

CN 2/2004



OFFIZIELLES ORGAN DES
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

**CHAIRMAN'S LETTER BSA CAFÉ RACER H.O.N.D.A SCHOTTLANDREISE
UND EWIG GRÜSST DER TÖFFLER ON THE ROAD AGAIN LÜDERENALP
PÄSSERALLY OTM 05 RACETRACK RITT AUF DER RAKETE 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
Meldnastrasse 2
8934 Madiswil
Tel 062 965 27 01 Fax 062 965 45 14



Gasthof Brauerei Madiswil

È Gaschthof mit viu Müglechkeite:

- gmüetlech zämehöckle ir Gaschtstube (55 Sitzplätz)
- fein ga ässe, mit traditionelle Gricht im Säll (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 troumhafbi Garteterrasse mit Grill + Pizaofo (60 Sitzplätz)
- Schöni Gäschterzimmer mit DUWC
- 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

Neue Stammbeiz

Stamm Olten und Umgebung

Restauraunt Tell in 4922 Bützberg

jeden 3. Freitag des Monats
Stammvater
Peter Gemperli



Nichtraucher-
Saal!!!



HOTEL ST. JOSEPH
GÄNSBRUNNEN

ZENTRUM ZUM MÜHLEHOF
GÄNSBRUNNEN



Familie Prisca und Stefan Favetto
Hotel St. Joseph und Zentrum zum Mühlehof
4716 Gänsbrunnen

Telefon 032 639 13 01 Fax 032 639 10 09
info@hotelstjoseph.ch www.hotelstjoseph.ch

CN 2/2004

INHALT

EDITORIAL	1
FÜR SAMMLER	2
CHAIRMAN'S LETTER	3
IMPRESSUM	4
SCHOTTLANDREISE	5
ROCKET III/I	7
WELTENBUMMLER	8
DIE ERSTEN 500	9
OTM 2005	11
CAFE RACER	12
PROTOKOLL 04	14
CN-EVENT	15
HONDA	16
ROCKET III/II	17
HINTERGRÜNDE	20
PÄSSERALLY	22
DIE LETZE SEITE	24

TITELBILD



BSA Cafe Racer – eine weitere Story von Tom Allen. Tom Allen und seine Bikes – Tom Allen und seine Kinder, Vicky seine Tochter auf dem Racer des Vater, auf dem Titelbild, Gregory sein Sohn auf dem selben Töff, auf dem Titelfoto der Story auf Seite 12. Wir finden alle drei machen sich sehr gut.



Liebe Leserinnen und Leser

Dass die Briten exzentrisch sein können ist ja weitläufig bekannt – aber das schlägt doch fast der Speed Triple die Ventile aus den Zylindern! Auf dem Bild seht ihr den einzigen Motorrad-Leichenwagen von der Insel, sehr wahrscheinlich von der ganzen Welt, jedenfalls mit einer Speedy als Antrieb. Aber unter uns, kann sich jemand eine stilvollere letzte Fahrt vorstellen? Nein, ich glaube nicht; mit Vollgas zur letzten Ruhe, ohne sich Gedanken machen zu müssen, wer die Radarbusse bezahlt! Ha! Apropos Radar, auf der letzten Seite seht ihr eine kleine Auswahl an Radarbildern oder Fotos um das Thema Radar. Wenn Ihr auch sowas habt schickt es uns, die originellsten werden prämiert. Das Foto von Rolli G. und den zwei von der Tankstelle, ist übrigens auf unserer Fahrt an die Ostsee entstanden und hat 30 Euro gekostet! Diese Story gibt es aber erst im nächsten CN.

Dieses Heft ist leider wieder mal etwas verspätet auf Jahresende, aber dafür hat es ein paar wirklich gute Geschichten dabei. Im September durfte unser Präsi Franz seinen 50sten Geburtstag feiern – da können wir nur sagen: Herzliche Gratulation lieber Franz – und jetzt die 2. Hälfte – gib Gas!

Ich wünsche Euch frohe Festtage, einen guten Rutsch ins 2005 und natürlich viel Vergnügen bei der Lektüre

Euer Rolli W.

GELEGENHEIT FÜR SAMMLER

Liebe SBMC-Sammler

3 Modelle von unserer Versteigerung sind noch da, Ihr habt also noch eine Chance und zwar an der Jubiläums-Generalversammlung werden die verbliebenen Modell direkt versteigert.

Es ist sogar noch eine Rarität dazugekommen und zwar eine Matchless G45. Also noch ein Grund mehr, am 22. Mai an die Generalversammlung nach Lyss zu kommen.



TERMINE 2005

2./3. April	OTM Fribourg
22. Mai	Jubiläums-Generalversammlung in Lyss
10.–12. Juni	Veizio
19. Juni	Lüderenalp
5.–7. August	Pässerrally

**CN-Event und Clausenhöck:
die Daten noch nicht bekannt.
Näheres im nächsten CN!**

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 Töffsaison ist wieder zu Ende; Weihnachten und der Jahreswechsel vor der Türe. Zeit also für meinen kleine Rückblick. Was gab es besonderes in dieser Saison?

Vision Zero ist in seinen idiotischsten Teilen beerdigt, Raser haben überhand genommen und die Rennleitung dazu animiert, die Kontrollen überall zu verstärken und alle zu verschreien, die auch mal mit 120 über einen Pass fahren. zu diesem Thema gabe ich doch folgendes in der Zeitung gelesen: Im Bündnerland war eine Gruppe mit schnellen Autos unterwegs, die sich laut Polizei ein Privatrennen geliefert haben. Das hat die Polizei dazu veranlasst, am Julier hurtig eine Patrouille mit Radarpistole hinzustellen – und «Bingo» voller Erfolg!!! Die haben doch tatsächlich zwei Autos erwischt, die mit 120 km/h unterwegs waren und einer fuhr am Julier sogar die unglaubliche Geschwindigkeit von 125 km/h!! Unvorstellbar, wie gefährlich das ist, wenn man mit einem Auto, das für 300 kmh gebaut ist, so schnell einen Pass hochfährt. Das ist wirklich eine Geschichte in der Zeitung wert!! Also, Mädels und Jungs, aufgepasst in Zukunft! Nur noch mit 80 über die Pässe schleichen, sonst gibt's Haue. Oder noch besser nur mit 70 oder 60, wie es mittlerweile unter den Sonntagsfahrern üblich ist. Das ist erstens überhaupt nicht gefährlich und zweitens ist man erst noch vor der Rennleitung sicher. Nur leide kommt ihr so auch nie in die Zeitung. Raser sind also definitiv out, Schleicher sind in. Nun zu den positiven Seiten:

1. TRIUMPH

hat einen echten Überhammer auf die Strasse gestellt. Mehr zur Rocket III auf Seite 7 und 17..

2. UNSERE GV

fand dieses Jahr im Rahmen der Moto Motion-Ausstellung «100 Jahre Motorrad in der Schweiz» im Verkehrshaus in Luzern statt. Eine sehr grosse Zahl von Clubmitgliedern fand den Weg bei schönstem Frühlingwetter nach Luzern. Wir konnten die GV pünktlich beginnen und reibungslos durchziehen. Das letzte Votum aus der Versammlung tönte aller-

dings so: «He Präsi, du muesch no chlei schnurre, d Presänzlichte isch no nid ume!!». War ich doch ein wenig zu schnell? Sei's drum, alle haben den Apéro und das feine «Z'Mittag» genossen. Danck konnte man dann ausgiebig die Ausstellung besichtigen.

3. VEZIO 2004

Dieses Jahr fuhren wir bereits am Freitag morgen von Büren a/A los. Über Grimsel, Furka und Oberalp ging's ins Bündnerland. In Disentis war die obligate Nusstorte fällig, die Visiere wurden von den Leichen befreit und weiter ging die Fuhre. Alles mit 80 km/h (sonst wäre es ja viel zu gefährlich) gondelten wir weiter das Rheintal abwärts. In Illanz bogen wir rechts ab und fuhren durch die Rheinschlucht über Versam nach Bonaduz. Von dort über den Julier ins Engadin und über den Maloja nach Chiavenna, wo ein katastrophaler Verkehr herrschte. Dem wichen wir kurzerhand über den Splügen aus und genossen dann den San Bernardino ins Tessin. Um ca. 19.00 Uhr konnten wir unser erstes Bier in Vezio trinken – das hatten wir uns wirklich verdient.

Vezio war auch dieses Jahr wieder toll, hatten wir in diesen zwei Tagen wieder viel zu tratschen und zu lachen. Am Sonntag standen wir wie immer mit den Hühnern auf (oder vorher?) und fuhren via Val Cannobbina, Domodossola etc. Richtung Heimat. Kurz nach Mittag waren wir dann schon wieder am heimatlichen Herd. Danke unseren Freunden im Tessin, dass sie jedes Jahr eine so tolle Fete auf die Beine stellen. Es ist ein Anlass den ich auf keinen Fall missen möchte und der in meiner Agend rot angestrichen ist.

4. LÜDERENALP

Im gewohnten Rahmen fand auch dieses Jahr unser Ausflug auf die Lüderenalp statt. Bei schönstem Wetter erschienen über 100 englische Bikes (natürlich mit Fahrerinnen und Fahrer). Die Koteletteequipe um Hedy Uhlmann hatte wieder alle Hände voll zu tun biss alle ihr Stück Fleisch hatten und die Desserts im Hotel Lüderenalp fanden auch regen Zuspruch. Besten Dank an Hedy und ihre Helfer für den Aufwand, den sie für unseren Club seit vielen Jahren betreiben.

5. BLUTSPENDEN

Auch dieses Jahr fand das Blutspenden auf dem Glaubenberg (wiederm bei schönstem Wetter) statt. Jürg und ich waren auch diesmal wieder schon früh (wegen des Wetters und den Hühnern) auf dem Glaubenberg. Trotz grossem Andrang waren wir aber bei den Ersten, die angezapft wurden. Nach dieser Abmagerungskur im Schnellverfahren konnten wir vor Ort gleich wieder aufgetankt (Apfelschorle und nicht Bier!!). Dieser Anlass ist sehr empfehlenswert, herrscht doch immer eine tolle Atmosphäre und ist obendrein noch sehr sinnvoll.

6. PÄSSERÄLly 2004

Das Pässerally hab ich leider wieder verpasst, es sei aber toll gewesen. Einen Bericht (von einem der es nicht verschlafen hat) findet Ihr auf Seite 22. Jedenfalls besten Dank an Hase für die Organisation. (Vielleicht schaffe ich es nächstes Jahr!)

