

2023.2

CLUB NEWS

SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB



WAR FRÜHER WIRKLICH ALLES BESSER?

INHALT

| | |
|----|----------------------------------|
| 3 | CHAIRMAN'S LETTER |
| 4 | MAIBUMMEL |
| 6 | BLACK FOREST |
| 8 | VEZIO |
| 12 | TRENNUNGSANZEIGE |
| 13 | HEISSE MASCHINE... & GLÜCKWUNSCH |
| 14 | LÜDERENALP |
| 16 | TERMINE |
| 17 | IMPRESSUM |
| 18 | PÄSSERALLY |
| 22 | HERBSTAUSFLUG |
| 24 | DIE TRIPLE-AKTE |
| 29 | WEISCH NO? & WETTBEWERB |
| 31 | CARTOON |

EDITORIAL*Endless Summer*

Für meine Verhältnisse bin ich dieses Jahr doch zu ein paar Töff-Kilometer gekommen. Neben Studium, Arbeit und Geschmuse bleibt nicht viel Zeit übrig. Mein Töff-Highlight dieses Jahr war ein Ausflug mit Franz & Nati zu meiner Familie in den Schwarzwald. Neben vielen Kurven gabs auch etwas Speck auf die Hüfte... Franz hat einen Bericht geschrieben, lest selber.

Der Herbstaufzug dieses Jahr im Seeland war nach dem spritzigen Wassersport-Ausflug letztes Jahr eine wahre Wohltat. Im schönsten Herbstlicht sind wir im grossen Tross durch das wunderschöne Seeland gerösslet.

Dank eurer Teilnahme bei den Events gibts auch wieder in diesem Club News viel zu sehen. Und bitte lasst uns doch weiterhin Töff-Berichte und Fotos an folgende Adresse zukommen: redaktion@british-bikes.ch

Euer Layout Girl, Margrit aka Grittli

CHAIRMAN'S LETTER



War früher wirklich alles besser?

Liebe British Bikerinnen und Biker

Mitte Jahr erreichte uns folgende Anzeige mit der Überschrift «Trennungs-Anzeige von meiner geliebten Bonnie» und folgendem Eingangstext: Verkäufer: Mitglied SBDC (Swiss Britishbike Drivers Club, siehe auch im «Weisch no?») dann SBMC Mitglied seit dem letzten Jahrtausend (als es die Kottlets noch gratis gab und uns die Welt weit offen stand und der Balmer Fredy unser Präsi war).

Ja! Früher war vieles besser! Die Kottlets auf der Lüderen waren tatsächlich gratis! Und der Balmer Fredy war ein guter Präsident! Und wir waren mehr als 300 (!) Mitglieder. Es gab noch wenig Handy's, welche uns dauernd auf Trab hielten. Elektro-Töffs gehörten in eine Science Fiction Film. Und wir «durften» auch mit 200 Sachen von

Meiringen gegen Brienz rasen, ohne dass wir am Montag in der Zeitung kamen.

War wirklich alles besser?

Unsere Bikes sind zwar noch immer die gleichen... wenigstens die Oldies, welche noch in Betrieb sind. Aber sind die Neuen nicht doch etwas zuverlässiger?? Und ehrlich gesagt... fährt man auf einem neuen Töff nicht deutlich entspannter als auf einem alten? Und halt auch etwas altersgerechter... wir sind ja mit unseren Bikes auch Oldies geworden. Apropos Handy's: Ist es nicht bequemer, schnell das Handy aus dem Sack zu nehmen und zu telefonieren, wenn man auf der Tour seinen Kumpel verloren hat? Früher war Suchen angesagt, mit viel Glück hat man sich dann vielleicht auch gefunden. Und warum trennt sich der Inserierende wohl von seiner geliebten Bonnie, welche seit 1983 in seinem Stall steht? Weil früher alles besser war?

Ich lasse euch selber entscheiden, was besser war oder ist. Jedenfalls können wir die Zeit nicht zurückdrehen. Wir leben im Jetzt und Heute. Zum Glück haben wir noch unsere alten Töff's, welche uns wirklich an die alte Zeit erinnern. Und eine solche Erinnerung zu verkaufen, schüttelt einen sicher durch. Ich jedenfalls verkaufe meine Erinnerungen nicht.

Ich wünsche euch allen einen tollen Winter und freue mich auf gute Töff-Erlebnisse im nächsten Jahr.

Euer Präsi Franz



MAIBUMMEL

STAMM BERN VOM 21.05.2023

Hurra, hurra der Mai ist da. Von wegen Wonnemonat. Regen und herbstliche Temperaturen überziehen die Schweiz und das benachbarte Ausland. Was soll's ändern können wir ja bekanntlich nicht. Ist auch besser so.

Die erste gemeinsame Ausfahrt mit unseren Oldies stand kurz bevor. Stichtag 21.05.2023. Diese Ausfahrt wurde gemeinsam mit dem «Engländer Club» dessen Stammvater «Hase» Jürg Gerber die Idee einbrachte, organisiert. Mitunter half unser Mitglied Käthi Amstutz kräftig mit, diesen Anlass auf die Beine zu stellen.

Und siehe da, der Wettergott meinte es an besagten Datum gut mit uns. Sonnenschein und angenehme Temperaturen begrüßten uns bereits am Morgen beim Treffpunkt um 9 Uhr im Restaurant «Rossgagu Pintli» (für nicht Einheimische: Restaurant Bellevue Steffisburg). 9:30 Uhr, los geht's und ab auf die Strecke. Aufgeteilt in zwei Gruppen.

Die Strecke führte uns über Steffisburg – Homberg – Buchen – Teuffenthal – Meiersmaad – Sigriswil – Beatenbucht. Dort angekommen, erwartete uns das Helferteam mit Monika und Hanna um uns ein Aperero an der frischeren Luft und direkt am Thunersee zu servieren. Coole Idee

Gestärkt nahm der Tross von 27 Teilnehmern den weiteren Weg nach Interlaken – Wilderswil unter die Räder. Ziel: Restaurant Waldbrand Isenfluh. Dort begrüßte uns das Servicepersonal zum wohlverdienten Mittagessen. Gute und fein angerichtete Kost belebten Körper und Geist, hatten doch etliche Maschinen ihren Fahrern auf dem steilen Weg nach oben zum Restaurant einiges abverlangt.

Allmählich war die individuelle Heimreise angesagt und so lichtete sich der Parkplatz zusehends. Eine schöne und abwechslungsreiche Tour ging so zu Ende und wir freuen uns schon heute auf die nächste Ausfahrt. Vielen Dank nochmals an Käthi Amstutz und sein Helferteam sowie an «Hase» Jürg Gerber für die Organisation. Toll gemacht.

