

BSA

Owners' Post Mai - Juni 2024

Na ?



Mal

'ne



Neue
fällig ?

Collage: Jürgen Jaeschke



BSA Owners Club Deutschland e.V.

www.BSA-OC.de

1. Vorsitzender
Hans-Dieter Büttner

2. Vorsitzender
Thomas Deibel

Kassierer / Mitgliederverwaltung
Michael Grau

Bankverbindung
BSA Owners Club Deutschland
BIC
IBAN

Internationalsekretär
Rainer Winkler

Homepage
Jürgen Jaeschke

BSA Owners' Post
Christian Petermann

Versand Owners' Post
Hans-Dieter Büttner

Clubtreffen 2024		
März	09. - 10.	29. BSA-Wintertreffen in Haßloch, Naturfreundehaus
Mai	24. - 26.	„Guude Coalman Treffen“ Ober-Gersprenz
Juli	05. - 07.	Jahreshauptversammlung im Westerwald, s. Einladung
Juli	20. - 21.	Erichs 2. Engländertreffen in Pfronten, s. Einladung
August	17. - 24.	61. Internationale BSA Rally in Norwegen, Frederikstad
September	27. - 29.	3. Rhön Rally (BSA / Panther), in Wildeck-Ober

Sonstige Treffen 2024		
Juli	12. - 14.	7. OWL-Meeting im alten Kohlenlager in 33415 Sende / Verl
September	13. - 15.	1. „Motorrad im Herzen - ein Lächeln im Gesicht“ Treffen in 56357 Rettershain, Bergstraße 10

Ansprechpartner für BSA-Technik	
Modelle vor 1930	Jules Dassen eMail: jules.bsa.dassen@planet.nl
30er-Jahre, M20, Pre-Unit-Twins, Unit-Singles	Horst Bräuer,
B31/33	Ansprechpartner gesucht! Wer von Euch kann unsere Mitglieder unterstützen?
A65	Joachim Strobel,
3-Zylinder	Jochen Trockel,
Elektrik	Gerd Ludwig,

Hallo Leute,

die Erinnerungen sind noch ganz frisch von Gersprenz, deshalb werden sie schnell aufs Papier gebracht. Nun denn, es war ein tolles Treffen mit Rekordbeteiligung und es wurde nachmittags auch recht eng. Der Stimmung tat das aber keinen Abbruch, im Gegenteil. Viele seltene Maschinen waren zu bewundern und man konnte z.B. vier Vincents auf einmal bestaunen. Der Stephan hatte vielen Leuten von dem Treffen erzählt und die haben dann auch mit ihren alten Schätzen vorbeigeschaut. Auch einige Zweiräder aus deutscher Produktion waren zugegen. Eine recht gute Mischung, die dort auf dem Hof stand.

Aber wir haben auch eine Premiere zu verkünden. Zum ersten Mal war eine in diesem Jahrtausend gefertigte BSA da, sprich eine Goldstar 650. Die gibt es nun auch in Deutschland zu kaufen und der wahrscheinlich erste Händler sitzt in Hanau, also quasi von Gersprenz aus direkt um die Ecke. Der Mitarbeiter hat viele Fragen beantwortet und natürlich die Werbetrommel gerührt. Ob wir jetzt so die Zielgruppe sind, lass ich mal außen vor. Rainer Winkler, der ja mit seiner Frau Gabi auch Mitveranstalter des Treffens ist, will in der nächsten Zeit mal so eine Neue Probe fahren und in der nächsten Ausgabe davon berichten. Sind wir mal gespannt.

Was mich auch persönlich besonders gefreut hat, war die Anwesenheit unseres Clubgründers Fred Beier.



Er saß mit seinen 89 Jahren und seiner obligatorischen Zigarre auf einem Gartenstuhl und war bester Laune. Weiter so Fred! Gegen Abend haben sich dann gut die Hälfte der Leute nach Hause verabschiedet, aber der „harte Kern“ blieb noch über Nacht. Die Rasenfläche war ganz eng mit Zelten zugebaut und im Haus und in der Scheune konnte man sich überall langmachen und schlafen. Aber vorher wurde noch zünftig gegrillt und auch ein paar kühle Getränke und ein Salatbuffet haben auch nicht gefehlt. Stephan hat dann noch spontan einen auf der Walz befindlichen Handwerksburschen zum Essen eingeladen. Der kam wohl an der Hofreite vorbei. Traditionen, die nie aussterben, wie BSA fahren.

Noch mal vielen Dank an Gabi, Rainer und Stephan für die freundliche Bewirtung und das tolle Treffen.

Doch nun zur Jahreshauptversammlung. Irgendwie war da der Wurm drin in diesem Jahr. Ich hatte schon im Spätherbst einen Platz festgemacht, für ca. 30 Personen mit Möglichkeit zum Zelten und Stellplätze für

Wohnmobile waren auch kein Problem. Um die Verpflegung hätte sich natürlich das Hotel gekümmert. Im Februar bekam ich eine Rechnung über 3.500,- €, Anzahlung für 30 Zimmer mit Miete für den Konferenzraum usw. Die andere Hälfte wäre dann bei Abreise zu zahlen. Auf Nachfrage war dann auch vom Zelten und den Wohnmobilen keine Rede mehr. Musste dann was Neues suchen, kurzzeitig wieder fündig geworden, über Preise können wir verhandeln, aber das war dann auch nicht möglich und ich bin wieder abgesprungen. Nun habe ich aber doch noch was gefunden, auch kein Sonderangebot, aber noch bezahlbar. Es stehen auch Wohnmobilplätze zur Verfügung. Ich habe kurz nach dem Erscheinen der letzten Owners' Post die Sache per Rundmail bekannt gemacht und ich will hoffen, dass doch Einige von euch den Weg in den Westerwald finden werden. Die Einladung findet ihr weiter hinten. Sorry, aber ich meine, gerade die Gastronomie hat in der allgemeinen Teuerung der letzten Zeit besonders zugeschlagen. Früher war alles einfacher. „Wir treffen uns auf dem Campingplatz vom Herrn Conradi in Trendelburg zur JHV.“ Das war dann Ende April, egal die Windgesichter waren da. Lange her! Heute sind diese Leute leider verstorben oder wollen und können sich nicht mehr in ein Campingzelt legen. So ist der Lauf der Dinge.

Wir werden uns wohl in der nächsten Zeit mal nach Jugendherbergen anschauen. Die sollen mittlerweile recht komfortabel geworden sein und auch der reiferen Jugend offenstehen. Am Wochenende sind dann auch keine Schulklassen da. Schauen wir mal.

So Leute, genießt den Sommer, wenn er dann da ist und lasst die Räder rollen. Am Besten zur JHV in den Westerwald.

Dieter

Willkommen im Club!

Ewald Z.

Ewald fährt eine Golden Flash von '51





Erichs 2tes Engländertreffen

20.07.24 ab 12:00

bei Spanferkel u. Bier

Zelten ist im Garten möglich oder in der Schreinerei auf dem Holzboden.

Wer ein Zimmer braucht, schaut einfach unter www.pfronten.de,
da findet ihr sicher etwas.

Gebt mir doch bitte Bescheid, wenn ihr kommen möchtet,
damit ich etwas besser planen kann.

