

CBBC-INFO

CLASSIC BRITISH BIKE CLUB e. V.



5/2026

AKTUELLES VOM PRÄSI

Hallo zusammen,

nach einigen Jahren als zweiter Vorsitzender darf ich mich heute erstmals als euer 1. Vorsitzender an euch wenden. Bei der Jahreshauptversammlung in Rettershain habt ihr mir euer Vertrauen ausgesprochen, dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Uns als Vorstand ist es wichtig alle, auch jene, die bei der JHV nicht anwesend sein konnten, zu informieren. Deshalb gibt es dazu Details auf den nächsten Seiten.

Natürlich ist diese neue Aufgabe für mich etwas Besonderes. Meine Leidenschaft lebt einmal aus der Freude an unserer Gemeinschaft und dass ich dabei so tatkräftig von meiner Partnerin Petra, siehe neue Mitglieder stellen sich vor in der letzten INFO, unterstützt werde! Unser Club lebt von den Menschen, die dahinterstehen. Von gemeinsamen Ausfahrten, Benzingesprächen, dem Schrauben und Tüfteln, vom gegenseitigen Helfen und natürlich auch von den Geschichten, die man sich bei einem Bier oder einer Tasse Kaffee über unsere alten Schätzchen oder Erlebnisse erzählt. Dabei spielt es für uns keine Rolle, welches englische Motorrad in der Garage steht, oder welches gerade einmal wieder dafür sorgt, dass man den nächsten Ausflug mit etwas Verspätung antritt. Ob Triumph, Norton, BSA, Royal Enfield, Matchless, AJS oder eine andere englische, oder was auch immer andere Marke, entscheidend ist die Begeisterung für diese besonderen Motorräder und die Freude daran, dieses Stück Motorradgeschichte am Leben zu erhalten. Genau diese Offenheit und die Kameradschaft machen unseren Club für mich so besonders. Wir sind keine Gemeinschaft, in der es darum geht, wer das älteste, seltenste oder glänzendste Motorrad besitzt. Wir sind Liebhaber englischer Motorräder und das verbindet uns.

Als neuer 1. Vorsitzenden möchte ich diesen Weg mit euch weitergehen. viele gemeinsame Treffen, spannende natürlich auf die eine Panne, die im Nachhinein meistens zur besten Geschichte wird.



sitzender möchte ich diesen Weg mit euch weitergehen. viele gemeinsame Treffen, spannende natürlich auf die eine Panne, die im Nachhinein meistens zur besten Geschichte wird.

Zusätzlich zum 1. Mai Touringtreff werde ich in 2027 auch die Organisation für unsere CBBC 45 Jahre Jubiläumsfeier im Odenwald, siehe Info S. 22, sehr gerne übernehmen. Ja stimmt, in 2027 ist der Club schon 45 Jahre alt! ich sag nur: na und... Einige von euch waren dort schon mal mit uns im Jahr 2023 zum Touringtreff, bei allen mit sehr positiven Erinnerungen an das Team der Wirtsleute und vor allem auch an das Leibliche wohl, ich sage nur „Hausgemachter Kuchen“, verbunden. Damals hatte ich schon die Idee, dass wir dort auch sehr gut Feiern könnten. Nicht so groß wie beim 40er Jubiläum, das machen wir dann bei der 50-Jahr Feier.

Ein Club funktioniert immer nur dann gut, wenn viele mitmachen. Deshalb hoffe ich auch weiterhin auf eure Unterstützung, eure Ideen und eure Bereitschaft, unseren Club aktiv mitzugestalten. Das auch im Namen des gesamten Vorstands und Beirats. In diesem Sinne wünsche ich uns allen noch eine schöne Saison, immer genügend Öl im Motor und nicht außerhalb, möglichst wenig Schrauberei am Straßenrand und vor allem viel Freude an unserem gemeinsamen Hobby.

Euer Thomas Tschoepe aus Königswinter

AKTUELLES VOM VIZE

Hallo CBBC'ler,

Seit ich in Vollzeit zu Hause bin, kann ich natürlich viel mehr Zeit für Familie, Haus, Garten und Hobbys verwenden. Unser besonders schönes Hobby pflege ich schon seit so langer Zeit, sodass daraus schon manche nette Geschichte für die INFO hervorgegangen ist. Als im CBBC-Vorstand personelle Unterstützung gesucht wurde, habe ich mich bereit erklärt zum Amt des 2. Vorsitzenden. Ich freue mich nun sehr über das getroffene Wahlergebnis und das mir entgegengebrachte Vertrauen der Mitglieder.

Dem CBBC gehöre ich nun schon seit fast 4 Jahrzehnten an. Für mich stand der Club stets für seine Toleranz als Dachverband aller britischen Motorradmarken. So sieht es auch in meiner Garage aus! Auch wenn sich zeitweise eine Marke als Schwerpunkt gebildet hatte, kam doch immer etwas Neues hinzu. Das ist es, was mich am CBBC fasziniert! Vom historischen Biker bis hin zum Retro Biker - alle sind willkommen mit ihrem aktiven Erscheinen auf Treffen oder Beiträgen in der INFO. Das macht unse-

re Treffen zu so schön. Und natürlich gibt es Raum als die INFO, und Stammtische, für und nichttechnischen Know-How Austausch.



nen Begegnungen. keinen besseren für unsere Treffen unsere technischen Gespräche samt Unzählige Freundschaften haben sich hier schon gebildet, über so viele Jahre hinweg.

Neue Begeisterte finden für unsere britischen Ladys, den Fortbestand des CBBC unterstützen, unser Klima der Hilfsbereitschaft fördern und fortführen, dafür möchte ich in meiner Vorstands-Teamarbeit stehen.

Mein herzlicher Dank gilt den Veranstaltern der CBBC-Treffen, den Organisatoren von Stammtischen und den Schreibern der INFO-Artikel und all den vielen aktiven Helfern des Vereins, die unser Hobby so schön machen. In diesem Sinne, packen wir es an. Allzeit gute und sichere Fahrt, bleibt gesund!

Grüße aus dem sonnigen Ländle, Euer Andre Dietrich

AUS DER REDAKTION

Hallo Mitglieder

Aus Platzgründen fasse ich mich heute kurz. Die Saison geht zu Ende, nur noch ein Club-Treffen, das bei der Ebinger Alm, steht noch an. Die letzte Chance für die bisher Daheim gebliebenen. Rechts auf Seite 5 stehen schon die neuen Termine für 2027, Eurer Planung

steht also nichts im Weg. Bitte denkt auch noch rechtzeitig an die Kalenderbilder, es wäre schön, wenn nicht wieder ein „Last Minute Job“ für mich daraus wird. Ich wünsche Euch allen noch einen schönen Saisonabschluss - bleibt gesund.

Grüße aus Schwäbisch Gmünd

Details zur JHV des CBBC e.V. am 29. August 2026 in Rettershain

Wir konnten im Dorfgemeinschaftshaus beim 4. TaunusTreffen in Rettershain 41 Mitglieder zu unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung begrüßen. Im Jahresbericht für 2025 konnte ich über die Vorstandsarbeit berichten. Wir wollen als Vorstand den Club einmal im Gesamten auf den aktuellen Stand bringen, sei es bei den Stammtischen, bei unserem Internet-Auftritt usw. Gleichzeitig uns noch mehr bekannt machen um neue Mitglieder zu gewinnen, die zu uns passen.

Klaus Lonnendonker konnte nach längeren Verhandlungen eine neue Club-Versicherung bei der LVM abschließen, wobei diese mehr abdeckt als der alte Versicherer und sogar noch 200 € günstiger ist.

Klaus Struckholt und seine Frau Silvia hatten schon viele neue Merchandising Textilien vor Ort dabei. Die neuen Farben und die neuen Outfits fanden regen Anklang. Klaus hat auch über den von Ihm initiierten neuen Online-Shop berichtet.

Der Kassenbericht wurde von Jürgen Kuse in Auszügen vorgetragen. Wie immer wird dieser in der Info veröffentlicht (S. 5). Beide Kassensprüfer, Jochen Trockel und Peter Haak, bestätigten die Richtigkeit des Kassenberichts. Jochen Trockel machte darauf aufmerksam, dass die Aufwandsentschädigungen des gesamten Vorstands so nicht in unserer Satzung verankert sind. Diese Aufwandsentschädigungen wurden schon vor über 20 Jahren mal beschlossen und haben sich seitdem nicht geändert. Sie wurden immer als Gesamtposten im Kassenbericht erwähnt. In Zukunft werden die Aufwandsentschädigungen einzeln, nach den Funktionen aufgeschlüsselt, im Kassenbericht aufgeführt. Nach eingehender Prüfung wurde eine Ergänzung beschlossen, zum § 6, Rechte und Pflichten des Vorstands:

„Die Mitglieder des Vorstands, einschließlich des stellvertretenden Vorstands, können für ihre Tätigkeit eine Aufwandsentschädigung erhalten. Die Gewährung und die Höhe der Aufwandsentschädigung werden von der Jahreshauptversammlung beschlossen. Ein Anspruch auf Aufwandsentschädigung besteht nur aufgrund eines entsprechenden Beschlusses der Jahreshauptversammlung. Der gefasste Beschluss gilt bis zu seiner Änderung oder Aufhebung durch eine weitere Jahreshauptversammlung. Eine erneute Beschlussfassung

ist nur erforderlich, wenn die Aufwandsentschädigung geändert werden soll.“

Nach genauer Erläuterung wurde diese Satzungsergänzung nach Abstimmung bei der JHV einstimmig angenommen. Uns war wichtig, dass kein Vorstand die Aufwandsentschädigungen selber beschließen kann, sondern dies nur immer bei einer Jahreshauptversammlung möglich ist!

Der Vorstand wurde dann entlastet. Unser bis dahin 1. Vorsitzender Dieter Beck hat sich dann vor Ort aus dem Amt verabschiedet. Er bleibt weiter für den Club aktiv.

Dann wurde Volker Iserhoht als Wahlleiter berufen. Folgende Wahlen wurden abgehalten:

1 Vorsitzender, gewählt wurde Thomas Tschoepe

2 Vorsitzender, gewählt wurde Andre Dietrich

Andre Dietrich bleibt auch Schriftführer, da sich kein Kandidat zur Wahl gestellt hat. Kassierer Jürgen Kuse wurde wieder bestätigt für ein Jahr, wobei er sein Amt nächstes Jahr auf jeden Fall abgeben wird! Als neuer Kassenprüfer 2028, zu Peter Haak, wurde Max Struckholt gewählt.

