

2023.1

CLUB NEWS

SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB



MOONLINER & ANDERE EXOTEN

INHALT

3	CHAIRMAN'S LETTER
4	BESUCH BEI JAKOB MARTIN
6	GENERALVERSAMMLUNG
10	PROTOKOLL
12	CHLOUSEHÖCK
13	EGLI TRIUMPH
14	HERBSTAUSFLUG
16	TERMINE
17	EINLADUNG VEZIO & LÜDERE
18	DAMPFLOK 01 202 FAHRT
21	WEISCH NO?
24	NORTON
27	IMPRESSUM

EDITORIAL*Tauber Ar****

Mein Saisonstart war dieses Jahr der Ausritt zur Vorstandssitzung, Vorabend der Generalversammlung in Dottikon. Was soll ich sagen, habe doch noch nicht alles über den Winter verlernt und es machte mir super viel Spass im Bieler Tross (Franz, Nati & moi) ins Aargau zu rösslen.

Naja, den kleinen Pass bei Hallwil hab ich nicht kommen gesehen und bin ziemlich „stiff“ durchgestöckelt... Als dann auch meine Kupplungshand müde und mein Hinterteil mit Taubheit gesegnet war, sind wir dann doch noch in Dottikon angekommen... und direkt ins Apero mit anschliessender Vorstandssitzung. Es war super schön, so viele von Euch an der Generalversammlung zu treffen.

Dank Eurer Teilnahme bei den Events gibts nun 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



Liebe British Bikerinnen und Biker

Den relativ milden und schneearmen Winter haben wir überstanden, einige haben sicher die Gelegenheit genützt, auch mal schon im März den Töff aus der Garage zu nehmen. Der April war garstig, trotzdem sind viele an die Generalversammlung angereist. Doch davon später.

Einmal mehr mussten wir feststellen, dass unser SBMC an einer gewissen Überalterung leidet. Zwar kommen immer wieder auch jüngere Mitglieder an unsere Anlässe, aber so richtig lassen sich die Girls und Boys nicht mehr motivieren, in einem Verein mitzumachen. Dies geht aber nicht nur uns so. Viele traditionelle Vereine haben Nachwuchsprobleme. Wir könnten nun versuchen, dies zu ändern. Aber speziell in einem Töff-Club wird dies nicht so einfach sein.

Viele junge Leute brauchen heute gar kein Fahrzeug mehr... sie sind im ÖV unterwegs, am Wochenende fahren die Moonliner bis in die frühen Morgenstunden oder es werden Fahrgemeinschaften gebildet. Und so weicht man auch den Diskussionen mit der Rennleitung wegen Geschwindigkeit, Alkohol und sonstigen Vergehen aus. Grundsätzlich ist dies sehr zu begrüßen! Zusätzlich kommt heute das Problem der Verbrennungsmotoren hinzu. Diese sind je länger je mehr verpönt und wir „alten“ Engländerfahrer sind immer mehr Exoten. Was machen wir also? Den Lauf der Zeit können wir nicht aufhalten, die Gesellschaft können wir auch nicht ändern und schon gar nicht können wir jemanden zwingen, bei uns mitzumachen. Also freuen wir uns darüber, dass wir uns nach wie vor treffen können, unsere Bikes bewegen können und gemeinsam in unserem SBMC viel Spass haben können.

Ich wünsche euch allen ein tolles Töff-Jahr!

Euer Präsi Franz



BESUCH BEI JAKOB MARTIN

von Hase

Was unternehmen angefressene Töfler, um das Januarloch anständig auszufüllen.

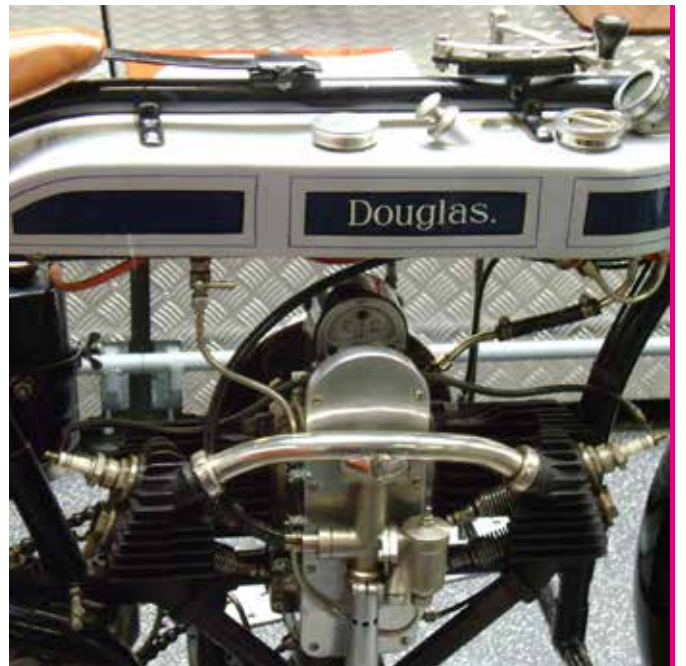
Natürlich, sie treffen sich mit Gleichgesinnten. Eine Gruppe vom FAM Bern darunter viele English Biker Fans, durften die heilige, Engländerlastige Halle von Martin Jakob in Langnau i. E. besuchen.