Thomas Zaugg



BLACK FOREST



Pfingsten geht's am ringsten... so gesehen war unsere geplante Tour zum elterlichen Hof in Bollenbach genau richtig. Grittli, Nati und ich starteten am Samstagmorgen mit unseren Bikes Richtung Schwarzwald. Das Wetter war toll... nicht zu heiss, nicht zu kalt, genau richtig! Mit dem Verkehr ging es auch recht gut, die mir bekannten Kurven-Geschlängel waren nicht überbevölkert. In zügiger Fahrt fuhren wir bis Todtmoos, wo es den ersten Kafi-Halt gab. Die Kneipe war nur von Schweizern besucht, der Südschwarzwald ist halt wirklich ein Schweizer Töff-Paradies.

Bald ging es weiter über Bernau – Titisee – Furtwangen – Schonach – Gutach nach Haslach... unser Ziel. Bei Grittli zuhause war der Empfang einmal mehr als herzlich! Die Monika, Grittli's Mutter, wartete schon mit einer Vesper-Platte, die es in sich hatte. Etwas müde von der Fahrt und doch frisch gestärkt machten Nati und ich uns dann auf zu unserem Hotelbezug. Sehr selbstbewusst gingen wir in's Hotel Blume in Haslach und wollten unsere reservierten Zimmer beziehen. Aber nichts da! Ich hatte in der falschen «Blume» reserviert, nämlich in der Blume in Hausach. Dort haben wir dann aber ein gutes Zimmer gekriegt und alles war wieder in Ordnung. Zum z'Nacht gings zurück zum Weber-Hof, wo wir wieder richtig verwöhnt wurden.

Am Pfingst-Sonntag war eine gemeinsame Töff-Tour angesagt. Sascha, der Freund von Grittli, setzte sich bei mir hinten drauf und die zwei Görls folgten mir. Angesagt war eine Schwarzwald-Hochstrassen-Tour. Früher alles ganz wunderschön... heute nur noch maximal suboptimal: Die ganze (!!) Schwarzwald Hochstrasse ist auf 70 kmh beschränkt! Und alle Zubringer-Strassen auf 60 kmh. Also eher ein Töff-Bummel als eine Töff-Tour. Trotzdem spulten wir das geplante Programm ab, assen auf einer wunderschönen Aussichtsterrasse ein kleines z'Mittag und fuhren wieder zurück auf den Weberhof. Dort wurden wir wieder nach Strich und Faden verwöhnt, der Georgie, Vater von Grittli, zeigte uns seine Hybrid-Lärchen, welche er hoch oben im eigenen Wald gepflanzt hat und wir verbrachten einen wunderbaren Nachmittag und Abend auf dem Weber-Hof. DANKE an Grittli und Familie! Es ist immer wieder ein Erlebnis, bei euch einkehren zu dürfen!

Der Pfingstmontag war dann für die Rückreise reserviert, welche auch wieder toll verlief. Leider mussten wir feststellen, dass mittlerweile im Schwarzwald sehr viele Strassen beschränkt sind... z. T. sogar auf 30 km/h. Aber dies ist offensichtlich ein Zeichen der Zeit. Vermutlich haben die vielen Töff-Unfälle zu solch rigorosen Massnahmen geführt.



Die Töff-Gruppe mit Monika, Mutter von Grittli und Vesper-Platten-Fabrikantin

Franz und Georgie bei den Hybrid-Lärchen

VEZIO



Zum Glück hat sich die Truppe um Romeo und seine Freunde dazu durchgerungen, das Treffen weiterhin durchzuführen. Und offensichtlich wurden auch einige jüngeren Helfer gefunden, um das Ganze zu stemmen. DANKE!

Unsere Truppe (Nati, Fränki-Boy, Renato, z. T. Rainer und meine Wenigkeit) haben sich wie gewohnt bereits am Donnerstag auf den Weg gemacht. Auf wunderbaren Strassen ohne Verkehr ging's durch's Emmental in's Entlebuch und über den Glaubenberg nach Beckenried. Die Fahrt war toll, die alten Töff's (Claire und Postross) liefen wie am Schnürchen und alle genossen die Fahrt. Am Abend im Hotel in Beckenried wollte Nati unbedingt im See baden gehen. Anfangs Juni ist der Vierwaldstättersee aber noch richtig kalt! Trotzdem haben Nati und ich einen Taucher im See gewagt... brrrrr... und Fränki, Renato und Rainer haben sich auf der Terrasse an der warmen Sonne bei kühlem Weisswein über uns amüsiert. Bald konnten wir beide aber auch an's wohlverdiente Aperó. Nach einem feinen Nachtessen, etwas Wein und einer Wuhmann ging's richtig altersgerecht nicht zu spät in's Bett.

Am Freitag fahren wir Richtung Gotthard. Die Anfahrt bis Göschenen auf der Hauptstrasse

ist wunderschön... fast kein Verkehr. Dann durch die Schöllenen nach Andermatt ist eine Katastrophe, selbst wenn unten das Loch offen ist. Wir haben uns aber erfolgreich durchgekämpft und wurden dann mit verkehrsarmen Pässen Oberalp und Lukmanier belohnt. Mitte Nachmittag trafen wir in Vezio ein und nach dem Hotelbezug ging's schon bald an's Treffen. Es ist immer wieder toll, die vielen Leute aus alten Zeiten, aber auch jüngere Generationen zu treffen und mit diesen eine gute Zeit zu haben.

Der Samstag lief im faulen Rahmen ab und am Abend hatten wir wieder eine gute Zeit mit feinem Essen, gutem Trinken und lieben Freunden. Der Sonntag fing für mich nicht so toll an. Beim Aufstehen zwickte mich das rechte Knie und ich konnte dies kaum bewegen. Dies sollte aber nicht der einzige Zwicker sein heute... Wir fuhren am frühen Morgen (wie gewohnt) durch's Malcantone, über Luino nach Laveno, um dort mit der Fähre nach Verbania zu gelangen. Ich konnte mein Postross kaum schalten, so starke Schmerzen hatte ich im Knie. Vor der Fähre mussten wir kurz warten. Als wir fahren konnten, versuchte ich, das Postross anzukicken... Aber nichts da, das Postross streikte erfolgreich. Franco (ohne Schmerz-Knie...) versuchte es auch noch, aber das Postross blieb stur! Kein Muks!

Also diesmal eher ein Postesel! Nun war Schieben angesagt, sonst wäre die Fähre ja ohne mich und den Postesel los.

