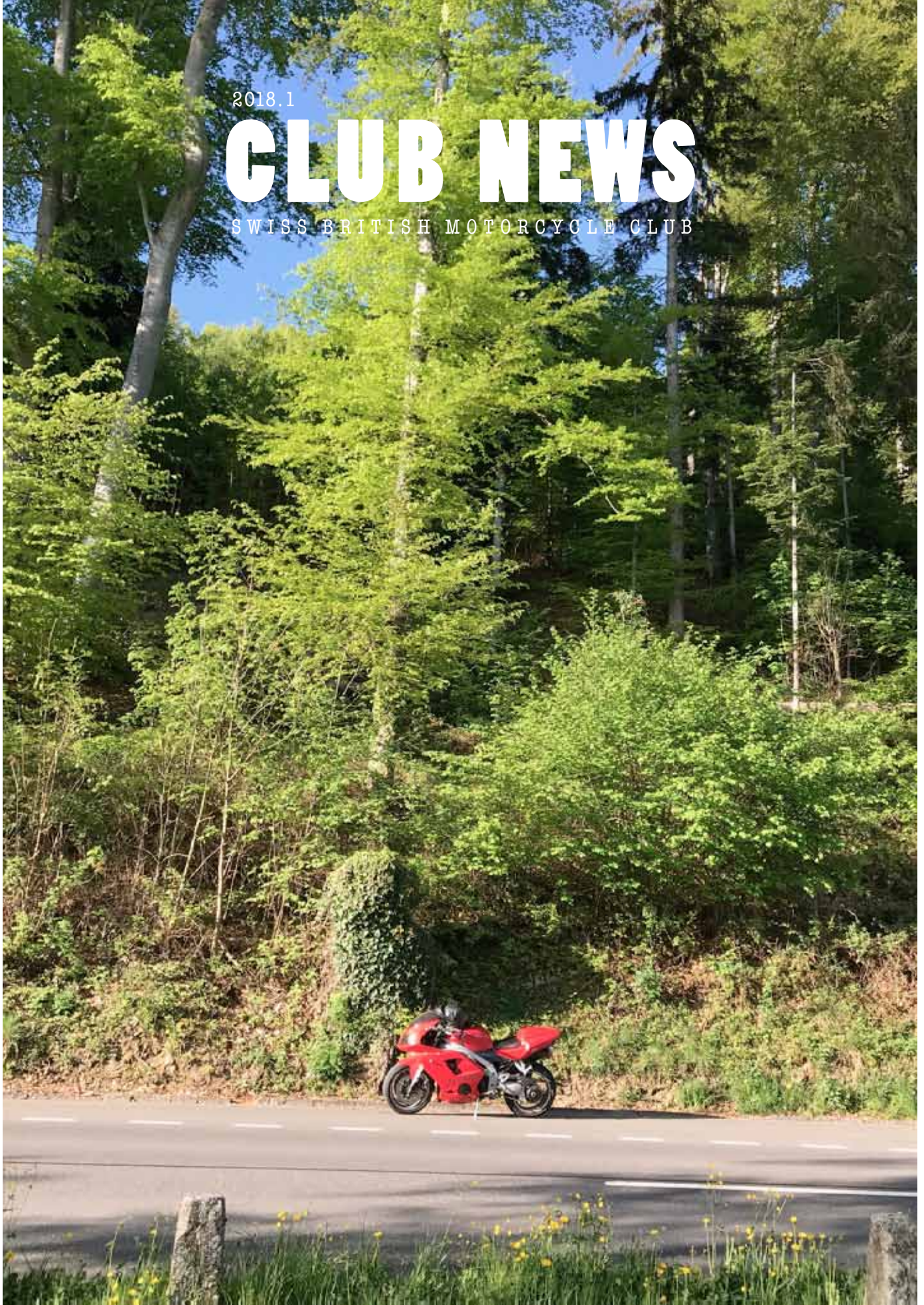


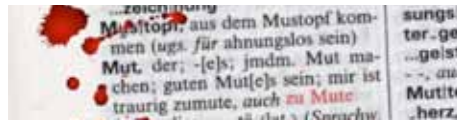
2018.1

CLUB NEWS

SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB



THE MISSING YEAR

INHALT**3 GENERALVERSAMMLUNG 2018****6 CHAIRMAN'S LETTER****6 MUT****8 DAS FERNWEH IST ZURÜCK II****12 TERMINE 2018****14 IRISH CHALLENGE****18 HAPPY BIRTHDAY****20 IMPRESSUM****21 PROTOKOLL GV 2018****23 CLUB-BOX****24 CARTOON****ACHTUNG****30. November 2018****Chlausenhöck****EDITORIAL****2017 – THE MISSING YEAR**

Das fehlende Jahr – Nein, nicht ganz, für die Herbstausfahrt hat es mir letztes Jahr doch noch gereicht, aber an der Generalversammlung war ich ferienhalber – Grosse Deutschland-Tour – abwesend. Das Vezio-Treffen und die Lüderenalp habe ich wegen der Schottlandreise verpasst und mein „Lieblings-SBMC-Anlass“, die Pässerrally fiel meiner Irlandreise zum Opfer. 2017 habe Clubmässig zwar einiges verpasst, aber ein wirklich verlorenes Jahr war es auf keinen Fall. Seit September 16 kam meine Bonnie für keinen Meter aus der Garage, dafür bekam die Daytona jede Menge Auslauf, letztes Jahr alles in allem ca. 15000 km. Die erste Hälfte der Irlandreise könnt Ihr von Seite 14–17 mitfahren. Dieses Jahr war ich an der Generalversammlung dabei; Ende Mai/Anfang Juni steht für mich Schottland (diesmal mit Cabrios) auf dem Programm und vom 3.–16. August habe ich Schottland/Irland im Angebot. Falls da noch jemand mitkommen möchte stehen die Details auf meiner Homepage www.tradace.ch. Es hat noch Plätze frei! Für die Pässerrally sehe ich daher leider schwarz, aber die Lüderenalp und den Herbstausflug lass ich mir nicht entgehen. Jedenfalls wünsche ich Euch eine tolle, unfallfreie Töff-Saison.

Euer Rolli W.

GENERALVERSAMMLUNG



29. APRIL 2018

von Rolli W.

Generalversammlungs-Wochenende im Hotel/Restaurant Möve in Faulensee

Wie Ihr wisst, trifft sich der Vorstand jeweils am Abend vor der Generalversammlung am Ort des Geschehens für eine letzte Vorstandssitzung, so war es auch dieses Jahr am:

Samstag, 28. April, 17:00, Treffpunkt Hotel Möve in Faulensee, bei schönem Wetter gemäss Meteo Schweiz. Also beschloss ich, die Gelegenheit zu einer gemütlichen 3-Std.-Landstrassen-Tour mit meiner frisch vorgeführten Bonnie zu nutzen. Abfahrt 14:00, Ankunft 17:00, gemäss Routenplaner am PC.

Ein letzter Blick auf die Einladungskarte um 13:30 liess mich dann zackig umplanen und mit

der Daytona auf der Autobahn in 90 Minuten an den Thunersee zu fahren, denn auf der Einladung stand nämlich 15:00 und nicht 17:00!

Um 15:05 war ich dann in Faulensee (ohne Navi) angekommen, aber trotz 2maliger Durchfahrt, blieb das Hotel Möve unauffindbar, bis ich zu guter Letzt auf einem Wegweiser den Hinweis fand:





Hotel Möve 20 Min. Fussmarsch in Richtung Interlaken! – ok, mit der Daytona schaffte ich es dann in ca. 30 Sekunden und kam so mit einer minimalen Vespätung um 15:15 beim Hotel an; immer noch rechtzeitig für die Sitzung und den anschliessenden Apéro auf der Sonnenterrasse. Nach der „kräftezerrenden“ Vorstandssitzung war Zimmerbezug und eine erfrischende Dusche angesagt, bevor wir uns gemütlich beim Abendessen und einem Glas Wein, seelisch auf die Generalverammlung am nächsten Tag einstimmen konnten.

Sonntag. 29.4.2018

Das Geniale an der Samstagsvorstandssitzung ist, dass man am Sonntag ausschlafen, gemütlich das Morgenessen geniessen und ganz entspannt der Generalverammlung entgegensehen kann. Der Parkplatz war gekennzeichnet und ab 10 Uhr trafen dann die ersten SBMCler beim Hotel ein. Viele bekannte und auch ein paar neue Gesichter fanden den Weg an den Thunersee und zu Beginn

der Versammlung um 11:30 konnten wir doch etwa 60 Töffs auf dem Parkplatz zählen. Hauptsächlich Triumphs, Nortons und BSAs, aber auch ein paar aus Fernost und sogar eine HD. Die GV ging wie gewohnt zügig über die Bühne (die Details der GV könnt Ihr dem Protokoll auf den Seite 21 und 22 entnehmen), so dass die Versammlung trotz etlicher Wortmeldungen um 12:20 fertig war und wir konnten zum gemütlichen Teil, dem Mittagessen und den Benzingsprächen übergehen. Im Anschluss konnten diejenigen, die Lust und Zeit hatten, sich Hase noch für eine Tour durch die Gegend anschliessen.





So machten wir uns alle bei schönstem Wetter auf den Heimweg. Meiner führte mich noch über Bern und Aarberg an den Bielersee, bevor ich durch den Jura, über den Pierre Pertuis nach Moutier und Delémont in Richtung Basel fuhr. Ich genoss es, mein erstes Wochenende auf dem Töff und freute mich ungemein und lächelte was das Zeug hielt, als ich bei Liesberg sogar fotografiert wurde.

Leider ist der Fotoservice von der Kantonspolizei Baselland nicht sehr kundenfreundlich und sollte einmal ein Thema im Kassensturz sein, weil: für's fotografieren verlangen sie mind. CHF 40.—,

schicken auch prompt die Rechnung dafür, aber das Bild, wo bleibt das Bild!?! Nichts, kein Bild! Dabei wäre das heute doch mit der digitalen Technik kein Problem, Aber wie gesagt: ein ganz mieser Service! Trotzdem, es war ein tolles Wochenende und ich habe es richtig genossen. |



MARKT

ZU VERKAUFEN

BSA-Métisse 750 Rocket3



Winni Scheibe
Burgstraße 16, D-34454 Bad Arolsen
winni-scheibe@t-online.de





CHAIRMAN'S LETTER

Liebe British
Girls and Boys

Wieder Frühling – zum Glück...

Ein schneereicher Winter mit eher schlechtem Wetter war zum Skifahren perfekt. Ich jedenfalls hab's ausgenutzt und stand mehrmals auf den Brettern. Schon zum zweiten Mal hatte ich ein spezielles Erlebnis: Wir waren in Kitzbühel und sind die Streif gefahren. Für alle, die es nicht wissen: Die Streif ist die gefährlichste Abfahrt der Welt(!) und ich kann euch bestätigen: das stimmt! Schon am Start wird's einem mulmig... steil wie die Sau... dann die Mausefalle... noch steiler... noch eisiger... einfach verrückt. Dann kommt der Steilhang... eisig... steil... wahnsinnig. Nach einer etwas „ruhigeren“ Phase kommt das Dessert: Hausberg-Kante... Querhang... Zielschuss... Wir fahren natürlich in unserem Tempo runter, mit vielen Schwüngen und Bremsern. Trotzdem erhält man einen Eindruck, was Feuz, Cuče und Konsorten für eine Leistung erbringen, wenn die alles GERADE runterfahren... Wahnsinn!!!

So, fertig Winter, schauen wir in den Frühling: OTM ist vorbei, ich war nicht dort, SBMC-Würstli gabs auch keine. Zur GV trafen wir uns am schönen Thunersee. Ich war dabei :-). Unser Club-Programm läuft jetzt im gewohnten Rahmen ab und ihr könnt die aktuellen Termine jetzt auch auf unserer WebSite anschauen... Sie ist nicht immer topaktuell, aber wir arbeiten daran. Nun noch was zu einer fremden Veranstaltung: Am 10. und 11. August findet in Lyss wieder ein Dampfstag statt, ich bin da im OK. Darum erlaube ich mir diesen Hinweis. Es wird eine tolle Veranstaltung mit sehr vielen Dampf-Raritäten. Schaut mal nach unter www.dampfstag.ch Ich freue mich, euch zahlreich in Vezio, auf der Lüdern, am Pässerrally, der Herbstausfahrt oder am Chloushöck zu begrüßen. Ihr wisst ja: wer nicht dabei ist, wird was verpassen... Nun wünsche ich euch einen tollen Start in die neue Saison, viel gutes Wetter, leere Strassen, gute Kumpel's und wenig Polizei!

Euer Präsi Franz |

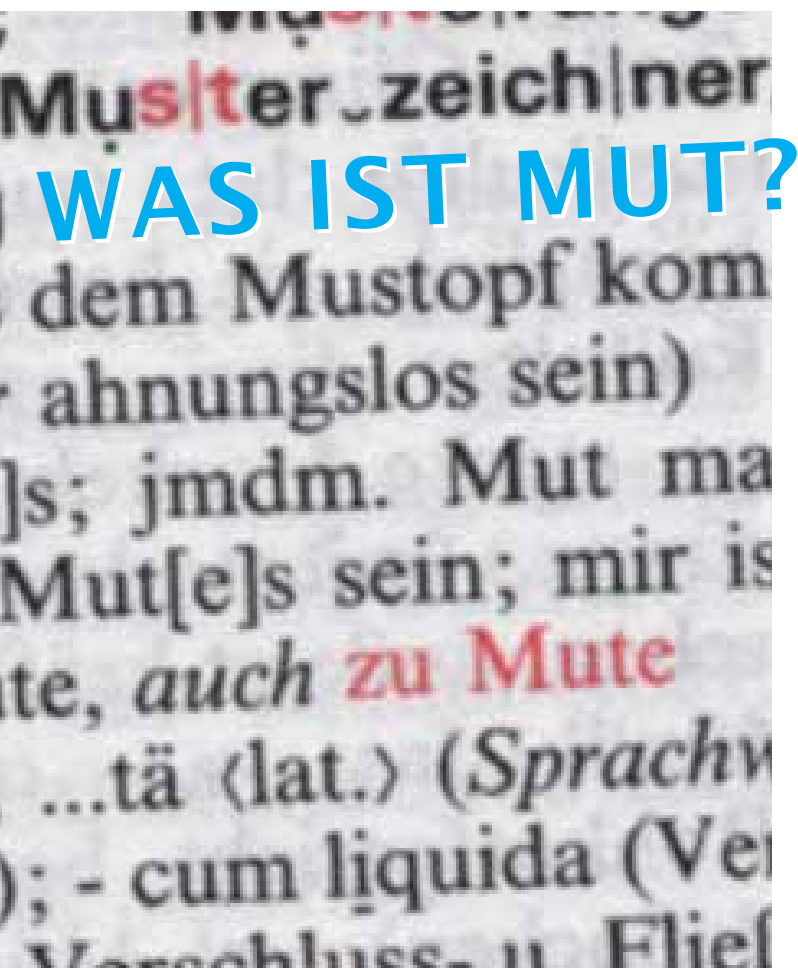


von Chrigel „Zü“ Zürrer

Mit dem Mut ist es so eine Sache. Schnell wird aus Mut Übermut, Mutwilligkeit oder noch Schlimmeres.

Also ich würde mich als mutig bezeichnen. Wage ich es doch mit einer Migros-Tasche im Coop einkaufen zu gehen. Ich kaufe am Kiosk „Das Motorrad“ um darin die „Glücks-post“ zu verstecken. Das ist schon echt mutig. Ich halte einer Dame die Türe auf und lasse ihr den Vortritt, obwohl ich weiss, dass mir „#MeeToo“ droht. Ziemlich mutig.

Als Übermut ist eine Steigerung des Mutes in unüberlegtes Handeln zu bezeichnen. Nehmen wir zum Beispiel den Winkelried der sich bei der Schlacht von Sempbach anno dunnemals in die Lanzen der Habsburger stürzte. Ich behaupte an dieser Stelle: er war weder mutig oder gar übermütig, sondern schlicht und einfach besoffen.



Montiere ich bei meiner Lady NGK-Zündkerzen, ist das schon etwas übermütig. Überpinsle ich aber die NGK-Schriftzüge auf den Zündkerzen mit TippEx ist das wiederum sehr mutig. Schüttele ich bei meiner Bonnie statt XXÖl Olivenöl Extra Vergine ins Getriebe ist das weder über- noch untermütig, sondern bireweich.

Knalle ich mit 100 in eine sehr, sehr enge Kurve, bekomme ich grosse Pupillen und Muffensausen. Das hat aber nichts mit Mut zu tun sondern das sind normale Körperreaktionen. Der/die geneigte Leser/in merkt, da muss man/frau schon etwas differenzieren.

Wird aus all den „Mütern“ wie oben aber Mutwilligkeit – da hört der Spass endgültig auf. Sie, die Mutwilligkeit (seltsam, da wird das Wort plötzlich zum Feminin), bezeichnet nicht etwa den Willen zum Mut, sondern unüberlegtes, gefährdendes Handeln.

Fülle ich die Bremsflüssigkeit meiner Lady mit Grapefruitsaft nach (schmeckt ähnlich grusig und gibt auch Magenbrennen), dann ist das eben mutwillig und überaus dämlich.

Brettere ich in eine unübersichtliche Kurve und werde dann von einem Neuzeit-Bike links wie Druckluft überholt, dessen Lenker kurze Hosen und Turnschuhe trägt, das Modi hintendrauf im Minirock und Jeansjäggli – das ist dann mehr als mutwillig und spottet jeder Klassifizierung von Mut!

Ein gescheiter Mann, deren gab's ja sehr viele im Laufe der Geschichte, sagte einmal: „Zum Mute gehört auch die Angst“. Gute Rede, finde ich und wenn wir Angst mit Vernunft* in Relation setzen kommt es gut. Heisst also: etwas weniger am Kabel ziehen, den Grapefruitsaft weggleeren, richtige Zündkerzen montieren, richtige Töffmontur anziehen und fröhlich und guten Mutes die „Glückspost“ kaufen...

Ja, dann sind wir auf dem richtigen Weg. Na denn, allen gute und mutige Fahrt!

* über die „Vernunft“ und deren Bedeutung schreibe ich im CN/1 2023 (wenn mir dazu was Gescheites einfällt...)

Gehört garantiert nicht in die Kategorie Mut



Poster erhältlich bei: acecafeSHOP.com

DAS FERNWEH IST

...oder ewig lockt die grosse weite Welt – Teil II

von Urs Leisinger

Was bisher geschah – könnt Ihr nochmals im CN 2017.1 nachlesen!

Es geht los!!

Start zum Bahnhof. Wir waren also komplett. Heinrich als Tourguide, Hans, Martin, Silvain, Martina aus Regensburg, Bernd und Sohnemann Jacob aus der Nähe von Stuttgart, Bernd und Ute aus der Nähe von Wien, Klaus aus weiss nicht mehr, Jerry und Gerry aus Australien und Irish-Man, lebt aber in Winchester/ England.

Zugfahrt nach Kalka, Richtung Norden. Dort umsteigen ins Taxi. Fahrt nach Nalagarh. Richtung Nordwest. Der Taxifahrer scheint uns sein Fahr-talent unter Beweis stellen zu wollen. Bis Jerry in unmissverständlichem Ton meint, er sei hier ‚on Holidays‘ und habe durchaus vor, diese Reise lebendig anzutreten!

Im wunderschönen Hotel Nalagarh Fort kribbelts: Die Motorräder stehen unten auf dem Gelände parat! Royal Enfield Bullet 500, dachten wir. War ja auch so ausgeschrieben!

Wir sahen aber die neuen Royal Enfield Himalayan vor uns. Die Neuentwicklung von Royal Enfield, ein Adventure-Bike. Alle nigel-nagelneu, mit nur

etwa 60 Kilometern auf den Zählern. In schwarzer oder weisser Farb-Variante. Also rauf aufs Bike und ab zur Probefahrt! Ok, fährt sich ganz passabel. Sitzposition gut, Hebeleier noch etwas richten, dann sollte unsere gemeinsame Fahrerei gut werden. Vergleiche mit meiner Tiger 800 lasse ich gar nicht zu – wäre auch ungerecht!

4. Tag

Fahrt nach Shimla, ehemalige Sommerresidenz der Briten in den Hügeln, bereits Ausläufer der Himalayan Range, 2276 m ü.M. und Hauptstadt des Bundesstaates Himachal Pradesh. (Du siehst, Rolli, ich werde dem Union Jack auch auf dieser Reise nicht untreu!) Sehr speziell, weil British! Auch ungewohnt wegen der vielen Affen, die überall her-



ZURÜCK!

umturnen und deren wegen man die Zimmerfenster geschlossen halten sollte. Ernsthaft!

5. Tag

Unser Ziel ist Manali. 2050 M.ü.M. Es regnet. Monsun! Das Monster eben. Aber sehr warme Temperatur. Auch ungewohnt. Fahrt durch satttes Grün, gute Strasse.

Übrigens: Das Fahren in Nordindien mit einem Motorrad erfordert allerhöchste Konzentration! Viel Verkehr, viele schöne, bunt bemalte, breite, meist alte LKW's, Menschen aller Gattung, Kühe und unsere Freunde, die Affen. Alle sind sie auf der Strasse und manchmal ist nicht ganz klar, was Strasse ist und was nicht!

Verkehrsregeln? Links fahren und vor allem hupen! Alles andere kannst Du vergessen. Ausser dass ‚Links‘ auch ‚Rechts‘ sein kann. Kommt eben auf die Situation an.

6. Tag

Kullu-Valley. Das Tal der Götter. Von Mandy auf 700 m ab in die Höhe auf den berühmigten Rohtang- Pass mit seinen 3915 m! Uff! Unglaublich viel Verkehr. Viele indische Touristen wollen dort schnell mal in den Schnee, lassen sich von 4x4 Toyota's hochfahren, machen Fotos und dann wie-

der runter und wir mit den Bikes zwischendrin. Die Strasse zum Teil eine Schlamm Schlacht, tiefe Spurrinnen. Autos auf der ganzen Breite, zum Teil vier nebeneinander. Nix mehr von ‚Linksverkehr‘. ‚Jetzt ja nicht verkrampfen, schön am Gas bleiben, Vorderrad laufen lassen - nicht zuviel eingreifen.‘ Natürlich alles auf der Royal stehend. Königlich halt, denken auch meine Knie; und obwohl ich mich zwei Mal schon im Schlamm und unter einem





Toyota gesehen habe, ist es gut gegangen. Krishna war wohl wieder mit dabei! Danke!

Dass der Schweiß in Bächen aus mir rann, war Nebensache. In Manali beginnt übrigens der ‚Manali-Leh-Highway‘, als eine der gefährlichsten Strassen der Welt gelistet! Übernachten dann am Tagesziel in Keylong. Nach dem Zimmerbezug schon bald das ersehnte Abendessen! Grosse Flasche King Fisher-Beer, das mit dem Eisvogel und Vindaloo,



Korma, Dahl, Garam Masala, Naan, Chapati... und vieles mehr. Köstlich! Das Abendessen war übrigens meistens das letzte Highlight vor dem zu Bett (Schlafsack) gehen und die Belohnung des Tages – das ‚King Fisher‘ natürlich auch!

7.–10. Tag

Von Keylong aus folgt man der einzigen Strasse, die nach Leh führt. Von Juni bis September befahrbar, vom indischen Militär freigebagert und -geschaufelt. Weil die Strasse strategisch wichtig ist, wegen Zoff mit China und mit Pakistan. Das sollten wir später noch deutlicher erfahren.

Die ganze Versorgung von Ladakh erfolgt aus dieser Richtung einzig und allein auf dieser Strasse! Ich spreche hier immer von Strassen, oftmals sind es jedoch breite Fahrwege oder gelöcherte und mit Steinen gespickte ‚Ebenen‘. Ich war immer Strassenfahrer ohne jegliche Ambitionen auf Schotter und Geröll, von Können im Gelände also keine Spur! Dort draussen aber lernst du das Fahren auf diesen Unterlagen gezwungenermassen! Du hast ja keine Alternative! Absteigen und Grännen? Geht ja nicht! Wie ich jedoch Tag für Tag ohne Sturz davongekommen bin, bleibt mir ein Rätsel!

Diese Pässe sind von Keylong bis Leh zu bewältigen:

Baralacha La, 4890 m

Übernachtung im Goldrop Camp Sarchu auf 4290 m

Nakee La, 4904 m

Lachalung La, 5035 m

Taglang La, 5320 m

Die Strecke Keylong bis Pang misst ca. 200 km, die Durchschnittsgeschwindigkeit gefühlte und halbwegs errechnete 25–30 km in der Stunde. Daraus ergibt sich in etwa die Strassenführung und deren Zustand! Unterwegs noch ermüdende Fahrt nach



Korzok am Lake Moriri, auch dieser liegt noch auf 4500 m und ist wunderschön!

Apropos Höhe: Die Höhenkrankheit ist eine ernste Angelegenheit. In unserer Gruppe hat sie Martin ‚befallen‘. Er musste notfallmässig nach Leh gefahren werden und war eine Nacht mit der Sauerstoffmaske bestückt im Spital! Nach weiteren drei Tagen war er dann wieder soweit hergestellt, dass er seinen Töff wieder fahren konnte.

Weiterfahrt vom Lake Moriri nach Leh, Hauptort von dem einst unabhängigen buddistischen Ladakh. Zwei Nächte im Hotel. Endlich Ausruhen und Zeit für sich und das Tagebuch. Schön. Erkundung von Leh, dem Stok-Palast und dem Matho Kloster.

Am nächsten Tag gehts auf den höchsten motorisiert befahrbaren Pass der Welt. Der Khardung La! Neueste Messungen mit Sateliten-GPS machen ihn jedoch kleiner, also weniger hoch, nur noch 5359 m anstatt 5606 m.ü.M., aber die indischen Behörden bleiben dabei, Ihr Khardung La ist der höchste! Er ist auf jeden Fall verdammt hoch, GPS hin oder her! Hinunter auf der anderen Seite gehts in das abgelegene Nubra Valley. Hier leben wilde Kamele (Ex-Seidenstrasse-Begeher) und hier hat es die höchsten Sanddünen der Welt! Zu den höchsten gehören sie bestimmt.

