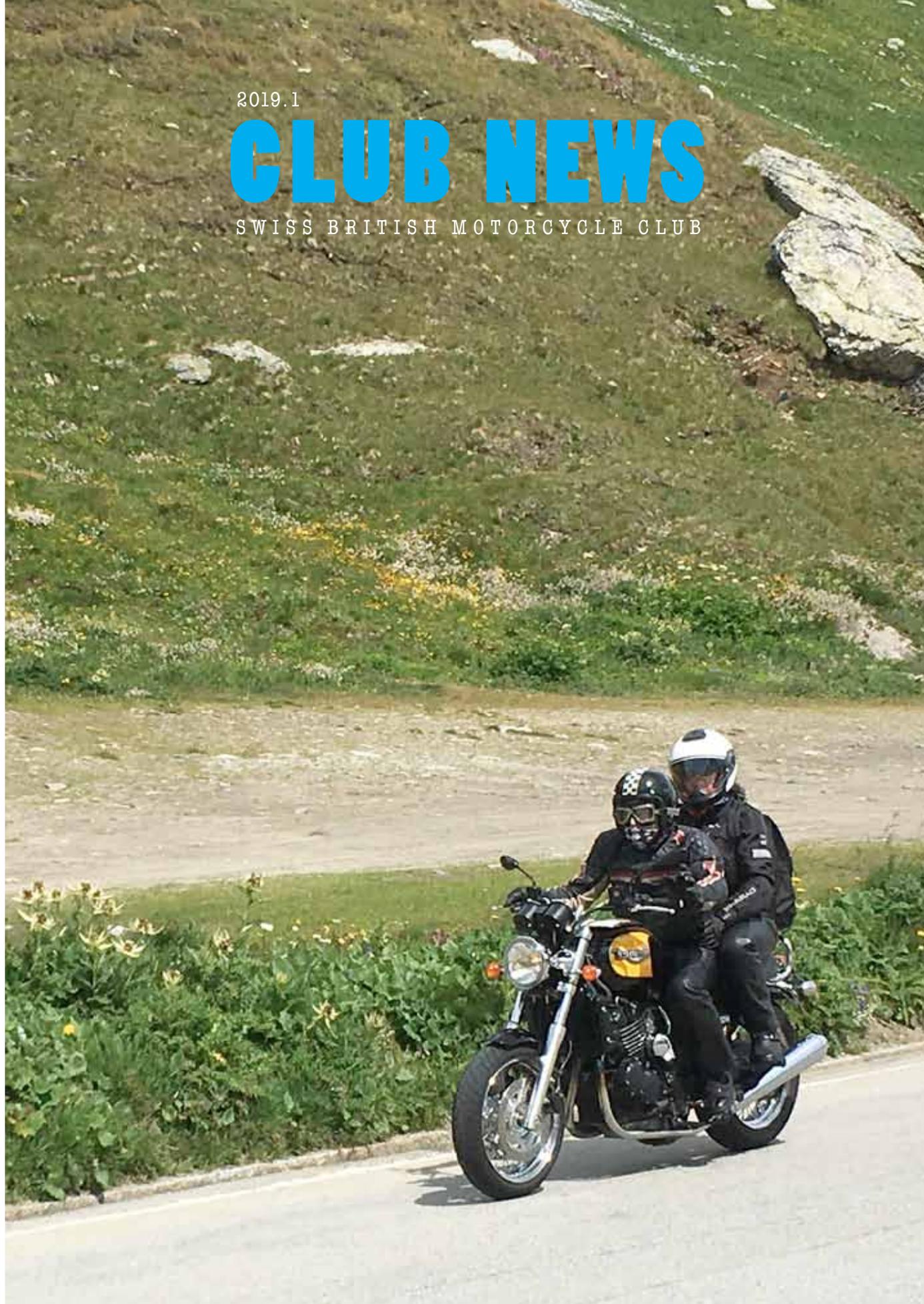


2019.1

# CLUB NEWS

SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB



2019 - THE HOPEFUL YEAR

**INHALT****3 IM RÜCKSPIEGEL****6 CHAIRMAN'S LETTER****6 ABER BITTE MIT STIL****9 UNIVERSAL****12 IRISH CHALLENGE****16 TERMINE 2018****18 HAPPY BIRTHDAY II****20 IMPRESSUM****21 MOTORRADHANDEL?****22 VERNUNFT II****23 CLUB-BOX****24 CARTOON****WICHTIG**

**Adressänderungen bitte melden an:**  
[kassier@british-bikes.ch](mailto:kassier@british-bikes.ch)

**EDITORIAL****2019 - THE HOPEFUL YEAR**

Nicht mein erfolgreichstes Jahr, was meine Töffkarriere betrifft - die Saison 2018. Aber, ausser einer blauen Ar...backe hatte ich keine größeren Blessuren nach meinem Crash an der schottischen Westküste. Details könnt Ihr bei Rainer und Kilian bekommen, die haben es live gesehen. Weniger gut hat es meine Daytone erwischt, nicht wesentliches, aber die Schale hat es „verchrugelt“ und auch die Scheinwerfer sind auf der Strecke geblieben. Während der kalten Winterzeit hat sie dann die Gelegenheit benutzt um sich einer Umwandlung zu unterziehen - ist ja jetzt in Mode - von der Daytona zur Speed Triple! Mehr davon nächstes Mal.

Wenn sich nun im 2019 auch alles so passend zusammenfügt wie bei meiner Speetona kann ich wirklich auf ein für mich „passendes“ Jahr hoffen. I hope so!

Euch wünsche ich viel Spass beim neuen CN und eine tolle Saison mit vielen spannenden Touren und Erlebnissen. Geniessen wir unser Hobby und lassen wir uns vom Klimawandel-Hype nicht unterkriegen !

Euer Rolli W.

# IM RÜCKSPIEGEL



# DIE PÄSSERALLY 2018

## vom Rückspiegel

**Treffen Freitagabend in Frutigen, natürlich sind wir, die 3R-Bonni inkl. Besatzung nicht die Ersten. Es gab freudige Wiedersehen, viel Gesprächstoff, gutes Essen und ein spätes in die Heja hüpfen.**

**S**amstagmorgen erster Halt Interlaken. Der Wale wollte lieber Zuhause schlafen. Dann warten auf Oli. Seine Wood-Edition musste sich zuerst

freihusten. Die gesunde BeO Luft hat dieser über Nacht sehr zugesetzt. Beim Tännler in Innertkirchen waren wir nicht lange die einzigen auf der Sonnenterrasse Kurzum wurde der Parkplatz überstellt mit US Cars wie Corvettes und so. Böse Zungen sollen behauptet haben, dass diese eigentlich nur unsere Bikes bestaunen wollten, und nicht Kaffee trinken. Weiter Gings über den Sustenpass, der Schöllenschlucht und über die Furka. Doch was ist jetzt los? Mein Fahrer macht so langsam, bis er alle Andern in meinem Rückspiegel sieht. Er bringt es sogar fertig, dass wir an der Bahnüberquerung stoppen müssen. Aaah!! Dank dem Rälly OK kommen wir so in den Genuss der FOB Dampfbahn. Ein paar Kurven unterhalb Gletsch im Rest. Rohnequelle dann das feine Mittagessen. Danach geht die Fahrt weiter richtung Autoverlad am Lötschberg. Die Billette sind längst Gekauft. Die erste Gruppe rollt schon mal nach Kandersteg ins bekannte Ruedihus zum Zvieri. Aber wo ist der Rest geblieben? Des Rätsels lösung ist? Der Karin ging beim steilen





Aufstieg die Luft aus. Respektive ihrer Honda, noch genauer im Reifen hinten UNTEN. Wird notdürftig mit Finileck repariert. Nach dem Zvieri trennen sich die Wege. Der Ortskundige Wale, Reifen Fachmann Thomas, Karin und Oli eilen zur eigens für sie am Samstagabend geöffneten Garage vom Kratzer Küsu, der selbst eine ganze Halle mit Oldtimern besitzt. Die Reparatur des Reifens dann, ging so schnell vonstatten, dass sie gleich Zweimal durchgeführt wurde. Die anderen Teilnehmer nahmen noch eine sehr schöne Zusatzschleife über die alte Adelbodenstrasse zurück nach Frutigen unter die Räder. Nach dem Nachtessen, zur Unterhaltung noch die Auflösung des Rällyquiz Sieger wurde der Kyburz Trident ääm Truxton Max.