In Verbania gabs zuerst eine Untersuchung, wieso dass das Postross auch am Zwicken war. Wir fanden nichts raus, ausser dass die Batterie irgendwie leergesogen war. Überbrückungskabel hatten wir nicht dabei, also musste ich den Pannendienst anrufen. Nach ca. einer Stunde und etwa 3 Cappuccinos später traf dieser dann ein. Und dann war's einfach: Booster raus... angehängt... 2x kicken... und fertig zwicken! Also das Postross... nicht das Knie. Nun hiess es, möglichst ohne abstellen weiterfahren. Da mein Knie immer schlechter wurde, wählten wir die langweilige Route. Anstatt durchs Val Cannobina gings direkt auf den Simplon... ein grosses Sorry an meine Mitfahrerin und -Fahrer.

Der Simplon war öd, viele Baustellen, viel Verkehr, heiss, einfach langweilig. Auf einem Parkplatz vor Brig machten wir dann Pause. Dort hat der Fränki noch mein Handy eingepackt, welches ich am Abend dann bei mir überall



Fränki weist uns den Weg

suchte. Die Batterie des Postrosses hatte wieder Strom und alles lief fast perfekt bis wir auf dem Autoverlad in Goppenstein waren. Dort habe ich den Töff von Nati schlecht angebunden und beim Ruckeln über eine Weiche hats den Töff auch hingezwickelt! Und gleich den Rückspiegel abgezwickelt! Die Nachhausefahrt verlief dann aber ruhig und auch langweilig... halt alles über die Autobahn. Ab Bern hatte dann das Postross auch nochmals einen Zwickel... der Schieber im Vergaser klemmte und ich konnte das Gas nicht mehr schliessen. War schon ein wenig blöd mit dem klemmenden Gas in einer Kolonne zu fahren... Vorsichtig und ohne grosse Gas-Stösse sind wir dann gut in Büren angekommen.

So war der Vezio-Sonntag also eine etwas verzwickte Angelegenheit. Trotzdem hat es Spass gemacht, mit dem alten Töff ins Tessin zu fahren und in Erinnerungen zu schwelgen, wieviel geschmeidiger ich doch vor 33 Jahren noch war, als ich das Erste mal mit dem Postross nach Vezio fuhr.



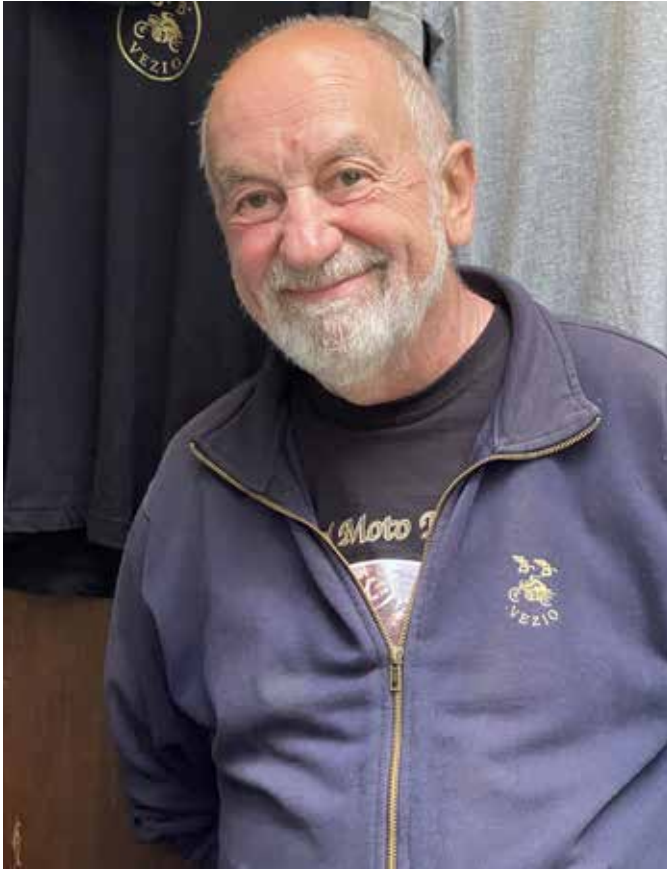
Zwischenhalt auf dem Glaubenberg

IMPRESSIONEN VEZIO



Auf der Hotelterrasse nach dem Bad





Da hat einer Hunger!





von Nic Baschung

Private Anzeige

I let her go...

Triumph Bonneville T 140
JG 1982 | Mfk 2022
Seit 1983 in meiner Hand
Preis: Verhandlungsbasis ca. 6500.-
Für dein Angebot danke ich dir.
Nic Baschung: 079 231 62 40

Trennungs-Anzeige von meiner geliebten Bonnie

Scheiden muss weh tun – sonst war die Liebe nicht so leidenschaftlich. Wenn sie mich verlässt, werde ich ihr bittere Tränen nachweinen. Der Verlust wird mich wohl mehr durchschütteln als das Reiten auf ihr.

Meine Bonnie steht seit 1983 bei mir im Stall. Übernommen habe ich sie von Felix Bitterli, der sich die englische Lady 1982 anlachte. Doch war er mit seiner Braut nicht mehr so ganz glücklich nach einem Schäferstündchen im Maisfeld. Die leichte Maiskolben-Beule, rechts am Tank zeigte mir über 40 Jahre lang (selbst an berauschendsten Festen) wer zu wem gehört. Das war bisweilen hilfreich in Vezio oder damals 1988 als ich sie zum grossen Brösel-Rennen nach Hartenholm bei Hamburg ausfuhr. Auf dem Rückweg ritten wir sie ab Kassel zu zweit, weil dem Chrigel seine Bonnie dort den Geist aufgab und den Rückweg per Bahn antrat.

Ein paar Alpenstrassen hat sie erklommen, einige Pässerallies hat sie mitgemacht, ist immer schön zum Kottlettkredenzen auf die Lüderen gefahren und hat noch nicht einmal die ersten 50'000 Meilen unter den Hufen (knapp 80 tsd.km).

Zugegeben, sie hat sich auch schon distingiert mit dem Zug oder dem Lieferwagen nach Hause bringen lassen.

Apropos Leidenschaft: andern Aussagen zum Trotz ist es nicht so, dass ich ihn nicht mehr hochbringe, respektive sie nicht mehr auf den Ständer brächte. Sie geizt noch immer mit ihren Reizen – auch akustisch und törnt an. Zudem ist sie eine richtig Mountain Goat. Wenns bergauf geht und ich die Gashand spielen lasse, brechen ihr die Pferde durch mit einem gummiraubenden Hü und hopp, dass ich fast aus dem Sattel falle. Dann zeigt die noble Lady ihre wahre Natur.

Eigentlich, so dachte ich, könnte uns nur der Tod auseinanderbringen. Doch zum Sterben ist es für mich noch etwas zu früh (finde ich). Sie ist aber mit ihren 41 Jahren noch recht jung und kann vielleicht einem jungen, wilden Barten als Muse dienen: Is this the real life? Is this just fantasy? Mama mia, mama mia, mama mia, let me go – never let you go...

