Heft 11

Juli
August
September
2002

News Of The Quarter

Zeitschrift für Mitglieder des Triumph Motorcycle Owners Club e. V. Germany

„Trink und halt's Maul"

ein Bericht der Bamberg Fahrt

Termine
Berichte
Neuigkeiten

Triumph Motorcycle Owners Club e. V. Germany

Vorstand:

1. Vorsitzender
Klaus Küppers, Blumenstraße 14, 64846 Groß-Zimmern, Tel. (06071) 4 44 17
2. Vorsitzenden Kassierer
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel (09733) 780095
Schriftführer
Michael Kempf, Bruchwiesenanlage 1,66125 Saarbrücken-Dudweiler, Tel. (06897) 73073

Mitgliedschaft im TMOC e . V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von 25,56 € an:

Triumph Motorcycle Owners Club e. V.
Volksbank e.G. Gersprenztal - Otzberg (BLZ 50862703) Konto 1099990

Impressum

TMOC-NEWS
Clubzeitschrift des Triumph Motorcycle Owners Club e.V. Gemeinnützig anerkannter Verein

Sitz des Vereins:
64846 Groß-Zimmern (Amtsgericht Dieburg)

Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:
Achim Ertel, Schlossbergstr. 51, 76857 Ramberg, Tel. (06345) 53 48 / Fax: 75 23
Walter Moreth, Rathausstraße 40, 63456 Hanau, Tel.: (06181) 69 730 / Fax: 69 730,
E-Mail: tmoc-redaktion@online.de

Teilemarkt, Treffen, ILO:
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 78 00 95

Die Mitglieder erhalten die TMOC NEWS im Rahmen ihres Jahresbeitrages.
Preis der TMOC NEWS für Nichtmitglieder 6,50 Euro

NEWS
Beiträge zu NEWS bitte tippen oder wer einen PC hat, bitte in Word erfassen (Arial, Größe 12 Punkt) Diskette und einen Ausdruck einschicken. Fotos als Papierabzüge in SW oder Farbe werden selbstverständlich zurückgeschickt. Artikel können auch per E-Mail inclusive Bilder im JPG-Format (150 DPI Auflösung oder mehr, Logos oder Postscript-Dateien vor Versenden bitte komprimieren ‘ZIP’) an die oben genannte E-Mail-Adresse der Redaktion geschickt werden. Die in der NEWS veröffentlichten Artikel geben nur die Ansichten ihrer Verfasser wieder, diese sind nicht unbedingt identisch mit denen der Redaktion und Organisation. Für die in der NEWS beschriebenen technischen Modifikationen und dadurch eventuell entstehende Schäden übernehmen wir keine Haftung. Der Einsender von Anzeigen/Beiträgen hat diese auf eventuelle Copyrightverletzung zu prüfen, der TMOC lehnt jegliche Haftung ab. Vervielfältigung, Nachdruck, Übersetzung, elektronische Ausweitung sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Es ist wieder mal soweit, das Sommertreffen des TMOC steht ins Haus. Wenn Ihr dieses Vorwort lest sind es nur noch einige Tage bis zum 19.Juli. Ich hoffe sehr möglichst viele von Euch in Reichenbach begrüßen zu können. Wer will kann seine WATOC-Challenge-Teilnehmer-Karte mitbringen und abstempeln lassen. Letztes Jahr hat, glaube ich, allen die da waren gut gefallen. Zumindest waren die Reaktionen mehrheitlich positiv. So bin ich ganz zuversichtlich das wir es, alle zusammen, wieder schaffen ein schönes, angenehmes Treffen auf die Beine zu stellen. Derweilen bereiten

Carsten, Achim und ich uns schon mal auf die Reise zur Triumph Jubiläums Fahrt von Meriden nach Coventry vor um dort den TMOC Deutschland zu vertreten. Wie die Fahrt im einzelnen verlaufen ist werden wir Euch in einer der nächsten News dann berichten.

Euer Klaus

Helfer gesucht!

Für unser Sommertreffen in Reichenbach **19-21 Juli** werden wieder Helfer gebraucht. Wir müssen das Zelt auf und abbauen, die Kasse besetzen, Getränke ausschenken etc.
Nur wenn alle mit anpacken können wir das schaffen ...
Bitte meldet euch bei Manfred Groß oder Klaus Küppers und sagt uns welche Arbeit ihr übernehmen wollt.

Danke
Der Vorstand

Termine 2002

19 & 20. Juli, Sommertreffen in Reichenbach, Naturfreundehaus.

November: Abschlusstreffen

7 Juli	Centenary Run TOMCC **UK** Coventry
5-7 Juli	Britannia Rally TOMCC **Norway**
5/6/7 Juli	Beezumph Rally TR3OC, Cadwell Park
12/13/14 Juli	Rabbit Rally Icklesham east Sussex. TOMCC **UK**
13.& 14. Juli.	**100** Jähriges Triumph Jubiläum, Coventry Jubiläums Fahrt **England**
26-28 Juli	Albion Rally Fyn, **Denmark**
9/10 August	Britannia Rally TOMCC **Sweden**, Sollebrunn
16-18 August	100th Anniversary Rally Triton Club LeMans, **France**
16-18 August	Britannia Rally TOC **Denmark**, Rodkaersbro
31 Aug/1 Sept	Bonneville Rally.TOMCC **Belgium**, Bonneville
13-16 Sept.	Mablethorpe TOMCC centenary rally TOMCC **UK**
14-15 Sept.	Amaland-Treffen TOCN, **Holland**
4-5 Okt.	Concorde rally TOMCC **UK**, Weston Super Mare

Innhalt:

Vorwort vom Präsi S. 3

Aufgemerkt S .4

„Trink und halt's Maul“, ein Bericht der Bamberg Fahrt S. 5

Servus Kollegen S. 8

Mitgliederprofil S. 11

Internet und Leserbriefe S. 12

International TMOC-News S. 13

Einladung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung S. 16

Eine Trifield, deren Bau durch „Motorcycle Mechanic“ angeregt wurde S. 17

FRENCH CONNECTIONS UND BRITISH OPEN
Ein Bericht vom Coupés-Moto-Legende, Rennstrecke Linas - Monthlery am 25 und 26 Mai 2002 S. 21

Triton, Teil 4 S. 25

Watsonian Sidecars, Teil 2 S. 26

Squire -Bonnie S. 30

Advertising Sponsoring S. 35

Das Letzte letzte Seite

Aufgemerkt!

Servus Kollegen,
ich habe wieder ein bisschen was zusammengesucht,was man so als Motorradfahrer wissen sollte oder einfach nur interessant ist.

Noch was
- bezahlt bitte eure Clubbeiträge! Danke!!!