Zur Begrüssung gab es eine kleine Rede zur Entstehung dieser Sammlung. Eigentlich hat jedes einzelne Fahrzeug eine eigene Geschichte, wie dieses in Martins Sammlung kam. Jetzt aber los. Ein ganzer Nachmittag wurde verbracht mit Fotografieren, Staunen, Bewundern, Fachsimpeln, Fragen und Antworten. Zu aller Letzt offerierte der FAM unter der Leitung vom Organisator Thomas Zaugg Stammvater Bern ein leckeres Apero.

Anschliessend dislozierten viele von uns noch ins Stammlokal und beendeten den schönen Tag mit einem zünftigen, gemeinsamen Nachtessen.

Danke dir Martin für diesen tollen Nachmittag
*Euer SBMC Stammvater Berner Oberland
 „Hase“*







GENERALVERSAMMLUNG

von Franz Stotzer

Bilder von Micha Cohen, Nati & Grittli

Für die GV und die vorgängige Vorstandssitzung trafen wir uns im Hotel Bahnhof in Dottikon. Für die Anreise am Samstag waren wir 3 Töffs. Das Grittli, unser Layout-Girl, und Nati fuhren bei mir im Schlepptau. Ich konnte wieder mal den Thunderbird bewegen, der war frisch geprüft. Durch den Bucheggberg ins Wasseramt, dann in den Aargau über den Böhler und weiteren Nebenstrassen trafen wir pünktlich in Dottikon ein. Nach dem Zimmerbezug brannten wir eine erste Wuhrmann im Restaurant ab. Ja, dies ist dort noch möglich! Nach der Vorstandssitzung gabs ein feines zNacht. In den Diskussionen um vergangene Versammlungen kamen wir unserem alten Webmaster und heutigem Gast Chrigu Schär auf die Schliche. Im Jahr 2014 hat er uns gar grosse Versprechungen gemacht: GV auf dem Munot in Schaffhausen, Feuerwerk etc. etc. wurde damals versprochen. Passiert ist bekanntlich bis heute nichts. Unter viel Gelächter hat er nun versprochen, das Projekt in irgendeiner Form wieder aufleben zu lassen. Wir sind ja mal gespannt...

Für die GV am Sonntag reisten trotz unsicherer Wetterlage über 40 Personen an. Ich zählte auf dem Parkplatz 20 Töffs. Besonders gefreut hat mich die Anwesenheit von allen drei Ehrenmitgliedern: Käthi Amstutz, Hedy Uhlmann und Peter Schneider. Pünktlich konnten wir unser Pflichtprogramm starten und nach 31 Minuten war das Ganze schon vorbei. Im Protokoll könnt Ihr nachlesen, was alles verhandelt wurde.

Nach der GV gab es ein feines Mittagessen. Schweinshaxe mit Händöpfustock und Gemüse. Sehr reichhaltig, sehr fein und vor allem genug. Mit vielen tollen Gesprächen und Plaudereien ging die GV zu Ende und jeder trat die individuelle Heimfahrt an.

DANKE an ALLE, die teilgenommen haben.







PROTOKOLL

Protokoll der Generalversammlung des SBMC vom 23.04.2023 im Hotel Bahnhof in 5605 Dottikon

Anwesende: 46
davon Ehrenmitglieder: 3
Stimmberechtigte: 45
Beginn 11:00 – Ende 11:31 Uhr
Vorsitz Franz Stotzer

Traktanden:

1. Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der letzten GV
3. Traktandenliste
4. Bericht des Präsidenten
5. Jahresrechnung 2022, Revisorenbericht, Genehmigung
6. Budget 2023
7. Mutationen
8. Wahlen
9. Programm 2023
10. Stämme
11. Verschiedenes

1. Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler

Der Präsident begrüsst alle Anwesenden, insbesondere aber die vollständig anwesenden Ehrenmitglieder Käthy Amstutz, Hedy Uhlmann und Peter Schneider.

Er bedankt sich für Entschuldigungen. Diese werden aber nicht verlesen und nicht protokolliert.

Chrigu Schär wird mit einer Gegenstimme als Stimmenzähler gewählt.

2. Protokoll der Generalversammlung 2022

Das Protokoll wurde im CN 2/2022 veröffentlicht. Die Versammlung genehmigt ohne Gegenstimme das Protokoll der GV 2022.

3. Traktandenliste

Die GV wird gemäss vorliegender Traktandenliste abgehalten.

4. Bericht des Präsidenten

Seit letzter GV hatten wir wieder unsere traditionellen Anlässe:

Lüderealp: Wie jedes Jahr war auch der Lüderealpausflug wieder ein toller Anlass. Die Koteletts hervorragend; der Kuchen süss und fein, der Kafi heiss und die Stimmung super. Hedy und ihrem Team ein besonderes Dankeschön für das Grillieren der besten Koteletts die es gibt.

Hedy übernimmt mit ihrem Team auch das Grillieren dieses Jahr.

Treffen BB Vezio: Einmal mehr war das Engländerntreffen in Vezio ein Höhepunkt in unserem Club-Jahr. Besten Dank an unsere Freunde im Tessin, die jedes Jahr diesen tollen Anlass auf die Beine stellen.