Der Vorstand ist dabei, einen neuen Webmaster zu finden.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt war der Mitgliedsbeitrag. Nach Ausführungen von Jürgen Kuse sollte man eine Erhöhung ins Auge fassen, die letzte Erhöhung liegt wohl mehr als 20 Jahre zurück. Nach reger, positiver Diskussion wurde ein Jahresbeitrag von 40 Euro von Anwesenden vorgeschlagen, auch im Hinblick auf die 50-Jahr Feier in gut 5 Jahren. Der neue Beitrag soll dann ab 2027 erhoben werden und wurde mit 39 Jastimmen und 2 Enthaltungen von der JHV beschlossen.

Thema war auch der Haftungsausschluss des CBBC bei Veranstaltungen. Ab sofort wird bei „CBBC Termine“ folgender Satz stehen: „Die Teilnahme bei allen CBBC-Veranstaltungen erfolgt auf eigene Gefahr!“ Das werden wir auch bei jedem Treffen usw. aushängen. Wir werden weiterhin aus der Vorstandsarbeit berichten und wünschen allen eine gute Zeit.

Thomas Tschoepe (1. Vorsitzender)

CBBC TERMINE 2026 / 2027

15.10. - 18.10.2026 3. Engländer-Treffen Ebinger Alm bei Waldkraiburg

29.04. - 02.05. 1.-Mai-Touring-Treff Waldbreitbach / Westerwald

28.05. - 30.05. 11. Lüneburger Treffen in Wendhausen

04.06. - 06.06. Treffen in Reichelsheim/Odenwald - 45 Jahre CBBC e.V. - mit JHV

11.06. - 13.06. 10. OWL-Treffen in Sende/Verl im Alten Kohlenlager

17.06. - 20.06. 31. Engländer-Treffen in Franken / Großgessingen

03.07. 22. Black Forest Meeting in Görwihl/Hartschwand

30.07. - 01.08. German Triple-Run in Mendig

06.08. - 08.08. 20. Vogtlandtreffen in Plauen

07.08. - 08.08. 2. Treffen in der Hallertau in Airischwand

27.08. - 29.08. 3. Taunustreffen in Rettershain

13.10. - 16.10. 4. Engländer-u. Laverda-Treffen Ebinger Alm bei Waldkraiburg

Die Teilnahme an allen CBBC Veranstaltungen erfolgt auf eigene Gefahr!

Sonstige Treffen / Veranstaltungen

05.02. - 07.02. Bremer Classic Motor Show mit CBBC-Stand

25.06. - 27.06. Royal-Enfield-Treffen in Wolfshagen / Harz



Text / Fotos:
Klaus Lonnendonker

50 Jahre AJS/"M" Vereniging Nederland inklusive IJR (International Jampot Rallye) 2026 in Borculo

Über unseren Touring-Treff wurde ja schon ausgiebig berichtet, alles hat bestens funktioniert. Als nächstes hatte ich bis Mitte Juni vier Geburtstagsfeiern in der Familie. Ob ich es zur Jampot schaffe war lange unklar. Doch Pfingstsamstag packte ich das Zelt, und alles was dazugehört, auf die AJS Cadwell, und fuhr unangemeldet los nach Holland.

Im gleichen Jahr wie die Niederländer, also 1976, gründeten wir in Deutschland unseren Verein, noch unter dem Namen AJS/"M"-Vereniging Deutschland. So lange pflegen wir auch Kontakte untereinander. Problemlos erreichte ich nach 270 km den Campingplatz. Freies Gelände für mein Zelt war genügend vorhanden. Nur die Verpflegung war noch nicht gesichert und ich dachte schon verhungern zu müssen. Doch auch dieses Problem wurde gelöst. Danach konnte ich erstaunlich viele CBBC'ler und alte Bekannte begrüßen und in großer Runde ließen wir den Tag ausklingen.

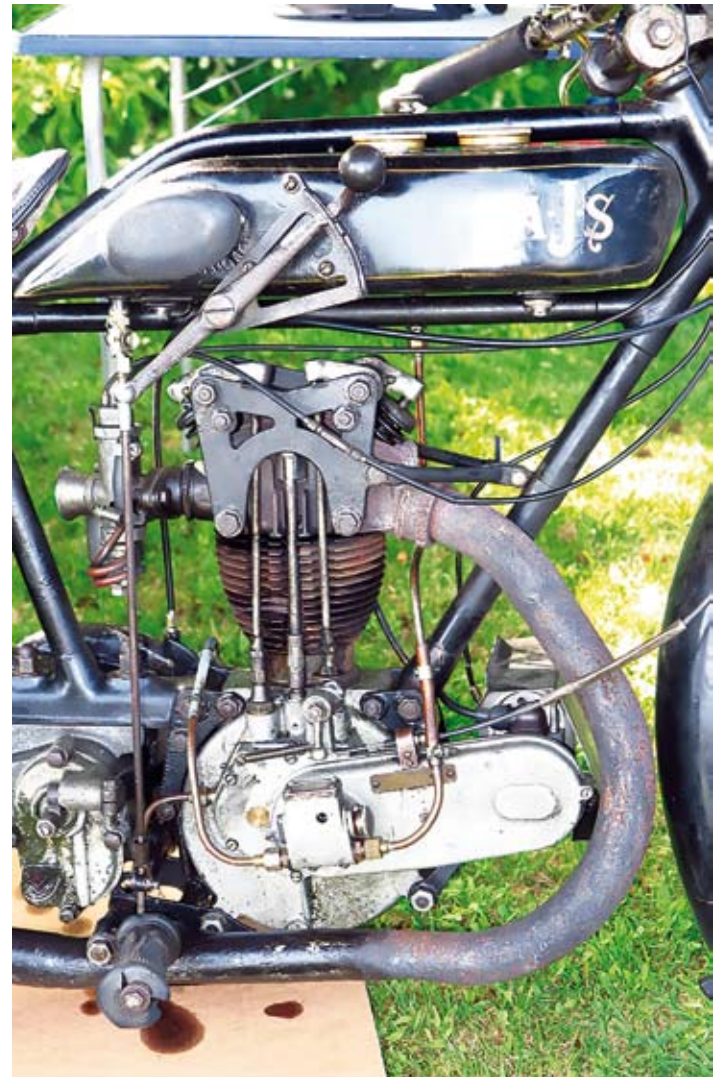
Für Sonntag wurden vom Veranstalter mehrere Touren zum Herunterladen angeboten, sowie eine geführte. Wegen der hohen Außentemperaturen verzichteten viele aufs Motorradfahren,

ich drehte dann alleine eine Runde. Am Abend wurden noch diverse Ehrungen vorgenommen. Tagesausklang siehe oben. Einige der Teilnehmer hatten wegen der großen Hitze den Veranstaltungsort schon frühzeitig verlassen. Auch ich startete am Pfingstmontag nach dem Frühstück zügig, da ich meine Rückfahrt über Maastricht/Belgien geplant hatte. Nach sieben Stunden und 360 km war mein Endziel, Stammkneipe Vulkan Bräu Mendig, erreicht.

Noch ein paar Worte zu den ausgestellten Motorrädern. Der größte Anteil bestand natürlich aus AJS und Matchless Motorrädern aller Baujahre und in allen Varianten. Original, Umbauten, mit und ohne Patina. Beeindruckend immer wieder die Motorräder mit Patina der Familie Schulzki in dritter Generation. Vater, bzw. Opa Leo war Gründungsmitglied unseres Vereins. Aktuell führen Sohn Armin und Enkel Oliver die Tradition fort. Fotografiert habe ich wenig, die meisten Motorräder habe ich in den fünfzig Jahren, die ich aktiv bin, schon mehrfach abgelichtet.

Euch allen noch eine gute Zeit! Lonni





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

www.elektronik-sachse.de

ELEKTRONIK
SACHSE **MP**
GmbH & Co. KG

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

British Bikes Weigelt

Tel. 0 61 52 - 98 78 18

Fax 0 61 52 - 98 57 68

www.bb-weigelt.de

19. Engländer-Treffen im Vogtland

10. - 12.07.2026



Foto: J. Jaeschke

Wir haben uns wieder sehr auf das Vogtland gefreut. Nirgendwo gibt es eine so hohe Dichte an gebogenen Kleinst-Straßen zwischen endlos einsamen Feldern, Wiesen, Wäldchen und Dörfern. Wenn ich von „gebogen“ spreche, meint das nicht nur rechts / links, sondern auch atemberaubend in der Vertikalen. Gut, ich komme aus einem topfebenen Teil Deutschlands und so erinnerten mich einige Straßenstücke schon an Achterbahnabschnitte. Solltest du auch mal zu diesem Treffen kommen, musst du auf jeden Fall dafür sorgen, dass die Bremsen an deinem Motorrad gut funktionieren und nicht nur vorhanden sind; du wirst sie brauchen! Wir hatten die A65 T O.i.F. mit und da sind die Bremsen für uns beide gut dimensioniert.

Am späten Freitag-Nachmittag war das Treffen-Hauptquartier schon gut mit Teilnehmern gefüllt. Bei einem Imbiss mit einem Humpen tschechischen Bieres wurde das Event zum 19. Mal gestartet. Also hat Alfred bisher alles gut und richtig gemacht, wobei er ja nichts dafür kann, dass diese Gegend sooo schön ist. Viele bekannte Gesichter waren wieder da. Uwe D. war mit seiner schönen Plunger-B31 fünf Stunden lang auf Achse her gerollt. Rainer und Gabi W. waren auf Schwingen-A10 unterwegs. Marko F. kam Samstag auf Norton 350cc-Single. Alfred hatte als „Leader of the pack“ seine 750er Norton mit.

