Nepal Tour, Foto: Stephan Thiemann

60.000 km Erfahrungsbericht Triumph Bonneville T100/2017

Text/Fotos: Klaus Lonnendonker

Über meine Erfahrungen mit der Bonni T100 Bj. 2017 habe ich euch ja schon öfter berichtet. Siehe Info 4/2018 S. 8/9, 4/2020 S. 17-19, 5/2022 S. 18/19, 6/2022 S. 14/15. Jetzt zwischen 30 bis 60 Tausend Kilometern gab es immer wieder Ärgernisse durch Eigenverschulden bzw. Schäden, die ich so nicht erwartet hätte.

Über den Kabelbruch am Regler berichtete ich schon, meine Eigenreparatur war bis jetzt erfolgreich. Die nächsten Kilometer waren geprägt von Inspektionskosten und Wechseln von Verschleißteilen. Die 3 Jahre bzw. 32 Tausender Inspektion verschlang ca. 550 €, Kettensatz ca. 260 €, Bremsbeläge hi., Scheinwerfereinsatz (Steinschlag?) ca. 162 €, Reifen hi. erneuert, mit neuem Reifen in meiner Hofeinfahrt weggerutscht und gestürzt, Schalthebel erneuert ca. 110€. Bei knapp 40 Tausend Kilometer folgte dann der bislang ärgerlichste Schaden.

Im Sommer '21 wollte ich meinen Triumph Händler in Bad Kreuznach besuchen. Die Anfahrt durch Eifel, Moseltal, Hunsrück und Nahetal bietet für Motorradfahrer mehrere landschaftlich reizvolle Strecken. Hinter Monreal, da wo es anfängt richtig schön zu werden, fängt der Motor der Tri zu stottern an und bleibt netterweise direkt an einem Wanderparkplatz stehen. Fehlersuche erfolglos. Beim Druck auf den Startknopf springt der Motor spontan an und ich fahre weiter. Nach weiteren 500 m ist endgültig Schluss. Ich lasse die Bonni bergab nach Monreal rollen. Während ich auf den Abschleppwagen warte, begeben sich mich auf weitere Fehlersuche, erfolglos. Was mir als gelerntem Kfz-Mechaniker entgeht: Beim Einschalten der Zündung fehlt das Summen der Benzinpumpe. Nach Anlieferung der T100 beim Händler in Bad Kreuznach kommt zügig die Bestätigung, die Benzinpumpe ist defekt und wird ausgetauscht. Mein Pech, die Garantie ist gerade abgelaufen. Rechnung inkl. Lonni-Rabatt 400 €. Der Benzinfilter sitzt direkt an der Benzinpumpe. Wer schon einmal an solch einem Motorrad den alle 32000km erforderlichen Benzinfilterwechsel vorgenommen hat, der weiß, was das Ausbauen der Benzinpumpe für eine Arbeit ist. Früher wurden, so mein Wissensstand, die Filter



durch Lösen einer Halterung und zwei Schlauchschellen außerhalb des Tanks gewechselt. Im Tank baut man eine Benzinpumpe "unkaputtbar" oder leichter wechselbar ein. Hätte ich in meiner Zeit als Konstrukteur bei der Firma Opel in Rüsselsheim so etwas wie bei der T100 konstruiert, hätte ich vermutlich eine Abmahnung bekommen.

Abgesehen vom Kabelbruch am Regler läuft, bis zur Inbetriebnahme nach der Winterpause, im März '24 alles normal. Bei meiner ersten Frühjahrsausfahrt ruckelt der Motor und läuft letztendlich nur noch auf einem Zylinder. Da sowieso die 48.000er Inspektion fällig war, habe ich die Bonni gleich zum Händler gebracht. Außer der Inspektion waren nur neue Kerzenstecker fällig. Bis zum Frühjahr '25 verlief alles Weitere unspektakulär. Nach meinem Frühjahrsbesuch bei Triumph Händler Stefan Kümpel in Bad Kreuznach, rutscht mir in einem Kreisels das Hinterrad weg. Nur mit Mühe konnte ich einen Sturz vermeiden. Plattfuß hinten, mein selbst zusammengestelltes Bordwerkzeug, nebst Schlauchspray lagen in meiner Scheune. Nach Rückruf hat mich Stefan abgeholt und die Reparatur wurde zügig durchgeführt. Die Rechnung lief über die Kaffeekasse.

Bis jetzt, Tachostand über 60.000 km, keine besonderen Vorkommnisse mehr. Allerdings plane ich noch einen weiteren Umbau der Bremsanlage. Die Bremsanlage, besonders vorne, ist einfach nicht mehr zeitgemäß. TRW-Bremsscheibe und Belag vo., sowie Brembo Scheibe und Belag hi. werden jetzt zum Saisonstart noch montiert und ich hoffe auf Besserung. Die originalen Triumph-





Für Klassiker - Fans

Ein Tipp von Klaus „Lonni“ Lonnendonker

Sonderhefte von MotorradNews aus dem Syburger Verlag. Zu finden unter: magazine.tourenfahrer.de/motorrad-news/sonderhefte

Folgende Hefte mit Bezug auf englische Motorräder sind lieferbar:

Zeitschrift Kurve - Klassische Motorräder:

- 1/2015 – Norton Commando
- 1/2016 – Triumph X75 Hurricane
- 1/2018 – Seeley-Norton
- 2/2018 – Triumph Bonneville T140
- 1/2019 – Royal Enfield Interceptor Mark 1A
- 2/2019 – Norton Commando – Die letzte Lady
Artikel Dreizylinder
- 1/2020 – Norton Manx gerettet – Projekt letzte Ehre

Ersatzteile empfinde ich als recht hochpreisig. Eine bessere Qualität als bei der Konkurrenz ist für mich nicht ersichtlich. Dadurch bedingt kann ich auch die Rechnungen nach Werkstattaufenthalten nicht als Sonderangebot sehen. Die letzten 6000 km läuft die Triumph Bonneville T100 wieder einwandfrei. Sie ist trotz allem ein guter Alleskönner.