7. HERBSTAUSFLUG

Da im September das Wetter meist besser ist als im Oktober, legten wir die Herbstausfahrt diesmal auf 26. September. Also fuhr der grösste Teil der 19 Teilnehmer in strömendem Regen zum Treffpunkt in Büren. Nach einem wärmendem Kaffee und Gipfeli, montierten wir wieder das Regenkombi und fuhren (jetzt nicht mehr im Regen, aber so ein Kombi hilft auch gegen Kälte) in gemütlichem Tempo zum Mittagessen ins Schwarzenbühl. Vom Hotel/Restaurant Schwarzenbühl hat man eine der schönsten Ausichten auf die Alpen und das Panorama liegt unvergleichlich vor einem ausgebreitet... OK – das Panorama liegt immer da – man sieht es einfach nicht, wenn man vor lauter Nebel kaum die Hand vor den Augen sieht. Das Restaurant haben wir gefunden, weil wir den einfach weisen Strichen am Boden bis zur Passhöhe gefolgt sind. Wir sind dafür mit einem feinen Essen belohnt worden. Während wir in der warmen Gaststube sassen, hat sich dann der Nebel gelichtet, dafür hat's wieder angefangen zu regnen. Es war halt wieder einmal eine Ausfahrt für die «harten Typen».

Präsi Franz

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
PC-Kto. 80-34771-3
- Sekretär** Werner Boll
Haldenstrasse 80
8400 Winterthur
Tel. 052 202 32 26 P
Mobile 079 688 42 02
werner.boll@bluewin.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
Lärchenweg 1
4313 Möhlin/AG
Tel. 079 796 60 23
Tel. 061 311 50 87
waddy11@bluewin.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**
Neu jeden 2. Mittwoch 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**
Neu jeden 3. Freitag des Monats
Restaurant Tell
4922 Bützberg
- Stammvater Peter Gemperli**
Wolfwilerstr. 69,
4623 Neuendorf
Tel. 062 398 23 01
- Zürich/Ostschweiz**
Neu jeden letzten Freitag d. Monats
**Beiz noch nicht definitiv
Rainer fragen!**
- Stammvater Rainer Herr**
Birmensdorferstrasse 337
8055 Zürich
Tel. 043 960 23 70 P
- Aargau** jeden 3. Do. des Monats
Restaurant Bären,
5224 Unterbözberg
- 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
skalt@bluewin.ch

MUTATIONEN

NEUE MITGLIEDER

- Paul Brogli**
Landstrasse 83, 4313 Möhlin
- Marius Guthauser**
Landstrasse 81, 4313 Möhlin
- Christian Roesti**
Bälliz 31, 3600 Thun
- Michael Schneider**
c/o Winterthur-Versicherungen
Oberwilerstrasse 73
4106 Therwil

WELCOME!

**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

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

SCHOTTLANDREISE ZU UNSERER TOCHTER

BY FRANZ STOTZER



Wie viele wissen, hat sich unsere Tochter Mariana zu einem Sprachaufenthalt auf der Insel entschlossen. Dies hat mich natürlich motiviert, sie zu besuchen.

Nach einigem hin und her war klar, dass ich mit dem Töff auf die Insel wollte. Also kaufte ich mir wasserdichte Packtaschen und liess meine Sprint RS bei Hedy kontrollieren. So vorbereitet sollte nun wirklich nichts schiefgehen und Anfang Juli ging die Reise, leider nur für gut eine Woche los. Das «Einturnen» fand im Schwarzwald statt, die erste Übernachtung in der Pfalz. Danach war Autobahn (Gäh!) angesagt bis kurz nach Amsterdam, wo im Hafen am späten Nachmittag, das Verladen auf die gebuchte Fähre statt fand. Beim Zimmerbezug (auf einem Schiff heisst das Kabine! *anm. der Red.*) gab es bei mir erst mal ein langes

Gesicht. Ich musste im Schiff die Treppe runter – sozusagen unter meinen Töff. Ganz vorne im Bug (ja, ich weiss, dass der Bug meistens vorne ist) konnte ich dann meine Koje beziehen. Nach einer erfrischenden Dusche ging ich dann an Deck, wieder ans Licht und die frische Luft. Den Abend verbrachte ich mit Alain und Doris, einem netten Paar aus Frauenfeld, das ich beim Warten auf die Fähre kennengelernt habe. Die See war recht unruhig, so dass das ganze Schiff schaukelte. Vielen Leuten ging es darum nicht so gut, ich hatte da mehr Glück. Um Mitternacht zog ich mich dann in meine Koje zurück. Die See war inzwischen noch unruhiger

geworden und nach etwa 10 Minuten im Bett ist das Schiff das erste mal richtig in einer Welle eingesteckt. Es hat einen fürchterlichen Schlag gegeben und alles hat gezittert. Ich hab schon gedacht, gleich schaut ein Eisberg zur Wand rein. Da aber Eisberge im Juni in dieser Gegend eher selten sind, blieb mir das aber erspart. Ich bin halt doch eine richtige Landratte!! Gegen morgen dann hat sich das Wetter beruhigt und nach einem ausgiebigen Frühstück mit Alain und Doris konnte ich das Schiff in Newcastle verlassen.

Mariana war mit dem Zug von Edinburgh angereist und erwartete mich schon. Die Freude war RIESIG!!

Wir machten uns also zu zweit auf der Sprint RS auf den Weg Richtung Schottland und stellte ich sofort fest, dass die auf der falschen Seite fahren – aber ich bin ja flexibel. Ist halt schon eine spezielle Insel. Nach einer ersten Fahrt durch den Regen besuchten wir das erste Castle. Szenen vom Harry Potter-Film seien da gedreht worden, wusste Mariana. Nun, mir hat es gefallen, auch der erste Tee auf der Insel hat mir sehr gut geschmeckt. Mein Bedarf an alten Castels war nun auch gedeckt und wir konnten uns jetzt aufs Töfffahren Richtung Edinburgh konzentrieren. Da die Gastfamilie von Mariana in den Ferien weilte, durfte ich dort im Gästezimmer schlafen. Als erstes zeigte mir Mariana die House Rules, also

THE BRITISH WAY OF RIDING



RYCER
ZWEIRADCENTER

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

die Hausordnung, die sie für die Ferien bekommen hatte. Hier einige Auszüge auf englisch: Do not drink our alcohol! Do not use our bedroom! Do not use our car! Und so gings weiter. Die spinnen, die Schotten! Wir hatten trotzdem eine tolle Zeit in einer coolen Stadt. Edinburgh ist nämlich wirklich eine coole Stadt. Am ersten Abend im ersten Pub ass ich schon die schottische Nationalspeise: Haggis! Schmeckt wirklich gut. Mit viel feinem Bier und einem Single Malt ging der Abend vorüber.

Am nächsten Tag stand dann eine Stadtrundgang und diverse Besuche historischer Stätten auf dem Programm. Am Abend gings dann hinters Kulturelle. Im Edinburgh Playhouse (eine Art Theater) besuchten wir «Feet of Flames», die irische Steptanzshow. Das war eine Supervorstellung.

Am andern Morgen machten wir uns dann auf die grosse Töfftour. Geplant war, dass wir am ersten Tag auf die Insel Skye fahren, am zweiten Tag dort rumkurven und am dritten Tag wieder zurück nach Edinburgh reisen. Es kam ganz anders. Aber alles der Reihe nach. Wir starteten bei durchzogenem Wetter und besuchten als erstes das Falkirk Wheel. Das ist eine Anlage, die den Kanalschiffen

ermöglicht, eine Höhendifferenz von ca. 20 m zu bewältigen. Zwei riesige Badewannen werden mit Schiff und Wasser um eine Achse gedreht, eins geht rauf und das andere runter. Sehr spannende Sache. Durch die Grampian Mountains ging es dann über Fort William nach Mallaig. Zwischendurch regnete es imm er wieder, und ich habe festgestellt, dass das wohl so sein muss. Jedenfalls hatten wir mehrheitlich trockenes Wetter. Auf jeden Fall erreichten wir mit der Fähre ab Mallaig die Insel Skye um ca. 17.00 Uhr. Auf der Karte hatte ich ein Kaff namens Talisker entdeckt, und da eins meiner Lieblingswasser gleich heisst, beschlossen wir, dort zu übernachten. Also los mit dem Töff und nach einer halben Insellänge fanden wir schliesslich die Destillerie. Das Kaff entpuppte sich jedoch als einzelne Farm und zum übernachten reizte es uns gar nicht. Also fuhren wir weiter, nochmals eine halbe Insellänge und fanden schliesslich in Dunvegan ein tolles Hotel. Nach einem feinen z'Nacht, das dort übrigens Dinner heisst, besuchten wir die Musikbar im Keller. Ich hab ja gedacht, dass da eh nichts los ist. Aber weit gefehlt! Die Bude war gerammelt voll mit Eingeborenen und bald wurden auch wir langsam voll von den verschie-

denen Drums, die den Festländern offeriert wurden. Es war einfach super. Trotzdem gingen wir jedoch zeitig zu Bett, denn da wir ja schon die halbe Insel gesehen hatten, haben wir unsere Reisepläne geändert. Das hiess am Morgen zeitig los mit dem Töff, denn unser nächstes Ziel war Thurso, ganz im Norden. Das Wetter war gut, ein wenig kalt zwar, aber trocken. In Kyle of Lochalsh verliessen wir die Insel Skye über die Brücke, dann gings vorbei an Bens und durch Glens und schöne Wälder bis zum Loch Ness. Hier erhielten wir unsere obligate 1-Stunden Dusche in grossem Verkehr. Die Touristenhochburgen entlang dem Loch Ness liessen wir rechts liegen und durchquerten Inverness. Wir wollten der Ostküste entlang nach Wick fahren. Wegen sehr grossem Verkehrsaufkommen, bogen wir allerdings bald von der Hauptstasse Richtung Lairg ab. Dieses Kaff liegt mitten in den Highlands. Ab jetzt wurde es aber richtig toll. Bis Lairg fuhren wir eine super Strasse ohne Verkehr, dann kam der Abzweiger nach Tongue, ganz an der Nordküste, und hier war es dann der absolute Überflieger. Die Strecke zwischen Lairg und Tongue ist ca. 80 km, alles Single Track Road, d.h. nur eine Fahrbahn mit Ausweichstellen. Auf diesen 80 km



MEYER - MOTOS INS

Norton
ERSATZTEILE

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

TRIUMPH
MOTORCYCLES

haben wir kein Fahrzeug überholt, weil keins da war und nur etwa 5 Fahrzeuge kamen uns entgegen. Unglaublich die Weite und die Leere, die dort herrscht. Stellt euch mal vor, ihr fahrt von Solothurn nach Basel und niemand begegnet euch! Super! Von Tongue fuhren wir dann der Nordküste entlang nach Thurso, wo wir nach einem feinen z'Nacht (in Schottland isst man wirklich gut!) wieder per Zufall ein Pub mit Livemusik fanden und so schon die zweite tolle Party hatten, die wir wieder mit ein paar Drums beendeten.

Am Morgem fuhren wir zurück nach Edinburgh, einen Teil wieder auf der gleichen Strecke, nun jedoch leider im Regen. Machte aber nichts, so hatten wir unsere Tagesration Wasser schon hinter uns. Über tolle Single Track Roads erreichten wir schliesslich Laxford Bridge. Bei einem Pinkelhalt studierte ich die Ferienadresse von Marianas Gastfamilie.

