

CN 1/2004

Swiss British Motorcycle Club

Adresse: <http://www.british-bikes.ch/>

Live Home Page Apple Apple Support Apple Store iTunes Mac OS X Microsoft MacTopic Office for Macintosh MSN

Favoriten Verlauf Suchen Album Seitenleiste

Swiss British Motorcycle Club

0005:1

www.british-bikes.ch

OFFIZIELLES ORGAN DES
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

CHAIRMAN'S LETTER LÜTERSUIL TERMINE OTM ES WAREN NOCH
MEHR TOURING USA VISION ZERO NATIONAL MOTORCYCLE MUSEUM
NFE CLUBBOX - SAMMLERANGEBOT OH LUCKY MAN DIE LETZTE

POWERDRUCK

GRAFISCHE PRODUKTIONEN

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

GEMPERLI Motos



Mech. Werkstatt
4623 Neuendorf

Peter Gemperli
Tel. 062 398 23 01

Hanni + Bruno Reichen-Oberli
Melchnastrasse 2
4934 Madiswil
Tel 062 965 27 01 Fax 062 965 45 14



Gasthof Brauerei Madiswil

- E Gaschthof mit viu Müglechkeite:**
- gmüetlech zämehöckle ir Gaschtstube (55 Sitzplätz)
 - fein ga ässe, mit traditionelle Gricht im Sáli (18 Sitzplätz)
 - Tagige oder Konferänze, ä Toufi, Verlobig oder süsch ä Familiealass ir obere Braustube (40 Sitzplätz)
 - d'r gross Saal mit wunderschöne Gulisse für grösseri Aläss (120 Sitzplätz)
 - bi schönem Wätter ä troumhafti Garteterrasse mit Grill + Pizzaofe (60 Sitzplätz)
 - Schöni Gäschtezimmer mit DU/WC
 - was ganz wichtig isch, mir hei ä grosse Parkplatz!

Üses Motto: Gmüetlech, währschaft u guet!

Uf Öie Bsuech freue sech
Hanni + Bruno mit irere Kruu

NEU NEU NEU

Ab 2. Juni 2004
Neuer Stamm Regio Basiliensis
jeden 1. Mittwoch im Monat



**Restaurant
Schwizerhüsli**

**Hardstrasse 15
4455 Zunzgen
061 971 12 43**



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 1/2004

INHALT

EDITORIAL	1
OTM	2
CHAIRMAN'S LETTER	3
IMPRESSUM	4
TOURING USA	5
685	8
LÜTERS WIL	9
HONGRIN	12
TERMINE	13
OH LUCKY MAN	14
BRAND IM NMM	16
NEWS FROM ENGLAND	17
CLUBBOX!!!!!!	19
DIE LETZE SEITE	20



Liebe Leserinnen und Leser

«S isch wider Zyt – Jä, es isch Zyt worde»

Zeit wieder einmal ein CN in den Händen zu halten, Zeit unsere Bikes wieder auf die Strasse zu bringen und das Töfffahren zu geniessen.

Die technische Limitierung auf 80 km/h für Motorräder ist vom Tisch, die Vision Zero-Aktion hat Erfolg gezeigt, konnte man in der Presse lesen. Laut den am 16. Januar von Bern präsentierten Infos sei es kein Thema mehr. Haleluja – hoffentlich...

Es ist also wieder Zeit für die Strasse. Ab 2005 wird dann diese Strasse sicherer, dann wird die 0.5 Promille-Grenze und die Nulltoleranz für Drogen im Verkehr in Kraft gesetzt.

Bis dahin können nur verschärfte Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen Sicherheit bringen – egal wo.

Und jetzt ist es Zeit einmal etwas Poesie ins CN zu bringen; und zwar mit einem Gedicht das... aber urteilt selber:

S isch wider Zyt zem s Bleystift z'spitze
e Noomidaag an d'Grimsel z'stoh
sich z'fraie wenn dr Radar duet blitze
und kain vo däne Biker due-n-ich schliefe loh

S isch wider Zyt zem Kontrolle z'mache
ob si nit z'lutt und z'schnäll sin oder so
denn ka-n-i mi fraie und au lache
ha-n-ich aim Billje denn no gno

S isch wider Zyt zem Buesse schriibe
knallhart und unerbittlich, so muess es sy
es isch so scheen, wenn si dr Stutz mien riibe
s isch wider Zyt e Schugger z sy

Es ist also wieder Vorsicht angesagt – Euer Rolli W.

TITELBILD



www die Startseite unserer Homepage mit der neuen Internet-Adresse

2 TAGE OTM

BY WALTI STUDER

Pünktlich um 1900 Uhr erschienen Rolli Weber und Mac Recher und nachdem meine wenigen Habseligkeiten welche das Überleben in Fribourg garantierten, eingeladen waren, setzte ich mich ans Steuer von Lieferwagen «Gusti». Auf dem Weg nach Büren, wo wir bei Präsi Franz übernachten konnten, kreuzten wir einige Kontrollkästen der Rennleitung. Da wir jedoch den ganzen Wagen voller Technik und Material hatten, war es gar nicht möglich zu rasen.

Am Samstag Morgen pünktlich um 0600 Uhr krächzte mein Wecker und wir machten uns auf den Weg nach Fribourg. Unterwegs beim Grauholz musste Rolli kurz anhalten (urrghh), offensichtlich ist mir die Meeresfrücht-Pizza nicht bekommen. In Fribourg luden wir das Ton-Technikmaterial von Mac aus – und mir ging es immer schlechter...

Erst nachdem mich ein kräftiger

Schluck «Lebenswasser» aus dem Single Malt-Flachmann von Rolli W. rettete, ging es mir schlagartig besser.

Die Kaffeemaschine war inzwischen schon installiert und voll funktionsfähig. Die ersten Kaffees sammt Gipfeli waren schnell verkauft und auch die ersten Speed Sausages waren bereits im Wasser – es lief super.

Von 0900 Uhr bis gegen 1800 Uhr hatten wir dann alle Hände voll zu tun. Kartonteller auslegen, Senf drauf drücken, Serviette genau ausrichten, Brötli und Wurst drauf und über den Tresen zum Kunden – das Bier nicht vergessen! Schnell einkassieren und ... der nächste bitte. Das ganze Team funktionierte!

Bei Wurstpaar Nr. 400, gingen Brot und Senf zur neige, doch dank Franz's Einkaufskünsten hatten wir bald wieder alles was wir benötigten. Gegen 1800 Uhr waren alle Würste und Brot weg –

kurz – wir waren ausverkauft – und zwar alles, auch den Teil, der für Sonntag vorgesehen war.

Wieder war Franz gefordert und nachdem alles für den Sonntag organisiert und bereit war, waren alle froh, dass die Tore des OTM geschlossen wurden.

In Büren durften wir uns bei einem ausgezeichneten Nachtessen bei Anita und Franz (vielen Dank, es war Spitze) erholen und bei einem Glas Wein verbrachten wir die letzten Winterzeitstunden.

Schon bald war morgen und wir fuhren wieder nach Fribourg. Die Händler belagerten uns schon wieder mit Kaffee- und Gipfeliwünschen. Es herrschte erneut ein grosser Andrang auf unsere schnellen Würste und Getränke.

Kurz nach 1530 Uhr war das allerletzte paar Würste auf dem Tablett. 2 x ausverkauft an 2 Tagen OTM – was will man mehr?