Leider wird die T100 im 2026er Programm nicht mehr angeboten, für mich ist die Speed Twin 900 keine Alternative. Ich werde die Triumph Bonneville T100/2017 wohl noch mindestens eine Saison, also 2026, weiterfahren. Für die Zukunft reizt mich allerdings die Triumph Tiger Sport 660/800. Ich möchte langfristig meinen Fuhrpark auf 1 reduzieren. Der Marke Triumph werde ich sicher treu bleiben.
K.L.



Triumph Daytona Racing Machine, Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Künstlers Björn Bettlewski

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

Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
 Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
 2- & 4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE
 GmbH & Co. KG

Busestraße 26a 28213 Bremen Deutschland | Tel: +49(0)5409-9 06 98 26 | mail: info@elektronik-sachse.de



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 M, L, XL, XXL, XXXL	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.cbcc.de/merchandising.html	

Hier könnt ihr CBBC-Artikel bestellen:

Klaus Struckholt

Niederstr. 27 in 45663 Recklinghausen

Tel.: 0176 34 64 41 04

email: merchandising@cbcc.de

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



CBBC Touring Treff

1. Mai Tour 2026

Teil 1, von Andre Dietrich

Unser diesjähriger Touring Treff führte uns in den Harz nach Osterode, Ortschaft Lerbach. Das Wetter für das gesamte Wochenende versprach sehr gut zu werden -Kaiserwetter- sozusagen.

Die Anreise war für die allermeisten von uns am Donnerstag, den 30. April, Treffpunkt Hotel Sauerbrey. Ab Nachmittag trudelten die vielen Gäste ein und wurden vom Hotel Team freundlich empfangen. Die Maschinen konnten auf dem eigens dafür reservierten Platz aufgestellt werden und bis zum Abend füllte sich der Platz auf über vierzig Motorräder. Vom angrenzenden Biergarten konnten wir unsere Maschinen einsehen und dabei schon in Benzingespräche abtauchen und nebenher schon den Reisedurst löschen. Was will man mehr! Es folgte die Begrüßung durch Thomas, der zusammen mit Petra die Strecke für Freitag und Samstag ausgearbeitet hatte. Dann ein hervorragendes Abendessen und schon waren die Teilnehmer wieder in ihre Gespräche vertieft. Die allermeisten Wiederholungstäter kennen sich schon sehr lange und kommen zum Touring Treff seit vielen Jahren, auch wenn die Anfahrtswege zum Teil erheblich sind. Wir hatten schöne Zimmer, das wurde mir von allen Befragten auch so bestätigt und das Hotel mit Schwimmbecken und Wellness Einrichtung bot mehr, als wir in der verbliebenen Zeit nutzen konnten.

Dann am Freitag, Start 9.45 Uhr zur Fahrerbesprechung! Circa 50 Personen auf 47 Maschinen! Der gestreckte „Lindwurm“ (= Motorrad Kolonne) würde ungefähr 600 Meter lang werden und damit verbunden die Herausforderung den „Wurm“ dann an den Ampeln auf weniger als 70 Meter zu stauchen oder bei Extremstopp den „Wurm“ auch mal in eine lange Bushaltestelle einzupassen. Aber wir machen das ja nicht zum ersten Mal und selbst die neuen Teilnehmer haben schnell verstanden wie das geht. Unsere oberste Devise: Wir wollen alle gesund nach Hause kommen! Unser vorrausfahrender Guide Thomas war mal wieder mit einem Motorrad in Polizei-Lackierung unterwegs (Marke wird nicht verraten, da nicht englisch) und repräsentierte im Straßenverkehr den notwendigen Anspruch auf Respekt und Vorsicht und wo das nicht reichte, wurde das Warnlicht aktiviert und auch mal lauter bekannt gemacht, dass hier eine Motorradkolonne unterwegs war. Das sorgt für Sicherheit und mit der dazugehörigen Disziplin in den eigenen Reihen waren das die besten Voraussetzungen.

Der erste Tag stand unter der Überschrift „Rund um den Bocksberg“. Gleich vom Hotel in Lerbach los, ging es schon sehr bald über schmale, kurvige Straßen nach Clausthal Zellerfeld. Ein Warm-Up,

das wir uns schöner nicht wünschen konnten. Weiter ging es zur Stabkirche. Dort angekommen, war eine kurze Pause und Besichtigung der Kiche angesagt. Die aus Holz errichtete Stabkirche kommt mit einer nordischen Architektur daher, wurde um 1900 errichtet, war für lutherisch evangelische Christen und steht in einem sehr gut erhaltenen Zustand da. Weiter ging es mit dem „Lindwurm“ nach Goslar und rein ins Städtle mit der ganzen Kolonne, da hat sicher manche Schaufensterscheibe von den Nortönen freudig mitvibriert! Treffpunkt Kaiserplatz Goslar, weitere kurze Pause. Weiter gings zur Oker Talsperre, Altenau, Torfhaus und bis nach Braunlage, zur Mittagspause in der Gaststätte „Altes Forsthaus“. Das Bedienteam bewältigte die eingefallene Meute super schnell und gut gesättigt fuhren wir weiter über Bad Lauterberg, an der Silberhütte vorbei und passiert einen verbliebenen DDR Grenzturm.

