

2021.1

CLUB NEWS

SWISS BRITISH MOTORCYCLE CLUB



2021 - HERE WE GO

INHALT**3 EINLADUNG LÜDERENALP 2021****4 DAS POSTROSS****6 TERMINE 2021****7 CHAIRMAN'S LETTER****7 GASTKOLUMNE****8 STAMM LUZERN****10 MACH NICHT DEN DOGGDER...****12 TBPP****14 SOCIAL MEDIA****16 MEIN PROJEKT****18 WÜRSCHTLITREFFEN****20 IMPRESSUM****21 CLUB-BOX****22 WEISCH NO !?!****23 CARTOON****EDITORIAL**

Das Editorial zu schreiben ist mir noch nie so schwer gefallen wie zu dieser Ausgabe. Weiss der Geier warum! Vielleicht weil ich (Corona-bedingt) seit über einem Jahr nicht mehr so richtig mit dem Töff unterwegs war – ok, die Lüderen 2020 und die Pässeraly, das Highlight der letzten Saison, vor allem die Heimfahrt mit der SBB und das Heimholen der "Roten" mit dem Anhänger – aber sonst? Ein paar Mal um den Block – ist auch nicht gerade der „Börner“! Aber diese Saison wird's sicher wieder besser; gut eine Auslandsreise, vor allem auf die Insel kann ich mir dieses Jahr wahrscheinlich nochmals abschminken, aber ich habe ein paar Touren in der Schweiz vor, zu Orten wo ich noch nie war. Erzähl ich Euch dann im Herbst, im CN2021.2! Aprozpotz (oder so) CN. Seit 1990 bin ich im Club, seit ca 1993 mische ich im CN mit und ich glaube, dies ist die erste Ausgabe des CNs OHNE einen einzigen Artikel von mir!!!! Ausser dem Editorial.

Alle Beiträge – von Rainer, Clem, Franz, Mac, Chantal, Romeo und Zü! Vielen Dank an alle, besonders an Zü, der uns auch immer wieder mit seinem Cartoon erfreut!

Es hat mich riesig gefreut und Spass gemacht dieses CN zusammenzustellen und ich hoffe, dass es auch mit Begeisterung gelesen wird.

Bis zur Lüderen... Euer Rolli W.



EINLADUNG LÜDERENALP-KULTURANLASS

TREFFEN UND AUSSTELLUNG MIT
ALTEN & MODERNEN
ENGLISCHEN MOTORRÄDERN
AM 20. JUNI 2021

AB 10.00

EINTREFFEN DER ERSTEN TÖFFS
AUF DER LÜDERENALP OB WASEN IM EMMENTAL

AB 11.30

TAKE AWAY - KOTELETTS UND COFFEE & CAKE

WICHTIG

DAS CORONASCHUTZKONZEPT - ABSTANDSREGELN, MASKENPFLICHT,
ANZAHL PERSONEN/TISCH ETC. - WIRD FÜR DIESEN ANLASS AUF DER
SBMC-HOMEPAGE PUBLIZIERT! - WWW.BRITISH-BIKES.CH



WIE DAS POSTROSS ZUM VETERANEN FAHRZEUG WURDE

Im Jahr 1989 habe ich bei Uhlmann Aschi eine Triumph T 140 V erstanden, die per Container aus den USA rück-importiert wurde. Papiere waren dabei, sogar ein Dokument mit Monat und Jahr (Mai 1972) der 1. Inverkehrsetzung. Soweit So gut. Mein Bruder Jürg hat dann aus dem Töff mit dem Prädikat «need some attention» das Postross entstehen lassen. Anfangs Mai 1990 dann die grosse Stunde auf der MFK: Prüftermin! Ich wollte damals das Postross mit 1.

Inverkehrsetzung Mai 1972 prüfen lassen. Dies war aber unmöglich, weil auf dem vorhandenen Dokument nicht das genaue Datum stand sondern nur Mai 1972. Alles insistieren nützte nichts, das Postross erhielt 1. Inverkehrsetzung 4. Mai 1990.

Viele Jahre, Kilometer und Prüftermine später war plötzlich Juli 2020. Ich erhielt erneut ein Aufgebot zur Prüfung. Da nun 30 Jahre vergangen waren, war das Postross in meinen Augen ein richtiges Vetera-





nenfahrzeug. Und dass das Postross rollendes Kultur-
gut ist, kann ja keiner vom SBMC bestreiten.
Also stellte ich die verlangte Dokumentation zusam-
men und sendete das Ganze an die MFK. Folgender
Umstand erwies sich als Knackpunkt: Bei der Prü-
fung im Jahr 2018 wurde ich gezwungen, ein Zer-
tifikat zum Lenker von 1989 beizubringen. Da dies
unmöglich war, musste ich einen anderen Lenker
mit Zertifikat montieren. Und genau dieser Lenker
mit Zertifikat 2018 verunmöglichte die Prüfung als
veteranenfahrzeug. Zum Glück war der alte Lenker
noch vorhanden und wurde wieder montiert... halt

ohne Zertifikat. Auch die Rickman Vordergabel gab
einiges Kopfzerbrechen. Ich konnte aber alles sauber
dokumentieren und so kam der grosse Tag am 19.
August 2020: MFK in Biel. Der Prüfexperte taxierte
den Zustand des Postrosses als perfekt (!! Danke an
Jürg!) Der Chef-Experte kam dann auch noch dazu.
Mit viel Goodwill seitens der Experten, einer guten
Dokumentation, einem durch Jürg toll vorbereiteten
Töff und einem grossen Anhang an den Fahrzeugaus-
weis wurde dann das Postross nach 30 Jahren doch
noch zum Oldtimer!

Danke an alle Beteiligten!

Dossier zu Rickman Metisse Gabel mit Lockheed Bremse

Auszug aus Artikeln, die ich im Internet gefunden habe



Sensation 1966:
Métissa-Rahmen mit Scheibenbremse

Für tadellose Vorderradführung sorgte die bei Rickman entwickelte und gebaute hydraulisch gedämpfte Telegabel mit 41,3 mm Standrohrdurchmesser. Die in Schrägrollenlagern gelagerte Gabel mit Alu-Jochen und auf Hochglanz polierte Alu-Tauchrohre war aber nicht nur extrem verdrehsteif, sondern auch dank der dünnwandigen Bauweise superleicht.

Der eigentliche Clou waren die Stopper. Erstmals bei einer Straßenmaschine sorgten vorne und hinten je eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse für die Verzögerung. In Zusammenarbeit mit Colin Lyster vom AP-Lockheed-Konzern war es den Brothers gelungen, diese moderne Bremsanlage in ihrer Métisse serienreif zu machen. Der Café-Racer war auf der Earls Court Show nicht nur die Sensation schlechthin, es war eigentlich auch eine Weltpremiere. Honda brachte ja erst drei Jahre später die CB750 Four mit der Scheibenbremse am Vorderrad auf den Markt.