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

LIEBE SBMC-LER

Die frühlingshaften Temperaturen lassen einem das Skifahren vergessen und der Töff rückt mehr und mehr wieder ins Zentrum unserer Freizeitbeschäftigung. Auch dieses Jahr haben wir wieder ein paar Rosinen für Euch bereit.

Der Anfang des SBMC-Jahres hat traditionsgemäss der OTM in Freiburg gemacht. Am 27. und 28. März haben wir wieder unser SBMC-Pub mit Würstli, Bier und anderen Köstlichkeiten betrieben und das Ergebnis war diesmal nicht nur gut, sondern ausgezeichnet. Am Sonntag, 16. Mai 2004 wird nun die Generalversammlung stattfinden. Das Verkehrshaus Luzern veranstaltet dieses Jahr eine Sonderausstellung mit dem Thema 100 Jahre Motorrad in der Schweiz. Dies nehmen wir als Anlass, unsere GV dieses Jahr in Luzern abzuhalten und Euch Gelegenheit zu geben, im Anschluss an den offiziellen Teil, diese interessante Ausstellung zu besuchen.

Ich hoffe, dass ihr sehr zahlreich zu einer, wie immer «rasanten» Versammlung erscheinen werdet. Bitte kommt nach Möglichkeit mit den Töffs, damit wir den für uns reservierten Parkplatz füllen können! Aber auch mit Auto seid ihr natürlich alle herzlich willkommen, Hauptsache ihr kommt an unsere GV nach Luzern. Wichtig ist, das Ihr Euch diesmal bei mir zur GV anmeldet.

Über die anderen Anlässe wie Vezio,

Lüderenalp, Pässerally etc werdet ihr zu gegebener Zeit hören. Die Termine könnt ihr euch ja mal reservieren.

Nun also los, Bikes ausgemottet, Kette geschmiert, Luft kontrolliert, Ölstand überprüft und schon kann es losgehen in die Saison 2004!

Ich freue mich sehr auf eine tolle Töff-Saison und wünsche allen eine gute und unfallfreie Fahrt! Und noch was – nicht zu schnell, die bewaffneten Raubritter sind überall zur Stelle, also passt auf!

Euer Präsi Franz



SWISS
**CLASSIC
BRITISH
CAR
MEETING
MORGES**

**Saturday
2 October
2004**

•
**Samedi
2 octobre
2004**

•
**Samstag
2 Oktober
2004**

www.british-cars.ch

THE BRITISH WAY OF RIDING



RYZER
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 P
Tel. 061 307 55 44 G
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** Werner Boll
Badstrasse 18b
5400 Ennetbaden
Tel. 056 221 28 12 P
Tel. 01 218 77 77 G
handschin@sbh-law.ch
- Beisitzer** Lukas Handschin
Langhaus 5
5400 Baden
Tel. 056 221 28 12 P
Tel. 01 218 77 77 G
handschin@sbh-law.ch
- Club-News** Walter Studer
Ramsteinerstrasse 4
4052 Basel
Tel. 079 796 60 23
Tel. 061 267 72 21 G
walter.studer@pmd.bs.ch

CN

- CN-Redaktionsadresse**
Redaktion SBMC
c/o PowerDruck GmbH
Thannerstrasse 36
4054 Basel
Tel. 061 307 55 44
roland.weber@powerdruck.ch

- Satz und Druck**
PowerDruck GmbH
Thannerstrasse 36
4054 Basel

- Auflage** 800 Ex.
Erscheint 4 x jährlich

WEB-SITE

www.british-bikes.ch

Werner Boll
werner.boll@bluewin.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 Zürrer**
Mühlestr. 14, Postfach 542
8840 Einsiedeln
Tel. 055 412 76 29
- Regio Basiliensis**
jeden 1. Mittwoch des Monats
Restaurant Schwizerhüsli
4455 Zuzgen, 061 971 12 43
- 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 Unterbözingen
- Stammvater Lukas Handschin**
Badstrasse 18b
5400 Ennetbaden
Tel. 056 221 28 12 P
- Per la Svizzera Italiana:**
Christophe Parel
4, Jacob-Brandt
CH-2300 La Chaux-de-Fonds
Tél. 032 913 52 65
Fax 032 913 52 65
skalt@bluewin.ch

Redaktions-
schluss

CN 2/2004

30. Juni 2004

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

Norton

Poststrasse 15, 4562 Biberist
Tel. 032 672 24 94 Fax 032 672 20 64www.flury-motors.ch

TÖFFTOUR DURCH DEN «WILDEN WESTEN»

BY WALE NYDEGGER



Anlässlich eines Benzingesprächs erzählte mir ein Kollege, dass sein Vater Töffreisen in die ganze Welt organisierte, so auch in die USA. Ich liess mir Prospekte schicken und entschloss mich für die Tour durch den «Wilden Westen».

Die Tour führte von Los Angeles über Palm Springs – Parker – Flagstaff – Grand Canyon – Route 66 - Las Vegas – Death Valley – Yosemite National Park - Sacramento – Eureka – und auf der No 1 der Pacifikküste entlang über San Francisco zurück nach LA. Streckenlänge ca. 4500 km. Die Strecke wurde in 12 Tagesetappen zurückgelegt. Die ganze Route war vorgeplant und alle Hotels reserviert, das hiess, dass wir die täglichen Etappenziele erreichen mussten. Praktisch war, dass wir auf der ganzen Strecke von einem Minivan begleitet wurden, in welchem

wir unser Gepäck verstauen konnten. Je einen freien Tag gab es in Las Vegas und in San Francisco. Die Zeit Ende September bis Mitte Oktober ist für diese Tour ideal, weil die Temperaturen im Sommer zum Teil sehr hoch sind wie z.B. im Death Valley wo Temperaturen über 50°C keine Seltenheit sind. Ausserdem ist es verboten, mit den Motorrädern vor dem 1. Oktober durch das Death Valley zu fahren. Damit Thesi, meine Sozia die Strapazen der in der Regel stundenlangen Fahrten gut erträgt, entschloss ich mich für eine «Harley Davidson Electra

Glide» mit 1400cm³. Diesen Entscheid haben wir nicht bereut. Eine wirklich bequeme Schüssel sowohl für den Fahrer wie auch für die Sozia. Nur eben, starke Kurvenlagen liegen nicht drin weil die Geräusche unter dem Motorrad befürchten liessen, dass das Ding bald auseinander fliegen könnte.

1. Tag Am Abflugtag treffen wir in Zürich die übrigen Teilnehmer. Ausser dem Organisator Charly kennen wir niemanden. Mit einer MD-11 der Swiss gings Richtung Los Angeles. Wir sind total 20 Personen welche mit 13 Motorrädern unterwegs sein werden. Für meinen Geschmack war die Gruppe zu gross denn, wenn nicht kompakt gefahren wird, sind bald einmal einige Teilnehmer verloren. Die ganze Reise verlief ohne nennenswerte Probleme und sie wird uns in sehr guter Erinnerung bleiben. Allerdings würden Thesi und ich uns für eine weitere, ähnliche Reise mehr Zeit lassen. Bei einer durchschnittlicher Streckenlänge von ca. 400 km pro Tag, bleibt halt leider für interessante Besichtigungen praktisch keine Zeit.

2. Tag Wir fassen wir in Los Angeles unsere Motorräder, entweder Harleys oder Gold Wings. Die erste Etappe nach Palm Springs war mit 290 km relativ kurz aber zum Angewöhnen gerade richtig.

