

CN 1/2007



OFFIZIELLES ORGAN DES
SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB

AKTION NAVIGATIONSGERÄTE CHAIRMAN'S LETTER **RACE DAY 2007**
100000 CLUB BOX TERMINE EINLADUNG **GENERALVERSAMMLUNG**
HERBSTAUSFLUG PÄSSERÄLLY KOCHTIP **CARTOON** HARTE TYPEN

POWERDRUCK.CH
PRINT AND GRAPHIC DESIGN

Tel. 0041 +61 307 55 55 • Fax 0041 +61 307 55 57 • roland.weber@powergroup.ch • www.powerdruck.ch

Kawasaki

**Verkauf, Reparaturen, Service
und Motorradvermietung**

Moto-Center Katzensee

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

TRIUMPH

HERZLICHEN DANK UNSEREN INSERENTEN
FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG

GEMPERLI Motos



**Mech. Werkstatt
4623 Neuendorf**

**Peter Gemperli
Tel. 062 398 23 01**



**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 1/2007

INHALT

EDITORIAL	1
MARKT	2
CHAIRMAN'S LETTER	3
IMPRESSUM	4
HERBSTAUSFLUG 2006	5
CN-EVENT RACE DAY 07	7
100000	8
EINLADUNG GV	10
HARTE TYPEN	12
KOCHECKE	13
BASTELN MIT ZÜ	14
CLUBBOX	15
ANMELDUNG	16
TERMINE	17
PÄSSERALLY	18
CARTOON	20



Liebe Leser

Habt Ihr schon einmal einen Hinterpneu nach einem Burn-out gesehen? Nicht wirklich berauschend was übrig bleibt. Ähnlich kann es jedoch auch dem Fahrer gehen. Es qualmt zwar nicht so, man sieht auch nicht ganz so zerfleddert aus, aber man fühlt sich fast wie so ein Hinterpneu – Vollgas bis es «Peng» macht. Das CN 3/2006 ist nicht erschienen, nicht weil ich Euch vergessen habe, nein ich war einfach weg vom Fenster, oder um es in der Töffsprache zu sagen: Mein Hinterpneu hat im Herbst den Geist aufgegeben. Ich habe jetzt einen neuen, nicht ganz so breit wie der alte, dafür mit neuem Profil und eher zum Touren als für die Rennstrecke. Er ist nur noch nicht montiert, aber die Saison hat ja auch noch nicht angefangen.

Am 24./25. März geht das SBMC-Jahr wieder los, mit dem OTM und dann ist im Mai die Generalversammlung. Danach geht es Schlag auf Schlag, d.h. Vezio. Lüdern, Anneau du Rhin und in der 2. Jahreshälfte die Pässerrally und zum schluss noch die Herbstausfahrt.

Bis auf die Pässerrally sind unsere Anlässe eigentlich sehr gut besucht, lediglich die Pässerrally könnte noch etwas mehr Zuspruch vertragen und es lohnt sich, ist es doch der einsige Anlass wo man 2 Tage touren und abends mit Kollegen gemütlich beisammensein kann. Also gebt euch mal einen «Schupf» hebt den Allerwertesten vom Sofa un kommt mal mit.

Ich wünsche Euch viel Spass beim lesen und freue mich auf bald.

TITELBILD



Schotter

Auf der Lüderen kurz getestet – auf Asphalt fühlt sich die Daytona 675 jedoch wohler!

Euer Rolli W.

MARKT

ZU VERKAUFEN

AKTION

NAVIGATIONSGERÄTE GPS

(Globus Position System)

360°-Ansicht, Strassennetz sämtlicher Kontinente und Länder gespeichert!

Einfache Montage, Beleuchtung (innen) mit Stecker für Bordnetz. Wasserresistent, klassisches edles Design, wirkt auch auf klassischen Motorrädern nicht deplaziert, einfache Handhabung. Bitte gewünschte Sprache angeben.

Aktionspreis **Fr. 85.-** inkl. Versand
Aktion gültig am 1.4.2007 (solange Vorrat)

Bestellungen an Rainer Herr



REPARATUREN

ERSATZTEILE

RESTAURATIONEN

SERVICE



KURBELWELLEN

DYNAMISCH

AUSWUCHTEN

MECHANISCHE

WERKSTÄTTE

CME PETER STEBLER
NORTON TRIUMPH
BSA AJS MATCHLESS
GREENING STR. 23
4208 NUNNINGEN
TEL 061 791 08 06

LIEBE SBMC-LER



Ihr habt schon lange nichts mehr von uns gehört, man könnte also fast meinen, es werde nicht mehr Töff gefahren.

Dem ist aber nicht so! Ein interessantes Töff-Jahr wartet auf uns. Die Töff-Ausstellung in Zürich ist schon gelaufen, bei den Streetfightern hat's einige ganz tolle Ex-

ponate gehabt, unter anderem war die Basis auch britischer Herkunft. Welch eine Wohltat, dass nicht nur Harleys für Umbauten dienen, sondern auch andere Bikes veredelt werden. Besonders die Speed Triple eignet sich speziell gut zu allerlei zu Umsetzung von verrückten Ideen.

Mit Riesenschritten nähern wir uns auch dem OTM in Fribourg, wo wir wieder unsere bekannten und beliebten Speed-Würschtli verkaufen werden. Da hoffen wir natürlich auf regen Besucheransturm. Es würde uns auch speziell freuen, wenn wir in unserer OTM-Beiz ein SBMC-Gesicht begrüßen dürfen, das noch nicht zu unseren Stammgästen zählt.

Die diesjährige GV wird am 13. Mai im Raum Schaffhausen stattfinden, ich freue mich sehr, eine für mich wenig bekannte Gegend mal mit dem Töff zu besuchen.

Weiter geht unser Clubjahr wie gewohnt mit Vezio, Lüderenalp, Rumrasen auf dem Anneau du Rhin mit JaquesCornu, Pässeraly,

Herbstausflug und Chlausenhöck. Es hat also für jeden wieder etwas dabei.

Ich freue mich, euch möglichst zahlreich, oft und bei bester Laune an unseren Anlässen zu begrüßen. zum Schluss noch ein kleiner Tip:

Kommt mal an einen Anlass, den Ihr bis jetzt noch nicht besucht habt.

«Try somthing new!» wie der Frabzose zu sagen pflegt.