Rickman (Unternehmen)

Für detaillierte Angaben bitte Links öffnen

[https://de.wikipedia.org/wiki/Rickman_\(Unternehmen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Rickman_(Unternehmen))

http://www.winni-scheibe.com/to-marken/rickman/rickman_story.htm

Motorräder [Bearbeiten](#) | [Quelltext bearbeiten](#)

Rickman produzierte Eigenbau-Motorräder und vor allem [Rahmen](#) für die englischen Maschinen von [Triumph](#) und [Norton](#) sowie die schweren [japanischen](#) Motorräder von [Honda](#) und [Kawasaki](#). Rickman verwendete für die Rahmen hochwertiges [Reynolds-Stahlrohr](#), das hart verlötet wurde. Als Korrosionsschutz wurden die Rahmen und Schwingen anschließend vernickelt. Oftmals dienten die Rahmenrohre zusätzlich als Ölreservoir für die Motorschmierung, weswegen die Rahmen innen selten rosten.

Die besondere Steifigkeit der Rahmen entsteht aus der Verwendung möglichst kurzer und gerader Rohrstücke, die auf möglichst direktem Wege Steuerkopf und Schwingenlagerung verbinden.

Den Gebrüdern Rickman gelang es, in Zusammenarbeit mit der Firma AP-Lockheed, die Scheibenbremse am Motorrad zur Serienreife weiterzuentwickeln und erstmals in Serie einzusetzen. In der ersten Serie noch mit den charakteristischen großen Naben, welche die gesamte Bremsanlage umfassen.

Ferner kam an den Métisse-Fahrgestellen eine spezielle Art der Kettenspannung zum Einsatz. Die Spannung der Kette wurde durch verschiedene, unterschiedlich stark exzentrisch gebohrte Einlagscheiben verändert. Diese Scheiben wurden paarweise am Drehpunkt der Schwingenachse montiert. Dadurch blieb das Hinterrad immer korrekt in der Spur und konnte nicht falsch montiert werden.

Rickman-Motorräder und -Rahmen genießen [Kult](#)-Status unter Liebhabern sowohl englischer wie auch älterer japanischer Motorräder. Vergleichbare Wertschätzung haben allenfalls die italienischen [Bimota](#)-Maschinen, sowie die Produkte von [Fritz Egli](#) aus der Schweiz. Gründe zur Wertschätzung sind:

- die wesentlich verbesserten Fahrleistungen
- über stabilere [Fahrwerke](#)

• mit stabileren Telegabeln

- präzisere Kettenspannvorrichtung durch austauschbare Exzenterscheiben an der [Hinterradschwinge]
- und weitaus besser gelagerten [Hinterradschwingen](#), die den hohen [Motorleistungen](#) besser angepasst waren, als dies vergleichsweise die Serien leisteten,
- weiter die exzellente handwerkliche Verarbeitungsqualität (u. a. weitaus bessere [Lötnahte](#)),
- dann die Dauerhaltbarkeit durch die Verwendung hochwertiger Stahlrohre,
- und teils sicherlich auch [der Statusgewinn unter Kennern](#), mit einem solch erkennbar aufwendig gebauten Fahrzeug unterwegs zu sein.

Man kann das Tuning mit feinen Komponenten zeitgenössischer Motorrad-Liebhaberei durchaus als [Kapitalanlage](#) betreiben: es lohnt sich, zu Zeiten niedriger Gebrauchtpreise derartige Dinge (Teile sowohl wie Komplettfahrzeuge) zu suchen und zu beschaffen, sie einzulagern für spätere Verwendung; die [Wertsteigerung](#) ist normalerweise vorbestimmt – eine ähnliche Liebhaberei wie das Sammeln von [Porsche](#) oder [Ferrari](#), auch von gleich hohem technischen Anspruch, jedoch auf niedrigerem [Kostenniveau](#) – und langfristig ertragsstark.

Beispielbilder von Triumph's mit baugleicher Vordergabel und Scheibenbremse



Lockheed Stopper

"Englischer Café-Racer". Vor der CB 750 gab es 1966 allerdings auch schon die Rickman Métisse mit Scheibenbremse



TERMINE 2021

11.-13. Juni

Engländertreffen In Veziob

ABGESAGT

www.bbvezio.ch

20. Juni

SBMC Lüderenalp-Treffen

6.-8. August

SBMC Pässerrally Schwarzwald

3. Okt.

SBMC Generalversammlung in Lyss

3. Dez.

SBMC Chlausenhöck in Oppligen

Generalversammlung 2021

Aus bekannten Gründen mussten wir die GV vom 18. April 2021 erneut absagen respektive verschieben.

Diese ist nun geplant für den:

3. Oktober 2021

im Hotel Weisses Kreuz in Lyss.

Wir hoffen, dass es diesmal passen wird.
Einladungen werden folgen.

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

CHAIRMAN'S LETTER



Dear British Bikers,
Ladies and Gentlemen

Alle haben eigentlich genug von Masken, geschlossenen Restaurants, Einschränkungen...

Darum mag ich darüber auch gar nichts schreiben.

Es gab schon genug zu lesen und wird noch viel darüber geredet werden.

Also freuen wir uns auf einen hoffentlich tollen Töff-Sommer mit gutem Wetter, offenen Pässen und Restaurants und möglichst wenig Einschränkungen.

Ich freue mich auf hoffentlich einige Anlässe mit EUCH!

Euer Präsi Franz |

GASTKOLUMNE

von Chantal Bossard/Willisauer Bote
<http://chantalbossard.ch>

S FÜFI LA GRAD SY



Der Totenkopf scheint mich anzustarren. Das Blut, welches ihm aus den Augen rinnt, bildet einen See, aus dem Schlangen kriechen. Menschenfressende Schlangen, begreife ich, als ich den Knochenberg sehe. Noch immer starrt der Totenschädel. Schnell schaue ich weg. Weg vom Tattoo auf dem muskelbepakten Oberarm, mitten ins Gesicht meines Gegenübers. Eine Narbe zieht sich von seiner rechten Schläfe über die Wange und verschwindet im ungestümen Bart. Piercings in Lippen, Wangen, Ohren, überall. Schwarze Kleidung. Springerstiefel bis zu den Knien.

18.38 Uhr. Noch über eine Stunde bis zur Ankunft in Bern. Noch über eine Stunde in einem Viererabteil mit einem solchen Vis à Vis. Das ist einer, der trinkt seinen ersten Schnaps zum Zmorge, einer, der verhaut Unschuldige zum Zmittag. Das ist einer, der stiehlt sein Znacht. Kurz: furchteinflössend. Der Kontrast zu seiner Sitznachbarin könnte nicht grösser sein: eine ältere Dame im geblühten Seidenkleid. Zusammengesunken sitzt sie da. Die Hände gefaltet, die Augen geschlossen. Wenn sie seufzt, beben ihre zarten Schultern. Und sie seufzt andauernd. Geht es ihr nicht gut?