Herzliche Grüße aus Pfronten Röfleuten

Erich Reitebuch

87459 Pfronten

mobil:

info@****.de

Bilder dazu: <https://my.hidrive.com/share/xp5.k3bd9q>

4. Coalman-Treffen 24. - 26.5.2024



Donnerstag Regen, Freitag Regen, Samstag um 4 Uhr klingelt der Wecker. Regen. Wir frühstücken gepflegt, ich lege den Eichhörnchen noch einige Nüsse in den Futterkasten und dann fahren wir los. Die A65 ist auf dem Anhänger festgezurt. Bei Osnabrück wird der Regen weniger. Für den Odenwald sind Sonne und Wolken angesagt. Die Hoffnung bleibt. Nach 170 km wechseln wir bei Diemelstadt von der Autobahn auf die B252. Eigentlich ist es trocken, aber aus den tiefen Wolken nieselt es hin und wieder. Diese Bundesstraße lässt sich jetzt wieder ganz gut fahren, da eine großzügige Umgehung der ganzen Dörfer hinter Frankenberg fertig ist. Die vielen Ortsdurchfahrten mit Blitzern für 30 km/h sind Geschichte. Die Umgehung bietet dazu schöne Aussichten. Von Marburg nach Offenbach wieder Autobahn.

Um 10:30 Uhr, nach 400 km steigt Fred zu Monika ins Auto und ich auf die A65. Die Sonne scheint und es verspricht eine zwar kurze, aber schöne Tour bis Gersprenz zu werden. Oft sind wir alle 3 auf 3 BSAs die kleinen Landstraßen von Offenbach zum Odenwald gefahren. Über Münster in Hessen. Am Ortsausgang von Eppertshausen begeistert mich immer wieder diese feudal geschmiedete Krone, die an einem Ausleger vor dem gleichnamigen Restaurant über dem Gehweg schwebt. Da mußt du mal anhalten ! Sowas Schönes gibt's nicht mehr oft. Schön ist auch, den Gasgriff an der A65 zu bewegen, durch die Kurven zu schwingen und dem Ton zu lauschen, wenn der Motor sauber wieder hochdreht. Viel zu schnell sind die km abgerollt. Schon sind Otzberg, Nieder-Klingen und Ober-Klingen durchfahren und damit kommen die letzten Kurven vor der Bundesstraße 38, die dann als Zielgerade vor Ober-Gersprenz angesehen werden kann. Gleich an der Straßenecke, wo es nach Michelstadt geht, wohnt der „Coalman“ .

Donnerwetter ! Da stehen ja schon richtig viele Motorräder im Hof und sogar davor. Das aktuelle Wetter wird einige lokale Besucher aktiviert haben. In der letzten Woche hatte ich Kontakt mit dem



ersten Händler der „neuen“ BSA Gold Star in Deutschland und ihm angeboten hier ein Exemplar zu zeigen. Einige aus dem Club sind bestimmt potentielle Kunden. Und voila, da stand sie: Das Topmodell „Legacy Edition“ für 7999 €. Die Preise starten bei 6599 €. Die Unterschiede sind nur in den Farben bzw. Chrom oder poliertes Alu. Technisch sind alle identisch. Ich komme später noch mal darauf zurück.

Viele bekannte Gesichter entdeckte ich und auch die Motorräder, die oft bei den Treffen sind. Darüber hinaus kommen hier aber auch immer Schätze von anderen Marken. Die Edelhorexe von Markus Pathin und Ralf Lutz, ein Zündapp Boxer, die Panther von Marko, HRD-

Vincent 2x Twin, 2x Comet ! Am Ende waren 5 Vincents bei dem Treffen gewesen. Theo hatte den Weg von Beckum auf der BB-Gold Star gemacht, Jürgen Borchard war auf der richtigen, klassischen DBD Gold Star von Koblenz hergeballert. Da konnten wir Andreas, dem Repräsentanten vom Cruiser-Center Hanau gleich mal die gravierenden Unterschiede zu dem Remake aufzeigen. Während dem Gespräch wurde mir aber klar, dass hier ein Biest von einer Privat-Rennmaschine einem „Schaf im Wolfspelz“ gegenüberstand. Für einen echten „Wolf“ würde man heute schwerlich genügend Käufer finden, um eine Serie zu erschwinglichen Preisen auflegen zu können. Über die „Neue“ werden bestimmt noch einige Zeilen geschrieben. In der Bilderstrecke kannst Du sie näher betrachten.

Weil die Sonne so schön schien und rundherum Unmengen an kurvigen Straßen darauf warteten abgerollt zu werden, hatte ich meine Sachen noch anbehalten und machte mich nach einem schnellen Kaffee direkt wieder auf den Weg. Meine Thunderbolt hatte im Winter nach etwa 33 000 km neue Ventile und Führungen bekommen und zeigte jetzt wieder deutlich mehr Dampf. Schon beim Kicken merke ich das. Zunächst fuhr ich den Berg hoch, bis zu der Abzweigung ins Mossau-Tal. Kurven, Kurven, Kurven. Da ist man als Flätzländer schon leicht angeturnt. Die A65 schiebt gut aus



den Kurven heraus und die konischen Öl-Bremsen lassen keinen Schweiß auf die Stirn treten. Das ist Musik, wenn der 2.Gang fast ausdreht und beim Bremsen der Auspuff wieder herunterbrabbelt ! Vor Ober-Mossau rechts die kleine Straße auf Rohrbach. Kurven, Kurven, Kurven. Dann wieder rechts nach Unter-Ostern. Kurven, Kurven .. Auf der B38 ein kleines Stück nach Norden. In Ober-Gersprenz beschloß ich direkt noch eine Runde zu fahren, es war einfach zu schön gewesen.

Als ich danach wieder kam, war der Hof noch voller geworden. Toll ! Ich zog mich um und es folgte der gemütliche, kulinarische und gesellschaftliche Teil der Veranstaltung. Getränke und Kuchen waren in großer Auswahl reichlich vorhanden. Besonders erwähnen muß ich bei

dieser Gelegenheit den „Clubbäcker, für königliche Kuchen und Brote“, Jürgen Lamm. Seine Backwaren sind bestens geeignet für die wählerischen Gaumen der Fahrer englischer Klassiker auf 2 und 4 Rädern. Die Schnecken – mhh !

Was gab es alles zu sehen und an neuen Informationen ! Von so einem Treffen fährt keiner wieder so nach Hause, wie er gekommen ist. Oben an sind die Motorräder. Was es da an schönem Handwerk und guten Ideen alles zu sehen gibt ! Auch die Fremdmarken haben achtbare Konstruktionslösungen und wo erfahrene Schrauber zusammenstehen, wabert Wissen durch die Luft. Eine BSA stand auf dem Hof, die wir noch nie gesehen hatten. Hubert aus Augsburg war auf der USA-blauen, sehr frühen A65 angereist. Bei diesem Modell ist der Vergaser noch hinter den Seitendeckeln versteckt. In den frühen 60igern sollte alles glattflächig sein, wie beim Auto. Da gab es schreckliche Ausrutscher bei manchen Marken ! Google mal : „Ariel Leader“ oder „Vincent Black Knight“.

Es grummelte am Tor und 2 weitere A7 erschienen auf der Szene. Hermann Bierbaum und Sohn Elmar hatten die Anreise aus dem Kreis Soest geschafft. Das sind über 300 km. „Der Alte“ (Ü80) kennt sein Motorrad wie seine Hosentasche, also was sollte ihn abhalten ? Hut ab !