Pässerrally: Hase findet immer wieder tolle Ecken in der Schweiz. Er kennt jedes kleine Strässchen, jede unwichtige Abzweigung und jede Abkürzung. Danke Hase

Herbstausflug: Unser Herbstausflug ab Balsthal war leicht feucht. Aber ein paar Verwegene kurvten dem Franco hinten nach durch Hase-mässige Strässle im Basler Jura. Zum Abschluss gabs ein feines Essen im Isebähnli Trimbach. Danke an Franco für die Organisation.

Chlausehöck: Im Dezember 22 fand der Chlausehöck in Oppligen statt. Besten Dank an Hase und Yvonne für die Organisation

Rolli Weber lässt den Bericht des Präsidenten durch die Versammlung einstimmig genehmigen.

5. Rechnung, Revisorenbericht, Genehmigung

Die Rechnungen 2022 wird von Rainer Herr vorgestellt. Hier die wichtigsten Zahlen:

	2022
Total Aufwand	8 780.45
Total Ertrag	8 540.00
Vermögensabnahme	240.45
Vermögen per 31.12.	25 586.71

Die Revision wurde von Mario Civatti vorgenommen. Mario liest den Revisorenbericht 2022 vor. Die Versammlung genehmigt danach einstimmig den Revisorenbericht und die Rechnungen 2022.

PROTOKOLL

6. Budget 2023

Kassier Rainer Herr stellt das Budget für das nächste Vereinsjahr vor. Bei Fr. 7700.-- Aufwand resultiert ein Vermögenszuwachs von Fr. 300.--, Dies unter der Annahme, dass im 2023 1 CN erscheint.

Rainer erklärt, dass an der gestrigen Vorstandssitzung grossmehrheitlich gewünscht wurde, dass ein zweites CN im 2023 erscheint. Der Entscheid darüber wird im Herbst 2023 gefasst. Sollte ein 2. CN erscheinen, würde sich das Budget geringfügig verändern.

Der Mitgliederbeitrag 2023 wird auf Fr. 50.-- belassen.

Die Versammlung genehmigt das Budget 2023 und damit auch den Jahresbeitrag 2023 einstimmig; im Wissen dass sich bei einem evtl. Erscheinen eines 2. CN die Budgetzahlen geringfügig ändern würden.

7. Mutationen

Rainer Herr stellt folgende Mitgliederentwicklung bis GV 2023 fest:

Mitglieder per GV 3.10.2022	181
Austritte	2
Bereinigungen	3
Verstorben	2
Neueintritte bis GV 23	1
Mitglieder per GV 23.4.2023	175

Neumitglieder:

Andy Meyer, Grosswangen (anwesend)

8. Wahlen

Folgende Mitglieder werden einstimmig in der Funktion gewählt:

Franz Stotzer	Präsident
Roland Weber	Vize-Präsident
Rainer Herr	Kassier
Franco Tonet	Sekretär
Margrit Weber	Layout-Girl
Hase Jürg Gerber	Roadmaster
Fred Rubi	Beisitzer

Revisoren werden erst wieder an der GV 2024 für die Jahre 2024/2025 gewählt. Mario Civatti erklärt sich bereits heute bereit, die Charge weiter zu führen.

9. Programm 2023

23.4.	GV Dottikon
21.5.	Mai-Bummel FAM/Käthy Amstutz
9.– 11.6.	Veizio
18.6.	Lüderealp
4.– 6.8.	Pässerally
1.10.	Herbstausflug Region Seeland
1.12	Chlausehöck, Grossaffoltern
21.4.2024	GV 2024 Hotel Bahnhof Dottikon

10. Stämme

Hase, Stamm Berner Oberland: Er stellt das Programm des Maibummels, organisiert vom FAM/ Käthy Amstutz vor. Man würde sich freuen, wenn einige SBMC Mitglieder daran teilnehmen würden. Die Details sind auch auf der Homepage ersichtlich
Clemi Fischer, Stamm Luzern: Demissioniert als Stammvater per 31.12.2024. Die Nachfolge wird im Stamm selber geregelt.

11. Verschiedenes

Rolli Weber: Auf seiner letzten Schottlandtour vom 13.8.23 während 16 Reisetagen gibt es noch 2 freie Plätze.

Der Präsident dankt abschliessend allen Vorstandsmitgliedern, Stammvätern, allen sonstigen Helfern, Organisatoren und Gönnern sowie allen Teilnehmer an den Veranstaltungen

Die Versammlung wird um 11.31 Uhr geschlossen.

Franco Tonet, Sekretär

2023.1

CLUB NEWS
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

CHLOUSEHÖCK

Dezember 2022



Chlousehöck zum Schütz, Oppligen 2022

Kurzum zusammengefasst, das war ein super toller Abend. Wobei die Sitzordnung leicht beengend war, wegen der stolzen Anzahl Nachmeldungen. Es wurde angeregt und intensiv „Benzin geredet“.

Das Essen wie immer sehr, sehr gut. Nicht zu vergessen unsere legendäre Versteigerung, die wiederum mit Spannung erwartet und mit viel Begeisterung der Teilnehmenden über die Bühne ging (ich hatte am nächsten Morgen wieder das bekannte Kratzen im Hals). Zum Abschluss gab es noch ein leckeres, wohlverdientes Dessert. Leider gehen solche Abende viel zu schnell vorüber. Aber ALLE gingen glücklich und zufrieden nach Hause und freuen sich schon jetzt auf den nächsten Schlusshöck.