Am Sonntag führte uns der Weg vom Oberland ins Emmental. Beim Lüthi Tömu vor der Haus-





türe war gerade das alljährliche Moto Cross im Gang, Wir fahren noch ein paar Meter weiter zum Kafi Ringis. Ein Bauernhof mit spezieller Beiz. Das Heisse Wasser steht bereit, Pulver, Rahm und Zucker daneben. Zubereiten darf jeder selbst. Die Preisliste hängt obendrüber und Bezahl wird mit Münz ins Blechkässeli. Noch das einmalige Alpenpanorama geniessen und weiter gehts über den Schallenbergpass, durchs Entlebuch, über den Glaubenbergpass hinauf nach Flüeli-Ranft. Als Abschlusskrönung geniessen wir alle im Pax Montana noch das grosse Surprise Mittagessen. Gesättigt und mit Wehmut dann die Verabschiedung. Ich, der Rückspiegel und meine Besatzung, DANKEN allen, die mit ihrer Teilnahme zum Gelingen dieser wunderschönen Pässerrally beigetragen haben.





## CHAIRMAN'S LETTER

Liebe British Bike Ladies and Gentlemen

### Der Frühling kommt... die ersten kleinen Touren sind schon gefahren!

Die ersten warmen Tage haben wir schon hinter uns, viele von uns haben ihre Bikes schon ausgewintert und die ersten Kurven sind gefahren. Ausnahmsweise habe ich dieses Jahr wieder mal die Töff-Messe in Zürich besucht und folgendes ist mir aufgefallen:

1. Der Triumph-Stand mit seinen Retro-Bikes war immer sehr gut besucht. Offensichtlich trifft Triumph mit ihrer Modellpalette genau den Geschmack der heutigen Töff-Fahrer. Der Suzuki-Stand daneben war praktisch leer. Nun sollte man meinen, dass bei Triumph wirklich alles im Lot ist. Eine Geschichte dazu folgt...

2. Ich hatte den Eindruck, dass relativ wenig junge Leute an der Messe waren. Viele waren in meinem Alter oder ein wenig jünger. Aber der Nachwuchs, die 20 bis 25-Jährigen, haben eher gefehlt. Vielleicht ist bei den Jungen das Töff-Fahren wirklich nicht mehr angesagt. Verwundern würde es nicht, wenn man sich die Klima-Demonstrationen so anschaut.

3. Der Elektro-Wahn ist bei den Töff's noch nicht ganz durchgedrungen. Jeder soll damit anfangen, was er will. Ich jedenfalls bin froh, dass es bei den Töff's noch etwas brummt.

Ich verzichte jetzt darauf, vertieft auf das Thema Klima und Elektro einzugehen. Der Strom kommt ja aus der Steckdose... Dass wir etwas Sorge tragen müssen zu unserer Umwelt, sollte eigentlich jedem klar sein. Bei der Umsetzung hapert es aber auch bei den Jungen, denn billige Kleider aus Fernost sind total in. 3 x tragen, wegwerfen und etwas Neues kaufen. Es ist ja sooo billig. Was kümmert Herstellung, Transport und Verteilung. Geniessen wir also unsere Töffs, so lange wie wir noch können. Die Moderneren sind etwas sauberer, dafür fahren wir mehr damit, die Alten sind etwas weniger sauber, dafür machen sie enorm Spass und werden weniger gefahren.

Ich wünsche euch einen tollen Frühling, einen wunderbaren Töff-Sommer und ich freue mich, euch an einem Anlass zu treffen!

Euer Präsi Franz |



«ABE

*Feine Anzüge und röhrende Motoren: Am Sonntag, 30. September, knatterten rund 250 Gentlemen durch das Luzerner Hinterland. Sie sind Teil einer weltweiten Aktion zugunsten der Prostata-Krebsforschung.*

Die Schuhe wurden auf Hochglanz poliert, die Fliege sitzt tadellos über dem schneeweissen Hemd, die Anzugshosen sind aus feinstem Tweed-Stoff.



# R BITTE MIT STIL!»



von Chantal Bossard / Willisauer Bote

statt. In den sieben Jahren sind die Teilnehmerzahlen in die Höhe geschossen. Waren es anfangs noch 2500 Fahrer in 64 Städten, so zählte der vergangene Sonntag bereits 120 000 Fahrer an 650 Orten – zusammen sammelten sie rund 6 Millionen Franken. Geplant: der Event in der Zentralschweiz 22 000 Franken davon stammen aus dem Kanton Luzern. Zu verdanken ist dies vor allem der Motorradgarage Iff aus Gettnau. Die treibende Kraft: Geschäftsleiterin Megi Iff-Aeschimann. «Es fühlt sich toll an, Teil einer so grossen und wichtigen Sache zu sein», sagt sie. Bereits zum vierten Mal organisiert die Iff Motorcycles AG den «Gentleman's Ride» in der Zentralschweiz. Dieses Jahr gemeinsam mit Dany Kunz, Inhaber und Geschäftsführer des «Ace Cafe» Luzern. «Bei so vielen Fahrerinnen und Fahrern gibt es so einiges, was man bei der Planung

Ausnahmsweise ist an diesem sonnigen Sonntagmorgen beim Schloss Wyher keine Hochzeit der Grund für die festliche Kleidung. Nein, die 250 Mannen und Frauen vor Ort sind Teil einer weltweiten Aktion namens «The Distinguished Gentleman's Ride». Zusammengefasst: Motorradfahrer sammeln Geld für die Prostatakrebs-Forschung. Die Benefizveranstaltung findet seit 2012 stets am letzten Sonntag im September





*Cafe Racer, Bobber, Retro-Maschinen aller Art  
in Reih und Glied vor dem Schloss Wyher.*

beachten muss», sagt Iff. Etwa die Route. Dieses Jahr zum grossen Teil im Hinterland: Vom Schloss Wyher geht es nach Ettiswil, Alberswil, mitten durch das Städtli Willisau, Menznau, Grosswangen. Kaffeehalt in der Surseer Altstadt, Mittagessen im «Ace Cafe» in Rothenburg. «Leider haben wir von der Stadt Luzern keine Bewilligung erhalten, dort hätten wir uns gerne gezeigt.» Wieso? «Je mehr Leute auf uns aufmerksam werden, desto erfolgreicher <The Distinguished Gentleman's Ride>.»

Glänzend poliertes Chromstahl zeigt: Zu einem wahren Gentleman gehört nicht nur das eigene Äussere, sondern auch das seiner klassischen Maschine gepflegt. Und auch das reicht noch nicht: «Von den Fahrern erwarten wir beste Manieren», so Megi Iff. Ob Frau oder Mann, Jung oder Alt, Reich oder Arm: «Das ist vollkommen egal.» Alle seien willkommen – «aber bitte mit Stil!».



#### HOW IT ALL STARTED

Der Distinguished Gentleman's Ride geht auf eine Idee von Mark Hawwa zurück – inspiriert von einem Foto Don Drapers (einer Figur aus der TV-Serie Mad Men) in einem Anzug auf einem klassischen Motorrad – die er 2012 in seiner Heimat Australien geboren hat.

Seit seiner Gründung hat sich der DGR in über 650 Städten in 95 Ländern auf der ganzen Welt etabliert. Enthusiastische Fahrer präsentieren dabei die Eleganz ihrer Café-Racer, Scrambler, Chopper, Bobber oder Oldtimer-Roller. Zahlreiche Zuschauer in London, Paris, New York, Hong Kong, München, Wien, Andorra und anderen Städten, wie Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, Neuchatel und Zürich, beobachten fasziniert dieses bunte Treiben, wenn hunderte von Bikern durch die Innenstädte fahren und oft für Fotos mit Touristen und begeisterten Jugendlichen posieren.