3. Tag Frühzeitig fahren wir am nächsten Morgen weiter. Wie schon am Vortag bei unserer Ankunft wehte ein sehr starker Wind. Kurz nach Palm Springs halten wir wieder. Ein riesiges Feld von Windgeneratoren liegt vor uns; 4000 stehen im Coachella Valley und jeder bringt eine Leistung von bis zu 300 kW/h.





Sie geben bereits bei einer Windgeschwindigkeit von 21 km/h Leistung ab. Mit der produzierten Leistung könnte man eine Stadt mit 300'000 Einwohnern mit Energie versorgen. Oft müssen sie aber wegen zu hohen Windgeschwindigkeiten abgeschaltet werden. Die Generatoren stehen in einer der windigsten Gegenden der Erde. Wir fahren weiter unserem Tagesziel Parker entgegen und durchqueren dabei wir den Joshua Tree-Nationalpark.

4. Tag Auch heute geht es wieder vorwiegend durch die Wüste. Schon von weitem sehen wir links und recht der Strasse je ein Gebäude. Der Desert Inn und gegenüber die Cactusbar. Mitten in der Wüste. Dort stärken wir uns mit einem währschaften Zmorge. Unser Tagesziel ist Flagstaff.

5. Tag Die heutige Tagesetappe ist mit 480 km wohl die längste. Dem eindrücklichen Grand Canyon entlang, wo wir während mehreren Stops die einmaligen Eindrücke auf uns wirken lassen, geht's auf der legendären Route 66 über

Seligman nach Kingman. In Seligman muss man unbedingt Halt machen. Ist wohl eines der legendärsten Ortschaften auf der Route 66.

6. Tag Heute geht's auf der Route 66 weiter durch die Mojave-Wüste und über den Sitgreaves Pass auf 3652 ft Richtung Oatman. Das ist ein altes Silber- und Goldgräber-Städtchen und es sieht aus wie man sie von den Wild-West Filmen kennt. Die meisten Gebäude sind noch im Originalzustand. Es fehlte nur noch John Wayne. Tagesziel ist Las Vegas welches wir bei strömendem Regen erreichen. Ein Amerikaner sagte mir, dass es seit zwei Jahren nicht mehr geregnet hat. Wieso denn gerade heute und das während 4 Stunden?

7. Tag Ruhetag in Las Vegas. Eine Stadt die mitten in die Wüste gebaut wurde. Nun, Las Vegas kann man nicht einfach beschreiben, das muss man gesehen haben, hier erlebt man Gigantismus pur, manches kitschig, vieles aber künstlerisch und architektonisch sehr eindrucksvoll. Ich habe mit Thesei einen Rundflug ge-



bucht um den Grand Canyon und den Hoover Staudamm von oben zu besichtigen. Das war ein eindrückliches Erlebnis. Hier ein Auszug aus den Spezifikationen.

Hoover Dam FAQ's: It is, 726.4 feet high, 1,244 feet across at the top, 660 feet thick at the base, 45 feet thick at the top: It weights 6.6 millions ton, can store up 2 years 'average' flow from the Colorado River, total storage capacity can be measured in 30,500,000 acre feet. Lake Mead has a power generating capacity of 2.8 million kilowatts, cost ONLY \$ 49,000,000, about 16,000 men and women worked ther, officially... the death toll is 96.

Bauzeit: 1930–1935. Nach der Fertigstellung galt der Hoover Staudamm lange Zeit als das voluminöseste Bauwerk der Welt. (Abgesehen von der Chinesischen Mauer)

6. Tag Durch das legendäre Death Valley. Das Gebiet umfasst mehr als 13000 Quadratkilometer und ist der grösste Nationalpark der USA. Bad Water ist der





tiefste und heisseste Ort in Nordamerika (86 m unter dem Meeresspiegel und Temperaturen bis 56°C). Bei unserem Besuch betrug die Temperatur ca 38°. Es war aber wegen der extrem niedrigen Luftfeuchtigkeit von weniger als 10% sehr erträglich. Das Death Valley darf in den Sommermonaten mit Motorrädern nicht befahren werden. Hier glaubten früher die Goldsucher Wasser zu finden. Statt dessen fanden sie eine riesige Salzlandschaft vor, die von weitem wie Wasser glänzt. Dieses Salz, Borax, wurde lange Zeit abgebaut. Im Sommer liegen die Temperaturen gewöhnlich um die 45°C. Dennoch gibt es Leben im Death Valley. Obwohl es dort sehr selten regnet und die jährliche Niederschlagsmenge von 40 mm sehr gering ist, haben sich dort ca. 900 Pflanzen- und 400 Tierarten den extremen Verhältnissen angepasst. Tagesziel ist Big Pine.

9. Tag Heute geht's über den Tioga Pass auf 9945 ft Richtung Yosemite Nationalpark. Eine sehr eindrückliche und



wunderbare Gegend. Zum Glück war der Waldbrand den wir durchqueren mussten schon fast gelöscht, aber links und rechts hat es immer noch geglimmt, der Brand konnte aber von den vielen Feuerwehrleuten in Schach gehalten werden. Im Yosemite Park gibt es freilebende Bären. Überall waren Warnschilder angebracht. Zum Glück ist mir kein Bär begegnet, ich weiss also nicht ob Harleyschneller als Bären sind. Unser Tagesziel Sonora, haben wir ohne Zwischenfälle erreicht.

10. Tag Sonora – Sacramento. Die heutige Etappe führt im Gegensatz zu den bisherigen durch fruchtiges Ackerland nach Clearlake. Die Strasse führt durch riesige Felder. Wir können nicht erkennen was alles angepflanzt wird aber sicher Orangen, Reben und Erdbeeren.

11. Tag Eine wunderbare aber anstrengende Etappe erwartet uns heute. Die Strecke führt vorerst über 56 km durch das Mendocino Woodland. Die Strasse führt durch einen Wald mit mächtigen Bäumen. In Fort Bragg sehen wir zum ersten Mal den Pacific. An der Küste ist es weit weniger warm als im Landesinneren. Auf der legendären No. 1 fahren wir Richtung San Francisco. Unterwegs verlassen wir die No. 1 und machen einen Umweg durchs Nappa Valley, welches ein riesiges Weinanbau-Gebiet ist. Viele bei uns bekannte Kalifornische Weine stammen aus dieser Gegend. Der Höhepunkt erwartet uns abends; gerade richtig zur Rush-Hour fahren wir mit der

Harley über die Golden Gate Bridge und dann via Lombard Street zum Hotel.

12. Tag Ruhetag in San Francisco. Ja da gäbe es auch jede Menge zu erzählen – aber diese Stadt muss man selbst erleben. Für mich ist San Francisco wesentlich eindrücklicher als Las Vegas.

13. Tag Tagesziel ist Cambria. Über den St. Andreas-Graben fahren wir weiter südwärts. Die No 1 führt der Küste entlang welche sehr felsig und zum Teil recht hoch ist. Die Strasse ist sehr kurvig aber nach jeder Kehre eröffnet sich einem ein neuer wunderbarer Ausblick. Bei einem Aussichtspunkt ist es dann passiert. Meine Harley hat sich einfach auf die Seite gelegt. Soweit kein Problem nur der Kupplungshebel war nur noch ca 3 cm lang.