Vom Plauener Oldtimer Stammtisch waren einige bemerkenswerte Zweiräder gekommen. Wo sieht man sonst schon einen MZ-Zweitakt-Boxer mit Kardanwelle? Eine AWO war natürlich auch da. Die Vorkriegs-Enfield brachte ordentlich Gewicht in die Waagschale der „klassischen“ Brit-Bikes. Etwas kurios mutete die Enfield mit Dieselmotor, aber Scheibenbremsen an. Eine Rüttelplatte kann man doch bestimmt mit einer Bandbremse zum Stehen bringen, oder?! Wo bei einer solchen Konfiguration der Fahrspaß liegt, erschließt sich mir nicht, aber jeder, wie er mag. Klassische englische Motorräder waren immer das Synonym für sprintstarke, agile Fortbewegung! Dafür stehen auch die Norton Commandos, die in vielen Varianten dieses Jahr ein großes Starterfeld stellten. Ein besonders schönes Exemplar mit vernickeltem Rahmen war das von Harry S. Enfield India hat bei den Retrobikes diesmal die Hinkleys ausgestochen. Da gibt es ja inzwischen eine unüberschaubare Modellvielfalt. Ich würde mich ja freuen, wenn man auf dem Anhänger ein echtes Classic-Motorrad her karren würde, um diese Ausfahrt zu bereichern. 100 km kann jede AJS, Ariel Square4, BSA, Matchless, Norton, echte Royal Enfield, Triumph, Velocette oder Vincent. Die stehen doch nicht alle im Wohnzimmer, oder? Ein schönes Rädchen war auch die gut gebrauchte NSU-Max mit Telegabel von Pfeffi. Da hat man doch was zu gucken.



Foto: J. Jaeschke



Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb

Der Freitagabend geht beim Auffrischen der Kontakte und eventuellem Anquatschen von Fremden meist schnell dahin. In einem Telefonat hörte ich als Ausrede für Nichterscheinen gerade wieder: „Da kenne ich ja niemanden!“ Leute, wir sind fast alle Rentner und die warten nur darauf quatschen zu können! Das leckere Bier aus Chodovar hilft bei der Formulierung von Sätzen! Ach ja, Du kannst Deine Frau gerne mitbringen, weil immer ein paar Frauen da sind, die bestimmt nicht über Kurbelwellenlager diskutieren werden. Meine Frau heißt Monika und quatscht auch gerne.

Am Samstag-Morgen ist Tanken in Mühltröfz immer die erste Amtshandlung. Danach füllt sich der Vorstart-Platz im Waldfrieden. Alfred setzt dann seinen Bobby-Helm auf und gibt eine kurze Einweisung für die Ausfahrt. Danach heißt es: „Gentlemen, start your engines please!“ und ab geht die Post. Alfred voraus mit der Commando. Alle hinterher, was die Karre hergibt! Nein, nein! Alle sind sehr diszipliniert unterwegs! Ganz entspannt begann diese Ausfahrt mit einem 16-km-Bogen nach Süden, um dann bei Mehltheur auf die Nordseite der B282 zu wechseln. Vorbei am Lagerpunkt der Erdachse in Pausa erklimmen wir die Felder Richtung Bernsgrün. Die enge Straße führt zwischen Wiesen durch eine Obstbaum-Allee, kommt an einem Teich vorbei und geht dann durch einen kleinen Wald. Zwischen großen Feldern stoßen wir auf die B92, fahren rechts und nach 50 m gleich wieder links. Hinter einer Kuhweide, wo eine größere Bande Krähen den Kühen das Silofutter aus den Trögen frisst, geht es wieder rechtwinklig links. An einem Waldrand entlang und auf der Kuppe gibt es einen schönen Fernblick ins „Böhmische“, oder sind es doch nur die Höhenzüge des Erzgebirges? Etwas später haben wir das Ausflugslokal Pfaffenmühle erreicht und suchen uns auf dem steilen, umgebenden Gelände ein einigermaßen waagerechtes Parkplätzchen unter den Bäumen. Das Frühstück ist noch nicht so lange her, dass man schon wieder ernsthaft nachlegen müsste, aber ein Stück Kuchen, ein Eisbecher oder eine herzhaftes Kleinigkeit gehen schon. Wichtig ist ein Getränk, denn es ist ein warmer Tag mit viel Sonnenschein. Monika und ich wählen Brause in rot und grün. Diese Getränke spiegeln ebenso DDR-Geschichte, wie das Haus

mit der durchorganisierten Bestellannahme und Essensausgabe an 2 Fenstern. Unter den Sonnenschirmen ist es angenehm und man schwätzt wieder. Irgendwann geht's weiter.

Die rechtwinklige Ausfahrt von der Pfaffenmühle geht steil bergan und erfordert mit Sozia auf dem 212 kg-Klotz etwas Konzentration. Nicht lange und es geht mit abenteuerlichem Gefälle hinunter zur Bartmühle. Jetzt schieben 380 kg bergab und nun brauchst du wirklich gute Anker, sonst kommst du ins Schwitzen, zumal es neben der Straße noch steiler bergab geht. Unten in der Talsohle gibt es einen Fotostopp, weil man das Bahn-Viadukt, „Elstertalbrücke“ über das Tal der Weißen Elster gut sehen kann. Auf der anderen Seite führen breitere Straßen in mehreren Stufen über Joketa hinauf auf die Staumauer der Talsperre Pöhl. Hier halten wir, um zu schauen und ein Foto aufzunehmen. Danach pflügen wir noch eine ganze Zeit durch die Felder und Wiesen, bis wir wieder auf die B92 stoßen und auf Elsterberg zufahren. Die Bundesstraße lässt flottes Fahren zu und so kommt es, dass „die Schnellen“ irgendwann nicht mehr zu sehen sind. Das Ende des Trosses hält an einer Abzweigung an und wüffelt über den richtigen Weg. Einer scheint einen Plan zu haben und führt uns über kleine Wege, die wir heute zum Teil schon Mal gefahren sind, zurück zum Waldfrieden. Eine sehr schöne Ausfahrt von 100 km war das wieder!

Am Platz gab es noch etwas Kuchen und Kaffee. Dann wieder das „Sprechbier“ aus Böhmen. Marko war inzwischen angekommen und hat einen Trapez-Gabelkörper für mein M21-Projekt mitgebracht. Porto gespart! Die B31 brauchte etwas Beachtung und so versammelten wir BSA'ler uns um das schöne Stück. Schnell war das Deko-Problem gelöst und die Fachgespräche gingen wieder in Geschwätz über. Alfreds Frau Sabine kam mit den Grill-Waren und den Salaten, die ein ordentliches Abendessen garantieren. Bald quoll Rauch aus der Grillhütte. Natürlich ist jeder satt geworden. Sabine, auch dieses Jahr wieder volle Punktzahl für die Salate! Bis die Sonne unterging konnte man ja noch um die Motorräder schleichen und ein wenig den Platz ablaufen. Bei den alten Hütten an der Platzeinfahrt

Grand Meeting 2026

Text / Fotos: Udo Stadler

Rittergut Birkhof

Im Februar diesen Jahres erhielt ich einen Anruf von Marcus Herfort, dem Veranstalter des Grand Meeting / Classic Days, das dieses Jahr zum achtzehnten Mal veranstaltet wurde und nach den Veranstaltungen auf Schloss Dyck und Düsseldorf seit vorigem Jahr auf dem Rittergut Birkhof stattfindet.

Der Plan der Organisatoren war, den Formel 1 Sieg des Hesketh 308 von James Hunt gegen Niki Lauda vor 50 Jahren in den Niederlanden zu würdigen. Zum einen wollten sie das gesamte Tun des Lord Hesketh präsentieren und dazu gehört auch die Motorrad-Geschichte. Also fragte man mich, ob ich mir vorstellen könnte an dieser Veranstaltung mit meiner V 1000 teilzunehmen. Es folgte eine Einladung zur Retro Classic nach Essen, wo wir alles besprechen und auch die Organisatoren treffen konnten. Auf der Retro verbrachten meine Frau und ich ein paar schöne Stunden unter Gleichgesinnten und es wurde auch so einiges besprochen. Ich versuchte noch eine Hesketh V1000 Vampir zu besorgen, doch es war mir nicht möglich eine zu organisieren. Stattdessen hatte ich die Möglichkeit eine V 1000 E zu bekommen, von der nur eine hergestellt wurde.

Meine Hesketh ereilte noch ein Ausfall, der auch so schnell, mangels Teile, so wie es schien, nicht lösbar war. Der Tag der Classic Days kam immer näher. Doch wie alles aufgebaut wird, wo ich hin müsste und wie das Wochenende läuft, darüber hatte ich keine Infos. Ich wollte natürlich auch nicht absagen, da das Programm des Wochenendes sehr spannend klang. Ein Hesketh Formel 1, Freddie Hunt (Sohn von James Hunt), der Lord Hesketh und zwei Hesketh V1000 sollten teilnehmen, das könnte doch spannend werden. Mein Motorrad wurde eine Woche vor dem Event doch noch fertig. Es wurde auf Hochglanz gebracht und so einiges für rundherum organisiert. Am Event-Freitag bekam ich um 8 Uhr die Unterlagen. Um 10 Uhr war Start der Veranstaltung. Das Motorrad wurde verladen und es ging ab zu den Classic Days. Nach dem ich mich an einigen Positionen durchgefragt hatte, landete ich dann auch an meinem Ausstellungsort. Dort traf ich dann Günther, der für diesen Bereich zuständig war und mich an diesem Wochenende auch betreute. Hier nochmal einen großen Dank dafür, es hat Spaß gemacht. Uns gegenüber war der MV Agusta Deutschland Club, der hier sein Jahrestreffen ausrichtete. Sie hatten an Fahrzeugen so einiges zu bieten aus allen Produktionsjahren. Zudem waren auch Giacomo Agostini, Gianfranco Bonera, die Magni Brüder und Horst Lichter am Start. Die MV-Leute und ihre prominenten Gäste waren sehr umgänglich und immer für ein Gespräch zu haben.