Thesi und Ich danken nochmals allen die mitgemacht haben. Denn, wer nicht dabei war, hat definitiv etwas verpasst.



EGLI TRIUMPH – NACKTE TATSACHEN

Bildmaterial von Heini Gertsch



HERBSTAUSFLUG



2. Oktober 2022 ab Balsthal

Am 1. Oktober traf sich der Vorstand in Holderbank bei Thomas Wyss zu einem ersten Kaffee. Wer kennt ihn nicht, den Thomas: Begeisterter Norton-Schrauber – Sammler – Händler und auch sonst ein cooler Typ. Bei eher kühlem und regnerischem Wetter waren wir froh, in seiner tollen Ausstellung „am Schärme“ sein zu können und ein Kaffee zu geniessen. Nach intensivem Bestaunen der Exponate und vielen lustigen Geschichten wollten wir aufbrechen und das Hotel beziehen. Die anschliessende Vorstandssitzung brachte ein paar Änderungen betreffen ClubNew's. So haben wir in der Person von Grittli Weber ab sofort ein Layout-Girl. Alles weitere habt ihr im Protokoll nachlesen können. Nach einem feinen Nachtessen gingen wir bald unter die Decke.

Am Sonntag trafen doch erstaunlich viele Unverwegene in Balsthal ein. Nach Kafi und Gipfeli wurden die Bikes gesattelt und unter Führung von Franco gings kreuz und quer durch den Basler Jura. Die Route war wunderschön, leider war aber das Wetter eher etwas feucht... und kalt... Wir trotzten aber den Elementen und spulten die geplante Route ab. Diese endete im Isebähnli in Trimbach, wo ein ganz feines Zmittag serviert wurde. Für die Heimfahrt lachte uns dann doch noch die Sonne und die Kleider konnten trocknen. Leider gibt's noch kein Selbstreiniger für die Töff's der bei Sonnenschein wirkt...

Danke, Franco, für die tolle Organisation. Und danke an Alle, welche mitgefahren sind! Es hat Spass gemacht!

Euer Präsi Franz



TERMINE 2023/2024

09.–11. Juni	Engländertreffen In Vezio	www.bbvezio.ch
18. Juni	SBMC Lüderenalp-Treffen	
04.–06. August	SBMC Pässerrally	
01. Oktober	SBMC Herbstausflug	
01. Dezember	SBMC Chlausenhöck Grossaffoltern	
21. April 2024	SBMC Generalversammlung (AG, Dottikon)	

Join the club!

Ja, ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag CHF 50.–

Name

Vorname

Geburtsdatum

Strasse

PLZ/Ort

Telefon

e-mail

Mobile

Motorradmarke/Typ

Jahrgang

Datum

Unterschrift

Beitrittsformular senden an:

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

EINLADUNG

VEZIO & LÜDERENALP-TREFFEN

VEZIO
9-10-11 GIUGNO 2023
35° INCONTRO MOTO INGLESÌ

www.bbvezio.ch
Tel. +41 91 809 15 94
info@bbvezio.ch

Facebook

premio
Lugano Region

TRIUMPH
Triumph Italia

Officina della Birra
Via Crotoneo 3
CH-6934 Bioggio
www.clubcavalabirra.ch

BBVEZIO British Bike Meeting June 9th and 10th, 2023

PROGRAMME

Friday, June 9 Start

- 17:00 h Dinner and Grill
- 21:30 h Music Night, Live Music

Saturday, June 10

- Breakfast
- 12:30 h Lunch
- 14:30 h Tour with Aperò
- 18:30 h Dinner and Grill
- 21:30 h Live Music

LÜDERENALP
KOTELETT TREFFEN
18. JUNI 2023

SBMC Lüderenalp-Treffen 18. Juni 2023

PROGRAMM

- ab 11:00 h Eintreffen auf dem Parkplatz
- 11:15 h Grill heiss
- 11:30 h Erster Kotelett-Service by Hedi + Grill-Crew
- 11:45 h Kaffee + Kuchen by Rainer + Franz
Gemütliches Beisammensein, Plaudern,
Töff bestaunen – bei jedem Wetter

DAMPFLOK 01 202 FAHRT

NACH MEININGEN INS DAMPFLOK-WERK



Wie ihr vielleicht schon wisst, bin ich auch bei einem Verein dabei, welcher eine alte Dampflok betreibt. Die Pacific 01 202 ist eine sehr imposante Schnellzugsdampflok, welche im Jahr 1936 gebaut wurde. Wer sich vertieft interessiert, kann sehr gerne www.dampflok.ch aufrufen. Da gibt's viele spannende Informationen.

Die Betreiber-Crew hat letzten Herbst festgestellt, dass am Kessel der Dampflok dringend Reparaturarbeiten ausgeführt werden müssen. Diese Arbeiten können nur noch im Dampflok-Werk Meiningen in der Ex-DDR ausgeführt werden. So wurde nun eine Reise geplant, um die Lok als Publikumsfahrt nach Meiningen zu überführen. Am Samstag, 25. Februar 2023 gings in Lyss am frühen Morgen los. Vorher musste die Lok aber während 2 Tagen angeheizt werden.

Die Fahrt führte uns am ersten Tag von Lyss über Olten, Zürich Seebach nach Wattwil. Von dort durchfuhren wir den Ricken-Tunnel, wieder zurück nach Zürich, dann Schaffhausen und schlussendlich waren wir in Singen DE, wo wir übernachteten.