14. Tag Auf der No 1 fahren wir wieder Richtung Süden bis nach Santa Maria um dort in die Sierra Madre abzuzweigen. Auf der Karte ist die nächste Ortschaft, New Cuyama, nach 100 km eingezeichnet also nochmals volltanken. Die Strasse führt vorerst durch den Los Padres National Forest und dann durch ein eindrückliches unbesiedeltes Tal: die Sierra Madre Mts. Der San Rafael Mt. ist 6593 ft hoch. Wir fahren an riesigen Pistazien Plantagen mit ebenso riesigen Bewässerungsanlagen vorbei. Der Cuyama-Fluss hat zu dieser Zeit kein Wasser geführt und woher das Wasser für die Anlagen kommt wissen wir nicht. Tagesziel ist Olai.

15. Tag Nur ca 150 km sind es heute bis Los Angeles. Ca. eine Stunde auf dem 5-spurigen Highway im Stop-and-Go Modus. Währe nur mein Kupplungshebel etwas länger gewesen. Nun noch Motorräder abgeben, zurück ins Hotel, Duschen und zum Abschluss ein feines Abendessen.

Am **16. Tag** gings mit Überschall zurück nach Zürich. Im Jet Stream betrug die Ground Speed einmal 1111 km/h. Das war super.



685!

BY CHRIGEL «Zü» ZÜRRER

Ergänzung zu Peter Gemperli's Artikel «Was übrig blieb» im CN 2/2003

Die von Peter genannte Zahl von über 170 verschiedenen englischen Motorradmarken ist etwas untertrieben.

Tatsächlich ist Grossbritannien der absolute Leader weltweit was Töffhersteller und Marken betrifft. Klar zum Teil waren es Eintagsfliegen, Firmen die ein oder zwei Jahre existierten oder von anderen übernommen wurden, aber sie produzierten serienmässig Motorräder. Tatsächlich gab es in England, ab ca. 1870 **685(!)** Firmen die irgendetwas mal Motorräder herstellten. Die unzähligen Prototypen, Rennunikate, Experimentier-Maschinen und Eigenbauten nicht mal mitgerechnet. Eine unglaubliche Zahl an «Artenvielfalt» die sich da auf über ein Jahrhundert englischer Motorradgeschichte ausbreitet.

Wer mehr wissen will über alle diese Motorradmarken und deren Geschichte kaufe sich das Buch von Hugo Wilson: «Das Lexikon vom Motorrad», Motorbuch Verlag, ISBN: 3-613-01719-9.

Nachfolgend eine kleine Rangliste der Länder die serienmässig Motorräder produzierten:

England	685
Deutschland	667
Italien	567
Frankreich	479
USA	350
Belgien	94
Schweiz	91
Niederlande	90
Österreich	81
Japan	68

Dazu kommen natürlich auch Länder wie Australien (30), Kanada (11), Spanien (57), Schweden (20), oder die ehemalige CSSR (65), und Russland (20).

Bulgarien, Irland, Israel, Rumänien, Südafrika mit je einer Marke sind am Schluss der Rangliste, nach Brasilien (3), Neuseeland (5), Norwegen (2) und und und.

Wilson listet in seinem bebilderten Buch auch unbestätigte Motorradmarken auf. Marken deren Produktionszeit, die Anzahl produzierter Bikes, oder der Firmensitz und deren Existenz nicht ganz einwandfrei geklärt sind. Jedenfalls ist das Buch für uns Brit-Bike-Fans, so finde ich, ein Muss.



MEYER - MOTOS INS

Norton
E R S A T Z T E I L E

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

TRIUMPH[®]
M O T O R C Y C L E S

LÜTERSWIL

BY FRANZ STOTZER FOTOS WALE NYDEGGER



**Lüterswil
der etwas andere
Oldteimeranlass.
Auch letzten August
war einiges zu
entdecken und
die Freunde von
alten Autos, Motor-
rädern, Traktoren,
Standmotoren und
Militärfahrzeugen
wurden trotz
unsicherem Wetter
nicht enttäuscht.**



Ende August fand in Lüterswil wieder das grosse Oldtimertreffen statt. Wir hatten es bei uns als Klubanlass ausgeschrieben und eigentlich war geplant, dass die ersten von uns Töff-Freaks bereits am Samstag Abend aufkreuzen und wir ein wenig Party in Lüterswil machen. Leider hat das keiner so toll gefunden und die reservierten Betten wurden nicht gebraucht. Dies ist aber nicht weiter schlimm, war doch der Aufmarsch von Clubmitgliedern am Sonntag beachtlich und alle, die vorbeikamen, hatten auch richtig den Plausch. Wegen dem anfangs unsicheren Wetters kamen weniger alte Autos. Dafür waren sehr viele Traktoren

und Landmaschinen zu bewundern. Auch die brummelnden, knallenden und stinkenden Standmotoren fehlten natürlich nicht. So alle halbe Stunden wurde dann der Centurion-Motor gestartet und richtig auf Touren gebracht. Das Herz eines jeden Motoren-Fans schlug im Takt der Drehzahlen höher. Um die Mittagszeit tauchte dann ein Micro-Car-Club mit Gogomobilen, Messerschmitts und sonstigen, zum Teil ganz raren Kleinstfahrzeugen auf. Es war richtig lustig zuzusehen, wie sich die Fahrer und Beifahrer aus den Fahrzeugen schälten. Auch viele Töffs waren zu bestaunen. Die festwirtschaft hatte Hochbetrieb und jeder freu-



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



IXS

EXKLUSIV DAINESE &

IXS-PRODUKTE

HELMSTUDIO
MOTORRAD-BEKLEIDUNG
ZUBEHÖR



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



 **Kawasaki**

**Verkauf, Reparaturen, Service
und Motorradvermietung**

**Moto-Center
Katzensee**

**Mühlackerstrasse 100
8046 Zürich, Tel. 01 371 10 50**

TRIUMPH



te sich am zunehmenden Sonnenschein. Ich jedenfalls habe den Termin für August 2004 schon reserviert für das beste und vielfältigste Oldtimer-Treffen, das ich je besucht habe. Schreibt euch den Termin doch auch ein, es lohnt sich wirklich.

ZU VERKAUFEN

Norton Commando 850ccm
Interstate MKII British Racing Green

BSA B 25 Starfire 250 ccm
Blau/grün

HAsE Racing J. Gerber
Länggasse 104, 3600 Thun, Tel/Fax 033 233 17 70

«Motorcycling is a form of entertainment that can appeal only to the most enthusiastic of mechanical excentrics. We think it doubtful wheter the motorcycle will, once the novelty has worn off, take a firm hold of public favour.»

British Engineering Magazine, 1901

And luckily they were wrong, imagine a world without british bikes! A nightmare!

Mac Recher

HERBSTAUSFLUG HONGRIN

Leider konnte ich dieses Jahr nicht am Herbstausflug teilnehmen, ich war mit meiner Frau Anita in Kanada. Mein Bruder Jürg war aber dabei und hat mir Schauerliches berichtet. Als er am Morgen losfuhr, hat es geregnet wie aus Kübeln. Nach langweiliger Regenfahrt und einigen Umwegen und Verfahrungen hat er doch den Kaffeehalt gefunden. Ein paar ganz Harte, darunter natürlich auch unsere Raymonde, hatten sich im Kaffee eingefunden. Nach ein paar wärmenden Schlucken und einigen Diskussionen startete man trotz des miesen Wetters auf die geplante Tour. Die Organisatorin Raymonde fuhr

vorne weg und der kleine Tross folgte ihr unentwegt. Selbst 10 cm nasser Schnee, dicker Nebel und gar keine Aussicht auf dem Hongrin konnte die Truppe hindern, die geplante Route zu fahren. Harte Hunde!!