Also, einer jungen, reifen Seele mit Ambition zu wilden Ritten würde ich meine Bonnie überlassen. Ja, ich würde sie hingeben – schneuz!

Heisse Maschine sucht dich!!!



Bild von freepik

Sorry... die Überschrift dient nur dazu, deine Aufmerksamkeit zu bekommen.

Wir rufen dich auf, deine email-Adresse an kassier@british-bikes.ch zu senden.

Die Porto-Gebühren wachsen uns leider über die Köpfe und wir würden gerne künftige Einladungen zu den Anlässen lieber via Email an dich versenden. Um lieber mehr Budget für den Anlass selber zur Verfügung zu haben. Thanks! Club News wird nach wie vor gedruckt und per Post versandt.

BRITISH EMBASSY – GLÜCKWÜNSCHE

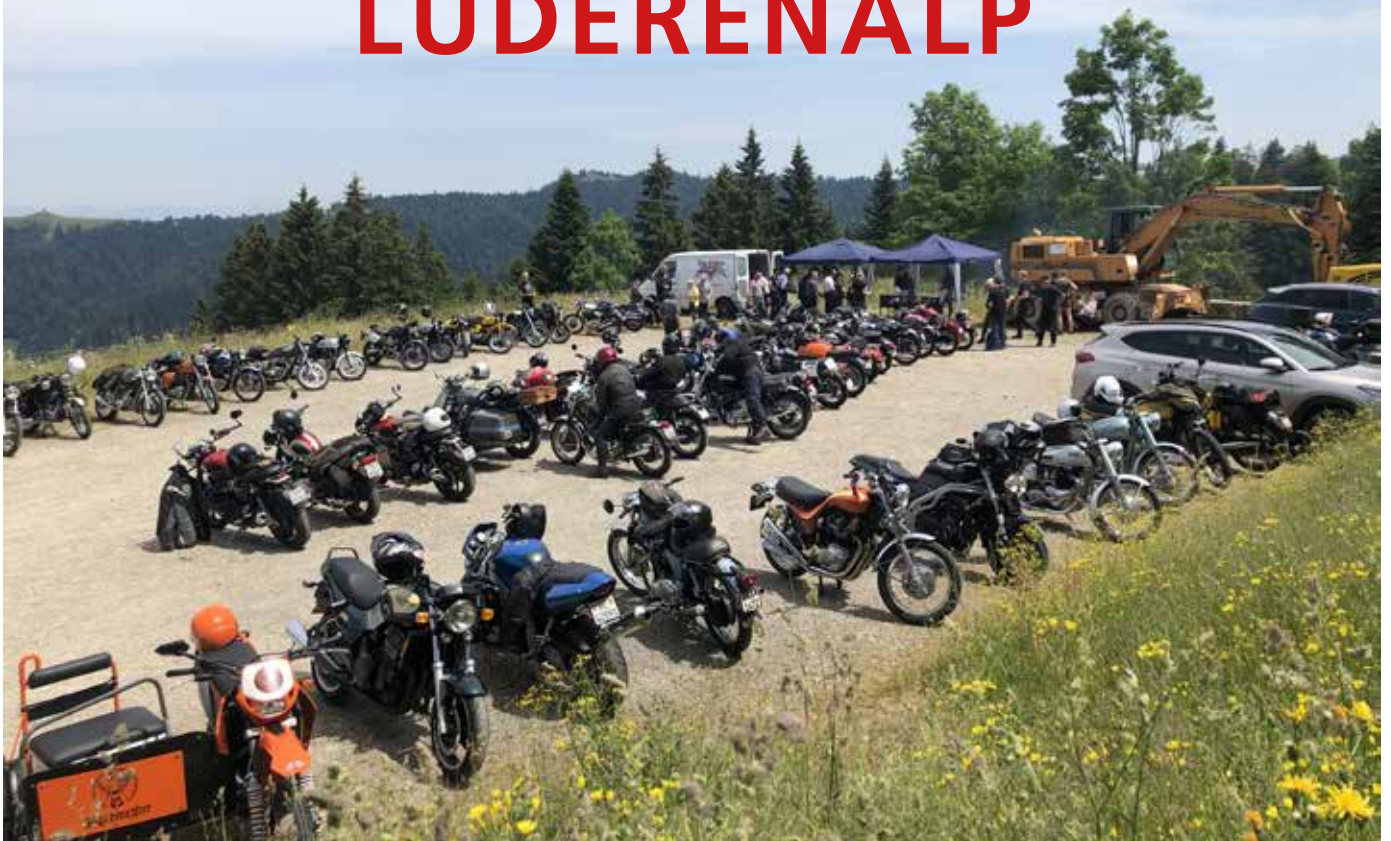
**Per Email hat uns via Lara Saxer
folgender Glückwunsch von Vize-Botschafter
Bill Longhurst erreicht:**

*I am very pleased to congratulate the Swiss British
Motorcycle Club on your 40 anniversary this year.
I hope you never lose the passion for our British
motorcycles, be they classics or contemporary!*



Bild von kspargeter freepik

LÜDERENALP



Traditionsgemäss waren für das Wochenende nach Vezio die Kottletts auf der Lüderenalp bestellt. Halt nicht mehr gratis wie früher... aber immer noch sehr fein!

Da bei meinem Bruder Jürg das Knie auch zwickte (bei mir war es etwas versauert) und wir trotzdem auf die Lüderen wollten, wurde der Daimler Sovereign geladen. Nati, Chrigi Jürg und Sunny waren meine Passagiere. Dank schönem Wetter kamen sehr viele Töff's verschiedener Marken auf die Lüderen. Der Parkplatz war wohlgefüllt, der Kottlett-Verkauf lief wie geschmiert und in unserer Kafi-Bude wurde auch viel Kuchen konsumiert. Also alles in allem ein richtig gelungener Anlass. Danke an Hedy und ihre Grill-Truppe, dass sie unermüdlich diesen Anlass immer wieder durchführen und mit den legendären Kottletts auch die alten Aschi-Zeiten immer wieder aufleben lassen.



Auch dieses Jahr blieben die Veganer hungrig...



TERMINE 2023/2024

| | | |
|-------------------|--|--|
| 01. Dezember 2023 | SBMC Chlausenhöck Grossaffoltern | |
| 21. April 2024 | SBMC Generalversammlung (Dottikon, AG) | |
| 07.–09. Juni | Engländertreffen In Vezio | www.bbvezio.ch |
| 16. Juni | SBMC Lüderenalp-Treffen | |
| Mitte August | SBMC Pässerrally | genauer Termin folgt ASAP |
| 29. September | SBMC Herbstausflug | |
| Dezember | SBMC Chlausenhöck | genauer Termin folgt ASAP |

Join the club!

