

CN 2/2003



OFFIZIELLES ORGAN DES
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

CHAIRMAN'S LETTER RACETRACK 2 TERMINE PROTOKOLL GV 2003
LÜDERENALP SCHWEIN GEHABT VISION ZERO INTERVIEW MIT MARK
WILSMORE WAS ÜBRIG BLIEB VEZIO LÜTERSUIL MACS LOG 2 DIE LETZTE

POWERDRUCK

GRAFISCHE PRODUKTIONEN

Tel. 0041 +61 307 55 44 • Fax 0041 +61 307 55 77 • Leonardo 0041 +61 307 55 99
mail@powerdruck.ch • www.powerdruck.ch

Hotel - Restaurant

Lüderenalp



- neue Bankett- und Seminarräume
- modernste, heimelige Zimmer mit der schönsten Aussicht ins Emmental
- Ihr Aufenthalt - ein Erlebnis!

1150 m ü. M., 3457 Wasen

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Familie B. Held-Kugler
Telefon 034 437 16 76
Fax 034 437 19 80

Restaurant

Auhafen



Auhafenstrasse 51 4127 Birsfelden

Stamm der Regio Basiliensis, jeden 1. Mittwoch

GEMPERLI

Motos



Mech. Werkstatt
4623 Neuendorf

Peter Gemperli
Tel. 062 398 23 01



HOTEL ST. JOSEPH
GÄNSBRUNNEN

ZENTRUM ZUM MÜHLEHOF
GÄNSBRUNNEN



Bernhard und Brigitte Sempach-Schwab
Hotel St. Joseph und Zentrum zum Mühlehof
4716 Gänsbrunnen
Telefon 032 639 13 01, Fax 032 639 10 09

CN 2/2003

INHALT

EDITORIAL	1
NACHRUF	2
CHAIRMAN'S LETTER	3
ANNEAU DU RHIN	5
PROTOKOLL GV 2003	9
VEZIO	11
TERMINE	12
SCHWEIN GEHABT	13
MACS LOG 2	14
LÜTERS WIL	16
WAS ÜBRIG BLIEB	17
INTERVIEW	18
LÜDEREN	21
VISION ZERO	23
COMPUTERECKE	25
CLUBBOX	27
DIE LETZE SEITE	28



Liebe Leserinnen und Leser

Es hat funktioniert! Sicher erinnert Ihr Euch noch an unseren Wettertrick aus dem letzten CN – oder?

Am OTM Ende März hat Bagpipe-Gianni wieder seinen Dudelsack für uns erklingen lassen und es hat bis jetzt gewirkt. Wenn ich einen Blick auf's Thermometer werfe denke ich ein oder zwei Stücke weniger wären (Temperaturtechnisch) vielleicht sogar besser gewesen. Aber was soll ich jetzt meckern, unser Freund hat uns so einen sensationellen Sommer «gepiffen», dass sogar Rudi Carell dieses Jahr singt: «Jetzt ist es mal wieder richtig Sommer...»

Triumphmässig war es bei mir bis jetzt eher ruhig, da ich auf der Heimfahrt von der Lüderen wieder mal einen Zwischenfall mit einem Bahnübergang hatte. Nein, diesmal nicht zwischen den Schranken, sondern eine Baustelle davor hat mir mit einem heftigen Schlag kurz mal das Vorderrad zusammengestaucht, so dass meine Bonnie bis jetzt ausgefallen ist.

«Schwein gehabt», dass ich dabei nicht gestürzt bin und dass nur das Vorderrad dran glauben musste. – «Schwein gehabt» dass der Regenrutscher der mich im Juni in Slowenien vom Motorrad holte nur den rechten Blinker und ein paar Kratzer an der Verschalung meiner Kawa kostete und «Schwein gehabt» dass unser Freund Lukas H. aus B nur den linken Flügel (Titelbild) gebrochen hat, als er von einem Auto abgeschossen wurde.

A propos Flügel, «Engel gehabt» wäre eigentlich der treffendere Ausdruck. Als spezielles Highlight für diese Ausgabe konnte ich ein Exklusiv-Interview (Seite 13) mit einem Schutzengel machen – ein wirklich anspruchsvoller Job, den diese Typen haben!

Ich wünsche viel Vergnügen beim CN lesen und fahrt vorsichtig!

Euer Rolli W.

TITELBILD



«Schwein gehabt!» Das hätte schlimmer ausgehen können. Das Exklusiv-Interview auf Seite 13 verrät Euch wer sowas manchmal verhindern kann!

GRÜNDUNGSPRÄSIDENT CARLO MALLEPELL

Im Mai 2003 erreicht uns leider die Nachricht, dass unser Gründungspräsident Carlo Mallepelle nach kurzer Krankheit verschieden ist. Auf seinen Wunsch fand die Beisetzung im engsten Familienkreis statt.

Wir wollen Kurz zurückschauen was Carlo für unseren Club bedeutete.

Im 1975 fand die legendäre Kunden- ausfahrt von Aschi Uhlmann, unserem Triumph-Vater statt. Es war ein richtig guter Anlass und beim Bräteln auf dem Mont Vully kam man zum Schluss, dass aus diesem Ausflug ein Club entstehen sollte. Jetzt trat Carlo in Aktion. Mit viel Enthusiasmus und Elan machte er sich an die Organisation. Es wurden Vorstandsmitglieder rekrutiert, Sitzungen organisiert, Statuten aufgestellt, der Clubname ausgewählt und schliesslich kam es 1980 zur Gründungsversammlung unseres Vereins. Die Hauptarbeit erledigte unser Carlo.

Da damals jedem Motorradclub noch das Siegel «Rocker» anhaftete (was wir absolut vermeiden wollten) kamen ihm seine Kontakte zu Ämtern und Behörden bei den Formalitäten zugute.



Nach drei Jahren unermüdlichem Einsatz als unser Präsident, zog er sich aus der vordersten Front zurück, da seiner Meinung nach sein Kind nun ja geboren war. Er stand dem Vorstand aber noch als Berater zur Verfügung und kam auch regelmässig an die Clubanlässe.

Der grosse Einschnitt in seiner beruflichen Karriere (als Personalchef einer Uhrenfabrik musste er alle Mitarbeiter entlassen), war

auch zu ein grosser Einschnitt in seinem Leben. Danach lebte er eher zurückgezogen und verfolgte die Aktivitäten «seines Clubs» nur noch von Ferne, aber immer noch mit grossem Interesse.

Lieber Carlo, Du wirst uns allen die Dich gekannt haben und besonders mir in guter Erinnerung bleiben, denn ohne Dich wäre der SBMC heute nicht das, was er ist.

Franz

REPARATUREN

ERSATZTEILE

RESTAURATIONEN

SERVICE

KURBELWELLEN

DYNAMISCH

AUSWUCHTEN

MECHANISCHE

WERKSTÄTTE

CME PETER STEBLER
 WORTON TRIUMPH
 BSA AJS MATCHLESS
 GRELLINGERSTR. 23
 4208 NUNNINGEN
 TEL 061 791 08 06

Graphic Design: Fredy Häner, SGD

LIEBE SBMC-LER

Zuerst muss ich mich bei Euch entschuldigen, denn diesmal bin nämlich ich Schuld, dass das CN 2/03 nicht pünktlich erschienen ist und erst jetzt kommt.

Grosse Umstrukturierungen in unserem Betrieb haben dazu geführt, dass ich unseren Töff-Club ein wenig vernachlässigen musste. Ich werde mich aber bessern.

Der Sommer geht schon bald seinem Ende zu und viele tolle Anlässe liegen bereits hinter uns. Ihr werdet von den verschiedenen Veranstaltungen lesen können. Einige kommen noch. Besonders den besten Oldtimer-Anlass der Schweiz, in Lüterswil möchte ich Euch ans Herz legen. Die Einladung findet Ihr auf Seite 16.

OTM 2003

Am 29. und 30. März konnten wir zum 2. mal unser SBMC-Pub am OTM betreiben. Mit unseren Helfern und vielen Gästen wurde es wiederum ein gelungenes Wochenende und unser Einsatz hat sich auch diesmal bezahlt gemacht. Wer von Euch nächstes mal auch dabei sein möchte soll sich bitte bei mir melden.

Generalversammlung 2003

Am 25. Mai trafen wir uns zur diesjährigen Generalversammlung auf dem Tête de Ran zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds. Die Chose wurde von unserem Freund Christöff bestens organisiert und war ein toller Beginn der Saison.

Das Wetter erinnerte zwar eher an eine Herbstausfahrt als an den Frühling, denn auf der Hinfahrt war es recht kalt und neblig. Auf jeden Fall genossen wir die schöne Fahrt durchs Seeland, über Neuenburg auf den Tête de Ran wo sich trotz der Kälte viele Mitglieder mit den Töffs einfanden.

Nachdem auch unser Vizepräsident eingetroffen war, (Panne mit dem Kuppelungskabel) konnte ich mit etwas Verspätung die Versammlung durchführen. Nach unendlichen 45 Minuten war der formelle Teil erledigt und wir konnten uns dem gemütlichen Part, sprich Mittagessen und Palaver, zuwenden. Mit dem Mittagsmenue hatte Christoph wirklich den richtigen Riecher. Es gab nämlich dem Wetter und der beeindruckenden Kulisse entsprechend ein feines Fondue Neuchâteloise. Es hat prächtig gepasst und alle hatten den Plausch, an vielen Tischen wurde sogar «Nachschlag» bestellt. Nach dem Dessert löste sich die Gesellschaft nach und nach auf und verabschiedete sich dann Richtung Heimat. Alles in Allem war es ein sehr erfreuliche GV mit vielen guten Gesprächen und einer Super-Stimmung. Besten Dank an Christoph und an alle die gekommen sind.

Lüderenalp 2003

Am Morgen des 22. Juni sattelte ich das Grosi (Bonnville 650 – nur damit kei-

ne Missverständnisse aufkommen) und nahm bei heissem Wetter den Weg auf die Lüderen unter die Räder.

Wie gewohnt war die Grillequipe, unter der bewährten Leitung von unserer Hedy; bereits am Werken und Schwitzen.

Kein Wunder bei 34 Grad Luft- und ca. 400 Grad Grilltemperatur! Auf jedenfall gab es pünktlich die ersten Koteletts und die Sitzplätze im Schatten waren sofort ausgebucht.

Dass unser Lüderenanlass der wahrscheinlich beliebteste bei unseren Mitgliedern ist, belegt die Tatsache, dass ich auch dieses Jahr wieder ca. 120 Motorräder (inkl. einer Zebra- und einer WC1-BMW) zählen konnte. Ein paar ganz «Harte» haben sogar den Weg aus dem Tessin nicht gescheut.

Nach einem feinen Dessert machten wir uns dann wieder auf die Socken, resp. Pneus, mit dem Ziel, uns im Bieler See etwas abzukühlen. Leider gab unterwegs Grosi's Kupplung den Geist auf, aber schlussendlich sind wir doch gut zuhause angekommen.

Besten Dank an die Familie Held vom Hotel Lüderenalp für Ihren grossen Parkplatz und die Festbänke, welche uns zur Verfügung gestellt wurden. Herzlichen Dank auch an Hedy und das Grillteam für den Einsatz.