Gruß Igel

Kaum zu glauben, aber wahr **Harald Schmitt** bekam Ärger mit der Polizei, weil er als Jugendlicher sein Mofa frisiert hatte.Er hatte in einer Fernsehshow die Jugendsünde stolz gestanden und witzelte, daß er inzwischen frei wäre, selbst wenn er damals lebenslänglich bekommen hätte. Ein Polizeihauptmeister aus dem Kreis Ludwigsburg hatte keine Hemmungen und leitete daraufhin ein Strafverfahren ein.Die Polizeidirektion Ludwigsburg zeigte jedoch wenig Verständnis für den Kollegen, brach die Verfolgung wegen Verjährung ab und nahm ihrerseits disziplinarrechtliche Ermittlungen gegen den Beamten auf.

Für die Englandfahrer

London erhebt City Maut London wird zu einer Stadt für Einspurige. Behörden und private Firmen bieten ihren Mitarbeitern Dienstmotorräder statt eines Dienstwagens an, damit diese weniger Zeit im Stau verbringen und geringere Parkplatzprobleme haben. Jetzt ist die Maut für Autos beschlossene Sache. Um dem Verkehrinfarkt Herr zu werden, erhebt London ab 2003 für Privat-PKW eine Gebühr von fünf Pfund (8,30€) für die Zufahrt zur Innenstadt.Bis zu 50000 Autos rollen stündlich in die City, die sich so um ca. 15% verringern soll.Motorräder und andere Einspurfahrzeuge dürfen aber nach wie vor kostenlos durch die dann hoffentlich freieren Straßen von London fahren

Noch was

Gewährleistungspflicht auch bei Oldtimern

„Die Garantiefrist wird vom Gesetzgeber auf zwei Jahre verlängert.“ Diese Halbwahrheit ließt oder hört man in letzter Zeit öfters. Richtig ist, daß ab dem 1. Janunr 2002 die gesetzliche Gewährleistungspflicht für alle Produkte von bisher einem halben Jahr auf mindestens zwei Jahre angehoben wird. Gewährleistung ist gesetzlich vorgeschrieben und enthält das Recht auf Rücktritt vom Kauf oder auf Preisminderung. Garantie hingegen ist eine freiwillige Leistung des Herstellers.

Was deutlich vom bisherigen Recht abweicht ist, daß ein Händler auch bei gebrauchten Produkten künftig Gewährleistung geben muß, und zwar mindestens für ein Jahr.Bei dem Kauf eines Oldtimermotorrades ab dem 1. Januar gilt nicht mehr die Klausel „unter Ausschluß jeglicher Gewährleistung“. Alter und Laufleistung des Zweirades spielen keine Rolle, wohl aber die vertragsmäßige Beschaffenheit. Sichert ein Verkäufer also bestimmte Eigenschaften zu, muß er sie auch gewährlei-sten. Ob dies insbesondere bei Oldtimern in der Praxis durchsetzbar ist, scheint zumindest zweifelhaft.

Die Regelung gilt nur zwischen gewerblichen Verkäufern und Privatkunden. Der Handel zwischen Privatpersonen ist davon nicht betroffen. Hier kann weiterhin Gewährleistung vertraglich ausgeschlossen werden. Auch für Reparaturarbeiten muß künftig eine Gewährleistung gegeben werden egal, ob neue oder gebrauchte Teile eingebaut werden. Kostenvoranschläge dürfen grundsätzlich nicht in Rechnung gestellt werden.

Neumitglieder

Im zweiten Quartal des neuen Jahres können wir

Burkhard Cox, Viersen
Alfred Felkel, Filderstadt

als Neumitglieder ganz herzlich begrüßen !

(Eigentlich hatte ich aufgrund des Berichtes in „MARKT“ im Mai diesen Jahres auf eine größere Resonanz gehofft ...) **SF**.

! Da wieder einige Beitragszahler im Rückstand sind weist der Vorstand darauf hin daß die säumigen Beiträge bis 1. August 2002 entrichtet sein müssen, da ansonsten die Mitgliedschaft im TMOC erlischt. !

„Trink und halt´s Maul“

Die erste offizielle Memberausfahrt sollte unseren Club zum „Weltkulturerbe“ und Biermekka Bamberg führen. Karlheinz hatte vorsorglich 6 Doppelzimmer mit Garage reserviert. Ob diese reichen, sollte sich noch zeigen.

Warten auf die zwei aus Aschaffenburg

Doch erst einmal mußten wir, ein Pfälzer (Carsten) und einer der in der Pfalz wohnt (Michael), am Vortag nach Groß-Zimmern zu unserem Präsi anreisen, um die Strecke etwas abzukürzen. Denn es sollte, so der Plan, samstags um 9 Uhr, also mitten in der Nacht in Aschaffenburg losgefahren werden. Wir starteten in Bad Dürkheim und ca. 1 ½ Stunden später standen wir bei Klaus auf der Matte, der uns mit einem großen „Hallo“ begrüßte. Bevor wir Stellung hinterm Biertisch beziehen durften, mußten wir erst einmal die gesammelten Werke und die Wirkstätte besichtigen. Nach getaner Arbeit und viel Benzingeschwätz konnten wir dann endlich unser erstes Bier (ein Schmucker) gegen 21:30 Uhr zu uns nehmen. Durch den Grillgeruch angelockt, gesellten sich noch ein paar Kumpel von Klaus dazu, so dass schnell eine illustre Runde zusammen war. Gegen Mitternacht war die Kiste Bier leer und wir rollten uns in unserem Lager zusammen, das uns Sigrid bereitet hatte.

Am nächsten Morgen zeigte sich der Himmel ziemlich bedeckt. Für den Nachmittag waren Wolkenbrüche über Bayern angesagt und wir waren gespannt, wie naß wir wohl werden würden. Am Frühstückstisch erzählte uns Klaus, dass wir zu acht sein würden und der Treffpunkt kurzfristig für alle außer Zens und Karlheinz nach Elfenfeld verlegt wurde. Um 9:30 Uhr wollten wir uns dort mit den beiden aus Aschaffenburg gestarteten sowie mit Ulrich, Wolfgang und Igel treffen. Die 3 letzteren waren schon da als wir eintrafen. Igel hatte zu diesem Zeitpunkt schon 2 Stunden mit der Anfahrt verbracht. Als nach einer halben Stunde noch immer nichts von den beiden anderen zu sehen war und Ulrich schon ganz aufgeregt im Kreis lief, schickten wir Wolfgang weg, um nach dem Rechten zu sehen. Gegen 11 Uhr tauchten die beiden auf und kurze Zeit darauf war auch Wolfgang wieder da. Schuld war nicht falsche Absprache, wie vermutet, sondern ein gerissener Gaszug, der erst aufwendig repariert werden mußte. Glücklich vereint ging es endlich Richtung Osten los, denn die Wolken über uns wurden immer dichter. Am Main entlang sollte es über Wertheim über Würzburg gehen. Vor Würzburg wechselten wir den Kurs in Richtung Norden, da uns Zens in Karlstadt verlassen wollte.