Die befand sich nämlich auch an der Nordwestküste. Nach einiger Zeit fuhren wir in einem Dorf ein, das Kylesku hiess. Ich hielt an und sagte Mariana, dass hier ihre Gastfamilie in den Ferien sei. Wir begaben uns an den Hafen, um nach der Adresse zu fragen, und wen trafen wir dort? Nein, nicht die Gastfamilie, wie zu vermuten war, sondern Alain und Doris, die ich auf der Fähre kennengelernt habe. Ich glaube, solche Zufälle gibt es nur in den Schottischen Highlands. Nach einem gemütlichen Kaffee mit den beiden war es dann an der Zeit, wieder den Töff zu satteln. Wieder fanden wir eine toll ausgebaute Strasse ohne Verkehr nach Ullapool und dann weiter über Inverness runter nach Edinburgh. Leider hatte ich nur drei Tage Zeit für diese Tour. Dass es mehr als 1500 km geben würde hätte ich darum auch nicht gedacht. Der Eindruck den die schottischen Highlands hinterlassen, vor allem die nördlich von Invern-

ess, ist einfach überwältigend. Ich werde wieder mal hinfahren.

Nach zwei weiteren Tagen in Edinburgh und einem Besuch eines Fliegermuseums sowie weiteren Höhepunkten, war leider die Zeit gekommen, wieder nach Hause zu fahren. Mariana begleitete mich zurück bis Newcastle, wo die Fähre auf mich wartete und fuhr dann mit dem Zug wieder nach Edinburgh zurück.

Die Rückfahrt auf der Fähre war sehr viel ruhiger und diesmal wollte auch kein Eisberg in meine Koje. Von Amsterdam dann über die Autobahn nach Hause. Laaaangweilig!! Laaastwagen!! Holländer mit Wohnwagen, Booten, Kinderwagen, Velos..... wie können die nur so viel mitschleppen???

Müde aber mit tollen Erinnerungen an eine sehr spezielle Insel, wo sie wirklich auf der falschen Seite fahren, kam ich schliesslich zu Hause an. Schottland ist eine Reise wert!!

TRIUMPH ROCKET III

BY FRANZ STOTZER



Nach geschickten Verhandlungen mit Björn ist es mir gelungen, diesen Überhammer für Samstagnachmittag und Sonntagmorgen zur Probefahrt zu entführen. Als ich vorfuhr, um die Rocket abzuholen, stieg soeben unser «Hene» vom Töff. Er kam von seiner Probefahrt zurück und hatte glänzende Äuglein.

Als mir dann von Björn der Schlüssel in die Hand gedrückt wurde und es losgehen sollte, hatte ich schon ein etwas mulmiges Gefühl. Kann ich so ein grosses Motorrad überhaupt fahren? (*blöde Frage! – die Red.*) Fall ich nicht schon beim wegfahren gleich hin? (*ganz blöde Frage! – die Red.*) Reisst es mich vom Töff

wenn ich zuviel Gas gebe? (*extrem blöde Frage! unser präsi ist ja nicht grade ein Fliegengewicht! – die Red.*) Nun, probieren geht bekanntlich über studieren. Ich drehte den Schlüssel, legte den Ersten ein und los ging die Fuhr! Ihr glaubt es kaum, aber dieses Riesenteil kann man sehr handlich, man könnte fast sagen sanft, bewegen. Schnelle Richtungswechsel brauchen ein deutliches, wenn man dazu noch am Gas hängt ein überzeugendes Kommando! Beim Cruisen kommt dann aber richtig Spass auf! Bereits aus dem untersten Drehzahlkeller steht Leistung ohne Ende zur Verfügung. Einmal im fünften Gang und du kannst

Endlich – endlich stand sie bei Hedy, die neue, die grobe, die grossvolumige, die unglaubliche Triumph Rocket III.

das Getriebe vergessen. Und die Beschleunigung ist bestialisch. Auch bei den Stopperchen hat Triumph in die richtige Kiste gegriffen und die Kiste kommt erstaunlich schnell zum Stehen. Leider wurde der Sound für meinen Geschmack zu stark unterdrückt, ich bin jedoch sicher, dass dem Abhilfe geschaffen werden kann. Die Rocket III ist ein sehr spezielles Motorrad, mit dem sich wohl nicht jeder anfreunden kann. Wenn es einem aber mal den Ärmel reingezogen hat... Aufmerksamkeit auf dem Parkplatz ist jedenfalls garantiert. Besten Dank an Hedy, Björn und die ganze Crew, dass ihr mir diesen Proberitt ermöglicht habt.

WELTENBUMMLER

BETTY I WALTER WILLY BRENZIKOFER IZ ŠVICARSKE LOŠINJ POSJEĆUJU VEĆ TRIDESETAK GODINA

Turisti rastjerali ježeve



Na motoru do mora – Wally Betty i Walter Willy Brenzikofer

Borova šuma, čisto more, duboki hlad, a nekoliko metara dalje sunce, more i čisti zrak, razlozi su zbog kojih se supružnici Wally Betty i Walter Willy Brenzikofer iz mjestača Biel-Biennea u Švicarskoj, već tridesetak godina dolaze na Lošinj, a posljednjih petnaest to čine, usprkos svojoj dobi, putujući na motoru s bočnom prikolicom.

Kada ste prvi puta došli

na Lošinj?

– Došli smo još 1963. godine preko jedne švicarske turističke agencije, vidjeli ga i zaljubili se. Tada smo boravili u villi Bianki, a hranili smo se u hotelu »Čikat« (sada više nije u funkciji, op. autora). Od tada smo svake godine dolazili autobusom dok nam nije dosadio, pa smo počeli dolaziti motorom i tako već 15 godina.

Trideset godina je dugo

razdoblje, koliko se toga odonda promijenilo na otoku?

– Kada smo prvi puta došli, ceste nisu bile asfaltirane, nije postojala rasvjeta pa smo hotel tražili uz pomoć lampe. Tada nisu postojali ovi današnji hoteli. Gledali smo kako se grade »Helios«, »Bellevue« i »Aurora«, u kojima smo kasnije boravili. Sada smo već petu godinu u hotelu »Bellevue« koji potpuno zadovoljava naše potrebe. Što se tiče prirode, ona je ostala gotovo netaknuta, jedino što je prije bilo više ribe i ježeva u uvali Čikat, a sve brojnijim dolascima gostiju oni su gotovo

nestali.

Koliko često dolazite na Lošinj?

– Dolazimo svake godine i ostajemo tri tjedna. Ta tri tjedna provedena pod vašim podnebljem, u ugodnoj klimi i na čistom zraku, dovoljno nam je da »napunimo baterije« pa preko zime ne osjećamo nikakve zdravstvene tegobe.

S obzirom na to da putujete motorom, koliko vam tre-

ba do Lošinja i je li je vožnja ugodna?

– Pa prvi dan dođemo do Kozine, tamo prespavamo te sljedećeg dana ujutro kretno prema Lošinju i u popodnevnom satima smo tu. Ne biste vjerovali, ali na motoru je ponekad ugodnije nego u autu. Ceste su sada puno bolje, pogotovo se poboljšala dionica od Opatije do trajektnog pristaništa Brestova. Ali cesta od Porozine pa do Malog Lošinja puna je rupa, no nama ne smeta toliko. Ovaj naš motor s prikolicom ima tri kotača i drži cestu bolje nego automobil.

Što biste željeli da se promijeni na Lošinju, da vaš boravak ovdje bude još ugodniji?

– Nama je dobro i ovako. Preporučio bih da se zabrani ulazak čamaca i glisera u uvalu Čikat, jer oni je zagađuju i smetaju kupačima. Nama je ovdje toliko lijepo da može ostati i ovako. Čuli smo da bi se tu na Čikatu trebao izgraditi nekakav hotelski kompleks, to bi uništilo prirodu, i ne bismo htjeli da se to obistini. Mi smo ostali vjerni Lošinju i u doba rata, kada je na Lošinju bilo puno manje turista te nam se kidalo srce pri pogledu na puste plaže, ali sada se sve vraća na staro.

A. BRAŠKIĆ

Vor etwa 3 Jahren bekam ich diesen Zeitungsartikel für ins CN – zur selben Zeit gab es bei mir geschäftlich grosse Veränderungen und in diesen Wirren ist das Teil dann irgendwie verschwunden.

Als ich für das aktuelle CN etwas suchte bekam ich den Ausschnitt wieder in die Finger und natürlich möchte ich Euch

das nicht vorenthalten. Wally und Walti Brenzikofer, zwei unserer treuesten und an unseren Anlässen sehr häufig (bei jeder Witterung!) gesehene Mitglieder auf ihrer Balkanreise. Da ich keine Chance habe den Text zu übersetzen wäre es interessant, ob jemand dazu in der Lage ist, oder jemanden kennt. *Rolli W.*

Auf jeden Fall finde ich es super wie die beiden auch heute noch unterwegs und immer dabei sind.

Mal ehrlich, wer von uns hat es sonst noch mit Foto in eine Zeitung geschafft? Die meisten Fotos bekommen wir doch normalerweise von der Rennleitung oder? *Rolli W.*

DIE ERSTEN 500 KILOMETER

BY WALTER STUDER



2 Jahre ohne Töff ist 2 Jahre nicht gelebt! Jetzt aber ist die töfflose Zeit wieder vorbei – ich bin aufgestanden und wieder bei den Lebendigen...

Nachdem ich an der Zweirad in Zürich stundenlang alle möglichen Typen und Marken begutachtet hatte, führte der letzte Weg zum Triumph-Stand, denn das Beste spart man sich ja immer bis zum Schluss.

Sie stach mir sofort in die Augen. Letzte Gelegenheit, die T-Bird Sport werde nicht mehr produziert, es gibt nach 2004 keine neuen mehr!

Also Sitzprobe, Beinwinkel testen, wie sitzt mann/frau hinten drauf, reicht die Armlänge? Alles perfekt!

Was kostet das Ding? Gibt es irgendwo eine Gebrauchte? Internet sei dank, wissen wir es sofort: Nein es gibt keine. Also, wer hat eine neue an Lager? Schwarz/gelb, was sonst!

Am 14. Mai bin ich endlich im Besitz des Formulars 1320, welches mir die Berechtigung gibt, ein neues Motorrad einzulösen. Sofort fahre ich nach Scha-

fishheim um das mehr oder weniger geliebte AG-Schild zu lösen. Warum AG fragt ihr euch sicher. Ganz einfach, ich wohne ab August in diesem Kanton und brauche wohl oder übel ein derartiges Schild. Aber egal, es wird ja hinten montiert. Da ich nur ganz selten hinter meinem Motorrad bin, sehe ich das Schild sowieso fast nie.

Mit meinem neuen Kontrollschild bewaffnet mache ich mich mit Georges und dessen Steinbrecher-Virago, am Samstag 15. Mai 04 auf den Weg nach Grossaffoltern, zu Hedy Uhlmann. Dort wartete sie nämlich auf mich – meine neue T Bird.