Zurück über den Hirnerschütterungs-Pass, pardon, den Khardung La nach Leh und direkt weiter nach Alchi, wo wir das nächste Hotel beziehen. Noch einen Tag, dann trennt sich der grössere Teil der Gruppe und fährt zurück nach Leh, von wo sie nach Delhi und dann in Ihre Heimat fliegen.

Ich habe im Laufe der Reise davon erfahren, dass die meisten für zwei Wochen gebucht haben. In der letzten Woche waren wir somit nur noch zu viert mit Heinrich unterwegs, wie am ersten Tag in Delhi!

Schon seit Tagen hatte Heinrich immer wieder die Situation in Srinagar gecheckt. Unruhen und Auseinandersetzungen von militanten Separatisten, welche Kashmir als eigenen Staat sehen wollen, hatten mittlerweile schon Todesopfer gefordert. Das warf natürlich die Frage auf, ob eine Weiterfahrt nach Srinagar zu verantworten sei? Da es keine Alternative gab, beschloss Heinrich, die Tour

abzuändern. Wir führen also auf der geplanten Strasse bis nach Kargil, um von dort ins Suru-Tal bis nach Rangdum zu fahren.

Ich wusste, das gibt eine weitere äusserst anstrengende Offroad-Übung und anfänglich hat es mir auch gestunken, dieses Tal ‚abzufahren‘. Bäche und Wasserströme hatten wir schon etliche durchfahren, kleine Teiche jedoch waren dann Neuland. Sei's drum, der beste Schuh ist nicht mehr wasserdicht, wenn's von oben in den Schaft läuft. Ok, gehört dazu, trocknet wieder, ist ja nur Wasser. Glunsch...

Der Übernachtungsort war ungewiss, wir kamen ja aus dem ‚Nichts‘. Das ‚Hotel‘ hatte gerade die Räume frisch gestrichen und wir wollten nicht eine Nacht lang die – sehr wahrscheinlich – giftigen Dämpfe einatmen. In diesen Momenten sind gute Guides gefragt (gäll, Rolli).

Heinrich schnappte seine KTM (ja, der fuhr die ganze Strecke auf einer 360er KTM mit Gussrädern und Strassenpneus!) und entdeckte 12 Kilometer weiter beim Kloster Rangdum ein Zelt-Camp und die hatten auch noch freie Kapazitäten. Es waren ja ausser uns nur noch zwei Ladies dort. Also alles bestens, genug Futter war auch vorhanden und die Landschaft atemberaubend! Bier gab es keines, in 4030 m Höhe ist von Alkohol sowieso abzuraten, denn die dünne Luft macht dem Körper schon genug zu schaffen.

Nach einer relativ guten Nacht (Höhe macht sich eben bemerkbar) ging's am anderen morgen wieder dieselbe Strecke zurück. Auch diese Strasse ist eine One Way Road. Die plötzlich neben uns gallopierten wilden Pferde, sicher 20 an der Zahl, machten den Tag zu einem unglaublich tollen Erlebniss. Der Abstecher ins Suru-Tal war eines der Highlights der Reise! Auch weil KUN und NUN sehr schöne, prächtig weisse 7000er Berge sind!

Wieder zurück in Kargil gab es dann das wirklich verdiente ‚King Fisher‘ und ein gutes z'Nacht. Eine grössere Gruppe von indischen Familien, die ihre Söhne im letzten kurzen Krieg mit Pakistan im Jahr 1999 hier verloren haben, halten Ansprachen und reden uns schwindlig. Wir gehen schlafen. Morgen geht es zurück nach Alchi, welches wir ja bereits kennen dann nach Leh. Noch ein weiterer Tag in

TERMINE 2018

27. Mai	Oldtimerausstellung Thun	
8.–10. Juni	Engländertreffen In Vezio	www.bbvezio.ch
17. Juni	SBMC Lüderenalp-Treffen	
10.–12. August	SBMC Pässerrally	
10.–12. August	Dampftag Lyss	www.blackshadow.ch
10.–12. August	Black Shadow-Treffen	www.blackshadow.ch
26. August	31. Oldtimertreffen Lüterswil	www.mg-lueterswil.ch
7.–9. Sept.	Ace Cafe Reunion (London)	www.tradace.ch
9. Sept.	Thunersee-Rally	www.fam-amv.ch
30. Sept.	Distinguished Gentleman's Ride	www.gentlemansride.com
7. Okt.	SBMC Herbstausfahrt	
30. Nov.	SBMC Chlausenhöck	

Join the club!

Ja, ich will beim SBMC dabei sein!

Jahresbeitrag CHF 50.–

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

Leh, dann morgens um vier das Taxi zum Flugplatz und ab geht's nach Delhi!

Vor dem Abflug um Mitternacht machen wir nochmals eine Stadttour in Delhi, die ich jedoch nicht mehr so gut wie beim ersten Mal vertrage. Ich bin physisch und psychisch ziemlich müde und ertrage das Chaos und den Lärm nicht mehr. Ich bin froh, als ich am Abend im Taxi sitze und wir auf den Flughafen fahren. Abflug und Landung waren wieder perfekt, geschlafen habe ich im Flieger jedoch wieder erwarten kaum!

Drei lange Wochen mit unglaublich viel Neuem, vielen Erlebnissen und Eindrücken, sehr angenehmen Teilnehmern, einem zum grossen Glück glimpflich abgelaufenen Unfall des Franzosen, gratis eingebautem Moto Cross-Kurs während der Tour und immer wieder heikle Situationen waren vergangen. Alles in allem verlief die Reise sehr gut und die diversen Bedenken, was meine körperliche Verfassung anging und etwelche Sicherheitsbedenken waren unbegründet.

Jetzt denke ich über eine nächste Reise nach. Warum nicht noch einmal in die Ferne reisen. Und wieso nicht mit meiner Tiger? Aufsteigen und losfahren? Wieso eigentlich nicht? Reine Mutsache! Vielleicht schon.

Noch etwas:

Ich war mit dem Motorrad im Himalaya und auf den höchsten Pässen der Welt. Die Landschaft in diesen Höhen ist beeindruckend und faszinierend, jedoch in diesen Höhen karg und farblich von Brauntönen dominiert. Die 7- und 8000er Gipfel des Himalaya sind weit weg. Mit der Zeit wird es ein bisschen eintönig. Wären da nicht die Millionen von Gebetsfähnchen. Da ist mir richtig bewusst geworden, was wir bei uns in der Schweiz für Landschaften haben! Grüne Hügel, Wiesen, Wälder, Seen und die schönsten Schneeberge „en masse“! Auf engstem Raum! All dies vor der Nase – und in kürzester Zeit erreichbar!

Mich zieht es sicher wieder in die Ferne, auf jeden Fall und ziemlich ausgiebig werde ich mit meinen Maschinen aber vermehrt unsere Landschaften bereisen und schätzen. |

Nachruf Wally Brenzikofer



Leider mussten wir während der Festzeit Weihnachten/Neujahr 2017/18 von Wally Brenzikofer Abschied nehmen.

Wally besuchte regelmässig unsere Veranstaltungen wie GV, Lüderenalp und Chlousehöck, trotz zunehmender Altersbeschwerden und trotz Fehlens von Walter, ihrem Mann.

Walter kurvt mit seinem Gespann schon seit einiger Zeit über die Himmelsstrassen. Jetzt hat er seine Wally wieder im Seitenwagen dabei.

Wir alle vermissen euch beide, sind aber auch für euch froh, dass ihr nun wieder zusammen die Himmelsstrasse befahren könnt. |



IRISH CHALLENGE



REPUBLIK IRLAND – NORDIRLAND – 317

von Rolli W.

August 2017

Irland, die grüne Insel – es soll jeden Tag mindestens einmal regnen, dafür dürfen sich irlands Kühe mit dem grünsten Gras vollfressen und die beste Milch für die beste Butter geben, sagt man.

„ok, let’s see“ wie der Franzose zu sagen pflegt. Apropos Franzose – um mit dem Fahrzeug nach IRL zu gelangen muss man zuerst Frankreich durchqueren – und meine Liebe zur „Grande Nation“ ist ja, na ja... Freitag morgen fuhren wir los. Pit auf seinem Harley Davidson-Flugzeugträger und ich mit der grünen Daytona, die rote hatte am Mittwoch noch den Alternator gegrillt!

1. Tag, Basel – Fontainebleau, 446km. In der Nähe von Therwil über die Grenze und dann auf den Landstrassen durch Frankreich bis in die Nähe von Paris. Da wir nicht wussten wie weit wir kommen würden war keine Übernachtung gebucht, aber dank der modernen Mobile-Technik fanden wir in Fontainblau im „Aigle Noir“ eine **** Unterkunft zum ***-Preis inkl. sensationellem „petit déjeuner“.

2. Tag, Fontainebleau – Cherbourg 452km. Da wir am Abend rechtzeitig am Fährhafen Cherbourg sein mussten, nahmen wir die Autobahn über Paris für die 2. Etappe. Wir kamen gut vorwärts und hatten so noch Zeit, der Normandie-Küste entlang zu fahren und die spezielle Atmosphäre der Invasions-Strände

wie „Omaha-Beach“ zu spüren. In Cherbourg bestiegen wir dann die Fähre und konnten uns nach dem Abendessen bei einem Guinness und irischer Musik auf die „Grüne Insel“ freuen.

3. Tag, Rosslare – Portlaoise, 214km. Nach den ersten beiden sonnigen und warmen Tagen in Frankreich, empfing uns Irland etwas verhangen aber trocken. Nach dem „Debarkement“ und einem ersten Orientieren – Fahren: links, Geschwindigkeit: km/h, Verkehrszeichen: zum Teil sehr schräg! (nicht die Montage, sondern die Zeichen selbst) – fuhren wir nach Wexford und dann ein Stück der Küste entlang bis Courtown. Dort schwenkten wir ins Landesinnere und freuten uns über die Landschaft, die kurvenreichen Strassen und natürlich die Sonne, die inzwischen die Wolken vertrieben hatte. Im schönen Städtchen Kilkenny hatten wir dann den ersten und





0 KM KÜSTE – EINE HERAUSFORDERUNG

TEIL I

einzigem Kontakt mit der irischen Polizei. Für einen kleinen Innerstadtbummel hatten wir echt das Problem einen Parkplatz zu finden, bis ein Polizist meinte: „Stellt eure Bikes dort ins Parkverbot, ich werde aufpassen, bis ihr wieder kommt!“ Na das ist doch einmal ein Service der Polizei! Kilkenny und Kilkenny Castle ist wirklich ein Stop oder sogar eine Übernachtung wert. Doch jetzt zog es uns weiter, bis Portlaoise, wo wir ein ****B&B reserviert hatten. Die Landlady empfahl uns fürs Abendessen ein Pub, das leider etwas ausserhalb lag und mit den Töffs wollten wir nicht gehen, denn ein „G“ hatten wir uns doch verdient – oder? Aber anscheinend kannten die Pubbesitzer das Problem und bieten für solche Fälle einen GRATIS-Taxidienst für Ihre Gäste!!! Das Essen war übrigens ausgezeichnet und der erste Tag in Irland war aus unserer Sicht einfach super!

4.Tag, Portlaoise – Lismore, 267km. Das „Irish Breakfast“ machte unseren Eindruck vom B&B dann perfekt, da gab es überhaupt nichts zu mäkeln. Wie auch am Wetter – Himmel blau mit leichten Wolken. Was will der Motorradfahrer mehr? Von Portlaoise führte unser Weg nach Portumna Bridge von wo wir dem See „Lough Derg“ – in dessen Mitte die Grenze zwischen den Counties Clare und Tipperary liegt – nach Killaloe folgten. Über Cashel und Cahier kamen wir nach Clogheen, von wo eine Strasse – besser gesagt eines der Highlight dieser Tour – nach Lismore führt. Wow! Erst beginnt es ganz harmlos, aber dann...!! In Lismore, oder besser in der Nähe von Lismore fanden wir dann unser Hotel. Ein ehemaliges Kloster, dann eine Schule und jetzt ein Hotel. Seeehr ruhig gelegen und auch ein seeehr speziell – aber das macht ja gerade den Reiz einer solchen Erkundungs-Tour aus.





5. Tag, Lismore – Glangarriff, 271km. Auch das Morgenessen passte so sehr zum Hotel, dass sich die Sonne hinter einem Vorhang verbarg! Wir fuhren weiter in südlicher Richtung bis Kinsale und von dort folgen wir erstmals dem „WAW“ bis Schull, dann nach Kilcrohan und Bantry, bis wir schliesslich in Glangarriff im Eccles Hotel ankamen. Sensationelles Zimmer mit Blick aufs Meer und ausgezeichnetes Essen im hauseigenen Pub. Das gefiel auch der Sonne so gut, dass sie am Abend wieder zum Vorschein kam. Nach einem kurzen Spaziergang in die Ortschaft Glangarriff verbrachten wir den Abend in einem Pub bei Guinness, Irish Music und aufgestellten Leuten. Es fing einfach mit einem Glas Stout an, dann kam ein Typ mit Gitarre und am Schluss sangen alle im Pub irische Lieder – es war der HAMMER!



6.Tag, Glangarriff – Ballybunion, 371km. Nach einem – diesmal wieder ausgezeichnetem Morgenessen – waren wir topfit für die geplante 371km-Tour: Glangarriff–Ring of Beara–Healy Pass–Ring of Kerry–Dingle–Trallee–Ballybunion. Leider war nach der gestrigen Pubnight die Sonne weniger fit, denn bei unserer Abfahrt begann es leicht zu nieseln. Kaum auf dem „Ring of Beara“ kamen wir zum Schluss, dass die Sonne einen gewaltigen Kater haben musste, denn jetzt nieselte es, was das Zeug hielt und die Aussicht (die bei fitter Sonne unglaublich sein muss) war praktisch unter null! Den Healy Pass konnten wir auf jeden Fall vergessen und beim Mittagshalt irgendwo im Nebel, waren froh, dass wir den 1. Ring einigermaßen gaschafft hatten. Den 2. Ring, den „of Kerry“ liessen wir dann in weiser Voraussicht aus und fuhren von Kenmare durch den Killarney National Park direkt nach Milltown. Dort wechselten wir auf den „WAW“, und folgten der nun wieder einigermaßen sichtbaren Küstenlinie bis Dingle. Anscheinend ging es der Sonne wieder etwas besser!

Wenn man dem „WAW – Wild Atlantic Way“ folgt, kann man eigentlich nicht viel falsch machen, denn er führt einen, wenn immer möglich, der Küstenlinie entlang. Es gibt so viel zu sehen und die Aussicht ist so grandios, dass man alle paar Meter anhalten und ein paar Bilder schiessen könnte. Das kostet natürlich





Der Wild Atlantic Way

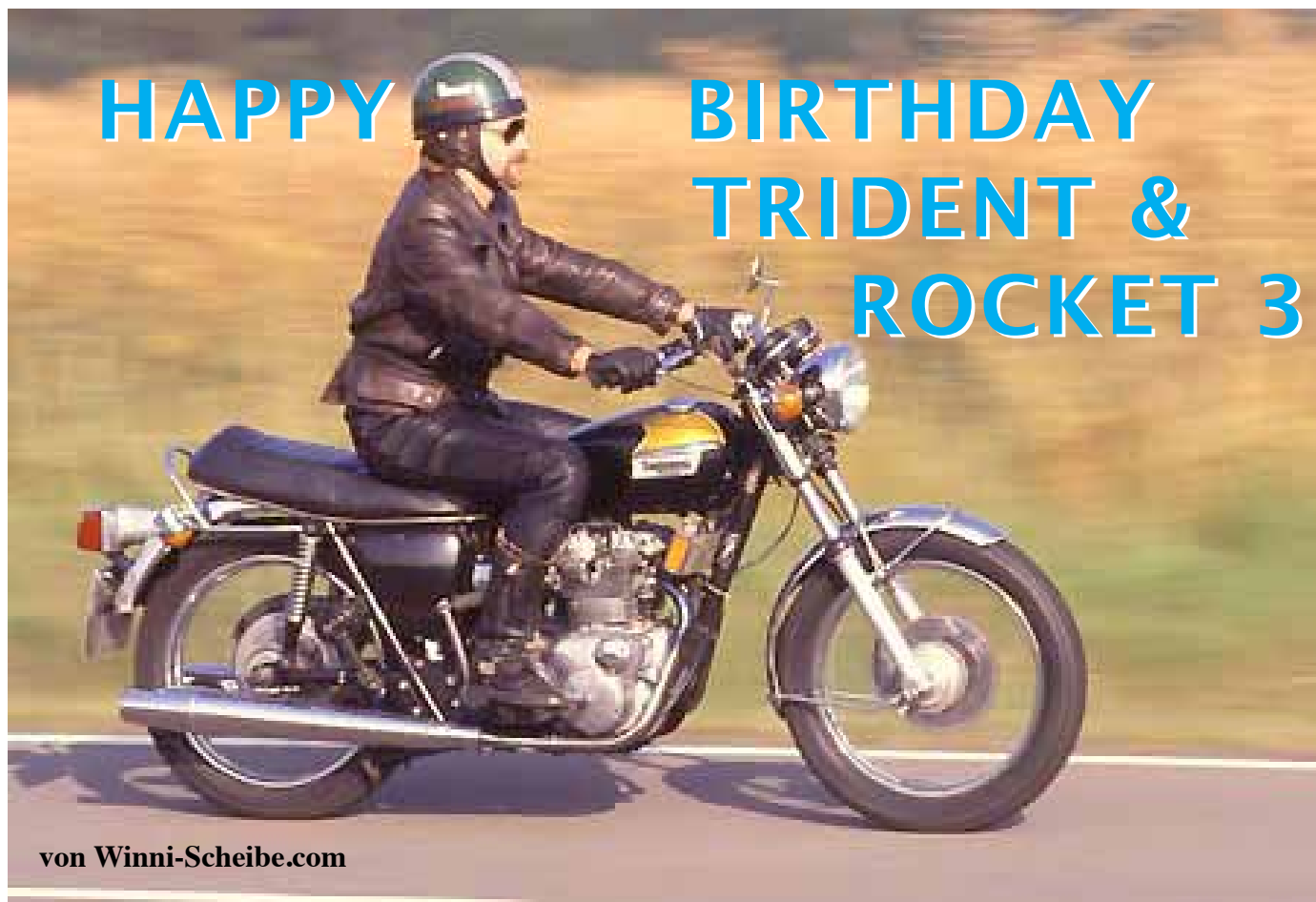


Zeit und wenn man noch einen oder zwei Kaffeehalte macht, ist eine geplante 371km-Etappe schon etwas sportlich. So gesehen war das Auslassen des „Ring of Kerry“ gar keine schlechte Lösung.

Gegen 17 Uhr waren wir dann in Ballyunion, fanden auch das Hotel „Astor“, welches leider nicht hielt, was der Name versprach, aber wir waren froh, aus dem Regenkombi zu kommen, ein warmes Zimmer zu haben und unsere Klamotten zum Trocknen aufhängen zu können. Auch in Ballyunion folgten wir der Empfehlung der Landlady für ein gutes Restaurant, das nur ein paar Meter neben dem Hotel liegt. Da sich auch unsere liebste Freundin auf dieser Reise – die Sonne – wieder hervor wagte, machten wir noch einen kleinen Spaziergang entlang der Klippe und schossen noch ein paar kitschige Fotos von der ortseigenen Ruine bei Sonnenuntergang. Im Restaurant wurde ein wirklich gutes Angus Steak mit Chips serviert, zudem das Dunkle, Zähe, Irische, das mit dem grossen „G“ bestens passte. Danach noch eine kleine Tour durchs abendliche Ballyunion, das nicht wirklich viel zu bieten hat, bevor wir uns ins Traumland begaben. Übrigens meldete der Wetterbericht für den nächsten Tag: Irisches Wetter!

Wie es weiter geht, könnt Ihr im nächsten CN lesen. |





Bevor die vier japanischen Motorradgiganten, Honda, Yamaha, Suzuki und Kawasaki, den Weltmarkt beherrschten, hatten die Engländer das Sagen. Die Bikes von der grünen Insel genossen in den fünfziger und sechziger Jahren hohes Ansehen. Sie waren leistungsstark, sauschnell, hatten gute Fahrwerke, waren aber auch sehr teuer. Von nirgendwoher brauchte man sich fürchten, ausser der Konkurrenz im eigenen Lande. Doch die kämpften mit gleichen Waffen. Im Prinzip waren englische Motorräder nämlich „fast“ immer gleich aufgebaut: Als Single oder Twin mit angeblocktem Getriebe. Dazu Kasten und Kästchen für Primäran-

trieb, Lichtmaschine, Zündanlage und Öltank. Für die Ölversorgung waren teilweise die Leitungen sogar außen um den Motor herum zu den Schmierstellen verlegt. Typisch für die Ladys war der obligatorische Ölfleck unter dem Bike, in Fachkreisen wurde die Mechanik daher als „klassisch englischer Motorradbau“ bezeichnet. Und wenn es nach den Firmenchefs gegangen wäre, wäre das auch bis ans Ende der Welt so geblieben. Denn man war mächtig stolz auf die Bikes, fühlte sich der Tradition verpflichtet und jeder, der was Neues wollte, war sowieso ein Landesverräter. Und so darf es auch nicht weiter wundern, dass Triumph-Entwicklungsleiter



Doug Hele mit seinen beiden Konstrukteuren Bert Hopwood und Jack Wicks die Entwicklung eines neuen Dreizylinder-Projektes im Verborgenen der Versuchsabteilung durchführen musste. Das war Anfang der sechziger Jahre. Als der damalige Chef Edward Turner jedoch von diesen Aktivitäten Wind bekam, war er alles andere als begeistert. Ab sofort wollte er von den Machenschaften nichts mehr hören und sehen. Das Triumph/BSA-Firmenkonsortium produzierte bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich Ein- und Zweizylinder-Dampfhämmer, und das sollte nach seiner Auffassung auch so bleiben. Erst als Edward Turner 1964 pensioniert wurde, konnte sich Doug Hele auf das Vorhaben stür-



zen. Trotz grösster wirtschaftlicher Schwierigkeiten, in denen die englische Motorradindustrie bereits schon damals steckte, wurde die Entwicklung mit Hochdruck vorangetrieben. Doch so neu war die Konstruktion nun auch wieder nicht. Im Prinzip basierte das Aggregat nämlich auf dem von Edward Turner 1937 gebauten „Speed-Twin-Motor“. Und so fand man „altbewährte“ Technik wieder.

Beide Dreizylinder Bikes waren im Grunde genommen absolut baugleich. Damit man sie aber unterscheiden konnte, war der BSA-Motor um 10 Grad nach vorn geneigt, die Triumph-Zylinder standen dagegen kerzengerade. Der Trident-Motor steckte in einem Einrohr-Rahmen, das Rocket-3-Aggregat war in einem Doppelschleifen-Rahmen untergebracht. Auch in der Ausstattung gab es einige Unterschiede. Standen sie nebeneinander, wirkte die Rocket-3 etwas bulliger.

Wie in England üblich, wurde das Triebwerk stilecht per Kickstarter gestartet.

Mehr über die 3-Zylindermaschinen von Triumph und BSA gibt es im nächsten CN!

[Herzlichen Dank an Winni-Scheibe.com für die Erlaubnis diesen Artikel im CN zu publizieren.](#)

IHR TRIUMPH-SPEZIALIST

AUCH FÜR
UNGEWÖHNLICHE
FÄLLE

ERNST UHLMANN AG
DORFSTRASSE 49 | 3257 GROSSAFFOLTERN | TEL 032 389 20 45 | www.triumph-city.ch

IMPRESSUM

SBMC-VORSTAND

Präsident Franz Stotzer
Aarbergstrasse 107
2502 Biel/Bienne
Tel. 079 439 71 00
franz.stotzer@straessler-architektur.ch

Vize-Präsident Roland Weber
Im Rosengarten 17
4106 Therwil
079 742 62 49
rowe@1884.ch

Kassier Rainer Herr
im Sytenacher 6
8108 Dällikon
Tel. 043 960 23 70 P
Fax 043 960 23 71 P
rainer@herr.com

Sekretär Franco Tonet
Lehmgrubenstrasse 43
4657 Dulliken
Tel. 079 605 54 72
franco.tonet@dulliken.ch

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

CN-Redaktionsadresse
Roland Weber
Im Rosengarten 17
4106 Therwil
rowe@1884.ch

Druck Kolobri Reproline AG
Bruderholzstrasse 40
4053 Basel
www.krl.ch

Auflage 300 Ex.
Erscheint 2 x jährlich

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

Homepage www.british-bikes.ch

facebook SBMC

Kontoverbindungen

ZKB CH45 0070 0112 4006 8898 2
PC CH17 0900 0000 8003 4771 3

REGIONALSTÄMME

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

Stammvater Jürg Gerber
Länggasse 104, 3600 Thun
Tel. 033 223 17 70
haseracing@gmx.ch

Seeland Region
jeden 1. Freitag des Monats
Rest. Traube, 3257 Grossaffoltern

Stammutter Yvonne Brenzikofer
Neufelweg 6
3252 Worben
Tel. 032 373 28 43

Zentralschweiz
jeden 1. Mittwoch des Monats
Rest. Schornen am Morgarten
6417 Sattel/SZ

Stammvater Chrigel Zürer
Mühlestrasse 14, 8840 Einsiedeln
Tel. 055 412 76 29
zuerer-illu@bluewin.ch

Regio Basiliensis
jeden 1. Mittwoch des Monats
Rest. Schänzli, 4132 MuttENZ/BL

Stammvater Max Wirz
Genossenschaftstr. 4
4132 MuttENZ
Tel. 061 461 34 76

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

Stammvater Markus Allemann
Höhenweg 351, 4616 Welschenrohr
Tel. 077 420 88 85
markus.allemann@bluewin.ch

Zürich/Ostschweiz
jeden letzten Freitag d. Monats

Stammvater Rainer Herr
Im Sytenacher 6, 8108 Dällikon
Tel. 043 960 23 70 P
rainer@herr.com

Luzern Region
jeden letzten Donnerstag d. Monats
Ace Cafe Luzern
Sonnmattthof 2, 6023 Rothenburg

Stammvater Clemi Fischer
Obermattstrasse 30
6045 Meggen
Tel. 079 643 08 00
clemensfischer@bluewin.ch

REGIONALSTÄMME

Svizzera Italiana
jeden Mittwochabend
Osteria delle Zucchine
6938 Vezio

Stammvater Romeo Minini
6938 Vezio
Tel. 091 609 15 94
info@bbvezio.ch
www.bbvezio.ch

Suisse Romande

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

NEUMITGLIEDER

Karin Hofmann
Neubrückstrasse 89
3012 Bern

Jeffrey Hogben
Im Chästeli 12
4133 Pratteln

Alain Schreier
Urs Graf-Strasse 7
4052 Basel

Michael Spars
Zellgut 11
6214 Schenkon

Rolf Plaz
Käppelgasse 26
4125 Riehen

SBMC Helpline
079 439 71 00
043 960 23 70
oder
079 742 62 49

WICHTIG
Adressänderungen
bitte melden an:
rainer@herr.com

PROTOKOLL GV 2018

Protokoll der GV des Swiss British Motorcycle Club

vom 29. April 2018

Ort der GV: Hotel Möve, Faulensee
Anwesende: 60, davon 2 Ehrenmitglieder
Stimmberechtigte: 58
Beginn der GV: 11.30 Uhr
Vorsitz: Franz Stotzer
Protokoll: Franco Tonet
Ende der GV: 12.20 Uhr

Traktanden:

- 1 Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler
- 2 Protokoll der GV 2017
- 3 Traktandenliste
- 4 Bericht des Präsidenten
- 5 Rechnung 2017, Revisorenbericht, Genehmigung
- 6 Budget 2018
- 7 Mutationen
- 8 Wahlen
- 9 Programm 2018
- 10 Stämme
- 11 Verschiedenes

1. Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler

Der Präsident begrüsst 60 Anwesende zur GV; insbesondere die Ehrenmitglieder Käthi Amstutz und Peter Schneider. Entschuldigungen sind eingetroffen, werden jedoch nicht verlesen und nicht protokolliert.
Oli Schmid wird einstimmig als Stimmenzähler gewählt.

2. Protokoll GV 2017

Das Protokoll wurde bis zur GV 18 nicht veröffentlicht. Grittli Weber und Henne Wittwer haben es vor Sitzungsbeginn gelesen und für richtig befunden. Die Versammlung genehmigt einstimmig das Protokoll der GV 17. Bei Bedarf kann bei jedem Vorstandmitglied ein Protokoll eingefordert werden.

3. Traktandenliste

Die GV wird gemäss vorliegender Traktandenliste abgehalten.

4. Bericht des Präsidenten

Seit der letzten GV hatten wir wieder unsere traditionellen Anlässe:

Lüderenalpausflug

Wie jedes Jahr war auch der Lüderenalpausflug wieder ein toller Anlass. Die Kottlets hervorragend, der Kuchen süss und fein, der Kafi heiss und die Stimmung super! Hedy und seinem Team ein besonderes Dankeschön für das grillieren der besten Kottlets, die es gibt.

Treffen BB Vezio

Einmal mehr war das Engländerntreffen in Vezio ein Höhepunkt in unserem Club-Jahr. Besten Dank an unsere Freunde im Tessin, die jedes Jahr diesen tollen Anlass auf die Beine stellen.

Pässerally

Hase findet immer wieder tolle Ecken sogar in Deutschland. Er kennt jedes kleine Strässchen, jede unwichtige Abzweigung und jede Abkürzung. DANKE

Herbstausflug

Ging durchs Luzerner Hinterland und wurde verdankensweise von Kilian Bossard organisiert.

Chlausenhöck:

Fand in Oppligen statt. Besten Dank den Organisatoren.

CN (Club News)

Der Vorstand hat sich intensiv mit dem Thema Club News befasst. Es werde weitere Gespräche im Vorstand diesbezüglich geführt.

Roli Weber lässt den Bericht des Präsidenten durch die Versammlung einstimmig genehmigen.

5. Rechnung 2017, Revisorenbericht, Genehmigung

Die Rechnung 2017 wird von Rainer Herr vorgestellt. Hier die wichtigsten Zahlen:

Total Aufwand	Fr. 9113.35
Total Ertrag	Fr. 10461.00
Vermögenszunahme	Fr. 1347.65
Vermögen per 31.12.2017	Fr. 20149.45

Mario Civatti stellt der Versammlung den Revisorenbericht vor. Er lobt und verdankt die Arbeit des Kassiers. Die Versammlung genehmigt danach den Revisorenbericht und die Rechnung.

6. Budget 2018

Kassier Rainer Herr stellt das Budget für unser nächstes Vereinsjahr vor. Das Budget ist mit Einnahmen/Ausgaben von je Fr. 12500.– ausgeglichen, dies bei 2 Ausgaben der CN.

Der Mitgliederbeitrag 2018 wird auf Fr. 50.– belassen.

Die Versammlung genehmigt das Budget 2018 und damit auch den Jahresbeitrag einstimmig.

7. Mutationen

Rainer Herr stellt folgenden Mitgliederentwicklung 2017 fest:

Mitglieder per GV 7.5.2017	220
Austritte: im Rechnungsjahr 2017	10
Bereinigungen	0
Neueintritte bis 29.4.2018	4
Mitglieder per GV 29.4.2018	214

Neumitglieder:

Karin Hofmann
Jefferey Hogben
Alain Schreier
Michael Spars

Alle Neumitglieder werden durch die Versammlung aufgenommen.

8. Wahlen

Folgende Mitglieder werden in Einzelabstimmung einstimmig in der Funktion gewählt:

Franz Stotzer	Präsident
Roland Weber	Vize-Präsident
Rainer Herr	Kassier
Franco Tonet	Sekretär
Fred Rubi	Vorstandsmitglied

Die beiden Revisoren werden für 2 Amtsjahre 2018/2019 gewählt.
Nächste Wahl 2020:

Mario Civatti	1. Revisor
Kilian Bossard	Ersatzrevisor

9. Programm 2018

26. Mai	Oldtimerausstellung Thun www.panoramacenter.ch
08.-10. Juni	31. BB Meeting Vezio – bbvezio.ch
17.-24. Juni	Tridays Newchurch (Austria) – tridays.com
17. Juni	Lüderenalp Kottlet
10. August	Black Shadows Treffen Büriswilen – blackshadow.ch
10.-12. Aug.	Dampftag Lyss – dampftag.ch
10.-12. Aug.	Pässerally SBMC Organisation Hase
26. August	31. Oldtimer-Treffen Lüterswil – mg-lueterswil.ch

2. Sept. Oldtimer-Motocross, Lugnorre – omcschweiz.ch
 7.-9. Sept. Ace-Day (London / Brighton – ace-cafe-london.com
 9. Sept. Thunersee Rally – fam-amv.ch
 30. Sept Gentleman's ride, diverse Orte – gentlemansride.com
 7. Oktober Herbstaussflug Region Sihltal (Organisation Fred Rubi)
 30. Nov. Chlausenhöck in Grossaffoltern
 28. April 2019 GV SBMC (Grossraum Olten)

Reisetermine Rolli Weber – tradace.ch
 Für die Reisetermine mit Rolli Weber kontaktiere bitte seine Webseite

10. Stämme

Stamm Berner Oberland, Hase (Jürg Gerber)
 – Oberländerhöck Oppligen auf 3.8.18 in Garage von Hase verschoben (Stamm Seeland herzlich eingeladen).
 – Chlausehöck 18 könnte sich um eine Woche verschieben – (aktuell Absprache mit Yvonne). Info folgt.
 – Bitte Anmeldungen für Pässeralp fristgerecht machen

11. Verschiedenes

Präsident:
 Zur letztjährigen Anfrage Tatjana Strähl betr. CN hat der Vorstand folgendes festgehalten:
 – Das CN wird in gedruckter Form erscheinen
 – Stark verzögert wird das CN auch auf der Website publiziert, falls die technischen Möglichkeiten bestehen.
 – Es gibt kein Mail-Versand des CN
 – Es gibt auch keine Wahlmöglichkeit für den Erhalt CN
 Nach einer Konsultativabstimmung wären ca. 1/6 der anwesenden Mitglieder für elektronische Ausgabe der CN, 5/6 für papiermässige Ausgabe

Das Modell Triumph Trident feiert dieses Jahr seinen 50. Geburi (Anmerkung: alle 3-Zylinder Modelle von BSA + Triumph feiern ihr 50jähriges Jubiläum)

Pit Strähl:
 – bittet den Vorstand aber dringend, die künftige Entwicklung bezüglich Veröffentlichung CN genau zu beobachten.

Grittli Weber:
 – regt an, eine schlechtere Druckqualität ins Auge zu fassen um die Erstellungskosten zu senken. Auch dies wurde vom Vorstand diskutiert und verworfen.

Hase:
 fügt an, dass auch Norton Commando 50 jährig ist.

Peter Häni:
 – Möchte, dass die Todesfallregelung wieder einmal allen in Erinnerung gerufen wird. Rainer Herr erklärt, dass die Regelung in jedem CN publiziert wird.

Peter Schneider:
 – ruft auf interessante und lustige Art und Weise alle Mitglieder dazu auf, neue und vor allem junge Neumitglieder zu suchen. Als Idee bringt er vor, z.B. den Lüderalp Anlass via Töffheftli's zu bewerben.

Grittli Weber:
 – ergänzt mit der Idee für Werbung und Bewerbung von Neumitgliedern auch die Social Medias (Facebook etc.) einzusetzen.

Präsident:
 – Vorgebrachte Voten von Schneider + Weber sind bereits traktandiert für die nächste Vorstandssitzung im Herbst 2018.

Käthi Amstutz:
 – 25./26.8.18 findet der Grandprix Suisse Bern statt
 – 22./23.9.18 findet das Töffrennen Schallenberg statt.
 Helfer sind gesucht.

Der Präsi dankt allen Vorstandsmitgliedern, Stammvätern, allen sonstigen Helfern, Organisatoren und Gönnern sowie allen Teilnehmer an den Veranstaltungen.

Die Versammlung wird um 12.20 Uhr geschlossen.

Franco Tonet



Mit dem Übergang des Hauses von der Familien Held in die Hände der Familie Hoff hat auch der Name des Hotels geändert.

Michael Hoff und seine Familie hoffen, Sie bald im Bärnsicht auf der Lüderenalp begrüßen zu dürfen.

Lüderenalp | CH-3457 Wasen im Emmental | Tel: +41 34 437 16 00 | Mail: hotel@luederenalp.ch

CLUB BOX



T-SHIRT UNISEX 10.–
ANTHRAZIT- S,M,L,XL



AUFNÄHER 8.– **STICKER** 1.–



T-SHIRT FEMALE 10.–
SCHWARZ mit V-Neck – S,M,L,XL



PIN Kolben 2.–



SBMC-MUG 5.–



PIN 20 Years 2.–



UHR
20 Years
10.–
Batterie muss
ersetzt
werden!



VEZIO-SHIRT 2011
S,M,L,XL,XXL
10.–

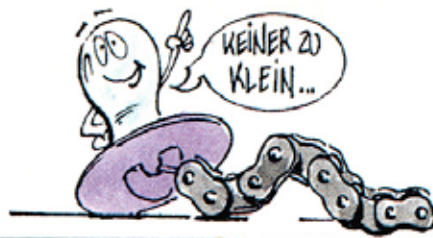


BESTELLUNG

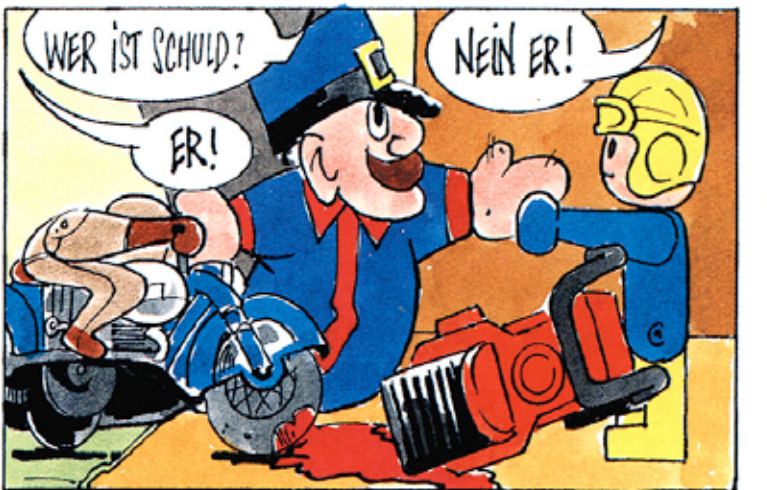
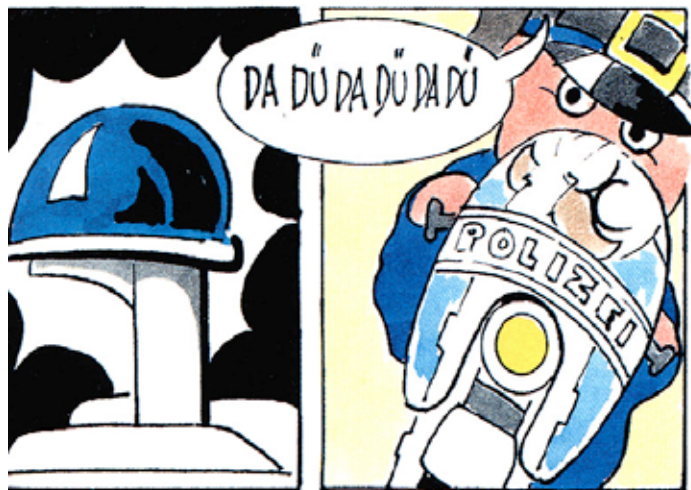
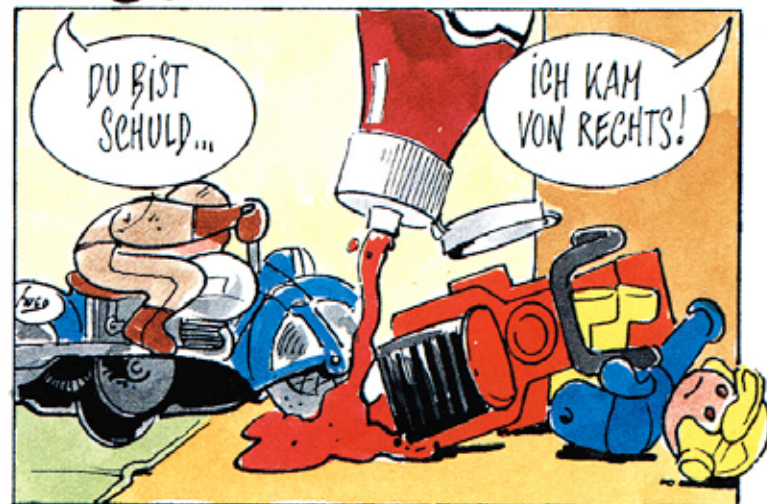
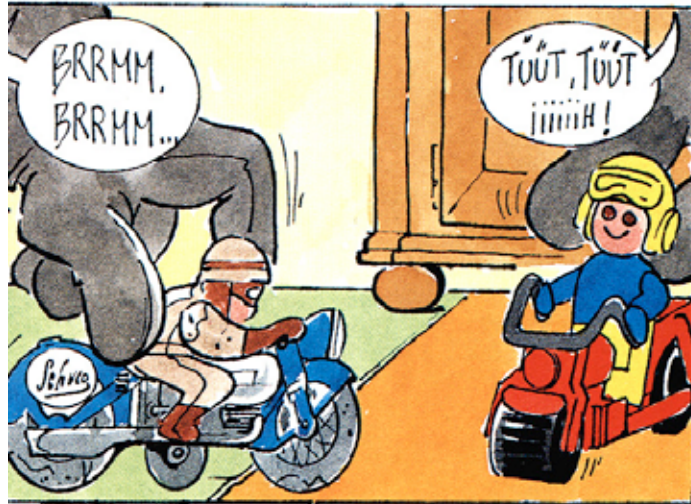
..... Ex. SBMC-Mug	à CHF 5.–	..... Ex. SBMC-T-Shirt Damen	à CHF 10.–	Grösse
..... Ex. SBMC-Aufnäher	à CHF 8.–	..... Ex. SBMC-T-Shirt Unisex	à CHF 10.–	Grösse
..... Ex. SBMC-Aufkleber	à CHF 1.–	..... Ex. Vezio-T-Shirt Unisex	à CHF 10.–	Grösse
..... Ex. SBMC-Uhr	à CHF 10.–	..... Ex. SBMC-Pin 20 Years	à 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



Töfflibuäbä



P.P.P.
4000 BASEL 2

Adressbenachrichtigungen
nach A1 Nr. 552 melden an:
SBMC Rainer Herr
im Sytenacher 6, 8108 Dällikon

B