

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



AKTUELLES VOM VIZE

Hallo zusammen,

ich habe den Vorstand zu unserer Vorstandssitzung am 13.06.2026 ins Tourenfahrer Hotel „Zur Schmiede“ in Alsfeld-Eudorf eingeladen. Das Hotel liegt für alle Vorstandsmitglieder vom Wohnort her in der Mitte. Auch wollte ich es mir anschauen für evtl. Touring Treff 2028.

Die Vorstandssitzung unseres Clubs fand gemäß der zuvor festgelegten Tagesordnung statt und dauerte rund 3 1/2 Stunden. In einer intensiven, konstruktiven und kreativen Arbeitsatmosphäre wurden zahlreiche wichtige Themen ausführlich diskutiert. Ziel war es, den Verein zukunftsorientiert weiterzuentwickeln und organisatorische Ab-



läufe zu optimieren. Sitzung waren unter men zur Steigerung grades des CBBC, die Retro-Händler, und Festlegung zu Zuschüssen für bestehende Handlungsweise bei Aufwandsentschädigungen. Darüber hinaus wurde die Kandidatensuche für die bevorstehende Wahl des Vereinsvorsitzes besprochen. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung der Internetseite, Ideen und Konzepte für das Merchandising, Überprüfung der vorhandenen Stammtische auf Änderungen / Betreuung usw., Haftungsausschluss bei Veranstaltungen, wie gehen wir damit um, die Planung von Sondertreffen und weitere Vereinsaktivitäten, um nur einige zu nennen. Zu allen Tagesordnungspunkten fand ein offener und engagierter Austausch statt. Der Vorstand fasste mehrere Beschlüsse und legte konkrete Maßnahmen für die weitere Umsetzung fest. Die Sitzung verdeutlichte das große Engagement aller Beteiligten und die gemeinsame Zielsetzung, den Verein nachhaltig weiterzuentwickeln und das Vereinsleben weiter aktiv zu gestalten.



Schwerpunkte der anderem Maßnah- des Bekanntheits- zum Beispiel über die Überarbeitung von Regelungen Treffen, sowie die

Gerade in einer Zeit, in der Fahrzeuge immer digitaler und komplexer werden, zeigen unsere Maschinen, dass Fahrfreude, Technikverständnis und Kameradschaft zeitlos sind. Umso wichtiger ist es, dieses besondere Hobby zu pflegen, Erfahrungen weiterzugeben und neue Begeisterte für die Faszination britischer Motorräder zu gewinnen. Ich wünsche allen Mitgliedern weiter eine pannenfreie Saison, hoffe Euch alle zur JHV in Rettershain begrüßen zu dürfen, allzeit gute Fahrt und viele schöne Begegnungen bei unseren Veranstaltungen.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter

AUS DER REDAKTION

Hallo CBBC'ler,

Endlich mal eine etwas „dickere“ Ausgabe, auch Dank eines vollen Treffen-Terminkalenders und einigen fleißigen Mitgliedern, die ihre Erlebnisse mit Euch teilen. Ich war selbst viel unterwegs, war fast schon stressig, wenn man zwischendurch noch zur Arbeit musste. Falls Euch diese Ausgabe etwas verspätet erreicht, liegt es genau daran. Die Treffen, die ich angesteuert habe, waren sehr gut besucht, was die Veranstalter immer freut. Nur im alten Kohlelager war wohl wegen der Hitze weniger los als sonst, da können die Veranstalter aber nix für, es gab noch genug Schattenplätze. Mein herzlicher Dank allen Treffen-Machern, die unsere Gemeinschaft stärken und auch

ein gutes Bild nach wegen ausster-

Meine nächste Tour zum **Black Sha-Schweiz**, vielleicht **07./08. August auf der Heuwiese in Weite/SG**. Nächster wichtiger CBBC -Termin ist das Treffen in Rettershain, dort bei der JHV könnt ihr Eure Anliegen direkt vorbringen und besprechen. Ach ja, einen neuen 1. Vorsitzenden suchen wir auch noch...



außen senden. Von bende Art.

führt mich wieder **dow Treffen** in die sehen wir uns am

Grüße aus dem Ländle

CBBC TERMINE 2026

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

03.10. 4. BOB (Best of British) auf der Radrennbahn von Bielefeld

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

Mai Ausfahrt 2026

Text / Fotos: Werner Molls

Unsere Mai Ausfahrt 2026 ist bereits wieder Geschichte. Als Erstes einen herzlichen Dank an Petra & Thomas für die großartige Vorbereitung. Wir waren im Hotel Sauerbrey in Lerbach, in der Nähe von Osterode untergebracht. Die Verpflegung war vorbildlich. Wir waren bereits mit Sabine und Richard am Dienstag angereist. Dienstagnachmittag fuhren Walli und ich noch eine kleine Runde, über Clausthal Zellerfeld und Bad Grund, durch den Harz. Die Hänge waren weit sichtbar mit abgestorbenen Bäumen übersät. Am Abend tauchte dann noch Lonni auf, beim Abendessen haben wir die Touren für die nächsten zwei Tage beschlossen.

Am Mittwoch sind wir nach Quedlinburg gefahren. Unsere Commando zickte erst mal rum, ich hatte die Gaszüge mit den Riemen vom Tankrucksack gequetscht. Der Fehler war schnell behoben. Sabine, Richard und Lonni waren schon vorgefahren, dank der modernen Kommunikation hatten wir uns auch schnell gefunden. In Quedlinburg haben wir die malerische Altstadt zu Fuß erkundet. Vor der Rückfahrt tauchte dann noch Lupo auf. Zurück ins Hotel fuhren wir gemeinsam. Beim Abendessen schlug Lonni für Donnerstag eine Tour nach Mühlhausen in Thüringen vor.

Nach dem Frühstück starteten Sabine und Richard mit dem Guzzi Gespann, Lonni mit seiner neueren Triumph, Lupo mit der neuen Royal Enfield und ich mit unserer 750 Norton Commando. Walli fuhr mit dem ÖPNV nach Osterode. Unsere Anfahrt ging recht zügig von statten, die Landschaft wurde flacher, im Gegensatz zu den vorangegangenen Harz-Touren. Zum Mittagessen kehrten wir im „Brauhaus Zum Löwen“ ein. Am Nachbartisch hatte sich ein Mann einen Meter Bratwurst bestellt, er war sichtlich bemüht diese zu verspeisen. Nach dem Mittagessen erkundeten wir die sehenswerte Altstadt von Mühlhausen zu Fuß und genossen die historischen Eindrücke. Am Abend im Hotel waren auch die anderen Besucher des Treffens bereits angekommen, sodass der Speisesaal gut gefüllt war. Nach dem Essen bot sich die Gelegenheit, sich auszutauschen und von den Erlebnissen und Aktivitäten zu berichten, die jeder während des vergangenen Winters unternommen hatte. Es wurde viel erzählt, gelacht und diskutiert, sodass der Abend einen gelungenen Auftakt für die kommenden Tage bildete.