Ja, ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag CHF 50.–

Name, Vorname

Strasse

PLZ/Ort

e-mail

Mobile

Motorradmarke/Typ

Jahrgang

Datum

Unterschrift

Beitrittsformular senden an:

Rainer Herr, im Sytenacher 6,8108 Dällikon, email: kassier@british-bikes.ch

IMPRESSUM

SBMC-VORSTAND vorstand@british-bikes.ch

Präsident Franz Stotzer
Aarbergstr. 107, 2502 Biel/Bienne
Tel. 079 439 71 00
praesi@british-bikes.ch

Vize-Präsident Roland Weber
Im Rosengarten 17, 4106 Therwil
079 742 62 49
vizepraesi@british-bikes.ch

Kassier Rainer Herr
im Sytenacher 6, 8108 Dällikon
Tel. 043 960 23 70
kassier@british-bikes.ch

Sekretär Franco Tonet
Lehmgrube 43, 4657 Dulliken
Tel. 078 605 54 72
sekretaer@british-bikes.ch

Mitglied Fred Rubi
Suteracher 36, 8048 Zürich
Tel. 044 432 71 78
beisitzer@british-bikes.ch

Mitglied Margrit Weber
Libellenweg 1, 2502 Biel/Bienne
Tel. 078 707 689 0
layout-girl@british-bikes.ch

Mitglied Jürg Gerber
Länggasse 104, 3600 Thun
Tel. 079 382 86 03
roadmaster@british-bikes.ch

CN-Redaktionsadresse
redaktion@british-bikes.ch

Druck Publikation Digital Operations GmbH
Moosweg 1, 2555 Brugg
www.publikation-digital.com

Auflage 250 Ex.
Erscheint 2 x jährlich

Webmaster Margrit Weber
webmaster@british-bikes.ch

Homepage www.british-bikes.ch
facebook SBMC

Kontoverbindungen

ZKB CH45 0070 0112 4006 8898 2
PC CH17 0900 0000 8003 4771 3

REGIONALSTÄMME

Berner Oberland
2. Freitag des Monats, 19.30
Gasthof zum Schütz, 3629 Oppligen

Stammvater Jürg Gerber
Länggasse 104, 3600 Thun
Tel. 079 382 86 03
stamm-oberland@british-bikes.ch

Seeland Region
1. Freitag des Monats
Gasthof Traube, 3257 Grossaffoltern

Stammutter Yvonne Brenzikofer
Neufeldweg 6, 3252 Worben
Tel. 076 464 27 85
stamm-seeland@british-bikes.ch

Zentralschweiz
1. Mittwoch im Monat
nach Absprache
Rest. Schornen am Morgarten
6417 Sattel/SZ

Stammvater Chrigel Zürrer
Mühlestrasse 14, 8840 Einsiedeln
Tel. 055 412 76 29
stamm-zentralschweiz@british-bikes.ch

Regio Basiliensis
1. Mittwoch des Monats
Rest. Schänzli, 4132 Muttenz/BL

Stammvater Max Wirz
Genossenschaftstr. 4
4132 Muttenz
Tel. 061 461 34 76

Olten u. Umgebung
1. Dienstag des Monats
Restaurant Burg,
Farbgässli 1, 4710 Balsthal/SO

Stammvater Markus Allemann
Höhenweg 351, 4716 Welschenrohr
Tel. 077 420 88 85
stamm-olten@british-bikes.ch

Luzern Region
letzten Donnerstag des Monats
Ace Cafe Luzern
Sonnmatthof 2, 6023 Rothenburg

Stammvater Clemi Fischer
Obermattstrasse 30
6045 Meggen
Tel. 079 643 08 00
stamm-luzern@british-bikes.ch

Zürich
"under construction"

REGIONALSTÄMME

Svizzera Italiana
„ancora da definire“

Stammvater Romeo Minini
6938 Vezio
Tel. 091 609 15 94
info@bbvezio.ch
www.bbvezio.ch

Suisse Romande

Stammvater Christophe Parel
Rue Numa-Droz 43
2300 La Chaux-de-Fonds
Tél / Fax 032 913 52 65
stamm-romandie@british-bikes.ch

WICHTIG
Adressänderungen
bitte melden an:
kassier@british-bikes.ch

SBMC Helpline

Bei Notsituationen kann sich die betroffene Person oder Familie an den Vorstand wenden. Der Vorstand entscheidet mindestens im 3er Gremium, in welcher Form die Hilfestellung gewährt werden kann (Platz, Geld, Beratung). Jeder Fall ist unterschiedlich und bedarf unterschiedlicher Massnahmen. Somit ist der Vorstand an kein spezielles Verfahren gebunden sondern entscheidet von Fall zu Fall. Eine Anlaufstelle wo sich Angehörige oder auch ältere Mitglieder melden können, wenn z. B. bei Todesfall Motorräder, Ersatzteile oder anderes Töffmaterial aufgefunden wird, welches im geeigneten Rahmen weitergegeben bzw. verkauft werden möchte.

vorstand@british-bikes.ch

PÄSSERALLY



Der Hase hat wieder mal eine ganz coole Tour im berühmten Hasenzack um alle Hausecken, Nebensträsschen und Kuhweiden im tollen Gant- risch-Gebiet organisiert! Aber fangen wir doch von vorne an. Nati, Fränki und ich trafen uns im Grauzholz am Freitagnachmittag, um gemeinsam nach Kandersteg zu fahren. Der Fränki ist mit seinem KTM-Enduro-Gespann angefahren. Davon später mehr... Und ich habe wieder mal meine Thunderbird 900 von 1995 aus dem Stall geholt... auch schon bald ein Oldtimer. Vor Thun wurden wir schon mal von einem Gewitter- Regen eingeweicht. Es blieb dann auch gleich feucht, bis wir in Kandersteg waren. Hase hat wieder mal ein tolles Hotel gefunden, in dem wir sehr gut bewirtet wurden.

Nach und nach trafen die üblichen Verdächtigen ein und schon bald waren wir bereits für's feine z'Nacht. Nach einigen «Rauchzeichen» auf der Terrasse verzog man sich allgemein, auch eher altersgerecht, in die Zimmer zur wohlverdienten Nachtruhe. Nach einem feinen z'Morge machte sich die ganze Truppe startklar. Die nassen Sättel wurden mit trockenen Tüchern, welche der Wirt

uns bereitgelegt hatte, abgewischt und die Töff's gestartet. Im gewohnten Konvoi fuhren wir Richtung Spiez und dann eben im Hasenzack Richtung Gantrisch-Gebiet. Schon ab Spiez hatten wir trockene Strassen und das Wetter war zwar noch etwas frisch aber ohne Regen. Bald gab es eine Kafipause in einem Hasenzack- Restaurant und weiter gings. Ich weiss nicht, wo der Hase immer die Nebensträsschen, Hausecken, geteerte Feldwege und sonstige Umwege findet. Jedenfalls war es toll, über verkehrsarme und kurvenreiche Strecken im Konvoi dem Hase hinterherzufahren. Im Mittags-Restaurant haben wir schon mal Rast während eines Herbstaus- fluges gemacht. Das Essen war sehr gut, die Stimmung super. Schlussendlich landeten wir alle wieder wohlbehalten in Kandersteg, keine Panne und auch sonst keine Aussetzer...