Der Vorkriegs-Zündapp-Boxer war schon eine Respekt einflößende Erscheinung und wurde von seinem Fahrer offensichtlich noch als Touren-Motorrad genutzt. Ralf Lutz war mit einem Horex-Gespann gekommen, was so direkt in einer „Werner“-Verfilmung eingesetzt werden könnte. Ich habe Ralf noch nie mit einer Maschine gesehen, die nicht „outstanding“ war. Sowohl das perfekte Umbauhandwerk als auch die Lackierung !

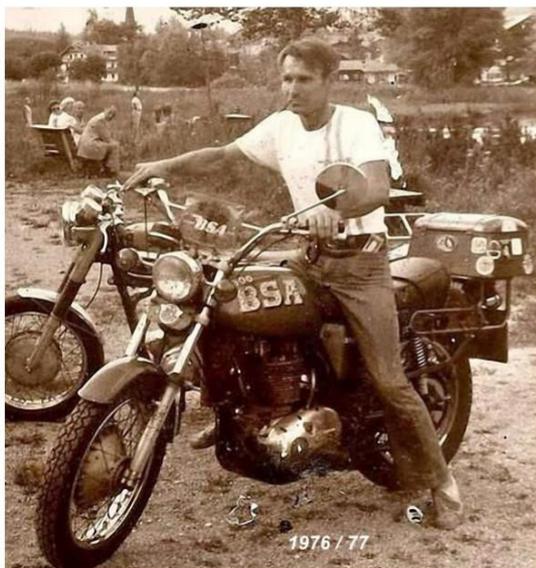


Mathias hieß ein bärtiger Zündapp-Einzylinderfahrer. Er konnte mit einem Mitgliedsausweis unseres BSA-Clubs nachweisen, dass er in den neunziger Jahren Member mit einer A10 gewesen ist. Was so alles bei einem Treffen auftaucht ! Ich hatte diese Mitgliedsausweise schon gar nicht mehr auf dem Schirm. Übrigens habe ich unserem Gastgeber eine goldene Kohlenschaufel verliehen, weil er sie verdient hat und in der Vergangenheit immer ein Flaschenöffner gesucht wurde. Eine andere Kuriosität war ein Zahnreinigungs-Instrument, das just dort auf dem Boden lag, wo gerade unser Zahnarzt mit seiner Gold Star losgedonnert war... Aber wir waren ja noch bei den Motorrädern : Die saubere Einzylinder-DKW von Wienand Betz stand dort mit den 2 Einzelsitzen, genau wie jene die bei einem Spielfreund aus Kindertagen hinter dem Holzschuppen lehnte. Ich war knapp 12 Jahre und voll begeistert, als das Ding mit etwas Sprit aus dem Rasenmäher tatsächlich losknatterte. Abwechselnd drehten wir einige Runden, bis der Motor fest war. Schande über uns !

An einer Trident wurde gewerkelt, weil sie zwar wunderbar bis hierher gelaufen war, für den

Rückweg aber nicht starten wollte. Kein Funke. Nun, wer ein Motorrad mit einer elektronischen Boyerzündung fährt, tut gut daran, eine Reserve-Blackbox dabei zu haben. Oliver Heller konnte die Reservebox anstöpseln und die Verzögerung wurde überschaubar und keine Peinlichkeit für seinen Sohn, der den Soziusplatz schließlich genießen wollte. Rainer Hotz hatte seine Spezial-B50 hergefahren. Nach einem schönen Nachmittag brauchte es allerdings einige Kicks bis zum Starten. Auch eine elektronische Zündung .. Bei Elektronik ist es oft der Zahn der Zeit, der in die Kondensatoren ein Loch beißt. Lothar Heinz hatte seine BSA C15 wieder hergefahren. Jo Will aus Wiesbaden zeigte uns die neue Lackierung seiner M33. Auch ein sehr „bewegtes“ Motorrad. A65s stellten bei diesem Treffen knapp die Modellmehrheit. Neben der blauen und meiner waren noch die von Dieter Büttner, Jochen Trockel und Peter Nettler auf dem Hof. Runner up waren die A7/A10 Pre Unit Twins. Angeführt von der sehr hübschen RGS-Replica von Berthold Weitz. Neben den beiden Bierbaum A7s sah ich noch die A10 von einem Roland. Die Seitenventil-Emms waren nur durch die späte Plunger-M21 von Stephan vertreten. Michael und Gerd waren wegen dem Freitagregen ohne ihre Emms aus dem Ebsdorfergrund gekommen.

Als die ersten Besucher sich schon wieder verabschiedet hatten kam noch ein Kracher. Eine B50 in Silver-Jubilee-Edition-Livree ist ja noch nichts so Besonderes, aber dann erzählte uns der Besitzer Wolfgang Beck, dass er dieses Motorrad von Rosanna Pradella gekauft hatte. Taraaa ! Das Motorrad was hier stand, war die B50, mit der der BSA-OC 1975 Gestalt angenommen hatte. Damals hieß der Besitzer Fred Beier ! Es war die Moto-Cross-B50 von John Banks, die unseren Fred so fasziniert hatte, dass er auch so eine BSA haben wollte. Hätte Fred sich damals in eine CZ oder Husqvarna aus dem Crosserfeld verliebt, wäre mein Leben und das von vielen anderen BSA-Fahrern der 1970er ganz anders verlaufen und es würde nicht seit 49 Jahren einen BSA Owners Club in Deutschland geben. Schnell waren einige Erinnerungen an Rosannas Zeit im Club wieder präsent. Sie ist bestimmt heute noch außergewöhnlich. Wie das Leben so spielt – crazy !



Dass viele Vincent / HRDs da waren erwähnte ich ja bereits, auch die Norton Commando von Michael Frey, die grüne Velocette von Michael Frauenfeld sowie die Matchless und die Triumph Springtwin von Detlev Rundel gehören jedes Jahr zu diesem Treffen. Auf die moderneren Motorräder der übrigen Freunde will ich hier nicht mehr eingehen. Aber wenn du nicht dort warst, weist du nun wenigstens was es zu beäugen gab.

Der Abend kam und Rainer warf den Grill an. Gabi hatte einige Beilagen zubereitet. Das Bier wurde knapp und mußte nachgekauft werden. Auch dieses Jahr habe ich keinen Besucher gesehen, den ich als betrunken bezeichnen würde. Alles lief sehr zivilisiert ab. Der Abend gab dann Gelegenheit, noch etwas mit den Besuchern aus England zu schwätzen. John Walker und Tim Bradbrook waren auf dem Weg nach Hause. Sie hatten eine Woche mit unserem früheren A10-Freund Erich Schmuck die Alpen durchpflügt. Selbst für Engländer ein sehr nasses Vergnügen, meinten sie. Dieses Treffen stuften sie als sehr gutes Clubtreffen ein. In England seien BSA-OC-Treffen längst nicht mehr auf unserem Niveau. John fährt immer noch bei kleineren Straßenrennen und hat die neue Gold Star in GB ausgiebig Probe gefahren : Guter Motor und präzises Getriebe, Rahmen und Bremsen passen dazu. Man kann sehr schnell damit unterwegs sein, meint er. Ob die Motoreinstellungen hier, mit den

englischen identisch sind, weiß man nicht. Erst kurz vor 2 Uhr wurden die Petroleumlampen und Kerzen ausgeblasen. Der Abend war temperaturmäßig gut zu ertragen. Das Feuer steuerte seinen Teil zu Romantik und Gemütlichkeit bei.

Der neue Tag begann mit Sonne und überwiegend blauem Himmel. Was will man mehr ? Es hatte kräftig getaut, aber die Sitzplätze unter der Remise waren trocken und so konnte das Frühstück aufgebaut werden. Es gab u.a. frischen Toast aus der königlichen Bäckerei. Lecker ! Wer es schaffte, konnte noch Kuchen als Nachtisch hinterher schieben. Im Sonnenschein draußen frühstücken dauert immer etwas länger, zumal mit Freunden. Nachdem viele schon weg waren, stieg ich auch wieder auf die A65. Ein weiteres interessantes Treffen haben der Coalman und seine Helfer Rainer und Gabi ausgerichtet. Vielen Dank dafür ! Neue Geschichten gehört, neue, interessante Leute kennen gelernt und langjährige Freunde wiedergesehen. BSA sei Dank !

Die Rückfahrt mit der BSA war ein Genuß. Berg und Tal in Grüntönen, mit Wattewolken auf blauem Himmel. Da kann der Betablocker ruhig mal vergessen werden !

Jörg

Folgende Clubfreunde waren in Gersprenz: Fred Beier, Horst Bräuer, Rainer & Gabi Winkler, Stephan Müller, Michael Frey, Jochen Trockel, Markus Pathin, Oliver Heller, Helmut Markl, Michael Grau, Gerd Ludwig, Ulli Gorges, Jürgen & Ellen Lamm, Peter Nettler, Jo Will, Berthold Weitz, Jürgen Borchard, Uwe Dangers, Dieter Büttner, Marko Fritsche, Jürgen & Monika Jaeschke, Ewald Ott, Peter Scharff, Hans Helbach.

Wen haben wir noch gesehen ? : Theo Scharmman, Ralf Lutz und Ruth, Rainer Hotz, Eckehard Krampitz, Michael Frauenfeld und Rita, Mirko Koch und Katharina, Wolfgang Beck, Hubert Magdziarz, Heiner Eisenbeiss, Zündapp / ex BSA-Mathias, Otto Werle, Erich Schmuck, John Walker GB. Tim Bradbrook GB, A10-Roland, Vladi Kranjec und Marion Schmidt, Ulli Hetzelt, Detlev Rundel. Lothar Heinz, Wienand Betz und einige mehr.





In eigener Sache!

Liebe Klubmitglieder, ich habe mich auf der letzten Jahreshauptversammlung zum 2. Vorsitzenden wählen lassen, weil keiner dieses Amt übernehmen wollte und ein eingetragener Verein einen zweiten Vorsitzenden braucht, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen.

Ich möchte meinen Posten zur Verfügung stellen, der Grund dafür liegt in meinem privaten Umfeld. Es sind leider Umstände eingetreten, die dafür sorgen könnten, dass ich meine Aufgaben als zweiter Vorsitzender nicht wahrnehmen kann. Daher sollte sich ein anderes

Mitglied des Klubs für den zweiten Vorsitz melden. Bis jetzt war diese Aufgabe mit keinerlei Arbeit verbunden. Zur Jahreshauptversammlung kann ich leider nicht kommen, da eine liebe Freundin von mir am 6. Juli ihren sechzigsten Geburtstag feiert.

oif Thomas

Im Netz entdeckt!

TOP KUNDENSERVICE MIT EINER ATEMBERAUBENDEN 9,2/10 BEWERTUNG! ★★★★★

caferacerwebshop.com (in NL)

CAFE RACER WEBSHOP

(... da gibts noch viele andere interessante Sachen für uns ! Stöber mal !)

z.B. für A65 Oif



Empfehlung von Jürgen Jaeschke

EMGO - [bekijk alles van Emgo](#)

Chrome / Black Cafe Racer Stossdämpfer Typ 7

★★★★★ 1 reviews | [bewertungen ansehen](#) | [eine bewertung schreiben](#)

Artikelnummer: 13-0026

€105,06 ✓ Sofort verfügbar

Chrome / Black Cafe Racer Typ 7 Stoßdämpfer 315, 325 oder 340mm, Typ Auge / Auge. Wie bei vielen klassischen englischen Motorrädern wie BSA, Triumph und Norton. Wird mit Montagezubehör geliefert. [Lesen Sie mehr...](#)

Bitte wählen Sie: *

Length: 325 mm / 12.9" - €106,83

Ergänzung zur Buchvorstellung aus der Owners' Post März - April

Hier nun noch die (gekürzte) Übersetzung einer kleinen Anekdote aus „From the Inside“ und dann ist auch genug der „Werbung“. Pat Slinn, ein Mitarbeiter aus der Design-Abteilung mit Erfahrungen im Service-Bereich, wurde für rund ein halbes Jahr nach Kindsbach (südl. der Ramstein Air Base) versetzt:

Germany calling

Mitte 1971 trat Pat Slinn in Westdeutschland, einem Land das zusammen mit einer Reihe anderer kürzlich von BSA/Triumph für steigende Verkäufe ins Visier genommen wurde, eine neue interessante Anstellung an. Trotz der Existenz des Hamburger Importeurs Detlev Louis war das Import-/Dienstleistungssystem im Land insgesamt schlecht organisiert und anfällig für Missbrauch. Die Aufgabe, die Pat erwartete, war gelinde gesagt ungewöhnlich.

„Über 90% der Verkäufe von BSA & Triumph in in diesem Teil Deutschlands erfolgten an US-Militärangehörige. Es gab dort sehr viele US-Armee- und Luftwaffenstützpunkte. Ein großer Teil des Händlernetzes beschäftigte Teilzeitmechaniker, von denen viele US-Soldaten waren. Sie wussten nichts über BSA & Triumph und dieser Mangel an Wissen verursachte viele Probleme, insbesondere Garantieprobleme, außerdem wurden auch viele falsche Teile bestellt. Meine Aufgabe bestand darin, zu versuchen, dieses US-Servicepersonal in der Wartung und Reparatur von BSA- und Triumph-Motorrädern zu schulen. Ich bin viel durch Deutschland gereist. Einige Händler nutzten das Fehlen von Management und Controlling als zusätzlichen Verdienstoffaktor. Komponenten, die sie ersetzten, wurden als Garantiereparatur in Anspruch genommen oder aber die Teile wurden direkt weiterverkauft. Nicht alle Händler taten dies, nur einige. Ich habe ein System implementiert, bei dem alle größeren Teile, die im Rahmen der Garantie getauscht wurden, zusammen mit allen relevanten Unterlagen an mich nach Kindsbach zurückgeschickt werden mussten, bevor ich eine Zahlung genehmigen konnte.“

Noch im Jahr 1971 wurde Detlev Louis als offizieller BSA/Triumph-Importeur von der Breeze GmbH (Kindsbach) abgelöst. Mit dem faktischen Untergang von BSA ging Pat nach Großbritannien zurück und wurde zusammen mit den „anderen Flüchtlingen“, wie er es amüsant nennt, in Kitts Green (BSA Tools) eingesetzt.

Christian Petermann

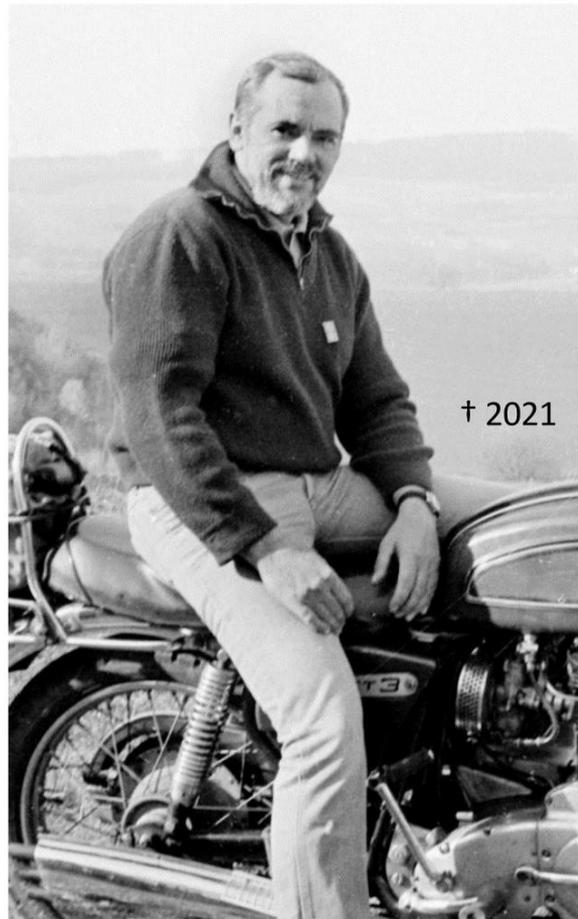
Wie war das mit dem Motorradfahren gestern ?

Diese Frage hat sich Uwe Lohse im Jahr **1985** schon gestellt. Er schaute auf das Jahr **1956** zurück, also 30 Jahre. Heute sind wir bereits wieder 40 Jahre weiter. Ich kann mich auch noch gut an die ersten BSA-Fahrten und -Pannen ab 1973 erinnern. Ich habe immer noch die B50 SS Goldstar von damals ! Die „richtige“ Gold Star kostete 1956 das ganze Jahreseinkommen eines Heizungsmonteurs. Meine 71er Goldstar schlug mit 3-4 Monatsverdiensten eines Autoschlossers zu Buche. Jetzt gibt es wieder eine „Gold Star“; aus Indien. Wenn ich das etwa richtig einschätze, muss ein Lokführer keine 2 Monate dafür über die Schienen gleiten. Aber lesen wir nochmal Uwes Gedanken von damals :

Wir schreiben das Jahr 1956. Motorräder werden sehr viel gefahren, und wie ?, genau wie heute ? Wollen doch mal sehen, wo die Unterschiede sind.

Nun, aus der Sicht des modernen Motorradfahrers besteht ein Techniksprung von 30 Jahren. Aus der Sicht des BSA-Owners auch ?

Ich habe 1956 eine Adler M250. -Ist das wirklich schon über ein viertel Jahrhundert her? (Puh, hört sich das schlimm an !) Mir kommt es vor, als wäre es gerade gestern gewesen. Der Motor der Kleinen ist okay, hat mehr Leistung als die meisten Vergleichbaren, Rahmen gut, Federung nur Wackelvorrichtung und die Räder leider zu klein. Auf dem meist verregneten Hamburger Kopfsteinpflaster, mit reichlich Straßenbahnschienen, ist die morgendliche Fahrt zur Arbeit ein ziemlicher Eiertanz. Dabei passiert es mir immer wieder, dass mich Zwei, die denselben Weg haben, ganz frech überholen. Der Eine fährt eine AJS, der Andere eine BSA. Was können die besser als ich, ärgere ich mich ? Bei näherer Beschäftigung mit britischen Fabrikaten fiel schnell das Fahrgestell auf: gute Tele vorn, weiche Schwinge hinten, dazu ein stabiler Rahmen. Sowas musste her! Dem stand nur der Führerschein Klasse IV im Wege, denn Engländer gab es eigentlich erst ab 350 ccm. Wenn's um mein Lieblingshobby ging, war ich damals schon sehr zielstrebig. Mit dem neuen 'Einser' und dem Erlös aus dem Verkauf der Adler in der Tasche, stand ich bald darauf bei **Detlev Louis** vor dem Laden. Die „Grindelallee 41“ war damals die beste Adresse für englische Motorräder. Das Zielobjekt war eine gebrauchte B31 , womit ich auch gleich auf eine gewisse Fabrik in Birmingham programmiert war.



Bei näherer Beschäftigung mit britischen Fabrikaten fiel schnell das Fahrgestell auf: gute Tele vorn, weiche Schwinge hinten, dazu ein stabiler Rahmen. Sowas musste her! Dem stand nur der Führerschein Klasse IV im Wege, denn Engländer gab es eigentlich erst ab 350 ccm. Wenn's um mein Lieblingshobby ging, war ich damals schon sehr zielstrebig. Mit dem neuen 'Einser' und dem Erlös aus dem Verkauf der Adler in der Tasche, stand ich bald darauf bei **Detlev Louis** vor dem Laden. Die „Grindelallee 41“ war damals die beste Adresse für englische Motorräder. Das Zielobjekt war eine gebrauchte B31 , womit ich auch gleich auf eine gewisse Fabrik in Birmingham programmiert war.

Dazu schnell ein Blick auf die 1956er Preise: Als Jung-Heizungsmonteur verdiente man etwa 400,-DM im Monat. Eine neue B31 kostete 2595,-DM plus 51,-DM Steuer und 80,-DM Versicherung. Eine A10 ca. 3350,-DM, aber für die Gold Star mussten schon über 5000,-DM geblecht werden. Eine 250 cc Adler gab's für 2000,-DM, die BMW R50 für 3000,-DM, Horex

Imperator für 2600,-DM. Meine Gebraucht-B31 sollte 1200,-DM kosten, also drei volle Monatslöhne. Die Gold Star war somit für weit über ein Jahresgehalt im Jahre 1956 unerschwinglich für mich. Motorradfahren war damals also erheblich teurer als heute und jede Reparatur eine böse Sache.

Doch zurück zu meiner Neuerwerbung: **Jetzt** war ich plötzlich ein gleich guter Motorradfahrer und frech überholen ging nicht mehr ! Dafür tauchten bisher ungekannte Probleme auf. Die 'andere' Technik erforderte neue Handbücher und neues Werkzeug. Die umfangreichere Wartung eines Viertakters lernt man. Glücklicherweise hatte ich ja unbewusst den zuverlässigsten Engländer erwischt, den man damals (oder auch heute noch ?) an Land ziehen konnte. Also alles Paletti ? Ja, wenn da nicht noch ein gewisser Mr. Lucas mit im Spiel gewesen wäre ! In der Adler war auch Elektrik gewesen, aber die fiel nicht auf. An der BSA war mit permanenter Gemeinheit abwechselnd der Regler oder die Lima im A••••. Hätte ich anfangs schon geahnt, dass das bis zur Rocket 3 so bleibt, wer weiß --- . Witziger Weise bin ich damals, im Gegensatz zu heute, fast täglich im Dunkeln unterwegs gewesen. Gott sei Dank, hatte die B31 ja Magnetzündung, die immer funktionierte. Notfalls fuhr ich eben langsamer im Dunkeln. Dabei muss die damalige Verkehrslage mit wesentlich geringerem Verkehrsaufkommen, ohne 50 km/h - Limit innerhalb geschlossener Ortschaften ! und ohne Alkoholkontrollen, berücksichtigt werden. Wir konnten uns wesentlich mehr erlauben. Nun zum Vergleich: Mit der B31 fuhr man Anno '56 durchaus zuverlässig den täglichen Weg. Im Vergleich zu heute (Beispiel Yam SR500), waren die Bremsen schwächer die Beleuchtung auch und dazu unzuverlässiger. Dafür war die Straßenlage besser sowie das Aussehen (Ansichtssache) und der Toon --- ! Wie lange haben wir neulich hinter Dieter Eckel her gehorcht, als er in Breitenhees weggefahren ist. - Mit dem Umstieg 1957 auf die 40 PS A10RR sollte sich jedoch noch eine neue Erkenntnis ergeben, die mit dem ersten abgerissenen Pleuel für Erstaunen und plötzlicher Nachdenklichkeit sorgte. Heute weiß man in unseren Kreisen über die empfindlichen Stellen eines Twins und seine voraussichtlichen Laufzeiten Bescheid. Damals bin ich und sind auch andere damit gefahren, wie mit der B31 oder der Freund mit der BMW 51/3, nur eben viel schneller und letztlich zeitlich befristet. Dazu muss gesagt werden, dass wir einfach noch nicht die nötige technische Erfahrung hatten. Allen heutigen Behauptungen zum Trotz waren die Twins von der Insel nicht so robust und zuverlässig wie eine BMW, Horex oder NSU. Da sie aber gleich behandelt wurden, musste zwangsläufig ihr Ruf leiden, wobei mit steigenden PS-Zahlen wirklich nichts besser wurde. Das verlorene Image konnte mit dem Auftauchen der ersten Japse erst recht nicht zurückgewonnen werden, waren diese doch motorenmäßig sofort sehr zuverlässig und langlebig, wenn auch auf die Dauer nicht so reparaturfreundlich.

Als Resümee bliebe noch zu sagen: Ich habe oft beim Schrauben schrecklich geflucht ! Über die einzelnen Fehler der englischen Ingenieure, die sie uns bis zur Rocket 3 immer wieder, teils wirklich unnötig, untergejubelt haben. Da kann ich ausgebildete Techniker wie 'Düse' schon verstehen, wenn sie immer wieder neue Detailverbesserungen versuchen.

*frohes Schrauben wünscht
Euch
Uwe*

(Wiedergefunden von Jürgen Jaeschke. Uwe hat mit großem Abstand die meisten BSA-km im Club gefahren !)

Hotel Hüttenmühle

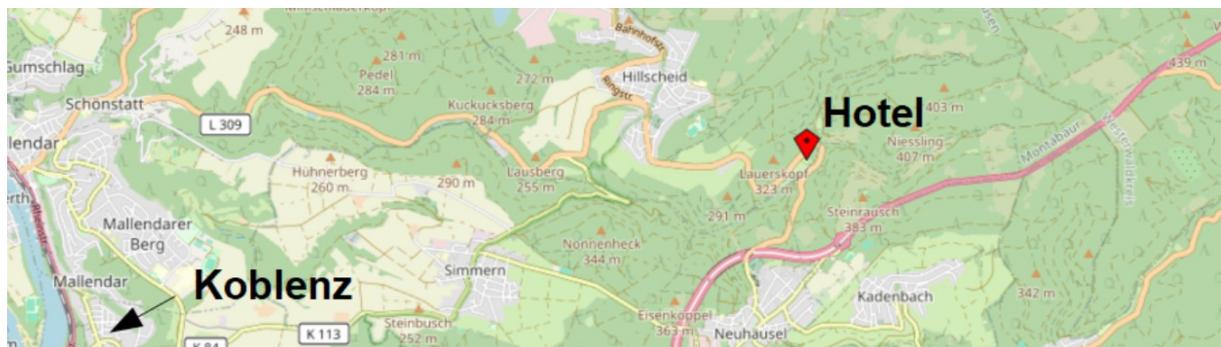


Wir treffen uns vom 5. bis 7. Juli im Hotel Hüttenmühle.

Das Hotel befindet sich auf dem großen Gelände einer ehemaligen Mühle, im Tal zwischen den Ortschaften Hillscheid und Neuhausel im sogenannten Kannebäckerland, einem kleinen Teil vom Westerwald.

Am frühen Samstagabend wird die Jahreshauptversammlung stattfinden. Zimmer, Wohnmobilstellplätze und die dazugehörigen Preise bitte beim Wirt – mit dem Hinweis auf den BSA Club – anfragen.

**Hotel Hüttenmühle
Hüttenmühle 1
56204 Hillscheid
Tel.: 02620 / 9547 560
info@huettenmuehle-hillscheid.de**



Wir wünschen Euch eine trockene und pannenfreie Anreise!



**Einladung zur
Jahreshauptversammlung / Mitgliederversammlung 2024
des BSA Owners Club Deutschland e.V.**

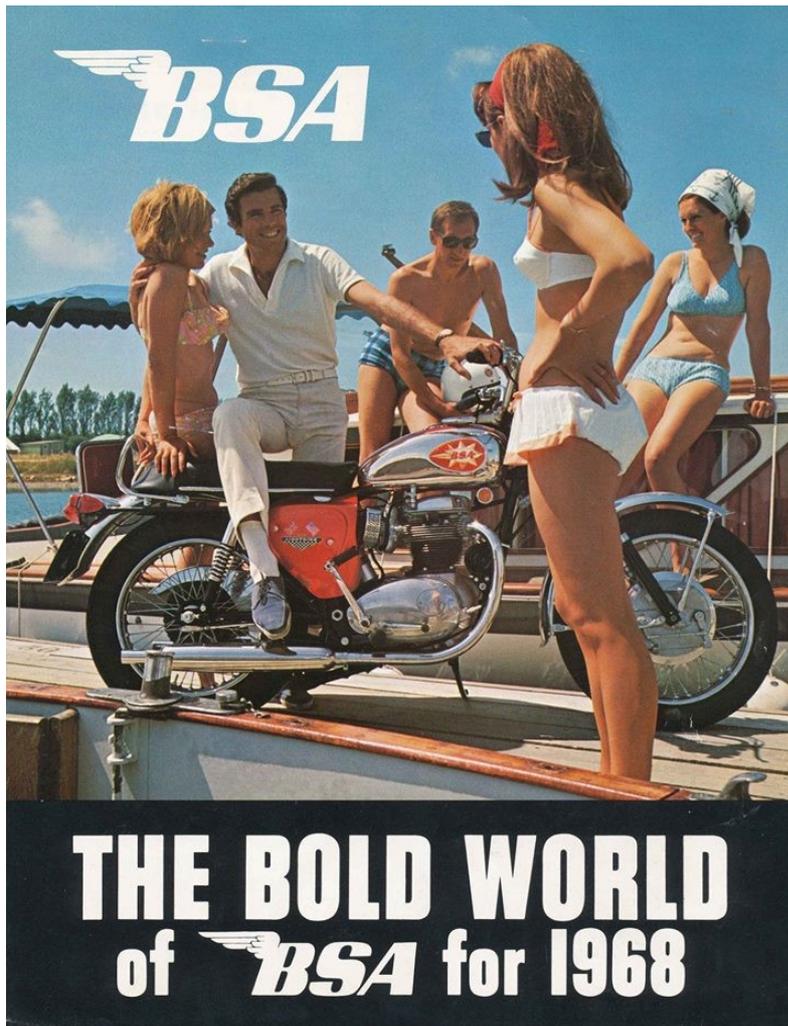
Liebe Clubfreunde,
die Jahreshauptversammlung 2024 wird am Samstag, den 6. Juli
im „Hotel Hüttenmühle“ in 56204 Hillscheid am frühen Abend stattfinden.

Tagesordnung zur Jahreshauptversammlung 2024

- TOP1: Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden,
Bestimmen eines Schriftführers
- TOP2: Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung der JHV
- TOP3: Rechenschaftsbericht der Vorstände / Aktiven
1. 1. Vorsitzender
 2. 2. Vorsitzender
 3. Kassierer / Mitgliederverwaltung / Kassenprüfung
 4. Webmaster / Homepage
 5. Redakteur / Owners' Post
- TOP4: Entlastung des Vorstandes
- TOP5: Wahl des Wahlleiters
- TOP6: Neuwahl des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2024/25
- TOP7: Clubleben, Vorschläge für Treffen, Verschiedenes

40 Jahre A65 (3. Teil)

Bei der fast gut 600km langen Anfahrt bis in den Hamburger Hafen ist die A65 störungsfrei gelaufen.



Vor allem keinerlei Elektrikprobleme wie in der Vergangenheit. Der selbstgestrickte Kabelbaum hält bis heute. Zum ersten Mal betrat ich dann, oder besser gesagt befuhr ich, englischen Boden. Stilvoller kann man das nicht machen. Auch die BSA freute sich und durfte endlich wieder auf der richtigen

Seite der Straße fahren. Auch das Wetter passte! Es regnete ausdauernd, bis wir in der Nähe von Edinburgh ein B&B beziehen

konnten. Fred und Ingrid hatten auf ihrem Zimmer einen offenen Kamin, dort durften wir dann die Sachen trocknen. Die Rally, in der Nähe von Inverness war toll. Eines ist mir in Erinnerung geblieben, immer wenn es mit dem Motorrad losging, hat es geregnet und bei den Bus- und Bootsfahrten war es trocken. Bis auf paar Kleinigkeiten hielt auch die Lady durch und so kam ich ohne Probleme wieder zu Hause an.

Die Kinder wurden größer und deshalb habe ich dann manches BSA-Treffen wie Haßloch und Angerhütte mit dem Auto besucht. Die Jungs wollten halt mit. Es ergab sich natürlich auch manche Gelegenheit die

A65 zu bewegen, sei es im Alltag, just for fun, oder bei einigen Oldtimerrundfahrten in unserer Gegend. Dort war ich immer ein Exot zwischen DKW, Horex, NSU und BMW und so mancher Oldietreiber machte auch schon mal eine blöde Bemerkung, wegen Ölverlust und Unzuverlässigkeit, bla, bla...!

Die deutschen Kräder sahen zum Teil aus wie aus dem Laden und sind bestimmt nicht, zumindest in ihrem zweiten Leben nach Schottland oder sonst wohin bewegt worden.



Immer behutsam warm fahren und den Motor bis maximal 80% seiner Leistungsfähigkeit belasten, dann hält der lange durch. Aber der Ölverbrauch stieg kontinuierlich und die Internationale in Dänemark 2015 stand an. So bin ich dann

mit dem Hänger dort hin, 2 Liter Öl im Gepäck. Mit dem Vorsatz, den Motor anschließend zu überholen. Zum Line up gefahren und über einen halben Liter nachgefüllt. Etwas in der Gegend rumgebrummt und den ersten Liter hatte ich schon in der dänischen Nordseeluft verteilt. Dann wollten wir noch eine kleine Rundfahrt mit fünf A65 machen, die war dann fast 300km lang und ich hatte mein Öl aufgebraucht, im Tank war noch ein wenig mehr als ein Liter. Das war's dann. Auf dem Anhänger hat die auf der Heimfahrt kein Öl mehr gebraucht.

Zu Hause habe ich dann alles zerlegt und da kamen dann diese Kolben zum Vorschein, die Ihre auf dem Bild seht. Nach meinen Aufzeichnungen haben die an die 90.000km durchgehalten. Es war das erste mal nach 1984, dass ich den Motor aus dem Rahmen nehmen musste.

Neue Lager, Kolben und Pleuel, die Schlamnhülse

sauber gemacht. Die war wider Erwarten nur zu zu einem Drittel, dank dem zusätzlichen Ölfilter im Rücklauf, gefüllt. Alles wieder zusammgebaut und neu eingefahren. Der Ölverbrauch ging natürlich auch merklich zurück und die 650er wurde

wieder langstreckentauglich. Das hat sie dann auch auf einigen Meilen zu Treffen und Sonstigem bewiesen. Was lag dann näher, als auf Achse zur Internationalen 2019 nach England zu fahren. Alles vorbereitet um dann noch eine Woche vorher zum Veteranenstammtisch gefahren. Glück im Unglück, auf der Rückfahrt ist mir die Kurbelwelle gebrochen. Wäre das eine Woche später auf der Anreise passiert, hätte ich England vergessen können. So musste ich dann mit der Triumph fahren. Die stand mit abgefahrenen Hinterreifen da und wurde schnell reisetauglich gemacht. Auf der Rally durfte ich natürlich nicht am Line up teilnehmen, ich musste mich halt daneben stellen und auch am National Motorcycle Museum in Birmingham war der reservierte Parkplatz für mich und die anderen Fremdmarken gesperrt. Die waren da recht streng, die Leute von der Insel. Ich erinnere mich da an einige Line ups, dort standen neue Japaner und BMW zwischen den ganzen alten Schätzchen mit den drei Buchstaben auf dem Tank.

Wieder daheim musste ich dann ran und den Schaden beheben. Der Motor hatte ja immer weiter gedreht, aber halt sehr widerwillig und der Kickstarter ließ sich auch noch durchtreten. Nichts fest, nur halt schwergängig. Kolben, Zylinder, Kopf, alles unbeschädigt, aber das Gehäuse ließ sich nur unter Einsatz von viel Wärme trennen. Da mussten die Lager überredet werden, aus ihrem Sitz zu kommen. Irgendwie habe ich das dann geschafft. Nur nichts noch

zusätzlich kaputt machen. Der Kurbelwellenzapfen an der Steuerseite war gebrochen und hatte sich im Gehäuse verspannt. Daher die Schwierigkeiten beim Trennen. Gehäuse und Pleuelstangen waren noch ganz. Kurbelwelle natürlich Schrott. In meinem Fundus war noch eine Welle aus den Wüstenmotoren. Die wurde dann zum Düse (Rainer Traupel) geschickt und er hat mir die dann auf Rollenlager umgebaut. Wie 1984 schon mal. Läuft bis heute.

Vor knapp zwei Jahren hat dann ein TÜV-Prüfer mit der guten Vorderbremse Bekanntschaft gemacht und ist über den Lenker abgestiegen. Fußbremshebel und Fußraste waren stark verbogen, Blinkerglas kaputt und noch paar Kleinigkeiten. War dann Sache der Versicherung. Hatte ich ja schon mal erzählt.

Was mich in den ganzen Jahren immer etwas genervt hatte, war der kleine US-Tank. Nach spätestens 150km war dann Tankstellensuche angesagt. Wurde auch in den letzten Jahren immer schlimmer, weil das Netz sich auch etwas ausgedünnt hat in den vergangenen 40 Jahren. Von dem Wunsch nach einem größeren Tank war ich schon seit langem beseelt, habe immer mal auf Märkten danach gesucht, aber es standen immer wichtigere Dinge auf der Agenda. Im Club bin ich dann auf Nachfrage fündig geworden. Hätte ja auch einen in Indien bestellen können. War mir zu heikel und Original ist halt Original, auch wenn der Chrom etwas pickelig geworden ist. Seitendeckel gibt es auch wieder neu, wenn

auch aus GFK. Die wurden dann angepasst, der Tank mit den leichten Beulen gespachtelt und geschliffen und zum Lackierer gegeben.