«Sägid mou, geits Ehne ned eso guet?» Ich zucke zusammen. Der Totenkopftyp! Er spricht! Breitestes Berndeutsch. Sein Blick ist auf die alte Dame gerichtet. Mit schreckensgeweiteten Augen schaut sie ihn an. «Send Sie zwäg?», fragt er sie abermals. Und es stellt sich raus: Nein, es geht ihr nicht gut. Ihr Hans-Peter, «mine Hämpu», liegt krank im Spital. Lungenentzündung, es sieht schlecht aus, sehr schlecht. Als ihr eine Träne über die Wange rollt, da reicht er ihr ein Nastüechli, «aues chond gäng wies muess.» Als ihre Schultern beben, da legt er seine Hand auf die ihre, «eg verstohne». Als sie sagt, wie alleine sie sich fühlt, da reicht er ihr sein Handy, «lüüetet doch öbberdem ah.» Sie kramt nach Münz, um den Anruf zu bezahlen. Er sagt: «Löid loh stecke.» Und: «Mängisch muemer gäng nome scho s'Füfi la grad sy.»

Eine Lektion fürs Leben. «S' Füfi la grad sy». Den Spruch höre ich zwar nicht zum ersten Mal. Doch erstmals verstehe ich ihn. «S' Füfi la grad sy» bedeutet nämlich nicht nur grosszügig zu sein, ein Auge zuzudrücken, etwas zu belassen. Sondern auch: etwas nicht so eng zu sehen. |



von Clem

«Dear British Biker»

mit englischem Understatement ruft uns die Einladung von Stamm Präsi Clemi jeweils im WhatsApp zum Töffhöck auf. Jeden letzten Donnerstag im Monat trifft sich (ausserhalb von Pandemiezeiten) die Mehrheit unseres aktuell 8-köpfigen Stamms Luzern im Ace Cafe in Rothenburg.

Die Idee vom Zentralschweizer Stamm erglomm an der GV vor 6 Jahren daselbst im ACE Cafe mit den Stutz Brothers und meiner präsidentalen Wenigkeit (Clemi) unter geschätzter Begleitung unseres Kassiers Rainer. Es hat auf diese «seldom british-bike-art» alles gepasst und im Verlaufe der Zeit ist immer wieder mal ein neues Mitglied dazugekommen. Unsere Nummern tragen die Zeichen: LU, SO, ZG, OW, AG und

finden mit uns den Weg nach Rothenburg bei Luzern. Gelegentlich unternehmen wir einen gemeinsamen Ride oder treffen uns zu einem Sonderhöck bei einem Mitglied. Bei allen SBMC Anlässen wie Lüderalp und auch Vezio (TI Mario) sind immer einige Luzerner dabei.

Zu einer schönen Tradition wurden die Ladysnight (mit Begleitung) und das Cordon Bleu-Essen (oder Rindshuft bei Rocket Jon). Das Lachen (Kichern für Franco) über weiss Gott nicht was für einen Bullshit, gehört zu einer unserer Lieblingsbeschäftigungen. Unser cooler Stamm kann nicht einmal von der Vorstellung eines kühlen IPAs, Stouts oder Guinness übertroffen werden. Heartly welcome, Guys!



STAMM-VITA Luzern



1 Rocket Jon – Rocket III, BJ 2012, gekauft direkt in UK ab Fabrik **2** Don Franco «Stamm-Fähndrich»! – Triumph T140V 1976, gekauft 2001 bei Björn Uhlmann – Wichtig, das Bike heisst «Claire»!!
3 Britalo Peter – BSA A10 Super Rocket, JG 1961, gekauft 2009 in Züri **4** Monsieur Nic – Triumph 3HW JG 1939 ca. 1992 von einem Berner als Teile in einer Kiste gekauft. Chrigel Zürrer hat sie aufgebaut **5** Dani Dolce & Gabana – Triumph Scrambler, JG 2011, gekauft 2013 bei Triumph Alpnach **6** Dani Roadtracker – Triumph Bonnie T120R, JG 1967, gekauft im 98 bei Wyss Gränichen **7** Mario del Ticino – Triumph Bonneville T120 2020 in Lamone gekauft, Triumph Ticino **8** Clem Leader of the Stamm sometimes... – Triumph Bonneville T120, JG 1968, 650cc, gekauft 1990 bei «Aschi» Ernst Uhlmann **9** Fendant Gery – Triumph Bonneville 2012, gekauft bei Burr in Alpnach **10** Goldstar Urs – BSA A10 Super Rocket, JG 1960, Privatkauf, 2019 frisch aufgebaut von Geni Eicher **11** Clem & Urs **11** Stamm Luzern – Ready to go! |

MOTORRAD PRÜFUNGEN

MACH
NICHT
DEN
DOGGTER
AUF
DER
MFK!



Mac Recher

Nach 4 maligem Verschieben des MFK Termins stand klar und deutlich auf dem Einladungsschreiben: «Eine weitere Terminverschiebung ist NICHT mehr möglich.»

Ich hatte mich anerbaten, für meinen Vater seine Suzuki DR 350S (Spitzname: Doggter) mit Jahrgang 1991 vorzuführen.

Es ist ein kühler Oktobermorgen und es nieselt leicht, als ich in meinem Vorgarten den Einzylinder zum Leben erwecke. Ich habe extra eine Viertelstunde zusätzlich eingeplant, sollte die Kiste nicht willig auf meine Kickbewegungen reagieren. Aber nach dem Service bei Walti von Allmen, wo die defekte Membrane des Vergasers gewechselt und der Vergaser komplett gereinigt wurde, springt der Motor nach dem 3. «Tramp» (nicht zu verwechseln mit dem amerikanischen Präsidenten, der heisst Trampel) problemlos an. Sicher war es auch von Vorteil, dass ich im Vorfeld die Zündspule und den Zündkerzenstecker sowie die Zündkerze erneuert habe, da das Zündkabel durchgeschlagen hat. Als weiteres MFK Zückerchen habe ich den Rückspiegel meiner Triumph Speed Triple statt der originalen und schon leicht trüben Suzuki Original Rückspiegel montiert.

Ich treffe viel zu früh bei der MFK ein und staune, wie viel sich seit meinem letzten Besuch, bevor ich meine 2 Triumphs ins Elsass expatriert habe, verändert hat. Statt einer düsteren Prüfhalle mit 70er Jahre Flair, Karteikarten und einem einzigen Lift wurde alles umgebaut, ist hell beleuchtet und nun stehen 4 Lifte zur Verfügung. Ein ansprechender Wartebereich für die Kunden wurde geschaffen, wo man sogar an Haken für die Aufhängung von Helm und Ausrüstung gedacht hat. Auch ein Kaffeeautomat steht zur Ver-

fügung, ich traue meinen Augen kaum und bin noch ganz in Träumen versunken, als mich der Experte, Herr Hediger freundlich mit den Worten: «Ach, da sind sie ja, Herr Recher!» begrüsst. Er hat mich seltsamerweise beim Fahrzeug in der Kälte und im Regen stehend gesucht...? Natürlich muss ich sofort klarstellen, dass ich Recher junior, nicht senior und nicht dafür verantwortlich bin, dass die 15 Jahre alten Reifen des Toeffs aus Alters- und nicht Verschleissgründen gewechselt wurden.