Nun gings auf dem Parkplatz vor dem Hotel los: Die Luzerner Jungs Peter und Jon wollten unbedingt mal mit dem Gespann von Fränki fahren. Mit dem Peter ging es los. Vorab gaben wir ihm den guten Ratschlag, auf dem Gespann doch richtig einzulenken... also am



And the winner is Rainer

Lenker richtig ziehen, dass dieser sich bewegt. Jaja... kein Problem, haben wir zur Antwort gekriegt. War aber doch ein Problem... der Peter ist losgefahren... geradeaus über den Parkplatz... über die Strasse... aufs Trottoir... und maximal 20cm vor dem Nachbarszaun stand die Fuhre endlich still. Der Peter hat immer gerufen: Ich lenke ja... ich lenke ja... aber passiert ist nichts. Ausser den Lachanfällen, welche wir als Zuschauer hatten. Und den Zwischenrufen: Reiss am Lenker! Dann war der Jon dran. Er konnte schon etwas abschauen und hat die Kurve auf dem Parkplatz gekriegt. Dafür mussten wir um die parkierten Autos bangen. Mit viel Gelächter und dummen Sprüchen wurde dann die Übung abgebrochen und alle waren froh, dass nichts passiert ist.



Peter und Jon... da lachen sie wieder...

Nach einem gemütlichen Abend mit gutem Essen und viel Spass war auch schon bald Nachtruhe angesagt. Am anderen Morgen war das Wetter nicht besonders anmächlich und die Rennleitung entschied sich, nicht auf die Axalp zu fahren. Nati und ich fuhren nach dem Frühstück wie angekündigt nach Hause und der Rest fuhr zu Käthi Amstutz nach Hause zum Kafi. Die Heimreise erfolgte dann offenbar individuell. Meines Wissens sind alle gut angekommen.

Danke an Hase und Thesi für dieses einmal mehr tolle Pässerrally.

IMPRESSIONEN PÄSSERALLY







HERBSTAUSFLUG

von Franz

Am 30. September traf sich der Vorstand zu einer Sitzung in der Traube in Grossaffoltern, dies als Auftakt des Herbstausfluges vom 1. Oktober. Es wurden Termine festgelegt, das neue ClubNews (welches ihr hier in den Händen hält) besprochen, das Weiterbestehen der Traditionsanlässe wie Lüderenalpkottletts, Vezio-Treffen, Pässerally und Herbstausflug besprochen sowie Allgemeines zu unserem Club diskutiert. Nach einem feinen z'Nacht wurden traditionsgemäss noch Rauchzeichen gesetzt und bald ging die ganze Truppe schlafen.

Der Sonntagmorgen begann mit einem guten Frühstück und dem obligaten Wetter-Check: Wetter noch etwas kühl, aber bei uns kein Nebel. Erste eintreffende British Bikes erzählten uns aber etwas Anderes: Im Aare- und Limpachtal sei der Nebel dick gewesen. Nun, dies gehört ja auch etwas zu einem Herbstausflug. Nach und nach trafen die Teilnehmer ein, es waren gegen 20 Töff's. Nach einem Aufwärm-Kafi gab's ein präsidiales Fahr- und Routenbriefing und schon konnte gestartet werden.

Von Grossaffoltern fuhren wir über viele kleine Nebenstrassen (...Hase, ich kenn auch einige abgelegenen Ecken bei uns!) Richtung Mühleberg. Zwischendurch ein kurzer Halt um die Aussicht in's Seeland über alle 3 Seen zu geniessen, dann eine Langsamfahrt, um das Kernkraftwerk Mühleberg (wird ja im Moment rückgebaut) von Weitem zu sehen sowie die Passage über die Staumauer des Mühleberg-Wasserkraftwerks führte uns in die Ebene des Zusammenflusses von Saane und Aare. Weiter ging's über Nebenstrassen gegen Aarberg und wieder zurück nach Grossaffoltern. In der Traube wartete nun ein feines Mittagessen auf uns. Und zum Dessert wurden die gaaaanz feinen Nussgipfel aufgestellt. Bei guten Gesprächen und viel Lachen haben alle den Herbstausflug genossen.

Danke an Alle, die teilgenommen haben.



DIE TRIPLE-AKTE

von Chrigu Schär

Meine erste richtige Begegnung mit einer Dreizylinder Maschine von Triumph war etwa im Jahr 1975. Bis Dato waren meine Töffs die Bonneville und die XS2. Moderne Japaner mit den vierzylinderigen Motoren interessierten mich wenig.

Aber plötzlich stand sie da ... eine Triumph Trident, an einem Donnerstagabend beim wöchentlichen Töfftreffen in Trimbach. Völlig erstaunt kam es mir ins Bewusstsein, als dieser Töff mit einem infernalischen Sound davonrauschte. Was war das bloss für ein britisches Bike und urplötzlich interessierte mich dieses heisse Ding.

Es sollte aber gut 25 Jahre dauern bis ich einer Hurricane begegnete und diese ergattern konnte. Die Hurricane war in einem erbärmlichen Zustand, gefunden bei einem Triumph Händler in Deutschland, welcher diese aus Venezuela nach Hause nahm.

Wiederum sollten fast 20 Jahre vergehen bis diese Hurricane X-75 bei mir zuhause endlich aus einer Art ‚Dornröschenschlaf‘ erwachte...und wiederum sollte es dauern und dauern...



Das ‚Rolling-Chassis‘ ist (heute) endlich mal aufgebaut, aber der Motor wartet immer noch auf den Zusammenbau....

Alle Motorenteile sind vorhanden, restauriert und/oder neu beschafft (EBAY sei Dank) und stehen zur Montage bereit.

Jedoch bei den ca. 900 Einzelteile wird dies noch eine Meisterleistung (für mich), aber die frisch gewuchtete und nitrierte Kurbelwelle liegt schon mal im Gehäuse zum Aufbau bereit.

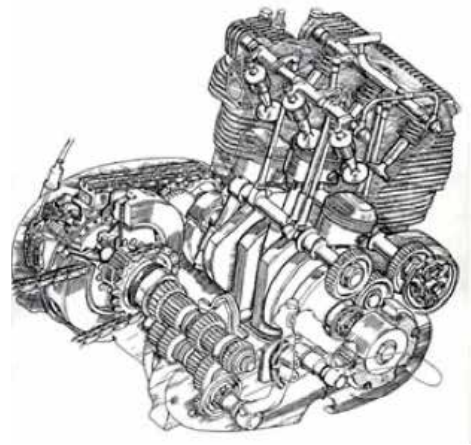
Es sollte ja nicht bei dieser Hurricane bleiben... ebenfalls schon etwas länger her, da ergatterte ich eine Trident T150. Nach einer kurzen ‚Pinselrestauration‘ steht diese da... super...

Da fehlt doch noch ein Drilling?

Ja,... und echt der Kollege Zufall brachte sie mir... eine BSA Rocket 3 A75, tatsächlich, ein ‚Scheunenfund‘, und dies gibt es noch. Konnte sie in einem staubigen Schopf im aargauischen Freiamt ausbuddeln, ebenfalls ca. 25 Jahre ohne Bewegung. Jetzt schnurrt sie wieder wie eine Katze, oder besser wie ein brüllender Löwe... einfach cool.



Die X75 vor der definitiven Demontage im 1999 und das Rolling Chassis vom 2023



Der Motor steht zum Aufbau bereit und das Puzzle ist riesig, denn ca. 900 Einzelteile hat dieser Motor gemäss Werksangabe



Die T150 in Reinkultur mit der kleineren Schwester der TR7



Der BSA A75 Scheunenfund vom aargauischen Freiamt

Fazit

So... jetzt schliesst sich meine Triple-Akte langsam, bis auf die Hurricane, welche ich seit 25 Jahren auf den Weckruf wartet.... Ich denke, dieser kommt aber bald.



Die britischen Drillinge in meiner Bikerbar

Fact's der Drillinge

Die Geschichte der englischen Drillinge kennt heute ja jeder. Eigentlich eher seltene Maschinen, diese Triple's, denn die Produktionszahlen hatten das Sagen mit ca. 20.000 Trident's, 6.000 BSA's und 1.170 Hurricane's

In den 60er-Jahren stiessen britische Zweizylinder langsam an ihre Leistungsgrenzen. Der Markt forderte stärkere Motorräder. Da schwebte den Triumph-Konstrukteuren Konzept vor.

Statt einer völligen Neukonstruktion könnte man die bewährten 500er-Twins, einfach um eine weitere Zylindereinheit zu einem Triple erweitern, was einen Hubraum von 750ccm ergeben würde. Aber man zauderte bei Triumph (wohl wegen den Kosten) und kam aus der Konzeption nicht heraus. Als aus Japan durchsickerte, dass Honda einen Vierzylinder mit 750ccm entwickeln würde, dann kam Bewegung und die Briten machten Nägel mit Köpfen.

Unter Hochdruck entstand der Prototyp vom Dreizylinders und dieser hob sich von den Twins ab.

Triumph hatte den Dreizylinder im Werk in Meriden bis zur Serienreife entwickelt und gehörte zu diesem Zeitpunkt aber bereits dem BSA-Konzern an. BSA übernahm das Konzept und letztendlich entstand weiteres Motorrad mit Dreizylinder.

Die BSA sollte sich optisch von der Triumph unterscheiden und so war im Gegensatz zu den senkrecht stehenden Zylindern der Triumph, eine Neigung der Zylinder, was ein komplett neuer Motor darstellte, jedoch mit identischem Innenleben aber unterschiedlicher Aufmachung.

Beide Drillinge wurden etwa 1968 vorgestellt und beiden Dreizylinder kamen rechtzeitig vor dem Erscheinen der Honda CB 750 auf dem Markt. Jedoch hatte die Honda mit ihrem ohc-Vierzylinder, E-Starter, Scheibenbremse und mit 67 statt der Briten mit 58 PS die Nase klar vorn und legte die Messlatte der Big Bikes in den 70'ern fest.

Doch selbst wenn die BSA/Triumph-Triples gegen die Honda technisch und optisch ‚oldfashioned‘ wirkten, sollten sie im Markt noch eine ganze Weile Paroli bieten, obwohl die wirtschaftlichen Bedingungen für das Überleben der beiden Marken nicht günstig waren.

Der BSA-Konzern ging pleite und im April 73 liefen die letzten Rocket 3 vom Band, auch Ende 75 stellte Triumph die Produktion der T160, dem Nachfolgemodell der T150 ein. Heute besitzen diese Bikes Kultstatus und was zählt, ist der Charakter. Diese ‚Tugend‘ haben die beiden Bikes, ohne Zweifel zu bieten.

Der Dritte im Bunde, die Hurricane

Die Triumph X-75 Hurricane war ein spezielles Motorrad, welches vom Verkleidungsspezialisten Craig Vetter entworfen wurde. Der X-75 hatte eine geschwungene Glasfaserkarosserie, einen 10 Liter fassenden Benzintank, ein kürzeres Getriebe und den markanten Dreifachauspuff auf der rechten Seite. Dem Töff wird zugeschrieben, eine neue Klasse, also das Custom Bike geschaffen zu haben.

Die Hurricane wurde schliesslich 1973 als Triumph-Modell auf den Markt gebracht, nachdem das BSA-Werk Ende 1972 seine Pforten geschlossen hatte. Craig Vetter wurde vom US-Distributor von BSA beauftragt, die BSA Rocket 3 so anzupassen, dass sie mehr dem amerikanischen Geschmack entspricht.

Rückblende: Als 1968 die neuen BSA Rocket 3 und Triumph Trident Drillinge dem amerikanischen BSA-Triumph-Management gezeigt wurden, waren sie nicht begeistert. Sie wussten, dass Honda ein wichtiges Motorrad (die CB750) auf den Markt bringt, und sie waren der Meinung, dass der Preis des Drillings von 1800 US-Dollar zu hoch war und dass technische Details (wie vertikal geteilte Kurbelgehäuse und Stossstangen-OHV-Ventiltrieb) alles andere als «auf dem neuesten Stand» waren.

Man war der Meinung, dass die BSA/Triumph-Dreizylinder ein anderes Aussehen brauchten, um



Links die BSA A75 in der Europaausführung, im finalen Jahr. Rechts die Triumph T150 in der Exportausführung und mit Scheibenbremse (Werkfotos)



Die Triumph Hurricane X75 wurde mit 1172 Einheiten im 1972/73 in Meriden/GB hergestellt. Die wohl charakteristische Darstellung mit den 3 in 3 Auspuffanlage, sowie diese Tanksitzkombination in Glasfaser zeichnen diese spezielle Bike aus.

in den USA erfolgreich zu sein. Man beauftragte den Designer Craig Vetter, dem BSA A75 ein individuelles Facelifting zu verpassen, mit der Aufgabe sie «schlanker und ausgewogener» zu machen.