Für diejenigen, die noch nicht bei den Classic Days waren, eine kleine Auflistung was es dort zu erleben gibt: Es gibt einen Rennkurs ums Veranstaltungsgelände mit verschiedenen Läufen und Themen über den ganzen Tag. Oldtimer- und Clubparkplätze, Concours, Shops, Off-road Gelände, Picknick-Plätze entlang der Rennstrecke, Themen-Ausstellungen usw. Viele Besucher erscheinen auch in klassischer Kleidung. Es ist wie das deutsche Goodwood. In den Motorradklassen gab es die Läufe Pre-War, MV Club-Lauf und modernere Motorräder. Dort waren AJS und BSA-Motorräder zu bewundern. Wout, mit der zweiten Hesketh, musste leider auch absagen, der Lord sowie der Hesketh 308 Formel 1 Renner nahmen ebenfalls nicht teil. Trotzdem gab es den ganzen Tag immer etwas neues und interessantes zu sehen. An unserem Stand konnte man an einer Umfrage teilnehmen und sich dazu äußern, welche Bikes man gerne sehen würde, oder wie man den Stand und den Bereich Motorrad anders gestalten könnte. Meiner Meinung nach ist hier noch Luft nach oben. Der Hauptfokus des Grand Meeting liegt im PKW-Bereich. Sonntags 17:30 Uhr war das Event zu Ende und es wurde alles abgebaut, verladen und nach Hause gefahren.

Resümee des Wochenendes: es hat Spaß gemacht und war kurzweilig.



Autor Udo mit Horst Lichter...



und Freddie Hunt



„Ago“, lebende Legende



Am Hesketh Club-Stand



Der MV Club-Stand gegenüber



Auch englische Marken waren gut vertreten



54. INTERNATIONAL BRITISH BIKER MEETING



Die Bergziege, Foto: M. Kolb



Die hätte besser gepasst, Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb

Am 07. August fuhr ich wieder zum „British Biker Meeting“ nach Weite in die Schweiz. Es sollten über 30 Grad werden, deshalb wählte ich die vermeintlich kürzeste Strecke durch den Pfänder-Tunnel um Bregenz herum. Gegen 16.00 Uhr erreichte ich mein Ziel. Auf der etwas abseits gelegenen Zeltwiese fand ich noch einen guten Platz. Am Freitagabend geht es meist etwas ruhiger zu, trotzdem herrschte auch da schon eine super Stimmung und es gab genug Gelegenheit mit alten Freunden die neuesten Geschichten auszutauschen.

Bevor es am Samstag richtig los ging, machte ich noch eine kleine Tour. „Parkwächter“ Rolf Sonderegger (er passt auf, dass die nicht-englischen Töffe separat parken) empfahl mir das Berghaus Palfries auf 1700 m Höhe. In ca. 45 Minuten sei das lohnende Ziel über eine schmale, zum Ende hin einspurige, Straße mit kurzem Schotterabschnitt zu erreichen. Nicht das ideale Geläuf für meine Daytona, aber es klang verlockend. Hinter Weite, nach den letzten Häusern, wurde es dann immer enger, mit unübersichtlichen Kurven, Steilstücken und tiefen Furchen im Asphalt, hervorstehende Felsen zum Greifen nah. 1., 2., 1. Gang und immer Kupplung schleifen lassen, anders ging es nicht. Dann noch eine kurze Schotterstrecke bis die Straße kurz vor dem Ziel besser wurde. Ich hätte da gerne gegen eine Tiger Trial getauscht! Doch der Ausblick war es wert. Nach einer Stärkung auf der Sonnenterrasse ging es wieder runter ins Tal. Ich war froh, wieder heil auf der Heuwiese anzukommen.

Dort war der Platz inzwischen gut gefüllt mit schönen englischen Bikes aller Marken und Baujahre. Wie immer, etliche Exoten darunter. Zum Beispiel eine „neue“ Brough Superior SS 100, die sah aus wie „aus dem Vollen“ gearbeitet. Leider habe ich sie zu spät erwischt, als sie schon am Wegfahren war. Bei guten Gesprächen ging der Tag schnell in den Abend über und es war Zeit für die Band. Die Tanzbären brauchten dieses Jahr zwar etwas länger, um warm zu werden, aber am Ende wurden die Musiker, wie immer, mit reichlich Beifall verabschiedet. Trotz des großen Zulaufs hat sich dieses Treffen seinen familiären Charakter bewahrt, was auch an den vielen „Guten Geistern“ des MC Black Shadow liegt - Danke Euch dafür.

Text: Martin Kolb



Neue SS 100, Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb



Foto: G. Medgenberg



Foto: G. Medgenberg



Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb



Foto: M. Kolb

Rettershain 2026

Rettershain stand schon lange bei uns im Kalender. Das war ja für mich eine Pflichtveranstaltung. Als neuer Merchandiser war es für mich selbstverständlich an der Jahreshauptversammlung teilzunehmen. Da wir kein Wohnmobil besitzen und auch nicht im Zelt übernachten wollten, mussten wir uns um eine Unterkunft kümmern. Das war gar nicht so einfach, denn finde mal eine Unterkunft mit 2 Doppel- und einem Einzelzimmer. Wir waren ja 5 Personen. Aber wir hatten Glück und fanden ein Haus, in dem auch 8 Personen Platz gefunden hätten. Es lag ziemlich abgelegen, dafür aber nicht sehr weit von Rettershain entfernt. Eine Unterkunft hatten wir schon mal sicher.

Je näher der Termin des Treffens kam, umso wichtiger wurde die Wettervorhersage und die war nicht so ganz nach unserem Geschmack. Da ich mittlerweile ein Schönwetter-Fahrer geworden bin, haben wir uns kurzfristig entschlossen, einen Anhänger für 3 Motorräder zu mieten. Dieser wurde dann am Freitagmorgen mit einer Harley, einer Yamaha 900 Diversion und meiner Commando im Nieselregen beladen. Hinzu kamen noch die persönlichen Sachen und natürlich die Merchandising-Artikel für das CBBC-Büchchen. Als Zugfahrzeug musste unser Golf Sportsvan herhalten, welcher dann auch mit dieser Belastung an seine Grenzen kam. Aber wir sind angekommen und das war die Hauptsache.

Nach einer kurzen Verschnaufpause und einer ausgiebigen Begrüßungsrunde wurden die Motorräder abgeladen, und Silvia ist dann mit Max' Freundin zur Unterkunft gefahren um sie für die nächsten zwei Nächte vorzubereiten. Wir sind dann schon mal zum gemütlichen Teil übergegangen und haben uns mit Getränken und Köstlichkeiten vom Grill eingedeckt. In der Zwischenzeit sind noch einige Teilnehmer eingetroffen. Der Zeltplatz hatte sich mittlerweile gut gefüllt. Jeder der Teilnehmer hatte viel zu erzählen. Die Zeit verging wie im Flug und endete dann in der Dorfkneipe, die direkt im Dorfgemeinschaftshaus untergebracht ist. Dort ging es hoch her, wie auf den Bildern zu sehen ist.

Am Samstagmorgen gabs ab 8 Uhr Frühstück, und was für ein Frühstück. In einem 5 Sterne Hotel kann es nicht besser sein. Für jeden Geschmack war etwas dabei. Ein großes Lob an Anton und seine Frau und die gesamte Catering-Mannschaft. Um kurz nach 10 Uhr wurde die Ausfahrt gestartet. Mit circa 20 Motorrädern ging es auf die Reise. Alle hatten den Tank voll, sodass kein Tankstopp notwendig war. In flotter Fahrt ging es kreuz und quer durch den Taunus. Unser Guide hatte eine schöne Strecke ausgewählt. Wenige Ampeln und Stoppstraßen, sodass unsere Kolonne immer gut zusammen blieb. Im Notfall hat Thomas einfach die Straße blockiert und so hatten wir alle freie Fahrt. Nach einer kurzen Pause, in der sich alle mal die Beine vertreten konnten und was man sonst noch so zu erledigen hat, ging es weiter zur Gaststätte Treis in Weinähr. Dort hatten wir

unsere Mittagspause und jeder konnte nach Herzenslust á la carte bestellen. Die Portionen waren kaum zu schaffen und sehr lecker. Auch hier ein großes Lob an die Wirtsleute, die sich sehr um uns bemüht haben. Keiner brauchte lange auf sein Essen zu warten, und das bei so einer Meute. Frisch gestärkt ging es dann auf die letzten Kilometer zurück nach Rettershain zum Platz. Dort angekommen hatte jeder 150 Kurvenkilometer mehr auf seinem Tacho. Für uns Ruhrpottler war es ein Erlebnis. Endlich wurde der Reifen auch mal auf der Flanke abgenutzt. Ein Dankeschön an alle Mitfahrer. Jeder hat sich diszipliniert verhalten und nur so kann eine Ausfahrt mit so vielen Motorrädern unfallfrei stattfinden. Alle Motorräder haben problemlos durchgehalten, sodass auch keine Zwangspause eingelegt werden musste.

Am Platz angekommen hatten sich noch einige Tagesgäste eingefunden. Man wusste nicht wo man zuerst hin schauen sollte und man kam mit vielen Leuten ins Gespräch. Als nächster Punkt war die Jahreshauptversammlung an der Reihe. Mit 41 Anwesenden war sie beschlussfähig. Die Punkte, die dort abgearbeitet wurden, könnt ihr im Protokoll nachlesen. Danach wurde das CBBC-Büchchen geöffnet und die Merchandising-Artikel konnten unter die Lupe genommen werden. Unter anderem wurden die neuen Artikel vorgestellt, die jetzt auch in verschiedenen Farben direkt in unserem neu angelegten Online-Shop angeboten werden. Es sind wieder Caps, Sweater und neue Polos zu haben. Vielen Dank an meine Frau und die Freundin meines Sohnes. Sie haben dem Ansturm gut standgehalten. Danach gab's freie Getränke (Danke an den CBBC) für alle und ein gemütlicher Abend begann. Leider fühlte ich mich irgendwie nicht wohl, und so verließen wir gegen 21 Uhr die fröhliche Truppe, die bestimmt noch viel Spaß miteinander hatte.

Am Sonntagmorgen starteten wir wieder mit dem herrlichen Frühstücksbuffet und stärkten uns für die Heimreise. Wie das so ist am Sonntagmorgen, alle müssen zusammenpacken und wollen natürlich so früh wie möglich die Heimreise antreten. Nach und nach verabschiedeten sich alle voneinander und der Platz war ratzfatz leer. Wir haben unsere Motorräder aufgeladen und uns auf die Heimreise gemacht. Zuvor haben wir uns bei Uli Schumacher, dem Organisator des Treffens, und seiner Mannschaft bedankt. Das Treffen war super geplant und durchorganisiert. Es hat an nichts gefehlt. Danke Uli, so eine Planung nimmt viel Zeit in Anspruch und es müssen auch einige Behördengänge gemacht werden. Dazu gehört schon viel Herzblut.