In diesem malerischen Städtchen machten wir auch Rast, um uns für die Weiterfahrt nach Bamberg zu stärken. Weiter ging es über Volkach und Ebrach Richtung Bamberg. Hatten vorher Ulrich und Zens den Troß angeführt, übernahm jetzt der Organisator dieser Tour mit seiner Hinckley-Triumph die Spitze und die Gangart wurde etwas sportlicher. Beim nächsten Tankstop wurden erste Stimmen laut, es ginge doch etwas zu schnell voran. Da aber Igel auf

seinem Chopper nichts gegen das Tempo einwendete, ging es im gleichen Tempo weiter, so dass wir schon gegen 17:30 Uhr vor unserem Hotel vorfahren konnten. Igel zeigt sich recht glücklich, dass sein Motor gehalten hatte. Erst jetzt rückte er damit heraus, dass sein Topend erst am Vortag fertig geworden war und er eigentlich seinen Motor einfahren wollte!!!

Beim Einchecken stellte sich heraus, dass nicht genug Betten reserviert waren. Statt 6 Doppelzimmern waren es nur 6 Betten. Karlheinz erklärte sich, obwohl nicht Schuld, kurzerhand bereit zur Not auch auf dem Boden zu schlafen und wurde erst einmal in ein Zimmer dazugenommen.

Eine dreiviertel Stunde später fanden wir uns im SCHLENKERLA wieder. Obwohl wir erst vorhatten, Bamberg ein wenig zu Fuß zu erkunden, war dies doch schnell dem Wunsch gewichen, ein Rauchbier zu trinken, für welches Bamberg so bekannt ist. Im Anschluß gab es erst einmal etwas Deftiges zu essen, wozu natürlich auch wieder Rauchbier serviert wurde. Nach dem Essen spaltete sich die Gruppe in 2 Lager. Während die einen lieber weiter Rauchbier trinken wollten (die Namen werden hier jetzt nicht genannt), machten sich die anderen zu einem kleinen Stadtrundgang auf, um zu sehen, ob Bamberg die Auszeichnung „Weltkulturerbe“ auch verdient hat. Tatsächlich muss ich sagen, dass Bamberg und hier insbesondere die schöne Klosteranlage uns gut gefallen hat und die Stadt wohl zu den schönsten in Deutschland zählt.

Nach dem Rundgang fanden wir uns alle wieder im SCHLENKERLA ein, wo uns Klaus, mit einer Zigarre im Mund und den Worten „Das ist mir zu viel Kultur“ empfing. Bis zum Rausschmiß wurden noch einige Bier vertilgt und viele Stories zum besten gegeben: So könne ein Teilnehmer der Gründungsversammlung, der dort gegen die Mitgliedschaft von Hinckley-Fahrern wetterte, mittlerweile selbst solch eine Maschine sein eigen nennen. Nicht zu glauben!! Vermutlich hatten wir zu diesem Zeitpunkt das ein oder andere Bier zuviel getrunken.

Ohne Klaus, der ins Bett wollte, ging es im Anschluß in ein irisches Pub, wo ein Alleinunterhalter mit Gitarre 70er und 80er Jahre Hits in alter Manier zum besten gab. Hier entstand auch die „Überschrift“, als ich bei Karlheinz mit meinem Wunsch nach einem Guinness, ein Weizen und den obigen Spruch erntete.

Gegen 3:30 Uhr waren wir endlich wieder im Hotel und alle froh, in die Betten steigen zu dürfen. Karlheinz hatte Glück,

ein reserviertes Zimmer wurde frei, in welches sich dann Karlheinz und Igel einquartierten.

Am nächsten Morgen tröpfelten wir dann nach und nach am Frühstückstisch ein. Insbesondere Igel sah etwas mitgenommen aus und er beklagt sich, etwas wenig Schlaf bekommen zu haben. Anscheinend hatte er in dieser Nacht seinen Meister gefunden (schnarch ...). Nach viel Kaffee und Öl für die Ladies ging es dann gegen Mittag wieder los. Igel verabschiedete sich noch in Bamberg von uns, um nicht wieder einen Umweg über Aschaffenburg fahren zu müssen und um nicht vielleicht doch noch seinen Motor zu riskieren. Nachdem uns der Regen am Vortag auf Grund des hohen Tempos nicht einholen konnte, hatte es in der Nacht in Bamberg richtig gegossen. Doch das Glück war uns hold, als wir Bamberg verließen, verzogen sich die letzten Wolken und kurze Zeit später kam sogar die Sonne raus. Die gleiche Strecke zurück ging es wieder am Main entlang, wo wir irgendwo bei Wertheim noch einmal einen Stop einlegten. Sogar das Parken klappte diesmal besser. Standen wir am Vortag noch rum, als gehörten wir nicht zusammen, standen die Ladies diesmal schon nebeneinander.

Vor Amorbach trennten sich dann unsere Wege. Während die Hessen nach Aschaffenburg abzweigten, machten Carsten und ich noch einen Abstecher durch den Odenwald, um dann gegen 21 Uhr wieder in Bad Dürkheim einzutreffen. Alles in allem war dies eine gelungene Ausfahrt und alle waren sich einig, dass dieses an einem anderen Ort wiederholt werden müsse. Noch einmal ein großes Lob an Karlheinz.

Euer Michael Ochs

Und was lernen wir daraus? Englische Ladies sind besser als ihr Ruf, ein Gaszug kann schließlich jedem mal reißen.

Sollte eine Triumph schlecht anspringen, so liegt es nicht am Mikuni-Vergaser, sondern eventuell am Bein des Fahrers.

Servus Kollegen

Ich wollte euch nur mal mitteilen wo ich dieses Jahr so hinfahren will(so der Triumphgott es will). Erster Termin ist schon dieses Wochenende, D.H. 14.-16.Juni Brit Bike Meeting in Rheden. War ich letztes Jahr schon-war gut!Rheden liegt zw.Hildesheim und Alfeld. Will ich samstagmorgen starten.

Nächster Termin sind die T-days in Belgien-immer eine Fahrt wert!29.Juni bis 1.Juli Die T-days finden in Klein Brogel,Peer statt.Das liegt ziemlich grob zw. Maastricht und Brüssel-also nicht so weit(ich war schon oben an der Kanalküste-war 'ne lange Tour).

Als Fernziel habe ich gedacht ich fahre dieses Jahr mal zu den Franzosen.In Dänemark war ich jetzt schon zweimal.Für Interesierte übrigens sehr zu empfehlen.Beide Treffen sind übrigens am selben Termin.16.-18.August. Das französische Treffen findet in der Nähe Le Mans statt.Von mir aus ca. 1200km-also Donnerstag nach der Arbeit Abfahrt.