Leider waren die Blinker nicht abmontiert und der Schutzfilm war auch noch nicht ganz abgewaschen. Egal, Hauptsache sie war da

Kurz darauf traf Präsi Franz bei Uhlmanns ein. Er wollte eine Runde auf der neuen Truxton drehen. Georges und ich

warteten auf meine Thunderbird und bestaunten derweilen die neusten Umbauten von Björn Uhlmann. Dann war es soweit, meine «Neue» rollte ins Freie! Diesen Anlass feierten wir mit einem kräftigen Essen in der Traube.

Danach fuhren wir dann im Schlepptau von Franz auf verschlungenen Überlandsträsschen nach Büren und von dort aus, auf der rechten Aare-Seite nach Solothurn und dann via Langendorf – Oberdorf auf den Weissenstein. Da ich die ersten 160 km nur mit max. 3500 Touren fahren durfte, war es eine richtig gemütliche Fahrt auf den zweithöchsten Berg des Kantons Solothurn.

Via Gänsbrunnen führte die Tour weiter Richtung Moutier. Kurz nach Gänsbrunnen musste ich dann den Benzinhahn auf Reserve stellen. Na ja, das mit dem Volltanken hat NICHT geklappt. Was soll's es gab halt noch einen Tankstopp auf der Fahrt durch den Jura nach Basel.

Am nächsten Morgen traf Rolli W. pünktlich bei uns zu Hause ein. Gemeinsam fuhren wir auf der Autoahn bis nach



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



Oftringen. Nach wie vor nur mit 5000 Touren. Das gab aber immerhin schon 100 km/h. Weiter führte der Weg auf der Landstrasse über Sursee bis kurz vor Luzern. Dort schlichen wir uns wieder auf die Autobahn und fuhren direkt aufs Gelände des Verkehrshauses. Unser parkplatz war unter den Flügeln der DC3 – es sah richtig imposant aus – unsere Maschinen im Schutz des Flugzeugs.

Nach einer exzellent kurzen, aber intensiven Generalversammlung, Franz hatte sich mal wieder alle Mühe gegeben und war fast fertig bevor sich noch der letzte SBMCler gesetzt hatte, stand der Apéro im Erni-Haus auf dem Programm. Nach gemütlichem Small-Talk begleitet von Nüssli und etwas zum Trinken, liessen wir uns das Mittagessen in der Kantine schmecken.

Am Nachmittag hatten wir ausgiebig Zeit die Ausstellung des Verkehrshauses zu besichtigen, speziell natürlich die Moto Motion-Show, an der viele schöne Motorräder ausgestellt waren.

Auf der Rückfahrt nach Basel, führte uns Megge Ermacora mit Marcel R. aus Z. im Boot, unseren Pulk an. Eine gelungene Fahrt (bis auf den Zwischenfall auf der Brücke!) durchs Luzernbiet/Aargau und das Oberbaselbiet bis nach Zunzgen. Dort genehmigten wir uns Rest. Schwyzerhüsli eine Pause, bevor Peter Mene-gello, Sandra und ich dann gemeinsam nach Basel fuhren. Die ersten 500 Kilometer waren geschafft. Ein Supergefühl!



Helfer gesucht!

Für die SBMC-Beiz am OTM 2005 in Fribourg

Wie wir es in den letzten Jahren mit Erfolg gemacht haben, wollen wir vom

SBMC am Oldtimer & Teilemarkt 2005, der im Forum Fribourg stattfindet, wiederum eine Bar betreiben. Für den Aufbau und Abbau, sowie den Betrieb der Bar suchen wir HelferInnen.

Aufbau: Freitag, 1. April, 13 – 17 Uhr (voraussichtlich: Treffpunkt bei Franz in Büren)

Betrieb: Samstag, 2. April, 9 – 13 Uhr bzw. 13 – 18 Uhr

Sonntag, 3. April, 9 – 13 Uhr bzw. 13 – 17 Uhr (danach Abbau und Materialverlad)

Für den Aufbau benötigt Franz vier HelferInnen, für den Betrieb sollten pro Schicht mindestens sechs HelferInnen anwesend sein.

Der Vorstand freut sich auf zahlreiche SBMC-lerInnen, die mithelfen wollen!

Teilt die Daten bzw. Zeiten, an denen Ihr Barmann/frau sein oder beim Aufbau mithelfen wollt, bitte Werner Boll mit (per E-mail: werner.boll@bluewin.ch oder Telefon: 052-202 32 26), er wird den Einsatzplan erstellen.

Kawasaki

**Verkauf, Reparaturen, Service
und Motorradvermietung**

Moto-Center Katzensee

Mühlackerstrasse 100

8046 Zürich, Tel. 01 371 10 50

TRIUMPH

CAFE RACER

BY TOM ALLEN – ÜBERSETZUNG MAC RECHER



Was macht den perfekten Café Racer aus? Diese Frage wurde bestimmt schon tausend Mal in Bars und Pubs von Bikern gestellt.

Die Antwort hängt natürlich stark vom persönlichen Geschmack ab. Die meisten Leute entscheiden sich für die klassische Kombination eines Triumph Bonneville Motors in einem Norton Featherbed Rahmen, aber die Liste der Motoren, Gangschaltungen, Bremsen, Rahmen, Gabeln und Zubehörteilen ist endlos. Als es darum ging, meinen Traum-Café Racer zu verwirklichen, entschied ich mich, ihn auf der Basis einer zweizylindrigen BSA A10 aufzubauen. Die A10 war die Basis für BSAs 650 ccm Modellpalette von 1950 bis 63, jedoch entsprach keines der Modelle meinen Vorstellungen.

Wieso ein A10 Motor? In meinen Augen ist der pre-unit Motor einer der attraktivsten und am besten designten Zweizylinder der Nachkriegszeit, aber sogar die Super Rocket wurde als Sportmotorrad von der Bonneville und der Norton 650 SS übertroffen, da diese beiden mit zwei Vergasern ausgerüstet waren. BSA experimentierte in den frühen 50ern mit einem 500 ccm Doppelvergaser Motorrad, aber alle pre-unit Bikes, die verkauft wurden, waren nur mit einem Vergaser ausgestattet.

Wieso an einem BSA Rahmen festhalten, wenn doch allgemein bekannt ist, dass der

Federbett Rahmen der beste seiner Zeit war? Es ist wahr, dass der Federbett Rahmen der Beste war, aber der BSA Rahmen lag nicht weit zurück.

Die Probleme, die BSA mit dem Handling und der Strassenlage hatte, rührten von der Gabel und nicht vom Rahmen her. Es gab noch einen anderen Grund, dem BSA Rahmen den Vorzug zu geben. Dieser erlaubte es mir, einen Gold Star «Lyta» Stil Aluminium Tank zu montieren. Die Form dieses Tanks vervollkommnet die Linien des Werkzeugkastens und des Öltanks. Und darauf kommt es schliesslich an. Der einfache Teil eines solchen Projekts ist es, eine Liste mit begehrenswerten Komponenten zu erstellen, der schwierigere besteht darin, alles so zusammenzubauen, dass es funktioniert. Das Endergebnis sollte auch gut aussehen. Es gibt nichts schlimmeres als Sonderanfertigungen, die aus Teilen zusammengebaut wurden, die einfach nicht zusammengehören. Das Ziel muss sein, ein Motorrad zu bauen, das besser ist als diejenigen, die dazumal aus der Fabrik kamen, indem man moderne Komponenten verwendet. Ein Café Racer muss so aussehen, als wäre er von der Rennabteilung des Herstellers entworfen und produziert worden.

Der erste Café Racer, den ich 1967/8 gebaut habe, basierte auf dem Motor und Rahmen einer BSA A10, ausgerüstet mit einer Norton «Roadholder» Gabel und Vorderradbremse und mehreren Extras jener Zeit, unter anderem ein leckender Glasfibertank, 10.5:1 Kolben, eine «polydyne» Nockenwelle, leichteres Schwungrad, TT Vergaser und eine RRT2 Schaltung. Die Maschine machte Spass, war schnell, unhandlich (die Schwinge löste sich) und sehr laut. Sie war auch unzuverlässig, aufgrund einer Kombination von mechanischer «Erfahrung», eines stark hochgezüchteten Motors und kläglichen finanziellen Mitteln. Eine deströse Kombination!

Seitdem ich das Motorrad 1973 verkauft habe, habe ich mich oft gefragt, ob es möglich wäre, einen Café Racer zu bauen und moderne Materialien und Technologie zu verwenden, um für Zuverlässigkeit zu sorgen und trotzdem die Philosophie des Originals zu erhalten. Die Idee blieb liegen bis 1989, als ich ein geeignetes Ausgangsmodell kaufte. Ich würde das Motorrad bauen, das BSA vor 40 Jahren hätte produzieren sollen.



Die Basis für dieses Projekt ist ein BSA A10 Rocket Motor und ein BSA B31 Rahmen mit einer Triumph/BSA Gabel. Die Vorderradbremse ist eine massive Vierzangen Konstruktion, die in begrenzter Stückzahl in den späten 60ern von CMA Wheels in Suffolk / England hergestellt worden ist. Ich glaube, dass dieses Modell in der Triton von Dave Degens verbaut wurde und er damit vor einigen Jahren erfolgreich Rennen gefahren ist. Die Hinterradbremse ist das Originalteil der BSA Gold Star. Die Vorderradgabel wurde so modifiziert, dass sie verchromte, aussenliegende Norton Manx-artige Federn aufnehmen kann. Die Federabstützungen und verschiedene extra angefertigte Teile aus rostfreiem Stahl wurden von Franz Mutchler, einem Freund, der selbst schon mehrere alte Motorräder restauriert hat, angefertigt.

Der Primärtrieb erfolgt mittels Zahnriemen und einer modernen Kupplung, die ich von Steve Tonkin, dem Gold Star Spezialisten aus England, bezogen habe. Das Getriebe ist eine kurz übersetzte RRT2 BSA 4-Gang Schaltung, die von Peter Stebler (CME in Nunningen / BL) überarbeitet worden ist.

Mein Ziel beim Motor war es, ihn auf Geschwindigkeit zu tunen, (In fact, are there any other aims, Tom?...) aber ohne Zugeständnisse an die Zuverlässigkeit oder Elastizität zu machen. Ich habe mich schon früh dazu entschlossen, den Motor von SRM, den BSA Spezialisten aus Aberystwyth in Wales überarbeiten zu lassen, da sie beträchtliche Erfahrung mit diesen Modellen haben. Sie haben auch einige sehr interessante Rennumbauten geschaffen, die Hubraumvergrößerungen für den A65 Motor auf 750 oder 840 ccm mit der A10 Kurbelwelle und sogar bis 900 ccm mit einer langhubigen Norton Kurbelwelle umfassen.