Freitagmorgen stand die erste gemeinsame Ausfahrt auf dem Programm. Über 40 Motorräder waren am Start und sorgten für eine beeindruckende Kulisse. Thomas übernahm die Führung der Gruppe und leitete uns auf einer abwechslungsreichen Route durch die Region. Die Fahrt führte uns zunächst durch Clausthal-Zellerfeld, anschließend weiter nach Goslar und Braunlage. In Braunlage legten wir eine Mittagspause ein, im Restaurant hatte Thomas uns schon angekündigt. Nach dem Mittagessen entschieden Walli und ich, allein zum Hotel zurückzufahren. Am Abend im Hotel wurde ein sehr umfangreiches Buffet angeboten. Anschließend: The same procedure as every year!!!

Am Samstag sind Walli und ich mit dem Auto nach Goslar gefahren, hier haben wir mit leichter Kleidung einen ausgiebigen Spaziergang unternommen. Im Hotel am frühen Abend gab es das letzte gemeinsamen Abendessen, wir saßen bei bestem Wetter auf der Terrasse und konnten Allerlei gegrilltes genießen. Sonntag war nach dem Frühstück Aufbruchstimmung, jeder fuhr in seine Richtung nach Hause. Wir hatten über die gesamte Zeit wunderbares Wetter und es wurde von Tag zu Tag wärmer.

Einen besonderen Gruß möchten wir denen senden, die aus gesundheitlichen Gründen daheimbleiben mussten.

Walli & Werner



Quedlinburg



Tour nach Mühlhausen



Ausfahrt



Werners Commando



Foto: M. Kolb

CBBC-Treffen in Wendhausen / Lüneburg

Mit dem Lüneburger Treffen eröffnete ich meine Touren-Saison 2026. Es war sehr gutes Wetter vorhergesagt, anders als letztes Jahr, als es vor allem nachts ziemlich kalt wurde. Leider konnte Roland dieses Jahr nicht mit, so bin ich am Freitagmorgen alleine mit der Hinkley-Daytona auf die Piste. 50/50 - Autobahn/Landstraße war der Plan, anders sind die ca. 650 km an einem Tag kaum zu schaffen. Schlussendlich wurden es doch mehr Landstraßenkilometer, inklusive einem kurzen Stopp in Melsungen, Nordhessen. Leider war hier nur Zeit für eine kurze Trinkpause und ein paar Fotos am Eingang zur Altstadt. Für die nächsten Jahre habe ich mir vorgenommen, mehrere Tage für An- und Abreise zu Treffen einzuplanen, dann hat man auch mal Zeit für die vielen Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke, anstatt

nur daran „vorbeizubrettern“. Auch ohne Navi lief es ganz ordentlich, so rollte ich gegen 19.00 Uhr, etwas erschöpft, in Wendhausen auf den Meyerhof.

Meine Landsleute Hartmut und Conny, sowie Fritz waren aus Rottweil, bzw. Friedrichshafen gestartet und schon vor mir da. Für einen Freitag war schon mächtig was los, etliche Zelte waren schon aufgebaut und der Hof stand voll mit schönen Mopeds. Und mittendrin ein Rolls-Royce aus den 20ern, so was sieht man auch nicht alle Tage. Ich wurde von vielen Bekannten begrüßt und war schnell in Gespräche verwickelt, habe es aber trotzdem noch geschafft meine „Hütte“ aufzubauen, bevor es am Grill und am Lagerfeuer gemütlich wurde.



Viel Platz unter dem Schleppdach, Foto: M. Kolb



Die begehrten Fischbrötchen, Foto: V. Iserhoht

9. OWL-Treffen im Alten Kohlenlager

O-W-L, sprich: Oh wie I... lustig? lecker? legendär? Dazu fällt mir leider keine richtige Vokabel mit „I“ ein. Auf jeden Fall war das mal wieder ein schönes Treffen, was Andreas und Dietmar dieses Jahr auf die Beine gestellt haben. Seit 2016, als das Ganze in Andreas' Vorgarten startete und später dann über den Arbeitskollegen von Dietmar in das Alte Kohlenlager zog, ist dieses Treffen fester Bestandteil im Jahreskalender des CBBC. Ich selbst bin -leider- erst zum zweiten Mal hier gewesen. Letztes Jahr bin ich mit Jan gemeinsam hingefahren und dieses Mal haben wir uns dort getroffen. Seit diesem Jahr zählt es auch bei uns zu einem festen Eintrag in unserer Jahresplanung.

Als wir uns am Freitag bei ca. 33 Grad dort getroffen haben, war nur eine kleine Schar Getreuer anwesend. Leider gab es einige Absagen wegen der zu erwartenden Hitze und des nachfolgenden, angesagten Gewitters. Nach der Ankunft versorgte uns Dietmar erst mal mit einer großen Flasche Wasser, um den auf der Fahrt erlittenen Feuchtigkeitsverlust auszugleichen. Nachdem die Sonne etwas weitergezogen war, haben Jan und ich im Schatten unsere Zelte aufgebaut. Und dann begann der gemütliche Teil des Abends. Die Versorgung lag in den liebevollen Händen von Katrin und Andreas, die uns am Abend mit Steak, Bratwurst und diversen Salaten verköstigten. Auch diverse Getränke waren natürlich im Angebot.

Am nächsten Tag haben wir, das heißt die zur Zeit Anwesenden, nach dem leckeren Frühstück beschlossen, die Ausfahrt, eine „lockere touristische Runde“ von ca. 70 km, von 14 Uhr auf 11:30 Uhr vorzuverlegen. Das zweite Angebot, was die Kollegen neu ausgeschrieben hatten, war eine Rallye zum Tierpark Olderdissen und zurück, die man mit einer Fahrstrecke von genau 45 Meilen, oder 72,5 km absolvieren musste. Vor und nach der Fahrt wird der Tacho notiert und wer am nächsten dran ist, hat gewonnen.