Ab Lyss bis Olten durfte ich die Fahrt auf dem Führerstand mitmachen, was immer sehr eindrücklich ist. Wenn die 190 Tonnen schwere Lok mit 120 km/h über die Schienen gleitet, bewegt sich alles. Die schweren Triebstangen seitlich bringen die Lok zum Schwingen... es ist unbeschreiblich.

Am nächsten Tag fuhren wir ab Singen nach Nürnberg. Unterwegs wurde eine zweite Dampflok vorgespannt, welche uns dann auf der Heimfahrt zog. Unsere 01 202 blieb ja in Meiningen. Während den Fahrten wurden wir hervorragend vom Team der ZRT Bahnreisen gepflegt, im historischen Speisewagen wurden die Speisen frisch zubereitet und an den Platz serviert. Einfach Klasse.

Nach der Übernachtung in Nürnberg gings am dritten Tag weiter nach Meiningen, wo wir um ca. 16.00 h eintrafen. Die Lok wurde schon in's Dampflokwerk in den Heizschuppen überführt. Am nächsten Morgen wurde die Lok dann „abgerüstet“, erste Teile wurden abgeschraubt und für die Revision vorbereitet. Am Tag 4 fuhren wir dann zurück nach Lyss.



Die Dampflokk 01 202 während der Vorbereitung für die Fahrt nach Meiningen in Lyss



Mit 120 km/h gegen Olten



Wenn man aber die „Dekoration“ des Dampflok-Werkes berücksichtigt, ist Vieles verständlich. Da hängt doch tatsächlich noch Erich Honecker mit den DDR-Fahnen.... Original-Foto 2023 aus dem Werk...



Der abgehobene Kessel der 01 202

Dampflok 01 202, Besuch im Dampflokwerk in Meiningen

Knapp 2 Monate, nachdem wir die Lok nach Meiningen überführt haben, war ein Werksbesuch angesagt. Wir wollten uns ein Bild machen, wie weit die Reparaturarbeiten an der Lok fortgeschritten sind. Zudem musste eine Kesselbefundung gemacht werden. Dazu war extra ein Kessel-experte aus der Schweiz angereist, der zusammen mit dem Kesselexperten des Lokwerkes den Zustand des Kessels beurteilen sollte. Wir erlebten aber Besonderes...

- Was wir beauftragt haben war nicht ausgeführt
- Was wir nicht beauftragt haben war ausgeführt
- Eine Kesselbefundung war nicht möglich
- Die ausgeführten Arbeiten waren zum Teil sehr schlampig ausgeführt
- Die Kommunikation zwischen Büroetage und Betriebswerk funktionierte gar nicht



Ein Blick in den Kessel. Die Heiz- und Dampfrohre sind bereits ausgebaut.

Nachdem wir einigen Druck gemacht haben, wurde der Kessel doch noch zur Befundung vorbereitet und diese konnte mit einem Tag Verspätung durchgeführt werden.

Für mich war es eine sehr lehrreiche Reise. Ich weiss nun viel besser, wie so eine Dampflok funktioniert. Ich weiss auch viel besser, wie man in der Ex-DDR funktioniert.

Grundsätzlich ist der Kessel der Lok in einem besseren Zustand, als wir vermutet haben. Trotzdem haben wir bis heute weder die Reparaturkosten erfahren noch einen Endtermin mitgeteilt bekommen. Gut Ding braucht eben Weile... wir warten gespannt auf den Bericht des Dampflokwerkes Meiningen.

Präsi Franz



Dies sollte wieder einmal eine fertige Dampflok geben...???

WEISCH NO – CLUB NEWS AUGUST 1983

- Wir hiessen damals noch Swiss Britishbike Drivers Club
- Unser Präsident war Balmer Alfred
- Chrigel Zürcher war im Vorstand zuständig für „Redakteur und PR“
- Im 1983 war ein Thema ein Dauerbrenner: Die Versicherungsprämien der Motorräder.
- Der Brief von Chrigel Zürcher an die Versicherung und die Antwort darauf sind sehr amüsant und lesenswert.

Ein Brief an die Versicherung

Sehr geehrte Herren Kunz und Jacober,

ich erlaube mir mit diesem Schreiben zwei, so scheint mir, wichtige Fragen an Sie und somit an die Zürich-Versicherungen zu stellen:

1.
Wieso bezahle ich als Motorradfahrer fr. 1596.50 Haftpflicht pro Jahr und als Autofahrer nur fr. 415.50, also 3,8609-mal weniger?
Nehmen wir einmal an, rein fiktiv natürlich, ich stürze mit dem Motorrad in einer Rechtskurve. Linkskurven fahre ich normalerweise langsamer als Rechtskurven. Also, ich stürze mit dem Motorrad. 205 kg Leergewicht. Der Töff schlittert über die Strasse und prallt gegen eine Gartenmauer. Was zurückbleibt sind Kratzer, Öl und sonstige Flecken auf der Strasse. Etwas an Verputzbrösel vielleicht noch. Ganz anders verläuft der Fall mit dem Auto. Ich stürze, oder besser, mein Auto, 830 kg Leergewicht, wird durch die in der Kurve wirkende Zentrifugal oder Fliehkraft ($N = kg \times ms^{-2} = kg \times m \times s^{-2}$) aus besagter Kurve geschleudert, prallt ungehemmt gegen oben erwähnte Mauer, durchschlägt diese, zertrümmert ein Tomatentreibhaus. Zudem durchfurcht das Wrack ein unschuldiges Tulpenbeet und bleibt, ein Gartentisch mitsamt zwei Stühlen unter sich begrabend, liegen. Man sieht also klar, dass mit dem Auto einiges mehr an Schaden angerichtet wurde als mit dem Motorrad.
Auf Grund dieser zwei, rein fiktiven, Schadenfälle frage ich mich zwangsläufig wieso ich für mein Auto, das immerhin 4,0487-mal schwerer als das Motorrad ist und ein x-faches mehr Schaden an fremden Eigentum anrichten kann, 3,8609-mal weniger Haftpflicht bezahlen muss. Weshalb?

2.
Ich bin seit 1976 fanatischer Töfffahrer. Was natürlich bedingt, dass ich seit dato Ihre Versicherung unterstützen darf. Ueber den Daumen gerechnet ergibt das ca. 15'000 Franken. Ein nettes Sümmchen also für die vereinzelt Tage an denen man in der Schweiz motorradfahren kann. Dafür hätte ich mir anstandslos 10'000 Liter reiner Past-Milch erstehen können und obendrein noch 23 Büchsen Erdnüsse à 200 g. Geschält und geröstet selbstverständlich.
Da ich Erdnüsse und Past-Milch genauso mag wie motorradfahren und auf keines der Dinge verzichten will, frage ich mich: was passiert, wenn ich die Prämienrechnung vom 10.05.83, fällig am 01.07.83, für ein halbes Jahr à Franken 1035.50 NICHT BEZAHLE ?

Ich hoffe Sie können mir diese beiden für mich wichtigen Fragen beantworten, da sie wie mir scheint, ein Wesentliches an die Zukunft meiner Motorrad-Aera beitragen.

es grüsst Sie herzlichst
Ihr treuer König,äh Kunde
Christian Zürcher

Die Antwort der Versicherung

ZÜRICH VERSICHERUNGEN

«Zürich»
Versicherungs-Gesellschaft

Generaldirektion
Mythenquai 2

Kundenempfang
Alfred-Escher-Strasse 50

Herrn
Christian Zürrer
Kyburgerstr. 2

6210 Sursee

Direktwahl oder
Telefon 01 205 2121
Postfach 8022 Zürich
Postscheck-Konto 80-850
Telegramme: Assurich
Telex 53953 assur ch

Ihre Referenz

Telefon-Direktwahl

Zürich 23.6.83
6211/Sb/RB

Betrifft (in der Antwort bitte vollständig wiederholen)

Ihr Schreiben vom 28.5.83

Sehr geehrter Herr Zürrer

Wir kommen zurück auf Ihr an unsere Vertretung in Wädenswil gerichtetes Schreiben vom 28.5.83 sowie auf unsere vorläufige Antwort vom 6.6.83.

Zu den von Ihnen gestellten Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Angaben zur Tarifkalkulation

Der Motorfahrzeug-Haftpflicht-Tarif wird aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen jährlich neu berechnet, und zwar je für die drei Hauptgruppen Personenwagen, Motorräder und Uebrige Fahrzeuge (Lastwagen etc.). Grundlage für die Tarifberechnungen bildet dabei die Gemeinschaftsstatistik, an der sich alle in der Schweiz tätigen MH-Versicherer beteiligen. Aufgrund der Statistikergebnisse des Vorjahres werden die Prämien für das Folgejahr kalkuliert. Die Prämien, die Sie im laufenden Jahr 1983 bezahlen, wurden also aufgrund der Statistikergebnisse des Jahres 1981 berechnet, wobei Teuerung und andere Veränderungs-Faktoren berücksichtigt wurden. Die neuen Tarife müssen durch die Aufsichtsbehörde genehmigt werden und sind dann für alle Versicherer verbindlich.

2. Zu den Haftpflicht-Prämien, die für Ihre Fahrzeuge im Jahre 1983 ab Hauptfälligkeit Gültigkeit haben

Durch die Motorrad-Police Nr. 5.256.655 sind unter Wechselschild versichert:

1. Fahrzeug TRIUMPH T 140 E, 744 ccm mit Sozius
2. Fahrzeug CONDOR A 580 I, 580 ccm " "

Die Haftpflicht-Tarifprämie beträgt
für das Versicherungsjahr 1983
(1.7.83 - 30.6.84)

Fr. 1.596.50

Aufgrund des schadenfreien Verlaufs
reduziert sich diese Prämie
um 40 % (Stufe A/3)

- Fr. 638.60

auf netto

Fr. 957.90

Die meisten Motorräder werden für die Wintermonate stillgelegt. Auch Sie haben jeweils im Laufe des Monats November Ihr Schild hinterlegt und es erst im März oder April des Folgejahres wieder eingelöst. Dadurch reduziert sich die vorgenannte Nettoprämie nochmals um ca. 1/3 auf etwas über Fr. 600.-.

WEISCH NO – CLUB NEWS AUGUST 1983

Durch die Auto-Police Nr. 5.324.513 ist versichert

ein Personenwagen, Marke Ford Escort,
1297 ccm.

Die Haftpflicht-Tarifprämie beträgt
für das Versicherungsjahr 1983
(1.1.83 - 31.12.83)

Fr. 413.50

Sie profitieren von einem Bonus von 10 %

- Fr. 41.30

und bezahlen somit

Fr. 372.20

3. Statistikzahlen 1981

Aufgrund der Statistikzahlen 1981 wurde der Motorfahrzeug-Haftpflicht-Tarif 1983 berechnet.

Massgebend sind dabei die folgenden Zahlen pro Jahresrisiko:

	Personenwagen 804 - 1392 ccm	Motorräder über 250 ccm
Schadenfrequenz (= Anzahl Fälle auf 1000)	78 o/oo	123 o/oo
Durchschnittsschaden	Fr. 1.918.--	Fr. 6.902.--

4. Schlussfolgerungen

Entgegen Ihrer Annahme, dass mit einem PW grössere Haftpflichtschäden verursacht werden als mit Motorrädern, geht aus diesen Statistikzahlen eindeutig hervor:

Die Motorräder der Klasse über 250 ccm verursachten 1981 über 50 % mehr Haftpflichtfälle als die Personenwagen der Klasse 804 - 1392 ccm. Die durchschnittliche Höhe des Schadenaufwandes pro Fall (= Durchschnittsschaden) war für die Motorräder über 250 ccm 3,5 Mal so hoch wie bei den vorerwähnten Personenwagen.

Die Ursache für diese Unterschiede ist darin zu suchen, dass mit Motorrädern mehr Unfälle mit verletzten Personen verursacht werden, die grössere Aufwendungen erfordern als Sachschäden. Hier ist zu hoffen, dass das Helmtrag-Obligatorium sich schadenmindernd auswirken und zu Prämienenkungen führen wird.

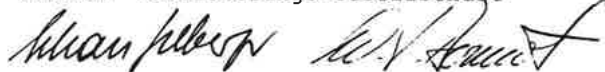
Obwohl die in Ziffer 2 aufgeführten Prämien sich nicht ohne weiteres direkt mit den Statistik-Angaben in Ziffer 3 vergleichen lassen, ergeben sich doch einigermaßen logische Verhältnisse für die Personenwagen-Prämien und -Schadenzahlen und die Motorrad-Prämien und -Schadenzahlen.

Schliesslich möchten wir auch auf Ihre Schlussfrage noch antworten:

Wenn Sie die am 1. Juli 1983 fällig werdende Prämie zu Ihrer Motorradversicherung nicht bezahlen würden, zwingen Sie uns, Ihnen die "gesetzliche Mahnung" zuzustellen, die nach 14 Tagen einen Deckungsunterbruch auslösen würde. Danach müssten wir bei der zuständigen Motorfahrzeugkontrolle den Einzug Ihres Kontrollschildes verlangen. Bei allem Verständnis für Ihre Vorliebe für "reinste Past-Milch" und "200 g-Büchsen Erdnüsse" scheint uns die Nichtbezahlung der Prämie nicht der richtige Finanzierungsweg für diese Köstlichkeiten zu sein; - Ihnen hoffentlich auch nicht!

Mit freundlichen Grüssen

"Zürich" Versicherungs-Gesellschaft



E. Schaufelberger S. Bonnot

NORTON

Neue Engländer – von Rolli Weber

Das ursprüngliche Unternehmen Norton Manufacturing Co. wurde von James Lansdowne „Pa“ Norton im Jahr 1898 in Wolverhampton aus der Fa. Clement-Garrard gegründet.[1] Die Firma war später lange Zeit in der Bracebridge Street in Birmingham ansässig. Seit 1913 wurden Motor-räder in verschiedenen Serien gebaut und eine Vielzahl von Rennsiegen errungen.

Norton war hierdurch einer der grossen Namen in der britischen Motorradindustrie, vor allem bekannt dafür, für Jahrzehnte das europäische und dann weltweite Motorrad-Rennwesen dominiert zu haben.

Das Rennen auf der Isle of Man in der irischen See, die „Senior TT“ (Tourist Trophy), ein Rennen in der Klasse bis 500 cm³, war das wichtigste Rennen in der Motorrad-Weltmeisterschaft bis in die 1970er Jahre. Dieses Rennen gewannen Fahrer auf Norton zehnmal in den Jahren zwischen den Weltkriegen und anschließend in jedem Jahr von 1947 bis 1954. Keine andere Motorradmarke war so erfolgreich in einer internationalen Rennserie.

Im Zweiten Weltkrieg war das 500-cm³-Einzyylinder-Modell 16 H, ein einfaches Seitenventiler-Motorrad (SV) die Standard-Ausrüstung der britischen Armee. Von diesem Motorradtyp, der in hohen sechsstelligen Stückzahlen produziert wurde, sind auch 60 Jahre nach Einstellung der Fertigung sämtliche Teile sowohl neu als sogenannter „New Old Stock“, also eingelagerte Teile aus der Produktion der 40er Jahre, als auch in moderner Nachfertigung zu erhalten.