Bei einem feinen Mittagessen im Wallis konnten alle sich wieder aufwärmen und bald ging es weiter durch Regen und Schneematsch zurück nach Hause. Spass gemacht habe es trotz dem miesen Wetter, hat mir Jürg versichert. Und vielleicht nehmen wir zu späterem Zeitpunkt nochmals Anlauf, um die wirklich tolle Gegend am Hongrin auszukundschaften.

Besten Dank an Raymonde und alle, die trotzdem mitgefahren sind. *Franz*

DAS SBMC-JAHR AUF EINEN BLICK

16. MAI **GENERALVERSAMMLUNG (LUZERN)**

11.–13. JUNI **VEZIO**

20. JUNI **LÜDERENALP**

06.–08. AUGUST **PÄSSE-RALLY**

30./31. AUGUST **OLDTIMER-TREFFEN IN LÜTERSUIL**

12.-14. SEPTEMBER **ACE-DAY (LONDON)**

12. SEPTEMBER **THUNERSEE-RALLY**

26. SEPTEMBER **HERBSTAUSFLUG**

02. OKTOBER **CLASSIC BRITISH CAR MEETING, MORGES**

10. DEZEMBER **CHLAUSENHÖCK**

30. JUNI **REDAKTIONSCHLUSS CN 2/04**

31. AUGUST **REDAKTIONSCHLUSS CN 3/04**

30. NOVEMBER **REDAKTIONSCHLUSS CN 4/04**

Unsere Kanada-Reise Herbst 2003

Im September beschlossen meine Frau und ich, mal einen Herbstausflug der anderen Art zu machen. Anita wollte unbedingt einen Indian Summer erleben und so war das Ziel schnell klar: Ostkanada musste es sein. Schnell war die Reise gebucht und ganz Ende September ging es los. Wir flogen nach Halifax und mieteten dort ein Auto. Danach ging es einmal rund um Nova Scotia, zu deutsch Neuschottland. Am ersten Tag besuchten wir den alten Hafen von Halifax, danach fuhren wir Richtung Peggys Cove, der berühmte Leuchtturm. Gleich daneben befindet sich ein sehr eindrückliches und schlichtes Denkmal zum Absturz der Swissair SR 111. Am Abend

suchten wir anhand eines Reiseführers ein B&B. So ging der erste Teil der Reise weiter über die sogenannte Lighthouse-Route. Wir konnten viele Leuchttürme bestaunen und tolle Landschaften geniessen. Auch die Übernachtungsmöglichkeiten waren immer sehr toll, meistens alte Kapitänshäuser oder sonst alte Villen. Danach besuchten wir Prince Edward Island, wo wir die erste Nacht in einem Leuchtturm verbringen wollten. Leider war schon alles geschlossen. Nach kurzer Suche fanden wir aber ein tolles Inn. Nach einem Ruhetag verliessen wir die Insel wieder und wendeten uns gegen Cape Breton. Dort fuhren wir die schönste Küstenstrasse des Nordamerikanischen Kontinents genannt der Cabot-Trail. Leider musste ich im Auto sitzen, es

wäre nämlich auch für Motorräder eine Traumstrasse. In Louiseburg bestaunten wir eine nachgebaute Festung aus dem Jahre 1750 und genossen einen tollen Abend mit einer Fiddlerin. Am Bras d'Or Lake konnten wir Weisskopfadler beobachten und uns über das Lebenswerk von Alexander Graham Bell informieren. Der erfand das Telefon und sonst noch viele Sachen. Bald waren aber unsere Ferien vorbei. Anita und ich haben einen tollen Indian Summer erlebt, viel gesehen und einen schönen Urlaub verbracht. In Halifax bin ich auf dem Tank einer Triumph Bonneville T 140 1973 verewigt, im übrigen das einzige englische Mottorrad, das ich drüben gesehen habe. Neuschottland ist eine Reise wert, für Tips könnt ihr euch bei mir melden. *Franz*

OH LUCKY MAN!

BY CHRIGEL «ZÜ» ZÜRRER



Ja, und gestern noch der Vorführtermin für meine 79er Bonnie, man hat ja nichts Gescheiteres vor!

Kurz vorher noch rasch die Triumph mit Seitenwagen abgedampft und gewienert. Und dann ab Richtung Schwyz durch eine 50 Meter lange, neue Strassenbaustelle, Matsch und Dreck! Super, die Lady sah schlimmer aus als vorher als noch Schafsmist von Schottland am Motorgehäuse klebte. Zum Glück hat's dann ein bisschen geregnet auf dem Weg und so wurde das Schlimmste etwas abgespült. Den Experten hat es nicht weiter gestört, denn er sah, dass das ja nur Strassendreck war und nicht irgendwie, irgendwo austretende Motorensäfte.

Er war ein kleiner Mann, den Overall schön artig zugemacht bis an den Hals – kommt nicht gut dachte ich, so aus dem Bauch heraus. «Fahren sie mal in die Halle rein!» Er delegierte mich zu einer Hebebühne für Solomaschinen (?). Zettelgeflatter am Stehpult und der Griff nach der so berühmten Stablampe, jetzt gibts kein Zurück mehr.

Das Suchen beginnt: «wo ist die Rahmennummer?» Vorne links am Lenkkopf. Prüfen, vergleichen, notieren und

abhaken. «Haben sie mal ein neues Motorgehäuse montiert?» Nein, wieso? «Weil die Nummer so schön und frisch aussieht.» Tja, ich pflege mein Motorrad halt. Überall wird hingeleuchtet, geschaut, gerüttelt. Die Reifendimensionen stimmen (Avon «Grauenhaft», handgeschnitzt...), die Lichtanlage funktioniert einwandfrei, die Hupe piepst auch hässig. Dann folgt langes Kriechen am Boden um's Hinterrad herum. Was sucht der Kerl eigentlich? Hoffentlich entdeckt er die in Schottland gebrochene Speiche nicht. «Lassen sie das Motorrad mal an.» Ich halte ihm schön brav das Gas bis er aufgestiegen und die Pedale für Bremse und Schaltung gefunden hat. «Erster runter, der Rest rauf?» Ja. Er rohrt durch die Halle, prüft die Einstellung der Scheinwerfer und fährt am anderen Ende in's Freie raus. Mir sträubts das Nackenhaar, ist meine Triumph wirklich so «laut»? Geil...!

Der Mann donnert zweimal ums Gebäude. Auf einmal wird es ganz still – hähä, abgewürgt! Schadenfreude

kommt auf, bestimmt kommt Er zu Fuss zurück. Aber Er schafft es, kommt mit Töff zurück, fährt wieder in die Halle. Ouups, das ist nicht gut!

