

# BSA



GERMAN  
B.S.A. OWNERS' CLUB

Owners' Post  
März - April 2025

(1. Rund-Brief 1975 im Hektografie-Verfahren auf Briefpapier vervielfältigt)

3 - 2-1-0 Start geglückt.

Obwohl das Elefantentreffen lange nicht mehr das ist, was  
unter einem guten Motorrad Treffen vorstellen, führen wir  
Es sollte eine erste Möglichkeit sein, Kontakte zu knüpfen  
Freunden waren einige unentwegte da. Ich denke, es hat  
macht, einige Freunde vom engl. Club kennenzulernen, aus  
Österreich und einen aus Luxemburg nicht zu vergessen  
aus Holland, machten die ersten Schritte. Sie kamen aus  
vorbei, die unsere Clubmitglieder zum zweifachen  
hatten. (Termine wurden mit Weitergabe  
Der Anfang ist  
ich doch, dass  
auf der Straße  
vielleicht ein  
kommen. Wenn  
auf einer Maschine  
Unser Club zählt  
Briefe ein, und  
sind bis heute an  
Alle Freunde, die  
bitte ich noch um etwas  
in Australien, Amerika und  
land die T-shirts und Maschinen-Plaketten  
kurzer Zeit wieder zu Verfügung stehen.  
haben mir zum Elefantentreffen ein Muster  
Goldstar books mitgebracht. Es ist dies  
Fahrer und eine wundervolle Sache für  
hältet die komplette Geschichte der Ge  
buch, Ersatzteilliste und Restauratio  
kosten in England 3.50£ - also unge



Verlag Bru  
LEATHEREAT  
Buch beste  
on delive



# Vorwort

**Es dürfte hunderte Geschichten geben, wie ihr zu eurer BSA gekommen seid, hier ist meine.**

Im Jan. 1973 hatte Jürgen Jaeschke den 1er Führerschein bestanden und fuhr danach täglich mit einem 2-Takt-Japaner zu seiner Lehrstelle als Kfz-Mechaniker. Nach 5 Tagen Alltagsverkehr war der Auspuff jeweils so zugekokelt, dass es kaum mehr für 80 km/h reichte. Ein 4-Takter mußte her ! Mein Fahrschul-Motorrad war eine Honda CB250. 10 000 U/min, aber kein Biss ! Im April 1973 bin ich bei der Suche nach einem 4-Takt-Motorrad mit 250 ccm auf die einzig verbliebene

**MOTORRAD Katalog 1971/72**  
Serienmaschinen  
Rennmotoren  
Mofas und Mopeds  
des In- und Auslandes  
Motor-Press-Verlag GmbH Ausgabe Nr. 2

5. - DM

**BSA Fury 350**

Nach dem Auslaufen der Bantam-Zweitaktmodelle (die ursprünglich nach Kriegsende in Birmingham auf der Grundlage der dortigen aus Zehrosen überlieferten Originalunterlagen der DKW RT 125 konstruiert wurden) beginnt die Vierakt-Modellreihe von BSA mit zwei nahezu identischen 350er Einzylinder-Varianten, die ab Ende 61 und ab vergrößert werden. Für die 350er Klasse wurde bei BSA diese in Triab- und Fahrwerk völlig neu konstruierte Zweizylindermaschine entwickelt. Doppelschalenrahmen und zwei übereinander liegende Nockenventile sind ihre herausragenden Merkmale, die sich wahrscheinlich in den kommenden Jahren auch noch bei anderen, hubraumstärkeren BSA-Modellen finden werden.

M: Zweizylinder-Viertaktmotor (Twins) mit 180° Hubzapfenverstellung, Bohrung 85 mm, Hub 86 mm, Hubraum 348 ccm, Verdichtung 9,5. Max. Leistung 34 PS bei 8000 U/min. Hängende Ventile, durch zwei übereinander liegende Nockenmechanik bedingt, die über Kette angetrieben werden. Zwei 26-mm-Amal-Concentric-Vergasen. Trockenschaltmechanik, Batterie-Spulenzündung.

K: Primärtrieb Duplex-Kette 1,27. Mehrschalenbohrung im Ölbad. Fußpedalbetriebe für Gangschaltung mit Kickstarter (auf Wunsch Elektrostarter). Gangschaltung 1:1,71 - 11,84 - 9,03 - 7,37 - 6,30. Hinterradtrieb mit teilabgedeckter Kette 12,82.

F: Doppelschalen-Bohrrahmen. Ölpumpe Teleskopgestänge vorn, Schwinge mit Ölgedämpften Federbännen hinten.

R: Bereifung 3,50-18. Kontaktschleife Metall-Bremse hinten. Duxak vorn 193 mm Ø. Simplex hinten 170 mm Ø.

T: Fassungsvermögen 13,6 ltr. W: Gewicht 197 kg. Wenn für Höchstgeschwindigkeit und Verbrauch noch nicht bekanntgegeben.

Preis in Deutschland: DM 385,60 frei Haus.

Importeur für Deutschland-Nord: Firma Hein Gerike motor trading GmbH, 4 Düsseldorf, Hammerstraße 21  
für Deutschland-Süd: Firma Bresse OHG, 6756 Kinsbach, Industriehofstraße  
BSA Motorcycles, Ltd., Armoury Road, Birmingham.

**BSA 500 S5 Gold Star**

M: Einzylinder-Viertaktmotor, Leichtmetallzylinder mit Gieß-Luftschraube. Kopf hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel bedingt. Stoßstangen 84 mm, Hub 90 mm, Hubraum 499 ccm, Verdichtung 10. Max. Leistung 34 PS bei 6000 U/min. Strom-Amal-Vergasen. Trockenschaltmechanik, Batterie-Spulenzündung.

K: Primärtrieb Duplex-Kette 1,182. Fußpedalbetriebe in Ölbad. Kontaktschleife Metall-Bremse hinten. Duxak vorn 193 mm Ø. Simplex hinten 170 mm Ø.

T: Fassungsvermögen 9 oder 13,6 ltr auf Wunsch.

W: Gewicht 185 kg. Höchstgeschwindigkeit ca. 160 km/h. Verbrauch 3,5 bis 5,5 ltr/100 km.

Preis in Deutschland: DM 425,- frei Haus.

**BSA 250 S5 Gold Star**

M: wie oben, jedoch Bohrung 67 mm, Hub 70 mm, Hubraum 247 ccm, Max. Leistung 23 PS bei 8000 U/min. 26-mm-Amal-Vergasen.

K: wie oben, jedoch Primärübersetzung 1,238. Übersetzungstufen 1:1,83 - 11,25 - 8,50 - 6,92. Sekundärübersetzung 1,306.

F: wie oben.

R: wie oben.

T: wie oben.

W: Gewicht 159 kg. Höchstgeschwindigkeit ca. 150 km/h. Verbrauch 3,5 bis 5 ltr/100 km.

Preis in Deutschland: DM 321,- DM frei Haus.

Importeur für Deutschland-Nord: Firma Hein Gerike motor trading GmbH, 4 Düsseldorf, Hammerstraße 21  
für Deutschland-Süd: Firma Bresse OHG, 6756 Kinsbach, Industriehofstraße  
BSA Motorcycles Ltd., Armoury Road, Birmingham

Alternative vom Angebot 1971/72 gestoßen. **BSA B25 SS Gold Star !** In Bonn hatte ich daraufhin so ein Motorrad mit 2000 km gekauft. Damals wurde die Versicherung noch nach Hubraum bezahlt und bei einem Lehrlingslohn von 160 DM im Monat fing man eben klein an. Zugegebenermaßen beflügelte das Modell B50 SS meine Phantasie bezüglich Herztransplantation, wenn wir zueinander gefunden haben würden. In meiner Motorrad-Clique gab es viele Vorbehalte gegenüber der kleinen Engländerin, aber beim 14-tägigen Motorrad-Treff in Marienfelde, einer Art „ACE-Cafe“ auf dem Lande, stand die BSA neben Triumphs, Nortons, Aermacchis und Ducati-Desmos bei den bewunderten Exoten.

Ja, aber leider kannte ich keinen anderen BSA-Fahrer und als im Jan. 1975 eine Kleinanzeige in „Das Motorrad“ Abhilfe in Aussicht stellte, war ich begeistert und schrieb an „Herrn Beier“. Bis heute habe ich mehrere Tausend BSA-Fahrer getroffen und vermutlich alle BSA-Modelle von 1938 bis 1973 fahren gesehen. Dazu habe ich fast ganz Europa und Skandinavien auf BSAs bereist. Alles aufgrund einer Kleinanzeige, aus der ein großartiger BSA-Owners-Club entstanden ist. Wollen wir also etwas zu den Anfängen zurückblicken.

## Wie alles begann :

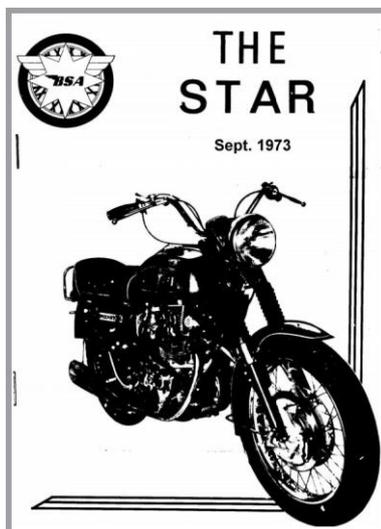
Im Jahr 1972 gab Fred Beier seine B441 in Zahlung und fuhr fortan B50 SS Gold Star. Er kaufte sich am Bahnhof immer eine Motor Cycle News, um über die internationalen Moto-Cross-Läufe informiert zu bleiben. Denn Intl. Moto-Cross-Veranstaltungen waren es, zu denen er mit Zelt, einem Sohn auf dem Sozius und seiner BSA fuhr. John Banks hatte in einem belgischen WM-Lauf einen derart überzeugenden Auftritt auf B50 MX hingelegt, dass es für Fred klar war, dass er auch solch eine BSA brauchte.

Winter 1972. In der MCN erschien eine Anzeige vom engl. BSA Owners Club, wo man den BSA-Fahrern weltweit ein schönes Weihnachtsfest wünschte. Diese Anzeige hatte der Mitglieder-Sekretär des engl. Clubs aufgegeben und seine Adresse für Rückfragen angefügt. Fred griff zu Papier und Kugelschreiber und schrieb an diese Adresse einen folgenschweren Brief !

**Das vorläufige Ergebnis ist : 50 Jahre BSA-Owners Club Deutschland !**

Fred hatte an Joe Fallon, nahe Manchester geschrieben, der seinerzeit schon Rocket 3 fuhr und im Club sehr aktiv war. Joe lud Fred ein, ihn zu besuchen, wenn er mal in GB wäre. Um mit dem englischen „Clubleben“ vertraut zu werden, trat Fred in den englischen Club als internationales Mitglied ein. Damit verbunden belegte er bei der Volkshochschule einen Kurs, um Englisch zu lernen. Das brauchte er ja, um den monatlichen Rundbrief des BSA-OC lesen zu können.

Im Sommer 1973 machte sich Fred dann mit der B50 auf den Weg nach Manchester zu Joe. Im engl. Clubheft „The Star“ gab es u.a. Werbung, Infos über Wochenend-Treffen der vielen englischen Ortsclubs, Technik-Tips, Berichte des Vorstandes und der Ortsclubs über die Clubaktivitäten.



### MANCHESTER ( geschrieben vom Sekretär dieses Ortsclubs )

Am Anfang dieses Reports wäre zu sagen, dass die lokalen Clubabende wieder in Gang kommen und wir auch in diesem Monat einige neue Mitglieder begrüßen können. P. Johnson, mit einer Gold Star, Bob's Frau, Pauline Wilson und D. Lovett aus Kearsley mit einer nagelneuen Lightning. Ich denke, dass wir durch eine kostenlose Verlosung in jeder Woche mehr Leute aktivieren können zu den Clubabenden zu kommen; und das ist es, was wir wollen.

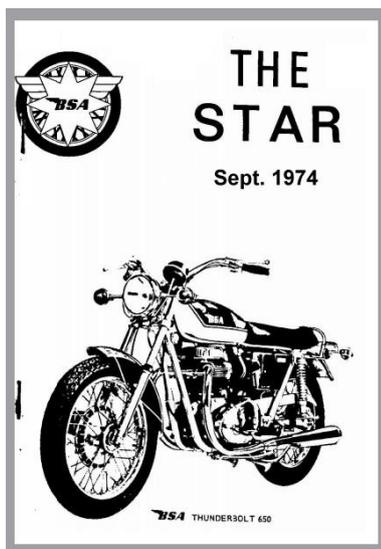
Die Internationale Rally [ Anm.: 31.6. – 13.7.1973 in Tenby, Wales = 2 Wochen ! ] hat allen, die dort waren, gut gefallen. Danke an die Organisatoren, für diese gelungene Veranstaltung ! Die einzige Beanstandung kam von Big „B“, der bemängelte, dass seine Portionen zu klein waren, weil sein kleiner Bruder Peter der Koch war.

An diesem Wochenende (ich schreibe dies am 5.8.73) werden wir das Renn-Debut unseres jungen Super Sternchen Charles Bellfield beim Batings Dam Hill Climb erleben. ...

Letzte Woche kamen Fran & Joe Fallon zu unserem Clubabend und brachten einen BSA-begeisterten Deutschen mit, der eine B50 SS fährt. Er war leider eine Woche zu spät, um noch etwas von der Int. BSA-Rally zu erleben, aber es gibt Hoffnungen, dass er einen deutschen BSA-Owners-Club gründen wird. ....

\*\*\*\*\*

Der nächste relevante Report im Star erschien, als Fred einen Bericht von seiner Teilnahme an der Int. BSA-Rally 1974 in Seefeld, Österreich beisteuerte:



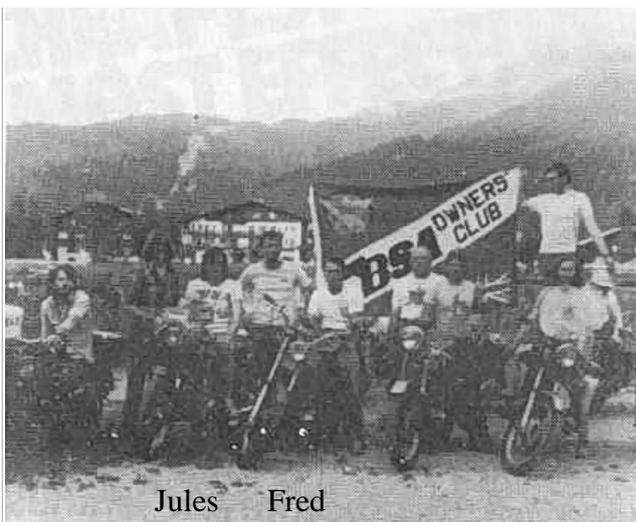
### My First International B.S.A. Rally by Fred Beier

Wir, das sind Joe und Fran Fallon von der Warrington-Branch, Pete und Joan Crowe von Manchester, sowie Jules Dassen, der Holländer und ich, starteten von meinem Zuhause (in Offenbach) am Sonntag, den 11. August. Nachdem wir den ganzen Tag im Regen gefahren waren, hielten wir für eine Mahlzeit bei Stuttgart an einer Autobahnraststätte. Später, gegen Abend hörte der Regen auf, aber die letzten Kilometer bis SEEFELD glichen eher einer Moto Cross Strecke. Etwas erschöpft von der langen Fahrt rollten wir durch Seefeld und hielten nach Hinweisen auf das „Waldruh-Hotel“ Ausschau. In der Dämmerung sahen wir Leute vom andern Ufer des Sees winken. Um 20:30 Uhr erreichten wir das Hotel und trafen dort schon eine Menge Clubfreunde an. Jules und ich bauten unsere Zelte im Schein der Taschenlampe auf.

Am nächsten Morgen folgte ein großes „Hallo“ mit den Freunden, die ich kürzlich auf dem BSA-Treffen in Hampshire kennen gelernt hatte. Zu meiner Überraschung war auch Pawel, aus der Tschechoslowakei anwesend. Ebenso ein Pärchen aus Schweden und der Italiener Erik.

Die Österreicher wurden etwas nervös, als sie all die vielen Leute sahen und deren unterschiedliche Fragen beantworten sollten. Ich half etwas aus, indem ich die Fragen zu den Zimmern und so weiter übersetzte.

Das Programm für die Woche war locker gehalten, um den Leuten viel Freiraum für eigene Unternehmungen zu lassen. Es gab eine Busfahrt nach Innsbruck, ein Picknick auf einem Dampfschiff, Seilbahnfahrten, den Besuch einer Disco und vieles mehr, so dass die Woche schnell verging. Das festliche „Dinner“ war für mich wie Weihnachten. Pawel aus Tschechien bekam eine große Trophäe, auf der Mario Zorloni auf einer BSA zu sehen war. Ich denke, es wird helfen den tschechischen BSA-Club zu motivieren. Pawel dürfte der Teilnehmer mit den größten Herausforderungen für die Teilnahme in Seefeld gewesen sein (Grenze, Visum, Geld ..).



Die Woche war um und so machten Jules und ich uns auf den Rückweg nach Deutschland. Die englischen Freunde hatten noch einige Urlaubstage. Wir waren vielleicht 50 Meilen gefahren, als mein Motorrad alle Leistung verlor und schließlich stehen blieb. Aus allen möglichen Löchern kam Rauch und das Öl kochte. Nachdem wir den Primärtrieb-Deckel abgenommen hatten, sahen wir die Beschädigung. Der Alternator (Lichtmaschine) war kaputt. Die geschmolzene Plastik-Vergußmasse tropfte immer noch auf die Primärkette. Ich dachte : „Das ist jetzt das Ende von meinem Urlaub. Nur 40 Meilen vor der Grenze, in dem winzigen Dorf Nassereith“. Nachdem der Motor, das Öl, Jules und ich wieder etwas abgekühlt waren, erinnerten wir uns, dass immer noch eine Menge Clubfreunde in Seefeld waren. Wir entschieden uns, dort wegen Hilfe nachzufragen. Irgendwie bekamen wir Alan Gidley von der East London Branch ans Telefon ( ! Festnetz ! , kein Handy) und er versprach zu kommen und sich den Schaden anzusehen. Er kam die 50 Meilen und half uns, den zerstörten Alternator auszubauen. Dann fuhr er wieder nach Seefeld und wir verabredeten einen weiteren Anruf für 18:30 Uhr. Bis dahin würde er nachsehen, ob jemand ein passendes Teil dabei hätte. Zur vereinbarten Zeit telefonierten wir wieder, aber er hatte noch nichts gefunden, würde aber weiter forschen und machte uns Hoffnung für den nächsten Tag. Früh am Morgen war er wieder da und ich sah eine kleine Schachtel in seinem Gepäck. Ein Wunder war geschehen ! Schließlich hatte er einen Ersatz-Alternator gefunden. John Battams war der Engel, der im Seitenwagen an seiner A65 das Teil mitführte. Ich war so glücklich wie 10 mal Weihnachten zusammen !

Wir bauten sofort wieder alles zusammen. Eine halbe Stunde später kamen all die anderen englischen Freunde auf ihrem Weg in die Schweiz des Weges. Charlie, der Joker, legte letzte Hand an und der „Steamhammer“ (Freds B50) lief wieder. „Wie schön, im BSA-Owners-Club zu sein !“ , dachte ich. Eigentlich hätte ich nach Hause fahren müssen, denn mein Urlaub war zu Ende, aber ich war so glücklich, dass ich mich entschied mit den Freunden zu der schweizer Black-Shadow-Rally zu fahren, um noch ein paar Tage mit meinen Freunden zu haben.

Nochmals vielen Dank an Alan Gidley, Charlie Bellfield, John Battams und all die anderen !  
B.S.A.-friendship is hard to beat, isn't it ?

\*\*\*\*\*

Das Pech schien Freds BSA-Liebe auf die Probe stellen zu wollen. Nach der Österreich-Rally war Fred noch der Einladung zu einem großen Motorrad-Treffen bei Worms gefolgt. Er hat auch dazu einen Bericht für seine englischen Freunde in einem späteren „Star“ geschrieben.

## **Eine letzte „internationale“ Rally in 1974** *by Fred Beier*

Oh, bitte keine Missverständnisse – dies war keineswegs meine letzte Internationale BSA-Rally, aber die letzte große Motorrad-Rally mit internationaler Beteiligung für das Jahr 1974.

Angekündigt in „Das Motorrad“, war eine „Nibelungen-Rally“ in Worms am Rhein. Etwa 100 km von meinem Zuhause. Es war Oktober. Ich packte die Maschine und Sohn Steve fuhr auf dem Soziussitz. Auf der Autobahn war es eine kurze Reise. Der Campingplatz war am Rhein, außerhalb von Worms. Am Eingang zum Campingplatz stand ein großes Zelt für die Anmeldung. Für 7 DM gab es eine schöne Plakette und ein gefülltes Weinglas, auf dem das Bild von Siegfried aus der Nibelungensage prangte. Der Campingplatz wurde betrieben vom D.C.C. und hatte gute sanitäre Anlagen.

Es waren schon einige Holländer und Schweizer da, somit war die Rally „international“. Unser Zelt war schnell aufgebaut und dann wanderte ich etwas herum, um zu sehen, wer + was schon da war. Eine Menge Maschinen mit Seitenwagen. Darunter auch einige 250er BMW mit SW. Und zur Überraschung auch eine 650er BSA. Ich sprach mit dem Fahrer und es stellte sich heraus, dass er früher in dem „Berliner“ BSA Owners Club gewesen war. Er versprach, mit mir in Kontakt zu bleiben. Ein großes Lagerfeuer wurde abends angezündet und die Bierfreunde kamen auf ihre Kosten. Die Preisverleihung war eine langwierige Zeremonie am Samstagabend um 22 Uhr im großen Zelt.

Es waren etwa 100 Teilnehmer gekommen, davon erhielten 25 einen Pokal. Sohn Steve verpasste den Preis für den jüngsten Teilnehmer um 1 Jahr. Die Attraktion kam erst um 22:30 Uhr, als einige schon in ihren Zelten waren.

Eine Landsknechts-Kapelle, mit großen Trommeln und Trompeten spielten für eine halbe Stunde. Das war ein Lärm, der Tote aufwecken konnte. Die Gespräche und das Bier hielten bis 2 Uhr früh, dann gingen die letzten zu Bett. Am nächsten Morgen die üblichen Besucher aus der Stadt, die Maschinen und Fahrer „bestaunten“. Es gab noch einige Gespräche und ein seltener BSA-Fan tauchte auf. Es stellte sich heraus, er wohnt in meiner Nähe und würde beim Club mitmachen.

Am Nachmittag wurde gepackt und für den Heimweg wählte ich Bundesstraßen. Beim Start hörte sich der Motor etwas seltsam an, aber es schien nicht so schlimm. 6 – 8 km später war es dann aus ! Der Motor zog nicht mehr. Nachdem ich etwas nach der Ursache gesucht hatte, war es klar, dass das mit Fahren nichts mehr werden würde. Ich schob die Maschine zum nahen Bahnhof. Dort wurde sie eingeschlossen bis zum nächsten Tag. Zurück ging es mit der Bahn. Am nächsten Abend holten wir sie mit einem VW-Bully. Der Schaden : Gebrochene Kolbenringe, Kolben und Kopf beschädigt und eine Ölleitung verstopft. Der Zylinder blieb heil, da Die Kolbenringstücke im Auspuff landeten.

In ein paar Tagen läuft sie wieder, dank der Mithilfe von Charly, Pete, John, Derek und Dave. Hier nochmals vielen Dank !

\*\*\*\*\*



Seit ewigen Clubzeiten wird immer im Dezember sowas wie das „who-is-who“ des englischen BSA-Owners-Clubs veranstaltet. In einem Hotel trifft man sich für ein Wochenende, früher mit Kleid und Anzug, um die verdienten Clubmitglieder zu ehren.

Wer schon mal bei einer Int. BSA- Rally war, kann es sich wie ein erweitertes „Dinner & Dance“ vorstellen. Das BSA-Werk und auch einige frühere Club-Repräsentanten haben Wander-„Pokale“

gestiftet, die jährlich neu verliehen werden. Manche sind stattliche, silberbeschlagene Holztafeln, bei denen Namen hinzugefügt werden. Andere Preise, wie der für die meilenreichste Sozia, können behalten werden. Es ist also eine Veranstaltung für die aktiven und weitgereisten Clubmitglieder.



Im Dezember 1974 waren Fred und seine Frau Ingrid Gäste bei dieser alljährlichen Club-Gala des englischen BSA-OC und knüpften weitere Kontakte, mit dem Ziel, einen BSA OC nach dem englischen Vorbild in Deutschland zu gründen. Die Grundstein-Legung war ja gar nicht mehr in weiter Zukunft.

\*\*\*\*\*

Fred hatte für den Januar 1975 eine Kontakt-Anzeige in „Das Motorrad“ aufgegeben und beim Elefantentreffen im Feb. 75 wollte man ein konspiratives Meeting zur Clubgründung abhalten. Dazu kamen auch die maßgeblichen Leute aus England: Pete Crowe, „Polly“ Barry Palmer, Dave Jones, Charlie Bellfield und weitere.

Der **BSA OWNER Club** plant d. Gründung eines deutschen Clubs 1. monatl. Magazin erhältl., 2. Internat. BSA Rally, jährl., 3. Camping-Treffen, 4. Ersatzteil-Discount. 5. Freundschaft. Sind Sie interessiert? Info. bei F. Beier, 605 Offenbach-M., Herrnstr. 3. 37 203

Auf die „Motorrad-Anzeige“ hatten sich doch einige Interessierte gemeldet, von denen viele auch zur Schnupper-Begegnung beim Elefantentreffen kamen.



**Für eine Clubgründung  
werden die  
Weichen gestellt**

**Feb. 1975**

Den englischen BSA-Club-Aktiven war es wohl ein großes Anliegen, in Germany wieder einen BSA-OC zu haben, denn sie scheuten weder Winterwetter noch endlose Meilen oder technische Probleme. Auch die Tatsache, dass wohl alle, die nach Deutschland fuhren, bereits eine Woche vorher bei der „Dragon-Rally“ in Wales gezeltet hatten, hielt sie nicht ab !

**Im Clubmagazin „The Star“ schrieb der Clubsekretär Dave Jones :**

Eine Woche nach der Dragon Rally stießen Charlie Bellfield (Manchester) und ich mit meinem Gespann zu den „herrlichen 7 plus einem“ in Dover, auf unserem Weg zum Elefanten-Treffen. Die

zutreffendste Beschreibung für das Elefanten-Treffen ist vielleicht : Wie die TT-Woche auf der Insel Man, aber übernachtet wird unter Baumwoll-Zeltplanen und zwar alle 20 000 ! Ich denke, es ist zu groß geworden, mit all den vielen Autos dazwischen hat es das ursprüngliche Format verloren. Es war ein großartiges Erlebnis und ich bin froh, dass ich mal dort war, aber wenn ich das nächste Mal zum Wintercamping ins Ausland fahre, wähle ich doch eins der kleineren Treffen.

*Der „Eine“ aus dem vorangegangenen Artikel war Dave Noon vom South London BSA-OC.*

Vier Tage konnte ich mich auf der Arbeit nach der Dragon Rally erholen, dann ging es schon wieder zum Elefanten-Treffen. Eigentlich hätte ich alleine reisen müssen, aber ich war froh, dass ich mich in Dover mit anderen Clubfreunden treffen konnte. Hoffentlich werden Berichte zu unseren Abenteuern an anderer Stelle dieses Magazins geschrieben, weswegen ich nicht zu sehr in die Einzelheiten gehen werde. Das Elefanten-Treffen leidet unter der Größe, zu der es gewachsen ist. Ich glaube nicht, dass ich jemals irgendwo anders so viele Motorräder an einem Ort gesehen habe, auch nicht auf der Insel Man. Trauriger Weise waren dort zu viele Motorradfahrer mit einer falschen Einstellung für ein ruhiges Winter-Treffen. Jedenfalls war es gut, unsere internationalen Freunde Jules Dassen und Fred Beier wiederzusehen. Ich danke Fred, dass er uns einen Zeltplatz freigehalten hat und für die Flasche Wodka, mit der wir willkommen geheißen wurden. Auch an Jules ein großes Dankeschön dafür, dass er uns auf der Heimreise alle bei sich zuhause schlafen lassen hat. Ich glaube, dass der Abend in Jules seinem Dorf das Highlight für die meisten von uns an diesem Wochenende war. Wir verließen die Kneipe, zu der er uns geführt hatte um 3:30 am Morgen und hatten eine ellenlange Bier-Rechnung zu bezahlen.

*Der Sekretär vom Manchester BSA-Ortsclub Charlie Bellfield schrieb:*

Vom 14. -18. Februar waren wir zum Elefanten-Treffen unterwegs. Wir, das sind Pete Crowe, Bruder Pete und ich. Die Anreise war sehr kalt und naß, aber erst mal dort, kam die Sonne heraus und es war trocken und kalt. Das Elefanten-Treffen ist sehr, sehr groß, mit Tausenden und Abertausenden Teilnehmern. Es war ein phantastisches Erlebnis dort hin zu fahren und ich werde es wieder tun. Obwohl ich finde, dass der beste Abend der war, wo ich, Dave S, Dave J, Polly, Gerry, Jeff und Pete bei Jules übernachtet haben. Wir haben es hinbekommen für 15 £ (80 DM) von dem lokalen Bier zu trinken, welches sehr gut schmeckte.

*Polly als PRO Public Relations Officer (Öffentlichkeitsarbeit) schrieb auch ein paar Sätze :*

Das Elefanten-Treffen ist ein großartiger Ort für Club-Publicity und wir gratulieren Fred Beier aus Deutschland für seine gute Arbeit. Ein spezieller Dank geht auch an Jules „Crazy Horse“ Dassen aus Holland, der 7 von uns bei sich auf dem Rückweg vom Elefanten-Treffen übernachtet ließ. Ich glaube auch, dass dies das Highlight des Wochenendes war. Die Frau hinter der Theke war bestimmt froh, dass sie uns endlich los war, mußte sie doch die 90 Biergläser von uns abwaschen. Vielen Dank Jules, auch an deine Brüder !

*In den Infos vom Cricklade-Ortsclub schrieb er noch :*

Gerry hatte sich intensiv mit den Vorbereitungen für die Reise zum Elefanten-Treffen befasst und sein A65-Gespann gut vorbereitet. Sein Passagier bzw. Abwechslungs-Fahrer wird Dave Storer sein. Wenn alles klappt, werden wir zusammen fahren und Jeff Lovelock ist mein Passagier im Ro3-Gespann. Ich glaube Stan Pollock von Warrington und Dave Jones (Cardiff) werden auch mit uns fahren. Schade, das doch nicht so viele hinfahren, wie eigentlich erwartet.

**Nach dem E-Treffen schrieb Polly :**

Vier von uns sind schließlich gefahren und vier kamen wieder zurück, aber nur gerade so . Gerry P, Dave Storer, Jeff Lovelock und ich starteten am Donnerstag, den 13.2. zum Elefanten-Treffen und Gerrys Pleuellager gab den Geist auf, kurz bevor wir Dover erreicht hatten. Klar, das linke, was sonst ? Nicht nur das. Einige von euch wissen, dass meine Öldruck-Kontrollleuchte immer Mal wieder aufflackerte. Bei unterschiedlichen Drehzahlen. Ich habe das auf einen fehlerhaften Öldruck-Schalter geschoben und es erst mal ignoriert – mein erster Fehler ! Auf der Rückreise von Deutschland leuchtete sie wieder auf, zusammen mit einem wohlbekanntem Klopfgeräusch. Yep ! Der Pleuellager-Teufel hatte wieder zugeschlagen. Wie auch immer, es hielt

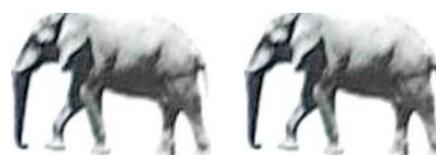
bis nach Hause, bei 2800 U/min und ca. 40 Meilen die Stunde ! Na ja, wieder einmal den Motor auseinander !

P.S. zu Gerry's Pleuel. Gute Nachricht ! Nachdem Dave Storer den A65-Motor von Gerry auseinander genommen hatte, stellte sich heraus, dass es kein Pleuelschaden war, sondern nur der linke Kolben gebrochen war...

*Pete Crowe, 1975 der „Chef“ vom englischen BSA-Club schrieb folgenden Bericht :*



## 20. Elefanten-Treffen



Nun, es ist schon lange her, dass ich einen Bericht im Clubmagazin geschrieben habe. Deshalb dachte ich, ich sollte es mal wieder tun, denn ich habe ein gutes Thema : Mein erstes Elefanten-Treffen. Das mag für einige von euch ein alter Hut sein, aber ich hoffe, es gibt auch Denkanstöße.

Zuerst muss man über die Entfernung nachdenken, dann über die Jahreszeit und das Wetter (obwohl es dieses Jahr im Februar war und dadurch milder sein sollte). Wir, das heißt Stan, Pete Bellfield und ich, machten uns am Donnerstag-Nachmittag um 14:30 Uhr auf den Weg. Eine Reise, die insgesamt 25 Stunden dauern würde. Das hört sich erst mal lange an, aber im Gegensatz zu Sommerfahrten, gilt es nicht auszukühlen, also langsamer fahren und Fahrerwechsel.

Der erste Teil war die elende und langwierige Fahrt nach Dover bei Regen und Schneeregen auf den mit Lastwagen überfüllten Autobahnen. Ich fuhr bei Stan im Seitenwagen und wir teilten uns das Fahren, sodass wir nicht zu müde wurden. Wir kamen gegen 22 Uhr in Dover an, inklusive Tankstopp und Essen. Gegen 20 Uhr war die Fahrt durch London kein Problem. Wir fuhren die A1 und A2 direkt durch.

Die Anderen von unserer Truppe waren Polly und sein Cricklade-Mob (4), Dave Jones, Charlie Bellfield und Dave Storer. Gerry's A65-Gespann hatte massive Probleme mit dem Bigend. Also verteilten wir die beiden Passagiere und ihr Gepäck auf die anderen Fahrzeuge und setzten den Weg fort. Später stieß noch John Battams zu uns und alle fuhren wir mit der Fähre um 0:30 über den Kanal. Nach einem kurzen Erkundungsgang durch das Schiff, bei dem wir nachsahen, ob es auch keine Löcher hatte, fanden wir den Weg zur Bar. Zwei Bier und einen medizinischen Brandy später, suchten wir unsere Ruhesessel auf. Dave Noon hatte herausgefunden, dass unten noch einige Schlafkojen leer waren. Also gingen wir hinunter und hatten einen guten Schlaf.

Wir legten um 5:30 Uhr an. (Kontinent-Zeit, also 4:30 nach unserer Zeit). Aber, natürlich war es am Regnen, mondlose Nacht und die Temperatur war deutlich gefallen. Der Convoy, stark überladen, rollte weiter. Man sah kaum etwas, nur das Rücklicht des Vorausfahrenden und etwas vor dem Scheinwerfer. Wir hielten an einer Autobahn-Tankstelle für ein Frühstück (Toast, Konfitüre und Kaffee). Wir schmierten also schnell die Konfitürenbutties, besuchten den Waschraum, wärmten uns auf und rauchten die erste Zigarette des Tages. Dann warteten wir auf die Dämmerung, damit wir etwas sehen würden. Weiter ging es. Der Regen hörte irgendwann auf und später verließen wir die E5, um ein Cafe zu suchen. Es war erheblich kälter geworden. Wir hielten in dem Ort „Eupen“, um etwas zu essen. Aber überall war geschlossen. Ein belgischer Motorrad-Fahrer hielt an, schüttelte unsere Hände und sagte „goodbye“, er meinte wahrscheinlich „hello“. Wir erklärten ihm, dass wir einen Imbiss suchten, aber alles zu sei ( wir dachten, jeder auf dem Continent spricht etwas Englisch ...) Während wir noch versuchten, uns zu verständigen, hielt ein Mann mit einem Auto. Er fuchtelte mit den Armen und rief, dass wir ihm folgen sollten. Es stellte sich heraus, dass er ein Cafe hatte und es extra für uns öffnen wollte. Er erklärte, dass überall geschlossen war, weil man für eine lokale Festivität Vorbereitungen traf. Wie viele Cafe-Besitzer in England würden für eine Bande Motorradfahrer extra ihr Cafe öffnen ?

Nachdem der belgische Motorradfahrer seine Schnapsflasche kreisen lassen hatte, uns etwas warm geworden war und wir was zu essen gehabt hatten, war die Welt wieder im Ordnung und ich kam in den „Spirit“ für diese Reise. Den nächsten Teil der Fahrt machten wir in frierendem Nebel. Die

Sichtweite war nicht zu schlecht, aber auch nicht gut fürs Vorankommen. Immerhin waren inzwischen viele andere Motorräder in unserer Richtung unterwegs, was etwas aufatmen ließ. Schließlich hatten wir den „Ring“ erreicht und trafen Fred, der aus der Menge heraussprang um uns zu begrüßen. Dann begleitete er uns zu einem Flecken, den er für uns reserviert hatte. Ein Band markierte ein Care und ein Schild sagte „BSA Owners“. Es war jetzt etwa 15 Uhr. Also waren wir, inklusive Fähre, um die 25 Stunden unterwegs gewesen.

Wir bauten die Zelte auf und gingen dann zu der Boxengasse, um Wasser zu besorgen. Das erste, was uns beeindruckte waren die Ausmaße des Treffens und die Menge an Leuten, die schon am Freitag-Nachmittag da waren. Das ist etwas, was du selbst gesehen haben mußt, weil ich es nicht in Worte fassen kann. Eins der ersten Dinge, die wir erledigten, war eine Rally-Plakette zu kaufen, solange die Warteschlangen an den Verkaufsständen noch kurz waren. Im Boxenbereich ging es zu wie auf einer Motorrad-Zubehör-Messe, aber wir mußten den Besuch abkürzen, weil der Hunger sich schon wieder meldete. Fred gab uns allen eine Bratwurst aus, was dann reichte, um wieder zu den Zelten zu gelangen.

Das Elefanten-Treffen hat seinen Namen von dem Zündapp-Motorrad KS 601. Eine Kardan-Maschine mit Boxermotor, ähnlich den BMWs. Oft wurde die Maschine mit Seitenwagen gefahren und war grün lackiert. In Motorradfahrer-Kreisen hieß es deswegen „der grüne Elefant“. Seit den 1950er Jahren machen Fahrer dieser Maschine ein Wintertreffen im Januar am Nürburgring. In der M.C.I. war ein Artikel über die Maschine und ich war interessiert sie mal „in echt“ zu sehen.



Wir aßen einen kräftigen Eintopf aus einer „Goulasch-Kanone“. Nachdem der etwas gesackt war, entschieden wir uns, ein Bier zu trinken. Das war ein Fehler, denn das Sport-Hotel war praktisch voller „Hells Angels“. Nachdem Schlägereien anfangen, machten wir uns davon. Dies war der einzige Zwischenfall, der das Wochenende trübte.

Samstag: Jules war gekommen und wir gingen an die Rennstrecke, um die Stunt-Vorführungen anzuschauen. Ein bisschen wie „Mad Sunday“. Den Abend verbrachten wir am Lagerfeuer und es war sehr interessant weitere Deutsche kennenzulernen, die den Deutschen BSA-Club gründen wollten. Noch mal ein kleiner Gang zum „Ring“, auf ein Bier und der Abend war komplett. Etwa so lief es bei allen diesen kleinen Gruppen, die um ein Feuer saßen. Wir krochen gegen Mitternacht in die Schlafsäcke, weil wir ja früh am Sonntag aufstehen mußten.

Wir standen eine Stunde zu spät auf und es war die kälteste Nacht überhaupt gewesen. Wir setzten Kaffeewasser auf und packten zusammen. Stan verschüttete etwas Kaffee und der lief an seiner Packtasche herunter, war aber gefroren, bevor er unten ankam.

Die Rückfahrt lief gut und wir haben viel von der Landschaft gesehen. Ganz anders als auf der Anreise hatten wir Sonnenschein und klaren Himmel. Obwohl wir scharf gefahren sind, erreichten Pete Bellfield, Stan Pollock und ich Ostende, als die Fähre gerade hinausfuhr. Es war 15 Uhr und die Fähre sollte um 14:45 ablegen. Also schlenderten wir zu den Geschäften und aßen etwas. Wir nahmen dann die 19 Uhr-Fähre und trafen auch Dave Noon wieder. An Bord suchten wir gleich die Schlafräume auf, legten unsere Sachen ab, gingen noch kurz in den Duty-Free-Shop und legten uns dann hin. Das Schiff legte um 23:30 Uhr an und um Mitternacht waren wir wieder auf der Straße. Wir fuhren die ganze Nacht durch. Gegen 3 Uhr hatten wir ein frühes Frühstück und um 8 Uhr waren wir wieder zuhause. Motorrad abladen, umziehen und direkt weiter zur Arbeit.

Es brauchte ein paar Tage, um wieder in den normalen Alltag zurückzufinden. Im Rückblick ist das Elefanten-Treffen das, was du für dich behalten hast, oder was du daraus machst. Es ist ein Happening ohne Programm. Ich habe es genossen. Mein Dank an Stan und sein Motorrad, welches mich sehr beeindruckt hat. Es lief gut und hat ein gutes Handling. Sich beim Fahren abzuwechseln und zwischendurch im Seitenwagen etwas schlafen zu können hilft sehr. Nachdem man eine Strecke gefahren ist, kommt man als Team zusammen.

Fahrt vorsichtig ! Ich hoffe, dass wir uns bald wiedersehen ! *Pete Crowe.*

Es wurde also beschlossen, im April des Jahres in Miltenberg am Rande eines größeren Alle-Marken-Motorradtreffens eine Versammlung zur Clubgründung abzuhalten. Und so begann eine deutsche BSA-Story, die immer noch Leben hat.





## GERMAN B.S.A. OWNERS' CLUB

3 - 2-1-0 Start geglückt.

Obwohl das Elefantentreffen lange nicht mehr das ist, was wir uns unter einem guten Motorrad Treffen vorstellen, fahren wir doch hin. Es sollte eine erste Möglichkeit sein, Kontakte zu knüpfen. Von den BSA Freunden waren einige unentwegt da. Ich denke, es hat ihnen Spaß gemacht, einige Freunde vom engl. Club kennenzulernen. Ein Freund aus Österreich und einen aus Luxemburg, nicht zu vergessen Crazy Horse Jules aus Holland, machten die Runde komplett. Es kamen auch viele BSA Fahrer vorbei, die unsere Anzeige im Motorrad erst beim zweiten Mal gelesen hatten. (Termine u. Treffen). Der ganze Samstag war für mich ausgefüllt mit Weitergabe von Informationsmaterial und persönlichen Gesprächen. Der Anfang ist gemacht. Bis zu unserer offiziellen Clubgründung hoffe ich doch, daß die Mehrzahl der Maschinen, die abgemeldet waren, wieder auf der Straße hat und alle kommen. Sollte jemand noch zögern weil vielleicht ein wichtiges Teil fehlt usw., so möge er doch trotzdem kommen. Eventuell als letzte Lösung im Auto oder auch mit einem Freund auf einer Maschine.

Unser Club zählt bis heute 20 Mitglieder. Es gehen aber immer noch Briefe ein, und ein Teil der Aufnahmeanträge wird noch eingehen. Es sind bis heute alles in allem 50 Briefe von BSA Freunden eingegangen. Alle Freunde, die T-shirts und Maschinen-Plaketten bestellt haben, bitte ich noch um etwas Geduld. Durch die Neugründung von BSA Clubs in Australien, Amerika und Holland im letzten Vierteljahr sind in England die T-shirts und Maschinen-Plaketten ausgegangen. Sie werden in kurzer Zeit wieder zu Verfügung stehen. Unsere englischen Freunde haben mir zum Elefantentreffen ein Muster des neuerschienenen BSA-Goldstar books mitgebracht. Es ist dies ein Buch für alle Goldstar-Fahrer und eine wundervolle Sache für alle BSA-Fahrer. Das Buch beinhaltet die komplette Geschichte der Goldstar - Modelle, Werkstatthandbuch, Ersatzteilliste und Restaurations Tips usw. (Viele Fotos). Es kostet in England 3.50L - also ungefähr DM 20.--. Es wird versandt vom



Verlag Bruce Main Smith P.O. Box 20  
LEATHERHEAD-SURREY. Sollten Sie ein solches  
Buch bestellen, so vermerken Sie C.O.D. (Cash  
on delivery d.h. Nachnahme.



## GERMAN B.S.A. OWNERS' CLUB

Dieser Verlag hat auch fast alle Handbücher und Ersatzteillisten für BSA Modelle.

Ich bitte alle Club Freunde, die übrige Ersatzteile, neu oder gebraucht haben, mir eine Liste mit diesen und eventuellem Preis, zuzusenden. Auch komplette BSAs, die verkauft werden sollen, bitte zuerst dem Club mitteilen. Bitte auch um Mitteilung, was gesucht wird, um es im Rundbrief bekannt zu geben.

Das wäre also von nun an ständig gedachte Spalte:

SPARES FOR SALE + WANTED zu verkaufen: 1 neuer Öltank für B 441ss  
Preis DM 10.--, Fred Beier, 605 Offenbach / Main.

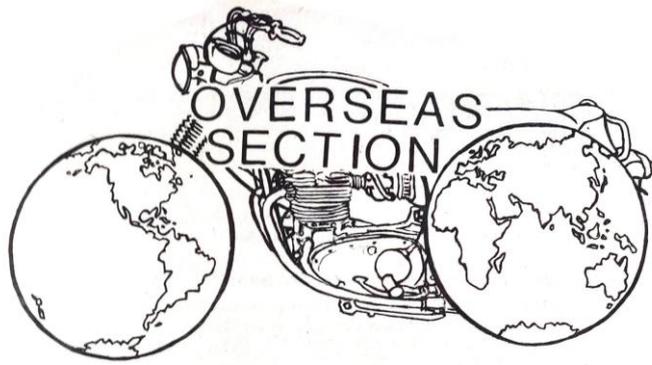
Zu unserem nächsten Treffen.

Es wird am in  Stattfinden. Ich bitte nochmals alle, die es irgend möglich machen können dahin zu kommen. Es sollen da unter anderem noch Vorschläge gemacht werden, die Clubarbeit betreffend. Wer zu diesem Termin nicht kommen kann, bitte eine kurze Nachricht, ob es dann beim nächsten Treffen klappt. Bei dieser Gelegenheit möchte ich nochmal darauf hinweisen, daß es sehr sinnvoll ist, auch dem engl. Club als internationales Mitglied beizutreten. So ist erst mal das monatliche Star-Magazin kostenlos erhältlich, womit man immer aus erster Hand informiert ist über Internationale BSA Treffen, Ersatzteile usw. Freunde die zur TT fahren, mache ich darauf aufmerksam, daß ein Clubfreund auf der Isle of Man ein Hotel hat, wo sich zur TT alle BSA Fahrer treffen. CLUB MEET 75 MOORAGH RAMSEY ON THURSDAY Oder w er nach England in den Urlaub ect. fährt, findet im Star die Adressen der engl. Clubs in den Städten, wo er immer gern gesehen wird und auch eventuell Hilfe erhält.

G U T E F A H R T !



26.+27. April in Bürgstadt  
Bei Miltenberg - Main



## News from Germany

(aus dem engl. Club-Magazin „The Star“)

Fred Beier, der Clubsekretär von Germany ist bei der „Starfish-Rally“ (am 1. Mai-Wochenende) gewesen, wo er auch Jules Dassen, den Holländer und unser nationales Mitglied Barry Pope (B50 SS) von Hailsham traf. Die Reise war für Fred 610 Kilometer lang. Alles ging gut, bis er 50 km vor dem Treffen einen Motor-

Haltebolzen verlor. Die Vibrationen waren danach so stark, dass er die Reise mit dem Zug fortsetzen und am nächsten Tag mit Barry die Maschine abholen mußte. Fred und Jules werden am 20.-22. 6. auch das Manchester-Camping-Wochenende zu besuchen.

\*\*\*\*\*

## Clubgründung in Germany ( von Fred Beier für das Star-Magazin )

Am 26. und 27.4.75 auf einem Treffen in Miltenberg/Main fand die offizielle Gründung des B.S.A.O.C. Germany statt. Zu diesem Anlass waren 14 Clubfreunde nach Miltenberg gekommen. Es wurden die Fragen besprochen, die auch schon im Rundbrief Nr. 1 angeschnitten waren. Es wurden folgende Beschlüsse gefasst:

Die Leitung des Clubs hält zunächst für 1 Jahr Fred Beier. Freund René Dies aus Urberach übernahm den Kassierer-Job. Der Clubbeitrag wurde auf DM 25,-- pro Jahr festgelegt.

Nach einem Jahr wird ein Treffen abgehalten, um die geleistete Arbeit zu überblicken und neue Fragen in Angriff zu nehmen.

Zum englischen B.S.A.O.C. wird enger Kontakt gehalten. Weitere Treffen sind abwechselnd im Süden und Norden der Bundesrepublik geplant. Die weiteste Anfahrt hatten Freund Breymann aus Bremen und Freund Bott aus Wildbad. Zu den geplanten Treffen im Norden werden auch unsere holländischen Freunde Einladungen erhalten. Ebenso wie die im Süden geplanten für unsere Schweizer und Österreichischen Freunde jetzt schon eine Vorankündigung ergeht. Näheres jeweils 3 – 4 Wochen vorher.

Dafür, dass die deutschen B.S.A. Freunde zum Teil 600 – 700 km auseinander wohnen, war die Zahl 14 von 24 Mitgliedern im April schon ein Erfolg.

### Die erste Mitgliederliste (Gründungsmitglieder)

Fred Beier, 005 Offenbach /Main	B 50 SS	Michael Wähle, 405 M.-Gladbach,	Rocket 3
Horst Bott, 7547 Wildbad,	Rocket 3	Henning von Kanitz, 5451 Ehlscheid,	Rk5
Günter Born, 0204 Taunusstein,	Rocket 3	Uwe Lohse, 2 Wedel, Feldstr. 78	DB 32
Walter Breymann, 28 Bremen	Rocket 3	Markus Müller, 7061 Hohengehren,	650 Lightning
Alois Dürr, 85 Nürnberg,	B50 + DBD 35	Bernd Nöthliohs, 5146 Hückelhoven,	A 65 Spitfire
Rene P. Dies, 0074 Urberach,	Metisse-Rocket3	Rainer Rathschek, 6 Frankfurt /Main,	Rk5 Starfire
Konrad Fellinger, 675 Kaiserslautern,	Rocket 3	Bernd Schwarzbach, 8123 Peissenberg,	A 65
Herbert Gubba, 5057 Neustadt-RHCB,	Rocket 3	Gebhard Strauss, 0924 Steingaden,	Rocket 3
Manfred Huber, 08-021 Prien,	B441 Vict.	Peter Weigelt, 6 Frankfurt /Main,	A 10
Siegfried Harnau, 6661 Hornbach,	A65 Lightning	Jürgen Wendler, 5 Köln 60,	A 65

\*\*\*\*\*

**Unzählige Clubtreffen hat es in den 50 Jahren gegeben** und ich glaube, dass Hunderttausende km auf BSA-Motorrädern gefahren wurden, weil es BSA-Clubs gibt. Wo waren wir nicht überall mit den BSAs ? Deutschland war uns nicht genug. Die Int. BSA Rallys brachten uns per BSA-Achse nach Norwegen, Schweden, Dänemark, Holland, Belgien, England, Schottland, die Insel Man, Frankreich, Tschechien oder Italien. Wer es finanzieren konnte besuchte die Int. Rallys in Amerika oder Australien und Neuseeland. Viele Freundschaften haben sich mit Menschen aus anderen Ländern ergeben.

Die Mitglieder des BSA-OC hatten schnell einen weiten Horizont in ihrem Leben. Sprachen, Lebensgewohnheiten, Mentalitäten, fremde Geldscheine und Münzen, fremde Nummernschilder und Straßenschilder....

Wenige Wochen nach der Club-Gründung fuhr schon eine Gruppe zur Int. BSA-Rally 1975 nach Italien. Es war vielleicht ein Crashkurs in Sachen Int. BSA-Rallys, denn schon 1976 sollte die Int. BSA-Rally in Germany sein. Der Mutterclub hatte anscheinend viel Vertrauen in die Fähigkeiten des deutschen Kükens. Nach der Rückkehr wurde gleich eine Location gesucht. Schnell hatte man sich auf das Naturfreundehaus im Finsterbrunnertal und den angrenzenden Campingplatz geeinigt.

## **Brief an Polly über die Vorbereitungen zur 1. deutschen Int.BSA-Rally**

*Konrad Fellingner schrieb :*

Lieber Polly, nun will ich auch mal einen Brief für das Magazin schreiben. Lass mich etwas über den Platz schreiben, den wir für die internationale BSA-Rally nächstes Jahr fanden. Ich glaube, daran bist Du sehr interessiert. Das Tal, in dem der Platz liegt, heißt „Finsterbrunnertal“. Das Gasthaus gehört dem Verein der Naturfreunde. Es wird fast wie eine Jugendherberge geführt. Ein Camping-Platz ist in der Nachbarschaft und alle Preise sind wirklich niedrig (Fred informierte Dich bereits, nicht wahr ?). Nachdem Siggie und ich den Platz für die BSA-Rally gut befunden hatten, veranstalteten wir ein Treffen und das beigefügte Bild zeigt die Freunde, die wir dort am 18. Okt. 1975 trafen. Der Platz befindet sich etwa 10 km südlich von Kaiserslautern. Wie findet man Kaiserslautern ? Suche auf einer Karte von West-Deutschland Frankfurt, geh nach Süden bis Mannheim und folge dann der Autobahn westwärts nach Saarbrücken. Auf halbem Wege dorthin wirst Du Kaiserslautern finden.

Was wäre sonst noch zu berichten ? Vielleicht etwas über Preise in Deutschland : 1 englisches Pfund sind etwa DM 5,20 ; 1 Liter Superbenzin kostet etwa DM 0,90 ; 1 Schnitzel mit Pilzen, Kartoffeln und Salat kostet zwischen DM 4,- und DM 6,-.

Ich hoffe, dass viele Leute an der BSA-Rally teilnehmen werden und ich hoffe auch, dass es nicht nur irgendeine Rally, sondern eine BSA-Rally wird.

Servus ..... Konnie



Steve Beier   Siggie Hanau & Frau   K-H. Kehrer   Hans Helbach   Jürgen Lamm   Herby   Gast  
Konnie + Fred   Peter Weigelt   Horst Bott

*Auch Siggie Hanau schrieb für den „Star“ einen Bericht (auf Deutsch) zu dem Erkundungs-Treffen :*

## **Camping-Weekend bei Siggie & Konnie**

Am Wochenende 18.-19. Oktober hatten wir unser vorläufig letztes Camping weekend. Als Ort unseres Treffens hatten wir das Naturfreundehaus `Finsterbrunnertal` mit angrenzendem Zeltplatz gewählt. Es ist in herrlicherster Waldlandschaft, nicht weit von Kaiserslautern. Dieses Naturfreundehaus ist nicht vergleichbar mit den üblichen Häusern dieser Art, vielmehr handelt es sich hier um ein größeres, bereits vor dem Krieg erbautes Gebäude, welches ca. 80 Personen Unterkunft bietet.

Wir hatten uns nicht ohne Grund für diesen Platz entschieden. Wir als „German BSA Owners-Club“ sollen ja nächstes Jahr die internationale B.S.A.-Rally ausrichten. Unser größtes Problem war es, für ein internationales Treffen dieser Größenordnung einen geeigneten Platz zu finden, zumal der zu wählende Ort außer Campingmöglichkeit auch Hotelunterkunft bieten sollte, beides räumlich so dicht wie möglich beieinander. Konnie und ich hatten schließlich nach langem Suchen dieses Naturfreundehaus als Ort der „Internationalen“ nächstes Jahr ausgewählt und wollten an diesem Wochenende sehen, wie gut oder schlecht unser Vorschlag bei den anderen Clubfreunden ankam.

Der Wettergott war uns an diesem Wochenende nicht gut gesinnt. Es begann am Freitagabend zu regnen und dieser Regen hielt dann - bis auf einige kleine Unterbrechungen - über das ganze Wochenende an. Gegen Mittag hatten wir 3 - Konnie, Fred und ich - kaum noch Hoffnung, dass jemand kommen würde. Aber im Laufe des Nachmittags änderte sich das Bild recht bald, so manche englische Lady kam da den Waldweg herauf und gegen Abend waren wir immerhin 12 Mann geworden. Sogar Herbert aus Neustadt am Rübenberge (Herby) war gekommen und hatte auf seiner Fahrt mehr als 400 km zurückgelegt. Er bekam auch unser kleines Präsent für den Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt.

Ich glaube, dass alle mit dem Gefühl nach Hause gefahren sind, ein schönes Wochenende verbracht zu haben. Es ist bestimmt nicht übertrieben zu sagen, dass es eins der gelungensten und erfolgreichsten Treffen unseres Clubs war.

Der ausgewählte Platz fand allgemeine Zustimmung, zumal auch preisgünstig übernachtet und gegessen werden konnte. Es bleibt für die „Internationale“ nur zu hoffen, dass wir sie organisatorisch wie vor allen Dingen von den Teilnehmern her zu einem Treffen machen, was mit Recht „Internationale B.S.A.-Rally“ heißt. Es liegt an uns allen, dafür zu sorgen, dass es allen B.S.A.-Fahrern gern in Erinnerung bleibt und dass es vielleicht sogar ein Wendepunkt unter den letzten „Internationalen“ wird.

Soviel von unserem letzten Treffen dieses Jahr und von den Vorbereitungen der „Internationalen“. Weiterhin gute Fahrt und eine schöne Winterzeit.

Siggie

Das Naturfreundehaus „Finsterbrunnertal“



Dies war die offizielle Rally-Tafel (Din A5), die die Teilnehmer bei der Anreise an ihrem Motorrad befestigen sollten.



# GERMAN B.S.A. OWNERS' CLUB

Rundbrief Nr. 9, September 1976

Die 13 , eine Glückszahl !

Die 13. Internationale BSA Rally in Kaiserslautern ist vorüber und wir können feststellen, es war ein Erfolg. Gleich an dieser Stelle möchte ich nochmal im Namen aller Teilnehmer dem Rally-Komitee mit Jürgen Lamm, Conny Fellingner und Siggie Harnau danken für ihre geleistete Arbeit. Ebenfalls gilt unser Dank Uwe Lohse für seine Hilfe bei Schweißarbeiten und Transporten, sowie Freund Krampitz für die Hilfe beim Beschaffen eines Seitenwagenrades. Eine große Hilfe war für uns auch unser Freund Gilbert aus Luxemburg beim Dolmetschen mit franz. und belg. Freunden.

Doch nun zu einigen Zahlen.

Zahl der Teilnehmer = 150 -- Zahl der Maschinen = 100

Es waren die Länder England, Deutschland, Holland, Italien, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Cechoslowakei, Australien vertreten.

Es war alles da, von David Pratt's 75cc BEAGLE! bis zur 1000cc WIDE - ROCKET 3 von Pete Crowe. Nicht zu vergessen die 750cc TWIN von Alan Gidley und die 1000cc V TWIN mit Seitenwagen von Les Hatton. Dazwischen alle an A7, A10, A65, B50, B25, C12, G12, G14 usw. An der Ausfahrt zur Burg Trifels nahmen 52 Maschinen teil. Diese Ausfahrt war dank der Hilfe der Marshals von der Manchester Branch eine eindrucksvolle Sache. Es klappte besser, als mit Polizeieskorte. Nach einem Erholungs- und Basteltag am Mittwoch, ging es am Donnerstag mit drei Bussen zur Weinprobe nach Neustadt. Ebenfalls von Conny sehr gut organisiert, hatten die Engländer und alle die teilnahmen, großen Spaß. Der Freitag war zu schnell da und alles rüstete zum Diner + Dance am Abend. Das Rally-Comitee war nochmal am routieren, um alles unter Kontrolle zu bekommen. Pünktlich um 19,00 Uhr begann das gemeinsame Essen. Der Bürgermeister von Schopp war unser Gast, sowie ein Vertreter der Naturfreunde Kaiserslautern. Nach den Reden der offiziellen Landesvertreter und Austausch der Erinnerungsgeschenke kam die große Zeit der Tänzer. Einige Frauen unserer engl. Freunde, wie in England beim Club üblich (selbst bei Campers) in langer Abendrobe. Es herrschte eine großartige Stimmung bis die Kapelle gegen 1/2 2 Uhr Schluß machte. Am Samstag Morgen die übliche leicht melancholische Stimmung beim Aufbruch. Die 13th Internationale BSA Rally 1976 in Deutschland war vorbei. Auf Wiedersehen in

Holland 1977 !

Teilnehmer des deutschen Clubs, zum Teil mit Frauen und Freundinnen waren:  
Born, Bott, Beier, Endres, Fellingner, Dürr, Harnau, Huber, Helbach, Lamm, Hotz, Müller, Deisenhofer, Krampitz, Lohse, Pischl, Pielsch, Weigelt, Zillmer, Nöthlichs, Scharff .



*Nachdem wir Fred seinen Bericht gelesen haben, schauen wir mal, was im „Star“ stand :*

## **INTERNATIONAL BSA-OC RALLY REPORT** from GB

Beim diesjährigen großen B.S.A.-Clubevent waren zehn Länder vertreten, oder zwölf, wenn wir Wales und Schottland mitzählen, anstatt es mit Großbritannien zusammenzufassen.

Dem deutschen B.S.A.-Club gebührt ein herzliches Lob für die hervorragend organisierte 13. Internationale BSA-Rallye, die die größte Teilnehmerzahl aller Zeiten bei einer Internationalen Rallye hatte.

Der Veranstaltungsort, der zwischen Karlstal und Trippstadt lag, war in einem wunderschönen Wald eingebettet, und egal zu welcher Tages- oder Nachtzeit man ankam, es war immer jemand da, der einen begrüßte. Obwohl der Campingplatz nicht der von den Organisatoren geplante war, zeigte er sich als perfekte Alternative. Um die gebotene Gastfreundschaft zu demonstrieren, zelteten alle Mitglieder des deutschen Clubs, sodass genügend Unterkünfte für die ausländischen Gäste vorhanden waren.

Wenn jemand eine Medaille verdient hätte, dann der Mann, der das Naturfreundhaus leitete. Er stand jeden Morgen um 6 Uhr auf und machte erst um 22 Uhr Feierabend. Sowohl seinen Mitarbeitern als auch ihm selbst gebührt ein großes Lob dafür, dass sie für Essen und Bier sorgten, zumal er selbst kein Englisch sprach!

Leider war uns das Wetter dieses Jahr nicht besonders wohlgesonnen. Ich glaube, wir haben es aus England mitgebracht, denn am Tag der Abreise der meisten Engländer gab es dort Sturm, Regen und Wind. Die Stimmung konnte das jedoch nicht trüben, und an den einzigen verregneten Tag war ein Busausflug zu einem Weingut organisiert. Auch dieser war ein tolles Erlebnis. Drei Busse brachten uns zum Veranstaltungsort, wo wir alle in einem großen Bankettsaal Platz nahmen. Dort wurden wir mit zehn Weinsorten verwöhnt und bekamen jeder ein Weinglas als Andenken. Es war ein ausgefüllter Nachmittag und Abend, der mit einem Essen im nahegelegenen Restaurant ausklang.

Auf dem Rallyegelände gab es für die etwa 20 anwesenden Kinder zahlreiche Einrichtungen – Rutschen, Schaukeln, Wippen und einen Sandkasten – und natürlich waren sie völlig sicher vor dem Verkehr, da es keinen gab.

Der niederländische BSA Owners' Club, der die Rallye im nächsten Jahr organisierte, hatte neun Mitglieder an der Rallye teilnehmen lassen, darunter auch Bertil, ihren Club-Schatzmeister, auf seiner M.20.

Weitere Maschinen, die während des Treffens großes Interesse weckten, waren Alan Gidleys Vintage Solo V-Twin und Les und Penny Hattons V-Twin Gespann; dann war da noch die hübsch aufgebaute B 31 von Gilbert aus Luxemburg; die beiden Anhänger von Ray Jones (Warrington), Len Nade & Jim? (East London) weckten großes Interesse, insbesondere bei den Leuten vom „Continent“. Das Gleiche galt für die 75 ccm BSA Beagle von Dave Pratt (Preston Branch), die nach einer Fahrt mit gleichmäßig 40 km/h problemlos ankam. Für die Heimfahrt erhielt die Beagle eine neue Kurbelwelle, die ebenfalls problemlos lief.

Unter allen Teilnehmern gab es nur zwei größere Pannen: Pleuelbrüche, beide an 650 ccm A 65s. Eine Maschine kam jedoch zur Rallye, da unterwegs der kaputte Motor gegen einen A 50-Motor getauscht werden konnte, der freundlicherweise von einem Clubmitglied im Kofferraum hinterher gebracht worden war. So konnte Joan Crowe ihre Reise zur Rallye mit ihrem eigenen Motorrad fortsetzen und obendrein eine Auszeichnung für die weitest gereiste Fahrerin entgegennehmen.

Die unglücklichste Familie, die dieses Jahr schließlich zur Rallye kam, war die vom Sekretär, „THE JONES“ aus Cardiff. Nach zwei Versuchen mit verschiedenen Motorrädern, beide Male nur bis nach London, die beide mit Total-Ausfällen endeten. Dave war aber entschlossen, an der Internationalen teilzunehmen und unternahm einen dritten, erfolgreichen Versuch mit dem Auto.

Die Ausfahrt zum Luftkurort Annweiler und zum Trifels (drei Burgen auf hohen Hügeln) war eine wunderbare Angelegenheit und perfekt organisiert. Die Maschinen waren so weit auseinandergezogen, dass man vom zehnten Platz im Zug das Ende der Reihe nicht sehen konnte! Streckenposten wurden vom Deutschen Club und der Ortsgruppe Manchester gestellt – und sie

leisteten hervorragende Arbeit. Der Fußweg zu der großen und noch intakten Burg – allemal einen Besuch wert – war fast so lang wie die Ausfahrt selbst. Immerhin gab es oben nach dem Aufstieg ein Willkommensbier und einen Imbiss, falls gewünscht.

Am Freitag-Nachmittag gab es ein fantastisches „Lining up“ in Dreierreihe der teilnehmenden BSA-Maschinen. Ich habe sie nicht gezählt, aber mir wurde gesagt, es seien über hundert gewesen. Ein großartiger Anblick. Am Abend gab es „Dinner & Dance“ und Preisverleihung, und erstaunlicherweise konnten alle in einem Raum sitzen. Was folgte, entschädigte für die Hausordnung, dass unter der Woche um 22 Uhr geschlossen wurde. Eine Popgruppe sorgte für Musik zum Tanzen, und es gab Getränke bis weit nach Mitternacht – alle hatten eine tolle Zeit.



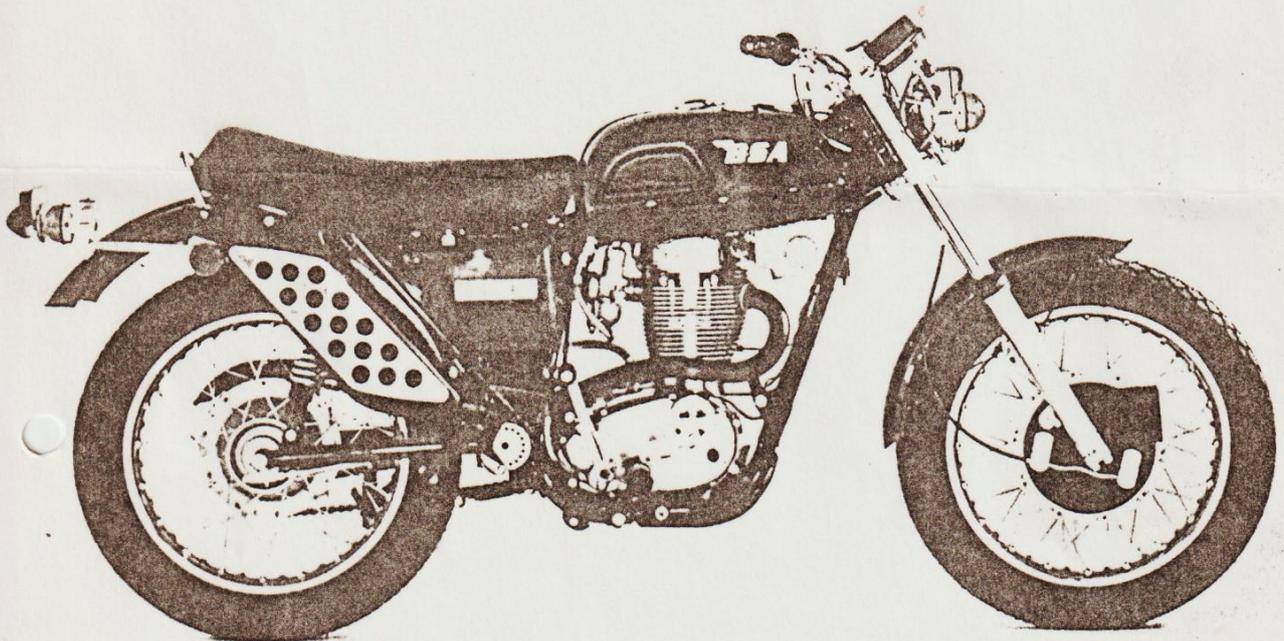
Lining-up bei der Rally, aber noch nicht alle da, oder schon wieder weg.

Angedacht waren die internationalen BSA-OCs ja mal, um die Ersatzteil-Versorgung in den diversen Exportländern aufrecht zu erhalten, nachdem das BSA-Werk in 1973 so jäh geschlossen wurde. Aber ich glaube, dass es maximal in den frühen Jahren half, eine „Torschluß-Panik“ zu besänftigen. Schon bald stellte sich nämlich heraus, dass es so eine Unmenge von Ersatzteilen gab, dass selbst Vielfahrer mit ihrem erhöhten Bedarf gut versorgt waren. Es dauerte nur eine kurze Zeit, bis sich weltweit Händler etabliert hatten, die von den Ersatzteilverkäufen leben konnten. Zwischenzeitlich gab es eine Phase, wo schlechte Teile-Nachbauten die Freude etwas trübten, aber inzwischen gibt es wieder Teile in Topqualität. Die elektronischen Zündungs-Umbausätze und Regler sind ein Segen für unsere BSAs. Erstaunlich, dass es über 50 Jahre nach Werksschließung keine Probleme gibt, irgendeine BSA von 1952 oder jünger zu reparieren und auch viele beliebte Vorkriegsmodelle können noch tourenmäßig gefahren werden. BSAs gab es immer wie „Sand am Meer“. Das unterscheidet unsere Situation von anderen englischen Marken wie AJS, Scott, Rudge oder Vincent.

Bei einem „Brainstorming“ über die zukünftige Erscheinungsform des Mitteilungs-Blättchens kreierte Ellen Lamm den Namen „**BSA Owners‘ Post**“, den das Heftchen heute noch trägt. Die ersten Ausgaben 1977 hatten zwar schon ein Bild und das Logo auf dem Frontcover, waren aber sonst noch der gewohnte Fließtext mit Edding-Überschriften. Ab 1978 war die OP dann ein „Patchwork“. Die Hektografie des ersten Jahres war Geschichte, ein Fotokopierer macht den Job. Auf den folgenden Seiten die Owners Post vom Juni 1980.

# BSA

## OWNERS' POST



1. Clubsekretär: Fred Beier, 6050 Offenbach/M., Marienstr. 28 (0611-843379)  
Kassierer : Jürgen Lamm, 6507 Ingelheim, Obere Schlstr. 12 (06112/4561)  
Ersatzteile : Herbert Gubba, 3057 Neustadt, Kleiner Tösel 7 (05032/5688)
  2. Clubsekretär: Jürgen Jaeschke, 4802 Halle/Westf., Dr. G. Schöfferring 25  
(05201-7618)
- Bankverbindung: Kreis-Sparkasse Bingen/Rhein, Konto-Nr. 0004006

Nr. 6 - Juni 1980

Der Engelsk Treff 80 in Norwegen war ein großes Erlebnis. Vom dt. Club waren 8 Freunde dort. Mit 5 BSAs. Ein großes Lob an Jürgen Jaeschkes Freundin Monika, die fast 3000 km auf der B50 durch Sonne, Schnee und Eis mitgehalten hat. Siehe auch Bericht weiter unten. Das Treffen bei Herby hat nun wohl doch stattgefunden. Herby schickte mir kurzfristig die Einladung und ich hoffe, ihr habt sie zeitig erhalten und seid recht zahlreich hingefahren. Ob uns Herby oder sonst ein Teilnehmer noch ein paar Zeilen über den Verlauf zukommen läßt???

Weiter hinten auch ein Angebot eines Clubfreundes, für gutes engl. Werkzeug.

Der Sommer ist nun da, und ich hoffe wir sehen uns zahlreich bei Alois Dürr in Nürnberg.

Safe riding

Fred



## Unsere neuen Mitglieder :

Harald Knapp, Berliner Str. 3, 4540 Lengerich	A10
Ruediger Rasch, Baumgartenstr. 21, 3000 Hannover 21	B25
Dieter M. König, Waldstr. 100, 3283 Lügde	B33
Peter Kuschnerus, Brandenburger Str. 4, 3257 Sprige 1	A10
Ulrich Nordmann, Piccoloministr. 298, 5000 Köln 80	A65T
Wolfgang Theopold, Humannstr. 49, 2000 Hamburg 52	A50

## Unser nächstes Treffen :

Wir treffen uns vom 28. - 29.6.80 bei Clubfreund Alois Dürr auf seiner Ranch. Anfahrt über Autobahn Frankfurt - Nürnberg, oder München - Nürnberg oder Regensburg - Nürnberg.

Von Pfeiferhütter kommend:

Am Ortsende nach links in Richtung " Burgthann "abbiegen.

Nach ca. 1 km kommt eine Bahnunterführung mit anschließender kurzer Steigung. Auf der Höhe nach rechts in Richtung

" Gasthof Silberwald ". Nach diesem Gasthof ca. nach 100m rechts in den Waldweg einbiegen. -- Ziel --

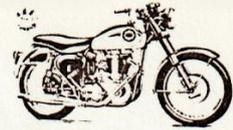
Von Autobahn Regensburg - Abfahrt Altdorf -

Im Ort Burgthann in Richtung " Oberferrieden " fahren (bei der Post nach links ). Nach ca. 1km nach rechts in Richtung " Gasthof

Silberwald - Rübleinhof " Erste Möglichkeit nach links in den Waldweg einbiegen. - Ziel -

## ADRESSENÄNDERUNG

Bernd Hohenberger, Ringstr. 7, 7419 Römerstein/ Donnstetten  
Tel. 07382 / 1629



Der große Augenblick war gekommen, die Maschine -A65T- preperiert, die Fahrt in den Urlaub konnte beginnen.

Nur über Landstrassen ging es erst mal bei gutem Wetter zu Jürgen Jaeschke, 350 km nach Halle/Westf. Am nächsten Tag gemeinsam mit Jürgen und Monika auf Landstrassen 400 km bis Husum. Jürgen auf A65T mit Seitenwagen, Monika fährt Jürgens B50SS. Alles geht gut und zur Belohnung am Abend ein Spaziergang an der Nordsee. Nächster Tag durch Dänemark, entlang der Küste, wieder auf Landstrassen. In Verdesoklit, einem Campingplatz an der Küste, bauen wir erneut unsere Zelte auf. Der Campingplatz ist noch fast leer, aber alle Einrichtungen wie Dusche, Kochraum, Fernsehraum usw. sind geöffnet. Hier ist ein Ruhetag eingeplant. Am nächsten Morgen machen wir einen Spaziergang durch die Dünen zur Nordsee. Hinter jeder Düne versteckt, liegen die Wochenend- und Ferienhäuser. Eines schöner als das andere. Alle mit Stroh gedeckt und durch die Fenster kann man die geschmackvolle Inneneinrichtung sehen. Am Strand beginnen alle ein wildes Steinsammeln, doch aus Gewichtsgründen müssen alle einen Teil wieder zurück lassen. Monika und Ingrid kochen abwechselnd das Essen und es vergeht ein weiterer, harmonischer Tag. Am anderen Morgen geht es wieder weiter. Der Himmel verdunkelt sich und es wird bitter kalt. Doch es bleibt trocken. Gegen Mittag halten wir an einer Gaststätte und da wir durchgefroren sind, schmeckt der Tee vor dem Essen erstmal köstlich. Nach einem guten Essen fahren wir gestärkt weiter. Es wird auch wieder wärmer. Immer noch der Küste entlang, bewundern wir immer wieder die schönen Urlaubs- und Ferienhäuser in den Dünen. Am Abend schlagen wir unsere Zelte in der Nähe des Leuchtturmes auf, dem Campingplatz von Hirthals. Von hier geht die Fähre nach Norwegen. Auch hier wieder sehr gute sanitäre Anlagen. Beim abendlichen Stadtbummel stellen wir nochmal fest, daß die Preise für Lebensmittel in Dänemark leicht über unseren liegen. Als wir zurückkommen, ist Jürgen und Monika noch beim Filmen des Sonnenuntergangs mit See, Schiffen und allem drum und dran. Am nächsten Morgen, Zelt abbauen und gegen 11,00 Uhr geht es auf die Fähre nach Kristiansand (Norwegen). Erwartungsvoll sehe ich der Küste Norwegens und dem Engelsk-Treff entgegen. In der Wartereihe der Fähre entdecken wir Jules und Ricolette auf der Rocket 3. Großes Hallo und rauf aufs Schiff. Fazit des ersten Drittels der Reise - Gutes Wetter-, gute Fahrt, kein Werkzeug ange- rührt. Im folgenden Teil beschreibt Jürgen Lamm, den zweiten Teil- Engelsk Treff 80.

Fred.

Der Campingplatz von Homborsund ist an einem der zahlreichen Fjorde im Süden Norwegens gelegen. Etwas abseits vom normalen Campingbetrieb war eine Wiese zwischen Meer und Wald, eingerahmt von Felsen, für das Engelsktreff ausgeschildert.

Im Laufe des Freitags erschien Sven, der norwegische Organisator, um uns zu begrüßen. Sven führte uns u.a. in die Kunst des Angelsportes ein. Auf einer Wiese wurden Wurf- und Einholübungen geprobt. Als wir dann alles in die Tat umsetzen und mit einem Boot auf Fischfanggingen, blieb der Erfolg sehr dürftig. Bis Samstag-mittag füllte sich der Zeltplatz. Es war zu beobachten, daß neben einigen B 31 eine große Zahl A 65 und Rockets kamen. Ich zählte ca. 100 Maschinen, überwiegend BSA, Triumph und Norton, aber auch Velocette, AJS, Matchless und Ariel waren zu sehen. Die Maschinen waren überwiegend in gutem Zustand. Die ca. 130 Teilnehmer kamen aus Norwegen, Schweden, Dänemark, Holland und Deutschland. Am Nachmittag starteten 2 Fischerboote zu einer Fahrt durch den Fjord und an der Küste entlang. Bei herrlichem Wetter war dies ein einmaliges Erlebnis. Nach der Bootsfahrt war noch eine einstündige Ausfahrt mit dem Motorrad angesagt. Am Abend begann der offizielle Teil des Treffens mit der Preisverteilung. Prämiert wurde der Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt, unterteilt nach Motorradmarke, der älteste Teilnehmer ( 70 Jahre )

der beste Eigenbau und das Beste Original. Ein Schwede, dessen Ersatzteile nicht rechtzeitig aus England kamen, und trotzdem per Anhalter zum Treffen kam, wurde ebenfalls belohnt. Fred wurde der Preis für die weiteste Anfahrt aller Teilnehmer mit fast 1400 km überreicht. Es folgte unser Clubfreund Jules Dassen aus Holland mit gut 1300 km. Anschließend wurde ein mannshohes Lagerfeuer entzündet. Die Motorradfreunde saßen noch lange zwischen den Felsen um das Feuer und erfreuten sich einem unbeschreiblichen Anblick der Abendlandschaft. Ein Treffen, das all unsere Erwartungen übertraf ging zu Ende.

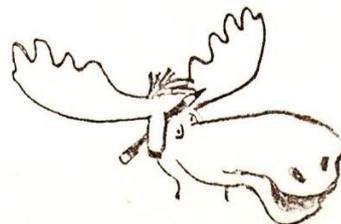
Jürgen LAMM

Sonntagmorgen machen wir uns auf den "Rückweg". Fred und Ingrid auf ihrer A 65 T, Jürgen und Ellen auf der Rocket 3, Jules und Marie-Colette auch auf Rocket 3, Monika auf B 50 und ich mit meinem A65-Dreirad. Wir fahren zunächst in nördliche Richtung. Schon nach wenigen Kilometer geht es ordentlich bergauf. Von der Anhöhe hat man einen wunderschönen Ausblick über einen der vielen großen Seen. Die Straße führt durch endlose Nadelwälder und zwischen kleineren, verträumten Seen in felsiger Gegend hindurch. Mittags halten wir an einer Kafeteria und bekommen ein gutes, preisgünstiges Essen. Die Orte bestehen meistens aus wenigen, vereinzelt Holzhäusern. Nur hin und wieder begegnet uns ein Auto. Kurz vor Brunkeberg steigt die Straße in Serpentina den Berg hinauf. Dort oben sehen wir schneebedeckte Berge. Hier trennen sich Jules und Marie-Colette von uns. Sie fahren nach Oslo und wir in Richtung Haugesund. Die Europastraße hat teilweise das Niveau von hiesigen Dorfstraßen. In Baustellen gibt es nur Schotter. Durch grüne Täler fahren wir auf die schneebedeckten Gipfel zu. Unser Tagespensum ist fast erreicht und wir beschließen zu übernachten, sobald es etwas tiefer geht. Aber es kommt ganz anders. - Die Felsen werden rauher und kahler. Bäume gibt es nicht mehr und auch das Knieholz verschwindet bald. Nach einem Tunnel sind wir in einem riesigen Talkessel in ca. 1200 m Höhe und alles ist mit Schnee bedeckt. Die Straße ist schmal aber trocken. Fast 2 Stunden fahren wir der Abendsonne entgegen, ohne ein Haus oder einen Strauch zu sehen. Der 2. Tunnel ist eng und dunkel und sicherlich 7-8 Km lang. Er scheint kein Ende nehmen zu wollen. Nach dem dritten Tunnel wechselt die Szene abrupt. Vor uns liegt ein grünes Tal mit einem großen See und einer Stadt, zu der atemberaubende Serpentina hinabführen. In dieser Stadt Røldal mieten wir Zimmer in einer Pension, da es zu kalt zum Zelten ist. Wir sprechen über die Gedanken, die wir dort oben in den Tunnels und dem 'Ewigen Eis' gehabt haben. Alle sind der Meinung, "Das muß man einfach selbst erlebt haben, unbeschreiblich!" Vorgewarnt durch die Erlebnisse des Tages, besprechen wir die Reiseroute für Montag mit den Einheimischen und fallen dann totmüde in die Betten. Am anderen Morgen frühstücken wir ausgiebig und stürzen uns dann auf die nächste Etappe. Nach kaum 10 Km Fahrt verlassen wir die E 76 und sind bald aufs Neue überwältigt. Die Straße führt in Serpentina wieder hinauf in die Höhen und ist sehr schmal. Rechts und links wird sie kilometerlang durch 2-3 m hohe Schneewände begrenzt. Die Schneedecke ist hier nicht mehr geschlossen. Die Felsen sind zerklüftet und teilweise mit Flechten bewachsen. Das Wasser der Seen scheint blau bis tiefgrün über eingetauchten Eisschollen. Drei Stunden herrlichster Bergelt liegen hinter uns, als wir die ersten Ausläufer der Fjorde um Stavanger erreichen. Man könnte die folgende Landschaft etwa mit dem Allgäu vergleichen, nur daß die Talsohle immer von Wasser bedeckt wird. Von den Felsen stürzen öfter kleine bis mittlere Wasserfälle. Gegen 18.00 Uhr kreuzen wir die E 18 Stavanger-Kristiansand. Wir fahren die B 44, entlang der Küste. Wieder ein unvermutetes Bild. Der Küstenstreifen ist zunächst flach und weit, wie etwa in Norddeutschland. Bei Ognå mieten wir Holzhütten auf einem Campingplatz. Dienstagmorgen beginnt die dritte Etappe in leicht hügeligem Gelände. In Egersund ist Frühstückspause. Bestärkt geht es in mehr bergige Regionen. - So etwa stelle ich mir Schottland vor. Bei Frekkefjord stoßen wir wieder auf die E 18, der wir bis Kristiansand folgen. Dieses Stück ist nicht mehr sehr aufregend. Nachdem wir mit der Nachtfähre übergesetzt haben, starten wir am Mittwoch auf dem direktesten Weg nach Hause. Bei Schleswig stellen wir ein letztes Mal die Zelte auf.

Norwegen war ein besonderes Erlebnis!



Jürgen JRESCHKE



## KAUF und VERKAUF

Billige Teile von A 65/ A 65R / A 65T / A 65L

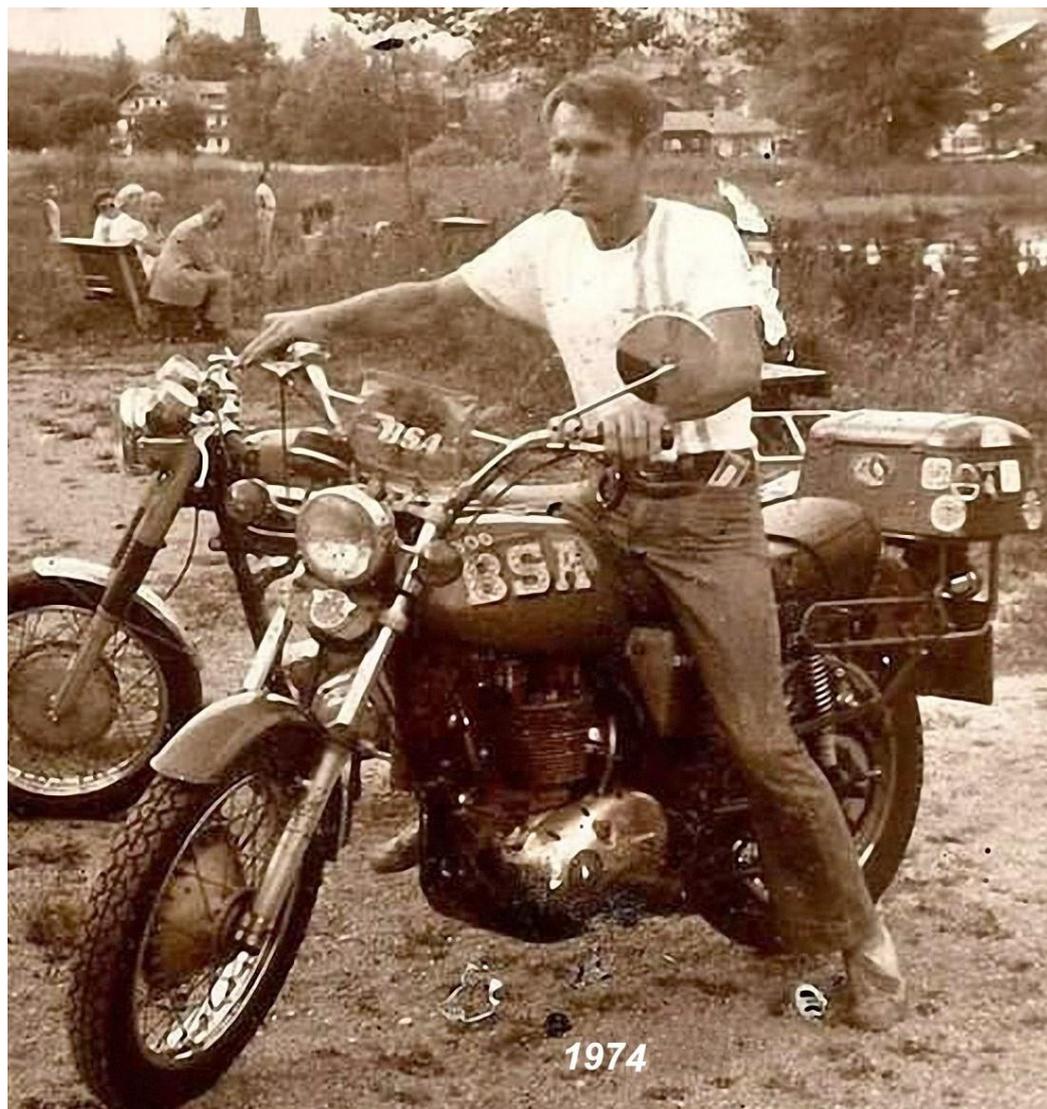
=====

Preise: Verhandlungssache, Bei Anfragen bitte Gebot und Rückporto nicht vergessen.

- 1 Seitendeckelsatz A 65 L/Bj. 72 (5Stück)
- 2 Original-Stoßdämpfer A 65 L/Bj. 72
- 1 Lucas Original-Scheinwerfereinsatz A 65 L/Bj. 72
- 1 Ölablaßdeckel A 65 L/Bj. 72 (Öl im Rahmenhauptrohr)
- 1 Hupe A 65 T/Bj. 72
- 1 Elektrikteil - Blecheinfassung für Batterie mit 2 Zündspulen, Kabelbaum usw. /A 65 L/T
- Hinterradbremstrommel mit guten Belägen A 65 L/72
- " desgl. " " " A 65 L - alter Rahmen
- Zylinderkopfdichtungen (5 Stück), Kupfer
- Simmerring neu A 65 R
- 1 Hinterrad A 65 R mit Bremsanlage
- 1 Vorderrad A 65 L/T mit Bremsanlage (alter Rahmen) Bj. 70
- 1 Auspufftopf A 65 L/T Bj. 70 alter Rahmen
- 4 Motorhalteplatten A 65 L/T Bj. 72
- 1 Motor ohne Zylinder- und kopf, defekt (Gehäuse und Kurbelwelle), aber Getriebe, Nockenwelle, Kupplung und Ölpumpe okay
- 1 Motor ohne Zylinder und Zylinderkopf, guter Zustand (Gehäuse, Kurbelwelle, Nockenwelle, Getriebe, Kupplung und Ölpumpe)
- Primärtrieb, A 65 R, 2 versch. Übersetzungen
- Elektrikteil- Blechteil Rücklicht mit Nr.-Schild Befestigung
- 1 Rahmen A 65 T/L, Bj 71, Öl im Rahmenhauptrohr, incl. Zollbescheinigung und Gutachten
- 1 Tachometer A 65 T, Bj. 70 alter Rahmen
- 2 Zündspulen A 65 T, desgl.
- Ölablaßdeckel und Ölfilter A 65 L/T, neuer Rahmen
- 1 Reparaturanleitung in englisch A 65,R,L,T, usw.
- 1 Rücklichtglas A 65 L/T, Bj. 72
- Benzinhähnen A 65 T/L
- 1 Schwinge A 65 L/T Bj. 72
- 1 Schwinge desgl. aber alter Rahmen
- 1 Sitzbank A 65 T, Bj. 70 ?
- 1 Kunststofftank passend A 65 L/T, neuer Rahmen, Füllmenge: ?,

Die letzten 2 Seiten von dem 1980er Rundbrief habe ich mal weg gelassen, um auf diesem Blatt die Hochachtung vor dem Lebenswerk von Fred Beier auszudrücken. Es ist schön, dass Fred dieses Jubiläum erleben kann und dass noch einige Freunde aus den Anfangstagen dabei sind.

Bald sind die jungen Fahrer von 1972 zu alt, um weiter die BSAs zu bewegen. Ich bin jetzt 70 (1972 = 18 J. ) , Fred ist 90 Jahre. Er hat mit 86 Jahren seine letzte BSA-Tour gemacht. Ob ich das schaffe ? Aber wer fährt dann ? Vielleicht sieht man BSAs beizeiten nur noch im Museum. Aber vielleicht gibt es ja noch ein paar „junge Wilde“, wie wir damals. Ich wünsche dem Club eine glückliche Hand bei der Verwaltung des großartigen Erbes, das vor 50 Jahren ins „Seien“ gerufen wurde. Es braucht schon eine Passion und eine Vision dafür.



***Fred , chapeau !***

*Stellvertretend für Deine Clubfreunde im Mai, 2025*