Das Beste zum Schluss. Uli hat sich bereit erklärt, das Treffen im nächsten Jahr wieder am letzten Augustwochenende zu organisieren. Ich freue mich jedenfalls jetzt schon darauf und es steht sicherlich im neuen Kalender fest vermerkt.

Ich hoffe, euch hat der Bericht gefallen und macht Lust nächstes Jahr an dem Treffen teilzunehmen.

Klaus Struckholt





AJS 31 L: Einfach ein gutes Gerät

(WA). Da stand sie nun doch schon ein Dreivierteljahr unter einer Abdeckung, kaum noch zu sehen und damit irgendwie „außen vor“. Jetzt, im Frühjahr bei angenehmen Temperaturen und Sonnenschein, eigentlich eine gute Gelegenheit, die AJS mal wieder rauszuholen und ihr etwas Frischluft zu gönnen. Abdeckung runter, ahh, da steht sie in aller Pracht, sauber und strahlend. Was für ein schönes Motorrad! Ich hatte sie vor einigen Jahren etwas modifiziert, nach meinem Geschmack umgebaut. Das Auge fährt ja immer mit, und das Styling ist immer ein wichtiges Argument. Genau genommen handelt es sich um eine 31 L aus dem Jahr 1959, also eine „650er de Luxe“.

Wer sich bei den AJS und Matchless-Twins nicht so auskennt, gebaut wurden nach dem Krieg Motorräder mit 500, 600 und 650 ccm Hubraum. Von den Twins gab es jeweils 4 Typen: die „Standardmodelle“, bei den 650ern hießen diese AJS 31 bzw. Matchless G 12 (baugleich), Kennzeichen Batteriezündung / erhabener Primärdeckel mit mehr Platz für die Lichtmaschine, dann die „De Luxe-Modelle“ AJS 31 L / Matchless G 12 L, Kennzeichen Magnetzündung vor den Zylindern

und flache Primärdeckel. Dazu kamen noch die Scrambler-Modelle AJS 31 CS / Matchless G 12 CS (gebaut für den US-Markt) und die CSR-Sportmodelle 31 CSR / G 12 CSR, jeweils mit Zwei- in Eins-Auspuffanlage, leichterem Heckrahmen (erkennbar an der weniger massiven Soziusfußrastenhalterung) und flacher Sportsitzbank. CS- und CSR-Modelle mit höherer Verdichtung und Leistung. Meine „de Luxe“ war mir optisch einfach etwas zu bieder. Das änderte sich mit der Umrüstung auf die nicht so weit herunter gezogenen Schutzbleche der CS/CSR (hinten) und Triumph (vorne). Dazu die flache Sitzbank der CS/CSR.

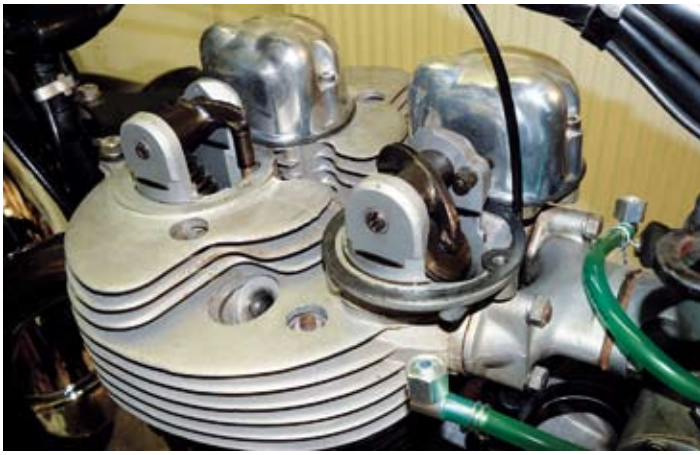
Also nun Moped rausgeschoben, Luftdruck nochmal kontrolliert, ein Blick in den Benzin- und Öltank: Alles noch voll, wunderbar. Ölhahn geöffnet, es konnte losgehen. Den Vergaser gut tupfen, zweimal die Kurbelwelle ganz piano durchgetreten und dann nochmal mit Schwung. Sie zündet kurz, springt aber noch nicht an. Macht nichts, schon mal ein gutes Zeichen. Nochmal Kickstarter nach oben und erneut mit Schmackes, leicht Gas geben, „wroom“, sie läuft! Immer



Vorne der schöne Twin-Motor, dahinter das bewährte AMC-Getriebe und am Rahmenrohr zu erkennen: die Luftpumpe.



Der alte Harro passt gut auf den großen Tank. Tagestour in die Vogesen.



Zwei separate Zylinder, vier einzelne Ventildeckel.

wieder klasse, die AJS ist ein so dankbarer Starter. Wie schön, das etwas sonore Auspuffgeräusch im Ohr, das sich etwas von den Twins der anderen britischen Hersteller absetzt. Nicht lauter, aber irgendwie etwas heller, kehliger der Ton, wunderbar.

Erster Gang oben, Rest nach unten, so die Schaltreihenfolge im AMC-Getriebe. Also erster Gang rein und losfahren, hochschalten und nochmal hochschalten. Das Getriebe ist wirklich eine gelungene Einheit, stets gut zu schalten, hoch wie runter. Auch die Leerlaufumdrehung ist gut. Die ersten Kilometer rolle ich von dannen, Öl anwärmen, den bergigen Kurvenstraßen entgegen. Ich sitze eher auf dem Motorrad, als in ihm. Zunächst etwas gewöhnungsbedürftig. Dazu passt aber sehr gut der breite bequeme Lenker, eine absolut gute Sitzposition, ideal auch für längere Strecken. Der 650er Motor ist typisch englisch langhubig ausgelegt. Bohrung x Hub lautet 72 x 79 mm. Diese Charakteristik war damals absolut modern und ist auch jetzt noch immer sehr gut für eine entspannte Fahrweise: Mit gutem Durchzug aus niedrigen Drehzahlen fährt es sich einfach lässig.

Mittlerweile sind die ersten Bergstraßen erreicht. Wenn es mehr nach oben geht, nimmt auch die Zahl der Kurven zu. Passt zu meinem Fahrstil. Nicht unbedingt die lange Gerade mit Vollgas langdonnern, statt dessen auf kurvigen Straßen eine schöne Linie hinkriegen. Immer wieder Anreiz und Freude zugleich. Auf die Kurve zurollen, mit den ordentlichen Trommelbremsen verzögern, bis die Geschwindigkeit passt. Dann wieder früh Gas geben, um bei ordentlicher Schräglage schön aus der Ecke rauszukommen. Dazu der sonore Ton des Twins in den Ohren. Bald hochschalten und das Drehmoment des Twins nutzen. Jede Kurve eine Freude!



Seitenständer absolut stabil und gut zu bedienen.

Auch die „Heizer- und Fräserfraktion“ auf ihren modernen Drehzahlmaschinen, die einen vielleicht kurz vor einer Kehre noch aufgeregt überholen, sind in kurvigem Geschlängel nicht schneller unterwegs. Da kann man meist gut dranbleiben und vielleicht noch etwas „drücken“. Spaß muss sein. Okay, wenn es wieder gerade wird, muss ich die Leine wieder los lassen... keine Chance dranzubleiben. 30 Kilometer weiter kommt mein Ziel in Sicht: Der Kandel, genauer die Passhöhe auf 1.204 Metern mit schönem Blick hinab auf Waldkirch und den Breisgau. Zeit zu einem kleinen Pauschen. Leichter Wind um die Ohren, die Gleitschirmflieger richten sich aus zum Start. Zahlreiche Touristen fahren gerne mal hoch auf den Waldkircher Hausberg und genießen die Aussicht. Das Auge schweift über die Mopeds der Motorradfahrer, ein paar aktuelle sportliche Vierzylinder, natürlich reichlich BMWs.

Genug der Höhenluft, Helm auf und Kickstarter raus. Einmal kräftig kicken und sie läuft. Erster Gang, zweiter Gang, über den Höhenrücken wieder hinab ins Tal. Mit einer gelegentlichen Zündung in den Auspuff rollt sie entspannt dahin. Der breite Lenker liegt gut in der Hand. Die 7-Zoll Vollnabenbremsen waren schon vor 50 Jahren eine gute Konstruktion, sie bremsen auch heute noch ganz ordentlich. Man muss eben den eigenen Fahrstil der Bremse anpassen.

Die Summe der Eigenschaften machts irgendwie aus, die „31 de Luxe“ hat einen guten Motor, ein prima Handling, ordentliche Bremsen und auch noch einen großen Tank. Ein prima Tourer, das war damals so und gilt auch noch heute.

Text/Fotos: Walter Arndt



Floh - eine Restaurierung

Teil 1, Text / Fotos:
Walter Eckl

Wie so vieles im Leben fängt auch diese Geschichte mit einem Zufall an. September 2010: Ich war in Kärnten unterwegs und hatte den Tank meines Autos wieder einmal vollgefüllt. Mein Beifahrer meinte, er müsse noch etwas erledigen, und ich stellte mich zum Zeitschriftenregal der Tankstelle. Lustlos blätterte ich in einer alten Ausgabe der „Oldtimer-Teile“. Plötzlich entdeckte ich in den Inseraten: „Royal Enfield, BJ 1944, keine Papiere, Telefonnummer“. In der Typengeschichte war und bin ich nicht so weit bewandert und so notierte ich nur die Telefonnummer. Ich wollte mich noch in meinen Unterlagen informieren, was das denn sein könnte, aber das war dann doch zu viel Spannung und so rief ich am nächsten Tag die Nummer an. Im Grunde meines Herzens hatte ich, wegen des Alters der Zeitschrift, von beinahe einem halben Jahr, erwartet, eine Absage zu hören, dass sie schon verkauft wäre. Aber eine eher gelangweilte Stimme teilte mir mit, sie sei noch da. Mir wurde angeboten, sie zu besichtigen, jedoch stand sie in Oberösterreich, also etwa 350 Kilometer entfernt. Keine Distanz für einen schnellen Abend-Trip. Nachdem der Preis auch nicht unbedingt nach einer Schnäppchenjagd gestaltet war, setzte ich mein bestes Pokerface auf und versprach mich zu melden, wenn ich zumindest im Bundesland war. Würde er sie in der Zwischenzeit verkaufen, hätte ich eben zu hoch gepokert.