Euer Präsi Franz

THE BRITISH WAY OF RIDING



RYCER
ZWEIRADCENTER

3713 Reichenbach
Phone 033 676 24 48
Fax 033 676 15 74

IMPRESSUM

SBMC-VORSTAND

- Präsident Franz Stotzer**
 Solothurnstrasse 31
 3294 Büren an der Aare
 Tel. 032 351 33 45
 079 439 71 00
 Fax 032 351 48 04
 franz@stotzer.com
- Vize-Präsident Roland Weber**
 Im Rosengarten 17
 4106 Therwil
 Tel. 061 721 67 93
 Tel. 061 307 55 44
 Fax 061 307 55 77
 roland.weber@powerdruck.ch
- Kassier Rainer Herr**
 Birmensdorferstrasse 337
 8055 Zürich
 Tel. 043 960 23 70 P
 Fax 043 960 23 71 P
 Tel. 01 465 34 32 G
 rainer@herr.com
- Sekretär Lukas Handschin**
 Badstrasse 18b
 5400 Ennetbaden
 Tel. 056 221 28 12 P
 Tel. 01 218 77 77 G
 handschin@sbh-law.ch

CLUB-NEWS

- CN-Redaktionsadresse**
 Redaktion SBMC
 Thannerstrasse 36
 4054 Basel
 Tel. 061 307 55 44
 Fax 061 307 55 77
 roland.weber@powerdruck.ch
- Satz und Druck**
 PowerDruck GmbH
 Thannerstrasse 36
 4054 Basel
- Auflage** min. 800 Ex.
- Erscheint** 4 x jährlich

WEB-SITE

Lukas Handschin
 handschin@sbh-law.ch

WHERE TO MEET

REGIONAL-STÄMME

- Berner Oberland**
 jeden 2. Freitag des Monats
 Rest. Rebleuten, Oberhofen
- Stammvater Jürg Gerber**
 Länggasse 104, 3600 Thun
 Tel. 033 223 17 70
- Seeland Region**
 jeden 1. Freitag des Monats
 Rest. Traube, Grossaffoltern
- Stammvater Franz Stotzer**
 Solothurnstr. 31, 3294 Büren a.A.
 Tel. 032 351 33 45
- Zentralschweiz**
 jeden 1. Mittwoch des Monats
 Rest. Schornen, am Morgarten
 Oberägeri/Sattel
- Stammvater Chrigel Zürer**
 Mühlestr. 14, Postfach 542
 8840 Einsiedeln
 Tel. 055 412 76 29
- Regio Basiliensis**
 jeden 1. Mittwoch des Monats
 Rest. Auhafen, 4132 Muttenz
- Stammvater Patrick Rinderknecht**
 Pappelstr. 8, 4123 Allschwil
 Tel. 061 482 21 78
- Olten u. Umgebung**
 jeden 3. Freitag des Monats
 Restaurant Grossweier,
 4911 Schwarzhäusern
- Stammvater Peter Gemperli**
 Wolfwilerstr. 69,
 4623 Neuendorf
 Tel. 062 398 23 01
- Zürich/Ostschweiz**
 jeden letzten Freitag d. Monats
 Restaurant HAND
 8413 Neftenbach
- Stammvater Rainer Herr**
 Birmensdorferstrasse 337
 8055 Zürich
 Tel. 043 960 23 70 P
- Aargau**
 jeden 3. Do. des Monats
 Restaurant Bären,
 5224 Unterbözing
- Stammvater Lukas Handschin**
 Badstrasse 18b
 5400 Ennetbaden
 Tel. 056 221 28 12 P
- Per la Svizzera Italiana:**
- Pour la Suisse Romande:**
Christophe Parel
 4, Jacob-Brandt
 CH-2300 La Chaux-de-Fonds
 Tél. 032 913 52 65
 Fax 032 913 52 65
 e-mail: skalt@bluewin.ch

EINLADUNG

zur Ausfahrt anlässlich
 der Gewerbeausstellung GA 03
 in Grossaffoltern
 Sonntag 24. August 2003

- Treffpunkt 09.00 Uhr**
am Triumph-Stand
 – aktuelles Triumph-Angebot
 – Triumph-Oldtimer
- Ausfahrt 11.30 Uhr**
Corso entlang der GA 03
zur geführten Ausfahrt
- 14.30 Uhr**
Rückkehr nach
Grossaffoltern
 – Bikerpark beim
 Triumph-Stand
 – Gemütlicher Ausklang
- Erinnerung um 16.00 Uhr**
werden unter
den Teilnehmern
5 tolle Preise verlost.

Ausfahrt unter dem Patronat
 der Ernst Uhlmann AG
 und der Riders of Triumph Association

CN-LESEN
BILDET!


Norton

TRIUMPH
 MADE IN GREAT BRITAIN

Flury Motors
 Biberist

Poststrasse 15, 4562 Biberist
 Tel. 032 672 24 94 Fax 032 672 20 64

www.flury-motors.ch

ANNEAU DU RHIN

BY MAC RECHER



Schneetreiben auf der Rennstrecke

Monatlang habe ich mich auf dieses Datum gefreut. 260 Franken habe ich locker gemacht, um einmal den Anneau du Rhin mit meiner Black Beauty unsicher machen zu können. Doch es sollte alles anders kommen als ich es geplant hatte.

Es war natürlich klar, dass mein Motorrad in Hochform sein sollte an diesem Tag. Man hat schliesslich einen Ruf zu verlieren...Die « bösen » Auspüffe hatte ich mit rostfreien Stahlwolle Knäueln ein wenig gezähmt, denn auf dem Anneau du Rhin sind maximal 100 Dezibel erlaubt. Als ich eines Abends um 0115 Uhr unterwegs bin, gerate ich in prompt in eine Polizeikontrolle. Ich muss Fahr- und Fahrzeugausweis vorweisen. Beim Fahrausweis beanstanden die Herren das Lichtbild, denn auf dem Foto habe ich noch lange Haare und keinen Schnauz. Doch die netten Beamten merken nicht, dass sie den Fahrzeugausweis von Busy Bee in den Händen halten, obwohl ich mit Black Beauty unterwegs bin. Naja, es steht Triumph auf dem Tank und die Farbe stimmt auch. Da spielt es doch keine Rolle, ob ein Fahrzeug 1978 oder 1994 gebaut wurde...Ich bin wirklich froh, dass meine Krachtüten ein wenig entschärft sind und die Rennleitung mich passieren lässt.

Bei einer Probefahrt auf dem Gempen fällt mir auf, dass der Motor ab 6000 Tou-

ren Mühe hat hochzudrehen. Ich denke sofort an eine rutschende Kupplung, da meine schon 70000 km auf dem Buckel hat. Also mache ich bei Walti von Allmen Halt und bestelle neue Kupplungsfedern und Kupplungsreibrscheiben. Nach zwei Wochen sind die Ersatzteile eingebaut und ich unternehme eine weitere Probefahrt. Immer noch läuft meine Maschine nicht richtig. Also nochmals bei Walti vorbeischaun. Er unternimmt eine Probe-



fahrt und macht mir klar, dass mein Problem nicht die Kupplung sei. Beim langem Suchen nach der Ursache fallen mir plötzlich die Stahlknäuel in den Auspüffen wieder ein. Sie werden unter Gespött entfernt und es fallen Sprüche wie : « Das ist ein Gleichstromprinzip ; Was reingeht muss auch wieder raus. Da kannst du nicht einfach den Auspuff zustopfen ! » oder « Schreib doch da drüber mal einen Bericht im Club News ! » Ich schwöre mir, sobald ich zu Hause bin, wieder die Originalauspüffe zu montieren. Mit den Originaltüten läuft die Karre ausgezeichnet und ich kann wieder ruhig schlafen.

Dann endlich kommt der 10. April. Die letzten zwei Wochen waren warm und trocken. Doch die Prognosen verheissen nichts gutes für diesen Tag. Es soll regnen und kalt werden. Aber sollte ich nur wegen ein paar Regentropfen zu Hause bleiben und die Teilnahmegebühr verfallen lassen ? Sicher nicht, ganz nach dem Motto : « Lieber sich den Magen verrenken als dem Wirt was schenken. » Mein Bruder Jonas fährt Roli Weber's Kawasaki, Roli seinen Geschäfts-Fiat, in den wir seine



Rolli W., Werni (Ützwurscht) Suter und Rolli G. im Kampf um die Führung!



Bonneville geladen haben. Später treffen wir noch Roli Gloor und Lawerni (Laverda-Werni) auf ihren japanischen Hobeln. Endlich sind wir an der Rennstrecke angekommen und meine Finger sind schon ein bisschen kalt. Jacques Cornu begrüsst uns mit seinem Instruktorenteam auf seine gewohnt sympathische Art. Zuerst wird der Lärm der Bikes gemessen und dann geht's los. Zuerst fahre ich während drei Runden die Reifen warm, wie es Jacques gesagt hat. Danach drehe ich den Gashahn immer weiter auf und es geht nicht lange, bis ich mir mehr Power auf der Geraden wünsche, wenn die 150 PS Maschinen an mir vorbeiziehen. Ich drehe also immer heftiger am Gas, bis es geschieht. Mit einem deutlichen « Tack » reisst mein Gaskabel und ich absolviere die

wohl langsamste Runde im Standgas im dritten Gang. Natürlich werden sofort die gelben Fahnen geschwenkt und mein Bruder hat mir nachher erzählt, ein paar hätten geglaubt, einer sei auf die Fresse gefallen. Da ist mir ein gerissenes Gaska-



bel deutlich lieber. Ich weiss, dass in Mulhouse ein Triumph Händler ist und fahre mit Roli's Fiat dorthin. Leider haben sie kein Gaskabel an Lager. Enttäuscht kehre ich zur Rennstrecke zurück und darf zum Trost noch eine Runde mit Roli's Bonneville fahren. Dann gibt es Mittagessen. Nach dem Essen ist Schluss mit den tiefen Rundenzeiten auf der trockenen Piste, denn die Temperatur ist auf Null Grad gefallen und es fällt Schnee. Die Jungs mit den Rennpneus und den Heizkissen (nein, für die Reifen !) packen ihre Sachen ein und verduften als erstes. Jacques dreht auf einer BMW unermüdlich seine Runden und fährt den Teilnehmern eine saubere Linie vor. Doch nach einer Stunde ist er allein. Er kommt zu uns und fragt, ob denn niemand mehr Lust habe zu fahren. Ich erzähle ihm die Geschichte mit meinem gerissenen Gaskabel und frage ihn, ob ich nicht bei ihm als Sozius mitfahren dürfe. Sofort willigt er ein und lässt ein japanisches 135 PS Naked Bike warmlaufen. Ganz aufgeregt setze ich mich hinten drauf und los geht's. In der ersten Runde



Lärmmessung, Lärm auf der Piste, gedämpft durch den Schnee

TRIUMPH - LAND

CH - 9443 WIDNAU
TEL. 071 722 25 15



fährt er etwa so schnell, wie ich mich auf trockener Strecke getraut hatte. Ich halte mich mit einer Hand am hinteren Griff und mit der anderen an Jacques. Vor der langen Geraden sagt er mir, ich solle mich mit beiden Händen an ihm festhalten und dann gibt er Gas und macht einen Wheelie von 80 auf 180 km/h. Als das Vorderad wieder Bodenkontakt hat wird mir klar, dass dies mein Topspeed war bei trockener Strecke ! Nach drei Runden muss Jacques zugeben, dass es mühsam ist, sich immer wieder den klebrigen Schnee vom Visier wischen zu müssen. Dann sehen auch wir vom SBMC ein, dass es keinen Sinn mehr hat noch länger auf schönes Wetter zu warten und machen uns auf den Nachhauseweg. Mit einem Kabelbinder habe ich das Gas auf 5000 Touren fixiert und hoffe, so könne ich einigermassen vernünftig die 45 km nach Basel zurück fahren. Doch weit gefehlt. Mit der Zeit gibt der Kabelbinder nach und ich muss ihn mit meiner linken Hand immer wieder festziehen. Gar nicht einfach mit Winterhandschuhen. Schon bald habe ich keine Kraft mehr in den Fingern. Mittlerweile sind wir auf der Autobahn und es schneit immer noch stark. Wegen der schlechten Sichtverhältnisse getraue ich mich nicht schneller als 90 km/h zu fahren und so überholen mich links die LKW's. Unter meinem Helm lasse ich Fluchtiraden vom Stapel und halte für mich fest, dass dies mein neuster Tiefpunkt in meiner noch jungen Motorradkarriere ist. Der Schnee ist sehr nass und zirka jede Minute muss ich die rechte Hand vom Lenker wegnehmen, um das Visier freizuwischen. Das heisst ich fahre kurze Zeit freihändig, denn die linke Hand brauche ich ja, um Gas zu geben...Ach fast hätte ich vergessen zu erwähnen, dass das Visier auch noch von innen beschlägt und meine ohnehin schon miserable Sicht noch zusätzlich verschlechtert. Es war kurz gesagt eine HÖLLENFAHRT ! Als dann Roli Gloor mit seiner Kawa immer langsamer fährt und schliesslich auf dem Pannestreifen anhält, denke ich zuerst, er wolle auf mich warten. Doch wie ich später erfahren habe, waren seine vorne angebrachten Lufteinlassöffnungen (Ram Air) vollkommen mit Schnee verstopft und mussten erst einmal freigeschaufelt werden, bevor er weiterfahren konnte. Am Zoll angekommen begrüsst mich der Grenzwächter mit den Worten : « Aha, da kommen die Schönwetterfah-



Letzte Runde, bevor sich das Gaskabel verabschiedete

rer ! Na, wollt ihr zu uns rein kommen und euch ein wenig aufwärmen ? » Dankend lehne ich ab, denn ich will noch heute zu Walti von Allmen und ein neues Gaskabel kaufen. Mein Bruder fährt wieder Roli's Kawa und da wir beide unseren Hausschlüssel bei Roli im Auto haben, dieser aber erst 90 Minuten später kommt, müs-

sen wir solange im Kalten warten und können nicht ins Haus. Der einzige Aufsteller des Tages war Walti, der das passende Gaskabel an Lager hat und mir auch noch eine Reservekabel bestellt. Man wies ja nie, wann man es brauchen kann... What a day ! A biker's work is never done !