Wenn jemand Lust und Zeit hat bitte bei mir melden. Tel.:09733/780095

Gruß Igel

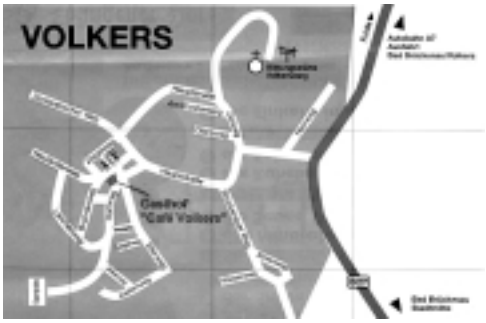
RUN AROUND THE RHÖN

TRIUMPH

Tour durch die hessische und bayrische Rhön vom 13.10 bis 15.10.2002

Servus Kollegen,
da die Tour von Aschaffenburg nach Bamberg so super geklappt hat,danke Karlheinz! ,habe ich mir gedacht eine Tour durch die Rhön wäre auch nicht schlecht.

Geplant ist die ganze Tour als Rundtour. Ausgangspunkt ist das bekannte Cafe Volkers in Volkers bei Bad Brückenau. Start ist



Samstagmorgen 14.Oktober um 10Uhr.Für die Leute mit weiterer Anreise stehen auch schon Freitag Zimmer bereit. Preis 18€ Übernachtung mit Frühstück pro Person. Die Motorräder können in der Garage untergestellt werden.

Die Tour soll uns von Volkers aus ins benachbarte hessische Ausland führen, wobei wir als erstes Ziel die Wasserkuppe- zum Mittag machen- anfahren werden. Dort oben können wir uns dann die Leute mit den komischen fliegenden Kisten angucken, selber mitfliegen, Bobbahn fahren oder das Museum besuchen.
Gegen 14Uhr brechen wir dann Richtung Kreuzberg auf, wo wir so gegen 17Uhr für eine Brotzeit einlaufen werden

Danach geht es dann wieder nach Volkers, wo wir dann gemütlich den Tag ausklingen lassen wollen.

Also, wenn ihr Interesse habt meldet euch bitte bei mir bis spätestens 8. 10. 2002 bei mir unter
Tel. :09733/780095

Gruß Igel

7# T-Day's

!!!!! LIVE ON STAGE SATERDAY EVENING !!!!!

LIVE BAND

AND SPECIAL ACT

This will be T-Day

June

28-29-30 2002

Heidestraat 1

KLEINE BROGEL, PEER BELGIUM

- **B.B.Q., SILLY GAMES, ENGLISH BREAKFAST, COCKTAIL BAR**
- **MOTOR RUN with visit to MOTOMUSEUM**
- **ALL BRITISH & CLASSICS WELCOME !**

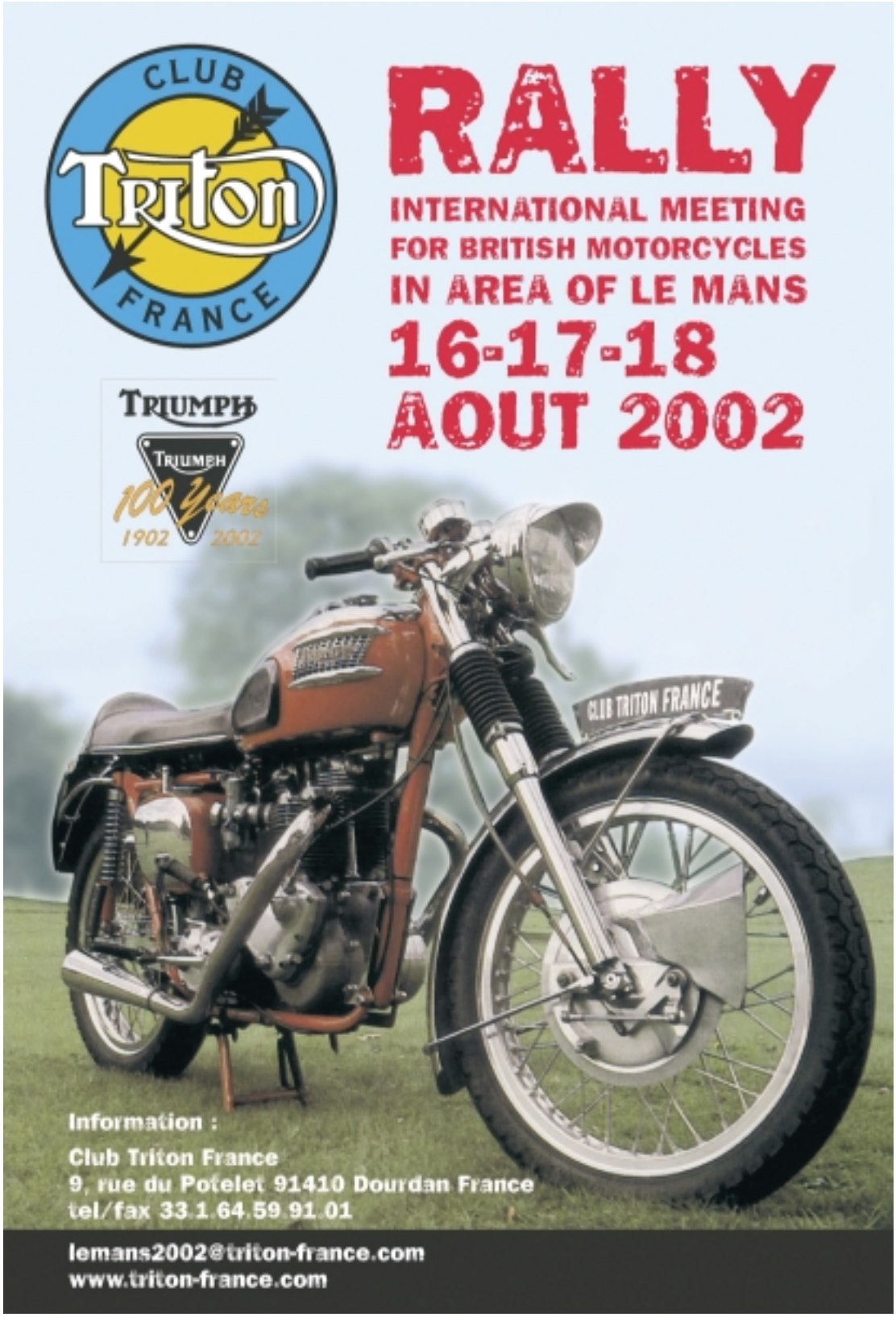
Motorcycles TRIUMPH Owners Club BELGIUM

Info : SIMONS GUY TEL / 0032 11 636780
GSM / 0032 478 623069
PEETERS ROGER TEL / 0032 11 632715

Vrij van zegel art. 140

Wer bis August 2002 seinen Clubbeitrag nicht bezahlt hat fliegt raus und bekommt auch keine News. Basta ...