Beim Motor meiner Rocket wurden die Bronzebüchsen durch Nadelrollenlager ersetzt, die Kurbelwelle dynamisch ausgewuchtet, eine SRM 357 Nockenwelle und 9:1 Kolben montiert, die Ventilsitze auf bleifrei Betrieb geändert, sowie gewichtsoptimierte Kipphebel, Zahnräder der Nockenwelle und Stößelstangen aus Aluminium eingebaut. Der Zylinderkopf wurde strömungsoptimiert und so modifiziert, dass zwei 32 mm Amal Mk2 Vergaser montiert werden können. Eine Hochleistungs-Ölpumpe ist eingebaut und ich verwende Silkolene R40 Öl. Dieses Öl basiert auf Rizinus Öl gilt aber als weniger problematisch als Castrol R. Für mich ist der Geruch eines Motors, der mit rizinus-basiertem Öl läuft einer dieser typischen Erinnerungen einer anderen Zeit, so wie die Cannabis-geschwängerte Luft an einem Rock Konzert.

Der Motor ist am Rahmen mit "Converta" Aluminium-Platten befestigt. Die Firma



Converta ist in Cleckheaton, einer kleinen Stadt im Westen von Yorkshire Zuhause. Dies war einst die Heimatstadt der P&M Panther Motorradschmiede, was nicht viele Leute wissen.

Die Lichtmaschine wurde auf 12 Volt Betrieb umgebaut und wird statt einer Kette von einem Zahnriemen angetrieben. Die Zündung kommt aus dem Hause Boyer Bransden und ist im Lichtmaschinengehäuse eingebaut.

Ich erachtete es als wichtig, das Erscheinungsbild eines Café Racers aus den späten 60ern beizubehalten und vermied es konsequent, aussenliegende Komponenten zu verwenden, die zu jener Zeit nicht erhältlich waren. Der Benzintank ist eine "Lyta"-Stil Gold Star Komponente aus Aluminium und der Rennsitz stammt von einer BSA A65 Lightning. Auch die Schutzbleche sind aus Aluminium. Auf Anraten von Roli Weber wurde das hintere Schutzblech stark abgesägt... Andere "Goodies" aus der Epoche beinhalten einen Satz Eddie Dow Kipphebeldeckel mit Kühlrippen (sehr selten!) und Ölrücklauf, die mein Bruder Martin vor einigen Jahren an der Stafford Classic Bike Show gefunden hat. Ich selbst fand am FAM Flohmarkt in Bärenwil einen BSA Kettenöler. Der Hupknopf ist der Starterknopf eines Jaguar E-Type. Die verchromte Lampe ist montiert mit Halterungen von John Tickle und die clip-on Lenkerstummel sind mit „ballend“ Hebeln und den typischen "Trial" Grif-

fen versehen. Die Auspuffrohre sind nach hinten gezogen und werden mit Gold Star "Schalldämpfern" abgeschlossen.

Die Hochschulterfelgen sind aus Aluminium und werden von rostfreien Speichen gehalten. Als Reifen habe ich Dunlop Roadrunner TT100 aufgezogen. Vorne 19 x 3.60 und hinten 19 x 4.10. Ausserdem ist die Tachosaite am Hinterrad statt am Getriebe angeschlossen, um ein (weiteres) potentielles Ölleck zu verhindern. Das Motorrad ist im Juni erfolgreich durch den MFK Test gekommen und so konnte ich es schon ausgiebig probefahren. Natürlich müssen noch mehrere Gremlins ausgemerzt werden, aber der erste Eindruck gefällt mir gut. Der Motor ist leicht zu starten und beschleunigt gut. Die Vorderradbremse ist viel effektiver als die 190 mm Einheit, die ich an meiner DBD34 verbaut habe, aber die Hinterradbremse muss ich noch verbessern. Das Auspuffgeräusch ist wunderbar, aber, wenn ich mich recht erinnere, ist es doch ein ganzes Stück leiser als das meiner ersten Rocket. Bei dieser hatten wir allerdings den bewährten Trick angewandt und den Auspuff mit einem strategisch richtig platzierten Besenstiel und einem grossen Hammer präpariert. Einen Schritt weiter ging ich, als ich selbst ins Auspuff Geschäft einstieg und Bleche in Konusform hämmerte und zusammenschweisste. Diese Megaphone gaben einen unglaublichen Sound von sich. Es wurden nicht nur der Nachbarn Fensterrahmen erschütterter, sondern auch ihre Katze wurde fast zwei Wochen lang nicht mehr gesehen!

Der Aufbau ist nun beendet, aber er wäre nicht möglich gewesen ohne die Hilfe eines weiteren guten Freundes, Fritz Howald. Wie Franz Mutchler hat auch Fritz mehrere alte britische und schweizerische Motorräder erfolgreich restauriert. Damit haben beide einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung unseres Motorradbeses geleistet.



Hilfreiche Adressen:

Peter Stebler.
CME Classic Motorcycle Engineering,
Grellingerstrasse 23, CH-4208 Nunningen.

Marcel Baschung.
Werkstatt für klassische Motorräder,
Taubenrainweg 11, CH-4704 Niederbipp.

SRM Engineering. (BSA Spezialisten).
Aberystwyth, Dyfed SY23 3JQ Wales

Len Haggis. (Gold Star Spezialisten).
Stillwells Yard, 195B Three Bridges Road,
Crawley, West Sussex RH10 1LG England.

Suter & Co AG Schlosserei,
Sissacherstr. 32-34, CH-4460 Gelterkinden.

Nutzlose Adresse:

Egli

PROTOKOLL GV 2004

Protokoll der 24. Generalversammlung des SBMC, Sonntag, 16. Mai 2004, Hans Erni Auditorium, Verkehrshaus Luzern

1. Begrüssung

Präsident Franz Stotzer begrüsst die Anwesenden und eröffnet die GV um 11.05 Uhr. Als Stimmzähler wird Wally Brenzikofer gewählt.

2. Protokoll der GV 2003

Franz Stotzer verweist auf das Protokoll, das in den Club News (CN) 2/2003 publiziert worden ist. Zum Protokoll gibt es keine Wortmeldungen aus der Versammlung. Das Protokoll wird einstimmig angenommen.

3. Traktandenliste

Die Traktandenliste ist an alle Mitglieder zusammen mit der Einladung zur GV 2004 zugestellt worden. Der Präsident fragt nach, ob Änderungsanträge für die Traktandenliste gestellt werden. Es werden keine Änderungsanträge gestellt und die Liste wird ohne Gegenstimmen genehmigt.

4. Jahresbericht des Präsidenten

Franz weist auf unsere Aktivität an der OTM in Fribourg am 27./28. März dieses Jahres hin. Die Speed-Sausages sind wie warme Semmeln weggegangen und überhaupt war der Geschäftsgang und das Echo für unser SBMC-Pub sehr gut. Der Gewinn beträgt ca. CHF 5000.-. Franz bedankt sich bei allen HelferInnen für die geleistete Arbeit.

Der Präsident möchte überhaupt allen aktiven Mitgliedern, die Anlässe organisiert haben, dem CN-Team und auch den Vorstandsmitgliedern für die geleisteten Arbeitsstunden danken.

Der Jahresbericht des Präsidenten wird einstimmig angenommen.

5. Rechnung 2003 und Budget 2004

Der Kassier Rainer Herr entschuldigt sich bei den Mitgliedern für die Probleme mit den Einzahlungsscheinen für die Überweisung des Mitgliederbeitrages 2003. Die Erfolgsrechnung 2003 und das Budget 2004 sind allen Anwesenden in schriftlicher Form ausgehändigt worden. Rainer weist auf den Posten Reservenbil-

dung (CHF 3000.-) für die Jubiläumsveranstaltung im nächsten Jahr hin. Sonst haben sich Ausgaben und Einnahmen im normalen Rahmen bewegt und in der Erfolgsrechnung ergibt sich eine Vermögenszunahme von CHF 3235.95. Der Mitgliederbeitrag wird bei CHF 50.- belassen. Für das Budget 2004 weist Rainer auf den Sonderposten Spenden auf der Einnahmenseite hin: Ein Spender, der ungenannt bleiben will, hat uns 6 Modellbausätze von ältere British Bikes (sehr schöne Metall-Bausätze) geschenkt. Diese werden im Verlauf dieser Saison versteigert. Der Mindestgebot für jeden Bausatz beträgt CHF 200.-.

6. Revisorenbericht

Boris Schulthess hat kurz vor der GV die Stellvertretung für das Revisorenamt des abwesenden Enrico Lareida übernehmen müssen. Er betont, dass in so kurzer Zeit eine genaue Prüfung des Jahresabschlusses nicht möglich sei. Die Buchführung sei sauber erfolgt und die Zahlen seien in sich schlüssig. Er beantragt der Versammlung die Genehmigung der Jahresrechnung.

Zum Revisorenbericht gibt es keine Fragen aus der Versammlung.

Die Jahresrechnung 2003 wird einstimmig angenommen und Rainer wird für die geleistete Arbeit mit Applaus gedankt.

7. Mutationen

Rainer Herr gibt den momentanen Mitgliederbestand mit 306 an. Die Mitgliederzahl an der GV 2003 war 316.

16 Austritten stehen 5 Eintritte und ein Wiedereintritt gegenüber.

Die neuen Mitglieder werden einstimmig in den Club aufgenommen und die anwesenden Neumitglieder mit Applaus begrüsst.

8. Wahlen

Für die Wahlen in den Vorstand werden folgende Mitglieder nominiert:

Präsident:	Franz Stotzer (bisher)
Vizepräsident:	Roland Weber (bisher)
Kassier:	Rainer Herr (bisher)
Sekretär und Webmaster:	Werner Boll (neu)
CN Redaktor:	Walter Studer (neu)
Beisitzer:	Lukas Handschin (neu)

Der Vorstand wird in dieser Zusammensetzung einstimmig für ein Jahr gewählt.

9. Programm 2004

Das Programm ist allen Mitgliedern zusammen mit der Einladung zur GV zugeschickt und zudem noch im CN 1/2004 publiziert worden.

Das Programm 2004 wird ohne Gegenstimmen genehmigt.

10. Stämme

Stamm Zürich/Ostschweiz:

Rainer Herr weist auf ein Oldtimertreffen in unserem Stammlokal (Rest. Hand in Neftenbach) am 20. 5. 2004 hin.

Stamm Basel:

Rolli Weber gibt das neue Stammlokal für die Regio basiliensis bekannt: Es ist ab sofort das Restaurant Schwyzerhüsli in Zunzgen.

11. Verschiedenes

Es wird nochmals auf die Spende der Motorradmodelle hingewiesen: Es gibt einen Beitrag mit den Details im CN 1/2004: Ab 16. Mai bis 24. September können Gebote für die Bausätze bei Roland Weber abgegeben werden. Die aktuellen Gebote werden auf unserer Homepage publiziert. Das Mindestgebot beträgt CHF 200.-.