Weil zurzeit die 2. Corona Welle durch die Schweiz rollt, hat die MFK Händedesinfektionsmittelspender und mit Alkohol getränkte Tücher für die Reinigung der Griffe und Schalter am Töff bereitgestellt. Ich stelle fest, dass sich die Tücher auch hervorragend dafür eignen, das herausgeschwitzte Öl am Motor abzuwischen, während man auf den Experten wartet. Das ist Dienst am Kunden, so praktisch!

Die Prüfung beginnt und schon nach kurzer Zeit fällt dem Experten auf, dass es sich beim violett eloxierten Lenker, der vor 20 Jahren vom Vorbesitzer Peter «Hangman» Schneider nach einem Unfall und Beschädigung des Originallenkers montiert wurde, nicht um ein Originalteil handeln könnte. Ich bestätige seinen Verdacht und schon kommt es wie aus der Kanone geschossen: «Dann muss man ihn aber eintragen lassen!» Ich weise ihn darauf hin, dass keinerlei Kennzeichnung am Lenker zu sehen sei und ich gerne wüsste, ob als Merkmal bei der Eintragung einfach die Farbe dienen soll. Auch für die Beschaffung eines Zertifikats für diesen Lenker muss ich Herrn Hediger enttäuschen, da ich nicht denke, dass Peter, falls er denn ein solches jemals besessen hat, dieses nach 20 Jahren noch findet!

Nun zeigt sich der grosse Vorteil der Digitalisierung der MFK. Statt mit einer Typenschein-Karteikarte fuchtelt der Experte mit einem Tablet-PC herum und beginnt nun, auf dem Internet nach Filmen und Bildern der Suzuki DR 350S zu suchen, um herauszufinden, wie denn der Originallenker aussieht. Als er mir den Film vorzeigt, kann ich es mir nicht verkneifen, ihn zu fragen, was ihn denn veranlasse zu glauben, dass das im Film zu sehende Motorrad einen Originallenker verbaut habe, zumal doch ganz klar zu hören und sehen ist, dass der Auspuff auf keinen Fall original ist.

Da fragt mich Herr Hediger, ob es denn nicht sein könne, dass es sich beim Doggter doch um einen Originallenker handeln könne, der einfach nachträglich noch eloxiert wurde? «Geeenauu so ist es!» erwidere ich und die Sache ist erledigt.

Danach hat der Experte es auf den originalen Auspuff abgesehen, der gleich alt wie der Töff und schon etwas rostig ist. Wie ein Verrückter hackt er mit dem Schraubenzieher darauf herum, schafft es aber nicht, ihn Leck zu schlagen. Die Auspuff-Schweisssnaht des Schwiegervaters ist zu gut versteckt, als dass er sie erkennen würde.

Die Probefahrt steht an und der Experte bittet mich, den Motor zu starten. Ich erwidere, dass er als Experte dies sicher auch kann und er selbst kicken soll, wenn er mit dem DR fahren will, denn schliesslich steht der Buchstabe «S» in der Typenbezeichnung DR 350S für Sport. Wider Erwarten schafft er es nach 4 Versuchen und merkt sogar, dass ich ihm extra den Benzinhahn zgedreht habe, so dass er auf seiner Probefahrt liegen geblieben wäre.

Eine kleine Regelabweichung fördert der Experte dann aber doch noch zu Tage. Der rote Reflektor, den

ich vor 10 Jahren unter das Nummernschild geklebt und seither alle MFK Gutachter für gut befunden haben, ist nicht exakt senkrecht montiert und ich muss hoch und heilig versprechen, diese Fixierung gesetzeskonform ausführen zu lassen. Wegen der Corona Pandemie darf er mir sein Tablet-PC nicht in die Hand geben und so unterschreibt er an meiner statt, dass innerhalb von 30 Tagen der Mangel bei einer Fachwerkstatt behoben wird. Das finde ich extrem praktisch, dann muss ich es nicht tun! Corona hat ausnahmsweise mal was Positives bewirkt. Der Doggter soll noch lange leben und im März 2021 wird er zum Oldtimer, auch wenn die Herren Experten in der Schweiz finden, der Gesamtzustand sei zu schlecht für diese Erhebung in den automobilen Adel. Wir werden daher wahrscheinlich eine Immatrikulation des Doggters als Veteranenfahrzeug in Frankreich ins Auge fassen, dort wird das problemlos funktionieren. |



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

THE BIKE PICTURE PROJECT



von Romeo Gross

Das Projekt Brit-Bikes

Ende 2020 habe ich mir endlich eine Triumph T140 gekauft. Nach dreissig Jahren mit Projekten zum Thema Alfa Romeo war die Idee ein Bike-Projekt zu starten naheliegend.

Dass in England mitunter die faszinierendsten Motorräder produziert wurden ist unbestritten. Auf Grund einer Testaufnahme war das Konzept geboren und die Suche nach Kontakten begann. Vier Objekte sind bis jetzt fotografiert und fanden bei Insidern positives Echo. Im Endeffekt möchte ich eine möglichst breit gefächerte Auswahl an Brit-Bikes zeigen.

Einige Gedanken betreffend meinem Anliegen: Da ich für jedes Bike einen neuen Hintergrund suchen muss und die Umgebung von Grüningen gut kenne, werden noch einige Bikes hier fotografiert. Am Klausenpass wie auch Klöntal sehe ich noch mögliche Hintergründe welche für Biker/innen von z.B. Glarus bequem zu erreichen wären, jedoch nur Wochentags, Sa/So ist zu viel Verkehr vor meinem Objektiv. Ich bin jedoch auch sehr an Werkplätzen usw. sehr interessiert da dies das Spektrum erweitern würde.



Bei Besitzern von Renn-Bikes nehme ich an wäre dies ohnehin gegeben und ich könnte auch längere Anfahrten in betracht ziehen. Für die meisten Besitzer wäre ohnehin nur Sa/So für Aufnahmen möglich. Ich vermute Anfahrten bis vielleicht 70KM wären für interessierte Besitzer/innen vertretbar. Pro Aufnahmetermin Outdoor wäre pro Bike für zwei Aufnahmen mit einem Zeitaufwand von ca. 2 Stunden zu kalkulieren, Indoor/Werkplatz benötige ich mehr Zeit da ich mit Studio-Equipment fotografiere. Reinigungsmaterial für Aussenaufnahmen bringe ich mit. Betreffend Datenschutz würden keine Rahmen- und Motornummern fotografiert. Auch der Name bleibt geschützt. Investieren müsste der Besitzer/in der Bike

nur Zeit und Treibstoff, Kosten fallen keine an. Jeder Teilnehmer bekommt sämtliche bearbeiteten Aufnahmen als JPG-Datei in High-Resolution übermittelt. Was ich suche wären Bikes bis ca. 1985. Ob restaurierte Motorräder oder mit Patina, mich interessiert jeglicher Zustand sofern technisch in korrektem Zustand.

Bei Interesse kann per Ende Jahr z.B. ein Kalender im Digitaldruck das Resultat sein. Ein Booklet z.B. Volume I, Vol. II, je nach dem wie viele Bikes ich im Laufe der Zeit fotografieren kann. Und mit etwas Glück finde ich Unterstützung bei Produzenten/Distributoren.