The rally organised by Club Triton France will be hold the 16 17 18 august 2002 close to LE MANS and counts for the WATOC (World Association of Triumph Owners Clubs) challenge. The meeting is open to anyone on a classic British bike, and to members of clubs affiliated to WATOC. It will be the occasion to celebrate the 100th anniversary of Triumph. There will be a Triumph Bike show, a special caféracer-show, free camping with all sanitary, band on saturday, foods will be provide , ride-out ,trofees, t-shirt, drinks will be at reduced prices ... It will also be possible to stay at a gite (2 kms from the site).



Jens Wirl
Schlesienstr. 31
97346 Iphofen

Emil: zens@surfeu.de

Mitgliederprofil

`Ne Triumph. Klar. Was auch sonst. `Ne Norton vielleicht. Aber die Dinger sind ja höllisch teuer, das kann sich ja kein Mensch leisten. Und ich als armer Student schon gar nicht. Aber was englisches muss schon sein, Ehrensache für einen Englandfetischisten wie mich.

Trotzdem, verdammt, noch 7 Jahre warten, bis endlich der Geldsegen in Form einer Lebensversicherung fällig wird und die Triumph in greifbare Nähe rückt. Solange muss es mein alter (und treuer) Reiskocher wohl noch tun und ich neidisch jedem englischen Motorrad hinterher schauen (und hören).

Machen wir einen Zeitsprung vom Jahre 94 ins Jahr 2001.

JAAAA, nur noch wenige Monate bis zu meinem 30sten, die so lange ersehnte Triumph (mittlerweile steht es fest, es darf kein anderes Moped sein!) dominiert mein Denken. Und ausserdem werde ich, so ganz nebenbei, um diesen Dreh herum auch das erste Mal Papa.

Das Studium der Kaufanzeigen wird fast schon zelebriert: sieben Jahre hab ich auf den Moment gewartet, da muss das denn auch alles perfekt sein. Am besten eine TR6 oder eine T120, nicht jünger als 68/69, möglichst original und unverbastelt und schon gar keine mit Starrahmen.

Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Wir schreiben den 6. 5. 2001. Anzeige entdeckt: T120, Bj 56, Boyer, Neuaufbau, alles original etc., etc., Standort Hof, Preis: günstig Geld. Natürlich da gleich angerufen und die gute Nachricht erhalten „Jaja, die ist noch da“. Vier Tage später, am 9. 5. 01, sitze ich mit schlechtestem Gewissen im Auto in Richtung Hof, während meine bessere Hälfte mit einem leichten Ziehen im Bauch im heimatlichen Iphofen verweilt (errechneter Geburtstermin unserer Tochter: 13. 5.).

Lange Rede, kurzer Sinn: die vermeintlich originale T120 ist eine TR7RV und dazu noch ein kompletter Eigenbau - im Starrahmen. Glaubt ihr an Liebe auf den ersten Blick? Ich spätestens seit diesem Tag schon. Also die Lady gekauft, einen Abholtermin ausgemacht und mich schnell auf die Socken Richtung Heimat gemacht, man will ja schliesslich bei der Geburt seiner Tochter dabei sein.

Mein roter italienischer Sportwagen (UNO) hat dann in Bamberg zu guter letzt auch noch sein Leben ausgehaucht (im Kotflügel eines Golfs), so dass ich denn die letzten Kilometer mit einer freundlichen Leihgabe des ADAC heimwärts schipperte. Zu Hause angekommen gleich nachgeschaut - Bauch noch da, Kind noch drin, Frau geht's gut, und mir gedacht: „Was war jetzt das für eine Sch...-Aktion“. Egal, es war ja alles gut gegangen, und ich hab jetzt eine Triumph - d.h., noch nicht ganz, die will ja noch abgeholt werden. Also, zwei Wochen später (Frau und Kind sind mittlerweile wieder zu hause) mit Kumpel Stefan (Ssssssalü!!) und Anhänger wieder gen Hof gefahren, Moped aufgeladen, Kaufvertrag gemacht, bezahlt und mit seligem Grinsen nach hause gefahren. Naja, der Rest des Tages wurde dann mit einigen Bierchen im heimischen Hof (...diesmal nicht die Stadt ...) vor der Lady verbracht, ihr kennt das ja.

Des Morgens drauf werde ich um unchristliche Zeit vom Telefon geweckt. „Wer so früh anruft, der beisst auf Granit!“ -

gedacht und wieder rumgedreht. Doch spätestens, als ich über den Anrufbeantworter die Worte „...Triumph ... mein Eigentum ... kein Recht zum Verkauf ... zurückgeben ...Gericht“ höre, ist der Kater mit einem Schlag verflogen. Mit zitternden Fingern dann den Typen zurückgerufen, der mir erzählt, ich hätte das Moped unrechtmäßig erworben und der Mensch, der mir die Lady verkaufte, hätte dazu überhaupt kein Recht gehabt und außerdem geht die Sache ja sowieso vor Gericht und überhaupt. Mich sicher fühlend, weil im Besitz sämtlicher Papiere samt Kaufvertrag, hab ich dann den freundlichen Mann von der Rechtschutz angerufen, der mir versicherte: „Herr Wirl, wir übernehmen!“.

Das Ende vom Lied: ich hab von diesem dubiosen Terroranrufer nie mehr was gehört, die Lady und ich haben bis jetzt wunderschöne 6.000 Km. miteinander verbracht, bleibt nur noch zu sagen:

WIR WERDEN NIE MEHR AUSEINANDERGEHN ...!!!

Grüße, Zens

Guude alle zusammen,

wie ihr alle wißt steht unser Treffen vor der Tür. Natürlich gibt es da wieder einiges zu tun, vom Zelt auf/abbau über Getränke Ausschank, Kasse, Musik, Feuerholz bis hin zu den kleinen unerwarteten Problemen die ad hoc gelöst werden müssen. Bitte laßt Manfred oder mich wissen was und wann ihr helfen möchtet, damit wir das vorplanen können.

Besten Dank im Voraus
der TMOC Vorstand

Internet und Leserbriefe ...

...Hello there

I found your address on the internet, and thought you may be interested in the exhaust systems that I make. I do all of the original exhaust systems for the 70's models British Bikes, including all of the Triples.

I also make three into ones for the Triples and two into ones for the Bonnie and Commando twins. I have attached some files outlining the models that I make. They also contain a bit about myself, and how I go about making my pipes. I have a T160 which I have had for over 24 years now, I personally am deep into the Triples.

Have a look in the Gallery at **www.triplesonline.com** for some photos and information on my 1000 cc engine and bike. If I can be of any service to you regarding pipes please feel free to Contact me.

Regards Paul.

Bryant Manufacturing
Clark Road. R.D.1 Ngaruawahia.
2171 New Zealand
Ph. **64-7-824-8105, Fax **64-7-824-8135, 025-242-0781.
www.vikingexhaust.com
Engineering, Artistry and Craftsmanship

Hallo, Freunde und Kollegen!

Sicher habt Ihr euch gewundert, dass ich so lange nichts habe von mir hören lassen. Das hatte einen triftigen Grund: Ich habe kurzfristig beschlossen, mich aktiv für unsere Umwelt einzusetzen.

Gestern morgen habe ich einen Werbespot mit Günter Jauch gesehen dem zu entnehmen war, dass die Krombacher Brauerei und Greenpeace ein beispielloses Projekt zur Rettung des Urwaldes ins Leben gerufen haben: Für jeden getrunkenen Kasten Krombacher Bier werden sie 1m² Urwald retten.

In mir erwachte sofort der bisher tief in meinem Innersten verborgen gewesene Naturfreund und Umweltschützer und so beschloss ich, auch meinen Beitrag zur Rettung der Urwälder beizutragen. Während ich so mit der Rettung des einen oder anderen Meters Regenwald beschäftigt war, kam meine Freundin nach Hause. Bei der anschließend geführten, hitzigen Debatte mit ihr machte ich vermutlich die gleiche Erfahrung, wie Tausende andere Umweltschützer vor mir auch: Ich stieß auf völliges Unverständnis. Der Urwald schien ihr völlig egal, mein Engagement für die Natur und das Leben aller Menschen lehnte sie völlig ab. Sie wollte nicht verstehen, dass man eine so große Aktion wie die Rettung der Natur nicht aufschieben kann, ganz gleich, ob es erst Vormittag ist oder nicht.

Da sie in keinster Weise einsichtig war und man(n) bereit sein muss, für die Vollbringung solcher Taten Opfer zu bringen, verließ ich das Haus. Niedergeschlagen, nein traurig, lief ich zunächst ziellos umher. Angst

Weiter Seite 15

On 8th National Rally of Triumph Owners-Motorcycle Club of New Zealand

1st, 2nd, 3rd February 2002. The rally sight was on the North Island of New Zealand approx 150 Km from Wellington, the capital of NZ and our arrival point on the ferry from the South Island were we had spent the first few days of our holiday. I'd been in touch with Roger McQuitty, one of the organisers of the rally for a few weeks before and we'd agreed we would phone when we were close and he would come and guide us in. Well I'm glad we did, as I doubt we would have ever found it, as the site was right in the middle of a large national park called Totara Reserve, which is 405 hectares of forest. To say it was picturesque doesn't do it justise. On the actual site there were small basic cabins on three sides of the site and a large hall on the other side, which is, were meals and the bar were. Friday night was a quite night as people arrived from all over the two islands. There as a disco and bar to get people in the rally mood. The club were a bit apprehensive of the weather as they had had one of the wettest summers for many a year, but it turned good with a bit of drizzle and cloud but still warm enough for some to sleep without tents, or maybe that was something to do with the alcohol? Saturday dawn came round too quickly for some with breakfast starting at 8.00 am so everyone could get some thing to eat before the ride out which left for a 3 hour run at 10.30. On Friday we already had around 70 bikes in through the gate and on Saturday the numbers went up to around 150 with a few just coming for the day. The majority of bikes were Meridan Triumphs from the sixties and Seventies with some nice Bonnie's, Tiger's and Tridents, all T150's. There were around 20 newer Hinckley machines with 3 of the new Bonnies and even a 600TT which according to the kiwi's was possibly the only one in New Zealand, it has not exactly been a big seller down here although quite few people were interested in the new baby Speed Triple based on the TT600 that's due out soon. We also had around ten Harley's and a solitary jap bike a Kawa 1300. Other British makes were represented by a nice 66 BSA US spec. 650 Spitfire, a couple of original Commandos and a very tasty 1954 Triton the building of which was a sorry tale of parts that didn't fit, many from the UK, and lots of extra work as a result. On returning from the run we had the games which kept everyone entertained for a hour or so with Barrel races, riding Darts, Tug of War and a couple of games which were popular involving drinking glasses of beer as fast as possible. My only comment is that having seen the Kiwi Ladies Tug of War team in action, don't mess with them ...Leon with a very nice T150V got a bit too enthusiastic and took out his pillion footrest, hanger and all; there will be a bit of welding to do when he gets home. The New Zealand club use the opportunity of the

Gerries Daytona from Oz.

Neil and Leon in Silly Games

annual rally as a time to hold their Annual Meeting when they vote on their new committee and this year saw Claire Morrell moving from long time secretary up to president taking over from Dave Nicholson. Once again food was provided for the evening meal at very cheap prices and everyone filled up in time for the band Rockit 88 in the evening. The prize giving saw quite a few of the normal best Meridan, best Hinckley, best Triton, Best pre-unit and best non-triumph awards with some really tasty trophy's made by Spanner who had also made some special 100 year anniversary badges. There were hard luck awards for Glyn from Auckland who holed a piston on the way down, one to Steve who ran out of fuel, and a can of Chain lube for Neil whose chain broke while doing the bike games. Normally Long distance awards at New Zealand rallies go to people within the country as unlike in Europe it is slightly more difficult to get there from other countries but this year Long distance Member award went to Gerry who now works over in Northern Territories in Australia but used his holiday in New Zealand to attend the rally and renew old acquaintances. Gerry turned up on a nice T595 with quite a few tuning parts from Jack Liley's in the UK who he says are quicker at getting stuff to him then some of the Kiwi dealers. Long distance non-member went to Malcolm Engelman who was over on a rather special visit from Alberta, Canada to marry his Kiwi fiancé in a few weeks time. The evening lasted long and late in to the night with the beer and the music going well into the early hours. Next day there were some bad heads knocking about but the site cleared quickly as in New Zealand most people had a long way to travel, and as I have discovered it isn't possible to travel as quickly as in Europe. I would very much like to thank the New Zealand Club for the welcome they extended to me and Chris, the host branch Manawatu worked hard to make the rally a success and our special thanks go to Roger, Maryanne and Cameron, Vicki and Andre, Spanner and Pauline, Neil, Donald, Gary and Cherie, Kev and Lisa, Jack and Leon. Hopefully someday we will return.

Best wishes
Geoff Walton
WATOC Coordinator

EINLADUNG

Zur

Außerordentlichen Mitgliederversammlung des TMOC Germany e.V.

Gemäß § 6 der Satzung des Triumph Motorcycle Owners Club Germany e.V. findet anlässlich des Jahrestreffens am Naturfreundehaus Reichenbach/Odenwald am

20. 7. 2002

eine Mitgliederversammlung statt. Sie beginnt um 10:45 Uhr.
Zweitaufruf ist um 11:15 Uhr.

Tagesordnung:
1. Begrüßung
2. Wahl eines Kassenwartes

Der Vorstand

beschlich meine Gedanken. Angst um die Wälder. Verzweiflung machte sich tief in meinem Inneren breit, denn mit jeder verstrichenen Minute hätte ich wieder einige Quadratzentimeter unwiederbringlicher Natur retten können. Die Angst schnürte meine Kehle zu, die Verzweiflung ließ meinen Hals austrocknen. Wie groß war da meine Freude, als ich unerwartet auf eine Versammlung gleichgesinnter Umweltaktivisten traf! Ich erkannte sie sofort, denn als Zeichen ihrer Verbundenheit hielten sie alle eine Flasche Krombacher in der Hand, die sie demonstrativ leerten. Schnell nahmen sie mich in ihre Mitte auf und so erfuhr ich sehr bald, dass einige von ihnen sich bereits seit Jahren mit der Rettung ganzer Kontinente beschäftigen, unbeachtet von der Öffentlichkeit, genau hier, an diesem Kiosk! Ich bewunderte die Zeichen ihres teilweise jahrelangen Kampfes: Die von den Entbehrungen ausgemergelten Körper, die zum Aufforsten nötigen, prallen Bäuche, der Geruch nach Jahrtausende altem Urwaldboden, die mannigfaltigen Insekten und ich übersah auch nicht, dass sich einige beim Kampf um die Natur wohl die Zähne ausgebissen hatten. Nachdem wir zusammen eine ungefähr tennisplatzgroße Menge natürlichem Urwaldes gerettet hatten, stellte ich fest, dass der Schutz und die Rettung der Umwelt ihren Tribut zollten. Durch das lange stehen schmerzten meine Füße, die Waden krampften, selbst die Zunge war durch die langen Debatten in ihrer Funktionsweise beeinträchtigt: Ich hatte immer größere Mühen beim Aussprechen der großen Buchstaben eines Satzes oder Wortes. Aus diesem Grund beschloss ich, die Versammlung zu verlassen und machte mich auf die Suche nach weiteren Mitstreitern. In einer Gaststätte

Weiter Seite 20

Norwegian BRITANNIA

RALLY 2002

28-30. june

at Gansvika Kro, Fet kommune

Food, beer ++, livemusic, happenings, etc.
PS: Bring your swimwear!
Camping available.

BRITANNIA
RALLY
2002
N

For more information,
please contact Nils Hope
nils.hope@bundebygg.no
Phone: +47 97 16 60 86

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C.
NORWAY

Non-Brittish bikes will be kindly, but firmly, placed at our special guest parking.

Eine Trifield, deren Bau durch „Motorcycle Mechanic“ angeregt wurde

Von Peter Watson, aus Classic Bike 12/89

Aus der Vergangenheit zu lernen ist ein seltsamer Vorgang. Während Archäologen Keramik-scherben prüfen und Militär-Historiker die Austragungsorte von mittelalterlichen Gemetzeln abschreiten, blättern Motorradfreunde zurückliegende Ausgaben von alten Magazinen durch, auf der Suche nach Ideen. Der Motorradschrauber David Noble wurde in den Seiten von "Mo-torcycle Mechanic" fündig.

Dieses 1959 erstmalig erschienen Magazin erfüllte die Bedürfnisse von Generationen briti-scher Motorradfahrer, die ihre Mopeds auseinanderreißen wollten auf der Suche nach mehr Geschwindigkeit, Leistung, Zuverlässigkeit und verbessertem Handling. Als eine Quelle von Ideen - guten, schlechten und nicht selten gefährlichen - war es konkurrenzlos!

Die Seiten mit den technischen Ratschlägen sind auch heute noch faszinierend zu lesen, ebenso wie die interessante Palette von Lesertips, die in der Rubrik „Guinea Gimmicks“ zusammengefaßt waren. Meine Lieblingsserie war immer das „Reader's Special“. Der großzügige Verleger des Magazins zahlte auch eine Guinea -ca. 1,05 Pfund - für jedes auch noch so ver-schwommene Foto einer Triton, einer Norvin oder eines ähnlichen Umbaus. Was Dave's Phantasie besonders auf sich zog, war ein Foto von Alan Willimot's netter Royal Enfield/Triumph-Mischung, das in der MM-Ausgabe vom September 1970 veröffentlicht wurde. Willimot hatte einen 1961er Triumph T 100 A Twin in das Fahrgestell einer 250er Royal Enfield Continental „gequetscht“.

Der Enfield Spezialist Gander & Gray lieferte die meisten Teile, die benötigt wurden, um den Umbau fertigzustellen. Am auffälligsten war der Glasfibertank, dessen Einfüllstutzen zeigten, daß er Öl und Sprit in separaten Kammern enthielt.

Noble war fasziniert! „Ich dachte nur noch daran, wie gerne ich so ein Teil besitzen würde!“, erinnert er sich. So blieb die Idee

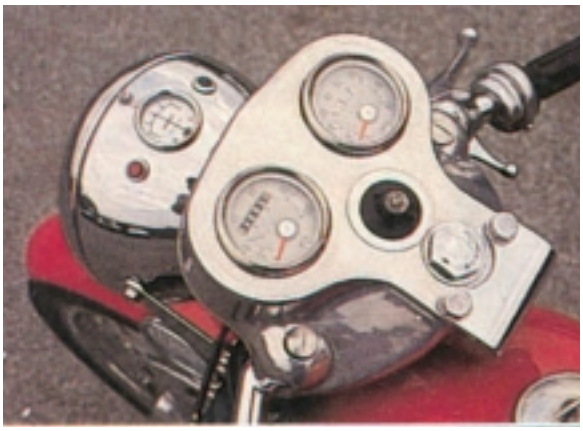
eines 500er Paralleltwins mit dem Handling eines 250er Sport-Singles in Dave's Gedächtnis, als er sich mit Motor und Getriebe einer der letzten bei Royal Enfield gebauten Continental GT's herumquälte. Der 42jährige Installateur ist ein er-fahrener Handwerker mit einer gutausgerüsteten Werkstatt in der Garage, die oft von seinen Freunden in Anspruch genommen wird, wenn er ihnen bei deren Projekten hilft. Mit der 67er Enfield kam er jedoch nicht klar!

Das Fahrgestell - einer der Höhepunkte des Cafe-Racer-Stils der 60er Jahre - war scheinbar vollständig. Die 400 Pfund-Maschine war sogar mit der ab Werk lieferbaren Sportflow-Verkleidung ausgerüstet, und auch die erstaunlichen durchlöcherten Aluminium-Kühlringe saßen auf jeder Seite der leistungsfähigen 7“-Trommelbremse zwischen den Gabelholmen.

Der Gelegenheitskauf hatte jedoch auch seine verborgenen Fehler. Irgendjemand hatte den Kolben falsch montiert, mit der Vorderseite nach hinten, was dem Auslaßventil ermöglichte, auf diesem hochverdichteten Teil herumzuhämmern. Das Getriebe war nicht in der Lage, die Gänge komplett durchzuschalten. Stunden in der Werkstatt verursachten nichts weiter als Kopfschmerzen (- was vielleicht auch am dabei konsumierten Ale, Bitter oder Lager lag! Der Übers.).

Obwohl er Gefühle tiefster Frustration in sich beherbergte, wollte Dave nicht überstürzt han-deln. Er wollte zwar eine Trifield bauen, die Sache aber so anpacken, daß er sie eines Tages wieder in den Originalzustand zurückversetzen könne. Niemand solle ihm vorwerfen können, eine noch brauchbare Enfield zu ruinieren, und der vorsichtige Yorkshirer hielt sich die Mög-lichkeit eines herkömmlichen Umbaus mit nachfolgendem Verkauf offen.

Das Ergebnis hat diese selbstauferlegten Beschränkungen mehr



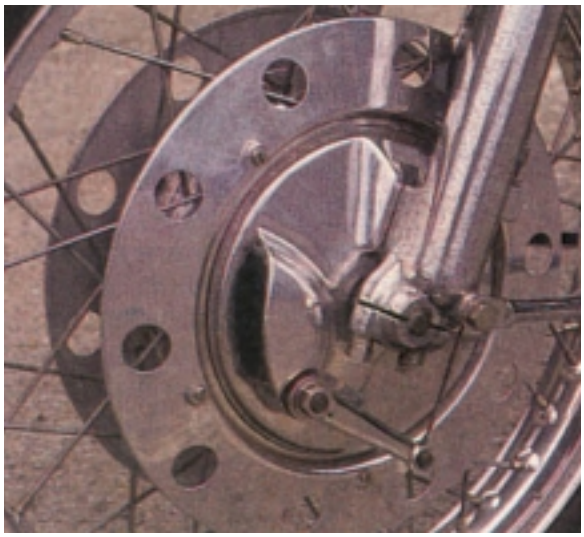
als gerechtfertigt. Innerhalb einiger Wochen nach der Fertigstellung der Trifield gewann er den „Best Modified Price“ des damaligen Castleford-Treffens, und Dave bekam 2000 Pfund für die Maschine geboten. Er tauschte seine letzte Restaurierung - einen 59er 350ccm AJS 16 MS Single - gegen eine brandneue Kawasaki (Fluch und Schande über ihn und seine Nachkommen! Der Übers.), aber diese (die Trifield?!?) wird wahrscheinlich in der Familie bleiben.

Allgemein wird angenommen, daß ein 500er Triumph-Twin am Limit für den Einbau in ein Ducati- oder Enfield-Single Fahrwerk liegt, wenn man den Vorteil des niedrigen Gewichts behalten will.

Dave Noble kaufte in Bradford ein stark verschlissenes Tiger 100 SS Triebwerk. Vermutlich aufpoliert - sind sie das nicht immer? - enthielt es tatsächlich überschliffene Hubzapfen, aber das Schlammrohr war so zugesetzt, daß es herausgebohrt werden mußte. Noble drehte sich neue Pleuelbuchsen und eine neue Kurbelwellenbuchse auf der Steuerseite. Er hat außerdem das Gehäuse eines stark verschlissenen 1“ Amal Monobloc-Vergasers ausgebohrt und für den Schieber eine Stahlhülse angefertigt. Das half ihm, die reinen Umbaukosten unter 300 Pfund zu drücken, eine bemerkenswerte Leistung. Noble mußte zwei 18“ Alu-Felgen, zwei Speichensätze und eine komplette Auspuffanlage kaufen. Er sparte jedoch Geld, indem er die Tri-field selbst lackierte und auch die rostfreien Befestigungsteile, die er nicht kaufen konnte, selbst anfertigte. „Ich habe eine tiefes Mißtrauen gegenüber 20 Jahre alten Schrauben und Muttern.“ erklärt Dave.

Das Einsetzen des Triumph-Motors in den Enfield-Rahmen war viel einfacher, als er erwartet hatte; hauptsächlich deshalb, weil Royal Enfield eine „Diamond-Type“-Rahmen ohne ge-schlossene Unterzüge unter dem Motor verwendete. Dave benutzte Schablonen aus Pappkar-ton und die Hinterradkette, um den Motor so weit wie möglich nach hinten auszurichten und dadurch die Schwankungen der Kettenspannung gering zu halten. Außerdem montierte er den Motor ¾ „ nach links, um so eine Linie für den Sekundärantrieb zu erhalten. Zu dieser einfa-chen Erklärung muß noch der Unterschied zwischen Kette und

Kettenrad bei der T 100 SS (5/8 x 3/8) und der Continental GT (1/2 x 5/16) erwähnt werden, oder besser die Probleme, die dadurch entstanden. Das Kettenrad bildet bei der Enfield ein Teil der Bremstrommel, deshalb mußten die Zähne abgedreht werden. Aber zuerst mußte ein Ersatzkettenrad zum Anschrauben ausfindig gemacht werden. Schließlich lieferte der Verkaufsstand auf einem Teilemarkt ein Kettenrad von einem Ducati-Twin, das vielversprechend aussah. An die Enfield-Trommel wurde ein Flansch gedreht, und das Ducati-Kettenrad wurde in der Mitte ausgebohrt und passend abgedreht. Dadurch konnte die original 6“ Trommel beibehalten werden, und was noch wichtiger war, auch die Enfield-Nabe mit dem eingebauten Ruckdämpfer. Die Auswahl an Reifen war sehr erleichtert worden, da man am Hinterrad der serienmäßigen 17“-Felge eine mit 18“ Durchmesser vorgezogen hat.



Während Dave die Herstellung der wunderbaren Halteplatten aus 5/16“ Duraluminium - die zudem noch Zugang zur Grundplatte des Twins bieten - verharmlost, so muß er doch zugeben, daß der Öltank eine Herausforderung darstellte. Die Motor-Getriebeeinheit des Enfield-Singles enthält ihr Öl in einem Tank, der einen Teil des rechten Kurbelgehäuses bildet. Daher sitzt in dem Bereich direkt hinter dem Motor normalerweise die Batterie, die Zündspu-le, der Gleichrichter und das Zündschloß. Viel Platz ist dort nicht!

Unter Verwendung der original Batteriehalter als Ausgangspunkt baute Dave aus verzinktem 18-gauge-Blech (wer kann mit dieser Maßeinheit was anfangen??? Der Übers.) einen 5 Pint (ca. 2,84 l) fassenden Öltank Nach der Montage der einfachen Zündspule - eine einfache Zündspule genügt wegen des modifizierten Lucas-Verteilers - unter dem Sitz und der Befestigung des Gleichrichters am hinteren Schutzblech war scheinbar kein Platz mehr für die Bat-terie! