

# CN 2/2005

*25 Years*



OFFIZIELLES ORGAN DES  
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

**CHAIRMAN'S LETTER** **CELTIC TRAIL 2005** **MACS IRISH LOG 2** **OTM UND LÜDEREN** **JUBILÄUMS-GV** **RÜCKBLICK** **UNION JACK** **PÄSSE RALLY** **MAC IN MUNICH** **NICHT VERGESSEN!** **GV 2005** **PROTOKOLL** **LUCAS** **PRALLE TÖPFE**

# 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 Mùglechkeite:

- gmüetlech zämehöcke 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 Brauistube (40 Sitzplätz)
- d'r gross Saal mit wunderschöne Gulisse für grösseri Aläss (120 Sitzplätz)
- bi schönem Wätter ä troumhafbi Garteterrasse mit Grill + Pizzofo (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



**Nichtraucher-  
Saal!!!**



HOTEL ST. JOSEPH  
GÄNSBRUNNEN

**Familie Prisca und Stefan Favetto**

Hotel St. Joseph 4716 Gänsbrunnen

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



# CN 2/2005

## INHALT

EDITORIAL	1
UNION JACK	2
CHAIRMAN'S LETTER	3
IMPRESSUM	4
MAC IN MUNICH	5
CELTIC TRAIL 2005	7
NICHT VERGESSEN	13
TERMINE	14
ET IM SSW	15
RÜCKBLICK	16
PÄSSERALLY 05	17
MAC'S LOG	19
OTM/LÜDEREN	21
GV PROTOKOLL	22
PRALLE TÖPFE	24



Liebe Leserinnen und Leser

Es gibt Vereine, die haben mehr Ehrenmitglieder als normale Mitglieder – der SBMC gehört jedoch definitiv nicht dazu. Haben wir bis heute nämlich lediglich drei SBMCler, die sich so bezeichnen dürfen. Nach Käthy Amstutz und Peter Schneider, wurde an der 25. Generalversammlung vom 22. Mai 2005, Hedy Uhlmann als Dank und Anerkennung für Ihren 25 jährigen Einsatz für unseren Club zum 3. «Member of Honour» ernannt. Anlässlich dieser Ernennung durfte Präsi Franz unserem neuen «MH» eine Hedy-Karikatur von Chrigel Zürrer (Zü) überreichen. Ihr seht, es ist ein langer und steiniger Weg bis zum Ehrenmitglied des SBMC.

Am 27. und 28. August findet unsere Jubi-Party statt; alle Mitglieder haben mit separater Post eine Einladung/Anmeldung erhalten. Bis 1 Woche vor Anmeldeschluss waren lediglich 25 Anmeldungen eingegangen! Ich weiss, es hat sich bei uns so eingeschlichen, dass sich unsere Leute immer erst auf den letzten Drücker entschliessen, es wäre jedoch toll wenn die/der Eine oder Andere nicht allzulange zuwarten würde. Die Jubi-Party wird nämlich eine feine Sache und es ist doch super nachher sagen zu können: «Es war geil – und ich war dabei»!

Apropos dabei, unsere 3. Grossbritannien-Reise ging dieses Jahr wieder nach Schottland und ich darf sagen, dass dieser «Celtic Trail 2005» unsere Erwartungen sogar noch übertroffen hat, so dass alle die dabei waren sagen können: «Toll, dass ich dabei war»! Ihr seht schade um jede verpasste Gelegenheit.

Euer CN Team: Rolli W. und Walti Studer

## TITELBILD



Eilean Donan Castle

Hier wurde der Film «Highlander» gedreht. Eindrücklich steht die Burg im Loch Duich – eindrücklich auch die Strasse von dort bis... nein, das verraten wir nicht, sonst geht da ja jeder hin und das wäre doch schade – oder?

# Union Jack

BY MAC RECHER

Sicher habt ihr auch schon unser schönes Clublogo mit der britischen Flaggebewundert. Ich finde, das ist ein Grund, etwas mehr über sie zu erfahren.

Die Union Flag oder Union Jack ist die Nationalflagge des Vereinigten Königreichs, und nicht Englands, wie auf dem Kontinent oft gesagt wird. Sie heisst so, weil sie die Embleme dreier Länder unter einem Herrscher vereinigt. (engl.: to unite) Es sind dies England mit Wales, sowie Schottland und Irland. Seit 1921 gehört nur noch Nordirland zum UK.

Der Ausdruck "Union Jack" stammt vermutlich aus der Herrschaftszeit von Königin Anne, welche 1702–14 dauerte, aber der Ursprung des Namens ist ungewiss. Er könnte auch von den Jacken (jackets) der Engländer oder Schottischen Soldaten stammen oder vom Namen James des Ersten, der die erste Union 1603 initiiert hat und dessen

Name auf lateinisch oder französisch Jacobus oder Jacques heisst. Früher hiess "Jack" klein und so könnte es sein, dass der Name von einer königlichen Weisung Charles des Zweiten abgeleitet wurde, die verlangte, dass der Union Jack nur von Schiffen der königlichen Marine als "Jack", also als kleine Flagge am Bugspriet, gefahren werden solle.

Die Flagge besteht aus drei heraldischen Kreuzen: Dem Kreuz von St. George, Schutzpatron von England, welches aus einem roten Kreuz auf weissem Grund besteht. Dies war Englands Nationalflagge bis James der Erste 1603 den Thron bestieg. 1606 wurde sie mit dem St. Andrew-Kreuz vereint. Das St. Andrew-Kreuz gehört zum Schutzpatron von Schottland und zeigt ein diagonales weisses Kreuz auf blauem Grund. Das Kreuz des St. Patrick, Schutzpatron von Irland, besteht aus einem diagonalen ro-

ten Kreuz auf weissem Grund. Dieses Kreuz wurde am 1. Januar 1801, anlässlich der Vereinigung von England (und Wales) mit Irland und Schottland kombiniert mit der vorherigen Union Flag.

Daraus entstand der heutige Union Jack, der seither nicht mehr geändert wurde. Der walisische Drache erscheint nicht auf der Flagge, weil seit der Vereinigung von England mit Wales um 1606, Wales nicht mehr unabhängig war.

Der Union Jack war ursprünglich eine königliche Flagge als sie 1801 offiziell eingeführt wurde und sollte zuerst nur auf den Forts und Schlössern des Königs wehen. Heute ist der Union Jack Nationalflagge und weht nur auf den königlichen Gebäuden Buckingham Palace, Windsor Castle und Sandringham, wenn die Königin nicht anwesend ist. Wenn sie anwesend ist, ist hingegen die königliche Flagge am Mast.

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



vom Moritzli wieder irgend eine Statistik herausgegeben, nach der das Töfffahren sowieso besser verboten werden sollte? Also, liebe British-Bike-Fans, seid vorsichtig an den Pässen, und lasst euch nicht erwischen! Seid aber auch vorsichtig im Alltag und lasst euch nicht von irgendwelchen Politikern erwischen, die uns das Töff-Fahren verleiden wollen!

## VEZIO 05

Manchmal kommt es anders als man denkt! Eigentlich wollte ich mit unserer Thunderbird ins Tessin fahren.

Daher brachte ich sie kurz vorher zu Hedi für eine kleine Reparatur. Dort stand schön sauber die rote Rocket III, die wir schon mal brauchen durften und schon war ich meinen blöden Spruch los, dass es doch toll wäre, wenn dieser Töff im Tessin stehen würde! Hedi hat das natürlich aufgeschnappt, aber vorerst nichts gesagt. Am Donnerstag Abend vor der Abfahrt erhielt ich dann Hedis Anruf: Ob es mich sehr stören würde, mit dem roten Kampfbrocken ins Tessin zu fahren? Ja oder Ja? Nach einer Überlegungszeit von 0,2 Sek. habe ich endlich zugesagt und in der gleichen Minute sass ich auf dem Roller zu Hedi, um das Teil abzuholen.

Am Freitag Mittag gings dann bei schönstem Wetter und mit unendlich Power unterm Arsch los! Bis zur Aareschlucht war es bekannt langweilig, mit Ausnahme von zwischenzeitlichen Beschleunigungsorgien auf der Autobahn. Unglaublich, wie der Brocken vorwärts drängt. Mit den Pässen fing dann die Arbeit aber an. Die Grimsel ist relativ offen, also noch kein Problem für so ein grosses Motorrad. Furka und Oberalp sind teilweise schon enger und ich war

etwas mehr gefordert! Durch das Rheintal und die Rheinschlucht gelangten wir nach Bonaduz und dann nach Thusis. Auch die Via Mala Schlucht hat extrem Spass gemacht! Die richtige Schwerarbeit begann dann am San Bernardino. Da hat es viele enge Spitzkehren und die erforderten meine ganze Kraft und Erfahrung, damit wir einigermassen flott unterwegs waren. Aber es hat enorm Spass gemacht, so eine Wuchtbrumme mal über einen engen Pass zu treiben. Zum Dessert dann noch Gravesano-Arosio-Vezio mit Schwung! Geil! Ein wenig müde war ich schon, aber es war ein toller Tag mit einem absolut verrückten Töff!

Der Abend in Vezio verlief wie immer sehr gemütlich. Sehr viele klassische Töffs waren angereist und auch viele Leute, die ich schon lange nicht mehr gesehen habe. Am Samstag gab es dann einen Ausflug mit dem roten Monstrum mit meiner Tochter Mariana als Sozia. Zwar hat sie über mangelnden Sitzkomfort gemurmelt, doch die unglaubliche Beschleunigung in jeder Lebenslage hat auch sie beeindruckt. Das Ding schiebt auch zu zweit ohne Unterschied und Ende! Atemberaubend!

Nach einem gemütlichen Tag folgte ein toller Abend mit guten Kumpels, feinem Essen, gutem Wein und noch besserem Bier. Halt eben Vezio! Wer nie da war, hat was verpasst. Meine Töchter Mariana und Gina haben jedenfalls den Abend bis in den Morgen genossen. Wir fuhren gewohnt früh weg und hatten eine tolle Fahrt über den Lukmanier. In Disentis gab es dann auch für uns Frühstück. Komischerweise wollte der Hotelier den Primo-Colazione-Bon von Vezio nicht akzeptieren. So haben wir halt mit harter Währung bezahlt.

Über Oberalp und Furka zurück Richtung Heimathafen und ab der Grimsel wurde der Verkehr schon penetrant. Also Flucht nach vorne und möglichst rasch heim. Wir freuen uns auf Vezio 06, das 20 jährige Jubiläum !!

Besten Dank an unsere Freunde im Tessin für die Organisation dieses tollen Treffens.

Euer Präsi Franz

Letztens an einem Sonntag Abend bei der Tagesschau wurde mir wieder mal bewusst, zu welcher unmöglichen Gattung Strassenbenutzer wir alle gehören:

Am Klausen wurde bei schönstem Wetter Radar gemacht. Logischerweise waren nicht alle mit genau 80 kmh unterwegs. Da es darum ging, die Töff-Fahrer wieder mal in ein schlechtes Licht zu rücken, wurden auch nur die Töffler zu ihren Sünden befragt. Der Erste, der vor Mikro und laufender Kamera hinhaltend musste, war mit der affenartigen Geschwindigkeit von 101 kmh!! unterwegs. Man stelle sich mal dieses Verbrechen vor. Raser! Rowdie! Unmöglich! Der nächste Sünder schlug dem Fass den Boden raus. Er brachte es auf sagenumwobene 109 kmh. Ausserorts notabene. Schlimm! Ganz am Schluss des Berichtes wurde nur ganz kurz vermerkt, dass der Rekordhalter an diesem Tag ein Mercedes mit 125 kmh war. Der wurde aber nicht interviewt, über den wurde auch nicht gelästert. Mit dem Auto ist es offensichtlich weniger gefährlich, so schnell zu fahren. Denn der Aufhänger des Berichts waren ja die bösen Töff-Fahrer, die an schönen Sonntagen über die Pässe herfallen wie Fliegen über den Mist. Was lernen wir daraus? Wenn zwei dasselbe tun, ist es noch lange nicht das Gleiche! Ich werde denn Verdacht nicht los, dass es wieder einmal darum ging, nur die Töff-Fahrer ins schlechte Licht zu rücken. Oder hat wohl irgend ein Amt



## 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. 044 465 34 32 G  
rainer@herr.com  
PC-Kto. 80-34771-3
- Sekretär** Werner Boll  
Haldenstrasse 80  
8400 Winterthur  
Tel. 052 202 32 26  
Mobile 079 688 42 02  
werner.boll@bluewin.ch
- Beisitzer** Lukas Handschin  
Langhaus 5  
5400 Baden  
Tel. 056 221 28 12 P  
Tel. 044 218 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** 3 x jährlich

## WEB-SITE

- www.british-bikes.ch  
**Werner Boll**  
werner.boll@bluewin.ch

## WHERE TO MEET

## REGIONAL-STÄMME

- Berner Oberland**  
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 Zürer**  
Mühlestr. 14, Postfach 542  
8840 Einsiedeln  
Tel. 055 412 76 29
- Regio Basiliensis**  
**Neu** jeden 1. Mittwoch des Monats  
Restaurant Drehscheibe  
4132 Muttenz
- Stammvater Patrick Rinderknecht**  
Pappelstr. 8, 4123 Allschwil  
Tel. 061 482 21 78
- Olten u. Umgebung**  
jeden 3. Freitag des Monats  
Restaurant Tell  
4922 Bützberg
- Stammvater Peter Gemperli**  
Wolfwilerstr. 69,  
4623 Neuendorf  
Tel. 062 398 23 01
- Zürich/Ostschweiz**  
jeden letzten Freitag d. Monats  
Restaurant Rose  
8425 Oberembrach

- Stammvater Rainer Herr**  
Birmensdorferstrasse 337  
8055 Zürich  
Tel. 043 960 23 70 P
- Aargau** jeden 3. Do. des Monats  
Restaurant Bären,  
5224 Unterbözing
- Stammvater Lukas Handschin**  
Badstrasse 18b  
5400 Ennetbaden  
Tel. 056 221 28 12 P

## Per la Svizzera Italiana:

## Pour la Suisse Romande:

- Christophe Parel**  
Parc 6  
CH-2300 La Chaux-de-Fonds  
Tél. 032 913 52 65  
Fax 032 913 52 65

## MUTATIONEN

## NEUE MITGLIEDER

- Philipp Schneider**  
Siebenbettiweg 6  
4124 Schönenbuch
- Georges Frossard**  
Birmannsgasse 30  
4055 Basel

**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**



**33rd International  
Black Shadow Rally  
12.-14. August 2005**

CH-4432 BIRSWILLEN  
RESTAURANT TOMMÜHLE  
TELEFON ++41 71 744 16 27

FREE LIVES CAMPER AWARDS  
EXCLUSION BARBQUE BAR CAMPERE  
LIVE BAND - THE RUBBHECKERS

MC BLACK SHADOW INFO:

RODGER SARR  
++41 76 641 67 92  
SIMI MARQUART  
++41 71 758 88 88  
www.blackshadow.ch  
info@blackshadow.ch

# MAC IN MUNICH

BY MAC RECHER



**Im Rahmen meiner Ausbildung zum Mechatronik-Ingenieur gilt es drei Praktika zu absolvieren. Für meine zweite Industriephase hatte ich mich bei BMW Motorrad beworben und erlebte neben der Arbeit auch sonst viel Interessantes.**

Die etwas abenteuerliche Fahrt zum Vorstellungsgespräch mit der Honda VFR meines Kollegen war ja bereits in einer früheren Ausgabe des CN zu lesen. Seither haben mich einige CN-Leser gefragt, ob es mir im Praktikum gefalle. Solche Reaktionen freuen mich natürlich, denn sie zeigen, dass meine Berichte gelesen werden. Doch mittlerweile residiere ich mit meiner Freundin Céline im Elsass in Riedisheim nahe Mulhouse.

München ist als teures Pflaster bekannt und diesen Ruf hat es nicht zu Unrecht. Glücklicherweise hatte ich im BMW Wohnheim an der Motorstrasse ( was für ein klangvoller Name...) ein Zimmer bekommen, wo ich von September bis Dezember 2004 gelebt habe.

Mein Praktikum fand bei der Abteilung « Konzeptentwicklung Antrieb » statt, die sich um die Vorentwicklung, Entwicklung und zum Teil auch Serienbegleitung von Motoren kümmert. Es muss hier wohl nicht speziell erwähnt werden, dass dieses Praktikum für mich die Erfüllung eines Traums war. Wenn ihr euch jetzt fragt, wieso ich nicht nach England gegangen bin, dann muss ich plump antworten, dass sie mich da nicht wollten. Um dort ein Praktikum absolvieren zu können, muss man sich schon ein Jahr vorher melden und da war ich zu spät dran...Naja, vielleicht klappt es ja für die Diplomarbeit 2006, ich bin ja jetzt vorgewarnt !

Wie dem auch sei, ich wurde während des Praktikums hervorragend betreut und bereue es nicht im geringsten, zu BMW gegangen zu sein. Doch keine Angst, ich bin immer noch Triumph loyal und habe trotz Mitarbeiterrabatt keine BMW bestellt. (Wengleich auch die C1 Angebote wirklich verlockend waren...hihi, Scherz am Rande)

Was hat mir dieses Praktikum gebracht ? Viele Kilometer auf deutschen Autobahnen, die ich zum grössten Teil mit dem Abteilungsfahrzeug, einem BMW 530d mit Navigationssystem, zurückgelegt habe. Welch ein Gefühl, mit einem nigelneuen BMW 530d 6000 km unterwegs zu sein ! Schön auch, wenn man auf den unbeschränkten Abschnitten der Autobahn den Tempomat auf 230 km/h setzen kann...An solche Reisegeschwindigkeiten könnte man sich doch glatt gewöhnen. Ich sammelte auch viel Erfahrung mit der umfangreichen Bordelektronik, doch trotz aller Bemühungen lernte ich nicht, die nette Damenstimme über den Spracheingabemodus zu befehligen. Mit einer Engelsgeduld liess sie mich wissen: « Bitte sprechen Sie ! Ich habe Sie nicht verstanden ! Bitte wiederholen Sie die Eingabe ! » Ich habe es mit meinem besten Schulhochdeutsch und mit allen mir bekannten deutschen Akzenten, vor allem natürlich bayrisch, versucht. Es half alles nichts.

Als ich von meiner ersten Dienstfahrt zurückkehrte, musste ich mir den Spott meiner Arbeitskollegen anhören, denn scheinbar hatte ich für die Strecke zweieinhalb Mal länger als normal gebraucht. Die Schuldige war schnell gefunden, denn es war meine elektronische Beifahrerin, die mich quer durch eine Grossbaustelle in München gelotst hatte, im Glauben, mir den kürzesten Weg zu weisen. Fortan hatte ich immer eine Karte zur Hand, um die Wegführung zu kontrollieren.

Als ich Versuchsteile für die K 1200 S zum Gleitsteinschleifen bringen musste, durfte ich sogar mit dem neuen BMW Überflieger, eben dieser K 1200 S die 400 km zurücklegen und ich zögerte natürlich nicht, den 167 PS ordentlich die Sporen zu geben. Die Tachonadel überschritt dabei die 270 km/h Grenze und ich hatte den Eindruck, statt auf einer zweispurigen deutschen Autobahn, auf einer schweizer Überlandstrasse unterwegs zu sein. Aber es ist schon ein geiles Gefühl wenn man sonst Naked Bikes fährt und plötzlich ist da eine gut ausgelegte aerodynamische Verkleidung, die den ganzen Winddruck vom Körper abhält. Da macht rasen gleich doppelt so viel Spass ! Oberhalb von 8000 bis 10500 Umdrehungen fühlt sich der auf Höchstleistung getrimmte Reihenvierzylinder richtig wohl und legt sich voll ins Zeug. Zwei mit doppelter Kurbelwellendrehzahl rotierende Ausgleichswellen beseitigen den Massenausgleich zweiter Ordnung. Und das Schönste dabei ist, dass die Ergonomie nicht vernachlässigt wurde, denn auch nach mehrstündigem Autobahnheizen steigt man entspannt ab. Aber eben, in der Schweiz sind unbeschränkte Autobahnabschnitte äusserst rar geworden und deshalb vermag mich ein etwas characterschwacher, wenn auch sehr potenter Reihenvierzylinder nur für wenige Stunden in den Bann zu ziehen. Das Fahrwerk spricht sehr fein an und bei einem Blick auf die vorne verbaute Hossak-Gabel (Oh Entschuldigung, BMW nennt sie Duolever...) sieht man, wie fein diese geniale Konstruktion anspricht, denn die Unebenheiten der Fahrbahn werden so effizient herausgefiltert, dass man den Eindruck hat, auf einem Kleinkinderpo-

po unterwegs zu sein. Natürlich reichen diese Autobahnkilometer nicht aus, um einen fundierten Testbericht zu schreiben, aber dies waren meine ersten Eindrücke. Ansonsten arbeitete ich vor allem am Ventiltrieb der K1200S, der mit Schleppebeln funktioniert und enormen Beschleunigungen standhalten muss, da der Ventilhub im Klassenvergleich der hochdrehenden Reihenvierzylinder sehr gross ist.

Mein zweites Projekt betraf den Zylinderkopf des traditionellen Zweizylinder Boxermotors, der durch geänderte Einlasskanäle, sowie grössere Ein- & Auslassventile nochmals 10 PS mehr als die Serienversion ausspucken soll. Ich betreute die Strömungsprüfstandsmessungen, an denen drei unterschiedliche Einlasskanalgeometrien gegen den derzeitigen Serienkopf gemessen wurden. Bei einer Strömungsprüfstandsmessung wird durch einen Zylinderkopf, in meinem Fall ein Beruhigungsrohr, Zylinderkopf, Einlassventil und Zylinder Luft gesaugt und der Druckunterschied zwischen Beruhigungsrohr und Absaugstrecke gemessen. Dieser Unterschied wird in 1 mm Schritten des Einlassventilhubes gemessen. Diese Messungen fanden bei der M GmbH statt, der BMW-eigenen « Tuningfirma », wo noch so manch anderer interessanter Motor an den zahlreichen Prüfständen getestet wurde.

Ich fühlte mich auf jeden Fall sehr wohl unter all den motivierten Mitarbeitern, die hier an der nächsten Generation von BMW-Traumautos arbeiten. Es war die Zeit der Pressevorstellung des neuen M5 mit 507 PS, welcher von der Fachpresse als « Eier legende Wollmilchsau » hoch gelobt wurde. Ich musste die während zwei Tagen ermittelten Daten erfassen, auswerten und anschliessend dem Chef der Motorradentwicklung, Herrn Nehse, präsentieren mit meiner Empfehlung der besten Variante. Besonders geschätzt habe ich die üblichen (Zitat : « Jetzt machma erstma a gscheite Brotzeit ! »), fast eine Stunde dauernden « Imbisse » am Freitag morgen von 0900 Uhr weg. Während dieser heiligen Brotzeit ruht die Arbeit (Telefonanrufe kommen eh nur vom Ausland, also alle Gebiete ausserhalb Bayerns, werden aber nicht beantwortet) und es werden « mindestens drei Weisswürschtl, Brezn und a hoibe Moass Bier » vertilgt. Geselligkeit ist garantiert, und der Kater von Donnerstag Abend ist auch schnell ersäuft.

Soviel zur Arbeit, aus Geheimhaltungsgründen darf ich an dieser Stelle nicht mehr verraten. Doch wie gesagt, auch die Freizeit wusste ich zu gestalten. Im Olympiabad, das anlässlich der Olympiade 1972 eröffnet wurde, fand jeden Montag Abend ein Training des Tauchclubs Delphin statt. Im 5 Meter tiefen Becken des 10 Meter Sprungturms wurde der Gebrauch der SCUBA-Ausrüstung perfektioniert und auch ich als Ausländer wurde warmherzig aufgenommen und durfte, obwohl ich keinen Tauchschein besitze, an den Trainings teilnehmen. Das Schlaglicht des Jahres war das Nikolaus-tauchen, als zwei Teams Aufgaben wie Unterwasserschrauben (das konnte ich auswendig) oder mit abgeklebter Taucherbrille durch Ringe tauchen mussten. Zum Schluss musste in der Mitte des Beckens unter einem schwimmenden Tannenbäumchen ein Weihnachtslied gesungen und möglichst schnell ein Mandarinchen gegessen werden. Es war « A Gaudi », wie der Bayer zu sagen pflegt.

Oktoberfest ? Ach ja, das war ja auch noch. Der einzige Vorteil, den ich diesem wahnwitzigen Massenanstoss abgewinnen kann : Man hat mehr Platz in den Pubs, die Innenstadt ist nicht gar so voll. Wobei das auch nur solange wahr ist, wie die « Wiesn » geöffnet ist, denn danach stolpern die noch fortbewegungsfähigen Wiesn-Besucher in die Pubs und saufen dann noch weiter bis der Notarzt kommt. Ich bin ja auch kein Kostverächter, was Alkohol anbelangt, aber so viele Besoffene während zwei Wochen sind einfach zuviel. Aus Neugierde und weil alle Arbeitskollegen hingehen wollten, bin ich auch auf die Theresienwiese mitgegangen. Es war eine « once and never again experience ». Um einen Tisch im Schotthamel-Zelt reservieren zu können, musste unser Abteilungsleiter pro Nase 2 Mass Bier und « a hoibes Hendl » im Voraus bezahlen. Na gut, das ginge ja noch, aber am Tisch, an dem 10 Personen sitzen müssen, hätten höchstens 6 bequem sitzen können. Deutsches Effizienzdenken, was will man ? Überhaupt ist alles sehr streng geregelt. Man darf zum Beispiel auf den Bänken stehen, aber entweder muss man auf dem Bank sitzen oder komplett stehen, man darf zum Beispiel nicht auf dem Tisch sitzen und die Füsse auf den Bank stellen. Da kommt sofort ein Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes und weist einen an, eine der beiden

erlaubten Positionen einzunehmen. Dass neben den horrenden Preisen unser Kellner auch noch äusserst unfreundlich war ( er beschimpfte mich als Preussen, das ist zirka die schlimmste Beleidigung, dessen ein Bayer auszusprechen fähig ist ) gab mir den Rest. Den Blödsinn muss man sich meiner Meinung nach nicht geben, wenn man zufällig mal im September in München ist.

Damit der Leser ein nicht zu negatives Bild von München bekommt, will ich auch noch meine Besuche jeden Donnerstag im Irish Folk Pub ([www.irish-folk-pub.de](http://www.irish-folk-pub.de)) schildern, die immer ein Hochgenuss waren. Es gibt in München vier nennenswerte irische Pubs, aber das Folk Pub ist mit Abstand das Beste. Jeden Donnerstag findet dort ein Live Konzert mit irischer Musik statt. Verpasst habe ich keines und es hat sich jedesmal gelohnt. Neben gutem Guinness gibt es auch traditionelle irische Gerichte zu probieren. Ede und Heidi, das Besitzerohepaar seit 1977, geben sich alle Mühe, dass sich der Gast wie zu Hause, also wie in Irland fühlt. Die Inneneinrichtung ist richtig gealtert und das spürt man, es fühlt sich echt an. Mit John Barden, einem Iren, der seit Eröffnung des Pubs regelmässig als Musiker auftritt, bin ich ins Gespräch gekommen und es ist eine Freundschaft entstanden. Dank Reiner, seines Zeichens Musiker und dank der Mitfahrgelegenheit in seinem Wohnmobil konnte ich auch weiter entfernte Auftritte Johns besuchen. Reiner bevorzugt die Bezeichnung « mobile Ausnüchterungszelle » und das nicht zu Unrecht...So, jetzt wisst ihr genug. « Servus sozi und pfiets eich » Mac





# CELTIC TRAIL 2005

BY ROLLI W.



**Eigentlich wollten wir jeweils im 3Jahres-Rythmus eine 14tägige Reise ins Vereinigte Königreich machen. 1996 die "Highlander Tour" (mit den alten Hobeln) nach Schottland, 1999 die "Holy Pint Tour" nach England, 2002 haben wir ausgelassen und jetzt im 2005 der "Celtic Trail".**

Wenn alle mitgekommen wären die es angedroht hatten, wären wir ca. 10 Leute gewesen und ich hätte die Reise dann wohl besser «Schleckermann-Tour zum Loch Ness» genannt.

Treffpunkt war am 4. Juni 2005, um 0900 Uhr vor "Hangman" Schneiders Garage am Wasgenring in Basel.

Mit Rolli G. als erfahrenem Linksfahrer (war schon bei den ersten beiden Reisen dabei), Megge Ermacora, er konnte auch schon Linksfahrerefahrung vorweisen (hat er doch auf der Insel vor ca. 20 Jahren einen Mini beim Rechtsabbiegen geschrottet), der Verlorene Sohn Walti Studer als Neulinkser (aber er wird's schon packen, er hat es ja auch wieder auf den Töff geschafft) und mir als 4ten im Quartett (süchtig nach der linken Strassenseite) waren wir also komplett und zur Abfahrt bereit.

Kurze Routenbesprechung und ab, Richtung französische Grenze. Mit dem Frankreichteil der Reise möchte ich Euch nicht gross langweilen, nur soviel: Wir haben auf dieser Reise nur zwei mal schlecht gegessen – in Frankreich!

Am Sonntagabend (da wir ja auch Ferien hatten, planten wir 2 Tage für die Fahrt zum Fährhafen) kamen wir gerade rechtzeitig zum Verlad in Zeebrugge an

und konnten direkt auf die *Superfast IX* fahren. Die Bikes wurden mit Gurten festgezurt und wir konnten unsere Kabine entern. Nach der Kojenverteilung, Duschen und Umziehen (in 2 Etappen wegen der Grösse der Kabine), trafen wir uns an der Bar zum Apéro. Während Rolli G. und der "Megge Half Pint" beschlossen die Zeit bis zum Dinner an der Bar zu verbringen, wollten der VSW Studer und ich die Annehmlichkeiten des Schiffes ausnutzen und verzogen uns in den Wellnessbereich zu Massage, Sauna und Whitpool. Danach trafen wir die andern wieder an der Bar. Das Abendessen war exzellent (die Küche gab alles) und nach ein paar Runden "3 pints and a half, please" an der Bar von Heinz Durrer, waren wir bald reif für die Koje.



Der VSW weckte uns am Montagmorgen um 7 (da ist die Welt nämlich noch in Ordnung) mit dem "Early Morning Tea" so blieb genug Zeit um Sonne, Wind und die Durchfahrt unter der Firth of Forth Bridge an Deck zu geniessen, bevor die Superfast IX pünktlich um 10 Uhr in Rosyth anlegte. Es war eine wirklich erholsame Seefahrt, nicht mal der nicht seefeste Megge musste kotzen, oder lag es wohl an seinen "Half Pints"?

Any ways – wie der Franzose zu sagen pflegt – in Rosyth hielten wir an der ersten Tankstelle um Treibstoff aufzufüllen und die Route zu bestimmen: Perth links umfahren und dann auf die A93 Richtung Breamer, Balmoral. Dort wollten wir die «Royal Lochnagar-Destillery» besichtigen. Da wir jedoch 15 Minuten zu spät für die letzte Tour waren, fuhren wir weiter bis Ballater, wo wir die erste Nacht blieben.

"Same procedure like every day" – B&B suchen, duschen, umziehen und ab ins Pub. Im "Prince of Wales" testeten wir die "Real Ales" (die werden von Hand gepumpt). Die Bestellung lautete wie dann immer: "Three pints and a half of..., please". Der Megge bestellt nämlich immer nur "Half Pints" was ihm jeweils skeptische Blicke der Schotten und von der Wirtin im Bridge Hotel in Bonar Bridge auch den Spitznamen "Half Pint" einbrachte. Männer die auf der Insel "half pints" (0.25l) bestellen, sind dort genauso suspekt wie Frauen, welche "Pints" (0.56l) trinken.

Am nächsten Morgen genossen wir unser erstes schottisches Frühstück: Zerealien (grässliches Wort), Orangensaft, Rührei mit Speck, weissen Bohnen, Pilzen, eine 1/2 Tomate und die berühmten Würstchen sowie Toast, gesalzene Butter und bittere Orangenmarmelade, dazu natürlich Tee. Mniam! Danach waren wir fit für den ganzen Tag, der uns



von Ballater via Grantown-on-Spey über die Südstrasse des Loch Ness, Fort Augustus bis Urquhart Castle, wo die meisten Nessi-Sichtungen getätigt wurden. Megge und der VSW besuchten die Burg, während Rolli G. und ich uns in die Sonne legten (wir haben die Ruine letztes Mal schon gesehen). Danach wetzten wir weiter über Drumnadrochit nach Muir of Ord, wo es uns diesmal noch zur letzten Besichtigungstour der Glen Ord Destillery reichte. Danach deckten wir uns noch mit je einer Flasche des Single Malt (als Souvenir) ein und fuhren auf der A836 bis Bonar Bridge, wo es zum «z' Nacht» Haggis, Tatties und Neeps, sowie die obligaten 3 1/2 Pints gab und Megge seinen Namen "Half Pint" fasste. Danach war noch ein Spaziergang angesagt, war es doch um 11 Uhr abends noch taghell und Bewegung ist ja gesund.

Der nächste Tag brachte uns nach John o'Groats (Touristennepp), dann nach Thurso, wo ich meinem Vorderreifen etwas Luft verpasste und wir unseren Mägen ein ausgezeichnete "Fish 'n chips" gönnten bevor es auf die Single Track-



Roads ging. Bettyhill, Tongue, Altnaharra, Hope, Durness, Laxford Bridge bis Kylestrome, wo wir ein tolles B&B mit Blick auf Loch Glencoul fanden. Zwei Nachteile hatte der Ort (Ha, Ort! 7 Häuser im Umkreis von 4 Meilen und das einzige Pub 2 Meilen entfernt über einen Hügel mit 12% Gefälle) wir mussten mit 2 Töffs ins Pub und ich das Doppelbett mit Walti und seinem Stoffesel teilen. Der VSW schlief ja relativ ruhig, aber das Stofftier drehte sich die ganze Nacht wie ein Spießbraten (oder war es umgekehrt?).

Was dann am Donnerstag folgte war der pure Wahnsinn. Bei bedecktem Himmel führen wir der Kompassnadel gen Süden los. Ein paar Kilometer hinter Ullapool bogen wir auf die A832 bis Kinlochewe an, dort auf die A896 bis Shieldaig. Dann folgten wir einer B-Strasse auf die Halbinsel Applecross (Poah!)

Als wir später am Eilean Donan Castle ankamen war der Kulturteil der Reise angesagt und so besichtigten wir das alte Gemäuer, das sehr beeindruckend ist. Darauf folgte das absolute Highlight der Reise: Von Loch Duich auf der A87 nach Invergarry – 75 km ohne Dorf, Stadt, Verkehrsschilder – und fast kein Verkehr!

Das änderte sich erst vor Fort William, wo wir den letzten Abend als Quartett





# TRIUMPH



**Ernst Uhlmann AG  
3257 Grossaffoltern**

**032 389 20 45**

## **Kawasaki**

**Verkauf, Reparaturen, Service  
und Motorradvermietung**

### **Moto-Center Katzensee**

**Mühlackerstrasse 100  
8046 Zürich, Tel. 044 371 10 50**

# TRIUMPH

## CLUBBOX

**NEUE ARTIKEL  
IN VORBEREITUNG!**





verbringen sollten – "Half Pint" hatte nämlich nur eine Woche Ferien und am Freitagabend fuhr seine Fähre von Rosyth wieder nach Zeebrügge. Wir fanden ein exzellentes \*\*\*\* B&B mit Blick auf Loch Eil. Nach «Pudern und Panieren» wie es Andi Weber mal so schön ausgedrückt hat, machten wir uns auf in die Stadt. Wir entschieden uns für ein indisches Restaurant, was sich als sehr gute Wahl herausstellte um den Abschied von Megge gebührend zu feiern. Im "Ben Nevis-Pub" mit ein paar "3 Pints and a half, please" und Live-Musik beendeten wir dann den Abend.

Am Freitagmorgen trennten sich unsere Wege, Megges Richtung Oban und dann nach Rosyth, unserer in die örtliche Tourist Information. Da das Wochenende vor der Türe stand und die freien B&Bs knapp sind, beschlossen wir über das Weekend in der Nähe zu bleiben und gemütlich anzugehen. Nachdem wir durch die TI-Vermittlung ein B&B in Banavie fanden und dort das Gepäck abgeladen hatten machten wir uns auf den Weg nach Mallaig, einer der Fährhäfen für die Isle of Skye, es war sonnig und ich war gespannt, denn ich kannte Skye bis

jetzt nur bei Regen. In Armadale angekommen folgten wir der Strasse bis Harrapool und dann der A850 bis Portree. In zügigem Tempo (ohne Gepäck) genossen wir die gut ausgebaute Strasse, um plötzlich von einem einheimischen Insel-Insulaner auf einer Uralt-Suzuki in mörderischem Tempo überholt zu werden. Es sah aus als ob er auf der Maschine (mit einem Fahrwerk aus dem vorigen Jahrhundert) um die Kurven Twist tanzen würde; aber der kannte jede Ecke und war bald hinter einer Biegung verschwunden. Nach diesem Erlebnis gab es in Portree erst einmal Tee und Sandwiches.

Da wir doch mehr Zeit als angenommen benötigten, war für die 2. Hälfte der Insel eine etwas «härtere» Gangart angezeigt. Zu diesem Zweck wechselten Walti und Rolli G. die Maschinen und der Gloor übernahm auch gleich die Aufgabe des Pfadfinders. Dabei demonstrierte er dem VSW, dass dessen Thunderbird Sport auch mit nur 83 PS (oder so) schnel-

ler als – vermutet – läuft. Wie wir dann feststellten, läuft sie sogar noch schneller. Dem Walti müssen die Augen getränt haben als er zusehen musste, wie Rolli G. die T-Bird über die Insel fliegen liess. Jedenfalls waren wir rechtzeitig beim Fähranleger für die Überfahrt zurück nach Mallaig. Wieder im B&B, schaffte ich es nach einigen Telefonaten, bei einem Motorradshop in Oban einen neuen Hinterradpneu für meine Kawa zu bestellen; Skye hatte definitiv die letzte Profilrille gefressen.

Das Wochenende war sonst eher geruhsam, ohne viele Meilen im Sattel, sondern: Shoppen, im Park in der Sonne liegen, Go-Kart fahren und in den Pubs herumhängen – kurzum: Ferien!

Spätabends fuhren wir dann im Taxi zurück ins B&B. Wir haben ja zuerst dem Sutter Werni in Basel angerufen, dass wir sein Taxi benötigen, aber für die gebotenen £ 4.90 wollte er nicht einmal um den Claraplatz fahren, geschweige denn, die 4 Meilen von Fort William nach Banavie.

Montag morgen war dann wieder Packen angesagt und dann ging es nach Lochaline, wo wir zur "Isle of Mull" übersetzten und auf der Hauptstrasse (80%







davon ist Single Track) bis nach Tobermory führen. In diesem malerischen Hafenort bekamen wir das letzte freie B&B. Nach einem ausgezeichneten Nachtessen (2 x Lamm, 1 x Haggis + 3 Pints) spielten wir ein paar Runden Pool und testeten, ob der Tobermory Malt wirklich so gut ist, wie man uns erzählte. Nach ca anderthalb Flaschen waren wir restlos davon überzeugt und konnten beruhigt schlafen gehen.

Das B&B war ok, nur mussten Walti und ich uns wieder das Doppelbett teilen (Rolli Gloor bekam altersbedingt das Einzelbett), was aber dank dem Tobermory Malt kein Problem war. Nicht einmal Waltis Esel drehte sich in dieser Nacht. Dieser musste sich nämlich seit Fort William das Bett mit meiner Minnie Maus teilen. Die hatte ich der Dame im Reisebüro, wo wir die Rückfahrt von Hull nach Zeebrügge gebucht hatten, abgeschwatzt, damit Waltis Esel nicht so alleine war. Wir waren jetzt also zu viert im Doppelbett!

Nichtsdestotrotz – am Morgen waren wir erstaunlich fit und umrundeten nach

dem Breakfast noch die Insel, bevor wir um 13 Uhr die Fähre nach Oban «enter ten». In Oban regnete es! Nach einem kurzen Infostop beim TI führen wir zur Motorradwerkstatt wo bereits mein neuer Reifen wartete, den der Studer Walter bezahlte. Der Geldautomat in Fort William hatte mir nämlich meine Kreditkarte reingezogen, weil ich mir einfach den blöden Code nicht merken konnte und nach dem 3. Versuch... Jedenfalls habe ich jetzt eine neue Karte und den Code weiss ich auch! Wegen der hohen Luftfeuchtigkeit an diesem Nachmittag, beschlossen wir nicht weiter zu fahren und besuchten stattdessen das "War & Peace Museum" und als kulturellen Teil des Tages, ein oder zwei Pubs.

Der zweitletzte Tag in Schottland führte uns von Oban nach Edinburgh und dann auf der A68 nach Jedburgh, wo wir in einem alten viktorianischen Haus unsere letzte Bleibe auf der Insel fanden. Hier gab dann auch Waltis Kreditkarte vorübergehend den Geist auf und so konnten wir nur noch auf Rolli G. als unsere Reisekasse zurückgreifen. Wenig-

stens die funktionierte noch und so konnten wir unsere letzten Einkäufe tätigen.

Am Donnerstagmorgen das letzte "Scottish Breakfast" und ab ging die Fuhrer Richtung Grenze zu England. Ein kurzer Stop beim Grenzstein und weiter im Schnellzugtempo gen Hull, da dort 16.30 Uhr das Boarding begann.

Auch England ist toll zum Töfffahren, obwohl es mehr Verkehr als in Schottland hat und bedeutend mehr Speed Cameras. Das Unterschied gegenüber bei uns in der Schweiz ist, dass die Radars leuchtend gelb markiert sind und man erst noch mit einem Schild gewarnt wird. Das bewirkt, dass man an diesen neuralgischen Stellen (wo das Tempo wirklich aus SICHERHEITSGRÜNDEN reduziert werden muss) langsamer fährt!

Wir waren jedenfalls rechtzeitig und ohne "Flash" in Hull und hatten wiederum eine angenehme Überfahrt zum Kontinent. B & F erspare ich Euch wieder.

Bleibt nur noch zu sagen: Schottland ist eine Reise wert! Vor allem mit so tollen Reisegefährten wie "Half Pint", Rolli G., VSW, Waltis Esel und Minnie Maus.



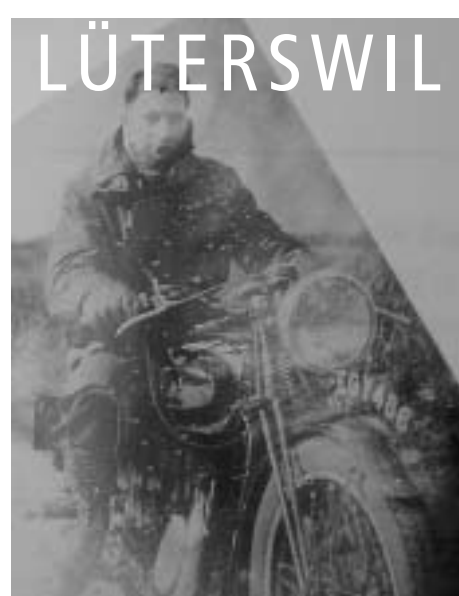
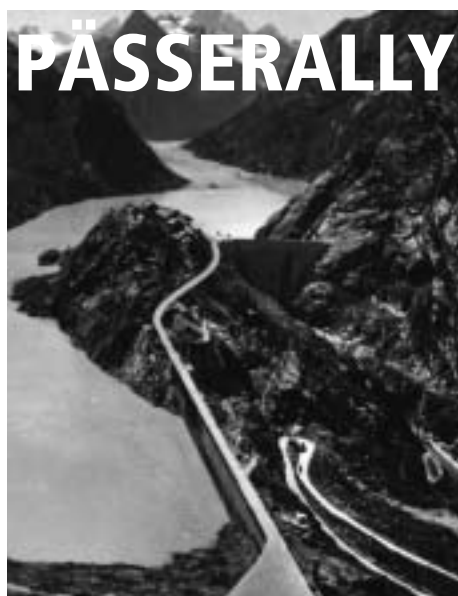
# N I C H T V E R G E S S E N !

## ACE DAY 2005



**WER  
INTERESSE  
HAT MITZU-  
KOMMEN  
KANN SICH BEI  
MIR MELDEN**

**ROLLI W.**



**5.-7. AUGUST 2005**

\*\*\*

**HOTEL ZUM WASSERFALL**

\*\*\*

**JAUN-DORF**

\*\*\*

**26.-28. AUGUST 2005**

\*\*\*

**HOTEL PAXMONTANA**

\*\*\*

**FLÜEHLI-RANFT**

\*\*\*

**28. AUGUST 2005**

\*\*\*

**OLDTIMERTREFFEN**

\*\*\*

**LÜTERSWIL**

\*\*\*

# DAS SBMC-JAHR AUF EINEN BLICK

16.07	JULI	CN-EVENT ANNEAU DU RHIN
05.-07.	AUGUST	PÄSSE-RALLY
12.-14.	AUGUST	BLACK SHADOW RALLY BÜRISWILEN
27./28.	AUGUST	JUBI-PARTY IM PAXMONTANA , FLÜELI RANFT
28.	AUGUST	OLDTIMER-TREFFEN IN LÜTERS WIL
9.-11.	SEPTEMBER	ACE-DAY (LONDON/BRIGHTON)
10./11.	SEPTEMBER	THUNERSEE-RALLY
	DEZEMBER	CHLAUSENHÖCK
30.	OKTOBER	REDAKTIONSCHLUSS CN 3/05

# ACHTUNG!

## ANMELDUNG FÜR DIE JUBI-PARTY

## VOM 27./28. AUGUST

## NICHT VERGESSEN!

# OTM

BY ROLLI W.



## **OTM, der erste Anlass im SBMC-Jahr – bedeutet den Einen gar nichts, den Andern die Möglichkeit, sich mit fehlendem Material einzudecken und dem SBMC-OTM-Team ein arbeitsreiches Wochenende mit sehr grossem Spassfaktor.**

Schon zum 4. Mal konnten wir unsere SBMC-Beiz am Oldtimer- und Teilemarkt in Fribourg führen.

Trotz anfänglich sehr schwachem Rücklauf auf den Aufruf von unserem Sekretär Dabbelyou\* im CN, waren wir an diesem Aprilwochenende dann doch genug Leute im Beizen-Team.

Die Ernst Uhlmann AG stellte uns drei sehr interessante Maschinen als Ausstellungsstücke zur Verfügung (Merci) und Franzl Stotzer, als verantwortlicher Chef-Beizer baute zusammen mit dem Team unser «The PUB» nach bewährtem Muster am Freitag auf, damit wir am Samstag loslegen konnten.

Die ersten Gäste sind jeweils die Aussteller, welche schon kurz nach 8 nach Kaffee und Gipfeli schrieten. Um 9 war dann die offizielle Türöffnung fürs Publikum.

Komischerweise verhalten sich die OTM-Besucher nie gleich; kamen sie letztes Jahr immer Schubweise um sich zu

verpflegen, so war es dieses Jahr stetig über den ganzen Tag verteilt – also keine Spitzen-Stress-Zeiten sondern angenehm, ohne Hektik.

Kommen am Samstag hauptsächlich die Spezialisten an den OTM – also die, welche gezielt etwas suchen und auch «draus kommen», so sind es am Sonntag eher das «normale Volk» welches den Oldtimer- und Teilemarkt in Fribourg besuchen. Es ist jedoch immer interessant und lustig, man trifft alte Bekannte, lernt neue Leute kennen und die Clubkasse profitiert erst noch davon.



Ich war bis jetzt jedesmal dabei und freue mich schon auf nächstes Jahr wenn unser Sekretär wieder den Aufruf im CN für den OTM rauslässt, denn die SBM-Beiz in Friburg ist echt ein starkes Stück.

\*Dabbelyou Erni ist schier verzweifelt und nur Dank psychiatrischer Hilfe von unserem Präsi hat er schlussendlich sein Amt nicht zur Verfügung gestellt!

# NEUE V-BSA?

BY ALAN CATHCART MMS 1982 (ODER SO) VON HASE AUSGEBRABEN



**Zehn Jahre, nachdem die letzte grosse BSA produziert wurde, stellt ein holländischer Ingenieur eine ungewöhnliche Maschine mit BSA-Emblem vor. Ist eine BSA-Generation im Kommen?**

## HEEMSKERK V-TWIN

Der 37-jährige Jan Heemskerk, ein Landmaschinen-Test-Betriebsleiter aus Nieuw Vennepe, Holland, ist kein British-Bike-Enthusiast.

Er viel mehr! Er besitzt im Moment eine AJS 7R aus den 50er Jahren und hatte in seinem Zweiradstall während der letzten 20 Jahre dutzende von englischen Strassenmaschinen, von Vincents über Nortons und Triumphs hin zu BSA. Am meisten angefressen ist er aber von den BSA's: «Ich hatte nie ein japanisches Motorrad und ich werde wohl auch nie eines besitzen. Nicht etwa weil ich glaube, diese Motorräder wären schlecht oder hätten kein gutes Styling. Nein, die Japaner haben sicherlich sehr gute Maschinen gemacht und werden noch manche gute bauen. Aber sie haben halt alle nicht diesen unverwechselbaren Charakter, sie haben keine Seele, keine Persönlichkeit. Deshalb begann ich, als die englische Töffindustrie langsam aber sicher dahinzusiechen begann, meine eigenen Maschinen zu kreieren».

Zuerst baute Heemskerk zwei Ausführungen mit dem luftgekühlten 1000er NSU Automotor mit einfachen obenliegenden Nockenwellen. Diese Antriebsquellen setzte er in BSA A 10 Rahmen, setzte einen Norton-Tank drauf und versah die Maschine mit einem Norton-Getriebe. Auf der Amsterdamer Show im März 1976 holte er sich damit den ersten Preis bei den Spezial-Umbauten. Danach wagte er sich wieder an etwas Neues.

«Ich war immer Liebhaber von V-Twins», sagt Heemskerk «und vor allem die Vincent, die ich hatte, war voll von guten Ingenieur-Ideen und ihrer Zeit sicher weit voraus. Bei dem Erfolg, den Maschinen wie Ducati oder Moto Guzzi wieder hatten, glaube ich, dass BSA oder Vincent genau Maschinen nach solchem Muster hätten bauen sollen, anstatt zu kapitulieren. Deshalb beschloss ich, eben selbst eine solche Traummaschine auf die Beine zu stellen».

## HINREISSEND

Das Resultat war eine Heemskerk V-Twin, an der Jan 1976 zu bauen begann und die 1982 fertig wurde. Das Resultat ist unwerfend. Über ein Jahr lang hat er an den Mustern und technischen Zeichnungen gearbeitet. Den Rahmen hat er selber entworfen und gebaut. Das Motorrad präsentiert sich in bester Verarbeitung. Die meisten etablierten Motorradfirmen wären wohl stolz, könnten sie ein solches Produkt vorweisen. Ganz in schwarz. Mit roten Zierlinien auf dem Tank und den Seitendeckeln und versehen mit dem BSA-Zeichen – ein Bijou von einem Töff.

Auf dem Motor ist sowohl der Name von BSA als auch jener von Heemskerk zu lesen, zu Recht, denn Heemskerk hat nicht einfach ein Serienaggregat übernommen. Der Motor: Nassumpfschmierung, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinder, je zwei Ventile. Die

Nockenwellen wurden von Piper/England geliefert. Leichtmetall-Zylinder mit 84 mm Bohrung und 96 mm Hub, Hubraum 1065 ccm. Zylindermuster BSA B 50. Zylinderwinkel 50° (wie bei der Vincent). Das Ölsystem ist eine Mischung aus BSA- und Norton-Teilen. Zwei Amal-Vergaser mit BSA-Luftfiltern wurden verwendet. Triplex Primär-Kette linksseitig, Norton-Trockenkupplung und ein Norton-Alternator sind weiter an der Heemskerk verwendete Einzelteile. Ein fünfter Gang ist beim grossen Drehmoment, das der V-Twin zur Verfügung stellt, unnötig. Jan selber hat keine Ahnung, wieviel der Motor leistet, da er ihn nie auf dem Prüfstand hatte. Auch die genaue Höchstdrehzahl kann er nicht genau angeben, da kein Drehzahlmesser montiert wurde. So um die 6'500 U/min dürften es schon sein und genug Kraft ist allemal da, um komfortables Fahren bei 80–90 Meilen pro Stunde (140–150 km/h) zu ermöglichen.

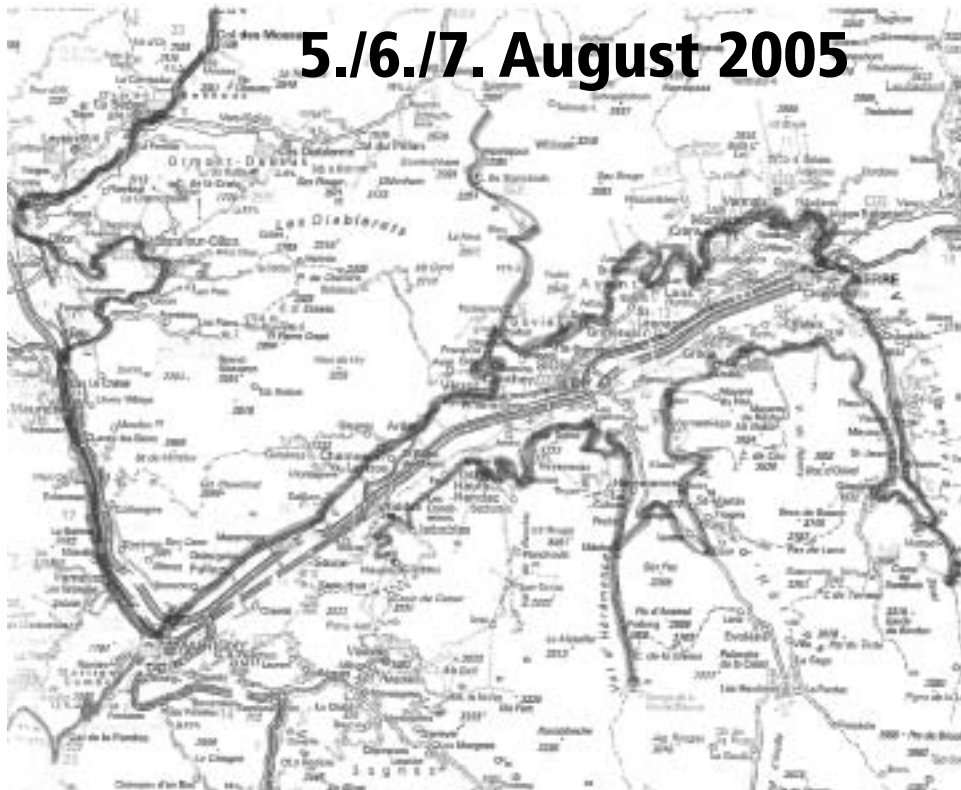
Die Maschine ist in einem Rahmen mit einfachem Rückgratrohr und unterer Doppelschlaufe eingebaut. Gummielemente zwischen Motor und Rahmen halten die Vibrationen in Grenzen. Benzintank, Vordergabel, Lenker, Räder und Bremsen sind Triumph-Komponenten, die Jan günstig von Triumph-Designer Brian Jones erwerben konnte. Die Auspuffanlage stammt von einer Norton Commando, während die hinteren Federbeine von Marzocchi sind. Die Maschine hat nun die ersten 2000 Testkilometer hinter sich und überall, wo Heemskerk damit auftaucht, ist er sich einer Menschenansammlung sicher. Ruhig, sanft zu fahren, trotzdem kräftig und drehmomentstark, ist die Heemskerk eine Maschine wie sie BSA-Triumph tatsächlich hätte bauen können oder sollen. Und noch etwas – kein Tropfen Öl war unter dem Motor zu sehen, auch nach ein paar Stand-Stunden im Fahrerlager von Zandvoort nicht!





# AUSSCHREIBUNG PÄSSE RALLY 2005

## 5./6./7. August 2005



Liebe SBMC-ler

Dieses Jahr geniessen wir die Nebenstrassen und Täler im Wallis.

- Für Clubmitglieder ist kein Startgeld zu bezahlen.  
Nichtmitglieder bezahlen einen Unkostenbeitrag von CHF 10.–.
- Übernachtungen und Abendessen sind organisiert.
- Die Rallye findet bei jeder Witterung statt.  
Der Veranstalter kann bei schlechtem Wetter die Route abändern oder kürzen.
- Die Rallye ist KEIN RENNEN! Jeder ist für sich selber verantwortlich.  
Der Veranstalter übernimmt keine Haftung!
- Die Anmeldung ist verbindlich.  
Wer aus irgend einem Grund verhindert ist, muss sich unbedingt abmelden!
- ACHTUNG; KEIN BESENWAGEN!  
Jeder Teilnehmer soll sein Motorrad vor der Rallye kontrollieren.

Wir wünschen allen eine unfallfreie Fahrt und freuen uns auf Eure Anmeldung.

Theres und Jürg

### Anmeldung bis 01. August 2005 an:

Theres und Jürg Gerber, Länggasse 104, 3600 Thun Tel. und Fax: 033 223 17 70

Anzahl Personen  
Übernachtung im DZ mit Frühstück  
à CHF 50.– pro Person  
Hotel «Zum Wasserfall» Jaun-Dorf  
(026 929 82 06), **Freitag–Samstag**

Anzahl Personen  
Übernachtung im DZ mit Frühstück  
à CHF 52.– pro Person  
Hotel «Le Besso» Zinal  
(027 475 31 65), **Samstag–Sonntag**

## Programm

### Freitag 05. August

ab 17:30 Eintreffen der Teilnehmer  
Hotel zum Wasserfall, Jaun-Dorf  
026 929 82 06

### Samstag 06. August

07:30 Frühstück  
Eintreffen der restlichen Teilnehmer  
08:30 Abfahrt

### Route

Jaun-Dorf – Broc – Col des Mosses  
– Aigle – Villars sur Ollon (Pause) –  
Bex – Martiny – Conthey – Col du  
Sanetsch (Mittagessen) – Anzère –  
Crans Montana – Aminona – Sierre  
(Pause) – Val d'Annivers – Zinal  
(Übernachtung im Hotel Le Besso  
027 475 31 65).

### Sonntag 07. August

08:00 Frühstück  
09:00 Abfahrt

### Route

Zinal – Grimentz – Vercorin – Nax –  
Val d'Herens – Praz-Jean – Val  
d'Hèremence – Barrage de la Grande  
Dixence (Pause) – Vex – Haute-  
Nendaz – Mayens de Riddes (Mit-  
tagessen).

### Danach Verabschiedung und individuelle Heimfahrt.

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Adresse, \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

# TRIUMPH



## MEYER - MOTOS INS

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

[www.meyermotos.ch](http://www.meyermotos.ch)

[meyer-motos@gmx.ch](mailto:meyer-motos@gmx.ch)

## TURNERS EINSPRUCH...

BY CHRIGEL «ZÜ» ZÜRRER

Als Edward Turner starb, kam er zu Petrus an die Himmelspforte. Bei der Aufnahme sagte Petrus: «Du warst immer ein guter Mensch und du hast doch diese tollen Triumph Speed Twin Motoren erfunden, konstruiert und gebaut. Motorräder, die der Welt so viel brachten und heute noch erhalten sind. Nun, mein Sohn, darfst du dir aussuchen, mit wem du hier im Himmel die Zeit verbringen möchtest».

«Zuerst möchte ich zu Gott, ich habe da was zu klären. Später vielleicht mit einer hübschen Engelin auf Wolke sieben», antwortete Edward knapp und wurde umgehend von einem Engel mit geflügeltem Chromwellhelm auf die Chefwolke geleitet.

Dort angekommen sagt Edward: «Wenn ich mich nicht irre bist du der Erfinder der Frau!»

«Aber sicher» antwortet Gott.

Edward baut sich in voller Grösse vor Gott auf und sagt: «Mal ganz ehrlich von Meister zu Meister, da sind ein paar dicke Konstruktionsfehler dran, an deiner Erfindung!»

«Ach ja?» staunt Gott und zupft sich am Bart.

Edward führt weiter auf: «Erstens ist da eine zu grosse Unbeständigkeit der Oberflächenwölbung. Zweitens rattert das Ding ständig auf Höchstdrehzahl und drittens sind die meisten Hinterteile zu weich und wackeln viel zu viel. Viertens ist der Einlass zu nahe am Auspuff und sondert einmal im Monat Betriebsflüssigkeit aus. Fünftens sind in der Steuereinheit meistens Schrauben locker und das Einlassspiel stimmt nicht. Und – zu guter letzt sind die Unterhaltskosten übermässig hoch!»

Gott denkt kurz nach, mustert Edward von oben bis unten, geht zu seinem Laptop, tippt ein paar Zahlen ein, wartet kurz und sagt dann: «Stimmt, du hast recht, aber nach meiner Statistik reiten mehr Männer auf meiner Erfindung rum als auf deiner!!!»

Der Engel mit dem Chromwellhelm grinst still vor sich hin...

## *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](mailto:rainer@herr.com)

# MAC'S IRISH LOG 2. TEIL

BY Mac Recher



**Letztes Jahr war es wieder mal soweit, ich konnte dem Ruf der See nicht länger widerstehen und begab mich mit dem CCS, dem Schweizer Hochsee-Segelclub, auf grosse Fahrt in Irland.**

Montag, 19.07

Tagwache um 06.30 Uhr, ablegen um 08.00 Uhr. Das Wetter ist perfekt, Wind ist auch da, das Leben ist schön. In meiner Funktion als Bordmechaniker muss ich im Motorenraum zwei Glühbirnen wechseln und bei Seegang die Rollreffanlage des Vorsegels demontieren, da sie nicht sauber funktioniert. Wir gehen in Baltimore Harbour vor Anker, blasen das Beiboot auf und ich bringe als Taxichauffeur Flash und Frauke an Land. Sie versuchen, um 20.10 Uhr im einzigen Laden noch einzukaufen. Die Pubs sehen sehr gemütlich aus, doch die beiden Passagiere wollen wieder aufs Schiff zurück. Zu meinem Schrecken ordnet der Skipper an, das Beiboot wieder zu verstauen. So fällt mein nächtlicher Ausflug ins Dorf ins Wasser. Die Spaghetti, die wir zum Nachtessen vertilgen, schmecken ausgezeichnet. Danach muss ich als Tagesskipper die morgige Route ausarbeiten.

Dienstag, 20.07.

In der Nacht hat es geregnet und stark gewindet, am Morgen ist es neblig und die Sicht schlecht. Deshalb entscheidet

der Skip, dass wir länger als die geplanten sechs Stunden schlafen dürfen. Danke Wettergott! Auf unserer heutigen Route passieren wir den Fastnet Rock, der als Ansteuerpunkt bei transatlantischen Rennen dient. Er ist beeindruckend und wir fühlen uns fast wie auf einer Rennyacht, als wir den einsamen Fels mit dem darauf stehenden Leuchtturm umrunden. Heute bin ich viel unter Deck und trage unsere Position etwa alle 30 Minuten auf der Seekarte ein.



Plötzlich meldet der Steuermann, dass das Ruder schwergängig ist. Der Skipper überprüft die Sachlage und tatsächlich hat sich wahrscheinlich etwas im Ruderblatt verheddert. Ich verifiziere, ob vielleicht ein Stahlseil der Ruderanlage ausgehängt ist. Der Skipper kommt zu mir unter Deck und vergewissert sich, ob auch der Ruderquadrant nicht defekt ist. Dieser befindet sich unter meinem Bett. Dabei sehe ich, dass an diesem Quadranten auch der Zylinder des Autopiloten befestigt ist. Der Skipper befiehlt Philippe, sich zu überlegen, wie ein Funknotruf lauten muss. Die Segel werden geborgen. Da frage ich, ob nicht jemand unabsichtlich den Autopiloten aktiviert hat. Und tatsächlich, als dieser wieder auf Standby geschaltet ist, lässt sich die Yacht wieder problemlos steuern. Um 19.00 Uhr liegen wir in Crookhaven vor Anker. Eine Bucht, die ausgezeichneten Schutz vor Wind und Wellen bietet. Zum Nachtessen gibt es Scholle mit Safranreis. Es schmeckt sehr lecker, denn der Fisch ist frisch aus Baltimore. Am Abend zeigt uns Flash, wie man Black Jack spielt.

Mittwoch, 21.07

Tagwache um 06.30 Uhr. Da ich gestern Abend nicht im Pub war, fällt mir das Aufstehen einigermassen leicht. Mein Hundskojen-Nachbar Philippe weckt mich mit der Swisscom Werbemelodie, die auch jedesmal ertönt, wenn er auf sein Mobiltelefon eine SMS geschickt bekommt. Es gibt wieder einmal Rührei und um 08.00 Uhr darf ich ans Steuer und wir lichten Anker. Zuerst fahren wir eineinhalb Stunden unter Motor und als wir Segel setzen wollen, bereitet die Rollanlage des Grossegels Probleme. Urs kurbelt wie ein «Grinder» auf der Alinghi, um das Segel aus dem Mast rauszuziehen, doch da Philip am Mast etwas zu schnell Segel nachgeliefert hat, hat sich das Segel im Mast verklemmt. Ich übergebe Beat das Steuer und gehe zum Mast, um Flash und Philip zu helfen. Ich binde mich an der Want fest und klettere ein paar Meter den Mast hinauf. Dann haue ich mit aller Macht gegen das Segel und so lösen sich die Falten, die es blockiert haben. Mit einem Bein stehe

ich auf dem Baum und mit dem anderen auf Flashs Schulter. Für die erfolgreiche Arbeit als Decksmann werde ich vom Skipper gelobt und mir wird eine Extraportion Guinness versprochen. Das Wetter ist angenehm warm, ich sitze in den Shorts an Deck und freue mich über den perfekten Tag bei Sonnenschein, Atlantikwellen nach meinen Vorstellungen und Segeln um sieben Knoten. Scheiss aufs Mittelmeer, dort sind die Wellen nicht hoch genug und es ist zu heiss! (Anm. der Red.: Lieber Mac, wenn es im Mittelmeer Windstärke 10 bläst, sind auch dort die Wellen ok!)

Um 14.30 Uhr sehen wir ein paar Zwergwale, die uns in 20 Meter Abstand passieren. Der Wind fällt zusammen und so motoren wir noch den Rest bei Derrynane, eine kleine Ankerbucht, wo wir an eine Boje gehen. Es gibt verwegene Surfer, die ihr Anfängerglück versuchen, obwohl es nieselt. Sobald es aufgehört hat zu nieseln und wir den Ankertrunk vernichtet haben, bereite ich den Landgang vor. Da kommt Michael mit Thomas und Emily, seinen Kindern, im Schlauchboot und fragt, ob er unsere Yacht besichtigen dürfe. Er kennt nämlich einen Segler des CCS aus Genf. Er bewundert unser Boot und bemerkt, dass es sehr schön sei und man viel Platz habe. So ganz nebenbei erkundige ich mich, ob es hier ein Pub gebe. Das ist der Fall und da ich seit fünf Tagen nicht mehr geduscht habe, nehme ich auch mein Duschzeug mit an Land. An der Bar bekomme ich für zwei Euro den Schlüssel zur Dusche und eine Wertmarke. Selten noch habe ich eine Dusche so genossen. Da man auch ohne Wertmarke duschen kann, dusche ich kalt. Die Wertmarke verkaufe ich Flash. Das erinnert mich an unseren ersten Törn in Dänemark, als wir das Geld für eine warme Dusche sparen wollten und kalt duschten. Wir wetteten sogar, wer nach dem Törn am längsten kalt duscht. Nach zwei Jahren genoss ich die erste warme Dusche um so mehr. Auf dem Rückweg zum Beiboot besuche ich noch einen kleinen Friedhof, der eine Superaussicht auf die Bucht bietet. (was die Toten sehr zu schätzen wissen! Anm. der Red.) Die Feriengäste, ausschliesslich Iren und Engländer, vergnügen sich im kalten Wasser beim Schwimmen, Laser segeln, tauchen und Wasserski fahren. Es ist die bis anhin schönste Ankerbucht mit einer sehr engen Einfahrt. Nach dem Nachtessen fahre ich mit dem Beiboot in



die Bar und als ich eintrete, verlassen gerade die letzten Gäste das Lokal. Nun trinke ich allein mein Pint Murphy's und unterhalte mich mit der Bardame aus Tipperary (*It's a long way to...*) und dem jungen Barman aus Cork. Um 23.00 Uhr ist Ladenschluss und ich tuckere zurück zur Yacht, wo Flash den anderen das Spiel «Guts» beibringt. Im Gepäck habe ich die Begründung, weshalb Schiffe weiblich sind.

#### Why is a ship called a she?

**A ship is called «she» because there is always a great deal of bustle around her;**

**There is usually a gang of men about;**

**She has a waist and stays;**

**It takes a lot of paint to keep her good looking;**

**It is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep;**

**She can be all decked out;**

**It takes an experienced man to handle her correctly and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable.**

**She shows her topsides, hides her bottom and when coming into port, always heads for the boys.**



Donnerstag, 22.07.

Tagwache 06.15 Uhr, ich habe Mühe, die Augen offen zu halten. Der Tag beginnt sonnig, warm und der Wind ist perfekt. Die Wellen sind nicht mehr so hoch wie gestern. Doch als wir 45 Minuten unterwegs sind, türmen sich die Wellen auf vier bis fünf Meter. Was für ein Spass! Die Yacht tanzt lustig auf der bewegten See und Frauke hat alle Hände voll zu tun, die Yacht auf Kurs zu halten. Sie stellt mit 8.2 Knoten auch den Geschwindigkeitsrekord auf. Der Wind erreicht in Spitzen 35 Knoten, es ist schlicht atemberaubend! Während wir durch die Dingle Bay zischen, rufe ich immer wieder nach Fungie, dem Delphin, der seit 1983 in dieser Bucht lebt. Wir sehen ihn aber erst, als wir schon nahe am Hafen sind und er zirka 20 Meter neben unserer Yacht auftaucht. Er wird verfolgt von drei Touristenbooten doch wir sind die einzigen, die den Delphin von nahem sehen.

Das Anlegemanöver klappt bestens. Sofort mache ich mich daran, die Rollreiffanlage des Vorsegels zu zerlegen, die noch immer Probleme bereitet. Am Abend essen wir sehr gut in einem schicken Restaurant. Ich nehme Muscheln, Lachs gegrillt mit grünem Gemüse und zum Nachtisch Profiteroles. Danach steht ein Abstecher ins Pub auf dem Programm und nach zehn Lokalen finden wir das passende. Die Musiksession ist in vollem Gange, mit Holzquerflöte, Gitarre, Bodhran, Banjo und einem deutschen Reiseleiter, der eine alberne Kappe trägt und mit einem irischen Fähnchen rumfuchelt.

Das Pub heisst O'Flaherty's. Um 24.00 Uhr erheben sich die Musiker und mit ihnen alle Pub Besucher und singen die irische Nationalhymne. Es ist ein bewegender Moment.

### Lucas– Prince of Darkness

**The Lucas motto:**

**Get home  
befor dark !**

# LÜDERENALP

BY FRANZ STOTZER



**Dieses Jahr fuhren wir zum 25. Mal auf die Lüderenalp. Aus diesem Anlass wollten mal ein bisschen was am Ablauf ändern und verlegten den Treffpunkt neu auf die Fritzenfluh. Dort wurden wir herzlich und zuvorkommend empfangen.**

Leider flogen einige britische Ladies ungeachtet des Plakates am Parkplatz vorbei, aber nächstes Jahr halten auch diese sicher an, um zusammen einen «Kaffi» zu trinken. Eine weitere Überraschung erwartete uns bei der Auffahrt auf die Lüderen: Es war *nicht* gesplittet. Wow! Leider hatte ich wenig davon, ich hatte meine Anita hintendrauf und durfte darum nicht so richtig Gas geben.

Oben erwartete und Hedy's Grill-Equipe schon mit den Kotletts und zum Dessert gab es dann noch eine Änderung. Diesmal keinen Coupe im Hotelrestaurant, sondern wir liessen auf dem Platz Kaffee und Kuchen servieren. So konnten wir auch beim Dessert gemütlich zusammensitzen und palavern.

An diesem schönen sonnigen Sonntag konnte ich etwa 120 Töffs zählen, also

ein Super-Anlass in der SBMC-Agenda. Besten Dank an Hedy und ihre Grillhelfer für den alljährlichen Einsatz – und das schon seit 25 Jahren! Chapeau!



## TRIUMPH - LAND

CH - 9443 WIDNAU  
TEL. 071 722 25 15





# PROTOKOLL 25. GENERALVERSAMMLUNG

## BY Dabbelyou ERNI



**Sonntag, 22. Mai 2004, Hotel Weisses Kreuz, Lyss**

### 1. Begrüssung

Präsident Franz Stotzer begrüsst die Anwesenden und eröffnet die GV um 11.05 Uhr. Als Stimmzähler wird Mariana Stotzer gewählt. Es zirkuliert eine Anwesenendenliste: 51 Mitglieder tragen sich ein.

### 2. Protokoll der GV 2003

Franz Stotzer verweist auf das Protokoll, das in den Club News (CN) 2/2004 publiziert worden ist. Zum Protokoll gibt es keine Wortmeldungen aus der Versammlung. Das Protokoll wird einstimmig angenommen.

### 3. Traktandenliste

Die Traktandenliste ist zusammen mit der Einladung zur GV 2005 im CN 1/2005 publiziert worden. Der Präsident fragt nach, ob ein Clubmitglied Änderungsanträge für die Traktandenliste stellen wolle. Es werden keine Änderungsanträge gestellt und die Liste wird ohne Gegenstimmen genehmigt.

### 4. Jahresbericht des Präsidenten

Franz erinnert daran, wie die Idee für einen Club 1978 anlässlich eines von Aschi Uhlmann organisierten Ausfluges auf den Mont Vully entstanden sei. Dies habe schliesslich zur Gründung des Swiss Britishbike Drivers Clubs am 19. 4. 1980 geführt. Erster Präsident war Carlo Malpell. Bereits im November '83 kam es zu einer ausserordentlichen GV mit dem Thema Auflösung des Clubs. Mit Fredi Balmer als Präsident und einer neuen

Clubstruktur – die Stämme wurden ins Leben gerufen – ging es aber weiter. Schliesslich wurde Franz Stotzer 1985 Präsi, und ist es heute noch. Im Jahr 1989 wurde der Club dann in Swiss British Motorcycle Club umbenannt.

Das jährliche Treffen auf der Lüderenalp ist schon immer ein fester Bestandteil des Clublebens gewesen und seit 19 Jahren wird das Treffen in Vezio von unseren Clubmitgliedern eifrig besucht. Auch haben sich einmalige Anlässe wie die Aktion auf der Otternalp aber auch das jährlich abgehaltene Pässerrally, das viele Jahre von Käthy Amstutz und seit einigen Saisons nun von Jürg Gerber organisiert wurde, im Klub viel Echo gefunden. Einer der neuern Anlässe ist die Bar an der OTM in Fribourg, die auch dieses Jahr wieder einen schönen finanziellen Beitrag in die Klubkasse eingebracht hat. Franz dankt allen Vorstandsmitgliedern, den Stammvätern, allen Helfern und Mitgliedern des SBMC für den guten Ablauf des vergangenen Clubjahres. Der Bericht des Präsidenten wird mit Applaus angenommen.

### 5. Rechnung 2004 und Budget 05

Der Kassier Rainer Herr weist auf spezielle Punkte in der Jahresrechnung 2004 hin:

Auf der Einnahmenseite sind dies die gespendeten Motorradbausätze mit CHF 1830.– respektive die OTM Bar mit CHF 5507.–. Die Einnahmen der OTM-

Bar werden von einigen wenigen Clubmitgliedern, die als Helfer mitwirken, erarbeitet.

Die grossen Ausgabenposten sind die Clubnews (CN), aber auch die Porti und Adresskorrekturen fallen immer mehr ins Gewicht.

Im Budget 2005 findet man Rückstellungen für die Jubiläumsparty.

Ausserdem planen wir, Mugs, T-Shirts und Aufnäher (mit Club-Logo) zu kaufen. Es werden keine Fragen zur Rechnung oder zum Budget gestellt.

### 6. Revisorenbericht

Der Revisorenbericht vom abwesenden Enrico Lareida wird verlesen. Der Revisor hat die Rechnung geprüft, für gut befunden und empfiehlt sie der Versammlung zur Annahme.

Die Rechnung 2004 wird ohne Gegenstimme angenommen.



## 7. Mutationen

Rainer Herr gibt den momentanen Mitgliederbestand mit 310 an. Die Mitgliederzahl an der GV 04 war 307. 11 Austritten stehen 14 Eintritten gegenüber.

### Braun Marco

Zugerstrasse 93, 6330 Cham

### Brogli Paul

Landstrasse 83, 4313 Möhlin

### Frieden René

Trappeten 3, 3294 Büren a/A

### Güthausen Marius

Landstrasse 81, 4313 Möhlin

### Kromer Stefan

In der Holeematten 4, 4102 Binningen

### Mathez Raphaél

Le Valancron 44, 2300 La Chaux-de-Fonds

### Mathez Sébastien

2325 Les Joux-Derrière

### Mathys Ernst

Hintere Gasse 50, 2554 Meisberg

### Müller Felix

Neumattstrasse 9, 3422 Rüdtingen

### Niklaus Markus

Münchensteinerweg 92, 4153 Reinach

### Recher Peter

Kirchweg 28, 4102 Binningen

### Roesti Christian

Hangetschieweg 1272 C, 3656 Aeschlen

ob Gunten

### Schär Heinz

Rest. Tell, 4922 Bützberg

### Schneider Michael

Oberwilerstrasse 73, 4106 Therwil

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

## 8. Wahlen

Vorstand:

Präsident: Franz Stotzer (bisher)  
Vizepräsident: Roland Weber (bisher)  
Kassier: Rainer Herr (bisher)  
Sekretär und Webmaster:

Werner Boll (bisher)

CN Redaktor: Walter Studer (bisher)

Beisitzer: Lukas Handschin  
(bisher, abwesend)

Der Vorstand wird in dieser Zusammensetzung einstimmig für ein Jahr gewählt.  
Revisor: Jürg Bohne, Safnern  
wird als neuer Revisor einstimmig gewählt.

## 9. Ehrungen

Hedy Uhlmann wird unter langem Applaus zum Ehrenmitglied des SBMC ernannt.

In den letzten 25 (eigentlich 27!) Jahren hat Hedy Uhlmann mit ihren Helfern und Helferinnen mindestens eine Tonne Koteletts auf der Lüdern grilliert und einen Lieferwagen voll Ersatzteile inklusive viel guter Laune auf die Alp gebracht.

Franz überreicht Hedy eine speziell für dieser Ehrung angefertigte Grafik von Chrigel Zürer.

## 10. Jahresprogramm 2005

Das Jahresprogramm des SBMC ist im CN1/2005 publiziert worden.

Zusätzliche Anmerkungen:

Lüderenalp: Treff vorher zum Kaffee, Ort wird noch bestimmt werden müssen.

CN-Event: Anneau du Rhin, 26 Anmeldungen Details wird an die Angemeldeten versandt.

Pässerally: Kürzere Strecke als letztes Jahr, wird im Wallis (Seitentäler) durchgeführt, Organisation durch Jürg Gerber.  
Jubi-Party: Franz wirbt heftig für den Anlass. Einladung erfolgt schriftlich.

Lüterswil: findet am Sonntag gleich nach der Jubi-Party statt.

Thunerseerally: Wird vom FAM organisiert, aber alle SBMC-lerInnen sind herzlich willkommen!

## 11. Stämme

Es gibt keine Wortmeldungen zu den bestehenden Stämmen.

Eventuell wird es zu einer Stammgründung im Tessin kommen!

## 12. Verschiedenes

Im nächsten CN soll auf die ausstehenden Jahresbeiträge 2004 hingewiesen werden. Einzelne Mitglieder haben nach den Einzahlungsscheinproblemen letztes Jahr noch nicht bezahlt. Rainer weist darauf hin, dass man den Beitrag auch jederzeit bar bezahlen kann.

Für den an die GV anschliessenden Lunch wird von den Teilnehmenden ein Beitrag von CHF 15.- eingezogen.

Es wird auf die, an den Lunch anschliessende, kleine Ausfahrt hingewiesen.

Franz Stotzer beendet die GV um 11.40 Uhr.

Lyss, 22.5.2004

Der Sekretär: Werner Boll

# THE BRITISH WAY OF RIDING



**RYCER**  
ZWEIRADCENTER

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



# PRALLE TÖPFE

OIL OF LIFE CLUB



## HOISU'S BIKELETT'S!





**EICHER MOTORS** 

*Classic Bikes*



Eicher Motors Classic Bikes    BSA · Norton · Triumph · AJS · Matchless

CH-6314 Unterägeri · Tel. 041 750 00 93 · Fax 041 759 53 39 · Internet: [www.eichermotors.com](http://www.eichermotors.com)



## Hotel – Restaurant

**Lüderenalp**



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

1150 m ü. M., 3457 Wasen

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

**Swiss British**

**[www.british-bikes.ch](http://www.british-bikes.ch) –  
immer aktuell!**

**SGM-MOTORRADBEKLEIDUNG & HELMSTUDIO**  
SPALENRING 150, BASEL  
TEL. 061 301 10 64  
[WWW.SGM-MOTOSHOP.CH](http://WWW.SGM-MOTOSHOP.CH)



# TRIUMPH



**Walter von Allmen Motos**

Hofmatt 4, CH-4413 Büren

Telefon +4161 911 02 00

Telefax +4161 913 92 91

[wva@datacomm.ch](mailto:wva@datacomm.ch) [www.vonallmen-motos.ch](http://www.vonallmen-motos.ch)