Für Inputs bin ich dankbar.

Bei Fragen freue ich mich über eine Kontaktaufnahme. Besten Dank dem Vorstand des SBMC für die Unterstützung.

Grosse Grüsse

... und wie immer on the Road, Safety first. |



Romeo Gross

Fotograf

Industriestrasse 7B

CH - 8627 Grüningen

fon 044 919 00 11

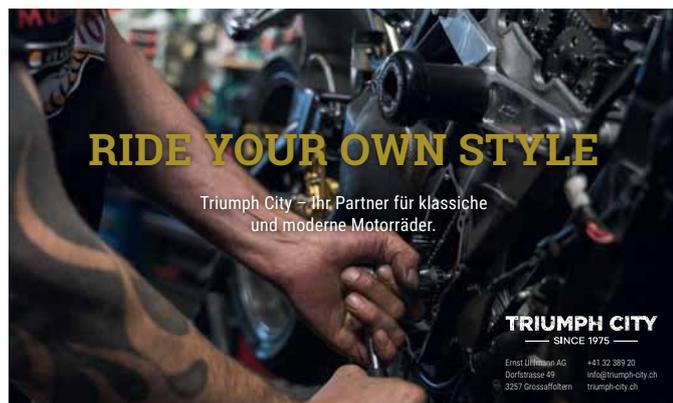
mobile 079 403 47 46

info@romeogross-fotograf.ch

www.romeogross-fotograf.ch

FRISCHER WIND BEI TRIUMPH CITY

Es hat sich einiges getan bei der Ernst Uhlmann AG. Mit viel Elan wurde das Firmenkonzept sowie das Erscheinungsbild der neuen Homepage – www.triumph-city.ch – ins 3. Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts katapultiert. Ein Blick auf die Homepage und ein Besuch bei Triumph City in Grossaffoltern lohnt sich auf jeden Fall! |



VEZIO 21 ABGESAGT



... mit der Hoffnung auf ein kleineres Treffen im Herbst!

www.bbvezio.ch

SOCIAL MEDIA

Quelle: Wikipedia

Soziale Medien oder englisch Social Media sind digitale Medien und Methoden, die es Nutzern ermöglichen, sich im Internet zu vernetzen, sich also untereinander auszutauschen und mediale Inhalte einzeln oder in einer definierten Gemeinschaft oder offen in der Gesellschaft zu erstellen und weiterzugeben. Zudem können sie das schnelle Verbreiten von Wissen, Meinungen und anderen Informationen unterstützen. Es besteht im Unterschied zu traditionellen Massenmedien weniger oder kein soziales Gefälle zwischen Sender und Rezipienten (Sender-Empfänger-Modell). Als Kommunikationsmittel werden dabei Text, Bild, Audio oder Video verwendet

von Rainer Herr

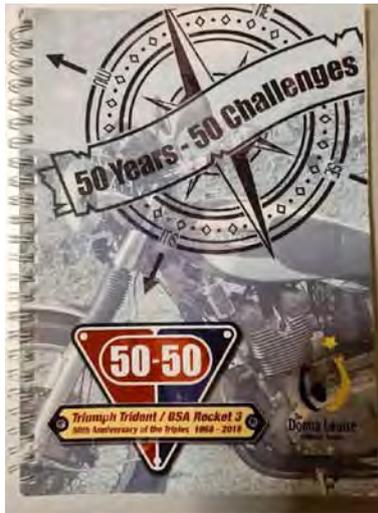
Viele von uns sind Nutzer von sozialen Medien, auch unser Club ist aktiv z.B. mit einer Facebook Gruppe und Seite. Facebook gilt ja zwischenzeitlich schon als altbacken und eher was für ältere Semester.

Ich habe auch ein Konto bei Facebook und schätze vor allem die Informationen welche in den verschiedensten Gruppen weltweit geteilt werden. Als ich mir wiederum ein wenig Zeit nahm und Beiträge über meine verschiedenen Motorräder suchte, konzentrierte ich mich ein wenig auf meine OHV Trident. Dabei stiess ich auf eine Gruppe welche mein Interesse weckte

«The Triples 50-50 Challenge»

1978, in diesem Jahr war die Markeinführung der Triumph Trident und der BSA Rocket 3. John Young, ein enthusiastischer Trident Fahrer und Kenner, sagte sich 2018, dass das 50-jährige Jubiläum weltweit gebührend geschätzt werden sollte. Er gründete eine Facebook Gruppe und rief die 50-50 Challenge ins Leben. John definierte 50 Herausforderungen, einige bezogen sich auf das Fahren von Motorrädern und andere auf das Sammeln von Informationen. Sie bezogen sich auf die ganze Welt und hatten immer einen Bezug zu den Tridents. Für die Teilnahme musste man sich einschreiben und einen kleinen Beitrag leisten, dieser Beitrag wie auch die Gegenleistung für die Broschüre, PIN oder Sticker ging vollumfänglich zugunsten einer wohltätigen Organisation im Umfeld des Gesundheitswesens. Die Herstellungskosten all dieser Materialien hat John selber finanziert. Das Spendenziel war 10'000 Pfund, schlussendlich kamen 17'966 Pfund von 274 Unterstützern zusammen.

Die Broschüre, ein gebundenes Büchlein beinhaltet



zu jeder Herausforderung ein kurze Geschichte als Erklärung für die Herausforderung. Den Nachweis für das Bestehen der Herausforderung erfolgte meist mit einem Foto und der sichtbaren Broschüre auf dem Foto, möglichst natürlich geteilt in der Facebook Gruppe.

Motorräder sollen bewegt werden!

dies ergab die Herausforderung, an 50 Tagen mindestens 50 Meilen zu fahren und dies mit dem KM-Stand nachzuweisen, pro Tag war nur ein Nachweis möglich.

Einige Beispiele von weiteren Herausforderungen:
– *Es gibt viele Strassen rund um die Welt, welche ein Ende haben und es geht nicht weiter, Lands End (UK), Nordcap (Norwegen) Prudoe Bay (Alaska) etc. Mach ein Foto von deinem Motorrad «at the end of the road»*

– *Im September 1970, die Triumph Trident Werksmaschine Nr. 1, gefahren von Paul Smart und Tom Dickie gewannen das Bol d'Or an der Montlhery Rundstrecke. Dies war auch das Rennen an dem die Werksmaschine Nr. 2, den Namen «Slippery Sam» erhielt. Mach ein Foto von deinem Motorrad ausserhalb des Triumph Händlers in der Stadt Montlhery (Frankreich)*

– *Grenzen überschreiten ist immer ein Abenteuer Fahre dein Motorrad in fünf verschiedenen Ländern und mach ein Foto von deinem Motorrad bei den Grenzschildern*

Die Geschichten zu den Herausforderungen sind interessant und lehrreich für alle, die sich für





Tridents und auch die Renngeschichte der Tridents interessieren oder generell für Meriden Triumphs. Rennstrecken gibt es auf allen Kontinenten und so konnten auch Fotos von geschichtsträchtigen Orten auf der ganzen Welt gemacht werden oder die Teilnahme an einem Trident Treffen in England, Deutschland, Finnland oder Australien. Viele dieser geschichtsträchtigen Orte habe ich selbst schon besucht und andere habe ich auf meine To-do Liste genommen.

Es war ein spannendes Jahr mit vielen Erlebnissen und schönen Momenten welche ich dank Social Media erleben durfte. Die Challenge konnte ich als 3. In der Wertung "Rest of the world" abschliessen. Meiner Trident erging es nicht so gut, beim Versuch die Testfahrt von 1969 des Magazins «Das Motorrad» Wien-Hamburg nachzumachen, erlitt sie leider einen kapitalen Motorschaden. Na ja, nur wer was macht erlebt auch was.

Die Geschichte geht im 2021 weiter.

1971 war DAS Jahr der Triples. Die 1968 eingeführten Triumph Trident & BSA Rocket 3 waren gute Motorräder – aber nicht gut genug, um den Kampf im Showroom gegen die Honda CB750 zu gewinnen. Auf den Rennstrecken auf der ganzen Welt war es eine ganz andere Geschichte, die 1971 ihren Höhepunkt fand, als die BSA / Triumph Triple-Rennfahrer alles gewannen, wofür sie sich bewerben konnten. Die „Golden Anniversary Challenge“ ist ein Fahr- und allgemeiner (Triple) Wissenswettbewerb rund um die Triumph Trident und die BSA Rocket 3, dessen Kern das glorreiche Jahr 1971 ist. Dieses Mal sind es nicht 50 Herausforderungen, sondern pro Woche werden einige neu ausgeschrieben, auch wieder mit Teilnehmern rund um den Globus.

Meine Trident benötigt noch ein paar Kilometer Einfahrzeit, doch schon bald kann ich den «Wolf im Schafspelz» genießen und mich auf all die neuen Herausforderungen einlassen. |





Letztens besuchte ich Edy. Edy kenne ich aus der Töff-Rennszene von früher. Mein Besuch war rein geschäftlicher Art, so mit Kafi und Zwetschgenwähe und einem kleinen Bier zum Runterspülen. Edy ist ein Genie, der kann alles was Mechanik anbelangt. Edy baut locker aus einem Duracell-Trommel-Bären eine BERKEL Wurstschneidemaschine, oder aus einem DUROMATIC Dampfkochtopf einen KÄRCHER Dampfreiniger. So. Edy hat ein mega Projekt. Er will einen alten Rennwagen einseins nachbauen mit allem Drum und Dran. Fahrbar. Echt jetzt.

Bei jedem meiner spärlichen Besuche zeigt mir Edy seine gesamte Werkstatt und das kann dauern. Wobei, mit Werkstatt ist ein Labyrinth mit unzähligen Räumen gemeint. Da stehen Bohr- und Fräsmaschinen jeglicher Couleur, Werk- und Drehbänke, Gestelle bis zur Decke, eine Bandsäge neben einer Nervensäge. Irgendwo steht eine mit Paniermehl betriebene Dampfmaschine oder so. Und Schränke voll mit Werkzeugen, Besteck aller Art und Nüssen, gemeint sind da die Einsätze für z.B. Ratschenschlüssel. Alles in den Grössen Zoll, Metrisch und Komisch. Anmerkung: Ratschenschlüssel werden an der Innerschweizer Fasnacht gelegentlich zum Lärm machen gebraucht, verreckte-huere-süücheib-verreckte! Dann stehen da noch ein paar Hebebühnen, auf zweien Autos, ein Jaguar SS100 und ein Amilcar 1500C. Das C steht für Kompressor, erkläre ich weiter unten. Auf der dritten, ganz hinten steht ein ausgelutschter BIALETTI Kafikocher italienischer Bauart, daneben eine alte, durchgebrannte Lichtmaschine Marke BOSCH die beide auf ihre Auferstehung warten.

Und mittendrin von Allem steht es, das grosse Projekt von Edy! Angeflanscht an ein Vierkantrollgestell das virtuos zusammen gebraten, und sicherheitshalber noch abgestützt ist mit einer Gewindestange: ein Traum, ein Gedicht schöner wie Rilke, eine Skulptur der schönsten Art, noch nicht ganz fertig, aber trotzdem. Es ist ein MASERATI Motor aus den dreissiger Jahren des letzten, des zwanzigsten Jahrhunderts. Für alle die ihr Klo noch hinter dem Haus haben: wir leben jetzt im einundzwanzigsten Jahrhundert. Einst baute sich ein mehr oder weniger reicher Italiener, der Conte Luigi „Gigi“ Premoli, einen Rennwagen um sein ödes Landleben etwas aufzufrischen und damit Rennen zu fahren, übrigens wie sich zeigte, recht erfolgreich. Der Renner nannte er BMP, steht für BUGATTI-MASERATI-Premoli, ein Hybridfahrzeug mit BUGATTI 35 GP Chassis, MASAERATI 3 Liter 8 Zylinder Motor mit Kompressor. Die Karosserie übernahm er wiederum vom BUGATTI, ersetzte den Kühler durch einen von MASERATI und fertig war. Der Originalwagen gilt leider als verschollen, verschrottet, zu Klump gefahren, was weiss ich. Nun, da steht das Juwel von einem Motor, filigran und doch irgendwie kraftstrotzend. Vorne der noch offene ROOTS Kompressor der mich an eine verkleinerte Version der Brätknetmaschine meines Metzgers des Vertrauens erinnert. Passt ja auch irgendwie, der Kompressor verknetet quasi Luft und Benzin und presst das Ganze nicht in die Wurst sondern in die Zylinder. Fazit: massig Kraft und der Benzinverbrauch steigt ins Astronomische. Tolle Sache. Den Rest des Rennwagens hat Edy bereits in irgendeinem seiner Estriche gebunkert, bereit zum Zusammenbauen.

Auf dem Heimweg schwirrt mir das Gesehene durch den Kopf und ich sage mir das mach ich auch. Einfach mit zwei Rädern, da bin ich mich eher gewohnt, hat auch weniger Material dran als so ein Auto. Mir stösst die Zwetschgenwähe auf, weiss aber nicht wieso. Über Nacht, während mir jetzt das Bier sauer aufstösst, überlege ich mir, wie anderen Tags vorzugehen sei:

Als erstes brauche ich einen Plan, also ab in die Metzgerei (des Vertrauens). Dort schnorre ich mir drei Bögen Wursteinpackpapier, das wachsbeschichtete, resistent gegen Ölflecken und so. Nächste Station Papeterie, ätzende Filzstifte kaufen, die halten was sie versprechen, also auf besagtem Papier. Zu Haus zeichne ich schwungvoll eine Ahnung des Motorrades das mir vorschwebt auf das Wursteinpackpapier. Sieht nicht schlecht aus, so finde ich. Mein Sohn stösst dazu und fragt: Papi was ist das denn? Wirst schon sehen Kind, sage ich, das kommt gut. Als Erstes kommt bei jedem Projekt das „Mise en place“, will heissen: alles Benötigte zusammentragen, organisieren, bereitstellen, Gastronomen und Hobbyköche wissen was ich damit meine. Also, auffi geht's: des Nächstens ab zum Bahnhof, dort gammeln schon seit den Zeiten des dunklen Mittelalters Velos rum. Zwei davon schnappe ich mir, werden einen tollen Doppelschleifenrahmen abgeben wenn zusammengebraten. Gedöns wie Räder, Sattel Lenker etc. liegt bei mir auf Halde hinter dem Werkstattschopf. Nun zur treibenden Kraft des Projektes. Ein Motor muss her und zwar ein ghöriger, sprich kraftvoll, laut, mit viel Hubraum. Ich hatte da mal ja ein Schnittmodell eines 750er TRIUMPH Motores gemacht wie geneigte CN Leser*innen und aussen wissen (sh. CN 1/2007). Das Modell verstaubt seit Jahr und Tag auf meinem WC Spülkasten. Der Rest, also die andere Hälfte, liegt eben solange unter meinem Bett, die Kipphebelgehäuse drückten schon lange durch die Matratze und beeinträchtigten meinen Gesundheitsschlaf. Nun wird alles gut, ich schlafe wieder den Schlaf der Gerechten, irgendwie beruhigend. Beide Hälften werde ich mit PATTEX heiss zusammenkleben. Vorher aber noch mit der Laubsäge zwei Löcher einarbeiten für das hintere Zylinderpaar, denn ich plane einen V-Vierzylinder mit satten 1500 ccm. Schub voll. Die Pleuel arbeite ich zu Gabelpleueln um, spart ne Menge Platz im Kurbelgehäuse, Stösselstangen werden um die Ecke ergänzt so komme ich mit den



zwei Original-nockenwellen aus. Da doch alles etwas eng werden könnte säge ich das originale Getriebe ab und ergänze es mit einem noch irgendwo gammelig rumliegenden HURTH Getriebe, passt schon. Als Vergaser kommt ein WEBER Doppelvergaser in Frage, wenn Platz dann als Fallstrom. Den Kompressor muss ich spülen, kein Platz. Zudem habe ich keinen SOLIS Haarföhn den ich umbauen könnte, und ein BABYLYSS wäre definitiv die falsche Wahl.

So jetzt. Nach soviel Verbrauch von Hirnschmalz steht mir der Sinn nach etwas Holzfällermässigem, das passende Hemd habe ich mir bereits übergezogen. Ein fettes Stück Fleisch vom Grill. Kind, sage ich zu meinem Sohn (24), Kind heute grillen wir. Aber Papi es seicht verussen. Papperlapapp! Schau her Kind und lerne was, verleibe dir ein gut Stück von Vaters Intelligenza ein, so geht das! Nachdem ich mittels etwas Benzin (sh. Cartoon) die Kohle prächtig zum Glühen gebracht habe, knalle ich zwei dicke, fette Steaks auf den Rost. Es zischt verheissungsvoll und weisser, dicker Rauch steigt empor, umwölkt die Esszimmerlampe. So weit so gut. Nach dem Essen betrachte ich die fettig, tranig wabernde Dunstwolke an der Decke und die Erkenntnis fällt mir wie Schuppen von den Haaren: Mein Projekt muss warten, zuerst kommt Wohnung neu Streichen und Renovieren... |

Achtung der Artikel kann Product placement und Spuren von Nüssen enthalten!



BRITISH BIKER'S WÜRSCHTLITREFFEN

von Rainer Herr

“Me sött emol...”, “Me chönd emol...”

Worte die oftmals in Gesprächen vorkommen, wenn es darum geht etwas zu unternehmen oder zu organisieren. Es basiert dann meist auf dem **TEAM-Prinzip**, **Toll Ein Anderer Macht**. 2010 fing so eine Geschichte an, warum nicht als Saison-Eröffnung ein Würschtlitreffen organisieren. Der Anfang mit einem kleinen Kugelgrill und sechs Personen war getan und der Organisator infiziert. Der Grundstein war gelegt und seither lädt Harry und Doris jeweils am letzten Sonntag im März, als Biker Saison Eröffnung zum Würschtlitreffen ein. Die Regeln sind einfach: Teilnahme nur mit British Bike.

Bis auf ganz wenige Ausnahmen wird diese Regel auch konsequent umgesetzt. Ja – man könnte sogar sagen, es handelt sich hier um ein Oldtimer Würschtlitreffen, nicht das die Speed Sausages «old» sind oder die Teilnehmer «Oldies» sind, nein das Durchschnittsalter der Bikes beträgt jeweils wohl zwischen 50 und 60. Die Biker lassen es sich nicht nehmen und holen ihre Juwelen aus der Garage und reisen an, übrigens ganz “British Like”, bei jedem Wetter. Nach dem letztjährigen Regel bedingtem Ausfall, konnte dieses Jahr der Anlass bei schönstem Wetter am letzten April-Sonntag durchgeführt werden. Selbst Kollegen aus dem St. Galler Rheintal fanden den Weg nach Dietikon.





Seit einigen Jahren kann Harry fest mit seinem Nachbar Rolf rechnen, der als Grillmeister amtiert, so erhält jeder sein Würststück.

Ein weiteres Hobby von Harry findet auch bei den Teilnehmenden Anklang, als Hobby-Bierbrauer kredenzt Harry jeweils seine verschiedenen Werke. Die detaillierte Beschreibung der Biersorten liegt auf und sind meist mit einem geschichtlichen Hintergrund umschrieben. Natürlich wird es von den Bikern verkehrsgerecht konsumiert. An einer von Harry's Bier-Degustationen kommt man jedoch besser mit einem anderen Verkehrsmittel als mit dem Bike!

Harry's Bier, gegrillte Sausages von Rolf, Biertreiber Brot, Laugenbrötli von Doris, Kaffee und selbstgemachter Kuchen, dies sind Inhalte welche



dich zur Anfahrt bei Wind und Wetter motivieren. Deine Biker-KollegenInnen nach der Winterpause wieder zu treffen, die tollen Gespräche und das Zusammensein lässt jeden auf der Heimfahrt glücklich und zufrieden auf eine neue Biker Saison blicken. |



IMPRESSUM

SBMC-VORSTAND vorstand@british-bikes.ch

Präsident Franz Stotzer
Aarbergstrasse 107
2502 Biel/Bienne
Tel. 079 439 71 00
praesi@british-bikes.ch

Vize-Präsident Roland Weber
Im Rosengarten 17
4106 Therwil
079 742 62 49
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

Sekretär Franco Tonet
Lehmgrube 43
4657 Dulliken
Tel. 078 605 54 72
sekretaer@british-bikes.ch

Mitglied Fred Rubi
Suteracher 36
8048 Zürich
Tel. 044 432 71 78
beisitzer@british-bikes.ch

CN-Redaktionsadresse
Roland Weber
Im Rosengarten 17
4106 Therwil
redaktion@british-bikes.ch

Druck Publikation Digital Operations GmbH
Moosweg 1
2555 Brügg
www.publikation-digital.com

Auflage 250 Ex.
Erscheint 2 x jährlich

Webmaster Margrit Weber
Libellenweg 1
2502 Biel/Bienne
Tel. 078 707 689 0
webmaster@british-bikes.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
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

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

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

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

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

Zürich
"under construction"

REGIONALSTÄMME

Svizzera Italiana
„ancora da definire“

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
stamm-romandie@british-bikes.ch

NEUMITGLIEDER

Erich Müller
Püntstrasse 11
8164 Bachs

Romeo Gross
Industriestrasse 7B
8627 Grüningen

WICHTIG
Adressänderungen
bitte melden an:
kassier@british-bikes.ch

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

WEISCH NO – VOR 40 JOOR?

Wir haben etwas in den alten “Vereins-Nachrichten“ gestöbert, wie unsere ClubNews damals hiessen, und haben Interessantes und zum Teil auch Kurioses gefunden.



Ja, genauso lautete der Name unseres Clubs vor 40 Jahren bei der Gründung. Im Vorstand waren damals folgende Personen am Werk.

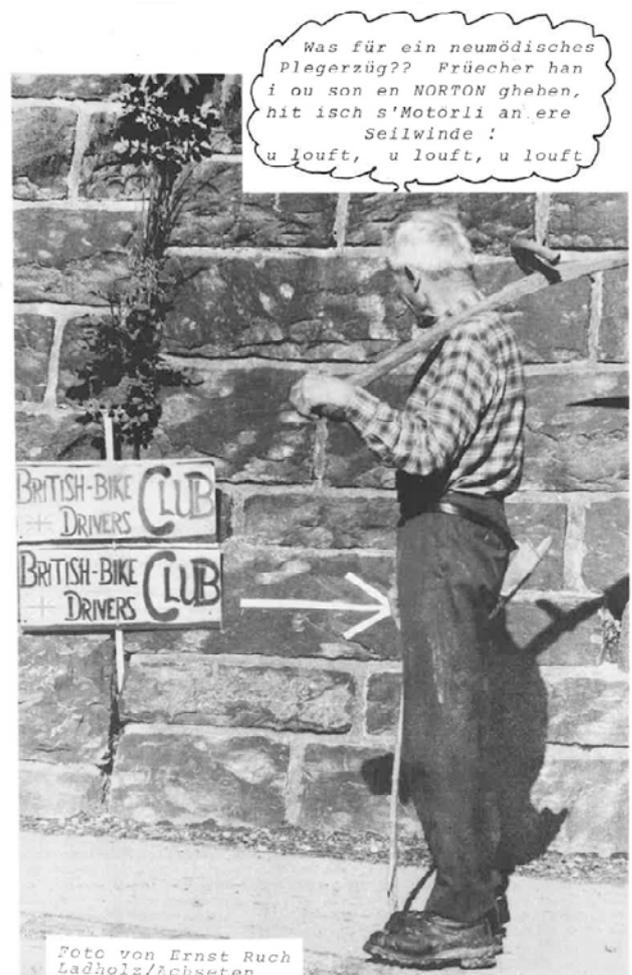
Präsident	Mallepell Carlo	Beisitzer	Brönnimann Traugott
Vize-Präsident	Schluep Daniel		Uhlmann Ernst
Sekretär französisch	Nünlist René		Zwahlen Adrian

In den Vereins-Nachrichten Nr. 5 vom Juni 1981 ist folgendes zur damaligen GV zu lesen: Laut unseren Statuten mussten die an der Generalversammlung unentschuldigt fernbleibende Aktiv-Mitglieder eine Busse von Fr. 10.– bezahlen! Der Vorstand beschloss dann, auf das Eintreiben der Bussen zu verzichten. Auch eine Pressemitteilung über zu hohe Versicherungsprämien sowie das Bild über unseren Arbeitseinsatz auf der Otternalp. Das waren noch Zeiten, die Welt noch in „Ordnung“ und hauptsächlich in s/w! |

Töffprämien zu hoch

(sda) Das Aktionskomitee gegen die Erhöhung der Motorrad-Versicherungsprämien (Gacapam) in Lausanne hat allen Mitgliedern der eidgenössischen Räte persönliche Briefe geschickt mit Zahlenvergleichen, die belegen sollen, dass die Motorradprämien im Verhältnis zu hoch sind. Das Gacapam bittet die Parlamentarier, sich beim Bundesrat für eine Herabsetzung dieser Prämien einzusetzen.

Nach Zahlen des Bundesamtes für Statistik aus dem Jahr 1979 waren auf 1000 Motorräder 49 in einen Unfall verwickelt, während es bei den Autos 111 waren. Der dabei entstandene Schaden bezifferte sich auf durchschnittlich 206 Fr. pro Töff bzw. 328 Fr. pro Auto. Ausserdem lag die Schuld bei den Unfällen, in die Motorräder verwickelt waren, nur zu 32 Prozent beim Motorradfahrer, dagegen in 50,3 Prozent bei einem Automobilisten und in 17,7 Prozent bei beiden oder in andern Ursachen. Das Gacapam unterstreicht auch, dass heute der Lenker einer 500 cm³ Maschine jährlich 3500 Fr. Versicherungsprämien bezahlt, der Fahrer eines Autos mit 2000 cm³ dagegen 800 Franken.



PRALLE TÖPFE

OIL OF LIFE CLUB



BIKELETT'S!

ZUTATEN FÜR ECHTE BIKELETT'S

- EIN PAAR KUMPELS MIT TÖFF'S
- KOTELETT'S - GEWÜRZE
- 1 GRILL-ROST - BIER
- FEUERHOLZ

EN QUETE!!

DIE KOTELETT'S WÜRZEN,
2 BIERE LANG ZIEHEN LASSEN

SORGFÄLTIG TROCKENES
HOLZ AUFSCHICHTEN UND
DEN ROST MIT DEN KOTE-
LETT'S DARÜBER STELLEN.

EIN WENIG BENZIN... (MIPLS)

... ÜBERS HOLZ GIESSEN. DAS
GIBT DEM FLEISCH DEN
TYPISCHEN BIKE-GESCHMACK!

GLORZ

ANZÜNDEN, - UND...

FLAPP

GIGGG

FOMP

... WIR SAGTEN AUSDRÜCKLICH: EIN WENIG BENZIN ...!

MANN, WAR
DAS HELL!

ETWAS ZU KROSS
GEBACKEN: FINDE
ICH !!

AUTSCH

B-ECONOMY

P.P.

2555 Brügg
Post CH AG

Adressenachtichtungen
nach A1 Nr. 552 melden an:
SBW/C Rainer Herr
Im Sytenacher 6, 8108 Dällikon

IHR TRIUMPH-SPEZIALIST

AUCH FÜR
UNGEWÖHNLICHE
FÄLLE



ERNST UHLMANN AG

DORFSTRASSE 49 | 3257 GROSSAFFOLTERN |

TEL 032 389 2045

www.triumph-city.ch