Die Straßen und damit Strecken waren sorgfältig ausgesucht und geprüft worden für unser Vorhaben. Wir sahen wunderschöne Berg- und Wiesenlandschaften, fuhren entlang kleiner, schmaler Sträßchen, lauschten entlang der Felswände den betörenden Klängen von BSA's, Nortöne, Triumph und Royal Enfield Maschinen. Bald sollen ja wieder weitere Exoten wie Ariel, Matchless, AJS und Velocette das Orchester erweitern, doch das ist eine andere Geschichte. Und die erzählen wir dann in 2027! Schon seit Goslar waren uns aber gerade in den Berggebieten die vielen Totholzstämme aufgefallen. Zeitweise in solcher Masse, dass es bedrückend wirkte und sehr bewusst wurde uns, was so ein Borkenkäfer bei warmem Klima alles anrichten kann! Oder war es auch der saure Regen? Wir befanden uns aber eben auch im Nationalpark Harz und dort soll solches Totholz so belassen werden. Über Brockhagen, Brochhausen und viele weitere Orte erreichten wir nach 169 Kilometern Fahrstrecke gegen 16.00 Uhr unser Hotel in Lerbach. Sofort wurden wir wieder vom Hotel Team mit Getränken versorgt, und wen wundert's nach so vielen Kilometern den Mund halten, die ganze Mannschaft fiel über das gute Essen her und versank dann bald bis in die Nacht in seine Gespräche. Ein voller Erfolg der erste Tag, keine Liegenbleiber, alles ist sehr gut verlaufen bei super gutem Wetter und wir haben viele Eindrücke mitgenommen!

Teil 2, Ausfahrt Rund um den Brocken, von Martin Merkel

Prolog

Eigentlich bin ich nicht so der Fan vom Besuch eines Treffens mit dem Motorrad auf dem Anhänger. Nur diesmal sprang ich über meinen Schatten und habe die Triumph Adventure aufgeladen.

Die 500er mit ihrem 9 Liter Tank ist kein Reisemotorrad und sollte nach einer längeren Standzeit für die Ausfahrten wieder mal bewegt werden. Um nicht alleine die weite Strecke zu fahren, habe ich mich mit Andre zusammengetan, bin zuerst nach Herrenberg gefahren, dort haben wir beide Motorräder auf seinen geliehenen Hänger geladen und zu zweit ging es in den Harz. Die Fahrzeit verging wie im Flug, gab es doch immer etwas zu bereden. Gegen 15.30 Uhr erreichten wir entspannt unser Ziel, das Tourenfahrer Partnerhaus Hotel Sauerbrey.

Ausfahrt Rund um den Brocken am Samstag 2.Mai. Wie immer, eine viertel Stunde vor Abfahrt zuerst das Briefing, wo Thomas nochmals darum bat, sich unbedingt bei ihm abzumelden, wenn man vorzeitig die Tour verlassen wolle, denn das hatte ja am Vortag nicht so gut funktioniert! Dann ging es pünktlich um 10 Uhr los, wir starteten mit so etwas über 40 Motorrädern nach Osterode und von dort auf die vierspurige B4. Das Ein- und Ausfädeln auf die Schnellstraße hat trotz der vielen Motorräder reibungslos geklappt. Überhaupt hat sich jeder der Mitfahrenden sehr diszipliniert verhalten, sonst würde es mit so einer großen Gruppe nicht funktionieren. Weiter ging die Fahrt in das Siebertal nach St. Andreasberg. Unterwegs machten viele Schilder auf die lange Bergbautradition im Harz aufmerksam, ist der Harz doch geprägt vom Bergbau, wo schon in frühester Zeit Silber, Kupfer, Eisen, Blei und Zink abgebaut wurden. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts ist z.B. die Hälfte der Silbervorkommen in Deutschland im Harz gefördert worden. Im Harz gibt es auch überproportional viele Talsperren, die die umliegenden Landkreise und auch große Teile Niedersachsens und Sachsen-Anhalt mit Wasser versorgen. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Oberharzer Wasserwirtschaft zum UNESCO Weltkulturerbe gehört. Es besteht aus einem weitverzweigten Netz von Gräben, Teichen und unterirdischen Wasserläufen, das ursprünglich für den Bergbau angelegt worden war und heute noch zur Wasserverteilung dient.

Unser nächster Halt war dann auch an der Rappbode Talsperre, die schon 1938 erbaut und 1954 erweitert worden war und mit einem Stauseevolumen von 109,8 Mio. Kubikmetern die größte ist. Dass der Harz zu den bedeutenden Naherholungsgebieten gehört, hat man hier

gemerkt. Der Parkplatz war rappellvoll. Glücklicherweise war die Busspur nicht belegt und wir konnten dort die halbe Stunde ohne Probleme parken. An der Talsperre gab es dann auch die verschiedensten Attraktionen für Action Fans: am Einfachsten dabei war noch die 480 m lange und 100 m hohe Hängebrücke bei der man, natürlich gegen Gebühr, die Talsperre und den Stausee von oben bewundern konnte. Das Abgefahenste jedoch war eine Doppelseilrutsche, bei der man 1km lang mit ca.80 km/h ins Tal fliegen konnte. Alles nichts für mich!