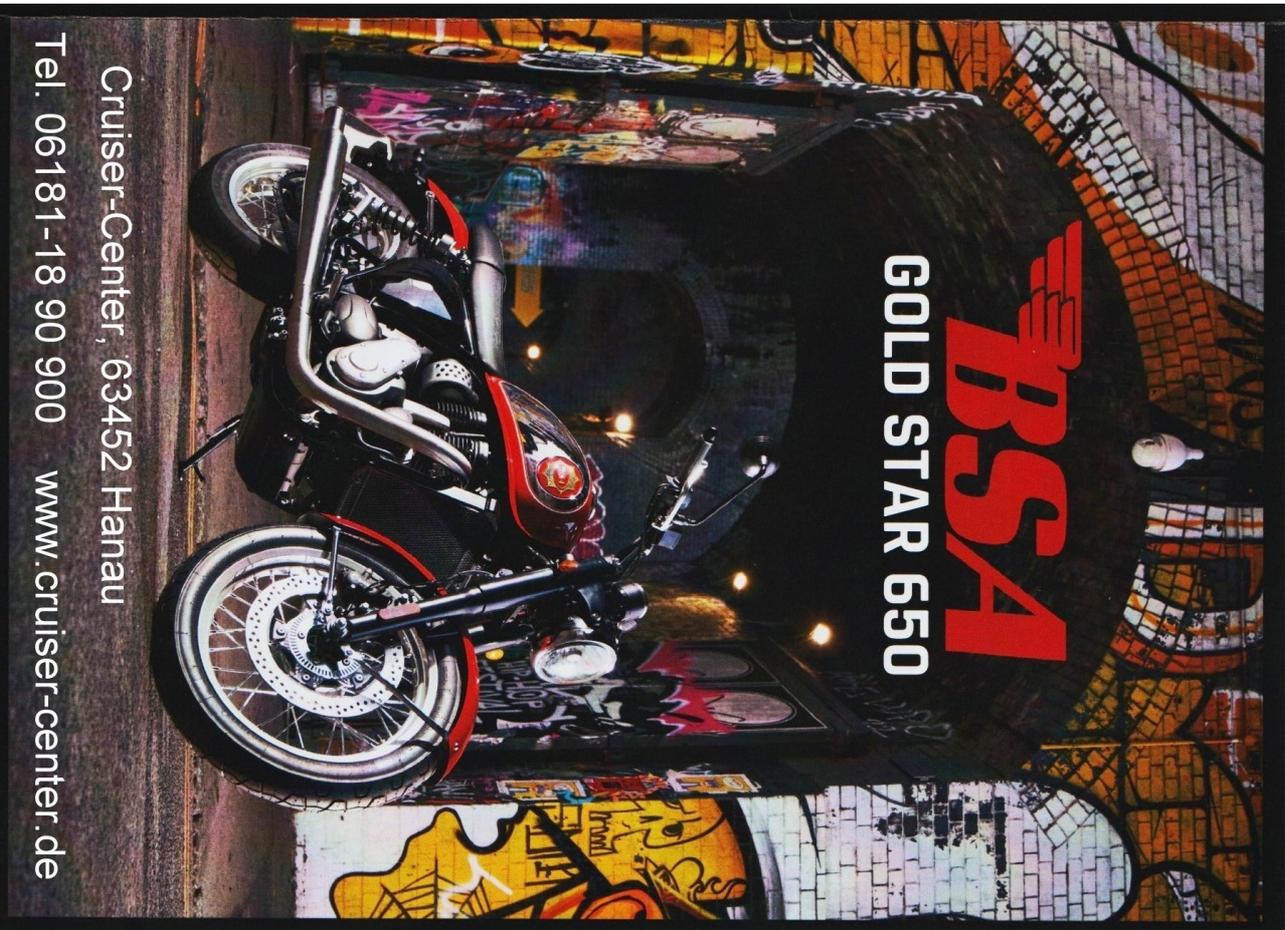
wieder Freude mit dem alten Twin durch die Gegend zu ballern. Da ist alles verbaut was es zum Motorradfahren braucht. Keine Elektronik außer der zuverlässigen Boyer-



Auch die originalen Abziehbilder gab es wieder und so steht die A65, nach 40 Jahren auf der Straße in meinem Besitz, wieder recht ansehnlich da. Ich habe viel erlebt in diesen 40 Jahren im BSA Club, das Meiste war natürlich positiv. Es macht immer

zündung. Noch nicht mal ein Anlasser. Lässt sich alles ohne viel Spezialwerkzeug zerlegen. Die Teileversorgung ist auch recht gut, damit könnte man noch mal vierzig Jahre rumfahren.

Dieter Büttner



Cruiser-Center, 63452 Hanau
 Tel. 06181-18 90 900 www.cruiser-center.de

“THE SOUL OF BIRMINGHAM”

Tauche ein in die zeitlose Welt der **BSA Gold Star**, einem klassischen Motorrad, das den lebendigen Geist von Birmingham verkörpert. Mit seinem Retro-Look und seiner legendären Geschichte repräsentiert dieses Motorrad die rebellische Energie, die durch die Straßen der Stadt vibriert. Begebe dich auf ein unvergessliches Abenteuer mit der **BSA Gold Star**, einer wahren Hommage an Birmingham's unerschrockenen Geist und sein legendäres kulturelles und musikalisches Erbe.

[Zu dem "musikalischen" Erbe muss man vielleicht anmerken, dass dies nicht auf den Auspuffton zu beziehen ist! Es könnte sehr grobe Enttäuschung hervorrufen, wenn man sich den klassisch zwischenden Gold Star Klang vorstellt. Diesbezüglich hat sich der Repräsentant der Fa. Cruiser Center vor dem Anlassen des Motors entschuldigt. - Und recht hat er! - Da ist der Ton einer sehr gedämpften SR500 zu hören und damit ist hier Handlungsbedarf beim Zubehör. Die Shark-Tüten von den Triumph-Twins könnten Abhilfe schaffen. Dieser Auspuffton ist keine Musik!]

Preise nach Modell: 6 599 €, 7 499 €, 7 799 €, 7 999 €



DESIGN

Das klassische Design der BSA Gold Star ist eine Hommage an das goldene Zeitalter des Motorradfahrens und erinnert elegant an die zeitlose Ästhetik, die Enthusiasten seit Generationen fasziniert.

MOTOR
 Der Einzylinder der BSA Gold Star verkörpert die perfekte Kombination aus roher Kraft und raffinierter Leistung, die ein unvergleichliches Fahrerlebnis auf der Straße garantiert.



WENDIGKEIT

Die BSA Gold Star bietet ein außergewöhnliches Handling und kombiniert Präzision mit Agilität für ein reibungsloses und müheloses Fahrerlebnis, ganz gleich, ob auf kurvenreichen Straßen oder in städtischen Umgebungen.



A2-FÜHRERSCHHEIN

Die Zulassung der BSA Gold Star für die A2-Lizenz gewährleistet Fahren uneingeschränkte Zugänglichkeit. Mit einer Leistung von 45 PS benötigt das Motorrad keine Drosselung.