1953 wurde Norton mit anderen britischen Motorrad-Herstellern (A.J.S., Matchless, James, Francis-Barnett) im AMC (Associated Motor Cycles)-Konzern zusammengeführt. 1963 wurde die Norton-Produktion in das Matchless-Werk in der Plumstead Road im Londoner Stadtteil Woolwich verlagert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Marke Norton für die Qualität des Designs und für die Handling-Eigenschaften der Fahrwerke bekannt, insbesondere wegen des sogenannten „Federbett“-Rahmens mit doppelten Rohrschleifen vom Lenk-



Norton Interpol 2



Norton Commander mit Wankelmotor

kopf zum Schwingenlager. Viele „Cafe Racer“, Motorrad-Eigenbauten und -Umbauten, entstanden auf der Basis des Norton-Federbett-rahmens; motorisiert jedoch mit Zweizylinder-Triumph-Motoren, weil die starken Norton-Einzyliermotoren in den leichten Autos der Formel 3 Verwendung fanden und Nortonmotoren nur in vollständigen Motorrädern. Man verwendete greifbare Triumphmotoren und nannte diese Umbauten „Triton“, setzte also die Namen zusammen aus Triumph (-Motoren) und Norton (-Rahmen).

Anfang der 1960er Jahre wurden die USA der Hauptabsatzmarkt für Norton-Motorräder. Die finanzielle Lage des Unternehmens verschlechterte sich, bis 1966 durch die Hauptgläubigerbank ein Konkursverwalter für AMC bestellt wurde. Die Rettung kam durch die britische Firma Villiers, die die Produktions- und Vertriebsrechte der AMC-Motorradmarken übernahm. Im Jahre 1960 wurde das Unternehmen Norton an den Konzern Associated Motorcycles (AMC) verkauft, dem bereits die Marken AJS, Matchless und Villiers gehörten. Die Fabrik in Wolverhampton wurde geschlossen und die Produktion zog um zur AMC-Fabrik im Londoner Stadtteil Woolwich.

In den späten 1960er Jahren hatten die aufkommenden japanischen Wettbewerber die britische Motorradindustrie in einen allmählichen Abstieg



Norton F1 mit Wankelmotor

getrieben. 1967 wurde die Norton Commando 750 vorgestellt. Ihr revolutionärer „Isolastic“-Rahmen und der außergewöhnlich kraftvolle Motor machten sie für eine Zeitlang wettbewerbsfähig mit den japanischen Superbikes jener Jahre. Trotz einiger Modellmodifikationen und starker Verkäufe ging das Unternehmen dennoch schleichend dem Konkurs entgegen, der dann im Jahre 1974 eintrat. Zuvor jedoch wurde 1972 mit Hilfen und Eingriffen seitens der britischen Regierung die Gesellschaft in Norton-Villiers-Triumph (NVT) umfirmiert, indem man den Markennamen Triumph von BSA übernahm.

Im Zuge von Auseinandersetzungen und schweren Streiks ging das Unternehmen 1974 wieder in private Eigentümerschaft über, jedoch ging hiermit die Fertigung klassischer Norton-Motorräder stark zurück. Das Werk wurde als Genossenschaft weitergeführt, bis 1977 wurde das Modell Commando in kleinsten Stückzahlen auf handwerklicher Basis weiter gebaut.

In den 1980er Jahren ging das Unternehmen unter dem Namen Norton Motors Ltd. durch verschiedene Erneuerungen. Man hatte einigen Erfolg in der Fertigung von Motorrädern für die Polizei und hiervon abgeleiteten Zivilversionen mit Wankelmotoren, die heutzutage begehrte Sammlerobjekte sind. Der Name Norton wurde im Jahre 1988 für anspruchsvolle Motorräder mit Wankelmotoren reaktiviert. Die neuen Modelle waren auch wieder in Rennen erfolgreich, z. B. gewann die Norton NRS 588 mit Zweischeiben-Wankel die Senior TT im Jahre 1992 noch einmal, aber der wirtschaftliche Erfolg stellte sich nicht mehr ein. Nach dubiosen Finanzgeschäften wechselten die Besitzer des Werkes und der Rechte häufig.

Dank der umfangreichen Ersatzteilversorgung von mehreren Norton-Spezialisten durch Andover Norton kann man komplette klassische Neuaufbauten mit Hubräumen von bis zu 1.004 cm³ kaufen.

Im Verlauf der 1990er Jahre begann der US-amerikanische Norton-Restaurator Kenny Dreer mit der Firma Norton Motorsports, eine neue Commando, basierend auf den Plänen der 1970er Jahre, zu entwickeln. Es entstanden fahrbare Prototypen der Commando 952 bzw. 961. Für eine Serienproduktion fehlten letztlich ca. zehn Mio. US-Dollar, so dass Norton Motorsports Mitte 2006 das Projekt stoppen musste. Der britische Geschäftsmann Stuart Garner, bis dato als Eigentümer des Rennteams Norton Racing Ltd in Erscheinung getreten, kaufte Ende 2008 sämtliche Rechte und Entwicklungen und gründete die Norton Motorcycles (UK) Ltd. Die neue Produktionsstätte entstand in unmittelbarer Nähe des Donington Park Circuit.

Am 20. Januar 2020 meldete Norton Motorcycles Insolvenz an^[4] und wurde daraufhin am 17. April des gleichen Jahres durch das indische Unternehmen TVS Motor Company übernommen.

Text und Bildmaterial von Wikipedia



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

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 Brügg
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 Zürer
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

NEUMITGLIEDER

Andy Meyer, Grosswangen

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

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