Euer Präsi Franz



THE BRITISH WAY OF RIDING



RYTER
ZWEIRADCENTER

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

IMPRESSUM

SBMC-VORSTAND

Präsident Franz Stotzer

Solothurnstrasse 31
3294 Büren an der Aare
Tel. 032 351 33 45
079 439 71 00
Fax 032 351 48 04
franz@stotzer.com

**Vize-
Präsident Roland Weber**

Im Rosengarten 17
4106 Therwil
Tel. 061 721 67 93 P
Tel. 061 307 55 55 G
roland.weber@powergroup.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

Club-News Walter Studer

Gelterkinderstrasse 31
4450 Sissach
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 55
roland.weber@powergroup.ch

Satz und Druck

PowerDruck GmbH
Thannerstrasse 36
4054 Basel
www.powergroup.ch

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 Zürzer

Mühlestr. 14, Postfach 542
8840 Einsiedeln
Tel. 055 412 76 29

Regio Basiliensis

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 Kreuzstrasse
8309 Birchwil-Nürensdorf

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:**Romeo Minini**

6938 Vezio, Tel. 091 609 15 94
Treffpunkt jeden Mittwoch-
abend in der Dorf Beiz Titi-Bar

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

**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**

**ADRESS-
ÄNDERUNGEN
BITTE AN
RAINER HERR
MELDEN!**

HERBSTAUSFLUG 2006

BY FRANZL I.



Unser Chrigel Zürrer hat für einmal seinen Zeichenstift zur Seite gelegt und für uns einen tollen Herbstausflug organisiert.

Getroffen haben wir uns in Sins AG ennet der Reuss in einer Beiz. (wo sonst? die Red.) Hier gab es für die Organisatoren auch gleich die erste Überraschung: Chrigel und seine Mannen haben mit max. 10–12 Töffs gerechnet, gekommen sind aber über 40 SBMCler mit Ihren Maschinen!

Nach einem ersten Kaffee und diesen komischen Halbmonden ging es dann, nach einem kurzen aber sehr militärisch wirkendem Briefing, unter ortskundiger Führung und sehr gut organisierten Abbiegemanövern auf die angekündigte 4 Seen-Tour. Nach anfänglichem Nebelfahren, klarte es dann bald auf und wir konnten die Fahrt auf sehr schön gelegenen Strassen ohne viel Verkehr und immer mit toller Aussicht geniessen.

Gesehen haben wir folgende sehenswürdige Seen: den Zugersee, den Aeegerisee, den Zürichsee und am Schluss den Wäggitalsee, wo es dann auch das Mittagessen, äh essen, gab. In einem am

See gelegenen Restaurant war ein ganzer Saal für uns reserviert, wo wir bei gemütlichen Zusammensein ein herrliches Fischmenü sehen, sehen und geniessen konnten. (die Fische waren natürlich aus dem See – wenn nicht aus diesem, dann auf jeden Fall aus einem anderen).

Bei guter und ausgelassener Stimmung haben wir das tolle Wetter an diesen Tag genossen und viel gelacht.

Bald nach dem Mittagessen mussten wir jedoch aufbrechen, da unsere Heimreisen zum Teil noch ziemlich Kilometer betragen.

Über die Sattellegg und Ybergereggen fuhren wir nach Schwyz. Leider hatte es





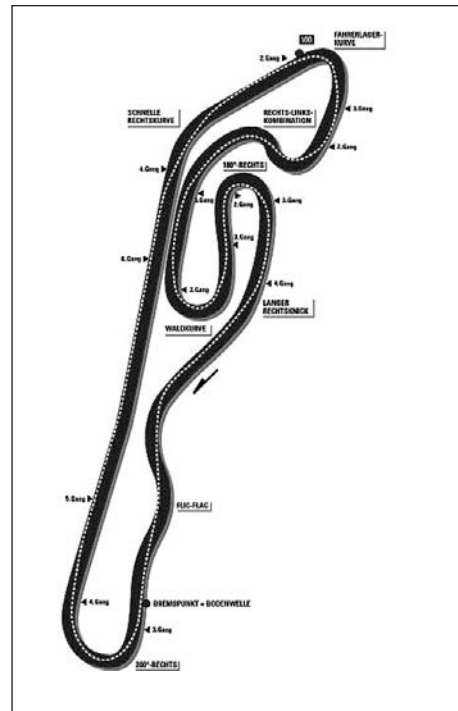
an diesem sonnigen Sonntagnachmittag sehr viel Verkehr, jeder Opel-Papi mit Hut und Stumpen wollte doch noch einmal sein Lismi-Mami bei diesem schönen Wetter ausführen! Entsprechend wurde in der Gegend rumgerast – oder geschladfen! Um dieser Raserei etwas auszuweichen, nahmen wir ein stückweit die Autobahn, wobei wir noch ein paar Seen zu sehen bekamen und fuhrten schlussendlich den letzten Teil der Heim-

fahrt wieder über Land. Es war ein ganz toller Herbstausflug bei schönstem Wetter in einer sehr schönen Gegend. Ich danke dem Chrigel Zürer und seinen Mannen für die hervorragende Organisation!



AUSSCHREIBUNG RACE-DAY 07

BY ROLLI W.



Liebe Rundkurs-Päulis

Es ist bald wieder Zeit die Knieschleifer aufzugummieren, die 100 db-Schalldämpfer auf Rostansatz zu prüfen und bereitzulegen und das Rennkombi auf allfällige Einlaufschäden (zu heiss gewaschen?) zu kontrollieren damit wir auf dem Anneau du Rhin können am Gasgriff drehen.

Am 19. Juli 2007 ist es wieder soweit: RACE DAY 2007, der CN-Event des Jahres findet wieder statt. Zusammen mit den Schweizer Triumph-Ratten (RAT) haben wir bei Jacques Cornu die letzten 50 Plätze gebucht. Leider 10 weniger als letztes Jahr – also: «Es het solang s het!» oder «Dr Gschnäller isch dr Gschwinder» wie die alte Töffler-Weisheit sagt.

An diesen Donnerstag habt ihr also wieder die Möglichkeit im freien Training ein paar schnelle Runden zu drehen und die PEESE eurer Maschinen galoppieren zu lassen und an eurer Kurventechnik zu schleifen und zu üben.

«Safety first» ist auch diesmal wieder das Motto, was auf deutsch soviel wie mit «Schnell aber sicher!» übersetzt werden kann; dass alle wieder ganz nach Hause kommen ist oberstes Ziel. Es ist kein Rennen sondern ein Fahrtraining und der einzige Preis der zu gewinnen ist, heisst Sicherheit für die Strasse.

Aus diesem Grund ist es auch für die Fahrer, welche mit Rennen eigentlich

nichts am Hut haben eine Gelegenheit auf der Rennstrecke zu üben.

Wiederum wird es 3 Gruppen geben: NORMAL, SCHNELL und SPORT. Jeder kann sich also der passenden Gruppe zuteilen lassen und natürlich stehen die Instruktoressen der Cornu Master School für Rat und Tat zur Verfügung. Gefahren wird in 20 Min.-Turns, so dass Mensch und Maschine Zwischen den genügend Zeit zur Erholung haben.

Vor der ersten Runde wird bei jedem Motorrad eine Lärmmessung (100 db!!!) durchgeführt. Bei modernen Maschinen gibt es kein Pardon, wer mehr als 100db auf die Waage bringt hat keine Chance!

Bei den alten Maschinen sind sie etwas grosszügiger, da konnten wir die letzten 3 Jahre immer mit den offenen Nortons auf die Piste.

Es braucht also kein Rennhobel mit Slicks, keine Sportmaschine mit Stummellenker und Verschalung, sondern das Bike mit dem man am liebsten unterwegs ist und den grössten Spass bringt.

Also, gebt euch einen Ruck, versucht mal etwas Neues, Ihr werdet sehen, es macht wirklich Spass und man profitiert für Strasse.

22 Plätze sind schon vergeben wartet also nicht zu lange mit eurer Anmeldung!

Kurs Freies Training

Datum: 19.Juli 2007

Kosten: Fr. 220.– inkl. Mittagessen

Ort: Anneau du Rhin (F)

ca. 60 km von Basel

Details: erhaltet Ihr mit der Kursbestätigung und dem Einzahlungsschein

Anmeldeschluss:

30. April 2007

Anmeldungen:

e-mail an:

roland.weber@powergroup.ch

Tel. 079 742 62 49

Für Teilnehmer, welche eine Übernachtungsmöglichkeit brauchen, liegt bei der Bestätigung ein Liste mit diversen Hotels in der Nähe der Rennstrecke bei.

Ich freue mich auf eure Anmeldung

Rolli W.

100'000

BY MAC RECHER



Was für ein Jubiläum, diese Woche ist der Kilometerzähler meiner 1994er Speed triple wieder auf 00000 zurückgegangen. Aus diesem Anlass möchte ich eine Zusammenfassung der erlebten Geschichten und der verbrauchten Ersatzteile zu Papier bringen.

Seit 1996 besitze ich den «grossen» Motorradführerschein und ich hatte während des ersten Jahres teures Lehrgeld mit meinem ersten Motorrad, einer Suzuki GS 750 von 1977 bezahlt. Da ich die GS 750 kaufte, bevor ich den Lernfahrausweis besass, konnte ich keine richtige Probefahrt machen und bemerkte erst nach Erhalt des Lernfahrausweises, dass der Verbrauch bei rekordverdächtigen 13 Litern lag. Durch Tiefersetzen der Nadeln gelang es mir schliesslich, ihn auf 8 Liter zu senken.

Die ersten Motorradferien waren für mich ein wahrer Albtraum, denn es stellte sich heraus, dass das Röhrchen für die Reserve im Tank fehlte, die Vergaser überliefen und am Motor-Stop-Schalter ein Kurzschluss eingebaut war. Kurzum, dieses Motorrad war total verbastelt und aufgrund des zu grossen Spiels der Kurbelwelle verkeilten sich nach einem Jahr resp. 10000 km der Stator und der Rotor der Lichtmaschine ineinander. Danach beschloss ich, das Motorrad zu entsorgen und nie wieder eine Suzuki zu kaufen.

Nun musste natürlich so schnell wie möglich ein Ersatz her. Der Anfang dieser langandauernden Beziehung begann im Juni 1997. Mein Nachbar Hannes Schweizer, der selbst seit über 30 Jahren Motorrad fährt (früher eine Norton Commando, heute Moto Guzzi), machte mir den Vorschlag, ich solle doch eine Occasion Triumph Speed Triple probefahren gehen, die er in einem Inserat des Motorsport Schweiz gesehen hat.

Ich kannte die Marke Triumph nicht und machte mich gespannt auf den Weg nach Kriegstetten. Nun wollte ich etwas mehr Geld in die Hand nehmen und ein Motorrad kaufen, an dem ich nicht dauernd herumschrauben muss. Als ich die Lady zum ersten Mal sah und vor allem hörte, war ich sofort über beide Ohren verliebt. Die zeitlos schönen Linien und das dezente schwarze Kleid stehen ihr gut und begeistern mich jedes mal von neuem. Der zuverlässige, kernige Motor, der auch nach dieser beachtlichen Laufleistung noch fast kein Öl verbraucht, eignet sich sowohl zum gemütlichen geniessen als auch zur zügigen Fortbewe-

gung. Als Nachteil der Konstruktion ist das relativ hohe Gewicht zu nennen, das Einlenken in Kurven ist mit einem entsprechend hohen Kraftaufwand verbunden.

Für CHF 8500.– habe ich Black Beauty gekauft, mit lächerlichen 11'000 km auf dem Tacho. Die erste Enttäuschung kam bald, denn bei 18'000 km liess mich der Anlasser-Freilauf im Stich. Die Rettung kam in Form eines Angebots von Walti von Allmen, der mir sagte, ich könne seine Werkstatt benutzen und den 20'000 er Service inklusive Wechsel des defekten Teils selbst durchführen. Für mich als Student mit chronisch knappem Budget war das die beste Lösung, denn so lernte ich mein neues Motorrad gründlich kennen und konnte von da an viele Wartungsarbeiten selbst ausführen. Danke Walti an dieser Stelle! Doch es dauerte nicht lange, bis meine Lady wieder bei Walti zur Kur musste. Bereits zwei Monate später wurde ich nämlich in Basel von einem Mercedes, der mich von rechts rammte (er kam aus einer Stopstrasse und hatte mich übersehen) zu Fall gebracht. Der Schaden am Motorrad war beträchtlich und die Liste der Ersatzteile zog sich über zwei Seiten hin. Zu allem Überfluss hatte ich viel zu laute Auspufftöpfe montiert (loud pipes save



lives) und die beiden Polizisten witzelten darüber, dass ja glücklicherweise die Krümmer nicht gerade seien, sonst würde man noch die Auslassventile durch den Auspuff sehen... Sie waren jedoch sehr galant und liessen mich laufen (äh humpeln, denn schliesslich war mein rechtes Bein ziemlich arg in Mitleidenschaft gezogen, glücklicherweise jedoch nicht gebrochen) ohne mich zu verzeihen.

Dieser Unfall bescherte mir auch meine erste Fahrt in einem Krankenwagen. Die beiden Sanitäter waren auch Motorradfahrer und erkundigten sich, ob dies mein erster Unfall sei und hiessen mich im Klub willkommen, ganz nach dem Motto: «If you're not crashing, you're not trying».

Immer wieder Ärger hatte ich mit den Zündkerzen im Winter, wenn der Motor lange nicht gelaufen war oder Kurzstrecken bei kaltem Wetter fuhr. Daher benutze ich heute Zündkerzen der Spezifikation DPR8EA9, die wärmer werden als die originalen und hatte seither nie mehr Probleme.

Eine weitere Episode, die mir in den Sinn kommt betrifft eine nächtliche Verfolgungsjagd im Berner Jura. Zu jener Zeit wohnte und arbeitete ich in Malleray, das liegt im Vallée de Tavannes zwischen Moutier und Biel. Gegen Mitternacht war ich wieder mit den besagten «bösen» Krachtüten unterwegs und zog mit ca. 70 km/h durch den Kreisel bei Delémont. Doch zu meinem Pech standen die Polizisten bei der Agrola Tankstelle und bekamen so wunderbar mit, wie mein Dreizylinder unter Vollast und praktisch ohne Schalldämpfung tönt. Es ging nicht lange und ich sah die blauen Lichter im Rückspiegel. Ich gebe alles und zwei Dörfer weiter biege ich auf einen Bauernhof ab. Leider waren alle Türen der Scheune verschlossen und so stieg ich in eine Baggerkabine und liess ein paar Stunden versteichen, ehe ich mich im praktisch im Standgas nach Malleray schlich – uff!.

Während der Gesamtstrecke, die ich mit meiner Lady zurückgelegt habe, benötigte ich folgendes Verschleissmaterial und sonstige Ersatzteile:

8 Hinterpneus
7 Vorderpneus
1 Satz Radlager
Drag link
3 Kettenkits
2 Gaskabel
3 Bremsscheiben
45 l Motoröl
10 Ölfilter
12 Paar Bremsbeläge
12 Zündkerzen

Die Kosten für Ersatzteile und Arbeit der Mechaniker beliefen sich auf CHF 13'000.-

Das erste Treffen mit Rolli Weber, der meinen Vater auf Black Beauty antraf und ihn ansprach. Black Beauty ist also der Grund, warum ich überhaupt erst im SB-MC Mitglied geworden bin! Ich bin mit dem Töff so verbunden, dass ich fest vorhabe, noch einmal 100'000 km damit zurückzulegen und weitere Abenteuer zu erleben, die ich an dieser Stelle veröffentlichen kann.

TRIUMPH



Ernst Uhlmann AG
3257 Grossaffoltern

032 389 20 45

INVITATION ASSEMBLEE GENERALE INVITAZIONE ASSEMBLEA GENERALE EINLADUNG GENERALVERSAMMLUNG

13.5.2007

Rest.Oberneuhau, 8223 Guntmadingen

1030 Uhr Rendez-vous in Eglisau
1100 Uhr Abfahrt nach Guntmadingen
1200 Uhr Generalversammlung
1300 Uhr Mittagessen
1400 Uhr Ausfahrt im Klettgau (SH)

Traktanden

1. Begrüssung,
Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der GV 2006
3. Traktandenliste
4. Bericht des Präsidenten
5. Rechnung 2006
und Budget 2007
6. Revisorenbericht
7. Mutationen
8. Wahlen
9. Programm 2007
10. Stämme
11. Verschiedenes

Anträge zuhanden der GV sind schriftlich
bis 13. April 2007 zu richten an:

Franz Stotzer
Solothurnstrasse 3
3294 Büren a. Aare

**Ich freue mich auf Euer zahlreiches
Erscheinen!**

Präsi Franz



GENERAL- VERSAMMLUNG IM KLETTGAU



Treffpunkt 1030 Uhr Restaurant zur Sonne
Zürcherstrasse 38
8193 Eglisau
01 867 01 13

Anfahrt Die Beiz liegt an der Hauptstrasse von Bülach/Kloten herkommend direkt Anfang Eglisau, oberhalb der Opelgarage Schurter.

Weiterfahrt 1100 Uhr zur GV Beiz ins schöne Klettgau (Kt. SH).
Fahrzeit ca. 30 Min. (ca. 20km), davon ca. 7km über deutsches Gebiet.(Pass/ID mitnehmen!)

GV-Beiz 1140 Uhr Restaurant Oberneuhau
Trasadingerstrasse 5
8223 Guntmadingen
052 685 10 78

Siehe auch unter <http://www.guntmadingen.ch>

Anfahrt Von Eglisau her, via Neuhausen am Rheinflall, beim Lichtampel nach Bahnübergangn links ins Klettgau. Guntmadingen liegt an der linken Seite im Oberklettgau zwischen Beringen und Neunkirch. Das Restaurant liegt direkt an der Landstrasse.

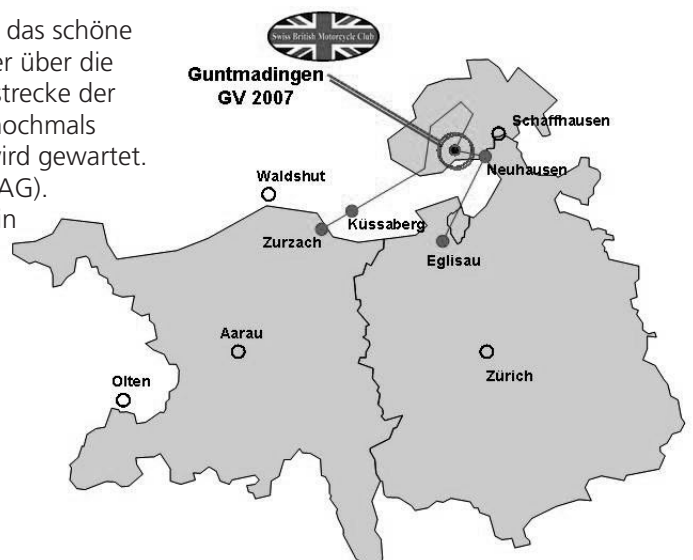
Direkte Anfahrt von Basel, via Koblenz (D), Erzingen (D), Trasadingen (CH) und Neunkirch.

GV 1200 Uhr Beginn der Generalversammlung. Dauer 1 Std. (hahaha 1 Std!!!!)
Danach gemeinsames Mittagessen

Ausfahrt 1400 Uhr Gemeinsame Ausfahrt durch das schöne Klettgau mit einem Abstecher über die wohl berühmteste Bergrennstrecke der Schweiz. Diejenige, welche nochmals hochdonnern möchten, es wird gewartet. Überfahrt nach Zurzach (Kt. AG). Strecke: ca. 25km. Ca. 45 min

Ausblick ca.1500 Uhr Schluss der Veranstaltung in Zurzach, auf Wunsch wird nochmals ein Restaurant aufgesucht.

Christian Schär



HARTE TYPEN

BY MAC RECHER



Bei den zu milden Temperaturen von Dezember und Januar bietet es sich an, eine Temperaturskala für richtige Motorradfahrer aufzustellen, um zu zeigen, wie hart wir sein könnten, wenn es das Wetter von uns fordern würde...

+40°C Ventile in luftgekühlten Meriden Triumph Motoren bleiben hängen, es ist definitiv zu heiss zum Motorradfahren. Die Klimaanlage der Autos machen schlapp.

+30°C Das Wasser läuft Dir aus der Lederjacke, wenn Du länger als 3 Sekunden an der Ampel anhalten musst. Rollerfahrer sind barfuss unterwegs.

+28°C Die Fahrer moderner Cabrios schliessen das Verdeck und schalten die Klimaanlage ein.

+25°C Rollerfahrer fahren in Shorts, T-Shirt und Bade-schlappen herum.

+20°C Selbst der hinterletzte Harleyfahrer holt seine Kiste aus dem Winterschlaf.

+5°C Gold Wing Fahrer überlegen sich, ob nebst der Griffheizung nicht auch eine Sitzheizung etwas Komfortables wäre...

+2°C Ducatis springen nicht mehr an.

-3°C Rollerfahrer steigen auf den öffentlichen Verkehr um.

-10°C Bei vereisten Strassen holt das SBMC-Mitglied (richtiger Motorradfahrer) sein (meist) britisches Cabrio aus der Garage und dreht eine Runde mit offenem Verdeck!

-12°C Ural-Gespanne überhitzen bei mässiger Belastung.

-15°C Harleys springen nicht mehr an.

-20°C Du verfluchst das SAE 40 Motorenöl in deiner alten Triumph Twin.

-22°C Japanische Motorräder springen nicht mehr an.

-23°C Politiker beginnen, die Obdachlosen zu bemitleiden.

-24°C BMW Motorräder springen nicht mehr an.

-31°C Zu kalt zum Küssen, die Lippen frieren zusammen.

-35°C Beim Amal Vergaser reicht das Fluten nicht mehr, um den Twin anzuwerfen. Es nervt dich, dass du den Choke ausgebaut hast.

-39°C Quecksilber gefriert. Zu kalt zum Denken.

-40°C Die richtigen Motorradfahrer ziehen nun einen Pull-over an.

-44°C Mein Dnepr fahrender Arbeitskollege überlegt, evtl. das Bürofenster zu schliessen.

-45°C Die richtigen Motorradfahrer schliessen das Klofenster.

-75°C Der Weihnachtsmann verlässt den Polarkreis. Die richtigen Motorradfahrer klappen die Ohrenklappen der Mütze runter und ziehen ihre Irvin Fliegerjacke mit Lammfellfütterung an.

-120°C Alkohol gefriert. Folge davon: Der richtige Motorradfahrer ist sauer.

-268°C Helium wird flüssig.

-270°C Die Hölle friert.

-273,15°C Absoluter Nullpunkt, keine Bewegung der Elementarteilchen. Die richtigen Motorradfahrer geben zu: «Ja, es ist etwas kühl, gib' mir noch einen Schnaps zum Lutschen!»

In diesem Sinne Prost

und auf einen angenehmen Frühling.

HAGGIS (III)



HAGGIS

Nicht jeder der die Zutaten liest, ruft begeistert: «Das muss ich probieren!». Ist mir auch nicht so ergangen. Als ich das erste Mal in Schottland war und mir jemand Haggis servieren wollte, lehnte ich dankend ab. Die kurze Erklärung was alles in einem Haggis drin ist, hat auch mich abgeschreckt und ich bestellte etwas anderes. Zwei Jahre später empfahl mir Mrs Campell, eine nette ältere Lady, bei der wir übernachteten, Haggis an einer Whisky-Sauce im Pub bei der Fährstation zu versuchen. Ich nahm allen Mut zusammen und wagte es; seither liebe ich Haggis.

Für die welche es probieren wollen hier das Rezept:

Den Schafsmagen waschen und alles Überflüssige wie Hautlappen und Fett entfernen. Über Nacht in kaltem Salzwasser einweichen. Dann von innen nach aussen drehen.

Niere, Herz und Lunge mit kaltem Wasser bedecken. Das Wasser salzen und zum Kochen bringen und anschließend etwa 1,5–2 Stunden ziehen lassen. Dann herausnehmen und erkalten lassen. Die Brühe aufbewahren.

In der Zwischenzeit die Zwiebeln fein würfeln und das Hafermehl in einer Pfanne ohne Fett unter Rühren goldbraun rösten.

Anschließend die Hälfte der Leber und das ganze Herz und die Lunge fein hacken oder durch den Fleischwolf drehen. Den Rest der Leber und das Nierenfett grob zerhacken. Alles zusammen mit den Zwiebeln und dem Hafermehl gut vermischen und mit den Gewürzen gut würzen. So viel von der Brühe, in der die Innereien gekocht wurden, zufügen, dass eine softe, weiche Masse entsteht.

Mit dieser Masse den Schafsmagen füllen. Achtung! Den Magen nur zu maximal 2/3 füllen, da sich das Hafermehl beim Kochen aufgeht und der Magen sonst platzt. Die Luft aus dem Magen herausdrücken und gut zusammen nähen. Dann den Magen mehrmals mit einer Nadel rundherum einstechen.

In kochendem Wasser ohne Deckel bei kleiner Hitze ca. 3 Stunden. Dabei verkochtes Wasser immer wieder nachfüllen. Nach dem Kochen die Fäden entfernen und auf einer Platte servieren.

Vorsicht beim Anschneiden! Der frisch gekochte Haggis steht unter Druck, also

HAGGIS

- 1 Schafsmagen
- Herz, Lunge und Leber eines Schafes
(Küchenfertig vorbereitet)
- 2 geschälte Zwiebeln
- 2 Tassen Hafermehl
- 1 $\frac{2}{3}$ Tassen Nierenfett
- Salz & Pfeffer
- Cayenne Pfeffer, Muskatnuss

vorsichtig anschneiden, sonst fliegt das gute Essen quer durch's ganze Zimmer...

Traditionell wird Haggis mit "Tatties 'n Neeps" (Kartoffelstock und weisse Rüben-Brei) serviert und zum Abschluss des Males ein guter Schluck Malt Whisky genossen.

Haggis schmeckt zwar etwas gewöhnungsbedürftig ist aber richtig lecker – ähnlich einer groben Leberwurst auf einer Schlachtplatte. Leider sind die Zutaten im Supermarkt nur schwer zu bekommen. Wer aber gute Verbindungen zu einem Metzger hat, sollte unbedingt mal Haggis kochen und seine Freunde zu einem zünftigen Schottland Abend einladen. Ausreichend Whisky und Dudelsack-Musik nicht vergessen! :



HINTERGRÜNDE

BY CHRIGEL «ZÜ» ZÜRRER



Wir basteln uns ein Schnittmodell eines Triumph Bonneville Motores als Anschauungs- und Forschungsmodell. (Teil 1)

Wie der Leser ja aus dem letzten «Hintergründe»-Bericht weiss ist die Antriebseinheit eines Motorrades eine sehr komplexe Angelegenheit. Viel Metall, noch mehr bewegliche Teile, die durch allerhand Schmierereien und entzündliche Stoffe am Leben erhalten sein wollen. Will man nun das Innenleben eines Triumph Bonneville Motores unter die Lupe nehmen und dessen Funktion verstehen, braucht es einige Vorbereitungsarbeiten. Deshalb erstellen wir uns ein sogenanntes Schnittmodell vom Motor. Sorgfältiges Arbeiten ist von Vorteil, denn es kommen doch einige Probleme und Knacknüsse auf den Forscher zu. Papier und Bleistift empfehlen sich eben so wie evtl. ein Fotoapparat um Erkenntnisse zu dokumentieren.

VORBEREITUNGSARBEITEN

Als erstes besorgen wir uns eine komplette Triumph Bonneville 650 oder 750. Der Jahrgang ist nicht entscheidend, denn der Motor dieses Motorrades wurde seit Urzeiten immer gleich gebaut (Ausnahme Jahrgänge ab 85 und auf-

wärts, die Männer in Meriden waren es leid, seit Jahrzehnten immer den gleichen Motor zu bauen...). Des Weiteren brauchen wir eine Garage oder in der eigenen Wohnung einen genügend grossen Raum um unsere Forschungsarbeiten durchführen zu können. Ganz clevere Schrauber funktionieren das Sofa im Wohnzimmer zur Werkbank um (dies nur ein Tipp). Als Werkzeuge benötigen wir eine Kettensäge und ein Winkelschleifer.

DAS VORGEHEN

Steht nun unsere «Bonnie» in dem von uns definierten Forschungsraum, kann man mit der Arbeit beginnen. Zuerst befreien wir den Motor von allem lästigen Zubehör wie Rahmen, Gabel, Rädern, durchgefurztem Sattel bis zum Kabelbaum und der gesamten elektrischen Anlage, die ja eh' nie funktionierte.

Diese Arbeiten erledigen wir mit dem Winkelschleifer. Vorsicht ist bei «Pre-unit Modellen» geboten, leicht könnte das Getriebe dabei verloren gehen.

Steht nun das Objekt unserer Forschungsbegierde vor uns auf dem aus-

wählten Arbeitsplatz, können wir endgültig los legen. Die restlichen Teile des Motorrades entsorgen wir nach Materialien sortiert umweltgerecht (wichtig!).

DER ERSTE SCHNITT

Der erste Schnitt ist der entscheidende, denn setzt man die Kettensäge am falschen Ort an, ist die ganze Substanz des zu untersuchenden Objektes verloren und man muss von vorne beginnen. Wir starten die Kettensäge und setzen sie sorgfältig nicht ganz mittig am rechten Zylinderkopf an (Angaben immer in Fahrtrichtung des Motors!). Mit mutigem Schnitt teilen wir nun Zylinder und Motorgehäuse. Es empfiehlt sich für diese Arbeit Schutzbrille und Ohrschützer zu tragen (Suva...). Fachleute schaffen es, millimetergenau am Pleuellager vorbei zu sägen ohne dass die Rollen oder der Käfig des Lagers zerstört werden und nicht mehr genau zu studieren sind. Ist der Schnitt gelungen, kippt die abgesägte Hälfte der Seuerseite samt der Zahnräder des Nockenwellenantriebes, Ölpumpe und Unterbercher zur Seite und wir sehen deren Innereien. Anfänger aufgepasst: immer das Öl im Motorgehäuse vorher ablassen, denn der Motor braucht ja Öl zur Schmierung, wie wir bereits wissen. Das auslaufende Öl könnte sich nachteilig auf's Sofa auswirken (sh. oben).

SCHNITT ZWEI

Wie oben beschrieben setzen wir unsere Säge nun links nicht ganz mittig am Zylinderkopf an und machen den selben mutigen Schnitt wie vorher. Primärantrieb mit Kupplungseinheit kippen zu Seite, wir entdecken Neues: die linke wie die rechte Seite des aufgesägten Motors sehen gleich aus, die Kolben stehen beide auf OT (=Fachausdruck). Ein Unterschied ist zu bemerken: es läuft kein Öl mehr raus, denn das ist bei Schritt eins schon ausgelaufen.

WEITERES VORGEHEN

Nun liegen drei perfekt zersägte Motoreinheiten vor uns, die wir genau studieren können. Zum Beispiel entdecken wir in den Pleueln und der

Schwungscheibe mehrere sogenannte Haarrisse. Experten sind sich heute noch strittig, wie durch Haare Risse verursacht werden können. Stammen sie von unbeabsichtigt in den Motor gelangten Haaren? Untersuchen wir die Pleuellager, entdecken wir völlig zerbröselte Lagerrollen-Käfige! Wollten die Rollen ausbrechen, flüchten? Jedenfalls erklärt uns diese Situation die unerklärlich lauten Geräusche aus dem Motor, die wir bis anhin den neuen, offenen Nortontöpfen zuschrieben – ein fataler Irrtum. An den Kolben haben sich die Ölabbstreifringe zu Metallpulver verwandelt. Ihr Name erklärt auch ihre Funktion, sie sollen Schmiermittel vom Brennraum fernhalten und zugleich einen dünnen Schmierfilm auf die Zylinderlauffläche auftragen um ein Festfressen der Kolben zu verhindern. Wir fragen uns nun, warum Kolben im Zylinder ein «Festfressen» veranstalten und dies ohne unser Wissen. Haben die nichts Gescheiteres zu tun und was fressen sie? Eine Theorie besagt, dass sie unser teures Castrol-R Öl fressen und dieses dann als dicken weissen Rauch aus den Auspufftöpfen (den neuen, offenen) ausstossen. Unerfahrene deuten diese Erscheinung als Raketenstart, wenn sie am Gasgriff drehen. Die Rauchentwick-

lung steht einer startenden Arianeträgerrakete in nichts nach und suggeriert dem Fahrer er gehe ab wie eine Rakete.

Es gäbe noch unzähliges zu entdecken, dies überlassen wir nun dem forschenden Neuling, er soll ja auch was zu entdecken und zu interpretieren haben. Z.B warum Stösselstangen verbogen sein können (übertriebene Härte, sh. Eishokey/Bandencheck), oder wieso Ventile klemmen, ist wie beim Dampfkochtopf – zuviel Hitze ist gleich Klemmer des Ventils – klemmts Ventil im Kopf, knallts mächtig im Topf..! Deshalb wurden in den Anfangszeiten, ca. um 1895, Explosionsmotoren auch Zerknalltopf-Treiblinge genannt.

VORGEHEN FÜR FORTGESCHRITTENE

Fortgeschrittene FachmännerInnen polieren nun die ausgefranst Schnittflächen mit Stahlwolle und Sigolin Marke «Tipp vom Grosi», dies verhindert auch die Verletzungsgefahr (Suva...). Ganz penible Schrauber pinseln danach die Schnittflächen mit roter Farbe an, dies wertet das Schnittmodell ungemein auf und erleichtert zugleich das Studium des Objekts. Nimmt man statt Rot eine andere Farbe, z.B. Zitronengelb gemischt mit Limettengrün und einem Hauch La-

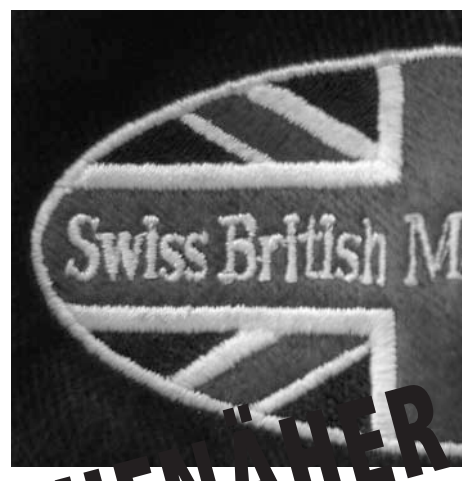
vendellila, erhält das ganze noch einen modischen, zeitgemässen Touch.

Nun besorgen wir uns im Billig-Super-Baumarkt eine Sperrholzplatte und eine handvoll Winkelleisen und montieren die Schnittmodellteile auf besagter Holzplatte mittels der Winkelleisen. Manch ein penibler Schrauber bastelt sich noch eine Plexiglasvitrine (Achtung: Plexiglas ist schweineteuer...) um das Schnittmodell vor Staub und Fingerabdrücken Unwindsender zu schützen. Hat man nun den geeigneten Platz für das Modell gefunden (z.B. auf dem Fernseher, auf dem Nachttisch oder auf dem WC-Spülkasten), kann man sich lange Zeit am Objekt erfreuen und bei Gästen mit dem Modell und seinem technischen Wissen angeben.

VORSCHAU:

Ist man des Modells überdrüssig kann man es natürlich wieder in eine voll funktionfähige, strassetaugliche Bonneville zurückversetzen. Das Vorgehen und die dazu benötigten Kleinteile beschreiben wir im CN Nummer 4/50.

PS: Kurs zum Umgang mit Kettensägen: «The Texas Chainsaw Massacre», Regie Tobe Hooper USA 1974. (Remake kommt am 14. 6.07 in die Kinos).



BESTELLUNG

Ich bestelle Ex. SBMC-Mugs

à **Fr. 9.-/Stk**, exkl. P&P

Ich bestelle Ex. SBMC-Aufnäher

à **Fr. 8.-/Stk**, exkl. P&P

Ich bestelle Ex. SBMC-Aufkleber

à **Fr. 1.-/Stk**, exkl. P&P

Lieferungen an:

Name:

Adresse:

PLZ/Ort:

Unterschrift:

Bestellung einsenden an: **SBMC CLUB-BOX**, Rainer Herr, Birmensdorferstrasse 337, 8055 Zürich, Fax 043 960 23 71 oder e-mail: rainer@herr.com
Lieferung erfolgt per Post mit Rechnung, zahlbar innert 10 Tagen zuzüglich Porto und Verpackung

KLAUSENHÖCK 2007



**Freitag, 7. Dezember 2007 im
Rest. Rebleuten in Oberhofen**

Anmeldungen ab sofort an:

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

GESUCHT

Triumph Tiger Trail

Gesucht: Jahrgang ca. 82, in gutem
Originalzustand, gelb

Paul Brogli
Landstrasse 83, 4313 Möhlin
Tel. 061 851 16 08 / 079 353 07 16

TRIUMPH



MEYER - MOTOS INS

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

www.meyermotos.ch

meyer-motos@gmx.ch

ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag: Fr. 50.-

Name _____ Vorname _____

Beruf _____ Geburtsdatum _____

Strasse/Nr. _____ PLZ/Ort _____ Telefon _____

Motorradmarke/Typ _____ Jahrgang _____

Datum _____ Unterschrift _____

Ausfüllen, kopieren / ausschneiden, faxen/sendern an:

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

DAS SBMC-JAHR AUF EINEN BLICK

24./25. MÄRZ	OTM FRIBOURG
13. MAI	GENERALVERSAMMLUNG
15.–17. JUNI	VEZIO
24. JUNI	LÜDERENALPTREFFEN
19. JULI	CN-EVENT ANNEAU DU RHIN
10.–12. AUGUST	PÄSSE-RALLY
11.–13. AUGUST	BLACK SHADOWS-TREFFEN BÜRISWILEN
26. AUGUST	21. OLDTIMER-TREFFEN IN LÜTERSUIL
7.–9. SEPTEMBER	ACE-DAY (LONDON/BRIGHTON)
8./9. SEPTEMBER	THUNERSEE-RALLY
7. OKTOBER	HERBSTAUSFAHRT
7. DEZEMBER	CHLAUSENHÖCK
30. JUNI	REDAKTIONSCHLUSS CN 2/07
30. OKTOBER	REDAKTIONSCHLUSS CN 3/07

NÜTZLICHE WWW'S ZU DEN ANLÄSSEN:
ACE-CAFE-LONDON.COM – BLACKSHADOW.CH –
BRITISH-BIKES.CH – FAM-AMV.CH

SBMC FOR MORE FUNNY MILES!

PÄSSERALLY 2006

TEXT BY ROLLI W.



Pässerally 2006 – die erste Gelegenheit mit meiner wiederauferstandene Bonnie an einem Clubanlass teilzunehmen. Ich freute mich auf den Freitag, obwol der Wetterbericht fürs Wochenende nicht berauschend war...

Nein, natürlich hatt ich den Rest auch montiert und laufen tat sie auch. Lüderen, CN Event und Vezio absolvierte ich mit meiner Kawa, aber für die Pässeräly war sie bereit – und ich auch.

Um 1700 hatte ich meine Triumph bepackt, Benzintank aufgefüllt und auch die Route festgelegt, die mich von Therwil auf den Jaunpass führen sollte. Da es trocken war hatte ich mein Regenkombi im Tankrucksack und hoffte auf eine trockene Fahrt.

Motor gestartet und los ging es durch den Jura Richtung Biel. In Reinach, das nächste Dorf nach Therwil fing es dann an zu regnen. In Aesch, dem 2. Kaff, beschloss ich das Regenkombi überzuziehen und hielt dafür einer überdachten Tankstelle.

Regenkleider aus dem Gepäck, reinsteigen, dunkles Visier gegen klares austauschen, den Helm wieder aufsetzen, Handschuhe anziehen, Regenhandschuhe darüber und rauf auf den Bock. Inzwischen hat sich das Visier innen beschlagen, die Temperatur im Helm ist

fast wie im Dampfkochtopf bevor das Ventil öffnet – kurzum alles ist so wie ich es für eine Regenfahrt liebe.

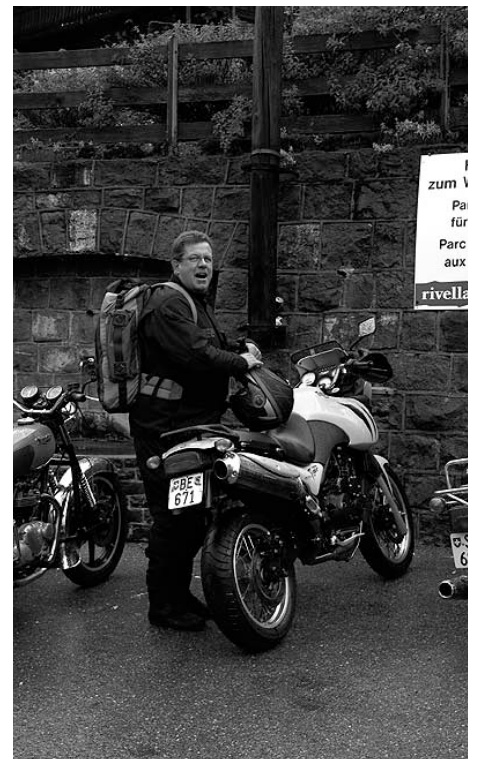
Jetzt noch die letzten geübten Griffe: Benzinhahnen auf, Vergaser fluten, 2 x leer durchtreten, Zündschlüssel drehen



und drauftreten. Kick and run, «Roarr» – ha, ich liebe es wenn der Motor läuft! «Roarr» Kupplung ziehen, ersten Gang einlegen «Roarr» und weil es inzwischen schon 1800 Uhr ist und regnet «Roarr» den Lichtschalter auf Abblendlicht schalten «Roarr...». Wie ich das hasse!

Das Ganze nochmals! «Roarr...» Sh..., sobald der Lichtschalter auf ON steht, geht der Motor in OFF-Stellung und damit kein «Roarr». Na Bravo, Handschuhe weg, Helm ab, Fehler suchen und dann Natel raus. Anruf ins Hotel zum Wasserfall und dem Hasen am Telefon beigebracht, dass für mich die Pässerally ausfällt. Inzwischen war es 1900 Uhr und ich noch keine 10 km von zuhause weg.

Auf Nebenstrassen, bin ich dann ohne Licht wieder nach Hause gefahren – zum Glück war es noch hell – Bonnie wieder in die Garage gestellt und dann habe mir



ein gemütliches Wochenende zuhause im Trockenen gegönnt – leider.

Für die Teilnehmer die nicht mit dem Elektrikteufel zu kämpfen hatten war es eine tolle Pässerally im Wallis. Sorry Hase, dass es nicht geklappt hat aber ich hoffe im 2007 bin ich wieder dabei.

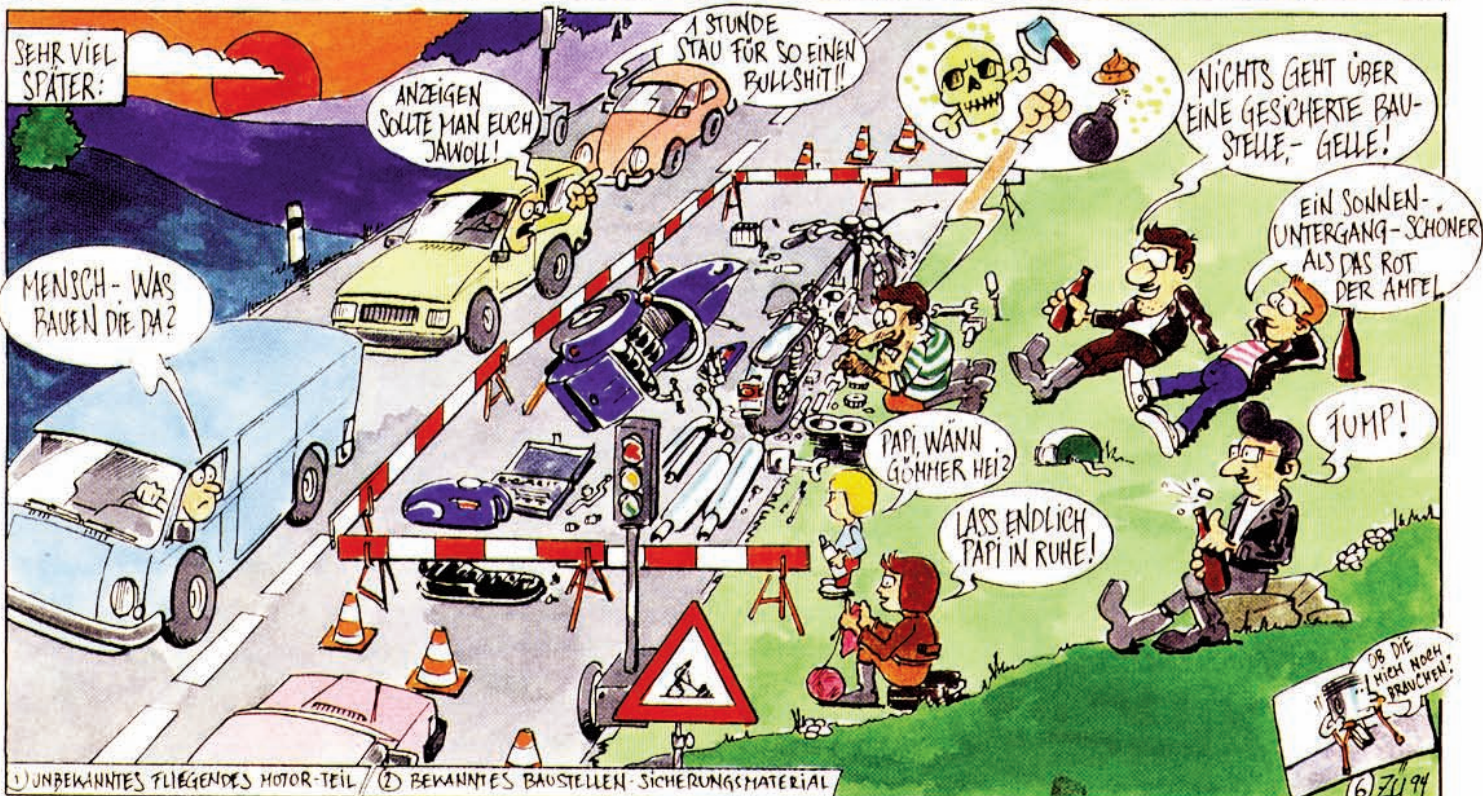
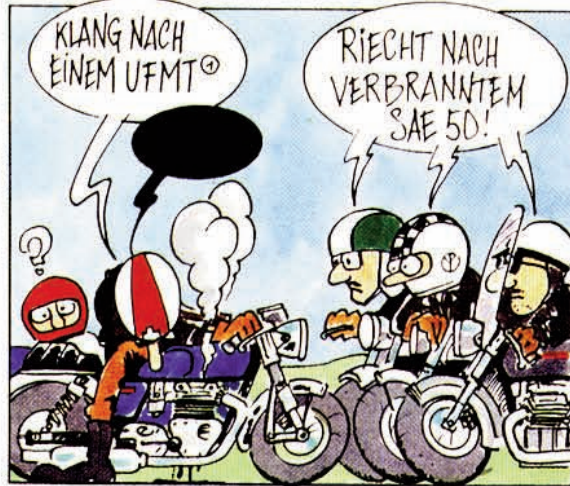


PRALIE TÖPFE

OIL OF LIFE CLUB



SCHRAUBSTAU



1) UNBEKANNTES FLIEGENDES MOTOR-TEIL 2) BEKANNTES BAUSTELLEN-SICHERUNGSMATERIAL

6) ZU 94

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



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

SBMC
for more fun!

TRIUMPH



P.P.

4000 BASEL 2

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

Walter von Allmen Motos

Hofmatt 4, CH-4413 Büren

Telefon +4161 911 02 00

Telefax +4161 913 92 91

wva@datacomm.ch www.vonallmen-motos.ch