Vetter schuf im Sommer 1969 die Triumph Hurricane und im Oktober 1969 stellte er den Prototyp der BSA A75 als neue 'Rocket 3' vor. Die gesamte amerikanische Belegschaft war beeindruckt und Veters Motorrad wurde in Folge nach Grossbritannien geschickt.

Aber als das Motorrad endlich in England ankam, stand der BSA Konzern vor dem Ende. In der

Designabteilung von BSA-Triumph wurde das Design der X75 sogar zu «trendy» angesehen und der Prototyp wurde weggestellt.

Aber nach einer sehr positiven öffentlichen Reaktion auf das Design, als es im September 1970 auf der Titelseite des US-Magazins Cycle World erschien, änderten die britischen Manager ihre Meinung.

Sie stellten fest, dass sie noch einen grossen Bestand an veralteten BSA Rocket-3-Teilen hatten, die nun für den Bau der Hurricane verwendet werden könnte.

Triumph (nicht BSA) erhielt dann die Aufgabe, für die Produktion der Saison 1972/73 das Vetter Bike, also die BSA Rocket3, zu produzieren und daraus wurde dann die Triumph X75 Hurricane. 1183 Motoren wurden von BSA für die X75-Produktion zur Verfügung gestellt.

Die Triumph X-75 Hurricane wurde in einer limitierten Auflage von 1172 Stück produziert. Die Produktion wurde 1973 eingestellt, nachdem die X-75 nicht in der Lage war, die neuen amerikanischen Lärmstandards zu erfüllen..... eigentlich sehr schade, aber dafür haben wir die wohl seltenste und gesuchte Variante des englischen Drillings.

In diesem Jahr feiert die Triple Gilde sogar das 50 Jahre Jubiläum der *Triumph X75 Hurricane 1973 - 2023* und dies wird weltweit zelebriert ist in allen Foren und Clubs präsent und Craig Vetter wird gefeiert und er stolz sein auf seine Meisterleistung, welche er mal als junger Designer erschaffen hatte.



Da sitzt er, Craig Vetter auf seinem originalen Prototypen von 1969, dies ca. 55 Jahre später, am 50 Jahr Jubiläum wo in den USA. Bitte beachte, da war die Hurricane noch eine richtige BSA. Daneben die Hurricane in bester Sicht.



Mit dem Übergang des Hauses von der Familien Held in die Hände der Familie Hoff hat auch der Name des Hotels geändert.

Michael Hoff und seine Familie hoffen, Sie bald im Bärnsicht auf der Lüderenalp begrüßen zu dürfen.

Lüderenalp | CH-3457 Wasen im Emmental | Tel: +41 34 437 16 00 | Mail: hotel@luederenalp.ch

WEISCH NO – CLUB NEWS 35 / 1989

Unsere Namensänderung wurde publiziert

Vorwort

Liebe British Bike Fans

An unserer ausserordentlichen GV vom 15. Oktober haben wir ihn nun also beschlossen, unseren neuen Namen. Ab sofort heisst unser Club nicht mehr SBDC, auch nicht Club englischer Motorräder, Freunde englischer Motorräder Schweiz oder sonstwie, sondern

Swiss British Motorcycle Club

SBMC

Wir können nun also beruhigt ins Jubiläumsvereinsjahr einsteigen, auch neue Kleber, Aufnäher, Uhren, Halstücher etc. etc. können nun in Auftrag gegeben werden, doch davon später.

Weihnachten steht vor der Tür, die meisten haben Ihr British Bike in den Winterschlaf geschickt, draussen ist es saukalt und niemand mag so recht am Töff - fahren rumstudieren. Für mich kommt da immer die Zeit des Rückblicks - GV, Vezio, Lüderen, Pässerally, ausserordentliche GV - das ganze Jahr läuft wie ein Film vor mir ab. Die Hauptdarsteller in diesem Film seid Ihr, alle die an unseren Anlässen so toll mitgemacht habt. Und dafür möchte ich Euch herzlich danken. Danken möchte ich auch unserem Vorstand für die Arbeit mit der Leitung des Clubs sowie allen, die irgendetwas für uns organisiert oder sonstwie mitgearbeitet haben. Euch allen wünsche ich nun frohe Festtage, ein gutes Neues Jahr und hoffentlich viele lustige Stunden im 1990 mit dem SBMC.

Euer Präsi



FRANZ

Wettbewerbsfragen... immer noch lustig. Antworten per Mail an redaktion@british-bikes.ch oder auf Postweg an das Layout-Girl (Adresse im Impressum).
Gewinnen kann man einen warmen Händedruck vom Präsi bei der nächsten GV

Wettbewerbsfragen -----

Richtige Antwort ankreuzen! Einsenden bis 15. Januar 1990!

1. Welches, von Menschenhand errichtete Bauwerk kan man vom Mond aus beobachten?
 der Suezkanal
 die chinesische Mauer
 die Pyramiden von Gizeh
2. Was ist ein Sextant?
 ein Sexualforscher
 Sechseck
 Navigationsinstrument
3. Wieviele Personen waren an der Gründungsversammlung(19.4.80) unseres Clubs anwesend?
 87 109 93
4. Was ist Ascorbinsäure?
 Magensäure Vitamin zur Essigherstellung
5. Wer oder was ist Mordillo?
 Massenmörder im Mittelalter
 Italienischer Rotwein
 Zeichnungskünstler
6. Wie schnell war die schnellste Trainingsrunde an der TT 89 auf der Isle of Man
 195,2 km/h 179,3 km/h 167,8 km/h
7. Was ist FKK?
 Kfz- Kennzeichen für Freier Kreis Kronau
 Förderkreis für Kinderspiele
 Freikörperkultur
8. Welches englische Motorrad hatte bereits 1926 Scheibenbremsen
 Royal Enfield Douglas New Imperial

Einsenden an: S B M C Redaktion Wettbewerb
Peter Schneider
Elsässerstr. 47
4056 B A S E L



Viel Glück!

PRALLE TÖPFE

OIL OF LIFE CLUB

MITWOCH: SPERRGUT



WIRROOOOAAAARRR



B-ECONOMY

P.P.

2555 Brügg
Post CH AG

Adressenachtichtungen
nach A1 Nr. 552 melden an:
SBW/C Rainer Herr
Im Sytenacher 6, 8108 Dällikon

IHR TRIUMPH-SPEZIALIST

AUCH FÜR
UNGEWÖHNLICHE
FÄLLE

ERNST UHLMANN AG

DORFSTRASSE 49 | 3257 GROSSAFFOLTERN

TEL 032 389 2045

www.triumph-city.ch