Weiter ging es recht kurvig über mal breitere, mal schmalere Straßen nach Wernigerode, wo wir eine Stunde Mittagsrast machten. Thomas und Petra blieben bei den Motorrädern, so dass wir unsere Sachen dort lassen konnten. Einige, auch ich, fanden einen schattigen Platz in einem Imbiss gegenüber dem Parkplatz, dessen organisatorisches und kulinarisches Angebot jedoch nicht so toll war! Auf der Rückfahrt machten wir noch kurz Rast an einer Waldlichtung (warum wohl?) und erreichten unser Hotel so gegen 16.30 Uhr, wo unser Wirt schon mit den Vorbereitungen für einen Grillabend beschäftigt war. Hier möchte ich anmerken, dass wir in dem Hotel Sauerbrey hervorragend untergebracht und bewirtet wurden. Gerade der Grillabend war das Highlight mit Würsten und verschiedenstem Fleisch, (die Rippchen waren doch gigantisch, oder?) mit Salat und Gemüse, mit Pommes und Kroketten, eigentlich alles was das Herz begehrt und den Bauch voll macht!

Epilog

Am Sonntag, nach einem ausgiebigen Frühstück, wurden so nach und nach die Motorräder gepackt und es verabschiedeten sich zuerst die, die noch eine weite Strecke vor sich hatten. Wir hatten es nicht so eilig und starteten so gegen 10 Uhr zur Heimfahrt. Zum Schluss möchte ich nochmals das Hotel hervorheben, das uns königlich bewirtet hat. Vielleicht könnte es uns einmal als Standort für einen Touring Treff dienen, der uns dann in das Weserbergland führt.

Viele Grüße vom Bodensee

Fotos: A. Dietrich, M. Merkel, Lonni







Motortechnik

Rainer Traupel

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

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

Eignen sich „englische“ Motorräder für den „deutschen“ Motorradsport?

Ein Blick zurück ins Jahr 1913. Martin Merkel hat uns dieses Zeitdokument zugeschickt, ein Leserbrief, erschienen in der Ausgabe 1/1913 der Zeitschrift „Der Motorradfahrer“. Kurz vor Ausbruch des 1. Weltkriegs hatten Motorräder aus England hierzulande wohl keinen leichten Stand...

Der Artikel über das englische „Scott“-Motorrad in Nr. 46. 1912. des „Motorradfahrer“ wird bei den deutschen Motorradfahrern und denen, die es noch werden wollen, gewiss viel Interesse erregt haben. Viele Kameraden stehen zum Frühjahr vor Ankauf einer neuen Maschine. Schwankten diese bisher vielleicht nur zwischen den verschiedenen bisher in Deutschland hergestellten und vertriebenen Maschinen, so wird bei vielen Motorradfahrern die neue Frage auftauchen: Wie wäre es mal mit einem „englischen“ Motorrad?

Obwohl über englische Motorräder an dieser Stelle wiederholt geschrieben ist, sei es mir erlaubt, etwas näher auf die Gründe einzugehen, warum die englischen Motorräder bei ihrer anerkannt erstklassigen Qualität und Leistungsfähigkeit in ihrer jetzigen Konstruktion in Deutschland nicht viel Anklang und Absatz finden werden.

Zunächst sei festgestellt, dass die englischen Maschinen, namentlich „Scott“, für deutsche Verhältnisse viel zu kompliziert sind. Ich will damit nicht sagen, dass man diese Maschinen darum nicht auch bei uns gebrauchen kann. Wer aber, wie ich, jährlich etwa 20 - 25000km „herunterreißt“, der wird nicht nur die Erfahrung gemacht haben, dass man die wenigsten Defekte an der Maschine hat, an der am wenigsten „dran“ ist, sondern der wird auch bemerkt haben, dass es mit den technischen Kenntnissen seiner deutschen Kameraden teilweise nicht „weit her“ ist. Ich habe oft Gelegenheit, nicht nur Motorradfahrern, sondern auch Wagenfahrern wieder auf die Beine zu helfen, und muss staunen, wie wenig diese Leute oft von den einfachsten Sachen, wie Düsenverstopfung, Kerzendefekt usw., trotz der scharfen Prüfungsvorschriften, verstehen. Dass ich mal einen Wagenfahrer antraf, der seine Kolbenringe im Auspufftopf suchte, sei nur nebenbei bemerkt.

Es steht jedenfalls fest, dass der Engländer mehr technische Kenntnisse besitzt, als der motorsporttreibende Deutsche. Hinzu kommt, dass der englische Geschäftsmann weniger arbeitet (am Sonnabend werden die Bureaus usw. mittags geschlossen), infolgedessen seinem Fahrzeug mehr Pflege angedeihen lassen kann. Nicht zu vergessen die wohlthuende Ruhe des Engländers. Hat dessen Wagen oder Motorrad einen Defekt, so wird erst die Pfeife angesteckt und dann wird mit der größten, ich möchte sagen, Pomadigkeit der Defekt behoben. Diese Szenen konnte ich selbst während des Tourist-Trophy-Rennens 1911, das ich mitbestritt, beobachten.

Hast Du dagegen schon, lieber Leser, einen Landsmann beobachten können, dessen Benzinroß den Dienst plötzlich versagte? Dieser steckt keine Pfeife in Brand und sucht nach der Ursache des Defektes. Nein, wozu auch? Er versteht ja in den meisten Fällen doch nichts davon. Umso besser aber schimpft und flucht er auf die verd... te Karre und auf die Fabrik, die solchen „Dreck“ baut, die soll aber einen Brief bekommen, den sie sich nicht hinter den Spiegel steckt usw. Die es angeht: „Hand aufs Herz“, habe ich recht? Ich will es gerne gestehen, dass ich es ja ebenso machte zu einer Zeit, als ich noch die Zündkerze mit dem Auspufftopf verwechselte. So ist der deutsche Motorfahrer im Durchschnitt. (Na, na, alle? Anm. d. Red.)

Betrachten wir uns nun ein deutsches Motorrad, ganz gleich welchen Fabrikats. Der Motor hat nur die Organe, die er zur Funktion unbedingt braucht: der Magnet wird durch Zahnräder angetrieben, ein Verstellen oder ein Defekt an der Übertragung ist so gut wie ausgeschlossen. Die Übertragung auf das Hinterrad geschieht durch einen Keilriemen, dessen Spannung man bei einigen Modellen vermittelst der Exzenterriemenspannung regulieren kann. Der Rahmen ähnelt dem eines Fahrrades, hat Pedale mit Kettenantrieb auf das

Hinterrad zum Inbetriebsetzen der Maschine. Also alles Sachen, die jedem Radfahrer teilweise geläufig sind. Wie ganz anders sieht dagegen ein englisches Scott-Motorrad aus?

Zunächst der Motor. Derselbe arbeitet in diesem Falle als Zweitaktmotor. Ich will unerörtert lassen, ob der Zweitaktmotor dem Viertaktmotor in Zukunft große Konkurrenz machen wird. Meiner Ansicht nach überwiegen die Nachteile beim Zweitaktmotor die Vorteile. Letztere waren höchstens die Wirkungsweise des Motors als Vierzylinder, der daraus sich ergebende ruhige Lauf, sowie die bessere Bergsteigefähigkeit. Die Nachteile sind der hohe Benzinverbrauch und die fast unentbehrliche Wasserkühlung. Letztere erhöht nicht nur bedeutend das Gewicht der ganzen Maschine, sondern ist auch die Ursache aller möglichen Defekte. Bei einem Sturz (wer ist noch nicht gestürzt?) geht der Kühler meistens „flöten“ und gerade ein Kühlerdefekt ist so ziemlich das Unangenehmste, was einem passieren kann.

Absolut nicht nach unserem Geschmack ist die Ausbildung des Motors als Schiebermotor. Bei den Wagen ist ja die Frage, ob Ventil- oder Schiebermotor vorzuziehen ist, noch nicht gelöst. Jeder Kenner wird aber zugestehen müssen, dass es viel leichter ist, ein gebrochenes Saug- oder Auspuffventil auszuwechseln, das jeder Motorradfahrer als Ersatz mitführen sollte, als einen Schieber- oder gar ventillosen Motor „auseinander zu pellen“. Bedenklich für unsere deutschen Fahrer sind auch die vier oder fünf Ketten, die zum Antrieb aller möglichen Teile dienen. Reißt irgendeine Kette, z. B. die zum Magnet, so stehen 95 von 100 Fahrern hilflos da. Es gibt genug Berufsschauheure, denen das Magneteinstellen böhmische Dörfer sind, folglich kann man es vom Herrenfahrer auch nicht verlangen.

Ich höre jetzt überall den Schrei nach dem „leichten“ Motorrad. Die Scott wiegt fahrbereit etwa 120 kg, wiegt also noch mehr als die neuen 6 1/2 PS N. S. U., die bis 110 km laufen, während Scott „nur“ ein etwa 85 km-Tempo erreicht. Das hohe Gewicht bedingt natürlich auch einen größeren Reifenverbrauch. Bleibt noch der Preis zu nennen, der, soviel ich weiß, etwa 1400 M beträgt, eine Summe, für die man zwei leichte deutsche Motorräder bekommt.

Was den Sieg der „Scott“-Maschine im Tourist-Trophy-Rennen anbelangt, so ist dabei nichts Besonderes. Wer die Strecke kennt, weiß auch, dass ein Sieg in diesem Rennen in erster Linie vom Fahrer abhängt. Nebenbei will ich aber doch bemerken, dass im Vorjahre, als ich ebenfalls das Rennen bestritt, durch Reifendefekt mit einem dreifachen Salto jedoch leider aus dem Rennen kam, vier oder fünf „Scott“ ins Rennen gingen und keine das Ziel erreichte. Ein einmaliger Sieg ist noch kein Beweis für die Überlegenheit einer Marke. Was vielen Lesern gewiss unbekannt sein wird, ist auch die Tatsache, dass mehr deutsche Motorräder in England laufen, als englische Maschinen bei uns.

Ich möchte nochmals ausdrücklich betonen, dass die englischen Motorräder allererste Werkmannsarbeit darstellen, für deutsche Verhältnisse aber zu schwer und kompliziert sind, denn der Geschäftsmann, Arzt usw. braucht bei Benutzung von Feldwegen, Nebenstraßen und sogenannten Radfahrwegen leichte, handliche Maschinen, die nicht so kompliziert sein dürfen und stete Betriebsbereitschaft bei wenig Pflege gewährleisten. Diesem Gesichtspunkt entsprechen mehr die deutschen Motorräder, denn sonst würden bei dem bekannten Nationalstolz der Engländer nicht so viele deutsche Maschinen den Weg über den Kanal antreten. Und dass die deutschen Maschinen tatsächlich Vollendetes darstellen, beweist auch der Umstand, dass alle größeren Konkurrenzen in Deutschland, auf Straße und Bahn, von deutschen Maschinen gewonnen wurden, obgleich wiederholt Fahrer mit ausländischen Maschinen am Start erschienen.

Es ist mir bekannt, dass zu den nächstjährigen Konkurrenzen mehrere unserer besten Herrenfahrer mit ausländischen Maschinen am Start erscheinen werden. Ich glaube aber, auch in diesem friedlichen Wettkampf werden die Worte des Engländers zur Wahrheit werden, der seinerzeit sagte: „The Germans to the front“.

A. Boldt.



Text: Manfred Ahrens, Fotos: Bennet Ahrens

Norton M 50 - a poor mans Manx

Hier eine kleine Geschichte über meinen Norton M 50 Renner. Ich glaube, es war etwa 1984 als ich darüber nachdachte, ein Gespann für die Familie anzuschaffen. Ein Freund in England hatte mich darauf gebracht, eine Norton ES 2 als Gespann aufzubauen. Ich hatte damals Kontakt mit einem Freund in Bexley Heath, der rund um London alle Händler und Gelegenheiten für British Bikes kannte. Er selber hatte eine ES 2 demontiert auf dem Boden stehen. Er besorgte mir eine Norton M 50. Das ist die ES 2 mit 350 ccm. Einen 500er ES 2 Motor erwarb ich günstig beim Brit-Bike-Händler Joe Francis in London. Später konnte ich noch einen Seitenwagen der Marke Squire, einen Eineinhalbsitzer, aus Leeds holen. Daraus stellte ich das Gespann zusammen und ein Jahr später wurde der 500er Motor eingebaut. Das Gespann habe ich immer noch. Vorsichtshalber besorgte ich mir damals Teile für einen weiteren Norton Single. Falls mir ein Autofahrer mal mein Gespann kaputtfahren sollte, wollte ich es wieder aufbauen können.

2007 wurde ich pensioniert und hatte etwas mehr Zeit für mich und meine Motorräder. 2011 kramte ich alle Teile von der Single zusammen und baute den Renner daraus. 2012 fuhr ich in den Niederlanden meine ersten 4 Rennen beim HMV (Historische Motorsport Vereniging) und war hellauf begeistert. Im Winter auf 2013 wurde der Motor überholt und brachte auf dem Prüfstand 22 PS. Darauf folgten sehr schöne Rennjahre bis einschließlich 2016. Ich erzielte gute Ergebnisse mit der M 50. In den Jahreswertungen des Clubs erreichte ich in der Klasse bis 350 ccm 2013 und 2014 den 3. Platz. 2015 wurde es der 4. Platz und 2016 der 2. Platz. Mehr konnte nicht gehen, da die Niederländer zum Teil alle Rennen im Jahr fuhren. Das konnte ich aufgrund der längeren Anfahrt nicht leisten. Ich war jedenfalls sehr zufrieden.

Nun wollte ich noch einmal mit einem schnelleren Motor fahren. Never change a winnig Team, den Spruch hatte ich dabei nicht beachtet. Statt meinen zweiten Motor, den ich mittlerweile erstanden



Venray 2025



Mill Zeeland 2025

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

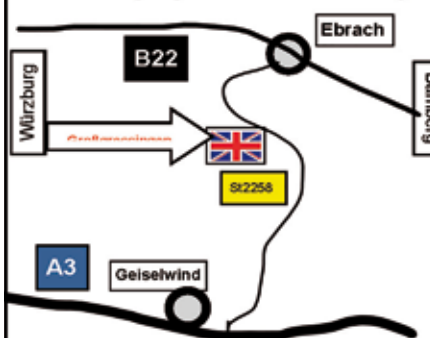
Treffen "englischer Motorräder" in Franken

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





















21. CBBC

Engländertreffen im Schwarzwald

04. Juli 2026
D-79733 Görwihl-Hartschwand / Elbehutthof



PROGRAMM

Samstag, 04.07.
ab 10.00 Uhr am Nachmittag
am Abend
Beginn des Engländertreffens
Bei gutem Wetter ca. 50 km Ausfahrt
Benzingespräche

Sonntag, 05.07.
ab 08.30 Uhr
Brit Biker Brunch. Ende ca. 14.00 Uhr
Lang Distanz Biker können sich Sonntags auf Freitag im Motorradlager anmelden.

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



BRIT BIKER WHISKY

Massentagungen Anmeldekarte bitte direkt unter Tel. 07794 1823 Reservierungen werden nur bis Samstag 22.00 Uhr gelassen. Sofern kein Anmeldekarte auch für Camper und Besucher!



Stammtisch für klassische englische Motorräder und Motorrad-Oldtimer am 1. Sonntag im Monat

April - Oktober: Elbehutthof in Hartschwand
November - März: Glets 3 in Wehr
Beginn 10.00 Uhr, Ende ca. 13.00 Uhr



19. Vogtländisches Engländer Treffen

Fr. 10. bis So. 12.07.2026
50.544550 N / 11.974571 O




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

Ablauf:
Freitag, Anreise, Abends Gastronomische Versorgung
Samstag, ca. 10.00 Uhr Ausfahrt durchs Vogtland bis ca. 17.00 Uhr
Sonntag, nach dem Frühstück Auflösung

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



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



3. Taunus Treffen

Für Britische und Klassische Motorräder

28. - 30.08.2026

in 56357 Rettershain

Mit Jahreshauptversammlung am Sa.!