Um 11:30 Uhr versammelten sich ca. 15 Mopeds, die von Bernd mit gelber Weste, Ortskundiger geht es wohl kaum, angeführt wurde. Das Schlusslicht war Werner in roter Weste. Unsere Tour führte

uns auf kleinen Straßen zunächst mal zum Stammtischlokal des OWL-Stammtisches mit einer obligatorischen Gruppenaufnahme. Das Lokal hatte noch geschlossen und so sind wir ca. 5 km weiter nach Werther in die Eisdiele gefahren. Dort haben wir die Terrasse erobert und leckere Eisbecher verzehrt. Gerd stellte zur Debatte, noch einmal zur Sparrenburg hochzufahren und stieß auf Zustimmung. Die steile Auffahrt zur Burg stellte dann doch einige Ansprüche an das fahrerische Können der Teilnehmer, aber wir haben es alle geschafft. Von oben hatten wir einen wunderbaren Blick auf die Stadt Bielefeld. Glücklicherweise im Schatten. Gegen 16 Uhr sind wir wieder zurück auf den Platz gerollt. Während der Fahrt hatte ich das Gefühl, noch nie so oft unter oder über irgendwelchen Autobahnen rüber bzw. unten durch zu fahren. Hier kreuzen sich die Autobahnen A2 und A33.

Inzwischen waren noch weitere Teilnehmer und einige Tagesgäste eingetroffen. Auch an diesem Abend wurden wir wieder von Katrin und Andreas bewirtet. Im Laufe des Abends bildete sich auf diversen Schattenplätzen einige Grüppchen, unter anderem in der angrenzenden Halle die „Fußballverrückten“. Während wir bis weit über Mitternacht hinaus im T-Shirt draußen saßen, haben andere das Fußballspiel verfolgt. Deutschland hat 2:1 gegen die Elfenbeinküste gewonnen.

Am Sonntagmorgen überraschte uns noch unerwartet ein kurzer Regen- und Gewitterschauer, so dass wir die Zelte leider nicht ganz trocken abbauen konnten. Aber danach war wieder Sonne da und meist davon zu viel.

Schade, dass ich erst zu spät Lust auf dieses Treffen bekommen habe. Schließlich liegt es bei mir ja fast vor der Haustür - naja, ca. 250 km. Wir sind gespannt auf nächstes Jahr, dann jährt sich dieses Treffen zum 10. Mal und Andreas und Dietmar haben schon mal einiges versprochen. Wir freuen uns drauf.

Text und Bilder: Volker Iserhoht



Das alte Kohlenlager



Unsere Bleibe



Vor der OWL-Stammtisch-Kneipe, der Autor steht hinter der Kamera

31. Royal Enfield Treffen in Einselthum / Pfalz



Die Royal Enfield-Deutschland-Treffen finden immer irgendwo im Land statt. Zwischen Hamburg und München, dem Saarland und Berlin, irgendwie haben wir uns schon in vielen Regionen dieses Landes (auch mal etwas außerhalb, z.B. bei Wien) getroffen. So unterschiedlich wie die Standorte waren auch die jeweiligen Wetterlagen. Von einem wunderschönen sonnigen Wochenende in Wiesmoor, Nähe Wilhelmshaven und einem total verregneten Wochenende bei Günthers Kurve - das kälteste Juni-Wochenende seit Beginn der Wetteraufzeichnung - war bisher alles dabei. Und dieses Jahr sollte es das wärmste Wochenende seit Beginn der Wetteraufzeichnung werden. Beim letzten Treffen hatte sich Andreas bereit erklärt - oder wurde er dazu b(e)reit geschlagen? - ein Treffen in der Pfalz zu organisieren (Exkurs: bisher war es immer üblich, dass der Ausrichter für das nächstjährige Treffen am Samstagabend des aktuellen Treffens ausgelobt wird). In dem kleinen Ort Einselthum in der Nähe von Alzey sollte es stattfinden. Die Wettervorhersage für die kommenden Tage war heiß bis sehr heiß. Wetter-Online prognostizierte für dieses Wochenende 38 Grad. Damit sollte es wohl das heißeste Endfield-Treffen seit Bestehen werden.

Ich habe Donnerstag früh um 9 Uhr in Hamburg meine Bullet angeworfen und bin zu Jan gefahren, wo wir dann weiter quer durchs Land auf kleinen Landstraßen in Richtung Pfalz gefahren sind. Immerhin sind es von mir aus ca. 600 bis 650 km, die wir uns auf zwei Tagesetappen aufgeteilt haben. Gegen 17 Uhr sind wir in Twiste angekommen und haben den Abend nach einer erfrischenden Dusche im Schatten einer riesigen Kastanie verbracht, die diesem Ort auch ihren Namen gab: „Zur Esskastanie“. Die Kaltgetränke die wir am Abend genossen haben, wurden im Wesentlichen wieder ausgeschwitzt.

Der nächste Tag wurde dann noch etwas wärmer bzw. heißer und unsere Navigation führte uns dummerweise durch die Städte Wiesbaden und Mainz. Eine Baustelle an der Abfahrt hinter der Mainbrücke sorgte für zusätzlichen Nerv. Letztendlich sind wir gegen 16 Uhr auf dem Platz in Einselthum eingetroffen. Die wenigen

Schattenplätze auf der Wiese waren natürlich alle schon belegt und so suchten wir uns ein vermeintlich luftiges Plätzchen am oberen Ende der Wiese, mit schönem Blick in die Weinfelder rundherum. Zum Zeltaufbau war es noch zu heiß und so saßen wir erst in kleiner Runde mit den Freunden zusammen. Auch hier gab es schon einige Absagen aufgrund der Hitze (Absagen wegen zu schönem Wetter sind neu). Trotzdem haben es sich dieses Jahr gut 90 Enfield-Treiber nicht entgehen lassen, wieder dem Jahrestreffen beizuwohnen. Als die Temperaturen etwas nachließen, haben wir unsere Buden aufgestellt und sind dann zur nächsten Straußenwirtschaft im „Sekt und Weingut Martinspforte“ gegangen. Hier gab es im klimatisierten Raum leckeren Flammkuchen und dazu gekühlte Weinschorle. Ich glaube wir waren fast die Letzten, die diesen geistlichen Raum verlassen haben und sind dann, nach einem kurzen Absacker, in das immer noch viel zu warme Zelt gekrochen.

Nach einer kurzen Frühstücksfahrt ins Nachbardorf startete um 10 Uhr die von Andreas angeführte Rundfahrt. Über kleine, teils einspurige Straßen führte uns der Weg durch die Weinfelder bis nach Meisenheim. Der Fahrtwind fühlte sich mehr wie ein Fön an und hatte mit Kühlung nicht mehr viel zu tun. In Meisenheim verzog sich der große Teil der Meute sofort in die nächste Eisdiele. Anschließend konnte man noch etwas am Ufer des Glan verweilen. Nach ca. 4 Stunden rollten wir alle wieder ohne Schaden an Mensch und Maschine zurück auf den Platz. Auch wenn es unverschämt heiß war, war es doch eine schöne Tour durch die Weingegend.

