

THE CLUB NEWS

Offizielles Organ des Swiss British Motorcycle Club

1/2012

1 | **GV 012**

THE CLUB NEWS May 2012

Generalversammlung 2012 in Sternenberg im Zürcher Oberland

**Gar nicht meine Ecke,
aber eine gute Gelegen-
heit, mir unbekannte
Gegenden zu erkunden**

Rolli W.

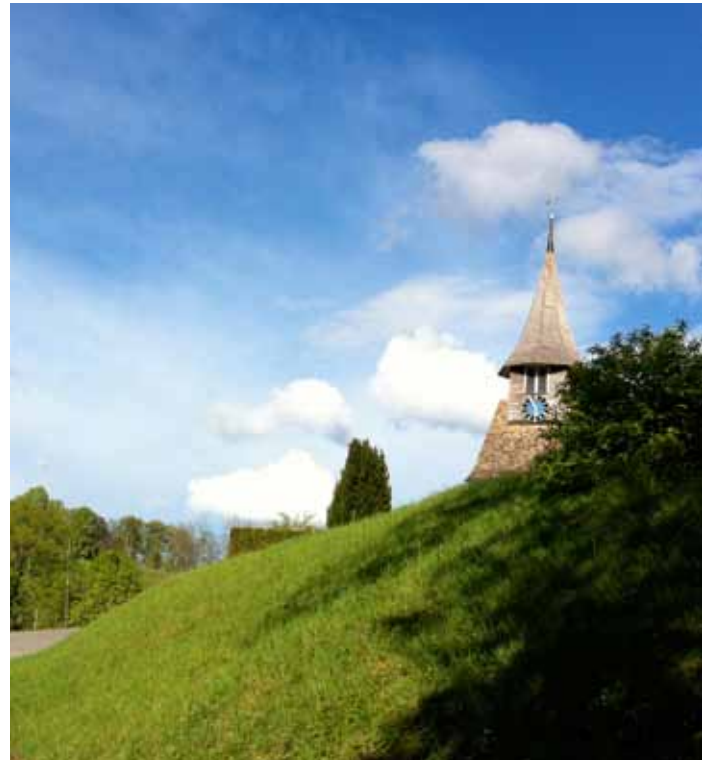
Unsere GV findet ja immer an einem Sonntag statt; da ich aber lieber zwei oder dreitägige Touren mache, statt diesen Eintagsfliegen, kam es mir dieses Jahr sehr entgegen, dass der Präsi und unser Kassier vorschlugen, dass sich der Vorstand schon am Samstagabend im Sternen in Sternenberg trifft.

So stellte ich mir eine Schönwetter-Route zusammen, die mich von Basel über die Landstrassen durchs Baselbiet, den Aargau,

über Zug zum Zürisee, dort über den Seedamm nach Rapperswil und dann durchs Zürcher Oberland nach Sternenberg führen sollte. Ich freute mich schon eine Woche vorher auf diese Tour mit meiner Bonneville.

Am Freitag prophezeite der Wetterbericht dann ein mieses Wochenendwetter und prompt regnete es dann am Samstagmorgen, so dass ich mich schon damit abgefunden hatte, einfach mit dem Auto via Autobahn zum Versammlungsort zu fahren.

Aber irgendwie passte mir das überhaupt nicht, irgendwie zog es mich einfach auf den Töff. Ich packte, mein Zeugsdann am Nachmittag zusammen, legte das Regenkombi parat und wechselte das Nummernschild von der Bon-



Der Kirchturm von Sternenberg

neville auf die Daytona – die ist mir im Regen einfach bequemer. Um 1530 war ich bereit und als ich meine 955er aus der Garage schob, lachte doch tatsächlich die Sonne aus den Wolken. Da ich für meine ursprüngliche Tour schon etwas zu spät war und die Variante Autobahn nicht auf der Attraktivitätsliste ganz obend stand, nahm ich also Plan C. Die Schwarzen Wolken über Basel links liegen lassen, die dunklen Wolken über dem Baselbiet ignorieren und dem Sonnenstrahl entlang dem Rhein via Rheinfelden, Bad Zurzach nach Winterthur und dann über Turbenthal nach Sternenberg, wo ich pünktlich um 1800 ankam.

Ihr glaubt es nicht, ich war tatsächlich der erste! So konnte ich in aller Ruhe das Zimmer beziehen, Jeans und Turnschuhe montieren und bei einem kühlen Bier auf die Ankunft der Anderen warten.

Als nächster kam der Rainer in das gemütliche Gasthaus Sternen und zusammen warteten wir dann nochmals ca. eine Stunde auf unsere Berner-Delegation. Diese kam verspätet wie das letzte CN, dafür aber in voller Stärke: Präsi Franz mit seiner Natalie, unsere Berner Seeland-Stammutter Mariana Francesca (frisch zurück aus Südamerika), Hilfs-, Ersatz- oder sonstwas-Revisor Franco (der mit dem Stumpen im Gesicht – sorry, Cigarre) und als Verstärkung noch der Stotzer Jürg. Auch sie hatten mit sorgfältiger Routenwahl eine trockene Anfahrt genossen.

Nachdem unsere Berner (Franco ist zwar ein Solothurner, aber was soll's!) dann auch ihre Zimmer bezogen hatten konnten wir endlich zum genütlichen Apéro und zum Nachtessen gehen.

Ich will Euch jetzt nicht mit der Menuekarte langweilen, aber ich



...und die Strasse welche dorthin führt.

**Editorial – Chairmans Letter – Race-
track – GV 2012 – inkl. aktuellem Pro-
tokoll – Roaring Sixties – Weinrallye
– History – Clubbox – Termine – Cartoon –**



Der gemütliche Teil der GV2012

kann euch sagen, dass der Sternchen in Sternenberg allemal einen Ausflug wert ist. Die Beiz war auf jedenfall bis auf den letzten Stuhl voll und ohne Reservation geht da schon mal gar nichts; jedenfalls am Samstagabend.

Nach dem Essen gab dann unser Präsi Franz mit Tochter M. F. noch eine Gesangseinlage zum Besten. Die Songs waren zwar nicht gerade aus den aktuellen Charts, aber für den Eurovisions Gesangsmurks hätte es noch alleweil gereicht. Uns und den Zürchern am Nebentisch hat es jedenfalls gefallen. Wir mussten denen nur noch erklären wie denn so eine seltsame Kombination an einem Tisch zusammenkam: 4 Berner, 1 Solothurner, 1 1/2 Aargauer / 1/2 Zürcher und ein Basler im Zürcher Oberland. Gegen Mitternacht gingen dann die letzten Gäste und die Belegschaft des Sternchen nach Hause, so dass wir den Laden für uns hatten. Ausgerüstet mit einem letzten Becher und einem kalten „After



«Aouwääh!»

Midnight“-Plättli (Sprich Sternenteller nach 24 Uhr) verzogen wir uns dann ins Säali, um doch noch ein paar offene SBMC-Themen für die GV zu besprechen. Um ca. 0130 verzogen auch wir uns dann in die Betten und schlummerten friedlich in Morpheus' Armen dem Morgen entgegen.

Ach es ist herrlich, wenn man am Sonntag nicht irgendwohin hetzen muss, sondern noch etwas liegen bleiben und dann gemütlich beim «zMorge» den Tag beginnen kann. Wenn ich es einrichten kann, reise ich nächstes Jahr wieder am Vorabend der GV an.

Ab 1000 trafen dann die ersten der restlichen Versammlungsteilnehmer ein, teils mit dem Töff, teils mit dem Auto, so dass am Schluss doch – trotz nicht idealem Wetter – 30 SBMCler an der Generaversammlung teilnahmen. Keine schlechte Zahl, bei 230 Clubmitgliedern!

Pünktlich um 11:00:15:02 (+/- 12 Minuten) begrüßte Präsi Franz

die Anwesenden und endete exakt um 11:45:20:48, so dass um 12:00 das Mittagessensserviert werden konnte. Die Details der GV könnt Ihr dem Protokoll auf Seite 07 entnehmen, das unsere Sekretärin Hanna speziell auch für die Daheimgebliebenen verfasst hat. Bei Salat, Ragout mit Spätzli und Riebli sowie einem Sternchenringue zum Dessert konnte dann noch gemütlich zusammengesessen, erzählt und berichtet werden, hatten sich die meisten von uns schon länger nicht mehr gesehen. Um ca 1400 wurde dann zum allgemeinen Aufbruch geblasen (wegen Regen wurde von einer gemeinsamen Ausfahrt abgesehen). Die mit dem Auto Angereisten schauten zwar etwas wehmütig auf die Bikes, waren aber froh, sich nicht in die Regenkombis stürzen zu müssen. Die Töfffahren unter uns (es gibt kein schlechtes Wetter nur blablabla...) zogen sich hingegen noch die Regenhaut über, bevor es Richtung Heimat ging.



..sooo knapp verbyy!

Wir Basler starteten bis zur Hauptstrasse als 5er-Gruppe, dort bog Christian nach links ab, so dass wir nur noch zu viert, via Winterthur und Bad Zurzach, Richtung Basel heimwärts donnerten. 4 Generationen Brit-Bikes waren zusammen unterwegs: Marcel mit seiner BSA Lightning aus den 60ern, Megge auf seinem 83er Triumph T140-Gespann, Tommy auf der legendären Hinckley-Trident No1 und ich mit meiner 2002er Centennial Daytona – coooooo!

Ab Winterthur wurde das Wetter dann besser, d.h. es trocknete ab und dann kam sogar die Sonne noch hervor, was zum Teil ganz phantastische Lichteffekte in die Landschaft zauberte. Auf dem Sportfliegerflugplatz in Schupfart, machten wir dann noch einen Kaffeehalt, bevor wir uns nochmals in 2 Gruppen spalteten; Tommy und Marcel «gurkten» dort irgendwie noch in der Gegend herum, während Megge Halfpint und ich die letzte Etappe zusammen nahmen.



Los kömmet ändlig!



Tschou zämme!

Liebe Leser

Je älter desto gebückter! Nein, nicht gebückt am Rolator, sondern gebückt über den «Clip ons» oder dem Stummellenker, wie die Dinger im deutschsprachigen Raum heissen. Die letzten Jahre habe ich meine Bonnie im «Classic Modus» bewegt, nein, nicht Windows xp, sondern mit dem originalen Lenker, oder als «Flat Tracker» mit dem etwas höheren, hat richtig Spass gemacht und ist auch sehr bequem und komfortabel. Im Winter – also der töfflosen Zeit – hat es mich dann gepackt und ich baute meine Bonnie wieder in einen Cafe Racer um! So richtig «Hard core» mit «Clip ons» und allem was dazugehört; ich konnte es kaum erwarten bis Schnee, Eis und Salz wieder weg waren, damit ich mal wieder «gebückt» durch die Gegend brausen konnte. Unsere Neu-Mitglied Michel Münger fährt ja bekanntlich seit letztem Oktober eine 675 Daytona, natürlich auch mit Stummellenker und ist von der «Gringache u Gas»-Stellung total begeistert. Aber der ist ja auch mindestens 20 Jahre jünger als ich. Ende März war es dann soweit und zusammen unternahmen wir eine Tour durch den Jura. Es war super! Ich hatte das Gefühl, dass ich nicht näher am Töff sein könnte und alles hat gepasst, keine Probleme mit dem Rücken oder sonst was. Letzten Samstagnachmittag war ich dann mit Michel auf einer kleinen Vogesentour unterwegs – diesmal jedoch nicht mit der Stummel-Bonnie sondern mit der 955er. Die Vogesen, das ist dieses Mittelgebirge das sich im Elsass von Cernay bis hoch zur Deutschen Grenze zieht und ab da Pfälzischer Wald heisst. Aber ganz soweit oben waren wir nicht. Bis Cernay nahmen



wir die «Autoroute» und dann die Landstrasse über den Grand Ballon und Le Markstein runter nach Kruth, dann über den Ballon d'Alsace und Altkirch wieder zurück. Wer von Euch noch nie in den Vogesen war, sollte dies einmal nachholen. Es ist wie im Schwarzwald, einfach auf der linken Seite des Rheins und ganz anders. Die Vogesen sind zum Töfffahren «fantastique», die Strassen in gutem Zustand und es hat Kurven bis zum abwinken. Für einen Kaffeehalt findet man immer ein Restaurant oder auch ein Hotel zum Übernachten, falls man das Touren und die Elsässer Spezialitäten auch einmal mit einem Glas Wein geniessen will.

Ach ja, habe ich übrigens schon erwähnt, dass ich am Samstagmorgen bei der 955er Daytona noch den Superbike-Lenker wieder gegen die »Clip ons« ausgetauscht habe! Ich wünsche Euch eine tolle unfallfreie Saison und macht Euch mal Gedanken über Euren Lenker am Töff!

Euer Rolli W.



Ace Day London
7.–9. September 2012

**Anmeldung und Infos
für den Swiss Run auf
www.acecafelondon.ch
oder 079 742 62 49**

SBMC-VORSTAND

Präsident Franz Stotzer
Aarbergstrasse 107
2500 Biel/Bienne
Tel. 079 439 71 00
franz.stotzer@straessler-storck.ch

Vize-Präsident Roland Weber
Im Rosengarten 17
4106 Therwil
Tel. 061 721 43 93
079 742 62 49
Fax 061 721 43 92
welcome@acecafelondon.ch

Kassier Rainer Herr
im Sytenacher 6
8108 Dällikon
Tel. 043 960 23 70 P
Fax 043 960 23 71 P
rainer@herr.com
PC-Kto. 80-34771-3

Sekretärin Hanna Luginbühl
Holenackerstrasse 11
3027 Bern
Tel. 031 832 16 36 P
luginbuehlh@bluewin.ch

Mitglied Fredy Rubi
Am Suteracher 36
8048 Zürich
Tel. 044 432 71 78
rubi53@bluewin.ch

CN-Redaktionsadresse
TradAce.ch
Roland Weber
Postfach 441
4106 Therwil
welcome@acecafelondon.ch

Druck PowerGroup.ch AG
St. Jakobsstrasse 111
4132 Muttenz
www.powergroup.ch

Auflage 500 Ex.
Erscheint 3 x jährlich

Home Page www.british-bikes.ch

Webmaster Christian Schär
Talstrasse 11
8223 Guntmadingen
Tel. 052 685 43 21
schaer-sc@bluewin.ch

REGIONALSTÄMME

Berner Oberland
jeden 2. Freitag des Monats, 19.30
Gasthof zum Schütz
Bernstr. 5, 3629 Oppligen

Stammvater Jürg Gerber
Länggasse 104, 3600 Thun
Tel. 033 223 17 70

Seeland Region
jeden 1. Freitag des Monats
Rest. Traube, Grossaffoltern

Stammutter Mariana Stotzer
Solothurnerstrasse 31
3294 Büren an der Aare
Tel. 079 446 04 39

Zentralschweiz
jeden 1. Mittwoch des Monats
Rest. Schornen, am Morgarten
Oberägeri/Sattel

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

Regio Basiliensis
jeden 1. Mittwoch des Monats
Restaurant Schänzli
Birsstrasse 19, 4132 Muttenz/BL

Stammvater Max Wirz
Genossenschaftstrasse 4
4132 Muttenz
Tel. 061 461 34 76

Olten u. Umgebung
Jeden 1. Dienstag im Monat
Restaurant Burg
Farbgässli 1, 4710 Balsthal/SO

Stammvater Markus Allemann
Höhenweg 351
4616 Welschenrohr
Tel. 077 420 88 85

Zürich/Ostschweiz
jeden letzten Freitag d. Monats
Restaurant & Pizzeria Krone
Dorfstrasse 4
8306 Brüttisellen

Stammvater Rainer Herr
im Sytenacher 6
8108 Dällikon
Tel. 043 960 23 70 P

Per la Svizzera Italiana
Romeo Minini
6938 Vezio, Tel. 091 609 15 94
jeden Mittwochabend Osteria delle
Zucchine (Ex Titi Bar) in Vezio
info@bbvezio.ch, www.bbvezio.ch

Pour la Suisse Romande
Christophe Parel
Rue Numa-Droz 43
2300 La Chaux-de-Fonds
Tél./Fax 032 913 52 65
sbmc-fr@bluewin.ch

NEUMITGLIEDER



MARKT



Suche **MATCHLESS 35/D80 500 Sport** zum neu
Aufbauen. In Teilen oder annähernd komplett, Mo-
tor, Getriebe, Gabel, Rahmen, Tank, Bremsen etc.
Bitte alles anbieten. Ebenso Unterlagen, Fotos usw.

Chrigel Zürrer, Einsiedeln, Tel. 055 412 76 29
zuerrer-illu@bluewin.ch www.ch-zuerrer.ch

Korrigenda!



NICHT jeden 2. Donnerstag!

sorry!

**Adress-
änderungen
bitte an
Rainer Herr
melden!**

rainer@herr.com

Ein ruhiges Jahr steht und bevor?

Diese Jahr ist bei uns mal (fast) nichts Besonderes los. Keine Jubi-Party in unserem Club, kein Jubiläum in Vezio...

Präsi Franz

Liebe SBMCler, und trotzdem gibt's ein paar besondere Anlässe zu vermerken:

OTM 2012

Unser erster Anlass im Jahreskalender ist ja bekanntlich der OTM in Freiburg. Auch dieses Jahr verkauften wir wieder unsere Speed-Würschtli mit Bier und anderen Getränken. Die SBMC-OTM-Crew ist mittlerweile eine eingeschworene Gesellschaft... Jeder weiss

selber, was er zu tun hat, jeder kommt und leistet seine Arbeit. So macht's richtig Spass. Na ja, ganz so einfach gehts natürlich doch nicht, aber wenn man noch 1-3 Telefonate und e-mails dazu rechnet, kommt es schon hin. Leider war dieses Jahr am OTM viel zu schönes Wetter, so dass sich der Besucherandrang im Allgemeinen und der Besuch der Innen-Beizen im Besonderen in Grenzen hielt. Wir liefen jedenfalls nie richtig unter Voll-Last, der Verkauf tröpfelte mehr oder wenig so vor sich hin und Stress kam eigentlich nie richtig auf. Dafür hatten wir genügend Zeit, selber mal in der Ausstellung rumzulümmeln, mit den Gästen Gespräche zu führen und auch untereinander mal ein wenig zu plaudern. Der Umsatz

und ergo der Gewinn war dieses Mal also nicht wirklich Rekordverdächtig. Aber es war ok und die Stimmung war trotzdem sehr locker und gut; wir sind jedenfalls alle motiviert, am nächsten OTM wieder richtig Gas zu geben. Also liebe SBMC-ler, tragt euch schon mal den **OTM 2013** am 23. + 24. März ein und kommt ein Speed-Würschtli essen!!

Ace Cafe London – Swiss Cafe Racer Event findet dieses Jahr zum ersten Mal statt. Unser Rolli W. stellt das Ding zusammen mit Björn Uhlmann auf die Beine. Merkt euch also das Datum des 29. Juni – 1. Juli 2012, da soll die Fete in Grossaffoltern beim Churchill Pub steigen.

Im Weiteren ist auch ganz sicher das diesjährige Black Shadow-Treffen in Büriswilen noch zu vermerken:

40 Jahre MC Black Shadow vom 10.-12. August 2012, beim Restaurant Tobelmühle, 9442 Büriswilen/AI



Ich habe mir von Hase sagen lassen, dass wir dem Treffen im Rahmen der **Pässe-Rally 2012** einen Besuch abstatten werden.

Ich freue mich sehr, euch an einem der nächsten Anlässe (Vezio, Lüderen) zu treffen und wünsche euch eine tolle Saison, viele Kilometer, wenig Defekte und vor allem keine Unfälle!!

Ah... und da ist noch was:

Am Samstag, 4. August findet in Büren an der Aare ein Dampftag statt. Besucht uns doch und genießt die alte Dampftechnik, die bei uns in Betrieb zu sehen sein wird!

Euer Präsi Franz

TRIUMPH



Ernst Uhlmann AG
3257 Grossaffoltern

032 389 20 45

Das SBMC-Jahr 2012

8.–10. Juni	Engländertreffen, Vezio	bbvezio.ch
17. Juni	Lüderenalptreffen	
22.–24. Juni	Tridays in Newchurch (A)	tridays.com
30. Juni	1. Swiss Cafe Racer Burn Up	acecafelondon.ch
10.–12. August	Pässerrally	
10.–12. August	Black Shadow-Treffen, Büriswilen	blackshadow.ch
26. August	24. Oldtimertreffen, Lüterswil	buechibaerg.ch
7.–9. Sept.	Ace Day, London/Brighton, UK	acecafelondon.ch
8./9. Sept.	FAM Thunersee-Rally	www.fam-amv.ch
7. Okt.	Herbstausfahrt	
7. Dez.	Chlausenhöck	

BB Vezio – 8. bis 10. Juni 2012

**NICHT
VERPASSEN!**



**1. Swiss
Cafe Racer
Burn up**

29.6-1.7.2012

**Das Ace im
Churchill Pub
in
Grossaffoltern**

**All riders
welcome!**

**acecafelondon.ch
triumph-city.ch
churchillpub.ch**

Join the club!

Ja, ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag CHF 40.–

Name	Vorname	Geburtsdatum
Strasse	PLZ/Ort	
Telefon	e-mail	Mobile
Motorradmarke/Typ		Jahrgang
Datum	Unterschrift	

**Beitrittsformular senden an:
Rainer Herr, im Sytenacher 6,8108 Dällikon, Fax 043 960 23 71, email rainer@herr.com**

Sternenberg – Das Protokoll zum Film

Ein Schüler in der Klasse zu wenig und das Schulhaus würde geschlossen, so die Grundgeschichte des Films. Das Drehbuch zu unserer GV 2012 lief hingegen so ab:

Hanna Luginbühl, secretary of the club

Protokoll der GV SBMC 2012

1. Begrüssung Um 11.15 begrüsst der Präsi Franz Stotzer die 29 Anwesenden und zwei Gäste zur GV 2012 im Gasthaus Sternen in Sternenberg mit der Erläuterung, dass wir dank Martin Spinazzé hier in Sternenberg sind und erklärt Martin zum Mitglied *honoris causa*, worauf sich dieser für diesen Titel bedankt. Wir erhalten Kenntnis von zwei Todesfällen. Silvia Locher, Ehefrau unseres Mitgliedes Bernhard Locher starb anfangs dieses Jahres an einem Hirnschlag und Wolf, der Salzburger, welcher in Vezio stets mit seiner Norton anwesend war verschied nach einem unverschuldeten Unfall letzten Herbst. Wir erheben uns und gedenken den Verstorbenen. Franz schlägt uns Hans Zwygart als Stimmzähler vor und wir bestätigen mit Applaus.

2. Protokoll und Franz weist uns auf das Protokoll der letzten GV im Club News 02/11 hin, lässt dieses Protokoll und **3. T-Liste** anschliessend auch noch gleich die Traktandenliste genehmigen, wie wir sie alle mit der Einladung erhalten haben.

4. Bericht des Präsidenten Franz erzählt uns vom 25. Engländertreffen in Vezio, dem Jubiläum mit Geburtstagstorte. Er dankt den Helfern vom Lüderenalptreffen, besonders Hedy und seinem Team, dass dieses Treffen auch in seiner Abwesenheit super geklappt hat. Franz dankt Hase für die Organisation der Pässerrally, für den geheimen Geheimtipp unter den Geheimtipps und hofft, dass er dieses Jahr selber auch dabei sein wird. Er erzählt uns vom Treffen in Airolo, mit der Organisationstruppe von Vezio. Er spricht vom Chlausenhöck in Opligen, welcher einen Besuch wert sei und gleich auch noch vom OTM 2012, welcher schon stattgefunden hat. Leider war wunderschönes Wetter, was sich auf die Besucherzahl eher etwas negativ auswirkte. Unser Umsatz zwar trotzdem zufriedenstellend, aber doch kleiner als auch schon. Er unterstreicht den Zusammenhalt und dankt der OTM-Helfertruppe, welche aus Stotzer Jürg und Gina, Vroni und Wini, Rolli Weber, Rainer und Christopher Herr, Fred Rubi, Franco und Natalie und natürlich ihm selber besteht. Roili Weber lässt den Bericht des Präsidenten genehmigen, was wir mit Applaus tun. Franz erklärt uns die weiteren Traktanden. Erst komme nun die Vorstellung der Rechnung 2011 durch Rainer. Franco, der Ersatz-Revisor, welcher die ganze letzte Nacht an der Rechnung rumstudiert habe, verlese dann den Revisorenbericht und er, himself lasse dann alles genehmigen.

5. Die Rechnung 2011 haben alle Anwesenden von Rainer erhalten. Er erklärt uns, dass wir weiterhin mit Verlust budgetieren und er diesen auch erzielt habe und erklärt uns auch, dass es unser Ziel sei, dass die Einnahmen den aktiven Mitgliedern auch wieder zu gut kommen sollen, an den jeweiligen Anlässen. Er erläutert uns die Einnahmen und legt uns ans Herz, dass wir doch bei Umzug die neue Adresse bitte melden, da die Post das nicht mehr macht. Die Inserateneinnahmen sind besser, da die CNs ja regelmässig erscheinen. Rainer macht Werbung für den Clubshop, er habe noch viele Club-Shirts und einige der doch ganz speziellen Jubi-Vezio-Shirts. Solange der OTM etwa wie bisher beiträgt, könne auch der Mitgliederbeitrag so bleiben. Auf der Ausgabenseite ist alles im budgetierten Rahmen. Resumé: Der Verlust, also die Vermögensabnahme beträgt Fr. 2371.95. Er erzählt uns, dass er bei der Post ein Depositokonto eröffnet habe, welches für Vereine doch interessant sei, da dieses noch einige Franken Zins gibt und er so vielleicht bei den Bank- und Postspesen und -zinsen doch mal im Plus sein werde. Rainer beendet seine Erklärungen mit dem Satz: Sind noch Fragen? Martin Spinazzé meldet sich zu Wort. Er habe zwar nichts einzuwenden, aber möchte doch bitten dass, bevor wir einen europäischen Hilfsfond benötigen, doch aufhören mit dem abbauen. Er möchte doch dass wir nicht den Fall haben werden, wie Griechenland. Das sei nur eine Bitte. Rainer entgegnete Martin, es sei nicht das Ziel alles abzubauen, sondern so, dass das Vermögen bei Fr. 20'000.– sein wird. Franz bedankt sich für dieses Votum und Martin zeigt sich mit der Antwort von Rainer zufrieden. Franco, der Ersatz-Revisor richtet das Wort an uns. Nachdem er nun schon so lange Ersatzrevisor und diesbezüglich immer arbeitslos gewesen sei, habe er nun das Glück, da der Revisor und der Kassier keinen Termin gefunden hätten und er somit seines Amtes walten könne und erzählt uns diesen Bericht, dass alles in bester Ordnung ist, dass er dies kontrolliert hat und dass Rainer eine saubere und korrekte Buchhaltung führe und dankt Rainer für seine Arbeit, was wir mit Applaus unterstützen. Aufgrund seiner äusserst intensiven, die halbe Nacht dauernden Kontrolle, mit Zwischenverpflegung, da er dadurch sehr geschwächt worden sei, stellt er uns den Antrag die perfekte Rechnung 2011 zu genehmigen und dem Kassier Rainer Herr Décharge zu erteilen. Franz bittet um die Zustimmung des Antrages, was wir einstimmig machen und dankt Franco für seine Arbeit.

6. Budget 2012 Franz erteilt Rainer das Wort. Das Budget 2012 basiert wieder auf dem Mitgliederbeitrag von Fr. 40.– und hat etwa den gleichen Rahmen, wie 2011, ausser dem angepassten, schon bekannten, kleineren Ertrag vom OTM. Rainer fragt, ob jemand den Beitrag erhöhen möchte, oder die Ausgaben tiefer halten möchte, dass wir doch den europäischen Hilfsfond nicht irgendwann doch mal benötigen. Was natürlich eine Bemerkung von Martin zur Folge hat. Da keine Fragen oder Einwendungen sind, lässt Franz das Budget genehmigen, was wir einstimmig tun.

7. Mutationen per GV vom 08.05.2011 hatten wir 223 Mitglieder. Im letzten Jahr hatten wir 5 Austritte, eine zusätzliche unbekannte Adresse, 11 neue Mitglieder, was einen Bestand von 228 Mitglieder ergibt.

Die neuen Mitglieder: Bartolic Sinisa aus Guntershausen, Batista Lois aus Pfäffikon, Kürzi Daniel aus Wangen, Leider Leonard aus Wengi, Michel Mürger aus Muttenz, anwesend, Radermacher Wulf aus Schindelegi, Roth Christian aus Münchenstein, anwesend, Schenker Roman aus Langendorf, Stoll Tim aus Therwil, Triebold Urs aus Basel, Vögeli Jürg aus Wangen, entschuldigt (Loveparade).

Wir genehmigen die Aufnahme der neuen Mitglieder. Rolli macht Rainer ein Kompliment, dass er als Aargauer, welcher in Zürich lebt, Muttenz richtig ausgesprochen habe.

8. Wahlen Da wir an der GV 2011 Bohne Jürg als Revisor und Franco Tonet als Ersatzrevisor für 2 Jahre gewählt haben, ist das erst nächstes Jahr wieder fällig.

Der Vorstand muss neu gewählt, oder bestätigt werden. Franz fragt, ob alle einverstanden sind, dass wir noch ein Jahr weitermachen. Und die Anwesenden bestätigen einstimmig mit Hand hochheben.

9. Programm 2012 Franz erzählt uns das Jahresprogramm, angefangen bei Vezio und Lüderenalp, wie gewohnt. Vom 29. Juni bis 01. Juli 2012 wird in Grossaffoltern, beim Englischen Pub das 1. Swiss Café Racer Event stattfinden. Hauptorganisator Roli Weber hat uns berichtet, was zu erwarten ist und uns dieses Treffen schmackhaft gemacht. Weiter wird das Pässerrallye wieder stattfinden, mit einem Halt beim Black Shadows Treffen in Büriswilen (40 jähriges Jubiläum). Den Herbstausflug wird Fred Rubi organisieren und der Chlausenhöck wird wie gewohnt stattfinden. Das sind die Termine, welche von unserem Club direkt organisiert werden. Dann werden noch das Black Shadows Treffen in Büriseilen, wie schon erwähnt, das 22. Oldtimer Treffen in Lüterswil, das British Car Treffen in Mollis, die Ace-Day in Brighton und das Thunersee-Rally, sowie nächsten Frühling der OTM in Fribourg stattfinden. Rolli fragt, wenn noch jemand an den Ace Day in London mit will, vom 07. – 10. September 2012, an den, evtl. mit Verlängerung bis 14.9.2012, kann der sich noch bei ihm melden.

10. Stämme In Balsthal hat sich ein neuer Stamm gebildet, Region Solothurn, rund um Fluri Rolf. Dieser Stamm findet jeweils am 1. Dienstag im Monat statt. Sonst gibt es keine Wortmeldungen zu den Stämmen.

11. Verschiedenes Rainer informiert uns, dass der Vorstand sich über den Vorstoss, den Peter Hänni an der letzten GV gemacht hat, Gedanken und Abklärungen macht und während dem Jahr informiert spätestens aber an der nächsten GV. Es geht darum, dass der Club eine Plattform bietet, um den Angehörigen zu helfen, Vorhandenes Material oder Töffs zu erhalten. Ansprechpartner ist ganz klar im Moment Franz Stotzer als Präsident des SBMC. Franz fragt nach weiteren Wortmeldungen und erteilt Martin h.c. das Wort. Martin stört die pauschale Wahl des gesamten Vorstandes. Er hätte den Präsidenten gerne separat gewählt. Er weist darauf hin, dass Frankreich heute auch den Präsidenten wählt und ein Radiokommentator habe gesagt, sie hätten die Wahl zwischen Pest und Cholera. Wir hätten nicht mal diese Wahl. Es störe ihn zwar gar nicht, dass Franz gewählt worden ist, aber das sei keine Wahl. Franz bedankt sich für dieses Votum, nicht wissend, ob er nun Pest oder Cholera sei, oder vielleicht einfach ‚dr bescht Siech‘, weil auch das wäre ja ein Kranker. Vielleicht werden wir das Wahlprozedere einmal ändern und jeden einzeln in den Vorstand wählen, aber eigentlich hätten wir ja wirklich keine Auswahl gehabt, entgegnet Franz. Nach diesem Geplänkel meldet sich noch Hase zu Wort. Er hat noch Teile, die er loswerden möchte. Franz legt ihm die Plattform auf unserer Homepage ans Herz, welche genau dafür gemacht ist. Auf die Anmerkung, er sei halt nicht so modern, sagte ihm Franz er könne auch ein Brieflein schreiben, worauf Rolli bemerkte, er dürfe dieses nur nicht mir geben, sonst komme dieses nicht an. Auch bei den Postangestellten läuft manchmal was schief. Bitte meldet die Adressänderungen, da die Post dies nicht mehr macht und auch ein Nachsendeauftrag nach einem Jahr ausläuft und so die unbekanntes Adressen entstehen.

Bei diesem Wetter wird leider kein Ausflug stattfinden und so wird nach dem gemeinsamen Mittagessen die Heimreise individuell angetreten. Franz dankt den Vorstandsmitgliedern für die Hilfe zum Gelingen der Clublebens, auch wenn nicht immer alles perfekt ist, da dies ja in unserer Freizeit geschieht. Weiter dankt er allen Stammvätern und der Stammutter, allen, welche irgendwas organisieren oder mithelfen, zum Gelingen der Anlässe. Am meisten dankt er aber den Anwesenden und allen, welche an den Anlässen teilnehmen, ob diese nun abgelegen sind oder das Wetter nicht so stimmt. Um 12.00 Uhr schliesst Franz die GV 2012 dankend ab.

Bern, 27. Mai 2012

«Mit diesem Motorrad musst du unbedingt auf die Rennstrecke!»

... denn die kleine «Schwester» meiner **BUELL Lightning** ist eine richtige Rennziege und hat das Rennfieber schon bei der Geburt mitbekommen – im Gegensatz zu mir!



...runter, runter, runter mit der Kiste!

Michel Münger

1. Einleitung

Bekanntlich habe ich Ende 2011 die Triumph Daytona 675 von Denise Nydegger käuflich erworben und mich schon damals über die wiederholten Lobesreden erstaunt gezeigt. Immer wieder hat mir Denise gesagt: «Mit diesem Motorrad musst du unbedingt auf die Rennstrecke!» Kann ein Motorrad wirklich so gut sein?!

Schon das gewöhnliche Landstrassenfahren artete im Gegensatz zu meinem altgedienten Fahrgerät, meiner Buell Lightning, zu einer regelrechten Kurvenschlacht aus. Um die Einleitung nicht allzu lang zu gestalten erlaube ich mir an dieser Stelle eine Kurzantwort: Ja! Die 675 ist die Vollendung eines perfekten Zusammenspiels von Strasse und Technik.

2. Der Weg zum Rennstreckentraining

Dem Rat von Denise folgend, meldete ich mich dann bereits im Winter 11/12 für diverse Rennstreckentrainings im Jahr 2012 an.

Das erste Training fand am Donnerstag, 5. April 2012 auf dem Anneau du Rhin statt und wurde von einer Basler Fahrlehrervereinigung, dem MAZ, organisiert.

Nahe meiner Heimatstadt Basel gelegen ist der Rundkurs Anneau du Rhin gut erreichbar und bietet eine umfangreiche Infrastruktur. Meine Vorfreude war also riesig! Der erste Blick früh morgens aus dem Fenster liess meine euphorische Stimmung vom Vortag aber schnell in den Keller sinken; strömender Regen und bissige Kälte herrschte draussen.



Echte Biker kennen kein schlechtes Wetter, heisst es. Deshalb veranstaltete ich bereits in der Einstellhalle ein Gymnastikprogramm und quälte mich in einen knallgelben Regenanzug. Den Treffpunkt mit einem Arbeitskollegen an der Autobahnraststätte erreichte ich von Muttenz aus in wenigen Minuten, war aber durch die orkanartigen Böen und dem wasserfallartigen Regenschauer etwas schlecht gelaunt. So richtig sauer war ich aber, als mir schon beim Ausziehen der Handschuhe, aus jedem Ärmel etwa ein Glas Wasser schoss.

Das wars mit «Biker kennen kein schlechtes Wetter». Aber geteiltes Leid ist bekanntlich halbes Leid und so stimmten sich mein Arbeitskollege und ich gegenseitig auf «Kampfschwimmen» ein.

Die Fahrt von der Autobahnraststätte Pratteln bis an den Rennkurs im Elsass war geprägt von Kälte, Nässe, beschlagenen Visieren und beinahe schon Kollisionsgefahr mit Leuchttürmen und Heulbojen (im Ernst: im Elsass hat es noch nie so geregnet!!!).

3. Rennstrecke oder Ruderbecken?

Pünktlich um 0800 Uhr liefen wir dann in den sicheren Hafen des Anneau du Rhin ein und legten dort erstmal an der Hafenmole schön an!?!

Kaffee und Gipfeli in tropfnassen Lederkombis machen keinen Spass. Nasse Handschuhe und Stiefel noch weniger! Der Händetrockner in der Herrentoilette lief dann etwa 10 Minuten unter Volllast; gebracht hats nichts. Immer noch war alles klitschnass. Um 0830 Uhr war dann das Briefing und die



erste Theorielektion angesagt. Zum Glück im Trockenen, womit der zurückkehrende Spassfaktor zumindest andeutungsweise wieder zu erahnen war.

Ab 0915 Uhr begannen dann die ersten Fahrversuche auf fließendem Gewässer! Das Wasser stand auf der Strecke und für einen Rennstrecken-Newcomer wie mich, war es eine absolute Mutprobe. Aber meine 675er hat zu mir gehalten, meine kleinen Fehler verziehen und richtig gut auf mich aufgepasst. Immerhin hatte ich mich auf ein komplett anderes Fahrgerät einzustellen. Bei einer Buell dient der Gasgriff hauptsächlich zur Regulierung der Lautstärke. Bei einer 675er zur Dosierung des brutalen Vortriebs. Das Fahrwerk einer Buell baut soviel sicheren Strassenkontakt auf wie

die Hufe eines Brauereigauls bei Glatteis. Die 675er hingegen, geht mit der Strasse eine innige Beziehung ein (so lange der Fahrer keine Kapitalfehler begeht). Nichts desto trotz liebe ich meine Buell – und neuerdings halt auch meine 675er Daytona.

4. Lehrstunde

Ich fahre seit 10 Jahren Motorrad und war der Meinung, dass ich ein solches Gefährt flott um einen Rundkurs bewegen könnte – ha! Wie besagt ein altes Sprichwort: Die Gewissheit von heute, ist der Irrtum von Morgen. So musste

mein Motorradfahrer-Ego ein richtiges Trommelfeuer über sich ergehen lassen und ich mich regelrecht erniedrigen lassen.

Ich gab so richtig Gas und schoss am Ende jeder Geraden hinter der Verschaltung hervor, als wollte ich die Streckenposten erschrecken, griff beherzt in die die Bremse und legte meine 675er sauber in die Kurve! Trotzdem schossen neben mir locker Fahrer vorbei, welche noch immer geduckt hinter der Verschaltung lagen, den Gashahn voll offen und noch nicht einmal gedanklich den Anker geworfen hatten. Urks! Wie sagte doch jemand einmal zu

mir: Es gibt immer einen, der schneller ist als Du! Ebenso belehrt wurde ich betreffend Schräglage; was ich schon als richtig schräg empfand, hätte bei den meisten der ambitionierten Hobbyrennfahrer auf ihrer persönlichen Wasserwaage ein klares «topfeben» angezeigt. Dass Reifen auch eine befahrbare Aussenseite haben, muss einem aber doch werden, oder?!?!

5. Fazit

Yipieeee! Nicht abgestiegen. Zwei Wochen später war auch die Lederkombi wieder trocken. Viel gelernt. Ich komme wieder!!!!



NICHT VERGESSEN!

**17. Juni
Lüderenalp-
treffen**

**...und zwar
bei jedem Wetter!**

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

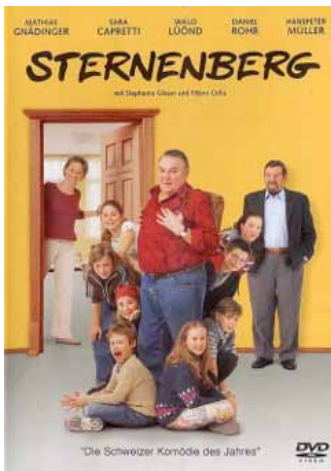
Chaos im Zürcher Oberland!

Unser liebes Alt-Mitglied HC (Honoris Causa) Martin Spinazzé hat sich gewünscht, dass man die GV mal ein wenig in seine Nähe verlegt.

Franz Stotzer

Wenn sich unsere verdienten «Alten» schon mal etwas wünschen, versuchen wir natürlich dem nachzukommen« also hat sich unser Kassier umgehend mit unserem Alt-Mitglied HC in Verbindung gesetzt und nach einigem hin und her war klar:

Wir treffen uns in



Aber wieso nun dieses Film-Plakat? Weil wir genau in diesem Kaff, in diesem Gasthaus Sternen und genau in diesem Schulzimmer, wo dieser Schweizer Film spielt, unsere GV abgehalten haben. Aber nun mal alles der Reihe nach:

Bekanntlich bin ich ja auch nicht mehr der Jüngste und zudem bin ich ein Berner. Beides hat mich also dazu bewogen, die Anreise schon am Samstag in's (linke) Auge zu fassen. Als nicht mehr sooo junger Fahrer war es mir zu weit, die Strecke hin und zurück am Sonntag zu machen. Als Berner habe ich mich



**Sir Francis Stotzerborough
Reschissöör & Hauptdarsteller
(12475 Oscars in 48 Minuten!!!)**

nicht getraut, die Zürcher Hektik auf einen Tag konzentriert zu erleben. Hihihi... Also erfolgte die Anreise schon am Samstag. Bei wunderschönem Töff-Wetter fuhren wir (Jürg, Franco, Mariana und Nati bei mir hinten drauf) alles über Land ins Züribiet. Nach kurzweiliger und schöner Fahrt und einem Franco-Wuhrmann-Stumpfenverbrauch von nur einem Paket trafen wir in Sternenberg ein, wo wir schon von Rolli und Rainer begrüsst wurden. Wir konnten sofort unsere urchig-heimeligen Zimmer beziehen und kurz darauf rannte Franco splitternackt im ganzen Hotel rum und suchte die Dusche... Ein richtiger Adonis, unser Franco – Gott sei Dank, hat niemand ein Foto gemacht!...



Das Klassenzimmer



Nach einer weiteren Stumpfen-Vernichtungsaktion (Rainer und ich halfen auch mit) setzten wir uns zu Tisch und liessen uns erst mal kulinarisch verwöhnen. Nach einigen Bieren (um Francos Auftritt wieder aus dem Gedächtnis zu schwemmen) und vielen guten Gesprächen gingen wir – weit nach Mitternacht – müde zu Bett. Am Sonntagmorgen war es dann recht kühl und wir fragten uns, wieviele SBMC-ler wohl den Weg nach Sternenberg finden würden. Franco revidierte (angezogen) noch schnell die Kasse und ich inspizierte DAS Schulzimmer, in dem unsere GV stattfandinden sollte. Nach und nach tröpfelten dann die Teilnehmer ein, viele mit dem Auto, einige mit dem Töff. Unser Alt-Mitglied HC war einer der Ersten. Er freute sich sehr, viele Kumpels aus seiner aktiven Zeit zu treffen. Auf dem Parkplatz wurde viel Benzin geredet, die Drehzahlen waren

hoch, die Schräglagen imposant und die Überholmanöver haarsträubend...Nach Kaffi und Gipfeli gings dann an die GV 012. Zügig wie meistens, ohne grosse Wortmeldungen aus der Versammlung absolvierten wir die Pflicht. Unser Alt-Mitglied HC lockerte die Versammlung mit einigen lustigen Sprüchen auf und sogar die Präsenzliste ging in akzeptablem Tempo durch die Reihen. So konnten wir bald zur kür, einem ausgezeichneten Mittagessen übergehen und danach noch etwas Zeit zusammen verbringen. Nach dem feinen Dessert und einem Kaffee zum Schluss brach man dann nach und nach auf.

Danke an Martin Spinazzé, dass er uns in diese Gegend gelockt und Dank auch an Rainer Herr, der das Ganze dann organisiert hat. Alle, die dabei waren, haben viel Spass gehabt, die anderen haben leider wieder mal was verpasst.



...und der Sternen

Back to the 60's – wie es wirklich war!

Wie viele Cafe Racer Begeisterte sehe auch ich mir gerne Mike Seate's Fernsehshow "Cafe Racer" an!

Tom Allen

Mike hat einen überschäumenden Charakter, eine echte Leidenschaft für Bikes und sein Enthusiasmus für den Cafe Racer ist nicht zu übersehen. Wenn ich mir die Sendung ansehe, bin ich oft überrascht mit welcher Geschwindigkeit unser amerikanischer Kollege ein Motorrad zusammenbauen kann! Klar, es ist nur Fernsehen, aber man erhält einen interessanten Einblick in die amerikanische Szene der Cafe Racer und auch wie diese Szene auf ihre Wurzeln in England zurückblickt. Die regelmässigen Verweise auf die englische Rocker-Ära der 1960er vermitteln, so wie ich mich an die Zeit erinnere, ein ziemlich gerechtes Bild. Trotzdem gibt es gewisse Aspekte, die möglicherweise ein wenig verzerrt werden, also werde ich diese hier kurz festhalten.

Wurzeln

Die Wurzeln der Rockerbewegung, als Produkt der Arbeiterklasse der britischen Nachkriegszeit, bis hin zur Teddy Boy Ära sind genügend dokumentiert und brauchen hier nicht wiederholt zu werden.

Nach den Massenschlägereien in Brighton und Margate gab es nur wenige grossen Raufereien. Trotzdem gab es während den ganzen 60ern spontane Auseinandersetzungen zwischen Mods und Rockers, bis zu Beginn der 70er die Mods von den Skinheads abgelöst wurden. Im Bezirk Durham, wo ich

herkomme, fanden die meisten Auseinandersetzungen nicht zwischen Mods und Rockers, sondern zwischen Einzelpersonen (meist nachdem die Pubs geschlossen hatten) oder Gruppen junger Typen aus den verschiedenen Miedendörfern.

Musik

Die Rockerbewegung ist unentwerrbar mit der Rock & Roll Musik verbunden. Dies blieb auch bis 1963 so, als aber der Mersey Beat erschien, wurde kaum noch richtiger, neuer Rock & Roll produziert. Ein kurzer Blick auf die Charts zu dieser Zeit bestätigt dies. Das heisst aber keineswegs, dass es keine gute Musik mehr gab; die R&B Musik der Pretty Things, Animals, Them oder der Rolling Stones war spannend, originell und rebellisch, aber richtiger Rock & Roll war es nicht. Nur wenige R&R Bands überlebten diese Zeit; nennenswert sind da Screaming Lord Sutch und Crazy Caravan. Ein paar neue Bands erschienen jedoch auch nach „der Wende“, wie die Wild Angels und Shakin' Stevens and the Sunsets. Aber auf Radio Luxembourg, Piratensendern oder der BBC kam nur noch selten Rock & Roll.

Rennen gegen die Platte

Viele Leute assoziieren Ton-Up Boys automatisch mit „Record races“ also Plattenrennen, aber so weit ich mich erinnern kann, geschah dies bei uns eigentlich nie. Die meisten 45rpm Platten waren damals einfach zu kurz, um einmal um den Block zu fahren. Mit einer LP kann man es natürlich auch machen, aber das wäre nicht ganz das gleiche! Natürlich gab es genügend andere Arten von Rennen,



Tom and Gren

gegeneinander, gegen alles das entfernt einem Sportwagen ähnelte oder gegen die Polizei, aber nicht gegen Platten.

Die Bikes

Die 1960er waren eine Zeit des wachsenden Wohlstands. Während dies an manchen Orten vielleicht mehr zum Ausdruck kam, hatte man in unserer Gegend kaum Geld um Motorräder professionell reparieren oder warten zu lassen. Alle diese Arbeiten mussten selbst verrichtet werden, oft mithilfe der Kollegen. Dies war die ideale Möglichkeit etwas über Motoren zu lernen und es entstanden dadurch auch viele „komische“ Kreationen. Jeder wollte mit seinem Bike auffallen und das ging am besten mit Megaphon-„Schalldämpfern“. Selbstverständlich musste man dafür die originalen Schalldämpfer entfernen, was meist mit der traditionellen „Besenstiel und Hammer-Methode“ geschah. Wie immer eskalierte das Ganze, als Grenville Joyce, ein Kollege von mir, Race Expansion Boxes an seine frisierte Villiers powered Special montierte. Das Resultat war ein schriller Schrei, der phenomene Kraft versprach, die Erwartungen aber traurigerweise nicht erfüllte. Um das zu überbieten, baute ich ein paar offene Megaphons für meine Rocket, indem ich zwei Eisenbleche zu zwei riesigen Kegeln aufrollte.

Schalldämpfung: absolut null. Die Maschine hatte eine Verdichtung von 10:1, Spezial-Kolben und eine Polydyne Racing Nockenwelle. Der Lärm mit meinen selbstgebauten Schalldämpfern war unglaublich. Leider brachte der „Sound“ kein bisschen mehr Leistung, dafür erregte ich deutlich mehr Aufsehen. Das beste Beispiel für die finanzielle Dürftigkeit unserer Reparaturen war die alte „Flathead“ Harley meines Bruders. Sie entstand als gewagtes Bestreben einen Chopper zu bauen (Captain America hat vieles zu verantworten). Das Motorrad war nahezu unfahrbar! Es war mit Ape Hangers, Handschaltung, fussbedienter Kupplung, Running Boards und einem Vergaser (ohne Luftfilter) zwischen den zwei Frontzylindern ausgestattet. Jeder Startversuch führte dazu, dass das linke Hosenbein des Fahrers in den offenen Vergaser gesogen wurde; dies verursachte ein momentanes Abwürgen des Motors, währenddem der Fahrer versuchte seinen Fuss auf den Boden zu stellen. Wenn man gleichzeitig die Kupplung drückte und das Bein vom Vergaser hob, schnappte der V-Twin nach Luft und die ganze Kiste sprang unkontrollierbar nach vorn. Der Anblick der Harley, wie sie sich in einer Folge von Känguruh-Hopsern durch den Verkehr schlängelte schaffte es immer wieder, einiges Aufsehen zu erregen.

Jedem mit etwas Ahnung von Motorrädern, war klar dass es sich hier um nichts anderes als reine Pfuscharbeit handelte. Eine weitere symptomatische Veränderung war die Verkabelung. Ein ehemaliger Besitzer war wohl ein Mienenarbeiter gewesen, denn das Motorrad war mit „shot-wire“ verkabelt. Das ist ein dünnes, einadriges Kabel, welches normalerweise gebraucht wird um Sprengstoff in den Mienen zu zünden, aber beim besten Willen nicht für die Verkabelung eines Motorrades geeignet ist. Dass es nur in einer Farbe erhältlich war, erhöhte zudem die Frustration beim Orten eines elektrischen Fehlers.

Eine der teuersten „Reparaturen“ verrichtete ein Kollege von mir mit viel Enthusiasmus aber wenig praktischer Erfahrung. Richie Crumbie entschloss sich, dass seine Norton Dominator zuviel Öl verlor, also nahm er den Motor auseinander und ersetzte alle Dichtungen. Um Geld zu sparen bastelte er die Dichtungen selbst. Sorgfältig stanzte er Löcher für die Bolzen, übersah aber dass es für die Ölwege auch Löcher brauchte. Gewissenhaft setzte er den Motor wieder zusammen und besuchte uns zu Hause, um uns sein Werk zu präsentieren. Als er anhielt und das Motorrad auf den Ständer stellte, bemerkten wir eine stetig expandierende Ölpfütze. Das Bike hatte einen Pleuel abgeworfen und dieser ein Loch in das Kurbelgehäuse gerissen...

Ein anderer Kollege, Irvine Stephenson, war der stolze Besitzer einer Francis Barnett. Sein Einfall um das Aussehen seiner Maschine aufzuwerten war alles in „Silber“ zu sprayen. Dies wäre ja in Ordnung gewesen, hätte er hier aufgehört. Für Irvine war das Bild jedoch noch unvollständig. Als ich eines Tages nicht zu Hause war, kreuzte er bei meiner Mutter auf und behauptete, ich habe ihm meine Stiefel (mit Absatz!) versprochen. Nichtsahnend gab ihm meine Mutter die Stiefel, die ich erst wieder zu Gesicht be-

kam, nachdem auch sie passend zur Francis Barnett silbrig waren.

Bikerstil

Als Biker musste man natürlich entsprechend ausgestattet sein und die meisten Jungs haben ja den Drang ein wenig anzugeben. Bei einer Gelegenheit erwies sich dies für einen unserer Kollegen, Tom Parkin, als ein wenig peinlich.



Lads visit to Sheffield, 1971

Als Tom durch die Easington Colliery fuhr, bemerkte er eine Gruppe Leute die auf den Bus wartete. Um etwas anzugeben, lehnte er sich voll in die nächste Kurve. Da er es jedoch etwas übertrieb, endete der „Show act“ jedoch auf dem Boden. Tom hatte sich glücklicherweise nicht verletzt, stand wieder auf und hievte seine Norton wieder auf die Räder und schob sie zum Gehsteig. Dann lief er zurück zum Unfallort, um für seine Zuschauer die Ursache zu klären – eine imaginäre Öllache. Tom musterte kritisch das saubere Stück Asphalt, schüttelte betroffen den Kopf, um klar zu machen dass der Sturz unvermeidbar gewesen war, und humpelte nach Hause.

Obwohl sich die meisten von uns nach bestandener Fahrprüfung eine Rocket, Triumph T100, Bonnevill oder Dominator besorgten, fingen alle mit kleineren Modellen wie der BSA C12 oder C15, der Tiger Cub oder einem Villiers-betriebenen Zweitakter an. Wer genug Geld hatte leistete sich eine Royal Enfield Continental GT. Als die hässlichste Maschine auf den

Strassen der Zeit kommt jedoch nur ein Modell in Frage: Die Pannonia. Der Wunsch eine zu besitzen ist mir bis heute unerklärbar. Das Bike sah aus wie eine aufgeblähte Wurst auf Rädern. Der bedauernswerte Besitzer (Name der Redaktion bekannt) war sichtlich erleichtert als er seine Prüfung bestand und eine Dominator kaufen durfte.

Modeopfer

Wer Motorrad fuhr musste eine Lederjacke haben. Wer reich war, kaufte sich von Lewis Leathers eine Bronx Jacke. Ich hatte diese schon oft in ‚Motorcycle Mechanics‘ gesehen, kannte aber niemanden der eine besass. Aber es gab genügend andere Lieferanten. Hatte man die Jacke mal, musste man sich entscheiden wie sie zu dekorieren war. Manche entschieden sich für einen Tigerkopf oder einen Totenschädel, andere „schrieben“ mit Nieten ihren Namen auf den Rücken. Ich wählte ein Malteserkreuz. Mit den Nieten konnte man es aber auch übertreiben. Das geschah mir mit einem Gürtel. Als das Verhältnis von Metall zu Leder einen kritischen Punkt überschritten hatte, fiel der Gürtel wortwörtlich auseinander.

Eine der bizarrsten Versuche aus der Masse rauszuragen war Paul Piasecki's Idee, seinen Helm zu dekorieren. Er hatte einen schönen, handelsüblichen Jet Helm, entschied sich jedoch eines Tages, dass dieser behaart besser aussehen würde. Er nahm sich also eine

Schere, schnitt sich einige Haarfedern ab und klebte sie an den Helm. Paul griff kurz darauf auf einen konventionelleren Helm zurück.

Um mich im Winter warm zu halten, schnitt ich die Ärmel einer alten Lammfelljacke ab, und trug diese umgekehrt als „Weste“ über meiner Lederjacke. Das Teil hielt mich warm, roch jedoch ein bisschen – bis es regnete. Da wurde der Geruch so unerträglich, dass ich im Pub nicht mehr bedient wurde; so wanderte ein weiteres Kleidungsstück in den Abfall.

Mit der Lederjacke trugen die meisten von uns hautenge, eisblaue Jeans und „brothel creeper“ Schuhe, auch als „wedgies“ bekannt. Paul besass zusätzlich noch ein schickes Paar spitze Schuhe. Neu sahen sie gut aus, aber mit der Zeit kringelten sich die Spitzen wie an Aladdin's Schlappen. Wedgies jedoch waren echt bequem und hielten jahrelang, sofern sie nicht mit Diesel in Berührung kamen. Mein Bruder und ich arbeiteten beide zeitweise als Tankwarte bei einer BP Tankstelle. Der Vorhof war oft mit Benzin und Diesel vollgespritzt; im Nu lösten sich dadurch unsere Schuhsohlen auf und wir hinterliessen überall schwarze Fussabdrücke. Die traditionelle Art neue Jeans „passend“ zu machen, war die Mutter oder Freundin, zu fragen ob sie die Jeans einnähen würde. Waren sie dann richtig eng, musste man sich noch in ein eiskaltes Bad setzen, bis die Jeans noch eingingen. Neue Hosen färbten so ab, dass man anschliessend eine Weile blauen Beine hatte.

Rückblickend kann ich sagen, dass es eine spannende Zeit war und – ja – es gab auch bei uns Rennen, aber nicht gegen eine Platte. Es gab geniale Musik, aber wenig Rock and Roll; es gab Schlägereien und Kämpfe, aber selten mit Messern und nie mit Pistolen. Vor allem gab es aber grossartige Kollegen, viel Spass, schnelle Bikes sowie echte Lacher und – bis auf Richie – lernten wir auch wie ein Motor funktioniert.

Auf Töffsuche in Chile

Wie einige von euch ja wissen war ich in den letzten 7 Monaten für einen Sprachaufenthalt in Chile...

Mariana Stotzer

...Chile?? Was willst du denn da?' meinten einige meiner Stammmitglieder entsetzt. «Das Land ist so schmal da kann man ja noch nicht mal sein Auto wenden.» Trotz aller Warnungen habe ich mich aufgemacht ans andere Ende der Welt. Es war tatsächlich ein Kulturschock. Es ist alles etwas unordentlich und chaotisch. Die Häuser sind farbig und in halsbrecherischer Art und Weise an die Hügel gebaut. Die Stadt Valparaíso wo ich gelebt habe ist gross und laut. Voller Strassenhunde die nachts jaulen und verrückter Autofahrer die (welch Überraschung) sogar die Autos wenden können. Ich hatte mich aber nach einiger Zeit gut eingelebt und es fing an mir richtig zu gefallen.

Auch das Wetter wurde immer besser und im Dezember hielt dann der Sommer Einzug. Es fiel mir immer schwerer trotz strahlendem Sonnenschein nicht auf den Töfffahren zu können. Was ich vermisste war meine Ducati Monster. Leider gab es auch sonst weit und breit keine guten Maschinen. Chile ist für südamerikanische Ver-

hältnisse zwar ein reiches Land, trotzdem können sich nur wenige ein europäisches Gefährt leisten. Man sieht hauptsächlich alte Japanische Maschinen, als Gebrauchsfortbewegungsmittel.

Im Januar (also Sommer) habe meine Freundin in Los Andes besucht und sind mit ihrem Auto Richtung argentinische Grenze gefahren. Mir lief richtiggehend das Wasser im Munde zusammen als ich die schönen Kurven sah. «Bea es muss hier doch auch Töfffahrer geben die zum Spass unterwegs sind!?!» meinte ich zu ihr.

Sie hat mir dann von ihrem Nachbarn Jorge erzählt. Der hätte Roller und sei auch in einem Töff Club. Für mich war natürlich sofort klar, dass wir ihn besuchen müssen. Tatsächlich waren bei seinem Haus, im eingezäunten Vorgarten, zwei Roller unter einer Plane versteckt. Über das hohe Gartentor riefen wir Jorge, bis er rausgekommen ist. Bea hat mich vorgestellt: «Das ist Mariana, meine Freundin aus der Schweiz». «Hola, ich freue mich Dich kennen zu lernen. Kann ich bitte mal unter die Plane schauen?» Er hat mich zwar etwas verdutzt angeguckt, denn chilenische Frauen sind normalerweise nicht so an Motorrädern interessiert. «Natürlich kannst du das.» ... und was kam zum Vorschein. . . ?

Zwei Zündapp Bella Jahrgang 1958! Kaum zu glauben. Ich habe dann verblüfft gefragt wie er an



Jorge's Zündapp Bella

Zündapp Roller gekommen ist und er hat noch verblüfft gefragt wieso ich wisse was ein Zündapp Roller ist.

Darauf ging eine angeregte Unterhaltung über Töffs los. In Los Andes gibt es einen kleinen Töff Club mit ca. 20 Mitgliedern die Ausfahrten und Events organisieren. Alle fahren andere Maschinen aber jeder ist willkommen und Jorge ist in ganz Los Andes und Umgebung als Schrauber bekannt. Es sei nicht immer einfach Ersatzteile zu finden; und wenn man dann Erfolg hat, ist es meist eine teure Angelegenheit. Als ich ihm dann erzählt habe wie viele Mitglieder unser Club hat und wie die Oldtimer-Szene in der Schweiz floriert machte er grosse Augen. «Das ist es was in Chile fehlt. Die Leute tragen keine Sorge zu ihren Maschinen und erkennen oft den Wert nicht. Die Maschinen werden dann verhökert oder verschrottet. Dadurch ist es nahezu unmöglich geworden Teile zu finden». meinte er.

Ich wollte dann wissen wie es mit Ducati aussieht. Er gab mir eine

Adresse von einem italienischen Fahrradhändler in Viña del Mar der noch alte Ducatis hat.

Wieder in Valpo angekommen habe ich den nächsten freien Tag genutzt und bin nach Viña gefahren, habe Señor Mario gefunden und gefragt ob ich mir seine Ducatis anschauen könne. Erstaunt wollte er wissen woher ich weiss das er Ducatis hat. Ich erzählte ihm das ich einen speziellen Geruchssinn hätte und einen schönen Töff von weitem riechen können.

Obwohl er mir komischerweise nicht geglaubt hat, durfte ich mir seine beiden Ducis aus den 70ern anschauen. Er hat auch noch einen der ersten Ducatimotoren, welche ziemlich rar sind. Zum Abschied hat er mir dann sogar einen original Ducati Aufkleber geschenkt.

Obwohl nicht einfach, ist es tatsächlich möglich in Chile ein paar coole Töffs zu finden. Ich werde natürlich mit meinen Freunden in Kontakt bleiben und mich nach Ersatzteilen für Zündapp und allem Möglichen umsehen, um die Szene in Chile zu unterstützen.



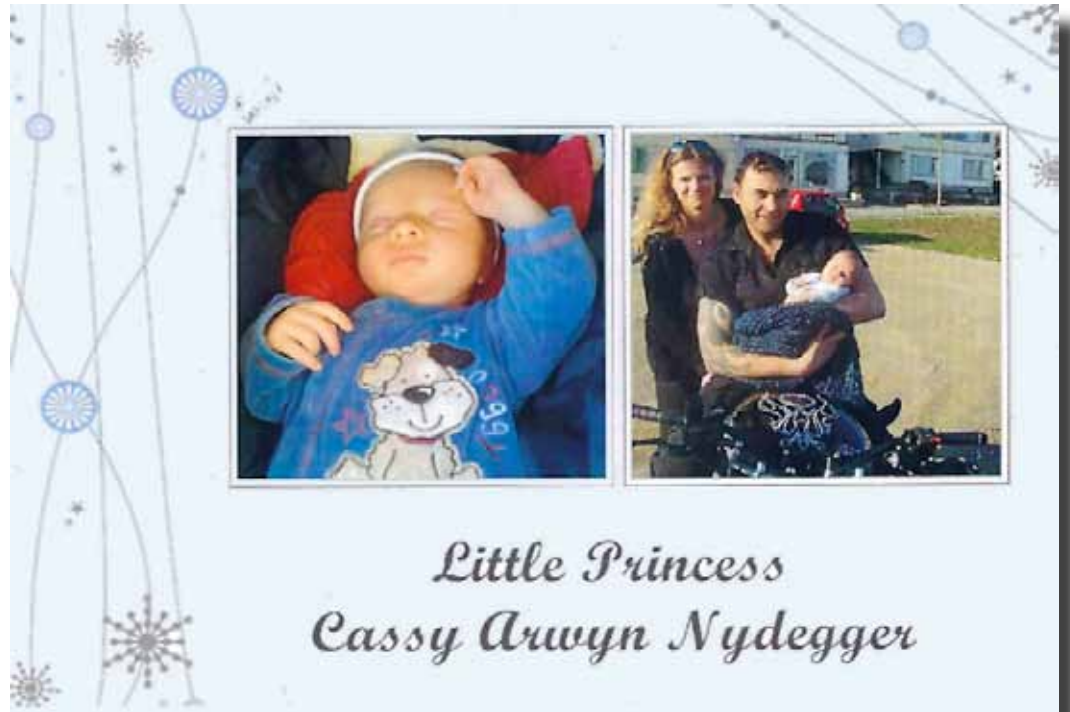
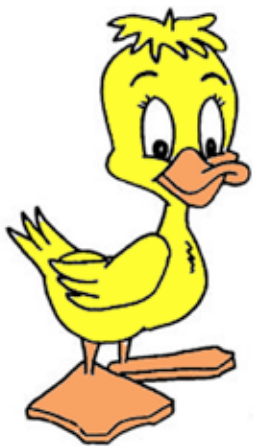
Mariana, Mario und seine Ducis



Herzliche Gratulation zur Geburt von Cassy Arwyn

Die Tochter von Denise Nydegger und Björn Ulmann ist am 20 Februar 2012 auf die Welt gekommen.

Wir freuen uns mit der glücklichen Familie!



REPARATUREN
ERSATZTEILE
RESTAURATIONEN
SERVICE

CLASSIC
CME
MOTORCYCLE
ENGINEERING

KURBELWELLEN
DYNAMISCH
AUSWUCHTEN
MECHANISCHE
WERKSTÄTTE

CME PETER STEBLER
BARTON TRIUMPH
BSA AJS MATCHLESS
GREYINGERSTR. 23
42081 NUNNINGEN
TEL 061 791 08 06

Graphic Design: Fredy Häner SGD

40. Weinrallye in Maikammer in der Pfalz

Alle zwei Jahre findet in der Pfalz eine wunderbare Oldtimer-Rallye statt. Mit einigen Freunden vom FAM besuche ich diesen Anlass seit einigen Jahren.

Franz Stotzer



Die internationale Weinrallye ist eine touristische Ausfahrt für Automobile bis Baujahr 1968 und Motorräder bis Baujahr 1958. Dieser Anlass wird seit 1972 als Oldtimerausfahrt alle zwei Jahre vom Automobil-Club Maikammer

e.V. veranstaltet. Die Weinrallye führt, als Ein-Tages-Veranstaltung, etwa 140 Streckenkilometer durch die Pfalz rund um das Rallyezentrum Maikammer. Die Fahrt ist fester Bestandteil des örtlichen Maifestes und sorgt stets für grosses Interesse und begeistert Zuschauer sowie Festbesucher. In den letzten Jahren zählte die internationale Weinrallye mit



Vollgaaaaas!



Mit geknatter ins Grüne!



Franz und Natalie auf der Maicoletta

mehr als 360 teilnehmenden Fahrzeugen zu einer der grössten Ein-Tages-Veranstaltungen in

Deutschland. Die grossen traditionsreichen Autonamen wie Horch, Amilcar, Mercedes, oder Bugatti,



Franz und Verena im MG TF (Peter Häni musste kurzzeitig in den Transporter umsteigen)



...und hier noch einige Auto-Details



...und mit jeder Menge Stil



Ob mit dem vollausgerüsteten Gespann oder minimalistisch mit dem



2-Sitzer, eine Fahrt durch den Pfälzerwald lohnt sich immer, auch

fühlen sich bei der Tour genauso wohl wie die «Brot- und Butter-Fahrzeuge» von Opel, Goggomobil, Fiat oder VW. Natürlich sieht

man auch die ganze Palette von klassischen Töffs und Rollern an dieser Rallye. Diese Mischung aus Zwei- und Vierrädern sowie dem

aussergewöhnlichen Ambiente des Maifestes in Maikammer machen diesen Anlass so einzigartig. Mir macht es jedenfalls immer ei-

nen Riesenspass und so werden wir wohl auch nächstes Mal an der Weinrally in Maikammer wieder mit dabei sein.



wenn als Abschluss eine missglückte Mohrenkopf-Vernichtung steht!



Hier noch eine Nimbus 4-Zylinder mit wahnsinnigem Sound. Auch solch seltene Teile gab's in Maikammer zu bestaunen.

Aufruf an alle SBMC-ler!

Um unser Mitgliederverzeichnis zu aktualisieren, bitten wir Euch unserem Kassier Rainer Eure e-mail-Adresse durchzugeben.

e-mail a: rainer@herr.com

Keine Angst – Ihr werdet NICHT mit Mails vom Club zugemüllt, aber so besteht die Möglichkeit Euch wenn nötig schnell zu informieren.

Danke

CLUB BOX

PIN Kolben CHF 2.-



VEZIO-SHIRT 2011
CHF 30.-
S,M,L,XL,XXL



AUFNÄHER CHF 8.-



STICKER CHF 1.-



SBMC-MUG CHF 5.-



PIN 20 Years CHF 2.-



T-SHIRT UNISEX ANTHRAZIT CHF 15.-
S,M,L,XL,XXL



T-SHIRT FEMALE SCHWARZ mit V-Neck CHF 15.-
S,M,L,XL



POLO-HEMD WEISS CHF 15.-
L, XL

UHR

20 Years
CHF 10.-

Batterie muss
ersetzt
werden!



BESTELLUNG

..... Ex. SBMC-Mug	à CHF 5.-	..... Ex. SBMC-T-Shirt Damen	à CHF 15.-	Grösse
..... Ex. SBMC-Aufnäher	à CHF 8.-	..... Ex. SBMC-T-Shirt Unisex	à CHF 15.-	Grösse
..... Ex. SBMC-Aufkleber	à CHF 1.-	..... Ex. SBMC-Polo-Hemd	à CHF 15.-	Grösse
..... Ex. SBMC-Uhr	à CHF 10.-	..... Ex. Vezio-T-Shirt Unisex	à CHF 30.-	Grösse
..... Ex. SBMC-Pin 20 Y	à CHF 2.-	..... Ex. SBMC-Pin Kolben	à CHF 2.-	

LIEFERUNG an: Name Strasse
PLZ/Ort Unterschrift

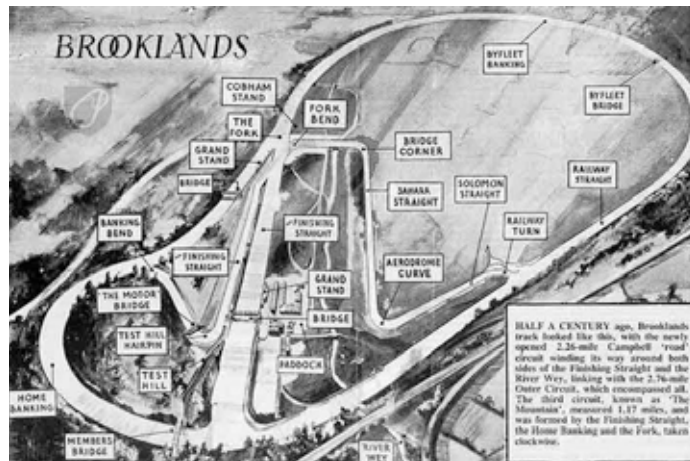
Bestellung einsenden an: **SBMC CLUB-BOX**, Rainer Herr, im Sytenacher 6, 8108 Dällikon, Fax 043 960 23 71 oder email: rainer@herr.com
Lieferung erfolgt per Post mit Rechnung, zahlbar innert 10 Tagen, zzgl Porto und Verpackung

Lucky Days at Brooklands – Part 1

Das Buch „The Vintage Years at Brooklands“ stammt von Doctor Joseph Bayley und es enthält sagenhafte Bilder aus jener Zeit, die ich unseren Mitglieder/Innen (und aussen...) nicht vorenthalten möchte und die ich mit kurzen Kommentaren versehen habe, die nicht immer ernst zu nehmen sind...

CHRIGEL «ZÜ»

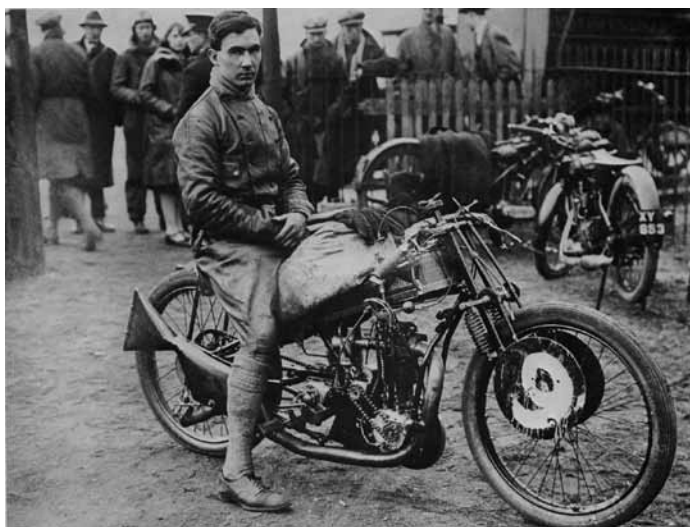
Die erste, permanente Rennstrecke der Welt wurde 1907 bei Weybridge, Surrey erbaut. Sie wurde rege für Rennen und Rekorde benutzt, sowohl von Autos als auch von Motorrädern. Die Siege wurden von den jeweiligen Marken natürlich auch marketingmässig ausgenutzt, so z.B. BSA mit der Goldstar. Den Goldstar erhielt, wer eine Stunde lang mit einem 100 mph Schnitt das Oval umrundete. Die Strecke war in Betrieb bis sie im 2. Weltkrieg durch die Deutschen bombardiert wurde, weil sich auf dem Gelände auch die Vickers Flugzeugwerke befanden. Die 5,2 km (andere Quellen nennen 4.42 km) lange Rundstrecke wurde nicht wieder instandgestellt. Reste davon werden heute noch für Oltimer Veranstaltungen genutzt. Wer mehr wissen will, googelt „Brooklands“, es erscheinen ca. 8'910 000 Einträge... Die meisten der folgenden Fotos sind nach erfolgreichem Rennabschluss geschossen worden und zeigen den Sieger oder den Rekordhalter.



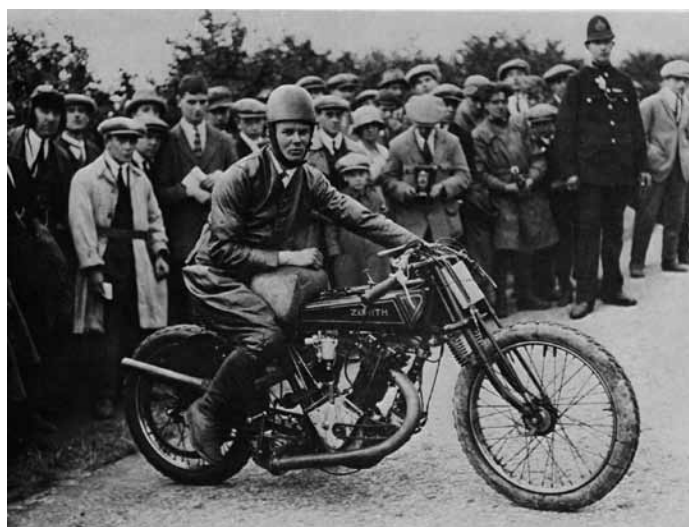
Links: O. Baldwin auf 980 ccm Zenith-JAP 1926, er hat soeben einen neuen Bahnrekord mit einer Schnitt von 113.45 mph aufgestellt. So musste damals ein Gentleman-Rider angezogen sein, mit weissem Hemd, Kravatte und Lammwoll-Pullover von Libertys in London. Dazu eine Wildlederhose, Kniesocken von Oma und feinste Lederhalbschühchen. Das alles bei Tempo 181.52 kmh!

Der Herr unten trägt wenigstens richtige Lederklamotten und einen Helm. Es ist I.P. Riddoch auf einer 994 ccm Zenith mit Blackburne Motor, etwa 1924. Daten über sein gewonnenes Rennen sind nicht bekannt. Bekannt ist jedoch, dass er 1922 der erste Motorradfahrer war, der bei einem Rennen auf einer öffentlichen, ungeteerten Strasse einen Schnitt von 101.12 mph erreichte.

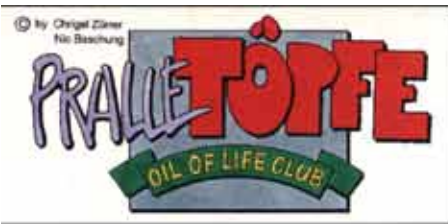
Auf dem Tank hat er ein Bauch-Kissen (aus Bauschaum?) montiert, weil die Betonpiste in Brooklands alles andere als eben war. In den Bankingconnections (Steilwand-Verbindungen) hoben sowohl Autos wie auch Motorräder ab Tempo 160 regelmässig ab und knallten schwargelig zurück auf die Piste was mitunter in tragischen Stürzen endete. Die eigentliche Sensation an diesem Foto ist aber der 2.5 Meter-Bobby rechts im Hintergrund! Hat den die Rennleitung dorthin gestellt?



„... ja, ich weiss, diesen Mehlsack auf meinem Tank sollte ich schon längst in der Bäckerei meines Onkels abgeliefert haben, aber ich dachte mir: fährt noch schnell ein Rennen, gewinnt es und liefert nachher...“. W. Colgan, auf 348 ccm Cotton-Blackburne, Sieger bei einem 5 Runden Handicap-Rennen 1926 mit 80.72 mph Schnitt.



Die Bilder stammen aus einem Buch von 1968 das ich, „o lucky man“, auf dem Flohmarkt gefunden habe; alle in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts aufgenommen, auf dem Gelände der einstigen Rennstrecke von Brooklands GB.



NATURGEWALT



ACE CAFE LONDON

Home of Cafe Racers presents

LAKELAND

BURN UP 12

1st Swiss Cafe Racer Event · All riders welcome!

3257 GROSSAFFOLTERN SWITZERLAND

CHURCHILL PUB 29.6.-1.7.2012



acecafelondon.ch

Friday

**Pub Night
from 20:00**

Saturday

**Cafe Racer Burn Up
10:00-03:00**

Sunday

**Breakfast and more
09:00 - 16:00**

A P.P.
4000 BASEL 2

Adressbenachrichtigungen
nach A 1 Nr. 552 melden an:
SBMC Rainer Herr
im Sytenacher 6, 8108 Dällikon



triumph-city.ch



toeff-magazin.ch



british-bikes.ch



churchillpub.ch