Bergstraße 10 (am Dorfgemeinschaftshaus)



Infos unter: www.cbbs.de
und Uli S. 0159 - 01 16 06 16



BRITISH BIKER MEETING

am 19. September 2026



Treffen für Freunde Englischer Motorräder



D-88213 Ravensburg-Dürnast,
Alberskircher Straße 3
Landvogtei bei Geli

Freitag: Anreise, ab ca. 18 Uhr Stammtisch mit den Ducati Freunden Bodensee
Samstag: Frühstück, kleine Ausfahrt durch das Bodensee Hinterland. Start 11 Uhr,
abends Benzingespräche
Sonntag: Frühstück, Abreise
Zimmer: Landvogtei (0170/8995356) und Pension Rose (07546/917843)
Zelten ist eingeschränkt möglich

Kontakt : martin@merkel.sh



FANTIC

FAHRWERK

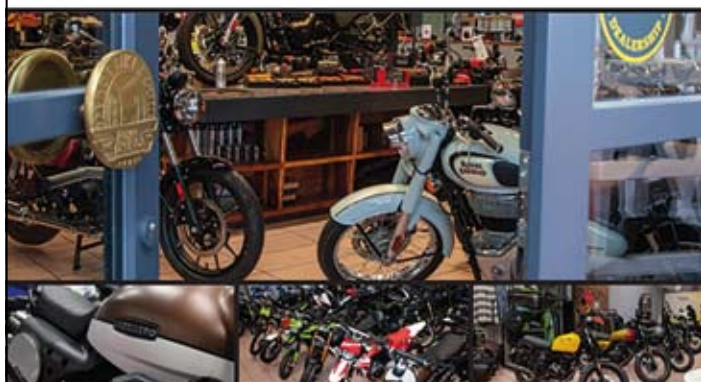
ALOTRON



BRIXTON



MOTORRADHAUS
STOCKSIEFEN



Erlebe die Freiheit auf zwei Rädern

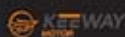
Adam-Opel-Straße 8 - 64569 Nauheim

☎ 06152 61336

✉ dasmotorradhaus@t-online.de

Facebook Motorradhaus Stocksiefen

Instagram motorradhaus_stockiefen



Benelli



ROYAL
ENFIELD

QUARTIER ★ LATIN ★

Bar KNEIPE LIVE-STAGE
SINCE 1992



WWW.
QUARTIER-LATIN.INFO

BAHNHOFSTR. 60
KALDENKIRCHEN

BRING YOUR BIKE
AND HAVE A DRINK

EVERY DAY
FROM 8 PM



Vergaser-Synchronisation

Text / Fotos: Martin Kolb

Vorweg: dieser Beitrag ist keine präzise Anleitung, sondern er soll Euch lediglich das Thema grob näher bringen. Somit könnt Ihr besser einschätzen, ob Ihr diese Arbeit tatsächlich selbst durchführen wollt. Falls ja, müsst Ihr natürlich noch etwas tiefer in die Materie einsteigen.

Die Einzylinder Fahrer/innen unter Euch können hier gleich weiter blättern. An einem Single oder einer Triumph Tiger mit nur einem Vergaser gibt es nichts zu synchronisieren. Bei mehr als einem Vergaser sieht das anders aus. Unruhiger oder schlecht einstellbarer Leerlauf und verstärkte Vibrationen, sowie unsaubere Gasannahme bei Mehrzylindern können auf nicht synchron arbeitende Vergaser hindeuten. Wie beim Tauziehen müssen alle „im Takt“ sein und gleichzeitig ziehen, damit die größtmögliche Kraft entfaltet werden kann.

Voraussetzungen

Die Vergaser selbst müssen natürlich in einem guten Zustand, sauber und nicht verschlissen sein. Dass die zu prüfenden Vergaser identisch bestückt sind, sollte ebenfalls klar sein. Bevor man sich an die Synchronisation macht, muss zuerst geprüft werden, ob alle sonstigen Einstellungen passen: Ventilspiel und Zündung müssen korrekt eingestellt sein, alle Zündkerzen müssen in Ordnung sein, ebenso der Luftfilter und die Ansaugstutzen (der Motor könnte hier Falschluf ziehen). Zum Schluss muss auch das Spiel in den Gaszügen bei jedem Lenkeinschlag passen. Ohne diese vorangehende Überprüfung macht die Synchronisation keinen Sinn.



Vergaser und Ansaugstutzen einer 750er Commando. Anstelle des Interferenzrohr zwischen den Krümmern hat sie einen Verbindungsschlauch zwischen den Ansaugstutzen. Hier (Pfeile) können die Messschläuche angeschlossen werden

Wozu Synchronisieren?

Der Motor saugt, wenn der Kolben sich nach unten bewegt, das Benzin-Luftgemisch aus den Vergasern an, dadurch entsteht ein Unterdruck. Nur wenn dieser Unterdruck in allen Ansaugstutzen gleich ist, bekommen die Brennräume mit gleicher Geschwindigkeit das Gemisch. Das ist eine der Bedingungen für einen gleichmäßigen Motorlauf. Reguliert wird die Füllgeschwindigkeit durch die Drosselklappe bzw. den Schieber (bei unseren Amals) der einzelnen Vergaser.