Derselbe Spender hat uns übrigens diverse Motorradbücher und -Zeitschriften überlassen. Diese werden bei Werner Boll aufbewahrt und können von den Mitgliedern genutzt werden. Die Details dieses Archives wird auf unserer Homepage aufgelistet werden.

Franz Stotzer beendet um 11.35 Uhr die Generalversammlung und lädt alle Anwesenden im Namen des SBMC zu einem Apéro im Hans Erni Foyer mit anschließendem Mittagessen im Restaurant des Verkehrshauses ein.

Luzern, 16.5.2004

Der Sekretär: Werner Boll

Redaktionsschluss

CN 1/2005

10.2. 2005

CN-EVENT 2005

BY Rolli W.



Im 2005 feiert der SBMC sein 25jähriges Jubiläum. aus diesem Anlass möchten wir wieder einmal einen CN-Event durchführen. Wenn das Interesse von Euch da ist und genügend Anmeldungen zusammenkommen, haben wir die Absicht auf die Rennstrecke Anneau du Rhin (im Elsass, ca. 60 km von Basel) zu gehen, um einen Tag lang im Kreis zu fahren.

Sicher könnt ihr euch erinnern, dass ich letztes Jahr schon einmal einen Bericht über so einen Rundstrecken Anlass im CN hatte. Wir waren damals bei einem Training mit Jaques Cornu und es wirklich eine Supersache einmal ohne Gegenver-

kehr und Geschwindigkeitsbeschränkung die ganze Fahrbahn benutzen zu dürfen. Neben Spassfaktor 10 hat das Ganze auch noch den Vorteil, dass man sein Motorrad besser kennen und beherrschen lernt. (Vorausgesetzt man ist nicht schon

der Beste und hat sowas schon lange nicht mehr nötig). Der Clou an der Sache letztes Jahr war, das ich mit meiner 78er Bonneville da war. Das war sogar noch besser als im Jahr davor, als ich mit meiner Kawa die Runden drehte!

Unser Ziel ist es also für 2005 genug Leute zusammen zu bekommen, die sich dafür begeistern lassen, damit wir uns mit einer ganzen Gruppe an einem Training anhängen können. Datum etc. ist noch offen. Mit 60 Leuten könnten wir sogar einen eigenen Kurs belegen, aber auf so etwas getraue nicht einmal ich zu hoffen.

Also rafft euch auf und gebt mir Bescheid ob ihr Interesse habt, bei so etwas mit dabei zu sein, ganz egal ob mit einem neuen oder alten englischen Töff.

Wenn wir 20 zusammen bekommen verfolgen wir die Sache weiter – wenn nicht, na ja, den Versuch ist es jedenfalls wert.

Bitte meldet euch bei mir – dies ist noch keine Anmeldung – sondern lediglich der erste Schritt zu einem tollen Erlebnis. Es wird auch kein Rennen geben, dieser Anlass ist ein Training.

Ja es interessiert mich!

senden, schicken, faxen oder mailen an Roland Weber
Im Rosengarten 17, 4106 Therwil
Tel 061 307 55 65 Fax 061 307 55 99
email roland.weber@powergroup.ch

TRIUMPH - LAND

CH - 9443 WIDNAU
TEL. 071 722 25 15



H.O.N.D.A.

HEUTE OHNE NENNENSWERTE DEFEKTE ANGEKOMMEN?

BY Mac Recher



Ein wenig Bedenken hatte ich schon, als mein Vater zur zweiwöchigen Ferientour nach Spanien aufbrach mit meiner Black Beauty. Wir erinnern uns, 2003 war ein ausnehmend heisser Sommer und Spanien ist nicht gerade für sein gemässigtetes Klima bekannt.

Ich hatte Angst, dass meine Speed Triple mit den hohen Temperaturen Mühe bekunden würde. Doch meine Bedenken waren unbegründet, denn nach 4500 km kam mein Vater aus den Ferien zurück und war voll des Lobes über die Zuverlässigkeit von Black Beauty. Da ich mich im Rahmen meiner Ausbildung um ein Praktikum bei BMW Motorrad in München beworben hatte und zu einem Vorstellungsgespräch eingeladen wurde, musste ich mich auf die Suche nach einem fahrbaren zweirädrigen Untersatz machen. Denn erstens habe ich für Busy Bee nur eine Wechselnummer zusammen mit Black Beauty und zweitens hatte ich keine Lust, mit der Suzuki DR 350 (Übernahme: Doktor) meines Vaters die grosse Strecke zurückzulegen und dabei auf einem Weg vier Tankstopps einlegen zu müssen. Von den Auswirkungen des schmalen, harten Sattels auf meinen Hintern ganz zu schweigen... Ich machte mich also auf die Suche nach einem zuverlässigen Motorrad, das mich in vernünftiger Zeit von Basel nach München

bringen würde. Mein Freund Reto, mit dem ich als 18jähriger mit dem 125er (Er hatte eine Honda Custom und ich eine Yamaha SR, beide grottenlangsam) für eine Woche an die Côte d'Azur gefahren bin und der mir seine Honda Shadow 600 für die grosse Motorradprüfung ausgeliehen hatte, hat sich unlängst eine Honda VFR gekauft. Da er ja schon einmal so nett gewesen war, mir sein geliebtes Motorrad zu leihen, versuchte ich es erneut bei ihm und es hat geklappt. Einen Tag vor dem Vorstellungsgespräch machte ich mich auf den Weg nach München, doch nach dem Tankstop in Buchloe, 80 km von München entfernt, komme ich nicht mehr weit. Der Motor streikt und es riecht seltsam nach Schwefelsäure. Nach einem Test ist mir klar, dass die Batterie nicht einmal mehr in der Lage ist, das Licht zu betreiben. Nachdem ich den Sattel demontiert habe, und die Batterie hochheben will, verbrenne ich mir die Finger, so heiss ist das Gehäuse. Da die Batterie viel Flüssigkeit verloren hat, baue ich sie aus und gehe damit zurück zur

Tankstelle, um sie mit destilliertem Wasser aufzufüllen. In einer Pizzeria nebenan esse ich eine Quattro Stagioni. Danach gehe ich zurück zum Motorrad, doch es startet immer noch nicht. Mittlerweile ist es 2300 Uhr und ich bereite mich darauf vor, die Nacht am Waldrand zu verbringen, denn ich habe zwar eine Thermo- matte, aber leider keinen Schlafsack mitgenommen. So wird es eine ziemlich kühle Nacht, die ich in meinen Lederkleidern verbringe. Zum Glück startet das Motorrad am nächsten Morgen problemlos und ich setze meine Reise nach München fort. Doch als ich in der Bayerischen Hauptstadt angekommen bin, lässt mich die Batterie wiederum im Stich. Da ich immer noch zu jenen Leuten gehöre, die es vorziehen, kein Mobiltelefon zu besitzen, erkundige ich mich im nächsten Laden nach einem Telefonbuch. Ich finde eine Honda Vertretung, die nur zwei Kilometer weit entfernt ist. Also schiebe ich die Honda bis zum Händler und wir messen die Spannung, die bei laufendem Motor an den Batterieklemmen anliegt. Es sind satte 19.5 Volt ! Kein Wunder also, dass die Batterie abgekocht ist. Leider muss der Laderegler erst noch bestellt werden und so miete ich einen Honda Roller (Igitt, wie eklig !), um mobil zu bleiben. Ausserdem kennt mich hier ja keiner... Um meine schmutzigen Hände zu waschen und eine Dusche nehmen zu können, fahre ich ins Freibad und geniesse die Sonne. Rechtzeitig zum Vorstellungsgesprächstermin finde ich mich in der Hufelandstrasse 8a ein und werde von Erich Bochskanl, meinem zukünftigen Chef, empfangen. Alles läuft prima und ich bekomme die Praktikumsstelle. Danach finde ich ein Zimmer in einer Jugendherberge und mit der U-Bahn fahre ich ins Stadtzentrum wo ich ein gutes irisches Pub finde und ich einen lustigen Abend verbringe. Am nächsten Morgen tuckere ich mit dem Roller zum Honda Händler und baue den Laderegler ein, der rekordverdächtige 207 Euro kostet. Kurz : Es war wieder mal eine interessante Reise und ich habe viel gelernt. Nämlich, dass auch japanische Motorräder kaputt gehen können, gell Reto !

ROCKET DREI ZUM ZWEITEN



Motorräder mit einer «Füsse-nach-vorne-Sitzposition» und einer «streck-Dich-dass-Du-an-den-Lenker-kommst-Armhaltung» waren mir schon immer suspekt. Es sieht immer so aus als ob sich der Fahrer gegen die Vorwärtsbewegung seines Töffs sperrt.

Wie auch immer – für Freitag den 16. September hatte ich meine Bonnie bei Uhlmanns angemeldet um die Bremsleitungen zu verlängern, weil ich einfach einen zu kurzen Bremsweg hatte, wenn ich voll in die Eisen griff.

Strahlend schönes Wetter – aber saukalt. Nach dem Hauenstein musste zuerst einen Kaffeehalt einschieben, da ich vor lauter Schlottern kaum den Lenker gerade halten konnte und mir für einen kurzen Moment die Wortkombination «Heiz-Griffe» durch den Kopf schossen; aber wie gesagt nur kurz, sehr kurz.

Pünktlich um 10 war ich dann in Grossaffoltern und die Operation «Längerer Bremsweg» konnte beginnen. Nachdem ich mich in den verschiedenen Räumen umgesehen hatte blieb mein Blick am Schluss an der Rocket III hängen. Was für ein Ding!

Auf meine Frage «Na, wie geht die Kiste?» antwortete Björn doch prompt: «Schnapp Dir den Schlüssel und probier es selbst!». Das liess ich mir natürlich nicht 2 x sagen und stieg in Jacke und Helm und auf den Töff. (Wahrscheinlich wollte Björn mich einfach los sein bis meine Bonnie fertig war.)

Any way – wie der Franzose zu sagen pflegt – ich startete die 350 kg und machte mich vom Acker. Susten/Grimsel war mir doch etwas zu weit also fuhr ich gemütlich Richtung Aarberg und dann nach Murten; ganz gemütlich im echten Cruiser-Tempo.

Nicht schlecht der Sound: im 1. bis 3. Gang das typische heisere 3Zylinder Gefauche, im 4. Gang wird es dann ruhiger und im 5. hörst du nur noch das Windgeräusch vom Helm. Wirklich gediegen und schön handlich ist der Koloss ei-

gentlich auch. Es geht recht angenehm durch die Landschaft und manchmal erfreut mich sogar ein Auto, das ich mit lockerem Zupf am Gasgriff (ungeheizt) mal kurz hinter mir lasse und ohne es zu merken – ups – schon *knapp* über 80 Sachen drauf habe!

Ruckzuck bin ich in Murten wo ich in der Altstadt einen Kaffee in der Sonne genieße und dabei beobachten kann wie die Triumph auf der anderen Strassenseite bewundernde Kopfdreher bewirkt.

«Quelle moto!» sagt denn auch ein älterer Mann zu mir als ich wieder abfahre. Oui, quelle moto! Es ist ja nicht gerade in grosser Pass aber es geht doch bergauf, auf den Mont Vully und da merkt man schon: es zieht einfach das Ding! Macht sogar richtig Spass! und wie es durch die Kurven geht: krrcchhhz – krrcchhh, denke ich «Ha, ich habe die Schwachstelle gefunden!»

Zügig gehts Richtung Ins und dann nach Aarberg. Auf einer Seitenstrasse eine gehts dann schnurgerade bis... Anhalten und nochmals zurück, denn die



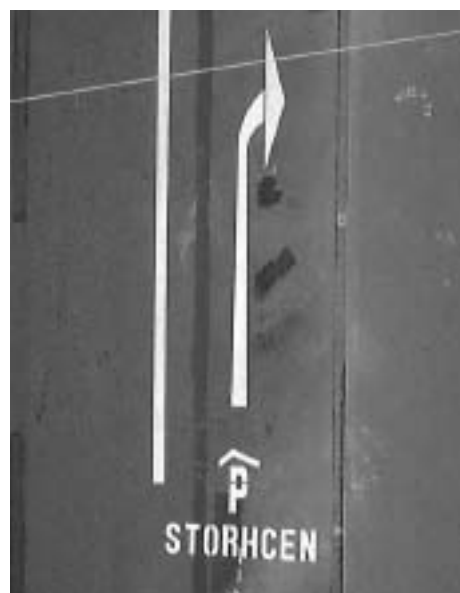
Tiger 955i

TRIUMPH

erne's euromotos

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel 01 272 77 72
Fax 01 272 82 83
www.ernes.ch

**Dum gelauffen!
We finted ten Fela ?**



**und die Einfahrt
ins Parkhaus !**

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



Strasse ist «richtig sauber!». Also nochmals die Kurve und «hoppla Schorsch»... Nach der Zahl mit der 2 drin (richtig 82) werden meine Arme zu kurz und ich bin ja auch schon bald in Aarberg oder so... Na jedenfalls sind auch die Bremsen super, schön kurzer Bremsweg (vielleicht sollte man die Leitungen auch verlängern?) kein Wackeln und Zucken, alles wie man es sich wünscht.

Ca. um 14 Uhr bin ich dann wieder in Grossaffoltern wo mich Björn in Empfang nimmt. «Und...?» fragt er nur. Was soll man da schon antworten, ausser «einfach g...! – Sie geht ab wie die Feuerwehr, nur der Sound im 4. und 5. Gang ist etwas dürftig...» Aber da hat Triumph auch schon eine Lösung parat; zwar aus dem Teil der Katalogs «Illegal aber unumgänglich» und erst noch etwa 10 kg leichter als das original Föhnteil – eine richtige «2 Fliegen mit 1 Klappe»-Alternative.

Zwischenzeitlich ist auch mein «Alteisen» fertig und nach ein paar Worten mit



Uhlmanns und einigen Fotos fürs CN starte ich meine Bonnie – traditionell mit Kick und dann gehts los, in der dynamischen «Gringache u Gaas»-Haltung wie es sich auf einem Cafe Racer auch gehört. Ha – was für ein Gefühl – schon im Standgas

schüttelt es mehr als auf der Rocket III mit 82km/h. Für mich stimmt alles – jetzt sogar die Länge der Bremsleitung.

Aber ein tolles Erlebnis war es schon – der Ritt auf der Rakete – nur warum müssen die Füsse bloss nach vorne...



HINTERGRÜNDE

BY CHRIGEL «ZÜ» ZÜRRER



Die Geschichte des Motorradgrusses, dessen Entwicklung und Anwendung. Die Ursprünge des Motorradgrusses reichen bis in die Steinzeit zurück.

Motorradfahrer waren damals ausserordentlich rar. Es gab kaum befestigte Strassen, und die Räder der Bikes waren aus Stein. Der Rahmen bestand meistens aus Holz, ganz reiche konnten sich einen Rahmen aus Mammuth-Stosszähnen, heute nennen wir das Elfenbein, leisten. Nur ganz harte Kerle ertrugen die Strapazen des Motorradfahrens, denn auch die Motoren waren aus Stein; Feuerstein natürlich – deshalb mussten diese Gefährte per Pedes bewegt werden.

Begegneten sich nun zwei dieser harten Kerle hielten sie an, stiegen ab und zeigten einander die geöffneten Hände um zu signalisieren, dass sich kein Faustkeil oder eine geklaute Mammuth-Keule darin befand. Man erkannte sich als Gleichgesinnten. So wurde der Motorradfahrergruss erfunden.

Das Motorradfahren geriet nach der Steinzeit für lange Zeit in Vergessenheit. Die Ägypter wie die Römer auch, bevorzugten Streitwagen. Wie der Name des Gefährts schon sagt, erübrigte sich jede Art des Grusses. Ein Teil dieses Gehabes hat sich bis in unsere Zeit erhalten, mit dem Unterschied, dass neuzeitliche Streitwagen vier Räder besitzen und von Pferdestärken angetrieben statt gezogen werden. Sie galten damals wie heute als Objekte des Status um seinen Nachbarn und andere Verkehrsteilnehmer zu ärgern, oder sogar zur Weissgut zu bringen.

Im finsternen Mittelalter liegt die Geschichte des Motorradgrusses weitgehend im Dunkeln, ebenso wie die Entwicklung der fahrbaren Untersätze. Es war einfach zu finstern um Details und Verhalten der Motorradfahrer zu erkennen. Man nimmt heute an, dass sie sich per Handschlag begrüßten, wir sagen dem «give me five». Ausserdem war damals der Scheinwerfer noch nicht erfunden, also tappten unsere Vorgänger eher im Dunkeln. Man experimentierte zwar mit Steinwerfern, sie brachten aber nicht den erhofften Erfolg und so wurden diese nur noch für zu erobernde Burgen eingesetzt. Ein einziges Artefakt ist jedoch bis in unsere Zeit erhalten geblieben. Es handelt sich um eine Zeichnung von Leonardo Da Vinci. Sie zeigt ein hingekritztes Zweirad mit Pedalen und Rollenkette zum Hinterrad, heute nennen wir dieses Gefährt Velo. Da diese Skizze sehr stark verschmutzt ist, nimmt man allgemein an, dass Da Vinci gerade dabei war den Motor auszubauen und sich eine Gedächtnisstütze anfertigte damit er beim Einbau das Ganze wieder auf die Reihe kriegt. Ob Da Vinci jemals Gleichgesinnter grüßte ist nicht überliefert.

In der napoleonischen Zeit war eher das Gehen angesagt. Ganze Armeen wanderten nach Moskau und im Winter wieder zurück – ein kleiner Teil davon. Auch das Einspur-Fahrzeug war damals nicht gefragt, bis eines Tages ein Herr

Draisine morgens mit der Idee erwachte eine sogenannte Draisine auf die Räder zu stellen. Leider war das Wissen aus der Steinzeit verloren, so hatte sein Fahrzeug keinen Motor, ebenso kannte er die Skizze des Herrn Da Vinci nicht. So schwargelte Herr Draisine auf seiner Draisine sitzend durch die Gegend und mangels Gleichgesinnter grüßte er sich selbst in Fensterscheiben an denen er vorbei fuhr.

Das goldene Zeitalter des Motorradfahrer-Grüssens begann dann wieder in der nachviktorianischen Zeit. Die Idee von einem Zweirad à la Da Vinci oder Draisine wurde verfeinert, verbessert und mit luftgefüllten Pneus nach der Idee des Herrn Dr. Dunlop gewaltig aufgerüstet. Er war es nämlich satt, ständig auf Vollgummireifen zu seinen Patienten zu rumpeln. Plötzlich besann man sich auf die Steinzeit und montierte einen Motor in so einen Fahrradrahmen, eine sogenannte «Motortasche», in der Umgangssprache Motosaccho genannt. Logischerweise war diese Lösung auch einfacher als diesen Motor in einem Rucksack oder einer Tasche ständig mitzutragen. Diesmal war der Motor allerdings aus Metall, ausgestattet mit verschiedenen, komplizierten beweglichen Teilen die durch explosive und schmierige Flüssigkeiten angetrieben wurden. Diese stiessen sie wieder in Form von Öl und Rauch aus. In Deutschland z.B. wurden diese Fahrzeuge manchmal «Zerknallkopf-Treiblinge» genannt. Durch diesen technischen Fortschritt entstand zuerst eine Oberschicht, die sich solch teure Fahrzeuge leisten konnte und die sich natürlich auch grüßten wenn sie sich auf Schotterstrassen kreuzten und danach hinfielen. So kam das sich «Grüssen als Fahrer von exklusiven Zweiradfahrzeugen mit Motor» wieder in Mode.

Diese Gepflogenheit hat sich bis heute erhalten, mit einigen Einschränkungen, die des Weiteren noch erläutert werden. Es hat sich eine unglaubliche Arten-Vielfalt von «Grüssern» aus der Geschichte entwickelt die den Fachmann staunen lässt. Auch die Methode oder die Gestik wurde verfeinert und des jeweiligen fahrbaren Untersatzes angepasst. Eine Entwicklung die sogar James Darwin

staunen lassen würde, denn der Motorradfahrer stammt, mit ein paar Ausnahmen, nicht vom Affen ab.

Kommen wir nun zu den verschiedenen, heute gängigen Grüssungsarten die im Detail beschrieben werden:

Winterfahrer:

Sie sind die echt harten Jungs, sie fahren unter ähnlichen Bedingungen wie unsere Steinzeitgenossen. Sie fürchten sich nicht vor Mammuths die ihnen die Vorfahrt verweigern. Sie grüssen sich mit erhobener linker Hand und zeigen dem Entgegenkommenden den dick wattierten Handschuh Marke «Mammuth», nur um zu sehen ob dieser was besseres an hat oder ob die Drähte der Handschuhheizung herunterhängen. Begegnen sich zwei Winterfahrer ist die Freude gross. Ab April grüssen Winterfahrer jedoch nicht mehr.

Weicheier:

Weicheiern begegnet man ab April im Strassenverkehrsamt, wenn sie ihr über den Winter stillgelegtes Nummernblech abholen. Weicheier erkennt man an ihrem Gruss sofort, sie grüssen in den ersten Frühlingswochen alles was zwei Räder hat. Sie grüssen auffallend wild, manchmal sogar mit beiden Armen. Vor Aufregung übersehen sie dann und wann eine Kurve. Sie tragen immer saubere Unterwäsche – man könnte ja eventuell im Krankenhaus landen.

Diese Grussregeln gelten zum Teil auch für L-Fahrer.