Die nächsten Stunden verbrachten wir dann doch eher in kleinen Grüppchen im Schatten und möglichst an einem etwas belüfteten Ort. Andreas hatte vorab eine Weinprobe mit Essen organisiert, wozu man sich vorher im Forum anmelden konnte. Ca. 18 Personen folgten dieser Einladung und wir gingen wieder in dieselbe Straußenwirtschaft in die Martinspforte. Vorweg gab es Saumagen oder Winzersteak begleitet durch einen schönen Riesling. Dazu erzählte der Wirt über die Familie und Geschichte des Weingutes. Anschließend durften wir zehn Weinsorten probieren, klassisch in der Reihenfolge von





Enfield V2 von Veranstalter Andreas



Weinprobe



Stadttor von Meisenheim



Mehrheitlich Enfields

trocken bis lieblich. Zu jeder Traube gab es natürlich auch eine entsprechende Geschichte. So „abgefüllt“ wackelten wir dann wieder zurück, genossen noch einen kleinen Absacker vorm Zelt und fielen schlaftrunken in der viel zu warmen Abendluft in den Schlaf.

Den nächsten Tag begannen wir, bevor die Sonne über den Hügel kam, mit dem Zusammenpacken unserer Zelte und Habe. Ein Großteil der Teilnehmer war schon abgereist, als Jan und ich uns auf die Rückfahrt machten. Aufgrund der schlechten Erfahrung mit den Großstädten haben wir uns eine kleinere Route zwischen Mainz und Frankfurt nach Norden ausgesucht und sind gut durchgekommen. Unsere Unterkunft von der Hinfahrt hatten wir gleich wieder festgemacht, aber leider war die Gastwirtschaft krankheitsbedingt geschlossen. Eine Pizza vom Imbiss musste reichen und vom Wirt wurden wir noch mit einigen Kaltgetränken versorgt. Der nächste Tag begann leider etwas nieselig, natürlich haben wir mal wieder versäumt rechtzeitig in die Regenklamotten zu steigen und kurzerhand waren

wir durchnässt. Glücklicherweise war es nicht kalt und einige Zeit später konnten wir die Klamotten wieder trocken fahren. Auch die Sonne zeigte sich noch mal, so dass wir gegen 16 Uhr wieder zu Hause angekommen sind.

Enfield Treffen sind immer so ein bisschen wie Familientreffen. Das war auch diesmal wieder so. Und Andreas hat das gut hinbekommen. Zudem haben wir noch Freunde getroffen, die lange nicht mehr auf einem Treffen waren und sofort wieder Lust hatten, ihre Motorräder fahrbereit zu machen. Die Zeremonie am Samstagabend, den Veranstalter und Standort für ein nächstes Treffen auszuloben, konnten wir uns sparen. Schon vor einem halben Jahr hat Jörg aus Wismar sich bereit erklärt, das 2027-Treffen zu organisieren und schon Ort und Termin bekannt gegeben. Es findet vom 25. bis 27.06. in Wolfshagen im Harz statt. Hoffentlich dann nicht ganz so heiß.

Text und Bilder: Volker Iserhoht

21. Black Forest Meeting

Text: Andre Dietrich
Fotos: G. Medgenberg



Am Freitag vor dem diesjährigen Black Forest Meeting 2026 starteten wir, eine kleine Reisegruppe Engländerfahrer, von Oberjesingen aus unsere Anfahrt. Vor uns liegen mehr als 200 km auserlesener Strecke durch den Schwarzwald bis in den südlichsten Hotzenwald. Auf der Suche nach den Straßen der 50er Jahre galt es den Flussläufen zu folgen, die schmalen Talstraßen entlang der Felsüberhänge zu finden um den Einzylinder-Klängen zu lauschen und natürlich größere Städte zu umfahren. So kamen wir über meine Hausstrecken auch gut an Freudenstadt vorbei.

So bei Aichhalden bemerkte ich, dass die Kupplung meiner Matchless G3LS erheblich Spiel im Seilzug bekam, bis eigentlich kein Druckpunkt mehr da war. Da ich kurze Zeit zuvor neue Kupplungsfedern eingebaut und den Bowdenzug neu verlötet hatte, dachte ich gleich, da wird mir wohl der neue Nippel abgerissen sein, also Fahrt zu Ende. Noch einige Kilometer schaffte es die Matchless ohne „Liegenbleiberskandal“ auf offener Strecke stehen zu bleiben. Das gute alte Burman Getriebe hielt den vorsichtigen Schaltvorgängen ohne Kupplung gut Stand, bis Schramberg-Zentrum. Dort im lauschigen Schatten am Marktplatz ging es nicht mehr weiter. Der seitliche Deckel des Blech-Primärkastens konnte abgenommen werden und zum Vorschein kam, dass sich nur das Ausdrücklager samt Kontermutter herausgedreht hatte, weil ich bestimmt vergessen hatte diese Kontermutter nach Einstellung ordentlich festzuziehen. Da die Teile noch nicht lange gelitten hatten, ließ sich alles wieder fein einbauen, einstellen und diesmal auch kontern. Drei kleine Beulen im Deckel zeugen nun von meiner Vergesslichkeit. Deckel wieder zu und jetzt war eine gute Stärkung notwendig, bevor es weiter ging durchs Ländle.

Wir fahren durch Ortschaften wie „Sieh dich für“ und „Brogen“. Bei Peterzell folgen wir dem Groppertal entlang der Brigach und entlang der alten Bahnlinie, dann entlang der Kirnach und ab Vöhrenbach folgen wir der schmalen Landstraße entlang der Breg. „Brigach und Breg bringen Donau zu Weg“, so lernen schwäbische Kinder in Erdkunde, was die Ursprungsflüsse der Donau sind. Ab Kleinenbach wirds besonders kurvig und die Einzylinder donnern zum Feldberg rauf, jedenfalls tats die Matchless und was hinter der 500er BSA los war, kann man sich wohl denken. Nach Menzenschwand folgt St. Blasien. Ab hier beginnt der Hotzenwald (früher Grafschaft Hauenstein). Des isch, wie ma hier sagt, „wo Has und Fuchs sich guat's Nächtle sage“. Genau da sind wir richtig! Entlang der noch kleineren Straßen, wo einem schon sechzig Sachen auf dem Smith

Chrono schnell vorkommen, fühlen sich die Einzylinder bestens. Jedes Dorf wird gut bewacht durch mindestens einen großen, friedlichen Hund, riesige Rindviecher grasen auf den Weidehängen. Dort, wo der Schnaps noch selbst gemacht wird und wo Ferryman's Whisky in Fässern reift, dort finden wir Hartschwand am Berg mit einem atemberaubenden Ausblick in die Schweizer Alpen. Und natürlich den sagenhaften Eichrütthof. Gastgeber Lukas begrüßt uns sofort, und mit ihm sein Orga-Team, die tatkräftigen Helfer des Stammtisches Südschwarzwald/Schweiz. Auch das rührige Team vom Gasthof Eichrütthof erkennt sofort unseren Dehydrierungszustand und schafft Abhilfe bis in die Nacht! So eine Fahrt auf dem Heavy Weight Single zieht schon ganz schön Kalorien ab!

Am Samstag, dann der Tag des Treffens! Aus der ganzen südlichen Umgebung, Schweiz, der Bodensee Regionen, Österreich, und Frankreich kommen sie mit ihren Super-Bikes der 50er und 60er Jahre, um nur einige zu nennen: Viele Triumphs, Brough Superior SS 80, Vincent, gleich drei an der Zahl und der JAP-Mann führt uns seine Royal Ruby vor. Viele, viele Nortons, auch eine Royal Enfield Zweizylinder, BSA's und Velocette Venom Truxton und eine KTT! Ein Bike schöner und seltener als das andere! Ich kann sie gar nicht alle aufzählen, schaut euch nur die Bilder an! Es ist ein Treffen, wie in jedem Jahr, das nun schon seit 21 Jahren stattfindet. Die alten und jung gebliebenen Windgesichter begrüßen sich wie alte Freunde das tun. Die Luft brennt, es ist ein heißer Tag mit vielen Benzingesprächen und ein ständiges Ankommen und Losfahren gibt dem Trubel erst die richtige Betonung. Gegen Nachmittag wird dann noch eine geführte Tour durch den Hotzenwald angeboten. Einige Besucher nehmen das gern an und kehren nach einer Stunde wieder begeistert zurück. Manche Gäste, die noch eine weite Rückreise vor sich haben, treten schon den Heimweg an, als die Gitarren ausgepackt werden. Mit Irisch Folk klingt der Tag aus. Bei einer schönen Stimmung, einem Gläschen von Ferryman's Whisky an einem warmen Sommertag, bei nicht enden wollenden Benzingesprächen, die ja dann gegen später immer öfter mit dem Satz beginnen: „Weischst du no, als mir...“.

Wir treten am Sonntag unsere Rückfahrt an und wählen die gleiche Strecke wie auf dem Hinweg, denn die kann man gut und gerne auch zweimal erleben! Die Einzylinder brummen durch das Ländle und in so mancher Ortschaft werden ältere Menschen an den Sound von früher erinnert, als die Engländer noch von BMW's und Horexten begleitet wurden.





21. Black Forest Meeting



Die Wassell-Geschichte

Teil 3, Text / Fotos:
Dietmar Wenner

Vielen Dank an alle Leserinnen und Leser der Wassell-Chronik in der CBBC Info! Das ist der letzte Artikel, ich werde euch nicht mehr weiter mit dieser Nebensächlichkeit der englischen 2-Takt Kultur quälen!! Trotzdem möchte ich einen würdigen Abschluss finden und deshalb kommt hier der dritte und letzte Teil.

Im Teil 2 stellte ich die Frage, ob es sich lohnt, die Antelope wieder komplett aufzubauen. Die Antwort ist: JA! Ich bin von den Formen und Proportionen total begeistert. Die Wassell Antelope spiegelt den Zeitgeist der 70er Jahre wieder. Als in England nach und nach die Motorradproduktion den Bach hinunter ging, widersetzten sich einzelne Enthusiasten gegen den Niedergang. Ob ein Sachs-Motor für Trial Wettbewerbe geeignet ist oder nicht, spielt für mich heute keine Rolle. Ich möchte die Antelope zum Spaß einsetzen. Trotzdem habe ich weitere Veränderungen vom Original vorgenommen. Zuerst die Federbeine. Die Girling Stoßdämpfer ähneln auf erschreckende Weise den Dämpfern einer Norton Commando. Warum bekommt ein 85 kg Trialbike Stoßdämpfer von einem 850er Motorrad?? Zum Glück gibt es heute sehr guten Ersatz! Ich besorgte YSS-Stoßdämpfer die für eine 50er gedacht sind. Die Länge passt genau, und das Gewicht der Antelope entspricht ja auch dem eines KKR.

Bei der Sekundärübersetzung habe ich ein wenig experimentieren müssen. Statt 64 Zähnen ist ein Kettenrad mit 70 Zähnen montiert. Die Übersetzung fühlt sich deutlich agiler und besser an! Allerdings musste dazu die hintere Kettenführung geändert werden. Um das Originalteil ist es aber nicht schade, es war doch von sehr einfacher Bauart (Im Bild rechts). Bei meinem Kumpel Jochen beklagte ich mich über die hohen Drehzahlen und die fehlende Kraft aus dem Keller. Sein Kommentar: „Früher sind die mit Kreidler Florett Trial gefahren, da ging's nur über die Drehzahl!“ Die altersschwache Motoplat-Zündung wurde gegen ein modernes Vape Modell getauscht. Um die Schwungmasse zu erhöhen, ist ein angepasstes Gewicht angebracht. Original wiegt das Motoplat-Magnetrad 830 Gramm. Der modifizierte Schwung der Vape bringt es auf 1070 Gramm, ½ Pfund mehr. Jetzt sollte sie auch ruhiger um die Ecke fahren. Und da bin ich wieder beim Punkt 70er Jahre. Die Wassell Antelope ist ein Kind ihrer Zeit aus England. Ein Vergleich mit modernen Maschinen verbietet sich selbstverständlich! Vielmehr muss man die Trial-Maschinen der Epoche als Maßstab nehmen. Aber bereits in den 70ern gab es kaum mehr Serien Trial-Motorräder mit 125 ccm. Bultaco, Montesa, Ossa oder Yamaha boten größere Hubräume an, die sich letztlich auch durchgesetzt haben. Selbst die beliebte Yamaha TY 125 wurde in England mit 175ccm angeboten. Die bescheidenen Verkaufszahlen und das schlechte Geschäft in Amerika, hier möchte ich auf die Penton Mudlark (unter diesem Label wurde die Wassell dort vertrieben) verweisen, zeigten deutlich das Ende der kleinvolumigen Trial-Motorrädern an.



Hintere Kettenführung

Mit sanften Veränderungen sollte das Krad nun in die neue Saison geführt werden. Leider war die Maschine zum Auftakt der Hanse Classic in Celle noch nicht einsatzbereit. IRC Trial-Reifen sind montiert worden. Die REH-Gabel wurde um ca. 10mm durchgesteckt und der Kettenspanner bekam ein neues Führungsgummi. Zur Zeit suche ich noch breitere Fußrasten, denn die schmalen Originalrasten sind sehr rutschig und unbequem.

Mit der Wassell Antelope habe ich zwar kein perfektes Trial-Motorrad bekommen, aber für mich ist SIE eine Ikone der 70er Jahre! Die Antelope wird nun an den Mönchensee umziehen. In der Sammlung von Michael Nacke (Schrottis Oldtimermuseum) findet sie einen würdigen Platz. Und vielleicht wird sie ab und zu auch mal in Werl beim Trial durch das Gelände springen?



Wassell bei Berti



Der neue Besitzer

Road Ride Pescara - NOC Meeting Juni 26



Text / Fotos: Herbert Linke

Urs und Hartmut habe ich im Rheintal am Mo. 08.06. um 8.30 Uhr getroffen und wir sind Richtung Pescara gefahren, über Passo Splügen und San Marco. Bei Lago Iseo zu Urs' Bruder, wo wir übernachten konnten, bei bester Bewirtung von seiner Frau. Lasagne, sardisches Bier, Vino usw.

In Morbegno trafen wir beim Tanken den einheimischen Olly, der arbeitete mal im ACE-Cafe in England. Er hat uns weitergeholfen, da Hartmut den Lenker wechseln musste. Toller Zufall, er kennt die Norton-Veranstalter incl. Veronika, Organisatorin in Pescara, auch. Über den Passo San Marco sind wir am selben Tag ordentlich geduscht worden. Das war die einzige Dusche zum Glück, sonst meistens nur schön warm bis ca. 36 Grad. Am zweiten Tag dann durch die heiße Poebene, mit Stau und LKW-Traffic. Dank Urs' umsichtigem Blick haben wir ein angenehmes B&B mit Pizzeria erreicht, wo wir den Stress mit Hartmuts gerissenem Krümmer, das Schweißen in einer alten LKW-Werkstatt, Klemmringe drehen (die waren weggefliegen), mit Moretti und Grappa runtergespült haben. So langsam wurde es landschaftlich wieder schöner, südlich von Bologna, die SS 65 (alte Mille Miglia Strecke), ist es immer wert unter die Räder zu nehmen. Ein schönes Agriturismo mit Aussicht auf den Barbarino del Mugello-Stausee und leckere Antipasti und Pasta mit Ayinger Bier aus Bayern rundeten den Tag ab. Bin sogar noch im Pool ein paar Runden geschwommen.

Je weiter wir nach Süden fuhren wurde die Bezeichnung „Motorbike riding“ immer zutreffender, die Straßen wurden immer schlechter, aber die Norton hat uns nicht abgeworfen. Thanks God and Norton.

Am Donnerstag trafen wir um ca. 14 Uhr in Pescara ein, 10 Minuten später kam Fritz aus Friedrichshafen mit der F1 Wankel. Perfektes Timing. Teilnehmer der Rally kamen aus Schottland, Niederlande, Frankreich, Tschechien, Slowakei, Österreich, Schweiz, Deutschland (wir 3, Gonzo und Bernd Lienstädt aus Bremen). Die meisten aus GB und Italien, vielleicht so um die 100 Personen. Hoffentlich habe ich keinen vergessen.... Es gab 2 tolle Ausfahrten mit ca. 60 Bikes in Richtung Gran Sasso und Umgebung, bei der großen Hitze und meistens langsamer Geschwindigkeit kein Leichtes, einige hatten Kupplungsprobleme. Die Rückfahrt machten wir in kleineren Gruppen.

Dafür hat am Abend das Bier wieder geschmeckt, wenn's auch dann nach den 3 Tagen etwas fahl wurde (Kuentzmann Barcelona, komisch, das hiesige Moretti ist besser). Das Galadinner am Samstagabend war klasse, viele italienische Spezialitäten, Antipasti, Fisch, Fleisch, Gemüse gegrillt und Norton Wein, dann Kuchen zum Dessert. Einige Teilnehmer wurden prämiert. Besonders hervorzuheben war meiner Meinung nach Röbi aus der Schweiz, mit einer 961 Commando von Oli Thiel perfektioniert. Röbi hat eine Teillähmung, fährt aber gerne mit dem Bike. Gonzo hat auch einen Preis bekommen, außerdem hat er hat einige verschiedene Probleme rasch lösen können. Ein ehemaliger italienischer Rennfahrer, Alter 80 plus, damals auf einer Production Racer 750 unterwegs, war auch dabei. Bravissimo! Einer der ältesten auf Achse angereisten Teilnehmer war Tim Harrison, ca. 80 Jahre, vom Roadholder Magazin, angereist mit einer silbernen 850 MkIII mit Scheibe, es war auch eine MkIII dabei mit weißer Avon Verkleidung, von Tony mit Sozia aus GB. Michel, Alter auch schon



Passo Splügen



Bernina

Kauf und Neuaufbau einer Triumph Bonneville

Text / Fotos: Michael Braun

Hallo liebe Clubmitglieder, hier möchte ich mal über das Abenteuer eines Motorradkaufs berichten. Wie schon mal geschrieben, hatte ich mir im August eine Triumph Bonneville über Kleinanzeigen gekauft und bin dabei einem Transportbetrüger "motorradtransporte24" aufgesessen, der mich um die Treuhandsumme von 4500 € betrogen hat. Die Anzeige beschäftigt jetzt Polizei und Staatsanwaltschaft. Mal sehen!

Das Motorrad kam schließlich mit dem Transporteur „Michael Helbig“ wohlbehalten an und wurde direkt auf die Hebebühne geschoben, um mir einen Überblick zu verschaffen. Auf den Bildern und Videos vor dem Kauf sah sie sehr annehmbar aus. Nach der Demontage von Tank, Sitzbank und Seitendeckeln gab es dann eine genaue Begutachtung, bei der sich folgendes herausstellte: Großteile des Rahmens hatten wegen schlechter Werkslackierung die Farbe verloren. Der Reifen am Vorderrad war uralt und brüchig. Die Gabel verlor Öl. Isolierung der Verkabelung brüchig und teilweise lose. Viele Gummiteile waren total verhärtet und brüchig. Alles hinter dem Motor war stark ölverkrustet und verschmutzt. Eine Batterie war wohl auch mal geplatzt und hatte ihre Säure verteilt. Vorne ist ein schöner Hyde-Bremsumbau montiert - leider nicht eintragungsfähig. Hinten eine gelochte Originalbremsscheibe, dafür waren die hinteren Bremschläuche brüchig und die Bremsflüssigkeit ausgelaufen. Viel Liebe und Zuwendung hatte die arme Triumph in den letzten Jahren nicht erhalten, aber das ändert sich jetzt!

Also habe ich sie erstmal größtenteils zerlegt bis auf Rahmen, Motor und Heckteil. Dann hab ich die Gabel zerlegt, gereinigt (viel Ölschlamm!) und neu aufgebaut. Danach den Rahmen gereinigt, geschliffen und größtenteils neu pinsellackiert. Benzintank, Seitendeckel, Sitzbank und

Schutzbleche wurden gereinigt und teilweise lackiert, desgleichen Batterie - und Zündspulenträger mit Werkzeugfach. Die hatte ich mit dem Luftfilterkasten komplett demontiert, wegen der Säureschäden. Danach habe ich alle Ölverkrustungen an Rahmen, Schwingen und der Verkabelung entfernt und die alten, losen Kabelisolierungen entfernt und alles neu isoliert. Das Motoröl war offensichtlich neu, musste aber sowieso abgelassen werden, um die Filterplatte zu demontieren, da diese undicht und mit viel Silikon verschmiert war. Ein Stehbolzen kam gleich mit raus und wurde neu eingeklebt. Das Filtersieb war gerissen und wurde erneuert, um dann alles mit neuen Dichtungen zu montieren. Alle Verkabelungen wurden geprüft, frisch isoliert, neu verlegt und befestigt. Ein Großteil der Kabeldurchführungen wurde erneuert und neue Zündspulen montiert, da eine schon durchgescheuert und ausgelaufen war. Die Zündbox wurde gereinigt. Kabel isoliert und mit neuem Masseanschluss versehen. Dann habe ich die Gabel befüllt und alle Gabelverschlüsse und Bolzen wieder montiert und angezogen. Den Lenker habe ich mit neuen Gummilagern wieder montiert. Zuletzt wurde das Getriebeöl geprüft, aufgefüllt und die Ölstandsschrauben und der Inspektionsdeckel mit neuen Dichtungen versehen. Und schon waren die ersten 50 Arbeitsstunden, bei zuletzt eisigen Temperaturen in der Garage, verbraucht.

Da nun das Frühjahr nahte, ging es bald danach weiter. Als nächstes wurden die Vergaser zerlegt und im Ultraschall gereinigt. Dann wurde die Bedüsung auf die originale angepasst und die Vergaser wieder montiert. Die neuwertigen Vergaserzüge und die Chokehebeleien wurden exakt eingestellt. Luftfilter und Abdeckungen wurden gereinigt und mit neuen Federscheiben montiert. Das Vorderradschutzblech wurde gereinigt, poliert und wieder montiert. Das Vorderrad wurde gereinigt, poliert und mit neuem Reifen versehen montiert. Danach



The Bantam* lives again! Oder: Das Hühnchen ist auferstanden! Nein, es ist als Pute re-inkarniert!

*Bantam: Englische Zwerghuhn-Rasse

Ein Fahrbericht von Jürgen Jaeschke

Es ist schon ein unglücklicher Griff in die Namensliste, dass man diesem sehr gelungenen 350 ccm 4-Takt Motorrad den Namen des am geringsten geschätzten Motorrades aus dem Hause BSA verpasst hat. Dieses Neo-BSA-Motorrad aus Indien wird vielleicht einmal so gute Verkaufszahlen wie das 2-Takt-kreischende Anfänger-Motorrad aus dem BSA-Werk in Redditch erreichen, aber ansonsten sehe ich hier gar keine Namensberechtigung.

Gefühlt jeder Engländer hatte in seinem Leben kurzzeitig eine BSA-Bantam. Sie waren sehr günstig im Betrieb und als mehr oder weniger heruntergekommenes Gebrauchtfahrzeug äußerst billig. Wir fuhren in den 70ern Mofa ohne Führerscheinpflicht und in GB konnten die Leute eben 125er Bantams ohne Lappen fahren. Die Bantam D1 war die spiegelbildliche Kopie der DKW RT 125, die als Reparation an die Engländer abgetreten wurde. So zuverlässig wie ein VW-Käfer, aber eher der „Wurmfortsatz“ in dem Programm des bedeutendsten Motorrad-Herstellers jener Zeit, wo Namen wie Shooting Star oder Golden Flash, Gold Star und Road Rocket die Motorrad-Fraktion ins Schwärmen brachten. In der Engländer-Motorrad-Szene aller europäischen Länder, wo Motorrad-Freaks zu Treffen zusammen kamen (speziell ab den

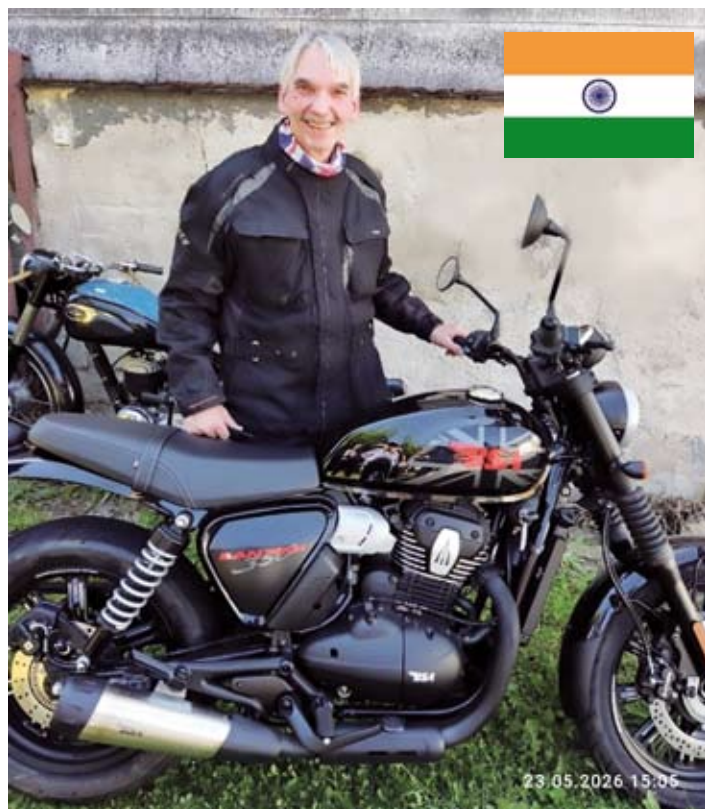
1970er Jahren), kam eine Bantam gar nicht vor. Ich bin jetzt 71 Jahre alt und fahre seit 1973 BSA-Motorräder. In den letzten 10 Jahren hat der Alterungsprozess mein Motorradfahrerleben nicht vereinfacht. Aber ich fahre immer noch gern auf Tour. Ich gehöre zu der Generation, die noch Testberichte von neuen BSAs im Magazin „Das Motorrad“ gelesen haben und mit dem Namen etwas anfangen können. Ein 30-jähriger Biker von heute hat nie von BSA gehört!



Ich fühle mich schon etwas beleidigt, wenn man mir als potentielltem Käufer ein „Hühnchen“ anbietet. Der Name steht X-fach auf dem Motorrad und reist allgegenwärtig mit. Im Kopf sind solche Bilder (siehe unten). Warum sollte ich also eine neue BANTAM kaufen?? Gut - EINE Parallele sehe ich noch: Die Bantam D1 war eine sehr gute ausländische Konstruktion und hat dem BSA-Werk viel Geld eingebracht. Vielleicht ist die neue Bantam auch eine sehr gute Konstruktion, die wieder gar nicht aus Birmingham kommt, aber dem jetzigen Besitzer des Namens BSA viele Rupies beschert? Mit welcher Berechtigung ziert eigentlich der Union Jack dieses Motorrad? Es ist Made in India! Ein ganz klein wenig dreist! Im Umfeld des BSA Owners Clubs gibt es einen Piaggio-Händler in 65428 Rüsselsheim, Astheimer Straße 41, Tel. 06142/357744, der seit Kurzem auch BSA-Motorräder aus dem „Brit. Empire“ verkauft. Inhaber Peter Rippert hat zu dem BSA-Treffen in Gersprenz auf meinen Wunsch hin eine Neo-Bantam für Probefahrten mitgebracht. Die Vorstellung der ersten Gold Star durch den damaligen Importeur an diesem Ort vor 2 Jahren hatte keine Euphorie ausgelöst. Das Motorrad war zu groß und zu wenig authentisch, um bei den aufgerufenen Preisen uns alte Zausels aus der Reserve zu locken. Aber diese Bantam! Die hat Potenzial für uns Alte!

Wer bin ich also (der Testfahrer), um einen Fahrbericht über so ein Motorrad zu verfassen? Also subjektive Eindrücke mit einem bewertenden Gewicht zu versehen. Ich weise an dieser Stelle darauf hin, dass es für mich keinen Vorteil bringt Positives zu schreiben, wenn es für mich nicht so erscheint. Mein einziger Antrieb ist, denen, die ihre geliebte klassische BSA aus Altersgründen nicht mehr in Gang kriegen, diese Möglichkeit aufzuzeigen, um noch etwas in der Szene zu verbleiben und sich am Kurvenschwingen zu erfreuen. 1973 habe ich als Autoschlosser-Lehrling mit einer candyroten BSA B25 SS Gold Star angefangen. Klacks war mein Vorbild als Motorradfahrer. Aus 250 wurden nach der Lehre 500 ccm. 1978 kam eine A65 T.O.I.F. hinzu. Inzwischen gab es den BSA Owners Club und so reisten wir fast jeden Monat zu einem BSA-Treffen in Deutschland. Mit der B50 SS waren meine Frau und ich einige Male in Norwegen gewesen und setzten dann die weiten Reisen mit dem A65-Gespann fort. Außer Komfort mitzuhaben erlaubt so ein Gespann weite Wochenend-Touren von über 1600 km. Einer fährt, während der andere im Seitenwagen

schläft. So war die erste A65 etwa 70 tkm mit uns, während die B50 jetzt ca. 90 tkm auf der ersten Kurbelwelle hat. In den letzten 8 Jahren sind noch Tausende km auf einer Schwingen-A7 dazu gekommen. In 2016 hatte ich wieder Lust auf A65 und so sind auch auf der schon wieder über 40 tkm zusammengekommen. Zeitweise hatte ich zusätzlich noch andere BSAs. Some love, breathe and live BSA. Die meiste Zeit habe ich als Konstruktionsleiter im Maschinenbau Geld für BSA-Reisen und BSA-Teile verdient. Aber nun aufs Motorrad.



BUY THE BOOK

Eine Buchempfehlung von Thomas Bund

The Ariel Book - The Complete Guide 1894 bis 1970

Ich habe heute das brandneue Ariel Buch bekommen. Mit 2,3 kg und einer Grösse von 30 cm x 28 cm setzt das Buch schon beim anfassen Standards. Dieses fantastische Buch feiert über 360 Seiten mit ca. 1200 Abbildungen und entsprechenden englischen Begleittexten diese faszinierende Marke. Beginnend im Jahr 1884 mit der Gründung aus einer Fahrradteilefabrik, wurden zunächst Fahrräder hergestellt. In den 1910er und 1920er Jahren folgten auch Autos. In über 67 Jahren wurden 335 verschiedene Motorrad Modelle produziert. Was Autor Roger Gwynn, Gründer von Draganfly Motorcycles UK, und der Ariel Club zusammengetragen haben ist beeindruckend. Ein Markenbuch zu erstellen ist das schwierigste Unternehmen, was ein Autor sich vornehmen kann! Das Layout und die Profifotos der einzelnen Motorräder auf bestem Hochglanzpapier sind von Markus Nikot bestens in Szene gesetzt. Allein die Recherche, das auffinden der richtigen authentischen Motorrad Modelle und die damit verbundene Reisezeit benötigen über 20 Jahre! Da ich selbst diverse Bücher geschrieben und verlegt habe, kann ich hier nur meine Hochachtung aussprechen. Bei diesem Buch wurden keine Mühen und Kosten gescheut. Es ist ein Buch von Enthusiasten für Enthusiasten! Das Buch wird sicher schnell den Ruf der „Ariel Bibel“ erlangen.

Ich kann es wärmstens empfehlen, Gruß Thomas Bund

Grösse 30cm x 28cm, 360 S., Hardcover, Farbdruck, Gew. 2,3 kg
Englischer Text, Preis: 60 Euro + Versand
Bestellung bei: Markus Nikot, email: studio@nikot.de



Fotos: studio nikot

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.cbhc.de
und Uli S. 0162 - 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

Classic British Bike Club e.V.

Seit 45 Jahren der Club für Liebhaber:innen englischer Motorräder



Schönes Detail an einer BSA, Foto: Gerhard Medgenberg