Wie wird eingestellt?

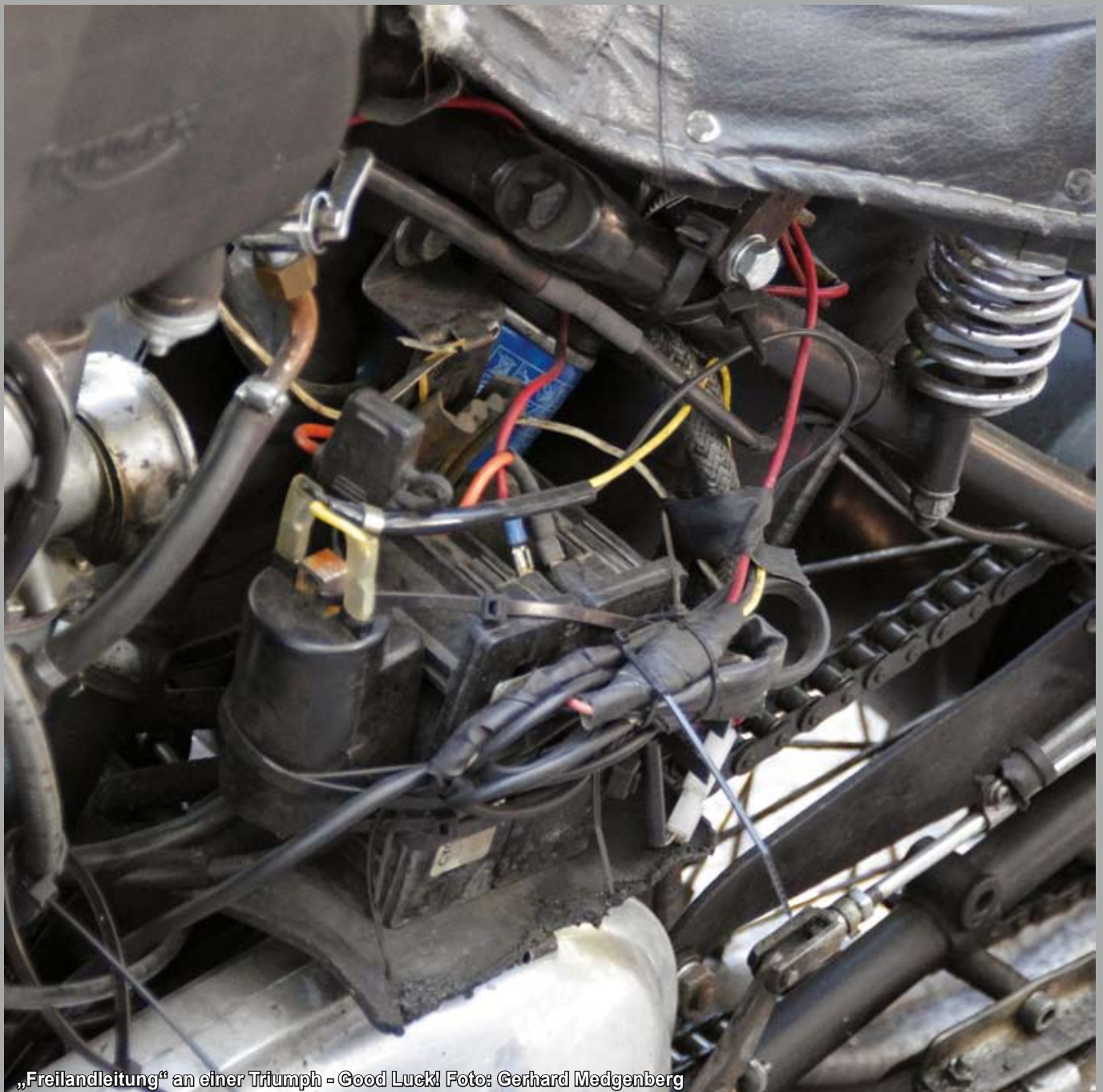
Werden die Vergaser, wie bei den meisten unserer Twins, über einzelne Bowdenzüge gesteuert, wird über die Einstellschrauben der Bowdenzüge oben am Deckel des Vergasers eingestellt. Bei drei oder mehr Zylindern ist die Schieberbetätigung der einzelnen Vergaser i.d.R. über ein Gestänge verbunden. An diesem Gestänge befinden sich dann Stellschrauben für jeden einzelnen Schieber. Um die Schrauben zu erreichen, braucht man meist einen extra langen Vergaser-Schraubendreher.

Das Prüfmittel: Synchrontester

Um die Vergasersynchronisation prüfen, bzw. einstellen zu können braucht man Unterdruckuhren, quasi das Gegenteil eines Druckmessers für den Reifendruck. Für jeden Zylinder wird eine Unterdruckuhr benötigt, damit man gleichzeitig messen kann. Die Uhren gibt es als Paar oder 4er-Sets, man bezeichnet sie als Synchrontester und die benötigten Schläuche und Adapter sind normalerweise dabei. Ein Paar gibt es ab ca. 70 €, das 4er Set



Mikuni Vergaser-Batterie einer Hinkley Trident. Die Anschlussstutzen für die Messschläuche befinden sich oben am Vergaserdeckel (Pfeile). Hier muss der Tank zum Anschließen der Messschläuche und zum Einstellen abgenommen werden.



„Freilandleitung“ an einer Triumph - Good Luck! Foto: Gerhard Medgenberg