Wieder der Griff zur Stablampe, wortloses Herumkriechen am Boden und Suchen. Diesmal ist sein Ziel auch für mich klar: die Auspufftöpfe, Schei...! Er sucht und sucht, wienert mit einem Lappen den letzten Dreck von den Auspuffen. Der sucht doch tatsächlich die eingeschlagene Nummer – ääähm...? Das Meterband kommt zum Einsatz, Länge und Breite werden gemessen. Ratlos schauen auf das Typenblatt und der Gang des Experten ins Büro beunruhigen mich. Er kommt zurück mit zwei weiteren Triumph-Typenblättern. Es gäbe da zwei Typen von Dämpfern erklärt Er mir, mit dem Zeigefinger fuchtelnd, einmal 78 cm lang und einmal 65 cm lang. Meine seien aber nur 58 lang und nur deren sieben dick statt zehn! Wo sind die fehlenden 20 Centimeter geblieben...? Geschrumpft, irgendwo verloren oder abvibriert? Mal zu heiss abgedampft, eingegangen beim Waschen, wäre eine gute Ausrede, oder den Tumbler beim Trocknen zu heiss eingestellt.

Nein, das glaubt Er mir nie und nimmer!

Jetzt Zü, jetzt musst du alle Register ziehen und erklären: Wissen sie, das ist eben so, äähm, 1979 habe ich diesen Töff fabrikneu gekauft und ca. ab 84 wurden keine Triumph mehr produziert und da wurde es eng mit den Ersatzteilen. Irgendwann brauchte ich neue Töpfe und habe dann halt gekauft was es auf dem englischen Markt gab (die kürzesten, offensten, zum Durchschauen - natürlich... aber das muss Er ja nicht wissen), zudem habe ich den Töff jetzt schon vier mal mit diesen Töpfen vorgeführt... und...

Während ich so dahin rede, steht Männchen schon mit dem Lärmpegel-Messer neben mir. Mir wird flau! Seit 24 Jahren musste sich meine Lady noch nie einem solchen Prozedere unterziehen. «Lassen sie mal an und drehen sie auf 4'500 Touren»! Hä, Viereihalbusend? Im Stand?! Ich spiele siegesgewiss meinen letzten Trumpf aus: Geht nicht, die Tourenzählersaite ist kaputt. Der Hammer folgt auf der Stelle: Männchen zaubert ein Elektronisches Tourenzähl-Grät aus einer seiner vielen Taschen am gepflegten, fleckenfreien Overall. So kommt was kommen muss. Ich drehe den Motor auf die gewünschte Touren Zahl. Hinten bläst es den Staub vom Bo-

den weg und Männchen misst mit flatternden Hosen einen Meter hinter den Auspüffen den Sound. Nach zehn Sekunden lasse ich vom Gas, ein Lärm ist das hier! Ich will doch wegen so was nicht meinen Motor verheizen, protestiere ich. Zudem würde ich selten mit so hohen Tourenzahlen herumfahren... Expertchen nickt, schaut wissend auf die Skala des Pegelmessers und sagt: «ein Bisschen laut, aber es mag noch rein.» Wieviel denn, frage ich? «103 Dezibel, stehend gemessen!» Whow, so leise...?

Ich habe mal gelesen, dass ein Jumbo der Swissair, sorry, Swiss heisst es ja jetzt, 140 Dezibel rauslässt. Dazu muss man aber auch wissen, dass Dezibel potenziell ansteigen. Vor Jahren musste ich mal eine Ducati 350 Scrambler Jahrgang 74 vorführen und da galten 72 Dezibel als Höchstmass. Da komm' noch einer draus...

Stempel drauf und Eintrag in Prüfbericht und Fahrzeugausweis; - «aber die Bremsen seinen auch nicht die besten», muss von Experten-Männchen noch angefügt werden. Jedenfalls hätte es während der letzten 5'000 km Schottlandreise im September immer gebremst, wann ich es wollte, entgegenge ich. «Ja, und Seitenwagenfahren sei so-

wieso etwas spezielles», meint der zugeknöpfte Experte, den ganzen Papierkram schon fein säuberlich sortiert unter dem Arm.

Ich werde diesen Prüfbericht einrahmen und über meinen Töffaltar hängen, endlich weiss ich wie leise meine Bonnie wirklich ist! Die zweite Erkenntnis habe ich von Expertchen gratis erhalten: in diesen Auspüfftöpfen hätte es eben Stahlwolle die das Geräusch effektiv dämpfen (hätte ich mir nie denken können...) und diese zerbrösele halt mit der Zeit. – Toll, ich freu mich auf die Zeit, wo ich all das zerbröselte Zeug endgültig und definitiv hinten raus geblasen habe!

Glücklich und verkehrsamlich gesegnet fahre ich auf dem «kürzesten» Heimweg von Schwyz über die Ybergereg, Sattellegg, Hirzel, Neuheim, Ägeri und Ratenpass zurück nach Einsiedeln. Bei jedem Gasgeben freute ich mich über die Geräusche die meine treue Bonnie produzierte und – zugegeben – ich schaute des öfteren in den Rückspiegel und meinte eine rostrote Wolke von zerbröselter Stahlwolle zu entdecken....

Manchmal braucht's wirklich wenig um glücklich zu sein!

TRIUMPH - LAND

CH - 9443 WIDNAU
TEL. 071 722 25 15



NATIONAL MOTORCYCLE MUSEUM ABGEBRANNT

BY TOM ALLEN / MAC RECHER (ÜBERSETZUNG)



Am Dienstag, den 16. September 2003 hat mich mein Bruder aus England angerufen und mir mitgeteilt, er habe im Lokalradio gehört dass es im Nationalen Motorradmuseum gebrannt habe.

Es waren nur wenige Einzelheiten zu erfahren. Auch im weiteren Verlauf der Zeit wurde diesem Ereignis wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Bis heute wissen viele Leute, die wenig mit Motorrädern am Hut haben, nichts von diesem Desaster. Ach was Desaster, es ist eine Katastrophe! Zirka 600 historische Motorräder wurden teilweise oder völlig zerstört. Darunter befand sich die BSA von 1903 mit Minerva Motor, Slippery Sam, die legendäre Dreizylinder Renn-Triumph, die BSA Rocket III welche Mike Hailwood an der Daytona 200 1971 zum Sieg fuhr und die 1971er BSA, welche John Cooper gegen Giacomo Agostini im Mallory Park und Brands Hatch gefahren ist. Weitere unersetzbare Maschinen sind die Geschwindigkeitsrekord-brechende Triumph Thunderbird, welche Johnny Allen (kein Verwandter von mir) 1956 auf 214.4 mph brachte auf dem Bonneville Salzsee. Triumph nannten ihr neues Sportmotorrad 'Bonneville', um den Erfolg zu verewigen. Die Montihery 24 Stunden Velocette Venom wurde auch stark beschädigt. Das Museum verlor beinahe alle BSA Maschinen, die es besessen hat.

Wie konnte so etwas passieren im Jahr 2003? Wirklich ganz einfach. Alles, was nötig war, ist ein Zigarettenstummel, der achtlos in eine Kartonschachtel geworfen wurde, in welcher sich alte Luftfilter der Klimaanlage befanden. Das Feuer breitete sich schnell durch das Museumsdach von einer Ausstellungshalle zur nächsten aus. Das Gebäude war mit Rauchmeldern und einem Feueralarm System ausgerüstet, welches automatisch die Feuerwehr alarmiert hat. Leider wurden die Feuerwehrautos in Birmingham's Stossverkehr aufgehalten und als sie eintrafen, erwies sich der Hydrant als ungeeignet. Das Museum hatte keine Sprinkleranlage, denn sowas wurde als ungeeignet betrachtet, da ja die Motorräder bei einem Fehlalarm hätten beschädigt werden können! Solche sind nämlich seit der Eröffnung 1984 mehrmals vorgekommen. Es stellte sich heraus, dass die Exponate unterversichert waren. Die ganze Geschichte hört sich nach einer schlechten Vorlage für einen Mister Bean Film an, den man aber nie produzieren würde, da er einfach zu unglaubwürdig wäre.