Engländerfahrer:

Die allgemeine Meinung auch Engländerfahrer grüssen, stimmt so nicht. Der Engländerfahrer macht keine Grussbewegung wie das für Aussenstehende aussehen könnte, sondern er wischt sich den Ölfilm von Helmvisier oder der Brille ab, die sein vorausfahrender Kollege, ebenfalls Engländerfahrer, verursacht. Manchmal ist er gar nicht in der Lage, seine Hände vom Lenker zu erheben, diese sind der Vibrationen wegen schon nach 500 Metern Fahrdistanz eingeschlafen (sh. auch Harleyfahrer).

Oldtimerfahrer:

Oldtimer werden meist von technisch versierten älteren Fahrern gefahren, sogenannten «alten Schraubern». Diesen wird Respekt gezollt. Trifft man solch alte Schrauber empfiehlt es sich erst mal abzuwarten, ob diese grüssen. Denn von Frühling bis Herbst grüssen viele nicht (siehe Winterfahrer). Ausserdem haben Oldtimerfahrer ihr Gefährt fest im Griff,

durch ihre sensibilisierten Handflächen merken sie sofort, dass sich die Kupplung auf den nächsten 100 Metern in ihre Einzelteile zerlegen könnte. Deshalb lassen sie ihren Lenker höchst ungern los.

Harleyfahrer:

Harleyfahrer grüssen grundsätzlich nur Gleichgesinnte, mit dem Zweck anzudeuten: «Hey, meine Maschine läuft auch noch». Auch kommen verschiedene, das Grüssen erschwerende Komponenten dazu. Z.B.: Die Garantie erlischt sobald man nicht-amerikanischen Produkten zuwinkt oder der Fahrer bringt vor lauter Nieten und Fransen an seiner überbezahlten Harley-Jacke den Arm nicht hoch. Des weiteren könnte es sein, dass er Angst hat der Lenker würde abvibriren wenn er denselben loslässt. Oder: seit der letzten Zwangversteigerung seiner Harley hasst er alle Leute die die Hand in die Höhe heben. Es kann aber auch sein, dass er im Wirtschaftsteil seiner Zeitung entdeckt hat, dass Honda zu 60% an Harley Davidson beteiligt ist. Dies erklärt auch den Gesichtsausdruck der meisten Harley-Fahrer.

Honda-Goldwing-Fahrer:

Auszug aus dem Honda-Goldwing-Fahrer-Handbuch: «Der Lenker darf erst losgelassen werden, wenn das Motorrad steht, der Zündschlüssel abgezogen, der Hauptständer herausgeklappt, das Radio ausgeschaltet und Mutter abgestiegen ist»...

Seitenwagenfahrer:

Seitenwagenfahrer gelten als spezielle Spezies, sie sind weder Zwei- noch Vierräder. So speziell sind auch ihre Grüssungsarten. Seitenwagenfahrer grüssen sehr intensiv, sie heben die Hand bis mindestens einen Meter über Helmniveau, heben dabei ihr Boot vom Strassentrassee (ca. 30 Centimeter) und fahren danach eine Abkürzung durch den Strassengraben. Die meisten Seitenwagenfahrer sind auch Winterfahrer (sh. auch dort).

Der Heizer-Gruss:

Der Heizer-Gruss in extremer Schräglage, das Knie raffelt am Boden (auch Kurvenkratzen genannt), gilt als sehr riskant. Er wird als Nachweis hoher Fahrkunst angesehen, aber man sollte trotzdem frische Unterwäsche anziehen.

Heiz-Grüsser fahren prinzipiell nur auf der äussersten Profilrille, wer die Kunst des Heizgrusses nicht beherrscht, riskiert sehr schnell seinen letzten Gruss, «goldener Gruss» genannt. Unbestätig-

ten Berichten zufolge soll es auch «Heizer» geben, die ihre Knieprotektoren mit einer Raspel anfeilen um zu dieser Fraktion zu gehören. Für Neulinge ist der Heizer-Gruss in etwa so schwierig wie eine brennende Ölquelle zu löschen.

Der Autobahn-Gruss:

Eine kontroverse Angelegenheit unter Motorradfahrern. Soll man bei Tempo 240 die Hand heben? Nicht einmal erfahrene Motorradfahrer können sagen, ob man Entgegenkommende über sechs Spuren und Grünstreifen hinweg grüssen soll. Problematisch wird das Grüssen beim Überholen von Gleichgesinnten, die klassische Grusshand, die Linke, wird vom Überholten nicht gesehen und keinesfalls kann die Rechte dazu benutzt werden, denn sonst erübrigt sich der ganze Überholvorgang und das Grüssen als solches. Grüssst man aber mit der Linken vorn am Körper vorbei nach rechts, tippt der Überholte auf Fliegen- oder Heuschreckenschwärme. Zudem könnte diese Bewegung suggerieren, man leide an Unterarmkrämpfen vom neu montierten Marzocchi-Lenkerstummel.

Abschliessend ist zu sagen, dass das Motorradgrüssen strengen Regeln unterliegt. Es wird von Anfängern und Aussenstehenden zu Recht als sehr kompliziert angesehen. Es ist umlagert von allerlei Ge- und Verboten und Markendünkel. Das bekannteste Verbot zum Beispiel, lautet: Grüsse nie ein Einspurfahrzeug das weniger als 125 ccm hat, so etwas ist kein Motorrad (man erinnere sich an die harten Kerle aus der Steinzeit...). Wer Klein- oder Leichtmotorräder, Roller, Velotöffli etc. grüssst, verliert sein Gesicht und jegliche Selbstachtung.

Nun noch ein Spezialfall:

Soll man als Motorradfahrer «einspurigfahrende» Polizisten grüssen? Eine schwierige Frage, die es zu klären gilt, denn sie könnte schnell als Anbiederung oder Bestechung verstanden werden.

Soll man denn nun oder nicht?

Wir sind offen für Vorschläge und Tipps, sendet Eure Meinung an die Redaktion CN-NEWS!!!



PÄSSE RALLY

BY Rolli W.



Für mich hat die Pässerrally eine besondere Faszination – war sie doch der erste Anlass bei dem ich, nach meinem Eintritt in den SBMC 1990, dabei war. Nach Möglichkeit war ich auch meistens dabei.

2003 hingegen war eine Pässerrally ohne mich und darum habe ich mich auch richtig auf die 2004er Ausgabe gefreut.

Freitag abend machte ich mich mit meiner Bonnie auf zum Treffpunkt. Unterschächen am Klausenpass. Ein Kaff an das ich seit einem Winteraufenthalt lustige Erinnerungen habe.

Also auf der Autobahn bis Altdorf – immer mit einer Regenwolke im Genick – und dann die restlichen km Richtung Klausen auf nasser Strasse aber zum Glück kein Wasser von oben. Ein Hallo bei meiner Ankunft im Hotel Alpina Unterschächen; und gleich der erste Hammer vom Hase: «Schön das Du da bist auch wenn Du dich nicht angemeldet hast!» Hmpf - «aber ich habe doch meine und Macs Anmeldung zusammen mit

der Post,,» - «Ja, Mac und Celine sind auch hier – auch ohne Anmeldung!»...

Jedenfalls hatten alle den Plausch und ich bekam auch noch ein Zimmer und etwas zu essen – alles ohne Anmeldung!

Aufstehen, Duschen, Erwachen, Morgenessen, Packen und dann konnte es losgehen. Mit den Neuzugängen vom Samstagmorgen waren wir dann 13 Maschinen und 16 Personen, die Richtung Klausenpass losdonnerten. Am Morgen einen Pass hochfahren – da jubelt doch das Herz!

Das Wetter war perfekt, die Motoren schnurrten und nach dem 1. Kaffehalt in Falzbach war die Welt absolut in Ordnung. Unten im Tal konnten wir den Walensee sehen und später im Bündnerland genossen wir die Fahrt, wie die Capuns in Lenz die es zum Mittagessen gab; man konnte natürlich auch Schnipo haben....

Später stand noch der Albula- und der Julierpassauf dem Programm. In der Vial Mala-Schlucht gab es gegen Abend noch eine Pinkelpause und dann war noch die Sache mit dem Verfahren In Richtung Splügen Wo einTeil von uns plötzlich auf der andern Seite des Maschendrahtzauns waren – aber schliesslich erreichten alle das Hotel Walserhof in Medels.

Sensationelle Essen und prima Service, ein richtig gemütliches Hotel und natürlich eine Supergruppe; Theres und ihr Hase haben das perfekt gemacht.





Am nächsten Morgen wäre eigentlich um 8.30 Uhr Abfahrt gewesen – aber machmal geht nichts über ein «Äxtra-Zigli» besonders wenn der Zug am morgenfrüh auf den San Bernadino fährt. Der Zug hatte eine Lok und 2 Anhänger: Die Lok war ich auf meiner Triumph und die Anhänger Peter und Klaus auf ihren Norton Commandos. Nach den ersten kurven war dann Peters Commando die Lok und wir die Wagen und gegen die Passhöhe hat es dann nochmals einen Zugmaschinenwechsel gegeben. Von so viel Flexibilität kann die SBB nur träumen.

Auf der Passhöhe warteten wir dann wie versprochen auf die anderen. Wir genossen die Ruhe, knipsten ein paar Fotos

und beobachteten einen Velofahrer, der sich sehr sonderbar benahm. Nach dem xten Mal als er an uns vorbeifuhr (wir sasssen auf einer Bank) fragte ich ihn, ob er sich aufwärme. «Nein, ich warte nur bis ihr wieder wegfahrt, damit ich nochmals den Sound von euren Maschinen hören kann!». Bald waren wir komplett und unser Freund mit dem Velo winkte uns glücklich zu, als wir wegfuhrten.

In Lumino im Tessin gab es dann einen Espresso-Halt, danach verabschiedeten sich unsere Tessinerfreunde und wir bretterten über den Lukmanier nach Disentis, wo nach dem Mittagessen in Dieni der offizielle Teil zu ende war. Mac und Celine fuhren wieder zurück (die beiden

hatten noch 3 Tage Ferien), unsere beiden Aargauer hatten wir schon am Morgen an den Splügen verloren und die Zürcherabteilung setzte sich dann gegen Chur ab. Hase, Theres und ich nahmen zusammen den Oberalp, die Furka und spülten auf der Terasse des Grimselospiz die Tour mit einem Kaffee runter. In Meiringen trennten sich dann auch unsere Wege und nach einem Abstecher über den Glaubenbühlen und sonst noch ein paar Hügel, die gerade am Weg lagen war ich gegen 19 Uhr heil und zufrieden wieder zu Hause.

Theres und Jürg – vielen Dank, Ihr habt ein ganz tolles Töff-Wochenende auf die Räder gestellt.



BLICK INS 2005



Der erste Blick zeigt, es hat sich etwas getan in Sachen Optik. Die Speed Triple erweckt wieder den Eindruck von Heavy Metal, die Daytona schaut noch etwas grimmiger in die Welt und die Sprint erscheint einem total anders. Mal sehen wie die Geräte in natura aussehen...

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

D' RADAARSYTE

SCHICKT UNS EUER SCHÖNSTES RADARFOTO
DAS ORIGINELLSTE WIRD PRÄMIERT!