Die Veranstaltung hat sich zu einer der weltweit grössten Benefizveranstaltungen für die Förderung der Prostatakrebsforschung (Prävention und Behandlung) entwickelt, die bisher mehr als 13 Millionen US-Dollar einbrachte und die das Ziel verfolgt, während der gesamten Spendenaktion für das Jahr 2018 weitere 6 Millionen US-Dollar einzusammeln.

# UNIVERSAL



von Chantal Bossard / Willisauer Bote

**Universal war einst eine der bestbekanntesten Schweizer Motorradmarken. Ihre Geburtsstätte ist Willisau. Ein Blick zurück.**



«Universal Motos, Paris – Willisau.» Diese Aufschrift zielt die Universal-Maschine von einem Doktor, von einem Pionier, von einem Chrapfner. Von Antonio Vedova. Die Geschichte einer der einst angesehensten Motorradmarken der Schweiz beginnt jedoch weder in Paris noch in Willisau.

## Steil und hart

Tessin, Ende des 18. Jahrhunderts. Antonio Vedova wächst in Peccia/Maggiatal auf, dort, wo die Bergwelt steil und die Arbeit hart ist. Gefragt sind starke Arme, schnelle Beine. Beides kann ersetzt werden. «Das hat seine begeisterte Liebe zum Motor wachgerufen», so steht im Prospekt «Warum Universal?» über Antonio Vedova geschrieben. Er geht nach Paris, studiert Technik und Wirtschaftswissenschaften, ist im Auto- und Motorradbau tätig.

## Traum und Niederlage

Derweil in Willisau träumt der Fahrradgrosshändler Adolf Bühler davon, im hügeligen Hinterland ein motorisiertes Fahrzeug zu produzieren. Er und

*Die Universal-Fabrik in Oberrieden.*

*Vor dem Gebäude warten Motorräder A680 auf die Überführung zur Armee.*

sein Partner Anton Imhof, der Inhaber der mechanischen Werkstätte AG (Landmaschinen), stossen in der «Schweizer Illustrierten» auf ein Inserat für einen kleinen Einbaumotor namens FAMO. Aus einem Fahrrad werde innert Minuten ein Motorrad, steht da. Dass dem nicht so ist, müssen Imhof und Bühler schon bald merken. Nächster Versuch: Das Motorrad mit dem klangvollen Namen «Helvetia» und einem ausgereiften englischen Villiers-Zweitaktmotor. Erneut ein Flop. Die Suche nach einem Konstrukteur, nach einem, der was von Motorrädern versteht, beginnt.

## Schluss und fertig

Und endet 1928, als Antonio Vedova nach Willisau kommt. Mit dabei: ein Anzani-Motorrad. Schneller als alles, was Imhof und Bühler je produziert haben. Schluss mit qualmenden Famo-Motoren, fertig mit der biedereren Helvetia-Zweitakt-Welt. Vedovas Vorbild: Motorradhersteller George Brough. Die Brough-Superior-Maschinen des Briten gelten als «die Rolls-Royce» unter den Motorrädern. Nach dessen Prinzip will Vedova bauen. Sprich: beste Qualität, höchste Klasse. Die Motor-Halbfabrikate lässt er von der renommierten Motorenfabrik JAP aus London liefern. Vorerst so eingebaut wie geliefert, zu späterer Zeit in der Firma weiterverarbeitet. Mit einem hochgesteckten Ziel: Von nun an sollen die schnellsten, besten, ausgeklügeltsten Modelle der Schweiz aus Willisau kommen. Das soll die ganze Welt wissen. Universal wählt die Weltkugel als Emblem. Grös-senwahnsinnig? Nein. Selbstbewusst. Vedova arbeitet hart und diszipliniert, ist kreativ und selbstkritisch. Sogar



*Ansicht der Universal-Fabrik in Willisau, Aufnahme um 1929.*

an Rennen testet er seine Motorräder – eigenhändig startet Vedova unter dem Pseudonym «Müller».

### **Heirat und Übernahme**

Jung, ambitioniert. Und nach einem Jahr beinahe zu Ende. Der Börsencrash 1929 erschüttert die ganze Welt, auch Willisau. Imhof hat Liquiditätsschwierigkeiten. Er verlässt die Firma. Die Landmaschinen übernimmt Ernst Beutler, damals Betriebsleiter der Fabrik, später Besitzer der Maschinenfabrik E. Beutler AG in Willisau. Adolf Bühler nimmt Geld in die Hand, startet die Produktion zusammen mit Antonio Vedova erneut. Mit der Liebe kommt der Erfolg: 1930 heiratet Vedova Bühlers Schwester Berta. Die Schweizer Rennfahrer Francesco Francini, Alfredo Carmine und Otto Zehner fahren Universal. Ihre Siege sind beste Werbung. Internationale Aufmerksamkeit erhält die Firma nach dem Auftritt Francinis an der TT (Tourist Trophy), auch bekannt als das schwierigste Motorradrennen der Welt. Zwei Jahre später übernimmt Vedova die Firma.

### **Platz drei und fehlender Platz**

1935 beschäftigt das kleine Willisauer Werk bereits um die 30 Arbeiter. Universal rückt auf Platz drei im Schweizer Markt vor. Erfolg heisst Wachstum, Wachstum heisst Ausbau. Letzterer ist in Willisau nicht möglich. Es fehlt an Land. Deshalb sucht Vedova anderorts sein Glück.

In Oberrieden findet er, was er sucht. Hier steht – unmittelbar am Zürichsee – die leere Fabrikhalle,

in der einst der jurassische Flugzeugpionier und Konstrukteur Alfred Comte (1895 – 1965) Flugzeuge baute. 1936 zieht die Universal AG ein. Einen weiteren Aufschwung bringen die Motorräder mit Boxermotor. Motoren, unter Mitwirkung von BMW-Ingenieuren, hergestellt in Oberrieden. Sie verschaffen dem Unternehmen einen guten Ruf bei den Schweizer Behörden. 24 Polizeikorps werden mit diesen Universal-Maschinen ausgerüstet

### **Maschinen und Krieg**

Der zweite Weltkrieg hinterlässt Spuren – bei der Universal AG auch positive. Sie entwickelt nicht nur eine Armeemaschine für die Schweiz, sondern bekommt auch Aufträge aus Deutschland. Kritische Aufträge. Otto Siegrist, der ehemalige Chefmechaniker bei Universal, erinnert sich im Buch «Motorradfahren in der Schweiz», Band 2, wie folgt: «Wir mussten 50 Motoren als Aggregate für Kühlgeräte bauen. Sie waren als Kriegsmaterial für Libyen bestimmt. Wir mussten die Motoren nach Zürich zu Escher-Wyss liefern und dort montieren. Es war ein gewagtes Unternehmen. Da es für Hitler-Deutschland war, musste man es geheim halten.»

### **Rasenmäher und Ende**

Späte Fünfziger-, Sechzigerjahre. Nachkriegszeit. Universal-Maschinen sind qualitativ und entsprechend teuer. Autos und Kabinenroller hingegen werden in Massen vergleichsweise billig produziert. Bedachte Transportmittel boomen. Das



*Dr. Antonio Vedova (rechts) und der Schweizer Motorradrennfahrer Francesco Franconi in Willisau.*

könnte ein Grund sein, weshalb der Motorradmarkt zusammenbricht. 1958 stellt Universal die letzten Motorräder her. Dann verschwinden sie aus Fachzeitschriften, es wird ruhig. Erst zwei Jahre später hört man wieder von der Firma – «mit zwei Qualitätsmodellen erobert Universal den Rasenmähermarkt», heisst es in einer Zeitschrift. Anno 1962 verlassen die allerletzten Motorräder Oberrieden. |

### **Die Informationen für diesen Text stammen von:**

Thomas Kohler (2007): Motorradfahren in der Schweiz 1930 bis 1959, Verein Freunde alter Motorräder (Hrsg.), 2. Bd., 1. Auflage.

Helmut Krackowitzer; Klaus Fischer; Hans Haldemann (1992): Töff-Land Schweiz, SERAG (Hrsg.), 1. Auflage.

Thomas Kohler: Universal – das besondere Motorrad, in: SwissClassics, 2007/2008, S. 106–109.

Thomas Kohler: Die Schweizer Brough Superior, in: Moto Sport Schweiz, 2012, S. 18–20.

Gespräch mit Willy Janssen (Universal-Kenner), Ruswil.

Gespräch mit Bruno Fellmann (Universal-Kenner), Adliigenswil.

Gespräch mit Adolf Bühler (Enkelsohn), Willisau.

Gespräch mit Franz Heini (Velos Motos), Wolhusen.

Anlass für den Bericht: Universal-Treffen in Willisau am Sonntag, 19. August. Organisiert von Bruno Fellmann und Josef Schürmann.

Die Fotos stammen aus dem Archiv Thomas Kohler

Zusätzlicher Hinweis:

Alle in diesem Artikel publizierten Fotos stammen aus dem Buch «Motorradfahren in der Schweiz 1939 bis 1959», Band 2.



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](mailto:hotel@luederenalp.ch)

# IRISH CHALLENGE



REPUBLIK IRLAND – NORDIRLAND – 317

von Rolli W.

**August 2017**

Irland, die grüne Insel – „Irish Weather“ war angesagt für unseren **6. Tag, Ballybunion – Furbogh 274/324 km**. Irisches Wetter – romantische Umschreibung für Regen. So romantisch, dass wir uns nach dem irischen Frühstück riesig freuten, dass der Regen aufhörte, wir unsere Regenbekleidung wieder wegpacken konnten und auf unsere Reise weiter der Küste folgend nordwärts fuhren. Die Freude hielt jedoch nicht lange an, denn nach ein paar wenigen km waren wir wieder in voller Regenmontour. Der Eindrücklichkeit der Landschaft und der Küstenstrassen im County Kerry tat dies jedoch keinen Abbruch. Bei Tarbert nahmen wir dann die Fähre über den River Shannon nach Kilimer, von wo wir dann weiter dem Wild Atlantic Way folgten. In Doonbeg war dann Zeit für einen Mittagshalt und da uns in der Zwischenzeit auch die Sonne wieder lachte, genossen wir die „Coast Tracks“ bis zu den sagenhaften „Cliffs of Moher“. Obwohl diese Klippen von tausenden Touristen besucht werden und wir darüber nachdachte, ob wir uns das wirklich antun sollten, waren wir von diesem Ort, seiner Atmosphäre und der Aussicht überwältigt. Da es bis zu unserem Hotel in Furbo nur noch ca. 50 km waren, waren wir auch nicht in Eile und liessen die Cliffs auf uns wirken. Leider ist mir bei der Buchung ein kleiner Lapsus passiert, denn das „Padraicin‘s“ steht nicht im 50 km entfernten Furbo, sondern im 100km entfernten Furbogh, das auf einigen Karten auch Furbo geschrieben wird. Aber

was soll’s, 50 lächerliche km mehr um die Bucht von Galway herum im abendlichen Sonnenschein und wir konnten den Tag bei einem Guinness, einem Topf Muscheln und einem irischen Single Malt ausklingen lassen.

**7. Tag, Furbogh – Donegal 347 km**. Das Padraicin’s servierte ein so sensationelles Morgenessen, das ich mich richtig „überfressen“ habe, was ich später noch bitter bereuen sollte. Aber der Tag begann wirklich sensationell. Wir folgen der R336 bis zur R340, der wir dann über Kilkieran und Carna bis zum Abzweiger auf die R342 folgten. Wie gesagt, wenn man dem WAW folgt, kann man nichts falsch machen. Roundstone, Ballyconneely, Clifden, Letterfrack, Louisburgh und Westport. Alles mehr oder weniger der Küste folgend. Es braucht einfach viel mehr Zeit als geplant, weil man immer wieder einen Stop einlegt um die Szenerie zu geniessen, oder wie ich, um





## 70 KM KÜSTE – EINE HERAUSFORDERUNG

### TEIL 2

meinen Tribut ans reichliche Morgenessen zu zahlen. Von Castlebar fahren wir dann durchs „innere“ Conemara und dieses County ist der absolute Hammer zum Motorradfahren. Kurvige Strassen, Pässe und zahllose Seen, einfach sensationell. Vor Garrison bis Bellek wird die R282 dann zur B52; B52 heisst sie, weil dieses Stück in Nordirland liegt. Der Unterschied liegt darin, dass die Strassenschilder von km/h auf mph wechseln und nur noch 60 mph statt 100 km/h gefahren werden darf!!! Am frühen Abend sind wir dann in Donegal, beziehen im Donegal Manor, einem alten Herrenhaus unsere Zimmer, bevor es ins Stadtchen zum Abendessen geht.

**8. Tag, Donegal – Portrush 332 km.** Nach einem wirklich erholsamen Schlaf ist mein Magen wieder topfit und wir geniessen wieder den WAW durchs County Donegal, der Hochburg der irischen Tweed-Webereien. Natürlich kommen wir nicht umhin so

eine Tweed-Weberei zu besuchen, etwas tweediges einzukaufen und natürlich brauchen wir für die geplante Strecke wieder bedeutend mehr Zeit als gedacht. Aber was soll's, das Wetter stimmt und schliesslich ist der Weg das Ziel. Ardara, Rossbeg, Clooney (nicht der George), Burtonport, Bunbeg, Falcarragh bis Letterkenny, es ist fast unbeschreiblich. Londonderry, die Iren nennen es lieber Derry, liegt wieder im britischen Nordirland, also im Land der Meilen und des Nordirischen Pfund Sterling. Wie gewohnt sind wir auch heute wieder etwas später und das heisst die restlichen 40 Meilen fahren wir im gestreckten Galopp bis zu unserm Hotel im Hafenort Portrush an der Nordküste. Einchecken, Zimmerbezug und ab mit dem Taxi an den Hafen. Die nette Rezeptionistin in unserem Hotel hat uns die Harbour Bar empfohlen, welche aus einem kleinen Pub und einem sensationellen Steakhouse im Erdgeschoss, sowie einer hammermässigen Gin-Bar mit Livemusik





im 1. Stock besteht. Zum Glück war mein Magen wieder ok! Leider konnte wir das vom Wetter nicht sagen, denn es war wieder „Irish Weather“, auch in Northern Ireland.

**9. Tag, Portrush – Dublin 252 km.** Die Bushmill Destillerie und der „Giant Causeway“ standen am 9. Tag auf dem Programm. Der Giant Causeway muss man vor 9 Uhr morgens oder nach 17 Uhr besuchen, denn zwischen diesen Zeiten hat man gegen die Touristenbusse keine Chance. Da aber das Wetter ausgesprochen „irisch“ war und die Regenkombis schon zu Beginn von Nöten, liessen wir diese beiden Programmpunkte aus. Es ist auch nicht sehr spassig bei Regen und praktisch null Sicht den Küstensträsschen zu folgen, entschieden wir, auf dem schnellsten



und direktesten Weg bis Dublin zu fahren, wo wir 2 Nächte gebucht hatten. Gute Entscheidung, denn in Dublin angekommen schien uns auch wieder die Sonne. Unser Hotel lag nicht im City Center, dafür sehr ruhig und in der Nähe fanden wir ein ausgezeichnetes italienisches Ristorante um den Tag bei einem Teller Pasta und einem Espresso zufrieden abzuschliessen.

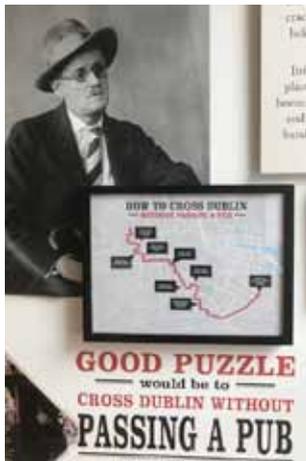
**10. Tag, Dublin** 50m zur Bushaltestelle und 15 Min später mit dem Bus bis Central Dublin. Ein sonniger, spannender Tag mit „Seicht Seeing, Museum, Shopping and Pub Crawl“ ok, nicht wirklich „Pub Crawl“ sondern als Abschluss sahen wir uns das Musical „Sister Act“ an. Etwas Kultur am töfffreien Tag. Nur schade, dass es wieder regnete als wir das Theater verliessen und es darum ziemlich schwierig war ein Taxi zum Hotel zu bekommen.

**11. Tag, Dublin – Rosselar 210 km.** Goodbye Dublin! Eine interessante Stadt mit Geschichte, aber eine grosse Liebe wie London oder Edinburgh wird es für mich nicht werden. So fällt es auch nicht so schwer Abschied zu nehmen. Was aber sehr beeindruckend ist, dass wenn man in südlicher Richtung fährt, an der Stadtgrenze, nach den letzten Häusern direkt in der Pampas, sprich in den Wicklow Mountains, ist. Der Wicklow Mountain Nationalpark ist eine sehr feuchte





Angelegenheit, Bäche, jede Menge Farne und sehr viel Nebel; vor allem wenn es am Vorabend so stark geregnet hat. Aber diese faszinierende Landschaft, die Sonne, die sich wieder zeigt und vor allem die kurvenreiche Strecke lässt des Töfffahrers Gashand jubeln. Es ist unser letzter Reisetag in Irland. Auf unserem Weg nach Rosselare passieren wir Orte, durch die wir schon an unserem ersten Tag auf der Insel gekommen sind; es ist ein seltsames Gefühl und scheint schon so weit weg in der Erinnerung. Irgendwie mögen wir heute nicht allzu viele km fahren und sind darum zeitig in unserem B&B in Rosselare, wo wir herzlich empfangen werden und wir uns sehr wohl



# TERMINE 2019

---

<b>28. April</b>	<b>SBMC Generalversammlung in Balsthal</b>	
<b>27. Mai</b>	<b>Oldtimerausstellung Thun</b>	
<b>14.-16. Juni</b>	<b>Engländertreffen In Vezio</b>	<a href="http://www.bbvezio.ch">www.bbvezio.ch</a>
<b>23. Juni</b>	<b>SBMC Lüderenalp-Treffen</b>	
<b>9.-11. August</b>	<b>SBMC Pässerrally</b>	
<b>9.-11. August</b>	<b>Black Shadow-Treffen</b>	<a href="http://www.blackshadow.ch">www.blackshadow.ch</a>
<b>25. August</b>	<b>Oldtimertreffen Lüterswil</b>	<a href="http://www.mg-lueterswil.ch">www.mg-lueterswil.ch</a>
<b>6.-8. Sept.</b>	<b>Ace Cafe Reunion (London)</b>	<a href="http://www.tradace.ch">www.tradace.ch</a>
<b>8. Sept.</b>	<b>Thunersee-Rally</b>	<a href="http://www.fam-amv.ch">www.fam-amv.ch</a>
<b>29. Sept.</b>	<b>Distinguished Gentleman's Ride</b>	<a href="http://www.gentlemansride.com">www.gentlemansride.com</a>
<b>6. Okt.</b>	<b>SBMC Herbstausfahrt</b>	
<b>6. Dez.</b>	<b>SBMC Chlausenhöck</b>	

---

## 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, email: [kassier@british-bikes.ch](mailto:kassier@british-bikes.ch)**



fühlen. Wir haben sogar Zeit, vor dem Abendessen im nahegelegenen Pub, eine Runde „Pitch and Put“ auf dem benachbarten Golfplatz zu spielen.

**12. Tag, Rosslare** ein letztes Morgenessen auf der grünen Insel, dann noch etwas Zeit totschlagen mit einem Besuch des Dorfes, Tea Time im Dorfladen, Barfusslaufen am Palmenstrand und mit einem weinenden Auge zum Fährhafen fahren. Embarkement, Töff anbinden, Kabinen beziehen, Guinness an der Bar, Abendessen und Überfahrt nach Frankreich.

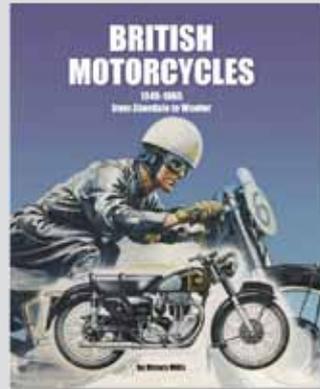
**13./14. Tag, Cherbourg – Orleans – Basel 983 km** in 2 Tagen. Stalldrang! Also ab auf die Autobahn. Was sollen wir auf dem Heimweg auch rumtrödeln, ist ja eh nur Frankreich. Irgendwann empfinde ich ein etwas instabiles Fahrverhalten meiner Daytona, was mich zu einem Kontrollstop auf dem nächsten Parkplatz veranlasst und einen veritablen Platten am Hinterrad zum Vorschein, sowie eine Fahrt mit dem Abschleppwagen und einen Reifenwechsel bei Triumph Rouen, bringt. Der Rest war dann einfach.; Übernachtung in Orléans und am letzten Tag unserer Reise die läppischen restlichen 600 km nach Hause. |



## STAMM LUZERN

Dear British Biker

Beim Stamm Luzern heisst es neben „Ride on“ immer mal wieder „Read on“. Der neuste Buchtipp stamm von „Britalo Peter“ und gehört neben dem Playboy und Betty Bossi in jede British Biker Hausbar.



Mit „British Motorcycles 1945–1965 from Aberdale to Wooler“, hat Rinsey Mills das kompletteste Nachschlagewerk für diese Epoche geschrieben. Der Schuncken ist reich illustriert und die Beschreibungen sind mit etwas Bike-English gut verständlich. Neben den bekannten Marken findet Ihr auch viele Britische Raritäten.

Im Handel für ca. 60£ GB – bei direkter Bestellung bei: [herridgeandsons.com](http://herridgeandsons.com) – 10£ Rabatt (der Versand kostet 10£)

Read on     
Clem, Stamm Luzern“

**HISTORIC VEHICLE DAYS**  **27./28.4.2019**

  
SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

**SBMC GV 2019**

Wir freuen uns, wenn möglichst viele mit dem „Alteisen“ zur GV 2019 kommen



# TRIDENT & ROCKET 3



*Fortsetzung des Artikels  
über die 3-Zylinder-Maschinen  
von Triumph und BSA*

von Winnie-Scheibe

Fast wie eine königliche Zeremonie mutete die Startprozedur an: Benzinhähne öffnen, Choke schliessen, alle drei Vergaser bis zum Überlauf fluten, (Greenpeace lässt schön grüssen...) zwei-, dreimal den Kickstarter kräftig hinabtreten und nun erst die Zündung einschalten. War dieses Ritual genau befolgt worden, sprang der Motor problemlos an. Gemäss dem englischen Standard lag der Schalthebel auf der rechten Getriebeseite, der erste Gang wurde nach unten, alle weiteren nach oben geschaltet.

Zweifellos waren beide echte Über-Bikes. Mit 58 PS und 200 Sachen Spitze gab es nichts schnelleres – bis auf die Honda CB750 Four. Doch der Knaller kam ja offiziell erst 1970 zu uns. Ob die neuen Ladys tatsächlich etwas taugten, wagten deutsche Motorradtester jedoch zu bezweifeln. Nachdem die ersten Triumphs zum Importeur nach Hamburg kamen, organisierte Testchef „Klacks“,

Ernst Leverkus, von der Fachzeitung „Das Motorrad“, Anfang 1969 einen Vollgas-Dauertest von Wien nach Hamburg. Erbarmungslos wurde die Triumph T150 bei Wind und Wetter 1235 km über die Autobahn gejagt. Testfahrer Peter Kalau benötigte für diese Marathonfahrt neun Stunden und 40 Minuten, was einem Schnitt von 130 km/h entspricht! Doch dieser Test verlief keineswegs problemlos. Eine gerissene Antriebskette, die aber sofort durch eine mitgeführte Kette ersetzt wurde, gehörte ebenso zu den „Testschäden“ wie die durchvibrierten Nummernschild-, Auspuff- und Schutzblechhalterungen. Auch war nach dieser Tortur die Bereifung restlos abgefahren, die Ersatzkette sowie die vorderen Bremsbeläge erneuerungsbedürftig. Die linke Motorseite war restlos mit Motoröl verschmiert, dafür lief das Triebwerk mechanisch immer noch wie ein Uhrwerk. Mit diesem Ergebnis hatte seinerzeit jedoch keiner gerechnet, denn abgesehen von den „kleinen Defek-



ten“ hatte die Trident das Vollgasmarathon auf den deutschen Autobahnen bestanden.

Hektischen Modellwechsel gab es in den späten 60ern nicht. So wurden dann auch Trident und Rocket3 bis 1970 unverändert weiterproduziert. Für das Modelljahr 1971 jedoch mussten sie sich einige Änderungen gefallen lassen. Anstelle der Vollnaben-Duplex-Trommelbremsen im Vorderrad und der Halbnaben-Trommelbremse im Hinterrad sorgten nun vorn eine konische Duplex-Halbnaben-Trommelbremse und hinten eine konische Halbnaben-Trommelbremse für Verzögerung. Die Vorderradführung übernahm jetzt eine verbesserte Telegabel, bei der die Aluminium-Tauchrohre poliert waren.

Neue Lackierungen und verchromte Scheinwerfer werteten die Maschinen optisch auf. Anstelle der dreizylinder-typischen Endrohre mit den drei „Pfeifenröhrchen“ waren „Megaphon“-Schalldämpfer montiert.

Die BSA erhielt eine neue, abgepolsterte Sitzbank, geänderte Seitendeckel, und auf die Verkleidung am Ölkühler wurde verzichtet. Das Fahrwerk sowie der Motor blieben bei Rocket 3 und Trident unverändert. Aufgrund dieser Modellpflegemassnahme waren beide „Triples“ vom Äusseren bedeutend gefälliger geworden.

In der beschriebenen Ausführung wurde die BSA

Rocket3 in den nächsten zwei Jahren unverändert gebaut, und der Preis betrug gleichbleibend 6.500 Mark. Als im November 1972 die letzte Rocket3 das Werk in Birmingham verließ, dauerte es nur noch wenige Monate, bis einer der ehemals erfolgreichsten englischen Motorradhersteller seine Tore schliessen musste.

#### Technische Daten Triumph T150V "Trident" & BSA A75R "Rocket 3"

##### Motor:

Fahrtwind gekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei untenliegende, über Stirnräder getriebene Nockenwellen, zwei Ventile pro Zylinder über Stössel, Stossstangen und Kipphebel betätigt. Bohrung x Hub 67 x 70 mm, Hubraum 741 ccm, Verdichtung 9,5:1, Leistung 58 PS bei 7250/min. Trockensumpfschmierung 3,5 Liter. Drei Amal-Concentric-Vergaser, Ø 27 mm, Trockenluftfilter. 12 Volt Batteriezündanlage mit drei Unterbrecherkontakten, Lichtmaschine 140 Watt

##### Getriebe:

Primärtrieb über Triplex-Kette, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Endtrieb über Einfach-Rollenkette

##### Fahrwerk:

Doppelschleifenrahmen, (T150 Einrohrrahmen) hydraulisch gedämpfte Telegabel, Ø 35 mm Standrohre, Hinterradschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen. Vorne Duplex-Vollnaben-Trommelbremse, Ø 200 mm, hinten Simplex-Halbnaben-Trommelbremse, Ø 180 mm. Vorne und hinten Speichen-Räder; Bereifung, vorne 3.25H19 und hinten 4.10H19

##### Abmessungen und Werte:

Radstand 1480 mm, Gewicht 220 kg, Tankinhalt 19 Liter

##### Höchstgeschwindigkeit:

200 km/h

weitere interessante Artikel auf [www.Winnie-Scheibe.com](http://www.Winnie-Scheibe.com)



**IHR TRIUMPH-SPEZIALIST**

AUCH FÜR  
UNGEWÖHNLICHE  
FÄLLE

**ERNST UHLMANN AG**  
DORFSTRASSE 49 | 3257 GROSSAFFOLTERN | TEL 032 389 20 45 | [www.triumph-city.ch](http://www.triumph-city.ch)

# IMPRESSUM

**SBMC-VORSTAND** [vorstand@british-bikes.ch](mailto:vorstand@british-bikes.ch)

**Präsident Franz Stotzer**  
Aarbergstrasse 107  
2502 Biel/Bienne  
Tel. 079 439 71 00  
[praesi@british-bikes.ch](mailto:praesi@british-bikes.ch)

**Vize-Präsident Roland Weber**  
Im Rosengarten 17  
4106 Therwil  
079 742 62 49  
[vizepraesi@british-bikes.ch](mailto:vizepraesi@british-bikes.ch)

**Kassier Rainer Herr**  
im Sytenacher 6  
8108 Dällikon  
Tel. 043 960 23 70  
Fax 043 960 23 71  
[kassier@british-bikes.ch](mailto:kassier@british-bikes.ch)

**Sekretär Franco Tonet**  
Lehmgrube 43  
4657 Dulliken  
Tel. 078 605 54 72  
[sekretaer@british-bikes.ch](mailto:sekretaer@british-bikes.ch)

**Mitglied Fred Rubi**  
Suteracher 36  
8048 Zürich  
Tel. 044 432 71 78  
[beisitzer@british-bikes.ch](mailto:beisitzer@british-bikes.ch)

**CN-Redaktionsadresse**  
Roland Weber  
Im Rosengarten 17  
4106 Therwil  
[redaktion@british-bikes.ch](mailto:redaktion@british-bikes.ch)

**Druck Kolobri Reproline AG**  
Bruderholzstrasse 40  
4053 Basel  
[www.krl.ch](http://www.krl.ch)

**Auflage 250 Ex.**  
Erscheint 2 x jährlich

**Webmaster Christian Schär**  
Talstrasse 11  
8223 Guntmadingen  
Tel. 052 685 43 21  
[webmaster@british-bikes.ch](mailto:webmaster@british-bikes.ch)

**Homepage [www.british-bikes.ch](http://www.british-bikes.ch)**

**facebook SBMC**

**Kontoverbindungen**

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

## REGIONALSTÄMME

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

**Stammvater Jürg Gerber**  
Länggasse 104, 3600 Thun  
Tel. 079 382 86 03  
[stamm-oberland@british-bikes.ch](mailto:stamm-oberland@british-bikes.ch)

**Seeland Region**  
1. Freitag des Monats  
Gasthof Traube, 3257 Grossaffoltern

**Stammutter Yvonne Brenzikofer**  
Neufeldweg 6, 3252 Worben  
Tel. 076 464 27 85  
[stamm-seeland@british-bikes.ch](mailto:stamm-seeland@british-bikes.ch)

**Zentralschweiz**  
1. Mittwoch im Monat  
nach Absprache  
Rest. Schornen am Morgarten  
6417 Sattel/SZ

**Stammvater Chrigel Zürrer**  
Mühlestrasse 14, 8840 Einsiedeln  
Tel. 055 412 76 29  
[stamm-zentralschweiz@british-bikes.ch](mailto:stamm-zentralschweiz@british-bikes.ch)

**Regio Basiliensis**  
1. Mittwoch des Monats  
Rest. Schänzli, 4132 Muttenz/BL

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

**Olten u. Umgebung**  
1. Dienstag des Monats  
Restaurant Burg,  
Farbgässli 1, 4710 Balsthal/SO

**Stammvater Markus Allemann**  
Höhenweg 351, 4716 Welschenrohr  
Tel. 077 420 88 85  
[stamm-olten@british-bikes.ch](mailto:stamm-olten@british-bikes.ch)

**Luzern Region**  
letzten Donnerstag des Monats  
Ace Cafe Luzern  
Sonnmatt Hof 2, 6023 Rothenburg

**Stammvater Clemi Fischer**  
Obermattstrasse 30  
6045 Meggen  
Tel. 079 643 08 00  
[stamm-luzern@british-bikes.ch](mailto:stamm-luzern@british-bikes.ch)

**Zürich**  
"under construction"

## REGIONALSTÄMME

**Svizzera Italiana**  
„ancora da definire“

**Stammvater Romeo Minini**  
6938 Vezio  
Tel. 091 609 15 94  
[info@bbvezio.ch](mailto:info@bbvezio.ch)  
[www.bbvezio.ch](http://www.bbvezio.ch)

## Suisse Romande

**Stammvater Christophe Parel**  
Rue Numa-Droz 43  
2300 La Chaux-de-Fonds  
Tél / Fax 032 913 52 65  
[stamm-romandie@british-bikes.ch](mailto:stamm-romandie@british-bikes.ch)

## NEUMITGLIEDER

**Nicoletta Pedrazzi**  
Via Rovedo 9b  
6600 Locarno

**Reto Scheidegger**  
Bernstrasse 3  
3037 Herrenschwandenden

**Jon Florinett**  
Schwybogenstrasse 5  
6386 Wolfenschiessen

**Urs Gruber**  
Gottfried-Kellerstrasse 8  
6010 Kriens

## SBMC Helpline

Bei Notsituationen kann sich die betroffene Person oder Familie an den Vorstand wenden. Der Vorstand entscheidet mindestens im 3er Gremium, in welcher Form die Hilfestellung gewährt werden kann (Platz, Geld, Beratung). Jeder Fall ist unterschiedlich und bedarf unterschiedlicher Massnahmen. Somit ist der Vorstand an kein spezielles Verfahren gebunden sondern entscheidet von Fall zu Fall. Eine Anlaufstelle wo sich Angehörige oder auch ältere Mitglieder melden können, wenn z.B. bei Todesfall Motorräder, Ersatzteile oder anderes Töffmaterial aufgefunden wird, welches im geeigneten Rahmen weitergegeben bzw. verkauft werden möchte.

[vorstand@british-bikes.ch](mailto:vorstand@british-bikes.ch)



# MODERNER MOTORRAD- HANDEL?

von Franz Stotzer

**Ich möchte euch mal eine Geschichte eines modernen Töff-Handels erzählen. Alle Namen sind frei erfunden, Ähnlichkeiten wären rein zufällig und nicht beabsichtigt. Die Handlung aber stimmt (...leider)**

Der Köbeli wollte für seine Liebste, nennen wir Sie Mareili, einen neuen Töff kaufen. Eine Triumph Street Twin war auf dem Radar, die neue Ausführung, auch mit ABS und sonst noch einigem Zubehör.

Der Köbeli erstellte eine Doku über den Eintausch-Töff mit Fotos, Kopie Fahrzeugausweis und kleinem Beschrieb. Letzte MFK war ersichtlich, Pneus zu 80% okay, Schäden keine offensichtlichen. Nun schickte der Köbeli die Doku per Mail an 4 Händler und erbat sich eine Offerte. Sehr prompt trafen die Offerten dann auch ein. Leider fiel ein Händler aus dem Rennen, weil er den Töff aus Deutschland eingeführt hätte, und das wollte Mareili nicht. Violett aus der Nähe von Bulle machte die beste Offerte für die Street Twin, jedoch war die Eintauschofferte etwas enttäuschend. Die zweitbeste Offerte kam aus dem Wallis vom Förster. Auch da entsprach der Eintausch nicht ganz den Erwartungen von Köbeli. Die teuerste Offerte für die Street Twin kam von Huss aus dem Bernbiet und hier stimmte auch die Eintauschofferte! Der Köbeli fragte noch zweimal nach, was bei der Eintauschofferte der Satz „Vorbehalt Werkstattkontrolle“ bedeutet. Der Verkäufer, nennen wir ihn Flöttu, bestätigte beide Male, dass nur technische Mängel wie schlechte Bremsen, Pneus oder ähnliches an den Besitzer zur Reparatur verrechnet würden. Nun war klar, der neue Töff wird bei Huss bestellt.

Korrekt wie der Köbeli ist, hat er sofort den neuen Töff bezahlt und den Eintauschtöff zum Händler gebracht. Die Street Twin wurde bestellt und stand auch schon bald beim Händler. Nur noch Zubehör anschrauben und los geht der Spass. Hat sich Köbeli gedacht... Aber es kam anders. Für den Eintausch-Töff flatterte ein Werkstattbericht ins Haus. Für die Herrichtung des Eintausch-Töffs seien mit Kosten von Fr. 1'083.00 zu rechnen, was eine Minderung des Eintauschpreises von 20 % bedeutete. Aufgeführt war das Ersetzen der Bremsen vorne, ein kleiner Service und die Kosten für die MFK. Also schlussendlich die gesamten Kosten, um das Bike für den Ausstellungsraum bereitzustellen. Auf Anfrage hin sagte der Flöttu zu Köbeli, dies sei normal, schliesslich sei ja alles technisch und als Händler könnte man ja auch davon ausgehen, dass das Eintauschbike frisch ab Service, sauber gereinigt und mit neuer MFK zum Eintausch hingestellt werde...?!?!?!?!?

Offensichtlich ist der Köbeli nun schon ein wenig zu alt, um die Art dieses modernen Handels zu verstehen, denn

bis jetzt galt für ihn nämlich eine Eintauschofferte einfach. Köbeli und auch Mareili waren sehr verärgert und holten mit viel Aufwand den Eintauschtöff wieder bei Huss ab, nicht ohne vorher die nötige Summe zu überweisen. Der Handel mit dem Eintauschtöff war ja nicht zustande gekommen, den grossen Aufwand hatten Köbeli und Mareili. Der Huss hat einen neuen Töff ohne Eintausch zu besten Konditionen verkauft.

Beim Abholen der neuen Street Twin haben die beiden ihren Unmut ganz klar bei Flöttu deponiert, schon vorher wurde per Mail auch bei der Geschäftsleitung reklamiert. Passiert ist aber gar nichts. Nicht mal die beim Verkauf versprochenen Bekleidungsgutscheine haben der Köbeli und das Mareili erhalten. Die „Zufriedenheitsumfrage“, von Triumph versprochen, ist auch 2 Monate nach dem Handel nicht bei Köbeli eingetroffen. Köbeli vermutet, dass diese bei einem unzufriedenen Kunden irgendwie zurückgehalten wird.

Der Köbeli fühlte sich getäuscht durch die gute Eintauschofferte und den schlechten Ablauf des Handels und wendete sich an Triumph Schweiz in Genf. Eine Reaktion??? Fehlanzeige!!! Bis heute hat weder der Köbeli noch das Mareili eine Reaktion von Huss, von Triumph Genf oder von Flöttu erhalten. Der Töff ist ja verkauft, die Zahlen stimmen und ob ein Kunde zufrieden ist, spielt offensichtlich gar keine Rolle...!!! Der Köbeli fragt sich nun, ob dies wirklich der moderne Töffhandel ist? Die kleinen Händler, die gut zu den Kunden schauen, werden nach und nach alle aussortiert! Die grossen Händler haben dann ein Monopol, der Kunde muss ja für den Service sowieso zu einem zertifizierten Händler und der kann dann machen, was er will. Der Kunde ist ja an ihn gebunden.

Nun müssten der Köbeli und das Mareili die nächsten 4 (!!!) Jahre zum Huss in den Service, um die versprochenen Garantieleistungen nicht zu verlieren. Da hat vor allem der Köbeli schon etwas seine Mühe, denn: 4 Jahre zu einem Händler, der einem schon beim Handel übervorteilt? 4 Jahre zu einem Händler, zu dem man das Vertrauen schon beim Handel verloren hat? 4 Jahre zu einem Händler, bei dem man alles ganz genau schriftlich festlegen muss? 4 Jahre zu einem Händler, bei dem das Wort nicht gilt? Der Köbeli ist nun am studieren, wie er dieses Problem lösen kann und denkt wehmütig an die alte Zeit zurück, als ein Töffhandel nicht in einem Top-Modernen Schicki-Micki-Laden stattfand, sondern in einer sauberen Werkstatt bei einem aufrichtigen Händler, den man kennt und bei dem ein Wort und ein Handschlag noch gelten...!!!

**Was...? Ihr zweifelt etwa an dieser Geschichte...?**

Fragt mal den Köbeli oder das Mareili, wenn ihr sie trifft und lasst euch beim nächsten modernen Töffhandel das Hinterste und Letzte schriftlich bestätigen.

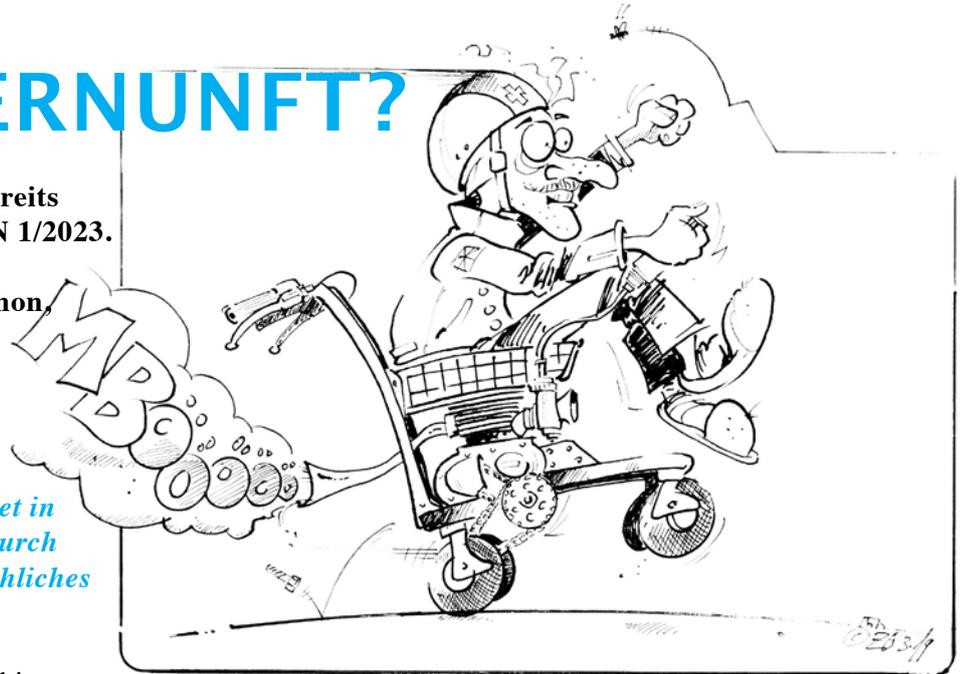
Zu guter Letzt doch noch was Positives. Ich habe gehört, der Köbeli und das Mareili haben sehr viel Freude am neuen Töff. Der laufe wunderbar und mache richtig Spass und sie erzählen mir dann auch, falls sich die Geschichte unerwarteter Weise doch noch zum Besseren wenden würde. |

# WAS IST VERNUNFT?

Angekündigt war der Artikel ja bereits im CN 1/2018 und zwar für das CN 1/2023. Aus Vernunftgründen ziehe ich diesen aber vor, denn wer weiss schon, ob dann Vernunft noch existiert.

By Chrigel „Zü“ Zürrer

*„Der Begriff der Vernunft bezeichnet in seiner modernen Verwendung ein durch Denken bestimmtes geistiges menschliches Vermögen zur Erkenntnis“.*



So vermeldet jedenfalls HeyHeyWicki.

Aha! So ist das also, da spielen Verwendung, Denken und Erkenntnis eine nicht unwesentliche Rolle. Das ruft nach Erklärung, vertiefen wir uns also in die Materie.

Meines Erachtens gibt es mindestens zwei, wenn nicht mehr Arten der Vernunft, und zwar z.B. die rationelle, die finanzielle, die verschwenderische und die schrauberische Vernunft. Diese Vernünfte (im Folgenden mit V bezeichnet) versuche ich am folgenden Fallbeispiel zu erklären:

Ich entlüfte die Bremsen meiner Bonnie und ersetze den Grapefruitsaft (sh. CN 1/2018) durch richtige Bremsflüssigkeit (schrauberische V). Dabei entdecke ich in der hintersten Ecke meiner Schrauberbude einen alten Rasenmäher mit Zweitaktmotor der ewig nicht mehr zum Einsatz kam, in meinem Gärtchen wächst längst kein Gras mehr, also, normales Gras. Das Ding braucht Platz, ist zu nichts mehr nütze, also weg damit (rationelle V). Verkaufen auf e-bay? Bringt ausser Aufwand nix (finanzielle V). Ich entscheide mich, den Rasenmäher genauer zu inspizieren und zu zerlegen, vielleicht kann man ja noch etwas davon gebrauchen (schrauberische V). Tatsächlich, der Motor sieht noch recht gesund aus und sollte auch noch laufen. Die restlichen Teile vom Rasenmäher verstau ich in Kartons, man weiss ja nie (bireweiche V)...

Nun muss man wissen, dass ich mich ziemlich rasant bereits fast im Rentenalter wiederfinde, mit all den Gedanken die einen dazu so beschäftigen. Da kommt die rationelle V voll zum Zug, irgendwann brauche ich sicher einen Rollator. Kurz entschlossen schraube ich den Rasenmähermotor wieder auf Vordermann. Ich schaue mich im Internet nach stabilen, günstigen Rollatoren (finanzielle V) und diversen Ersatzteilen (rationelle V) um. Denn, alle Vehikel mit Rädern, die keinen Motor haben sind mir seit Geburt an suspekt,

sie scheinen mir beinahe unnützlich. Natürlich könnte ich mir einen besseren Motor in meinem Rollator vorstellen, einen T100, 500 ccm Alumotor zum Beispiel, denn ich mag das „Öööö bömböm, böm“ eines Zweitakters überhaupt nicht, da wäre mir so ein richtiger Wumms-Motor schon lieber, aber das Platzangebot, das Gewicht und der Preis passt eben auch nicht so recht (schrauberisch/finanziell/verschwenderische V). Also doch den Zweitakter. Den überholten Motor und die zusammen gesuchten Teile versorge ich in Kartons, der inzwischen geklauerte Rollator (paktische V) stelle ich erstmal zu den anderen Kartons. Dies alles zusammen braucht jetzt dreimal mehr Platz als der alte Rasenmäher (gleichbar jeder V). Na ja, was man hat das hat man...

So Sorge ich also auf meine zukünftige Mobilität hin vor, wie das ja von vielen Institutionen in anderen Bereichen des Alters empfohlen wird und ich weiss jetzt schon, dass es eine Freude sein wird, anderen Töfflibueben mit meinem Rollator-Special um die Ohren zu fräsen (vorfreudige V).

Gerechterweise muss erwähnt werden, dass die V in verschiedenen Bereichen auch ganz anders angewendet werden kann, so setzt ein Pilzesammler seine V bestimmt anders ein als ein Trampolinspringer, ein Tiefseetaucher oder ein Hundebesitzer. Die V ist auch äusserst variabel, siehe in der Politik oder bei der Rennleitung, noch schlimmer, die heute wechselnde V bei Ernährungs-Empfehlungen.

Bricht man das Ganze nun herunter und dampft es ein, gibt es eigentlich nur eine wahre V:

## Die des British Bike Fahrens!

Seid also fröhlich und lasst Eurer V munter freien Lauf, die nächste Verbotstafel oder der Blitzer wartet schon an der nächsten Ecke, also biegt frühzeitig ab in eine andere Richtung, die V lässt grüssen...

# 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

..... <b>Ex. SBMC-Mug</b>	à CHF 5.–	..... <b>Ex. SBMC-T-Shirt Damen</b>	à CHF 10.–	Grösse .....
..... <b>Ex. SBMC-Aufnäher</b>	à CHF 8.–	..... <b>Ex. SBMC-T-Shirt Unisex</b>	à CHF 10.–	Grösse .....
..... <b>Ex. SBMC-Aufkleber</b>	à CHF 1.–	..... <b>Ex. Vezio-T-Shirt Unisex</b>	à CHF 10.–	Grösse .....
..... <b>Ex. SBMC-Uhr</b>	à CHF 10.–	..... <b>Ex. SBMC-Pin 20 Years</b>	à CHF 2.–	
..... <b>Ex. SBMC-Pin Kolben</b>	à CHF 2.–			

LIEFERUNG an: Name \_\_\_\_\_ Strasse \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

**Bestellung einsenden an: SBMC CLUB-BOX, Rainer Herr, im Sytenacher 6, 8108 Dällikon, email: club-box@british-bikes.ch**  
Lieferung erfolgt per Post mit Rechnung, zahlbar innert 10 Tagen, zzgl Porto und Verpackung

# PRALLE TÖPFE

## OIL OF LIFE CLUB



# TOPFWECHSEL



**P.P.**  
4000 BASEL 2  
Post CH AG

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

**B-ECONOMY**