Hätte es überhaupt noch schlimmer kommen können? Schwer zu glauben, aber die Antwort ist ja.

In einem angrenzenden Gebäude fand eine Konferenz statt und viele Konferenzteilnehmer halfen den Museumsangestellten, einige der Maschinen zu retten. Glücklicherweise wurde niemand verletzt. Unter den Geretteten befinden sich die "Vincent sprinters", die "Nero" and die "Super Nero", die "Norton Rotary" Rennmaschinen und die experimentelle Vierzylinder "Triumph Quadrant". Total wurden 270 der 820 Exponate gerettet. Wäre das Feuer nachts ausgebrochen, wäre wahrscheinlich die ganze Sammlung den Flammen zum Opfer gefallen.

Es wurde entschieden, das Museum im selben Stil wieder aufzubauen, um Verzögerungen aufgrund der Baubestimmungen zu vermeiden. (Hoffentlich denkt jemand daran, einige kleine Änderungen vorzunehmen, z.B. eine wirkliche Sprinkleranlage einzubauen...)

Es wurde sogar schon ein Wiedereröffnungstermin festgelegt, und zwar der 1. Dezember 2004. Trotzdem ist es eine enorme Aufgabe, auch nur einen Teil der Motorräder bis dann zu restaurieren. Die Kosten werden auf zirka 25 Millionen Pfund geschätzt.(ca. 60 Millionen CHF). Das Nationale Motorradmuseum war weltweit das grösste, mit über 155 Britischen Marken, von ABC bis Zenith. Hoffentlich erhalten die Inhaber genügend Unterstützung, um das Museum in seiner alten Pracht wieder aufleben lassen zu können. Ein Bittbrief an Tony Blair, er möge doch einen Teil des Erlöses aus der nationalen Lotterie beisteuern, wäre sicher keine schlechte Idee.

Bei meinem letzten Besuch auf der Homepage des NMM war noch nichts Neues über die jetzige Situation zu erfahren. Wiedereröffnung war für Dezember 2003 vorgesehen.

Rolli W.

www.nationalmotorcyclemuseum.co.uk

NEUES VON DEN INSELN



Na ja , News From England ist nur zum Teil korrekt. Der Triumphteil ist geographisch richtigangesiedelt, der Nortonabschnitt ist zwar auch von einer Insel und das je länger je mehr, nämlich aus den USA...

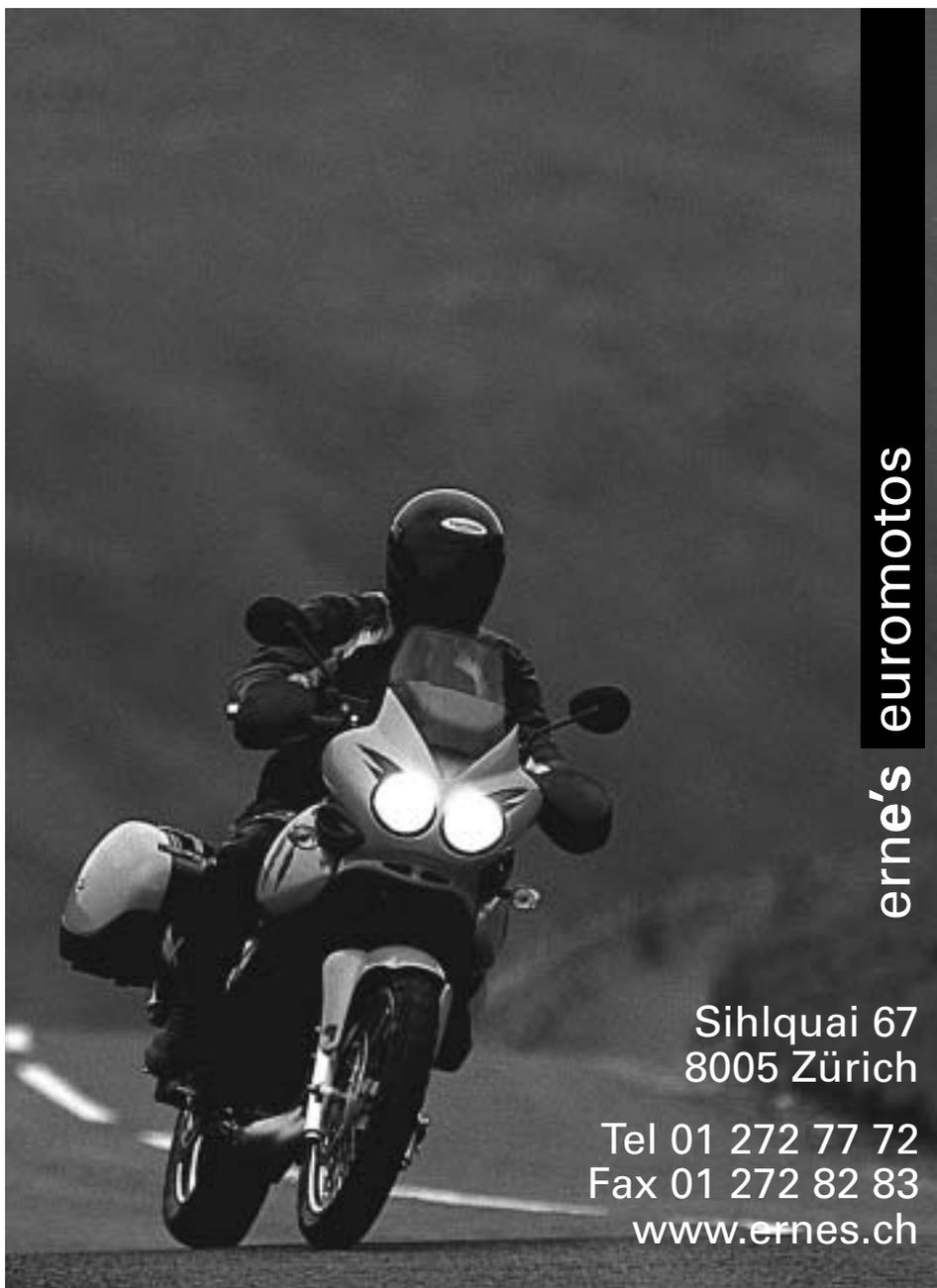


Was die Engländer 2004 auf den Markt werfen konnten wir in Zürich bestaunen. Wunderschön die Bonneville Thruxton. Der «Production Café Racer» ist auch schon erhältlich und steht bei unseren Händlern zur Probefahrt bereit.

Als erstes Serienmotorrad mit 2294 cm³ setzt sich der neue Triumph Cruiser «Rocket III» an die Spitze der Big Bikes. In Anlehnung an ihren Namen beschleunigt das Teil wie eine Rakete, sodass man dabei die «Bsetzi Stei» ausgraben kann und mit 1,2G (1,2-fache Erdbeschleunigung) muss man sich schon heftig am Lenker heben. Die Rocket III entfaltet ihre unendliche Power aus dem kraftvollen, längseingebauten Reihen-3-Zylindermotor. Das maximale Drehmoment von 200 Nm bei 2500 U/min ist das Mass aller Dinge. Was, Harley?

Aus den USA kommt die neue Norton 952. Dieses heisse Teil wird von Norton Motorsports, Kenny Deer hergestellt und muss bis jetzt leider selbst nach dem .guten alten Europa geholt werden. Nähere Informationen und technische Details können auf der Homepage nachgeschaut werden. www.nortonmotorcycles.com.





erne's euromotos

Sihlquai 67
8005 Zürich

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

WANTED

Als Stammvater-Innerschweiz ist es mir Pflicht (nochnicht) Mitgliedern unseres Clubs zu helfen!

«Suche den Töff meines Vaters!»

VELOCETTE LE, 192 ccm

Daten: Jahrgang? (ca. 1940), Zweizylinder Boxermotor mit Wasserkühlung, Tankschaltung, 3-Gang-Getriebe.

Farbe: roter Sattel, blau-graue «Karrosserie». Motor- und Rahmennummer unbekannt.

Das Motorrad wurde bis in die späten siebziger Jahren vom Vater des Suchenden gefahren und dann verkauft. Erst an einen Walser (Steinmetz in Zug). Dieser verkaufte die Velo dann an «Vogi» Kaiser, den bekannten Velocette-Sammler der Innerschweiz. Nach Vogis Unfalltod in den 80er Jahren verkaufte seine Lebensgefährtin Gabi die gesamte Velocettesammlung. Sie lebt heute in Deutschland und will nicht mehr wissen, wem sie all die 20 Velocette der Sammlung von Vogi verkauft hat.

Wer hat Angaben oder weiss wo dieser Töff gelandet ist?

Infos an:

Chrigel Zürrer, Tel 055 412 76 29
zuerrer-illu@bluewin.ch
oder an mr.wider@vonroll.ch



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/sendern an:

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

GELEGENHEIT FÜR SAMMLER

Liebe SBMC-Sammler
 Ein langjähriges Clubmitglied, (das ungenannt bleiben möchte) hat dem SBMC aus seinem Fundus 6 Modellbaukästen aus den 70er Jahren geschenkt. Diese Raritäten sollen unter interessierten Clubmitgliedern versteigert werden, der Erlös soll unserer Clubkasse zugute kommen.
 Bis auf ein Motorrad sind die Bausätze im Originalzustand, das heisst so wie sie

abgebildet sind. Ein Motorrad ist angefangen, das heisst: einzelne Teile sind bearbeitet, jedoch noch nicht zusammengefügt und ohne die Originalverpackung. Der Bausatz ist komplett! Interessierte SBMCler (eingetragene Mitglieder per GV 2004) haben nun die Möglichkeit ab 16. Mai (GV) bis 24. September 2004 (Freitag vor der Herbstausfahrt), ihr Gebot abzugeben. Den Zuschlag erhält jeweils der Meist-

bietende. Die Gebote können bei Rolli W. abgegeben werden, per e-mail an: roland.weber@powerdruck.ch oder per Post an:
 Roland Weber
 PowerDruck GmbH, Thannerstr. 36
 4054 Basel.
 Die aktuellen Gebote könnt Ihr jeweils Ende Woche auf unserer Homepage nachschauen
 Da diese Raritäten bereits in den 70ern zwischen DM 199.- und 222.- gekostet haben und heute praktisch mit Gold aufzuwiegen sind, beträgt das Mindestgebot pro Modell Fr. 200.-.
 Es sind übrigens alle die Modelle, welche links abgebildet sind...
 Triumph Bonneville, Triumph Trophy, Triumph Tiger, BSA Goldstar, BSA Rocket Goldstar und AJS 7-R 350 Boy Racer. (AJS ohne Abbildung)

CLASSIC

Ninth scale white metal assembly kits of motorcycles of the Classic era

Triumph
Tiger 110

BSA Gold
Star DBD34

Triumph Bonneville
T122 in Showcase

BSA Rocket
Gold Star

Triumph
Trophy T16

- Up to 180 Metal Parts
- Detailed Rubber Tyres
- Stainless Steel Spokes
- Many Chrome Plated Parts

You will find that metal gives your Classic Model Motorcycle a special quality due to its feel and weight, just as with the real bikes. It is also nice to work with and can be finished to represent polished metal parts that give a much more realistic finish than plating on a plastic model. The surface paints well with oil or cellulose paints, either brushed or sprayed and, with the aid of modern epoxy resin adhesives, will produce a model of lasting value. Weighing approximately 820gms (1.8lbs) and measuring about 235mm (9.3ins) long and around 120mm (4.7ins) high, it will make up into a superb model that will not only become a collector's piece but will be the envy of your friends.

To obtain your kit, just forward your order and residential or Access/Mastercard/Eurocard number to Classic Model Motorcycles or, for speed, give them a call and quote your card number. However, your Mastercard or Eurocard sales voucher will show the price in sterling but will appear on your statement in your own currency at the current rate of exchange.

For the ultimate presentation of your Classic Model Motorcycle, our superb anodised aluminium and glass display case with green velvet covered base will assure a dust free life for your finished model.

Plus £2.50 post and packing in UK and Ireland, £5 to Europe, \$8.50 to North America and £11 to the rest of the world.	Payment by bank cheque, money order or cash, and including packing, postage by air and foreign bank charges.					
1961 TRIUMPH THE TROPHY	£57.50	DM199	US\$108	CAN\$148	AUS\$163	NZ\$207
1962 TRIUMPH T122 BONNEVILLE	£57.50	DM199	US\$108	CAN\$148	AUS\$163	NZ\$207
1961 TRIUMPH TIGER 110	£59.50	DM200	US\$111	CAN\$150	AUS\$167	NZ\$213
1961 TRIUMPH ST THUNDERBIRD	£59.50	DM200	US\$111	CAN\$150	AUS\$167	NZ\$213
1961 BSA GOLD STAR DBD34	£65.00	DM222	US\$119	CAN\$162	AUS\$175	NZ\$226
1961 BSA ROCKET GOLD STAR	£65.00	DM222	US\$119	CAN\$162	AUS\$175	NZ\$226
ALUMINIUM AND GLASS SHOWCASE	£21.50	DM66	US\$30	CAN\$39	AUS\$48	NZ\$61

Classic Model Motorcycles, Suite 401/402 Park, Main Lane, Bala, Cornwall, U.K. EX22 9SE. Telephone: 01872 3473



MOTOMOTION – FASZINATION MOTORRAD

Ab dem 27 März steht das Verkehrshaus in Luzern ganz im Zeichen des Motorrades. Anlässe sowie Atraktionen werden diese Sonderausstellung ergänzen. Zusammen mit verschiedenen Motorradherstellern und händlern, Töff-Fans und vereinen soll im Verkehrshaus die Faszination Töff lebendig und erlebbar werden.

Aus diesem Grund findet auch unsere diesjährige Generalversammlung im Verkehrshaus statt.

Wir werden auch an einem späteren Wochenende unseren Club den Besuchern vorstellen können und für die interessierten Zuschauer, kurze Publikumsfahrten machen. Genaueres dazu wird an der GV bekannt gegeben. Wir hoffen, dass sich für diese einmalige Gelegenheit den SBMC zu präsentieren viele von Euch melden,

Näheres zur Ausstellung und Events in Luzern könnt Ihe im Internet auf www.verkehrshaus.ch finden.



Dem «Töff» zuliebe



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



EICHER MOTORS AG

MOTORCYCLES

SIDECARS

SPARE PARTS

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

S ISCH WIDER ZYT