Eine Dienstreise nach Oberösterreich ergab sich vier Wochen später. In der Zeit war ich viel unterwegs und hatte die Sache fast vergessen und auch, schon wegen des Überflusses an Zeitmangel, keine Recherchen angestellt, was mich bei der Besichtigung erwarten würde. Wie versprochen meldete ich mich und hörte, sie wartete immer noch auf mich. In der Garage stand sie dann. Ich war den Anblick meiner RE 535 ES gewöhnt und hatte ein ähnliches, in manchen Punkten sicherlich reichlich dimensioniertes Stück britischer Motorradgeschichte erwartet. Doch da war dieses kleine, fragile, dunkelrote Rohrgestell mit dem kleinen Motörchen, der silbernen Rolle vor dem Zylinder und dem Haifischauspuff. Mit dem Bild wusste ich in dem Moment nichts anzufangen. Hin und her gerissen von den Eindrücken und Diskussionen mit meiner Regierung (sie schnaubte erst heuer im Sommer nach der Anschaffung meiner sechsten Maschine) setzte ich mir ein Verhandlungsziel, das etwas über der Hälfte des Angebots lag. Entgegen meiner Erwartungen willigte der Verkäufer nach vielen Telefonaten, die auch ihm sicher auf die Nerven gingen, doch ein und ich holte sie am 6. Dezember in meinen Stall. Sozusagen mein Weihnachtsgeschenk 2010 an mich - Pause. In dieser Pause schob ich sie in der Werkstätte von rechts nach links und wieder zurück, hie und da wurde sie mit dem Staubtuch gestreichelt, ansonsten durfte sie reifen.

Februar 2013

Ein Bekannter rief mich an, ob ich zum Tatra-Treffen käme. Das löste auf meiner Seite Erheiterung aus. Der Besitzer des Tatra 11, mit dem

ich oft mitgefahren war, hatte gesundheitliche Probleme und konnte weder bis Berlin und zurück selber fahren, noch die Strecke als Beifahrer zurücklegen. Der großen Ennie hatte ich einen kapitalen Kolbenreiber angedeihen lassen, die Czezeza (tschechischer Roller) war total zerlegt, die Puch S4 eher als Wrack zu bezeichnen und die kleine Enfield, die RE 125, der „fliegende Floh“ oder „Flying Flea“ ohne Typisierung. Aus Erfahrung weiß ich, dass in Wien die Wartezeit für einen Termin für die Typisierung etwa acht Monate dauert. Die Antwort des Bekannten war nur, wann ich denn Zeit für die Typisierung hätte, denn er könne mir wahrscheinlich einen kurzfristigen Termin bei der Behörde verschaffen.

Also gut, so hatte ich ein Ziel, in 2 Monaten. Der Verkäufer hatte mir gesagt: Zündfunken gäbe es, die Verbindung vom Tank zum Vergaser würde fehlen, alles andere wäre komplett und in Ordnung. Ganz traute ich dieser Aussage zwar nicht, da hätte ich doch so eine Kleinigkeit gemacht und hätte dann den Preis höher ansetzen können, aber was soll's. Die Aussage „nur Benzinleitung“ war allerdings nur der Anfang. Angefangen bei der Vorderradfederung aus Gummibändern, diese waren ausgeleiert oder abgerissen, einer total desolaten und teilweise fehlenden elektrischen Anlage, fehlendem Zündfunken, über abgerissene Seile, losen und fehlenden Schrauben, einem Haufen Rost im Tank, bis hin zu unbrauchbaren Reifen war alles zu machen. Zusätzlich wurde mir vom Prüfer ein Tacho, eine Hupe, ein Rückspiegel, zum Abblendlicht ein Fernlicht und zum Rücklicht ein Bremslicht aufgetragen. Im Zuge der Arbeiten stellte ich noch fest, dass der Simmerring unter der Kupplung zwischen Primärkettenkasten und der Welle in das Getriebe samt Halterung fehlte, die Radlager waren völlig zerbrochen und dort, wo einmal ein Bremsbelag gewesen war, ragten nur noch Niete aus dem Blech des Trägers. Doch alles hatte ich geschafft.

Am Abend vor der Typen-Prüfung wollte ich den „Floh“ verladen. Just in dem Moment kam mich mein Sohn in der Werkstätte besuchen und ich führte stolz mein Werk vor. Wir starteten den Motor, er lief ungefähr 15 Sekunden und verwandelte den Raum in eine Nebelkammer. Danach verstummte er und war nicht mehr zu starten. Mein Sohn versuchte mich noch zum Starten des Motors in einer Sackgasse hin und her zu schieben, doch nichts half. Eine der wenigen Schrauben, die ich nicht gelöst und eines der wenigen Teile, die ich nicht zerlegt und kontrolliert hatte, war der Schwunglichtmagnet. Er hatte sich gelöst, den Fixierungskeil auf der Motorwelle abgedreht und den Kegel der Welle so beschädigt, dass der Magnet nicht mehr zu fixieren war. War die Mutter festgezogen, wurde der Schwunglichtmagnet auf der Welle so weit nach hinten gedrückt, dass er am Gehäuse festsass und der Motor sich nicht mehr drehen ließ. Also blieb mir nur, den Termin im letzten Moment doch noch abzusagen und nach Lösungen für den Schaden zu suchen. Es folgte wieder eine Pause, in der ich mich mit der großen Ennie beschäftigte, einige Fahrten unternahm und Renovierungsarbeiten im Haus und in der Wohnung durchführte, um die Regierung milde zu stimmen.



Der Zustand beim Kauf



Radlager

CBBC Touring Treff - 1. Mai Tour 2027

**Der Touringtreff - 1. Tour Mai findet vom 29.04.2027 bis 02.05.2027 statt.
Treffpunkt ist im Westerwald, Tourenfahrer Hotel zur Post,
56588 Waldbreitbach, Neuwieder Straße 44. Telefon: 02638 / 9260,
Reservierungen bitte per E-Mail: info@hotelzurpost.de**

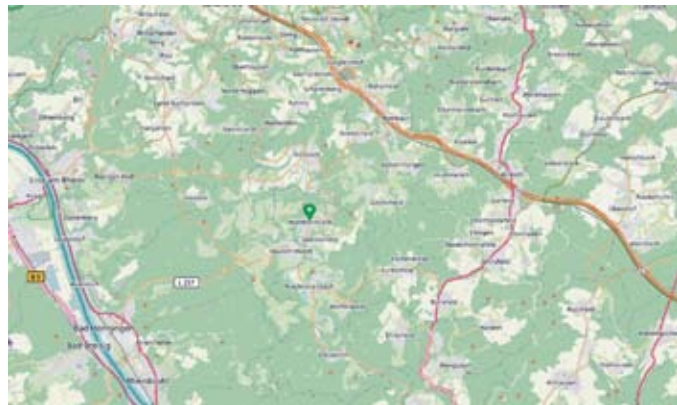
Donnerstag der 29.04.2027 ist Anfahrtstag

Freitag der 30.04.2027 10 Uhr Ausfahrt Westerwald ca. 150 km

Samstag der 01.05.2027 10 Uhr Ausfahrt Bergisches Land ca. 150 km

Sonntag 02.05.2027 Abreise.

Jeweils 9.45 Fahrerbespr., Abfahrt 10 Uhr mit vollgetanktem Motorrad in 2 Gruppen! Die Gruppen werden vor Ort durch mich zusammengestellt.



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

Infos zum Hotel:

Es gibt 26 Doppelzimmer, 10 Einzelzimmer. Die Preise für 3x Übernachtung mit Halbpension (Frühstück und 3 Gänge Abendessen bzw. Buffet) sind im Doppelzimmer 274,50- € / Person und im Einzelzimmer 319,50- € / Person.

Für Wohnmobile gibt es im Ort Camping Plätze in der Nähe des Hotels.

Bitte selber dort reservieren und sich beim Hotel zwecks Verpflegung vorab melden!

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

Wichtig: Wie immer selber rechtzeitig buchen, alle Zimmer sind reserviert bis 31.01.2027 auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!
Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden! Nächste Tankstellen 5 km Entfernung vom Hotel.

Wie immer bei Rückfragen 0176 / 64259403. Freue mich wieder auf rege Beteiligung Eurerseits.

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf, Thomas Tschoepe

45 Jahre CBBC - Jubiläumsfeier mit Jahreshauptversammlung vom 04. bis 06. Juni 2027

Die Clubfeier zum 45-jährigen Bestehen, vom 04.06.2027 bis 06.06.2027,
findet im Odenwald statt, beim Motorrad Tourismus Hotel Gasthof Lärmfeuer
in 64385 Reichelsheim, Im Oberdorf 40. Telefon: 06164 / 1254, E-Mail: info@laermfeuer.de

Freitag der 04.06.2027 ist Anfahrtstag, Samstag der 05.06.2027 11 Uhr bis ca. 15 Uhr kleine Ausfahrt ca. 80 km.
(die Ausfahrt findet in Gruppen statt, Gruppen werden vor Ort zusammengestellt!) 17 Uhr Jahreshauptversammlung.
Sonntag der 06.06.2027 Abreise.

Ausfahrt am Samstag: 10.45 Fahrerbesprechung Abfahrt der Gruppen ab 11 Uhr mit vollgetanktem Motorrad!

Infos zum Hotel:

Es gibt 17 Doppelzimmer, 4 Einzelzimmer, 1x 4 Personen Zimmer. Die Preise für 2x Übernachtung mit Halbpension
(Frühstück und 4 Gang Abendessen) sind im Doppelzimmer € 192,- / Person und im Einzelzimmer € 222,-
Frühstück ab 8 Uhr, Abendessen 19 Uhr.

Wichtig: Alle Zimmer sind reserviert auf „CBBC“, bitte bei Reservierungen angeben!

Für Wohnmobile ist Platz beim Hotel, „kostenfrei“ und es gibt eine Zeltwiese, „kostenfrei“

In beiden Fällen Anmeldung mit Personenzahl unbedingt unter thomas.tschoepe@web.de
Kosten für Gäste mit Wohnmobil / Zelt: für Frühstück € 13,-, das 4 Gänge-Abendmenü € 31,-

Bitte vor Ort beim grünen Anmelde-Zelt entrichten!

Unterstellmöglichkeiten für Motorräder sind reichlich vorhanden!
Tankstellen sind im Umkreis von ca. 20 km vor Ort (je nach Richtung).

Wie immer bei Rückfragen: 0176 / 64259403. Freue mich auf rege Beteiligung Eurerseits.

Einen Fahrergruß aus Königswinter Rauschendorf, Thomas Tschoepe

Randnotiz: Heimfahrt von der Heuwiese

Nach dem Besuch des, wie immer, gelungenen Treffens des MC-Black Shadow in der Schweiz nahmen wir das Angebot von Martin Merkel an, uns auf kleinen Sträßchen um Bregenz herum bis nach Tett nang zu führen. Von Weite ging es erst mal Richtung Rütli. Ab Kriessern fuhren wir an Rhein und Autobahn entlang bis Widnau. In Au überquerten wir die Grenze nach Österreich und fuhren über Kennelbach bis zur Fluher Straße. Über die Fluh ging es dann via Lindenau am Alpenfreibad vorbei nach Scheidegg. Von dort bollerten wir nach Sigmarszell und dann querbeet zum Biergarten „Zum Zollhaus“ nach Kressbronn. Dies ist auch der Treffpunkt des Stammtisch Bodensee. Dort saßen wir noch eine Weile zusammen bevor wir uns verabschiedeten. Eine schöne Route für all diejenigen, die weder Fähre noch Pfändertunnel nehmen möchten. Vielen Dank an Martin vom Bodensee. Ob wir diese Strecke genauso wiederfinden, wie er sie uns gezeigt hat, steht natürlich auf einem anderen Blatt... Aber grob die Richtung stimmt.

Andreas und ich wählten dann an dem sonnigen und sehr warmen Tag die bequemste und schnellste Strecke über die B30 Richtung Heimat. Es lief ganz gut, der Fahrtwind kühlte aber nicht wirklich. So kamen wir ziemlich erschöpft und durchgeschwitzt in Gammelshausen (am Albtrauf, LK Göppingen) an, wo uns eine groß angelegte Motorradkontrolle erwartete. „Bitte da vorne auf den Aldi-Parkplatz fahren“ befahl die Dame, die den Job am Kreisverkehr innehatte und alle Motorradfahrer ansprechen musste. Wir hatten Glück und eine sehr kompetente junge Polizeibeamtin übernahm die Kontrolle unserer Motorräder. Als ein Kollege das Fehlen des zweiten Rückspiegels bemängelte, sagte sie sofort „bei dem Baujahr braucht man das noch nicht“. Auch der Passus in unseren Papieren „Reifenfabrikatsbindung gemäß Betriebserlaubnis beachten“ löste bei ihr nur Kopfschütteln und ein Lachen aus. „Das passt schon“. Mit der Profiltiefe unserer Reifen war sie zufrieden.

Die Frage, ob dies sonntags für sie Strafarbeit wäre verneinte sie. Es mache ihr Spaß und sie melde sich immer freiwillig. Sie selbst fahre auch Motorrad und lerne jedes Mal etwas dazu. Nach der Kontrolle kam sie nochmal zurück und schnupperte an meinem nach heißem Öl riechenden Triumphmotor. „Ich nehm noch a Näsle voll“ und strahlte übers ganze Gesicht. Ziemlich sicher haben wir sie mit dem Britbike-Virus infiziert!

Viele Grüße aus Bartenbach, Roland

Anmerkung des Redakteurs:

Da meine Tiger auch nur einen Spiegel hat und etwas jünger ist als Rolands Maschine, habe ich mich natürlich gleich schlaue gemacht, ob ich mit dem einen Spiegel legal unterwegs bin. Das sind die Vorschriften:

Wichtig ist erst mal, dass die Spiegel geprüft sind, also über eine ABE oder ein Teilegutachten verfügen.

Anzahl: einer oder zwei?

Ein Motorrad ohne Rückspiegel ist im Straßenverkehr nicht zulässig. Wie viele vorgeschrieben sind, ist jedoch abhängig vom Datum der Erstzulassung. Liegt dieser Tag vor dem 1. Jan. 1990, reicht ein Spiegel an der linken Seite aus. Liegt er nach diesem Datum, sind zwei Spiegel Pflicht, sofern die Höchstgeschwindigkeit des Bikes über 100 km/h liegt. Wie groß müssen Spiegel sein?

Die Spiegelflächen an einem Motorrad dürfen bestimmte Mindestgrößen nicht unterschreiten. Am besten auf das E-Prüfzeichen achten. Wenn der Rückspiegel dieses Zeichen trägt, hat er die nach EG-Recht geforderte Mindestgröße von 69 cm² oder mehr. Bei Spiegeln ohne Prüfzeichen muss die Spiegelfläche bei einer Erstzulassung nach dem 1. Jan. 1990 laut StVZO mindestens 60 cm² betragen. Bei einem runden Spiegel zum Beispiel entspricht das einem Durchmesser von etwa 87 mm. Liegt die Erstzulassung nach dem 1. Jan. 1998, sind 68 cm² vorgeschrieben.

Also: Auf vorgeschriebene Mindestgröße achten. Ab Baujahr 1990 sind zwei Spiegel erforderlich.

Quelle: DEKRA (mk)

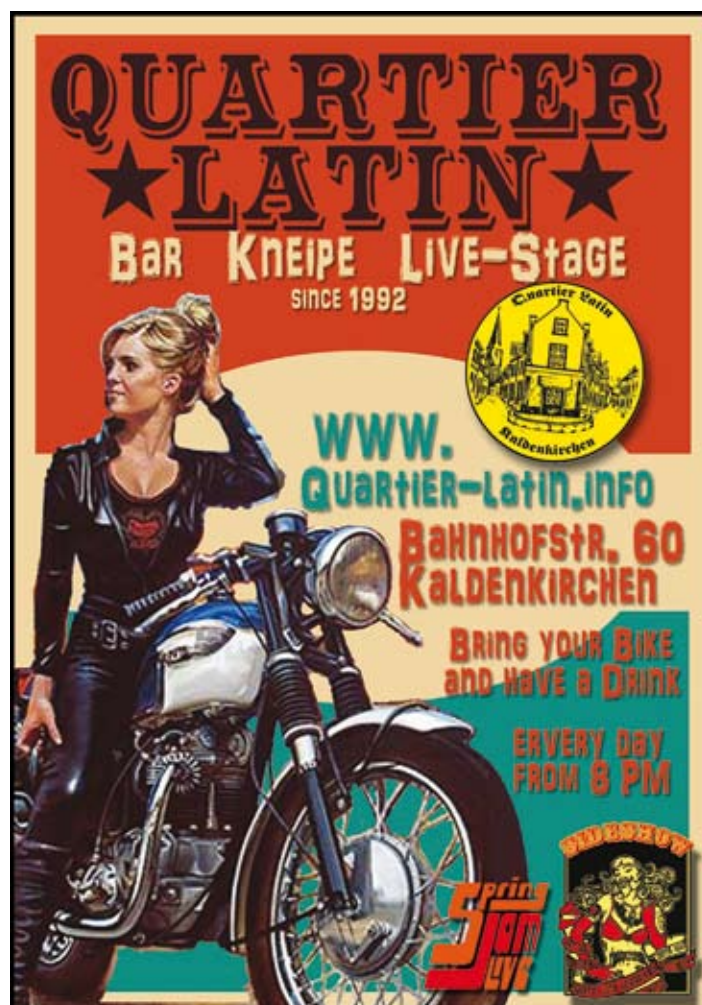
Danke Christiane!

Da Christiane und Paul an der JHV nicht teilnehmen konnten und Christiane das Merchandising an Klaus Struckholt bereits übergeben hat, wurde Christiane nun in einer kleinen privaten Feierstunde ein Gutschein für ihre Lieblingsfriseurin übergeben. „Vielen Dank für 6 tolle Merchandising-Jahre für den CBBC, liebe Christiane...“ Christiane war begeistert: An alle Clubmitglieder ein herzliches Dankeschön!

Grüße von Christiane, Paul und Dolly



Foto: Privat



Fahr mal hin!

Ich versuche es hier mal mit einer neuen Rubrik. Ich hoffe sehr, Ihr werdet sie in Zukunft mit Beiträgen lebendig halten. Ihr kennt ein lohnendes Ausflugsziel, oder habt einen Geheimtipp, der es verdient hat, von mehr CBBC-Mitgliedern angesteuert zu werden? Das kann ein kleines Museum sein, ein wenig bekannter Biker-Treff, eine schöne Gartenwirtschaft, oder ein toller Aussichtspunkt. Gebt Euren Tipp (gerne auch mit Foto) doch einfach hier weiter. Ich mache mal den Anfang:

Dieses Jahr hatte ich bei meiner Tourenplanung zu Treffen zweimal die Ortschaft Pülfringen auf meinem Zettel. Pülfringen? Da war doch was! Ja, in diesem kleinen Ort im Main-Tauber-Kreis in Baden-Württemberg, etwa zwischen Walldürn und Tauberbischofsheim gelegen, steht „Raldys Wirtshaus“. „Urig, locker, gemütlich“ ist der eigene Slogan, den man passender kaum hätte wählen können. Raldy Daumberger ist nicht nur „Gastwirt und Udo Lindenberg Fan mit Leib und Seele“ sondern auch noch Triumph-Fahrer und langjähriges CBBC-Mitglied. Kein Wunder also, dass fast immer etliche Motorräder vor Raldys Wirtshaus parken. Brit-Biker auf Tour, die Durst oder Hunger haben, sind also bestens bei Raldy aufgehoben, davon konnte ich mich dieses Jahr schon zweimal selbst überzeugen. Raldy nahm sich dabei auch Zeit für einen kleinen Plausch.

Die Gaststube ist urgemütlich, und man fühlt sich sofort wohl. Zusätzlich gibt es einen Biergarten. „Raldys Wirtshaus“ hat eine reichhaltige Speisekarte, auch für Vegetarier, mit kleinen und großen Gerichten sowie Salaten, Motto: „saisonal-regional-frisch“, das alles zu vernünftigen Preisen. Da das Wirtshaus auch gerne für Feierlichkeiten gebucht wird, sollten Gruppen reservieren, am besten 1-2 Wochen im Voraus.

Auch Live-Musik und andere Veranstaltungen bietet Raldy an. (Z. B. einen Udo Lindenberg - Abend, am 17. Oktober '26)
Schaut einfach mal auf Raldys Webseite, dort stehen die Öffnungszeiten, die Speisekarte und noch mehr:
<https://www.raldys-wirtshaus.de> (mk)



Kartenausschnitt: OpenStreetMap

3. Engländertreffen bei der Ebinger Alm (Waldkraiburg) vom 15.- 18. Oktober 2026 Mit Laverda Treffen

Donnerstag Anreise, Abends Gastronomische Versorgung von der Alm.

Freitag: Tour Guides für Ausfahrten stehen bereit

Keine Anmeldung erforderlich

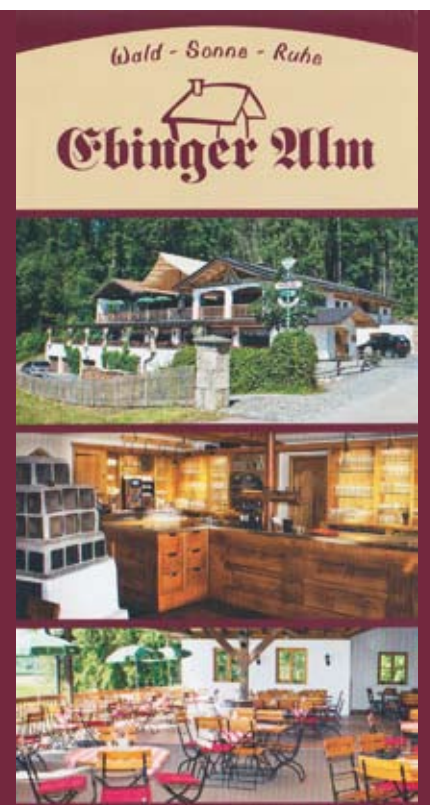
Stellplätze für Wohnmobile
vorhanden

Zimmer: Gasthof Unterbräu
Kraiburg / Inn, Tel.: 08638/7807

Für nähere Infos bitte Veranstalter
Alex kontaktieren, via Telefon, oder
WhatsApp:

01712694951

Gute Fahrt und bis boid
Alex (der Maurer)



Neues vom Merchandiser

Hallo Clubmitglieder,

Ich habe einen Online Shop für unseren CBBC erstellen lassen. Dieser läuft direkt über den Lieferanten. Dort findet ihr 3 neue Artikel: einen Sweater, ein Polo Shirt und Caps. Der Sweater und das Polo Shirt sind in den Farben grau, blau, grün und rot und natürlich auch in hellem, freundlichem schwarz zu haben. Die Caps sind nicht in Rot eingestellt worden. Grundsätzlich sind aber noch andere Farben auf Anfrage erhältlich. Der Sweater kostet 39,00€, das Polo Shirt kostet 25,00€ und die Caps 15,00€, egal welche Größe und welche Farbe. Auf welche Art ihr dann bezahlen könnt, ist im Shop hinterlegt. Schaut doch mal rein. Wenn ihr wollt, könnt ihr die Sachen direkt dort bestellen. Den Link zu dem Online Shop findet ihr hier rechts nebenan in der Büdchen-Anzeige. Alternativ könnt ihr auch den QR-Code scannen, er führt direkt zum Shop. Außerdem habe ich jetzt zusätzlich kleine Aufkleber in der Größe 6x3cm anzubieten. Preis 1,00€. Unten seht ihr ihn etwa in Originalgröße dargestellt. Die neuen Artikel werden auch im CBBC-Büdchen angeboten. Dort könnt ihr sie auch in gewohnter Weise bei mir bestellen.

Für weitere Anregungen oder Wünsche habe ich immer ein offenes Ohr.

Gruß Klaus

Der neue Aufkleber etwa in Originalgröße



CBBC - Büdchen

Artikel	Preis
Club Pin	3,00 €
Club Aufkleber 11x5cm	1,00 €
Neu! Club Aufkleber 6x3cm	1,00 €
Club Aufnäher	4,50 €
Club Schlüsselanhänger	3,00 €
Schlauchschal mit Club-Logo	3,00 €
Club Shirt schwarz, M, L, XL, XXL, XXXL	15,00€
Polo Shirt in british-racing-green S, M, L, XL	20,00 €
Club Weste, Body Warmer mit Club-Logo schwarz: L, Rot: S, Grün: M	30,00 €
Warneste mit Club-Logo, L, XL, XXL gegen Spende	
Folgende neue Artikel könnt ihr auch online bestellen unter:	
https://www.remise-gmbh.de/textilveredelung-recklinghausen/vereinsshops/cbbc (oder QR-Code scannen)	
1/4 Zip Sweatshirt, schwarz, grau, blau, grün, rot, Gr. XXS-XXXXL	39,00 €
Polo Shirt, schwarz, grau, blau, grün, rot, Gr. XXS-XXXXL	25,00 €
5-Panel Cap schwarz, grau, blau, grün	15,00 €

Alle Artikel bestellbar bei:
Klaus Struckholt
Niederstr. 27, 45663 Recklinghausen
Tel.: 0176 34 64 41 04
Email: merchandising@cbbc.de



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



Sweater vorn



Sweater hinten



Polo vorn

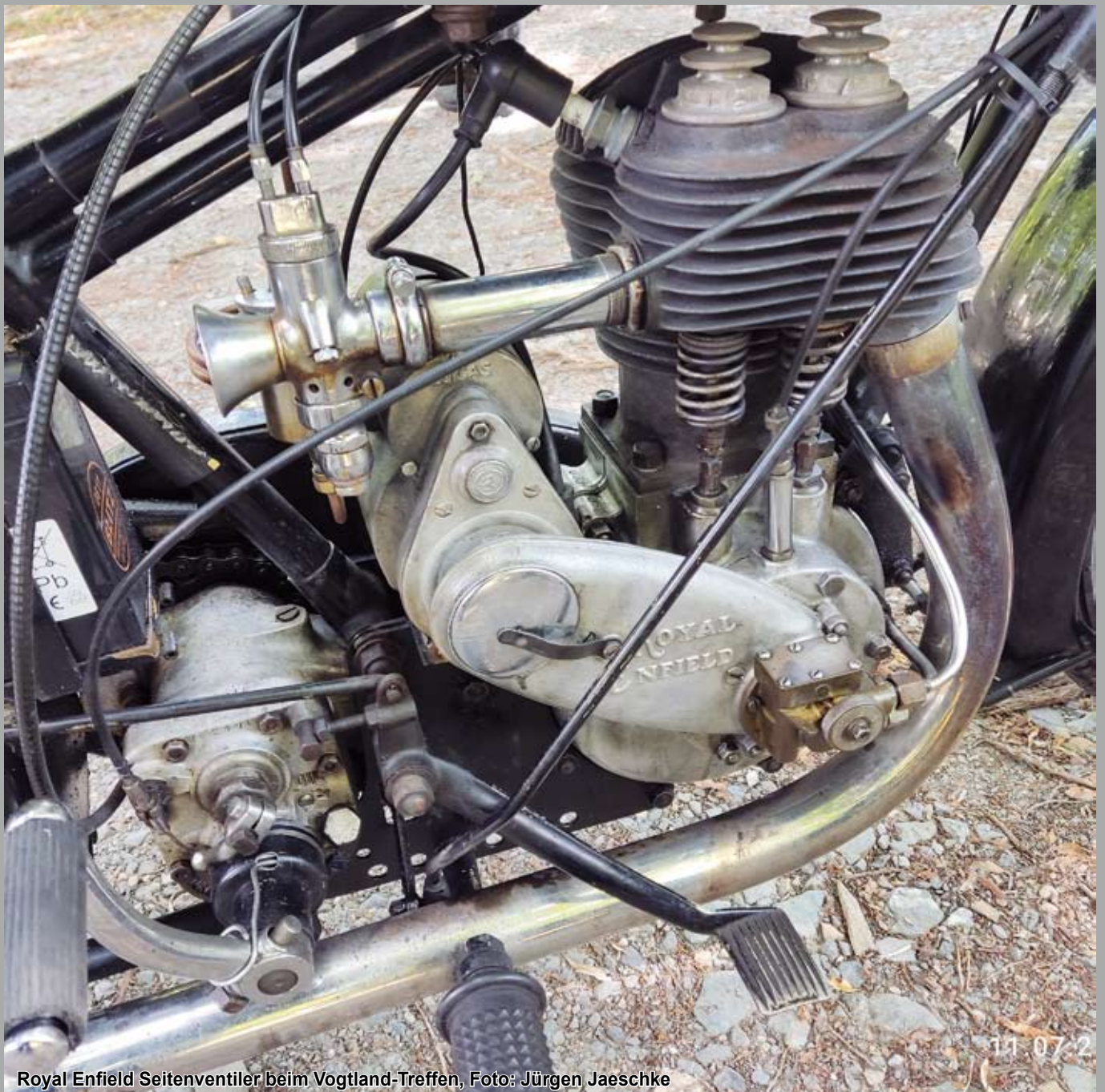


Polo hinten

Kalenderbilder 2027

Letzter Aufruf, uns Eure Bilder für den neuen Kalender 2027 zu schicken. Bitte nur noch digital **in hoher Auflösung und unbearbeitet und bitte, bitte nur im Querformat**. Bitte habt Verständnis, dass wir bei den Kalenderfotos etwas höhere „Ansprüche“ haben als sonst für die INFO üblich, schließlich werden sie auf **DIN A4 vergrößert**. Smart Phones machen durchaus gute Bilder, doch nicht jeder Handy-Schnappschuss ist für unseren Kalender geeignet, seid also selbstkritisch, nehmt Euch Zeit und sucht Euch am PC, oder Laptop die besten Fotos aus. Beachtet einfach die grundlegenden Foto-Tipps (mit dem Hintergrund aufpassen, aufs Licht achten...), dann haben Eure Bilder auch eine Chance von unserer Jury für den Kalender ausgewählt zu werden. **Die Bilder müssen spätestens bis 18. Oktober in der Redaktion sein.**

Email: redaktion@cbbc.de



Royal Enfield Seitenventiler beim Vogtland-Treffen, Foto: Jürgen Jaeschke