 **Kawasaki**

**Verkauf, Reparaturen, Service
und Motorradvermietung**

**Moto-Center
Katzensee**

Mühlackerstrasse 100

8046 Zürich, Tel. 01 371 10 50

TRIUMPH



PUZZLE

Ruft eine Blondine ihren Freund auf der Arbeit an: «Du, ich hab mir grad ein Puzzle gekauft, aber alle Teile sehen gleich aus!» «Das kann doch nicht sein! Hast du denn keine Vorlage?» «Doch, auf der Packung ist ein großer roter Hahn drauf, aber ich kann das echt nicht!»
 10 Minuten später kommt der Freund nach Hause, guckt und sagt: «So Schatz, jetzt packen wir die Kellog's Cornflakes mal wieder alle in die Schachtel und dann reden wir nicht mehr drüber!»

Restaurant
 Grossweier
 Erna Wyssen + Fredi Hubeli
 Schwarzhäusern

Jeden 1. Sonntag im Monat
 «Buurezmorge»
 Mittwoch Ruhetag

SBMC-Stamm
 Olten und Umgebung
 Stammvater Peter Gemperli

**REDAKTIONS-
 SCHLUSS FÜR
 CN 3/03
 28. SEPT. 2003**



MEYER - MOTOS INS

Norton
 ERSATZTEILE

Marxmattenweg 15
 3232 Ins
 Tel. 032 313 13 12
 Fax 032 313 35 49

TRIUMPH
 MOTORCYCLES

PROTOKOLL GV 2003

Protokoll der 23. Generalversammlung des SBMC Sonntag, 25. Mai 2003, Sitzungsbeginn: 11.10.Uhr

TRAKTANDEN:

- | | |
|------------------------------------|-------------------|
| 1. Begrüssung/Wahl der Stimmzähler | 7. Mutation |
| 2. Protokoll der GV 2002 | 8. Wahlen |
| 3. Traktandenliste | 9. Programm 2003 |
| 4. Bericht des Präsidenten | 10. Stämme |
| 5. Rechnung 2002 und Budget 2003 | 11. Verschiedenes |
| 6. Revisionsbericht | |

1. BEGRÜSSUNG

Präsi Franz begrüsst die anwesenden SBMC-Mitglieder. Zum Gedenken an den verstorbenen Gründungspräsident Carlo Mallepell erheben sich die Teilnehmer zu einer Schweigeminute.

Als Stimmzähler wurde Peter Andreatta gewählt.

2. PROTOKOLL GV 2002

Das durch den Präsidenten vorgelesene Protokoll wird einstimmig genehmigt. Das Protokoll soll zukünftig wieder im CN erscheinen.

3. TRAKTANDENLISTE

Gegen die rechtzeitig zugestellte Traktandenliste bestanden keine Einwände, sie wurde in eingangs genannter Reihenfolge einstimmig genehmigt.

4. BERICHT DES PRÄSIDENTEN

Der Präsident erläutert wichtige Highlights des Jahres 2002, insbesondere die Einladung des SBMC an den British Car Meet in Molli und den OTM, Das SBMC-Pub war ein grosser Erfolg. Schliesslich dankt Franz den Organisatoren aller Anlässe, dem Vorstand und insbesondere dem Kassier und den Verantwortlichen für das Club-News.

Der Bericht des Präsidenten wird einstimmig genehmigt.

5. RECHNUNG 2002 UND BUDGET 2003

Rainer Herr erläuterte die Jahresrechnung. Zu den Zahlen wird auf die von Rainer Herr verteilte Unterlage verwiesen. Bemerkenswert ist der hohe Gewinn von rund CHF 7'000.– obwohl noch Reserven für das nächste Jubiläum gebildet und das Warenlager auf Null abgeschrieben wurde. Zur Jahresrechnung wurden aus dem Kreis der Mitglieder keine Fragen gestellt. Zu den Zahlen wird auf die von Rainer Herr verteilte Unterlage verwiesen.

6. REVISIONSBERICHT

Heini Gertsch liest den Revisionsbericht vor. Alle Buchungen wurden überprüft, das Kassabuch einwandfrei geführt und

sämtliche Belege sind vorhanden. Er empfiehlt dem Kassier Décharge zu erteilen und der Rechnung 2002 und dem Budget 2003 zuzustimmen.

Die Décharge wird einstimmig erteilt.

Die Jahresrechnung für das Jahr 2002 wird einstimmig angenommen. Das Budget 2003 wird einstimmig angenommen.

7. MUTATIONEN

Mitgliederbestand per GV 2002: 321, seither 18 Austritte, 13 Eintritte, entspricht heute einem Mitgliederbestand von 316 Mitgliedern.

Die von Rainer Herr verlesenen Neumitgliedern werden einstimmig in den Verein aufgenommen.

8. WAHLEN

Der Vorstand einstimmig für ein weiteres Jahr wiedergewählt.

9. PROGRAMM 2003

Der Präsident verweist auf die nächsten im Clubnews aufgeführten Anlässe.

10. STÄMME

Aus den Stämmen erfolgen keine Meldungen, alles laufe gut.

11. VERSCHIEDENES

Aus dem Kreis der Mitglieder wird angeregt, die Mitgliederlisten besser zugänglich zu machen. Zur Zeit sind die Adressen bei Rainer Herr, die Stammväter können sie jedoch für ihren Stamm erhalten. Der Antrag, die Adressen, allen Mitgliedern zuzustellen wird mit 17 zu 8 Stimmen abgelehnt.

Mit einem abschliessenden Dankeswort wird die Versammlung um 11.40 Uhr geschlossen.

Baden, 25. Mai 2003,
Lukas Handschin

TRIUMPH

Moderne
und
klassische
Triumph-
Motorräder

Beratung
Verkauf
Service

Ernst Uhlmann AG

3257 Grossaffoltern Tel 032 389 20 45 info@triumph-city.ch

**PROFESSIONELLE BERATUNG
UND
TOP-SERVICE**

IBSS

**EXKLUSIV DAINESE &
IXS-PRODUKTE**

HELMSTUDIO
MOTORRAD-BEKLEIDUNG
ZUBEHÖR

SGM

SPAENRING 150
TEL. 061/301 10 64 · FAX 301 10 25
4055 BASEL

VEZIO

BY FRANZ STOTZER



Vezio 2003 – Heisse Temperaturen und heisse Bikes bei unseren tessiner Freunden. Ein tolles Wochenende in der Sonnenstube der Schweiz.

Bei herrlich heissem Wetter fuhren wir am Freitag auf fünf Maschinen in Büren ab; als Sozia begleitete mich auch dieses Jahr wieder meine Tochter Mariana. Bevor wir jedoch Richtung Tessin konnten, mussten wir noch einen Kumpel bei Hedy in Grossaffolten abholen, da sein Töff nicht rechtzeitig fertig geworden war.

Nach diesem Zwischenstop konnten wir dann vollzählig über die Pässe Richtung Süden losbrausen..

Auf der Grimsel wollten die ersten dann schon etwas trinken, aber als An-

führer unserer Gruppe fuhr ich einfach weiter. Mein Ziel für den ersten Halt war Disentis, denn dort gibt es eine richtig gute Nusstore. Mit grossem Gemurre folgten mir meine Kameraden also noch über die Furka und den Oberalp.

In Disentis war aber ich dann auch froh über unseren Stop; denn auch ich hatte nun mächtig Durst, freute mich auf ein Stück Torte und im Übrigen tat mir mein Ar... ein wenig weh! Nach dieser Stärkung hatten wir nur noch den Lukmanier zu bewältigen und schon waren wir im Tessin und dann bald auch in Vezio.

Am Freitagabend war es mega heiss, so dass wir den ganzen Abend im T-Shirt



Vezio – eine Klasse für sich!

VORANKÜNDIGUNG

**HERBSTAUSFAHRT
VOM 5. OKTOBER 2003**

**DIE
DIESJÄHRIGE
HERBSTAUSFAHRT
FINDET IN DER
REGION
COL
DES MOSSES,
LAC D L'HONGRIN,
COL
DE LA CROIX,
GSTAAD,
SIMMENTAL
STATT.**

DETAILS FOLGEN

**ZWEIRADCENTER
TOGGENBURG**

TRIUMPH®

**Alle Modelle am Lager
Probefahrten
Super-Eintauschofferten
NEU: Racing Café/Bar**



Marcel Büchler
9604 Lütisburg
Telefon 071 931 38 88
Fax 071 931 43 30

**ZWEIRADCENTER
TOGGENBURG**

bei Musik und einem kühlen Getränk geniessen konnten.

Samstagsmorgen ging es wieder auf Tour nach Indemini und nach Brione wo Mariana und ich unserer Lieblingstante einen Besuch abstatteten.

Am Samstagnachmittag waren wir etwa 20 Biker die zusammen unterwegs waren und unsere Tour führte uns zu meiner anderen Tochter Gina, welche seit einem Jahr in einem Tessinergratto arbeitet und auch die Sprache lernt. Unser Tessiner Freund Angelo Pedrini, der uns

begleitete konnte sich dann mit Gina sogar in Tessiner Dialekt unterhalten!

Wir haben an diesem Samstag gut gegessen viel gelacht und jede Menge Mineralwasser getrunken. Wegen der Hitze unsere Töff-Aktivität reduziert und uns dafür im Schatten in Vezio etwas ausgeruht, damit wir für den Abend wieder fit waren.

Das hat auch gut funktioniert und nach einem tollen Samstagabend und einer etwas kürzeren Nacht fuhren wir traditionsgemäss am Sonntagmorgen früh los

nach Laveno und dann auf der Fähre über den See. Nach dieser «coolen» Seefahrt genossen wir in Verbiana die feinen Konfigipfeli und fuhren dann weiter über Cannobbio, und Santa Maria nach Domodossola. Nach einem letzten Kaffeehalt auf dem Simplonpass ging es via Lötschberg auf die Bernerseite der Alpen und dann nach Hause.

Besten Dank ins Tessein an unsere Amici für das tolle Fest, das jedes Jahr einer der Töffhöhepunkte in meiner Agenda darstellt



Vezio, Bikes und der Präsi mit Mariana

Blitz-Service für alle Engländer:

- täglicher Ersatzteil-Versand
- Express-Lieferungen
- grosses Ersatzteillager
- fachmännische Beratung
- faire Preise

EJCHER MOTORS
 MOTORCYCLES • SIDECARS • SPARE PARTS

CH-6314 NEUÄGERI, TEL. 041 750 00 39, FAX 041 750 53 39

«SCHWEIN GEHABT»

BY ROLLI W.

Schutzengel ist ein harter Job – vor allem wenn man den 2rädriegen Verkehrsteilnehmern zugeteilt wird! Auf der Fahrt vom Lüderenalptreffen nach Biel hatte mein Schutzengel mal wieder einen Einsatz, und ich darf sagen der Typ hat es echt drauf. Als wir dann zusammen auf den Abschleppwagen warteten habe ich die Gelegenheit gepackt und ihn fürs CN interviewt!

Rolli W.: Egon es freut mich Dich kennen zu lernen und natürlich möchte ich mich bedanken, dass die Sache vorhin noch mal glimpflich ausgegangen ist. Normalerweise bekommt man euch Schutzengel ja nicht zu Gesicht; warum ist es diesmal anders?

Egon: Ich weiss es auch nicht genau, vielleicht ist es die Hitze und dass ich dadurch etwas nachlässig mit meiner Tarnung war.

Rolli W.: Also bei der Gelegenheit habe ich natürlich ein paar Fragen an Dich:

Wie wird man Schutzengel und wie lange kann man den Job im Idealfall machen?

Egon: Schutzengel ist im Gegensatz zum Weihnachtsengel oder Harfenengel ein Fulltime-Job und eher etwas für die aktiveren und bewegungshungrigen unter uns.

Nachdem man die Aufnahmeprüfung als SEISTV (Schutzengel im Strassenverkehr), bestanden hat werden in der Grundausbildung das Fliegen, Geschwindigkeit, Wendigkeit, Reaktion, Verkehrszeichen etc. trainiert. Danach wird man je nach Fähigkeit bei den Fussgängern, Velos, Autos, Lastwagen, Bussen oder bei der höchsten Stufe den Motorrädern eingeteilt.

Die Einsatzzeit hängt ganz von der eigenen Effizienz ab. Wenn du deinen Job gut machst, ist es möglich dass du eine lange Zeit bei der gleichen Person eingeteilt bist. Das heisst, ich bin jetzt bei Dir seit Du zum ersten Mal mit Deinen Eltern im Seitenwagen warst; und wenn Du mich nicht überforderst, vielleicht bis Du 100 bist – wer weiss?

Rolli W.: Welche Einsätze hast Du am liebsten und welche magst Du gar nicht?

Egon: Am liebsten mag ich die mehrtägigen Motorradausflüge wo wir zügig auf der Landstrasse unterwegs sind. Da bist du konzentriert und das ist für mich am einfachsten. Wenn gebummelt wird und Du nicht die ganze Aufmerksamkeit auf der Strasse hast, ist es auch für mich schwieriger, das heisst ich muss mich anstrengen, vor allem wenn die



Egon, der Bahnübergang und warten auf den Abschleppwagen



Strasse in einem miesen Zustand ist. So wie im Juni in Slowenien, da ist uns in dieser Rechtskurve bei 40 km/h einfach der Töff weggerutscht, nur weil sich dort Strassenbelag und Regen nicht vertragen. Das kam so überraschend, da konnte ich fast nichts mehr machen! Ok, ich konnte es auf einen kaputten Blinker reduzieren, Dir ist ja nichts passiert – solche Sachen mag ich nicht – da fliegst Du wie blöd im Regen rum, mit nassen Flügeln bist Du halt einfach ein wenig handikapiert.

Rolli W.: Aber der Einsatz vorhin hat Dich auch etwas geschlaucht, oder?

Egon: Das kannst Du laut sagen. Christoph und Camille, das ist Christoffs Schutzengel, sind ja problemlos über den Bahnübergang gekommen und die beiden hinter uns dann auch. Da Du aber eine etwas andere Linie als Christoph gefahren bist, hast Du direkt eine Längskante des ausgefrästen Belages erwischt, dadurch hat es die Vorderfelge gestaut und wir hatten alle Mühe das Lenkerschlagen unter Kontrolle zu bringen. Man glaubt gar nicht, was das für eine Anstrengung für uns ist auf einen so plötzlichen Zwischenfall zu reagieren und die Situation unter Kontrolle zu bringen. Übrigens – sieh mal die Stelle ist nicht genügend ausgeschildert, keine Geschwindigkeitsreduktion und keine Bodenwelle signalisiert, Nur der «Schuuffleubuur» aber sonst nichts, was auf eine Baustelle schliessen lässt.

Rolli W.: Ja, das stimmt! Oh da kommt der Abschleppwagen. Egon, danke für das Interview und für Deinen Top-Einsatz.....

MACS LOG II

BY MAC RECHER



Als ich am Freitag, 13. April morgens in Basel die Zugskomposition der SNCF stehen sah, atmete ich erleichtert auf, denn noch am Vortag war diese Verbindung bestreikt worden. Ist es eigentlich Zufall, dass die Franzosen immer MICH daran hindern wollen, nach England zu gelangen?

Im Zug sass mir Stephan Augsburgsberger gegenüber, den ich als Skipper schon während des Schottland Törns kennengelernt hatte. Die restlichen vier Crewmitglieder starteten von Bern aus und sollten uns erst in Cherbourg treffen.

Das Umsteigen in Paris ging ohne Probleme über die Bühne und pünktlich um 1800 Uhr kamen wir in Cherbourg an. Nachdem wir das Gepäck im Hotel gelassen hatten, machten wir uns auf um «unsere» nigelnagelneü Yacht zu bestaunen.

Das Boot, eine Ovni 385 mit Alurumpf sieht wirklich super aus. Vor drei Wochen wurde es auf den Namen «Cruising Swiss» getauft und wir sind erst die zweite Crew, die mit ihr segelt. Walti, der Skipper der Vorgängercrew heisst uns an Bord willkommen und zeigt uns die Besonderheiten des Prachtstücks. Einige Features :

- elektronischer Kartensatz auf CD ROM gekoppelt mit DGPS
- Warmwasserboiler
- Hubkiel, mit dem man den Tiefgang von zwei Metern auf 50 cm verringern und ohne Probleme trocken fallen kann

Wir erfahren, dass der Ruderquadrant (Umlenkung der Kraft vom Steürrad ans Ruder) gebrochen war und der Impeller gewechselt werden musste, da angesogener Sand den Kühlkreislauf des Motors verstopft hatte.

Zurück im Hotel trifft der Rest der Crew ein und da alle grossen Hunger verspüren, geniessen wir im Café de Paris ein vorzügliches Mahl.

Am Samstag morgen gehen Barbara, Madlen und ich ins Einkaufszentrum und decken uns für eine Woche mit Proviant ein.

Nachdem alle Nahrungsmittel gebunkert worden sind, verstaün wir auch unser Gepäck in der Yacht. Stefan und Madlen beziehen die Bugkoje, Stephan und ich entschliessen uns für den Salon und Barbara und Philip geben sich mit den Hundskojen beidseits des Motors zufrieden.

Am Nachmittag machen wir uns mit der Yacht und ihren Einrichtungen vertraut. Gegen Abend stossen wir mit Guinness zum ersten Mal an und geniessen das selbst gekochte Nachtessen. Philip und ich bestellen zum Verdaün einen Single Malt Whisky in der Hotelbar.

Morgens um 0430 GMT (Greenwich Mean Time) heisst es für mich aufstehen, auf BBC Radio 4 den Wetterbericht auf Kassette aufnehmen und anschliessend ins Logbuch übertragen, sowie die Wetterkarte zeichnen.

Eine Stunde später wecke ich die anderen und nach dem Frühstück ziehen wir das Oelzeug an und unternehmen einen Probeschlag ausserhalb des Hafens. Am späteren Nachmittag sind wir wieder zurück in Cherbourg.

Da ich am Montag wie immer als erster aufstehe, um den Wetterbericht zu hören, brühe ich für alle einen English Breakfast Tee, den ich von zuhause mitgebracht habe. Bald sind wir klar zum Ablegen und nehmen den kurzen Schlag nach Alderney unter den Kiel. Die See ist etwas rau und es bläst ein kühler Wind, doch da uns der Strom schiebt, machen wir gute Fahrt.

Madlen, Barbara und Stefan sind bald seekrank und während sie Neptun Zoll zahlen, schätze ich es umso mehr, gegen diese Geissel der Seefahrer immun zu sein.

Strahlender Sonnenschein und wolkenloser Himmel erfreün uns im weiteren Verlauf des Tages und schliesslich machen wir vor Alderney's North Harbour an einer Boje fest. Das Dinghy (Schlauchboot) wird aufgeblasen und ich als Maschinist montiere den Aussenborder und starte mit dem Skipper zur Erkundungstour.

Ein wunderschöner Sandstrand lädt zum Anker ein und wir erkunden den Untergrund. Es wird beschossen, auf dem Strand trockenzufallen, da die meisten das noch nie gemacht haben und diese Yacht wie gemacht ist dafür.

Nachdem die beiden Anker ausgebracht und der Kiel aufgeholt ist, warten wir auf das abfliessende Wasser. Als ich einen Blick in den Macmillan (nautischer Almanach, in dem wirklich alles steht, deshalb von mir auch almighty Mac J genannt) werfe, wird mir klar, dass wir hier nicht trockenfallen werden, denn der Tidenhub beträgt lediglich 80 cm ! Der Navigator hatte vergessen, vom Bezugsort Cherbourg 3.2 m Differenz zu subtrahieren...

Da das Dinghy noch aufgeblasen ist, umrunde ich die Yacht, schiesse ein paar



Fotos und tuckere danach zum Hafenteilnehmer, um die Liegegebühr zu bezahlen und einzuklarieren. Am Ende des Landungssteges befindet sich eine mit Desinfektionsmittel getränkte Fussmatte als Massnahme gegen die Maul- und Klauenseuche, von welcher die Kanalinseln bis jetzt verschont geliebt sind.

Im Yachtclub trinke ich mein günstigstes Guinness, denn der Umrechnungskurs FFR - GBP ist 1 : 1 ! Auch meine englischen Lieblingscrisps führt der Yachtclub und ausserdem bekomme ich von John, einem sympathischen Einheimischen, wertvolle Tips bezüglich der Routenplanung nach Gurnsey und weiter nach Paimpol.

" «You want to go to Pimpole? Don't do it, go to Lézardrieux instead, it's much nicer and you can sail all the way to the harbour. If you want to catch the current you will have to start at 0600 GMT. We don't call it UTC (Universal Time Coordinated), it's a silly word. »

Auf den an den Wänden aufgehängten Seekarten zeigt er mir eine gefährliche Untiefe, die nur sehr klein ist, aber letztes Jahr von zwei Schiffen gerammt wurde. Die Bardame verabschiedet sich und bittet uns, hinter uns die Tür zuzuziehen, wenn wir gehen.

Aus Neugier frage ich John, wie lange eigentlich ein Faden sei. Er streckt beide Arme aus und sagt : «That long ! I don't know it in meters, but we use it to mea-

sure rope.» Als ich ihn nach dem Reiz des Insellebens frage, antwortet er : «We are just a bunch of alcoholics tied to a rock, that's all.»

Ich bedanke mich für die vielen Tips und fahre wieder zur Yacht zurück, auf der schon ein appetitliches Nachtessen auf mich wartet.

Am Dienstag Morgen stehen wir so früh auf, dass wir noch den wunderschönen Sonnenaufgang bewundern können, bevor wir Anker lichten. Abends legen wir im St. Peter Port auf Gurnsey an und alle nutzen die Gelegenheit wieder einmal duschen zu können. Nach der Dusche trinken wir noch ein Pint im Pub.

Als nach dem Anwerfen des Diesels am Mittwoch kein Kühlwasser aus dem Auspuff austritt, entdecken wir bei der Suche nach der Ursache, dass der Ansaugschlauch leer ist. Ich hatte vergessen, vor dem Oeffnen des Seewasserfilters das Ventil zu schliessen und die Pumpe konnte kein Kühlwasser mehr ansaugen. Man hat nie ausgelernt...

Bei wunderschönem Segelwetter machen wir gute Fahrt und wie es uns John prophezeit hat, fahren wir mit achterlichem Wind bis fast an den Steg von Lézardrieux und die Landschaft ist spektakulär.

Bei der Nachführung des Logbuches stellt der Skipper fest, dass ich die zur Erlangung des Hochseescheines benötigten 1000 Seemeilen «im Sack» habe und

dies wird mit Stout gebührend gefeiert.

Am nächsten Tag segeln wir nach Dahöüt, dies ist ein Hafen, dessen Zufahrt trockenfällt, d.h. er kann nur drei Stunden vor und nach Hochwasser angelaufen werden. Da auch Stefan im Verlauf des Tages seine 1000 sm absolviert hat, machen wir uns auf die Suche nach geeigneten Getränken für einen Apéro an Bord.

Im lokalen Yachtclub sind Vorbereitungen zur Feier eines Regattasieges im Gange. Man erzählt uns, dass das Lebdgewicht des siegreichen Skippers in Wein und Austern aufgewogen wird. Der Typ bringt 83 kg auf die Waage !

Damit Stefan und ich nicht eine halbe Stunde ins Stadtzentrum laufen müssen, schenken uns die netten Leute zwei Flaschen besten Rotwein. Die Hilfsbereitschaft und Freundlichkeit der Segler erstaunt mich immer wieder von neuem.

Als mir um 0300 GMT mein Wecker gnadenlos ins Ohr piept, verfluche ich den Zeitplan des Skippers, der unbedingt schon zum Mittagessen in St. Malo sein will. Die ersten zwei Stunden stehe ich am Ruder und unter mir dröhnt der Volvo, denn es ist windstill. Ich bin froh, als endlich Wind aufkommt und wir Segel setzen können. Es wird ein perfekter Tag und ich schwebe im Segler-Nirvana, wenn es sowas gibt. Sogar das Gennaker Segel können wir setzen und halten direkt auf St. Malo zu.

Die Einfahrt von St. Malo ist ganz besonders reizvoll und die Altstadt sieht aus wie aus dem Bilderbuch. Sie wurde originalgetreu wieder aufgebaut, nachdem sie während des 2. Weltkrieges völlig zerstört worden war.

Allen Interessierten gebe ich gerne Auskunft über dieses anspruchsvolle Segelrevier, ich kann es wärmstens weiterempfehlen.



OLDTIMER IN LÜTERSWIL

Am Sonntag, 31. August ist es soweit! Das beste Oldtimertreffen, das ich je besucht habe, findet wieder statt und dazu lade ich Euch herzlich ein.

Bei diesem Treffen gibt es keine Klassen und Kategorien, jeder-mann kann teilnehmen, mit was er will, hauptsache es ist alt. Da kommen Landmaschinen, Traktoren, Standmotoren, Töffs, Dreschmaschinen, Autos, Militärfahrzeuge etc. etc. und alle stellen sich irgendwie auf. Ein Rolls Royce steht neben einem Topolino und keiner stört sich daran. Als Höhepunkt wird jeweils ca. jede halbe Stunde ein alter Centurion-Panzermotor gestartet. Ein riesiges Gaudi für alle.

Bereits am Samstagabend gibt es Unterhaltung und alle die am Samstag anreisen möchten, können in der Zivilschutzanlage oder im Zelt schlafen. Dafür müsst Ihr Euch lediglich bei mir anmelden.

17. Juli 2003

Einladung zum 17. Oldtimertreffen in Lütterswil

Sonntag 31. August 2003

Nun ist es also wieder soweit.
Wir heissen alle Oldtimer-Besitzer
und Liebhaber herzlich Willkommen
bei uns in Lütterswil.

Treffpunkt ist bei der
Mehrzweckhalle.



Programm:

10.00 Uhr	Begrüssungsapéro für alle Oldtimer-Fahrer, offeriert von der MG Lütterswil
12.00 Uhr	Mittagessen in der Mehrzweckhalle Musikalische Unterhaltung mit den Jurablick Musikanten.

Auch unsere Teams in der Kaffeestube und Bierschwemme bedienen Euch an diesem Tag gerne.

Am Samstag, 30. August 2003 ab 20:00 Uhr **Solothurn macht Musik.**
Konzert mit Werken von Solothurner Komponisten, mit der Brass Band
Oberwil und der Musikgesellschaft Lütterswil.

Wir freuen uns, Euch an unserem Fest begrüßen zu dürfen.

Freundlich lädt ein



MG L
Musikgesellschaft
Lütterswil

ANMELDUNG

für die Übernachtung am Samstagabend bis 25. August an

Franz Stotzer, Solothurnstrasse 31, 3294 Büren an der Aare, Tel 032 351 33 45, Fax 032 351 49 04

Datum Samstag und Sonntag, 30. und 31. August 2003

Ort Lütterswil, liegt im Bucheggberg. ca. 5 km von Büren an der Aare

Zeit Samstag gegen Abend oder Sonntag ab 10.00 Uhr

Essen und Getränke bezahlt jeder selber

Anzahl Personen _____

Wir schlafen im Zelt, Kosten Fr. 10.–
für Dusche etc. Pro Person

Wir schlafen in der Zivilschutzanlage

Kosten mit Decke Fr. 20.– pro Person
Kosten ohne Decke Fr. 15.– pro Person

Name/Vorname

Adresse

Tel.

WAS ÜBRIG BLIEB

BY PETER GEMPERLI

sind Triumph und CCM, die noch in England Motorräder bauen, alle anderen von über 170 Firmen sind verschwunden. Um Euch einen Überblick über all die Marken zu geben habe ich folgende Liste zusammengestellt:

ABC	1920-1924	Birmingham	Century	1902-1905	London	Morton-Adam	1923-1924	Coventry
Aberdale	1947-1959	Grossbritannien	Charlton	1904-1908	London	Mountainier	1902-1924	Marsden-Yorkshire
Abingdon	1903-1925	Birmingham	Ghater-Lea	1900-1936	London	Nestor	1913-1914	Blackpool
Acme	1902-1922	Coventry	Clarendon	1901-1911	Coventry	New Henley	1922-1932	Oldham
AEE	1919-1925	Grossbritannien	CCM	1920-1978	Bolton	New Hudson	1900-1933	Birmingham
AEL	1919-1924	Birmingham	Connaught	1910-1927	Birmingham	New Imperial	1900-1939	Birmingham
Aeolus	1914-1916	Birmingham	Corah	1905-1914	Birmingham	Newmount	1929-1933	Coventry
AER	1931-1933	A.E. Reynolds	Corona	1901-1904	Maidenhead	New Ryder	1913-1922	Birmingham
Ajax	1923-1953	Grossbritannien	Corona Junior	1919-1923	London	New Scale	1919-1925	Manchester
AJS	1911-1974	Wolverhampton	Cotton	1920-1976	London	Newton	1921-1922	Manchester
AJW	1920-1952	London	Coventry B& D	1923	Coventry	Nickson	1920-1924	Preston
AKD	1927	Birmingham	Coventry Eagle	1903-1945	Coventry	NLG	1907-1908	London
Alecto	1919-1924	London	Croft	1923-1926	Coventry	Norbreck	1921-1924	Wellingborough
Alp	1900-1918	Grossbritannien	Crownfield	1903-1904	London	Norman	1930-1958	Ashford
Arab	1923-1926	Birmingham	Dalton	1920-1922	Manchester	Norton	1902-1977	
Arden	1912-1920	Coventry	Dart	1901-1919	Kingston	Olympic	1903-1923	Wolverhampton
Ariel	1920-1967	Birmingham	Daw	1902-1905	Coventry	Orbit	1913-1924	Wolverhampton
Armis	1920-1923	Birmingham	Despach Rider	1915-1917	Birmingham	Ortona	1904-1906	Egham
Armstrong	1902-1905	Paddington	Dot	1903-1973	Preston	Osmond	1911-1924	Birmingham
Arrow	1913-1917	Birmingham	Douglas	1907-1957	London	Overseas	1909-1916	Birmingham
Ascot Pullin	1914-1930	Grossbritannien	Dunett	1919-1935	Sheffield	Overdale	1921-1922	Glasgow
A.S.L.	1907-1915	Stafford	Dunkley	1913-1959	Birmingham	Pax	1920-1922	Birmingham
Aston	1923-1924	Birmingham	Dux	1904-1906	Coventry	P.D.C.	1903-1906	London
Aurora	1902-1905	Coventry	Eadie	1898-1903	Coventry	Peco	1913-1915	Birmingham
Austen	1903-1906	London	E.B.O.	1910-1915	Leicester	Peerless	1902-1916	Birmingham
Autoglider	1919-1922	Birmingham	Edmund	1907-1924	Chester	Peters	1919-1925	Isle of Man
B.A.C.	1951-1953	Blackpool	Elf King	1907-1909	Birmingham	P+M Panther	1900-1967	London
Banshee	1921-1924	Bromsgrove	Elmdon	1915-1921	Birmingham	Powell	1921-1926	London
Barnes	1904	London	Elswick	1903-1920	Barton-on-Humber	P+P Packmann	1922-1930	Coventry
Baron	1920-1921	Birmingham	Endrick	1911-1915	Birmingham	Raleigh	1899-1939	London
Barry	1904-1938	Ton Pentre Wales	Evert-Hall	1904-1905	London	Regal	1909-1915	Birmingham
Bat	1902-1926	London	Excelsior	1890-1931	USA	Reynolds-Runabout	1919-1922	Birmingham
Baughan	1928-1936	Stroud Gloucestershire	Francis Barnett	1920-1960	Coventry	Rickman Metisse	1962-1973	London
Beaufort	1923-1926	South Twickenham	Gough	1920-1922	London	Riley	1899-1908	Birmingham
Beau Ideal	1905-1906	Wolverhampton	Hamton	1912-1914	Birmingham	Roc	1904-1915	Birmingham
Beston	1896-1901	Coventry	Hesketh	1978	Silverstone	Rockson	1920-1923	Cradley
Berwick	1929-1930	Banbury	H.J.	1920-1921	Birmingham	Royal Enfield	1901-1967	Birmingham
Binks	1903-1906	Nottingham	H.R.D.	1917-1928	Wolverhampton	Rudge	1894-1950	Wolverhampton
Blumfield	1910-1913	Birmingham	Humber	1870-1931	Beeston	R.W.Scout	1920-1921	London
Blackburne	1908-1921	Tongham	Imperial	1901-1910	London	Scott	1909-1961	London
Booth	1901-1903	London	James	1880-1950	Birmingham	Scout	1912-1913	Birmingham
Bounds-Jap	1909-1912	London	Jap	1874-1977	Tottenham	S.G.S	1926-1931	Macclesfield
British Radial	1921-1922	London	L.G.C.	1925-1933	Birmingham	Sirrah	1922-1925	Birmingham
British Standard	1919-1923	Birmingham	Lincoln-Elk	1906-1924	Lincoln	S.O.S.	1927-1939	London
Brough	1899-1940	Nottingham	Matchless	1904-1966	Plumstead	Stanger	1921-1923	London
Brown	1902-1916	London	May-Bros	1903-1906	Wolverhampton	Stellar	1912-1914	London
BSA	1854-1973	Coventry	Maxim	1919-1921	London	Stevens	1900-1937	Birmingham
Burford	1914-1915	London	M.C.C.	1903-1910	London	Sun	1911-1961	Birmingham
Calcott	1904-1923	Coventry	Mc Evoy	1926-1929	Derby	Sunbeam	1912-1957	London
Calthorpe	1911-1938	Bristol	Mc Kechnie	1922	Coventry	Tandon	1948-1957	London
Campion	1901-1925	Nottingham	Mead	1911-1916	Liverpool	Triton	1965	London
CCM	1971-1978	Bolton	Montgomery	1922-1939	Coventry	Triumph	1902	Coventry-Hinkly
Cedos	1919-1925	Nordhampton	Moonbeam	1920-1921	London	Triumph	1906-1923	London
Centaur	1901-1915	Coventry	Morris	1913-1922	Birmingham	Val	1913-1914	Birmingham
						Vauxhall	1922-1959	
						Vèlocette	1904-1971	London
						Villiers	1911-1978	Birmingham
						Vincent	1927-1955	London
						Warrior	1921-1923	London
						Waverley	1921-1923	Birmingham
						Wee Mc Gregor	1922-1925	Coventry

INTERVIEW MIT MARK WILSMORE

BY TOM ALLEN



Anlässlich meines Besuches mit meiner Tochter Vicky in London, hatte ich Gelegenheit ein Interview mit Mark Wilsmore, dem Initiator des wiederauferstandenen «Ace Cafe» zu machen. Mac Recher hat es für Euch die übersetzt.

Vor zehn Jahren war das Ace Cafe nur noch eine Erinnerung in der Motorradszene. Sogar die enthusiastischsten Biker hatten das Ace der dunklen und entfernten Vergangenheit zugeordnet. Fakt ist aber, dass während der zwei Dekaden nach dem zweiten Weltkrieg das Ace Cafe DER Treffpunkt für Ton Up Boys und Rocker war. Der Ausdruck «Biker» war noch unbekannt und die «Hells Angels» (eigentlich Hell's Angels, aber Amerikaner scherzten sich schon immer einen Dreck um Grammatik...) waren typisch amerikanisch. Die britischen Motorräder, Rock & Roll und Transportcafes, von denen das Ace das Berühmteste war, hatten in den 1950er und 60er Jahren Hochkonjunktur. Das Erste, was der amerikanische Rock&Roll-Musiker Gene Vincent im Vereinigten Königreich besuchen wollte, war das Ace Cafe. Als sich die 60er Jahre ihrem Ende näherten, schloss das Ace Cafe seine Türen, ein Opfer der sich ändernden Zeiten. Dies wäre das endgültige Ende gewesen, wäre da nicht die Vision und Energie von Mark Wilsmore gewesen. Als ich unlängst in England war, konnte ich Mark dazu bringen, mir ein Exklusivinterview für's CN zu geben.

Tom: Das Ace Cafe schloss 1969, weshalb wurde es wiedereröffnet?

Mark: Um 1980 organisierte ich Motorrad Ausflüge für meine Freunde im Vereinigten Königreich und Kontinentaleuropa und eignete mir so organisatorische Fähigkeiten an. Die Jungs machten mir oft Vorschläge und Ende 1993 erwähnte ein Freund, dass im nächsten Jahr 25 Jahre seit der Schliessung des Ace Cafes vergangen sein würden und vielleicht etwas getan werden sollte, um daran zu erinnern. Das war DER Moment! Als erstes musste ein Anlass organisiert werden, der an die Schliessung im September 1969 erinnern sollte. Einige dachten, dass es nur ein «Tasse Tee und Zigi»-Anlass würden und dazu dienen sollte, sich mit Freunden den Traum zu teilen, das Cafe wieder offen zu



Mark Wilsmore und seine Ace Cafe, innen aussen und innen

sehen. Nur wenige sahen voraus, dass es einer der grössten Rock & Roll-Anlässe werden würde, mit ungefähr 7000 Motorrädern und 12000 Besuchern. Ich konnte es aber aufgrund der vielen Telefonanrufe die ich bekam erahnen!

Tom: Was waren die grössten Hindernisse, die überwunden werden mussten?

Mark: Es gab eine ganze Reihe von Herausforderungen. Die Grösste war, dass der Hauptmieter «Just Tyres» (ein Reifengrossist) nicht sonderlich interessiert war, umzuziehen! Auf der positiven Seite machte ich einige erfreuliche Erfahrungen mit den lokalen Behörden, die grossen Enthusiasmus für das Projekt zeigten, was ich nicht erwartet hatte. Darin eingeschlossen der Stadtrat von Brent, welcher nicht immer ein positives Medienecho hat.

Tom: Wann warst Du selbst überzeugt, dass das Ace Cafe wiedereröffnet werden würde?

Mark: Ich habe immer daran geglaubt! Als ich zum ersten Mal meine Absicht bekanntgab, das Cafe wiederzueröffnen, hörte das Telefon nicht mehr auf zu klingeln, so viele gute Wünsche wurden mir entgegengebracht. Als das Projekt dann Gestalt annahm, begann ich die Ausmasse des Unternehmens und die grosse Verantwortung zu begreifen. «Bloody hell!» (Originalton), dies war nicht nur irgend ein beliebiges Cafe, mir wurde ein bedeutender Teil des englischen Kulturerbes anvertraut! Der Ausdruck, der mir immer wieder in den Sinn kam, war «England expects», den Nelson an seine Flotte bei der Schlacht von Trafalgar übermittelt hat. Diese Aufgabe «Ace» war einfach ein zu grosses Ding um es zu vermasseln und ich fühlte eine schwerwiegende Verantwortung, den Job gut zu machen.





Tom: Was war das Seltsamste, das dir passiert ist, seit du dich mit dem Ace-Projekt beschäftigt?

Mark: Es gab viele Dinge, aber das herausragende war der Tag, an dem die Wasserhauptleitung geborsten ist. Dies geschah in einer eiskalten Märznacht, als nur einige wenige Hartgesottene versuchten, sich mit einer Tasse Tee im Ace Cafe warmzuhalten. Plötzlich wurden wir von einem ohrenbetäubenden Zerreißgeräusch aufgeschreckt, gefolgt von einem unglaublichen Grollen. Das Gebäude begann zu wackeln und der Asphalt auf dem Parkplatz wurde wie ein Teppich hochgehoben. Wir dachten an ein Erdbeben. Innerhalb von Sekunden wurde die Erde aufgebrochen und eine massive Wasserfontäne schoss in den Himmel, die alles mitriss, inklusive der geparkten Motorräder. Es war das totale Chaos. Nach dem grössten Schrecken zählten wir kurz nach, ob noch alle lebten und sahen, dass einer fehlte. Ich dachte, er sei vielleicht noch im Gebäude, das schnell überschwemmt wurde, eventuell verletzt oder noch schlimmer. Ich ging also zurück um ihn zu suchen. Nach einer Weile fand ich ihn unverletzt hinter einer Tür wo er versuchte, seine Frau anzurufen und ihr zu erklären, weshalb er nicht nach Hause kommen könne! Als Ursache der Überschwemmung wurde später eine geborstene Wasserleitung mit 60 Inches (1 inch = 2.54 cm) Durchmesser eruiert, welche den grössten Teil von Nord London versorgt.

Tom: Die Rocker-Kultur der 50er und 60er Jahre wird oft als typisch britisches Phänomen

betrachtet. Wieso hat sich das so entwickelt und welche Rolle spielte das Ace Cafe darin?

Mark: Zuerst einmal denke ich, dass die Rocker-Kultur eher englisch als britisch war, denn es gab nur wenige Rocker in Schottland, Irland und Wales. Das Ace Cafe wurde ein Sinnbild für populäre englische Kultur im Gegensatz zur amerikanischen. Die Rocker-Ära machte Anleihen in den USA, modifizierte sie aber. Ein Beispiel dafür ist die schwarze Lederjacke, die durch Marlon Brando in dem amerikanischen Spielfilm «The Wild One» populär wurde (Brando fuhr in dem Film eine Triumph!). Rock & Roll kam aus den USA, mit Vertretern wie Little Richard, Eddie Cochran, Chuck Berry und Elvis Presley, aber nach 1957 gab es auch einige britische Rock & Roll Bands. Einige waren eindeutig Kopien der amerikanischen Künstler, aber andere waren echt original. Schau dir nur die Bandbreite der Lieder von Joe Meek an, der in seinem umgebauten Schlafzimmer in Nord London gearbeitet hat. Andere Künstler waren Johnny Kidd and the Pirates, Screaming Lord Sutch, Billy Fury und Marty Wilde. Johnny Kidd war oft im Ace Cafe und die «21s coffee bar» in Soho, eine Wiege des britischen Rock & Roll wurde von Kids des Ace Cafe eröffnet. Viele erfolgreiche Motorradrennfahrer wie zum Beispiel Ray Pickeral, Dave Degens und Dave Coxford hatten ihren ersten Kontakt zur Rennszene in diesem Cafe. Dann war da noch die Jukebox, eine amerikanische Erfindung, doch in den meisten britischen Transport Cafes stand eine. In der Zeit vor McDonald's und Burger King, gab es Transport Cafes entlang allen Hauptver-

bindungsstrassen im Vereinigten Königreich. Dort wurde Tee mit Milch und Zucker und nicht Kaffee wie in den Staaten serviert. Zu jener Zeit war die Jukebox der einzig Weg, die Musik zu hören die du mochtest. Radio- und Fernsehstationen beschränkten die Sendezeit für «moderne» Musik. Wenn du also gute Musik hören wolltest, musstest du in ein Transport Cafe oder eine Coffee Bar gehen. Ausserdem sind da noch die Bikes. Amerikaner fahren V-Twin Harley Davidsons, mit welchen man grosse Distanzen bequem zurücklegen kann, wogegen der Cafe Racer eine britische Entwicklung ist, die auf Rennmotorrädern der 50er Jahre aufbaut, wie zum Beispiel der Manx Norton oder der BSA Gold Star. In den 60ern gab es eine ganze Industrie, welche Teile lieferte, mit denen man viele Motorräder in Cafe Racer umbauen konnte. Was sich daraus entwickelte, unterschied sich ziemlich stark von der amerikanischen Kultur. Heute werden wir mit der US-Globalisierung einerseits und mit der EU-Standardisierung andererseits konfrontiert. Deshalb ist es wichtig, Dinge, die uns unterscheiden zu erhalten und zu pflegen, so zum Beispiel das Ace Cafe.

Tom: An mehreren Bike-Shows in Europa gibt es mittlerweile einen Ace Cafe-Stand. Was hältst du davon?

Mark: Im Grunde macht es mir nichts aus, solange sie mir schreiben und eine Bewilligung einholen. «Ace Cafe» und «Rockers» sind nämlich jetzt geschützte Marken.

Tom: Wie steht die Polizei heute zum Ace Cafe?

Mark: Im Grossen und Ganzen kommen wir gut miteinander aus, es gibt sogar viele Polizisten mit Benzin im Blut und diese kommen oft auf eine Tasse Tee vorbei, sei es während oder ausserhalb der Dienstzeit. Momentan gewährt ihnen das Ace Cafe für ihre «BikeSafe-London»-Initiative Gastrecht. Aber es gibt natürlich immer einen oder zwei, die schwierig sind.

Tom: Vielleicht sind sie neidisch, dass ein Ex-Polizist so viel erreicht hat?

Mark: (Lächelt, betont aber, dass er erst vor kurzem auch auf diesen Gedanken gekommen sei)

Tom: Du hast dein Ziel, das Ace Cafe wiederzueröffnen, erreicht. Entspricht es deinen Vorstellungen und was sind deine Pläne für die Zukunft?

Mark: Ja, es wurde so wie ich es wollte. Es war mir wichtig, dass das wiedereröffnete Ca-



fe nicht einfach nur eine Erinnerung an die Vergangenheit wird. Wenn das passiert wäre, wäre es ein Museum geworden. Mein Konzept war immer, aus dem Ace Cafe ein lebendiges Zuhause für Motoren und Musik zu machen. Nicht jede Art von Musik natürlich, sondern vor allem Rock & Roll, aber auch 1960er Soul und Pop. Kein Heavy Metal hingegen und natürlich auch kein Hip Hop! Wir organisieren regelmässige Anlässe für bestimmte Marken wie Triumph, BSA, Ariel und Royal Enfield. Es gibt spezielle Veranstaltungen für klassische Autos und andere für PS-starke Fahrzeuge. Im Grunde genommen gibt

es für jeden etwas, der Benzin im Blut hat! Wir haben auch ein bisschen was getan, um jungen Straffälligen zu helfen. Wenn diese Kinder – meist zwischen 14 und 16 Jahre alt und in Diebstahl oder Drogen verwickelt – zum Ace Cafe kommen, erleben sie eine andere Seite des Lebens. Sie sehen Leute mit einem gemeinsamen Interesse an Motorrädern, die einfach die verschiedenen Bikes anschauen und mit gleichgesinnten Freunden reden. Sie sehen auch das Vertrauen, das zwischen Bikern besteht, denn die meisten lassen ihre Helme auf den Motorrädern und haben keine Angst, dass sie gestohlen werden.

Kommentar

Während ich mit Mark Wilsmore sprach, wurde bald offensichtlich, wie sehr er dem Ace Cafe verbunden ist. Er betrachtet das Ace Cafe als bedeutenderes Kulturerbe als die bekannteren Schlösser und Paläste, welche die Touristen besuchen. Und er hat recht. Das Ace Cafe verkörpert heute viele klassische Aspekte der vergangenen und aktuellen englischen Kultur, die zu lange übersehen worden sind. Wenn du also das nächste Mal in London bist, vergiss den Tower und Covent Garden und geh zum Ace Cafe. Gönn dir eine Tasse Tee (viel Milch und zwei Stück Zucker, bitte) und ein Speck-Sandwich. Wirf eine Münze in die Jukebox, hör gute Musik und schau dir die tollen Bikes an, die draussen geparkt sind.

Mark Wilsmore

Mark Wilsmore wurde am 1. August (CH Nationalfeiertag!) 1957 in Barnett, Nord London, geboren. Er hat 18 Jahre lang bei der Polizei gedient, teilweise auch bei der berittenen Polizei. Er ist mit Linda verheiratet, die auch ein Ace Cafe-Fan ist. Mark besitzt mehrere Bikes, unter anderem eine Triton, eine Flat Track Bonneville, eine TSS Bonnie und eine Thunderbird. Ich vermute, er mag Triumph Motoren... Er besitzt auch eine Harley (Ich habe nicht gefragt, welches Modell), aber er hat mir versichert, sie seit 1993 nicht mehr gefahren zu haben und auch vorher nur, um lange Strecken zurückzulegen!

DAS SBMC-JAHR AUF EINEN BLICK

30./31. AUGUST	OLDTIMER-TREFFEN IN LÜTERSUIL
12.-14. SEPTEMBER	ACE-DAY (LONDON)
14. SEPTEMBER	THUNERSEE-RALLY
04. OKTOBER	CLASSIC BRITISH CAR MEETING, MORGES
05. OKTOBER	HERBST-AUSFAHRT
13. DEZEMBER	CHLAUSENHÖCK
28. SEPTEMBER	REDAKTIONSCHLUSS CN 3/03
30. NOVEMBER	REDAKTIONSCHLUSS CN 4/03

LÜDEREN STRAFT SOFORT

BY BENNO BASCHUNG



Hier sitze ich nun, vielmehr ich versuche zu sitzen. Und schreibe, vielmehr ich versuche zu schreiben. Mein Allerwertester ist von der Hitze gerötet und die Finger weisen Brandblasen auf. Mein Nacken ist steif und mein linker Fuss gequetscht. Das kam so...

Meine Frau und ich erhielten, just für den Samstag vor dem Lüderenalp Ausflug, zwei Aida Tickets geschenkt. Eine Cousine bietet sich als Babysitterin an und wir entschlossen uns mit dem Motorrad nach Basel zu fahren, dort zu übernachten und am Sonntag noch eine kleine Töfftour zu unternehmen. Nur, meine Norton stellt jedesmal den Motor ab,

wenn ich den Blinker betätige und seit der Generalüberholung beim Engländer Mech zieht die Hinter-rad-bremse nur für das Eigengewicht der Maschine genügend. Wenn ich selbst darauf sitze, muss ich mit den Füßen am Boden beim Bremsen nachhelfen. Also muss eine Maschine gemietet werden. Am liebsten eine BMW Boxer, wie ich sie selbst während

15 Jahren gefahren habe. Nichts wie ans Telefon und den BMW Händler nach einer mietbaren Gummikuh gefragt. Leider hat er nur noch eine einzige Maschine frei. Eine vom Typ „motorisierte Wohnwand“ mit „Nähmaschinen Motorsond“ spricht K 1200 LT. Ein wahres Wunderwerk der Technik.

Zu fest hat sich die Idee einer Töfftour in meinen Hirnwindungen eingenistet, als dass ich die vorhandenen und massiv sichtbaren Alarmlampen ernsthaft realisiere. Und damit beginnt mein Unglück.

Wir beladen die Maschine sorgfältig, die Schuhe in den linken Schuhschrank, die schönen Kleider in die Kommode hinten oben, die Tageswäsche in den Kleiderschrank rechts. Die Sonnenbrille verstauen wir im Sideboard (gleich neben dem CD Player). Dann gehts los, Richtung Basel. Weil das Gefährt so schwer ist (vollgetankt ohne Fahrer/Beifahrer ca. 330 kg) und die elektrisch verstellbare Frontscheibe fast keinen Fahrtwind durchlässt, machen wir nach kurzer Fahrt eine Pause. Wir beklagen uns beim Absteigen über den heißen Hintern. Ich untersuche die Maschine und stelle mit Schrecken fest, dass die Sitzheizung hinten und vorne eingeschaltet ist. Ich schalte sie aus und wir fahren weiter. Falsch – ich habe geglaubt die Sitzheizung auszuschalten – in Tat und Wahrheit habe ich sie auf Stufe drei gestellt. Also anhalten, Sitzheizung ausschalten, weiterfahren.





Am nächsten Morgen machen wir uns wieder auf den Weg. Wieder wird der Hintern heiss. Die Sitzheizung lässt sich nicht mehr ausschalten und der Bordcomputer zeigt erbarmungslos 36 Grad an. Beim Starten der Maschine muss ich an irgend eines der tausend Knöpfchen gekommen sein. Meine Hände beginnen in den Handschuhen zu schmoren. Ich habe versehentlich die Handgriff Heizung eingeschaltet. Langsam gibt es Brandblasen, weil ich den verfluchten Schalter nicht finde. Irgend einer, der in der Not gedrückt, zeitigt die gewünschte Wirkung. Nur habe ich einen Schalter zuviel gedrückt. Ich stehe am Strassenrand, halte die Maschine mit

Mühe fest. Nach festem Halt suchend, drücke ich mit dem Unterschenkel an einen unförmigen Hebel, welcher mit BMW typischem lauten Klacks – den Rückwärtsgang einlegt. Der Not-AUS-Schalter ist genügend gut gekennzeichnet und macht dem Trauerspiel ein Ende. Leider vermag ich jetzt die Maschine nicht mehr zu halten und lege sie ganz, ganz vorsichtig auf meinen linken Fuss (315 kg, weil nicht mehr ganz vollgetankt).

Als wir durchs Emmental zurückfahren, höre ich hinter mir vertraute Geräusche. Eine BSA, mindestens eine Triumph und einige andere Engländer kehren von der Lüderenalp zurück. Obwohl ich mich

ziemlich strikte an die Geschwindigkeiten der Rennleitung halte, halten meine Kollegen sehr respektvollen Abstand. Wahrscheinlich weil wir so unruhig, weil so heiss, auf dem Töff sitzen. Vielleicht auch ... wer weiss.

Auf jeden Fall wird meine Norton für den nächsten Lüderenalp Ausflug bereit sein. Mit Bremsen und Blinker. Aber garantiert ohne ABS, Sitzheizung, Rückwärtsgang, Griffheizung, CD Player, Radio, elektrisch verstellbare Scheibe, Vollintegralbremsung, Beauticase mit Spiegel, integrierter Wohnwand, Bordcomputer. Für Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie ...



Da es BMW-Benno ja nicht bis auf die Lüderen geschafft hat, habe ich seine Geschichte mit ein paar aktuellen Lüderen-Bildern aufgelockert.

VISION ZERO

BY ROLLI W.



Am 17. Mai war es soweit, 209'986 Unterschriften gegen Vision Zero wurden im Bundeshaus abgegeben. Über 35'000 Bikerfanden den Weg nach Bern. In dieser bis jetzt einmaligen Grossaktion mit der Fahrt auf der Autobahn nach Bern mit Temo 80, wurde aufgezeigt was das für eine Schnapsidee ist.

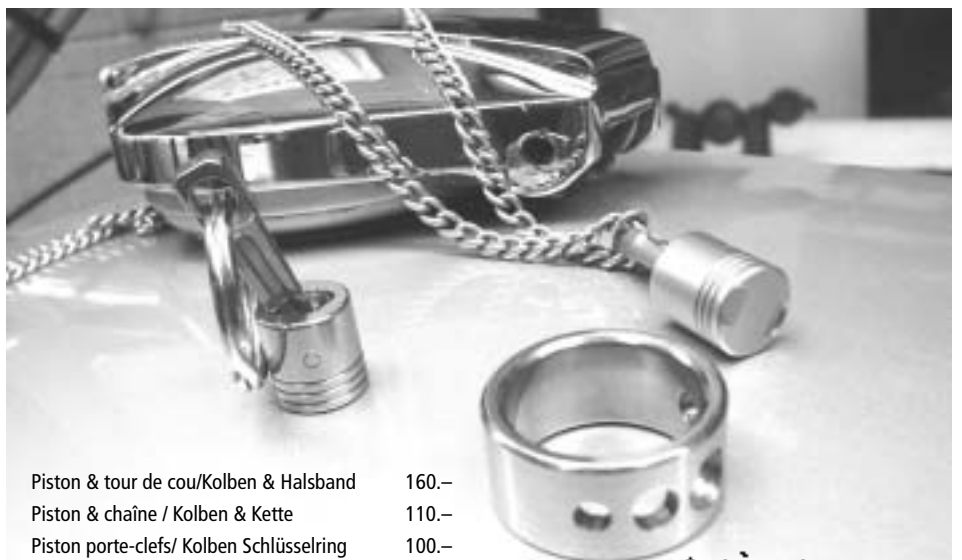
Zuletzt schaffte ich es tatsächlich zum Bundesplatz, allerdings waren die Übergabe und die Ansprachen schon vorbei.

Aber es war eine einmalige Stimmung in der Stadt mit all den Leuten in Töffkleidung und ich glaube ich habe Bern noch nie so «voll» gesehen. Es war einfach toll! Sollten wir wieder einmal machen!

Um 11 Uhr setzten sich die Motorräder auf dem Buss-Areal in Pratteln in Bewegung. Es waren viel mehr Leute da, als ich erwartet hatte, ich schätze so zwischen 500 und 1000, oder sogar mehr..

Nachdem uns die Einweisposten auf die Strasse und die Autobahn gewiesen hatten wurde in lockerer Gruppe mit den gewünschten 80 km/h Richtung Härkingen gefahren. Vor dem Belchentunnel kam der Tross aus Töfss und Autos dann zum ersten Mal zum stehen und auf der anderen Seite des Berges bot sich uns dann ein eindrücklicher Anblick: aus Richtung Zürich/Luzern war die Autobahn voll mit Motorrädern aller Art, tausende!

Zähflüssig ging es Richtung Bern, bis vor Grauholz der Verkehr dann vollständig zum Erliegen kam. Es war einfach geil!



Piston & tour de cou/Kolben & Halsband	160.–
Piston & chaîne / Kolben & Kette	110.–
Piston porte-clefs/ Kolben Schlüsselring	100.–
Bagues/Ringe	100.–

Harry-John Fleury

Rue Dufour 52 2502 Biel/Bienne

Tel + Fax 032 341 13 81 Natel 078 802 52 51

racing
L'USINE
INOX Rostfreistahl



Bern wie es dröhnt und brummt.

COMPUTER ERHÖHEN DIE LEBENSQUALITÄT (ODER AUCH NICHT)

DIE KLEINEN TÄGLICHEN SORGEN UND NÖTE:

1. Du versuchst beim Mikrowellenherd Dein Passwort einzugeben.
2. Du weisst nicht, dass man Solitär auch mit echten Karten spielen kann.
3. Du hast 15 verschiedene Telefonnummern um Deine 3-köpfige Familie zu erreichen.
4. Du chattest mehrmals pro Tag mit einem Typen in Südamerika, weißt aber nicht, wann Du zuletzt mit Deinem Nachbarn gesprochen hast.
5. Du kaufst Dir einen neuen Computer und eine Woche später ist er veraltet.
6. Der Grund, warum Du den Kontakt zu Deinen Freunden verlierst ist, weil sie keine e-mail-Adresse besitzen.
7. Du weisst nicht, mit welcher Briefmarke man einen Standardbrief (A oder B) frankiert.
8. Für Dich bedeutet organisiert sein, verschiedenfarbige Post-it zu besitzen.
9. Die meisten Witze, die Du kennst, hast Du in e-mails gelesen oder per SMS bekommen. Deshalb ist jeder erzählte Witz schon ein alter.
10. Du gibst den Firmennamen an, wenn Du am Abend zu Hause das Telefon abnimmst.
11. Du drückst zu Hause die «0» um beim Telefonieren rauszukommen.
12. Du sitzt seit 4 Jahren am gleichen Schreibtisch und hast dort für drei verschiedene Firmen gearbeitet.
13. Das Firmenschild wird einmal pro Jahr dem Corporate Design angepasst.
14. Wenn Du einen 90-Minuten-Film im TV gucken willst, musst Du Dir drei Stunden Zeit nehmen wegen der Werbeunterbrechungen.
15. Du suchst verzweifelt die Tasten «STRG, ALT und ENTF» auf Deiner Fernbedienung, wenn der Fernseher auf Grund einer Sendestörung rauscht.
16. Deine Visitenkarte ist auf der Vorderseite Deutsch, auf der Rückseite Englisch. Beide Seiten unterscheiden sich nur durch die (+41) vor der Telefonnummer.
17. Du hast ein konfiguriertes Programm, das Dir die Anzahl Tage bis zur Pensionierung berechnet. Das «Arbeitsende-Jahr» hast Du schon fünf Mal geändert.
18. Du arbeitest von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr, davon die ersten sechs Stunden fürs Finanzamt.
19. Die Verkehrslage liess es noch nie zu, in Deinem Auto den vierten oder fünften Gang auszutesten.
20. Deine Eltern beschreiben Dich und Deinen Beruf mit «er/sie macht was mit Computern» .
21. Du hast diese Liste gelesen und dauernd genickt.
22. Du überlegst Dir, wem Du diese Liste per e-mail weiterleiten kannst.....

BILL GATES VS. JACK WELCH – AUTOS WIE PC'S

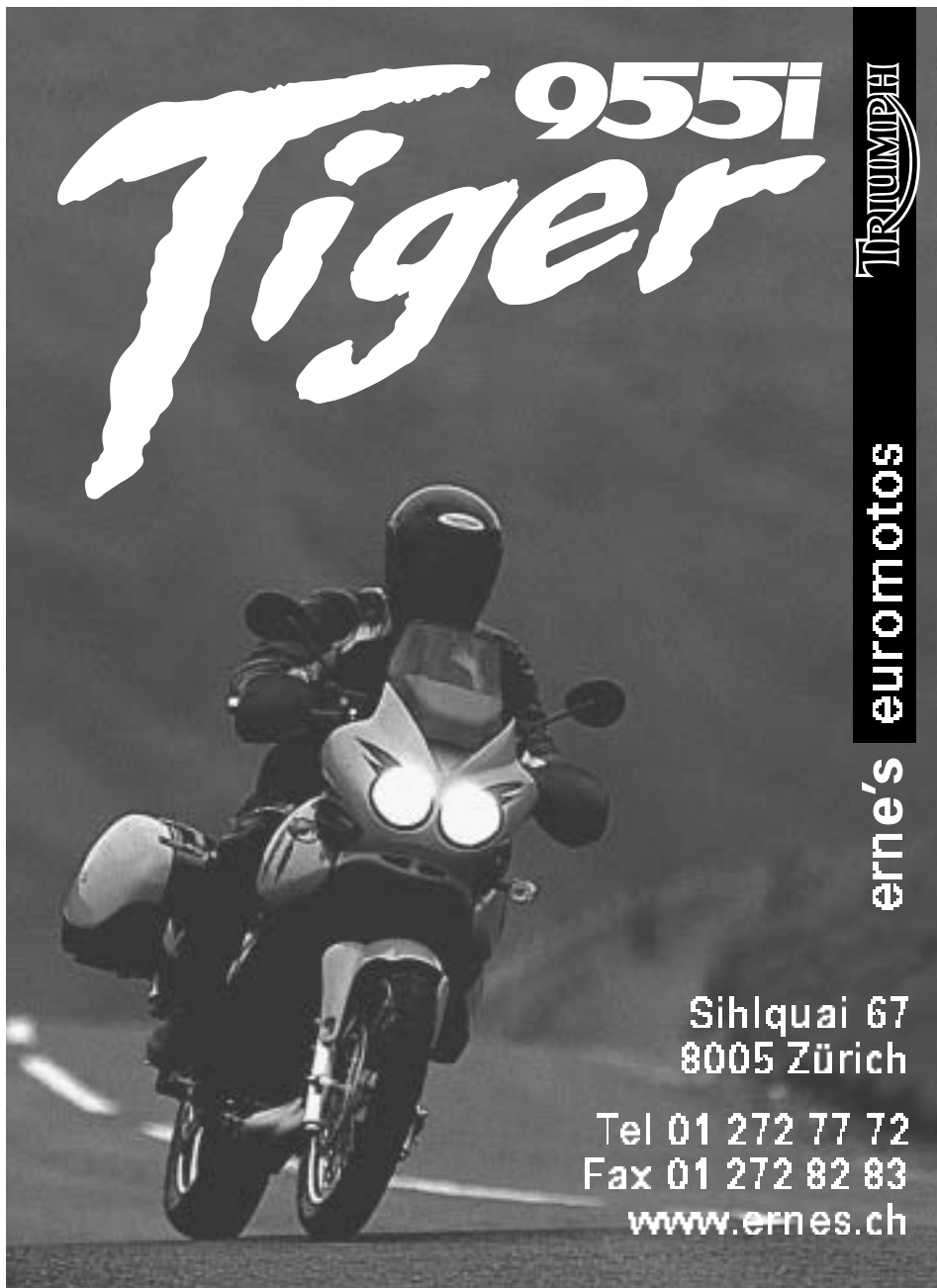
Während der Computermesse «ComDex 95» verglich Bill Gates die Computerindustrie mit der Autoindustrie und gab folgendes Statement ab:

«Wenn General Motors (GM) technologisch mit der Computerindustrie mitgehalten hätte, dann würden wir heute alle 25-Dollar-Autos fahren, die 1.000 Meilen pro Gallone Sprit fahren!»

Als Antwort darauf veröffentlichte GM (durch Mr. Welch persönlich) eine Presseerklärung mit folgendem Inhalt:

«Wenn GM eine Technologie wie Microsoft entwickelt hätte, so würden wir heute alle Autos fahren, die die folgenden Eigenschaften aufweisen:»

1. Ihr Auto hätte ohne erkennbaren Grund zweimal am Tag einen Unfall.
2. Jedes Mal, wenn die Linien auf der Strasse neu gezeichnet werden, müsste man ein neues Auto kaufen.
3. Gelegentlich würde der Automotor ohne erkennbaren Grund auf der Autobahn einfach abschalten. Man würde dies akzeptieren, das Fahrzeug neu starten und weiterfahren.
4. Bei bestimmten Manövern, wie z.B. einer Linkskurve, würde das Auto einfach abstellen und sich weigern, weiterzufahren. Man müsste den Motor erneut installieren.
5. Man könnte nur alleine im Auto sitzen, es sei denn, man würde einen Car95 oder CarNT kaufen. Aber dann müsste jeder zusätzliche Sitz einzeln bezahlt werden.
6. Macintosh würde Autos herstellen, die mit Sonnenenergie fahren, zuverlässig sind, fünfmal so schnell fahren und zweimal so leicht zu bedienen sind. Aber sie wären nur auf 5% aller Strassen fahrtüchtig.
7. Die Öl-Kontrollleuchte und die Warnlampen für Temperatur und Batterie wären durch eine einzige «Genereller-Auto-Fehler»-Lampe ersetzt.
8. Der Einbau neuer Sitze würde voraussetzen, dass alle Leute dieselbe Gesässgrösse haben.
9. Bevor das System die Airbags auslöst, würde es fragen: „Sind Sie sicher?“
10. Gelegentlich würde Sie das Auto ohne erkennbaren Grund aussperren. Die Türen liessen sich nur wieder mit einem Trick öffnen. Und zwar müsste man gleichzeitig den Türgriff ziehen, den Schlüssel drehen und mit der Hand an die Radioantenne fassen.
11. GM würde Sie zwingen, mit jedem Autokauf einen DeLuxe Kartensatz der Firma Rand McNally (GM-Tochter) zu erwerben, auch wenn Sie diesen Kartensatz nicht brauchen oder möchten. Wenn Sie diese Option nicht wahrnehmen, würde das Auto sofort mindestens 50% langsamer fahren. Darüber hinaus würde aufgrund von diesem Geschäftsgebaren gegen GM rechtlich ermittelt.
12. Immer dann, wenn GM ein neues Auto vorstellen würde, müssten alle Autofahrer das Autofahren neu erlernen. Alle Funktionen wären anders, nicht vergleichbar mit den herkömmlichen Autos.
13. Man müsste den START-Knopf drücken, um den Motor auszuschalten.



**955i
Tiger**

TRIUMPH

erne's euromotos

Sihlquai 67
8005 Zürich

Tel 01 272 77 72
Fax 01 272 82 83
www.ernes.ch

12th SWISS
**CLASSIC
BRITISH CAR
MEETING**



Samstag 4. Oktober 2002 von 10 bis 17 Uhr
Auf den Quais von Morges am Ufer des Genfersees

Zusammenkunft von über 1000 klassischen englischen Automobilen
und Motorwägen, offen für alle Modelle jeden Alters.

**PREISE ENTWEDER 100% TOLLERANZ UND ZUSCHLAGLOS. Ansonsten: Es wird ein
kleines "Tagegeld" über den Veranstaltungstag erhoben. Bei besonderen Ausstellungen Park.**

Für alle weiteren Auskünfte:
Classic British Car Meeting - www.british-cars.ch
Tel: 00 41 22 361 79 82 • Fax: 41 22 361 79 88 21 • E-Mail: secret@britishcars.ch
Wieder: Bank der Pöcher und der Bankiers von Morges, Es wird ein kleines
"Tagegeld" über den Veranstaltungstag erhoben.

CLASSIC BRITISH CAR MEETING - www.british-cars.ch

BANK OF SWITZERLAND AVIA BELNOT

WENIGER VEHRKEHRSTOTE

Bern. Erfreuliches aus dem Bundesamt für Verkehrsstatistik (BFS). Vergangenes Jahr haben die Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz weniger Tote und schwer Verletzte verursacht, als im Jahr davor.

2002 waren die Unfälle zwar insgesamt nur um 0,1 % rückläufig, die Zahl der Todesopfer reduzierte sich hingegen von 544 im Jahr 2001 auf 514 im Jahr 2002.

Unter den Todesopfern auf unseren Strassen finden sich vor allem die Insassen von Personenwagen (53%), zweirädrige Motorfahrzeuge mit (19%), sowie nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, Fussgänger (19%) und Fahrradfahrer (5%).

Die Zahl der Schwerverunfallten (Tote und schwer Verletzte) ist bei den Fahrern von Kleinmotorrädern von 87 (1997) auf 336 (2002) angestiegen!

Ja, ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag: Fr. 50.-

Name	Vorname	
Beruf	Geburtsdatum	
Strasse/Nr.	PLZ/Ort	Telefon
Motorradmarke/Typ	Jahrgang	
Datum	Unterschrift	

Ausfüllen, kopieren / ausschneiden, faxen/senden an:

Rainer Herr, Birmensdorferstrasse 337, 8055 Zürich, Fax 043 960 23 71 oder e-mail: rainer@herr.com

SBMC-GOODIES



BASEBALL CAP FR. 20.-
BRITISH RACING GREEN
MIT GESTICKTEM SBMC-LOGO



POLO-SHIRTS FR. 40.-
BRITISH RACING GREEN
MIT GESTICKTEM SBMC-LOGO
GRÖSSEN L, XL



SBMC-JUBIPIN
Fr. 10.-



SBMC-JUBILÄUMSUHR
FR. 50.-



KURZARMHEMD FR. 45.-
WEISS MIT GESTICKTEM SBMC-LOGO
GRÖSSEN M, L, XL



SBMC-KLEBER
FR. 1.-

BESTELLUNG

Polo-Shirt			..... Stk.	Gr L	..... Stk.	Gr XL	à Fr. 40.-	.....
Hemd	..... Stk.	Gr M	..... Stk.	Gr L	..... Stk.	Gr XL	à Fr. 45.-	.....
Baseball-Cap	..... Stk.						à Fr. 20.-	.....
Jubi-Uhr	..... Stk.						à Fr. 50.-	.....
Jubi-Pin	..... Stk.						à Fr. 10.-	.....
SBMC-Kleber	..... Stk.						à Fr. 1.-	.....
							Total Fr.	.....

Lieferungen an: Name: _____ Adresse: _____
 PLZ/Ort: _____ Unterschrift: _____

Bestellung einsenden an: SBMC club-box, Rainer Herr, Birmensdorferstrasse 337, 8055 Zürich, Fax 043 960 23 71
 oder e-mail: rainer@herr.com

Lieferung erfolgt per Post mit Rechnung, zahlbar innert 10 Tagen zuzüglich Porto und Verpackung

MUPPETSHOW IN BERN

In Bern gibt es ja viele komische Figuren; vor allem in dem Gebäude mit der Kuppel obendrauf sind sie zahlreich vertreten. Nicht schlecht gestaunt habe ich jedoch, als mir an der Vision Zero-Demo in Bern die Muppetshow begegnete. Der Hammer ist jedoch, dass sogar ein SBMC-Vorstandsmitglied dazugehört!!!



Dem «Töff» zuliebe



Walter von Allmen
 Hofmatt 4 4413 Büren
 Telefon 061 911 02 00



EJCHER MOTORS AG

MOTORCYCLES

SIDECARS

SPARE PARTS

CH-6314 NEUÄGERI, TEL 041 750 00 93, FAX 041 750 53 39

P.P.

4000 BASEL 2

Adressbenachrichtigung bitte
nach A1 Nr. 552 melden an:
SBMC Rainer Herr
Birmensdorfstr. 337, 8055 Zürich



DIE TÖFFSAISON GEHT WEITER!!!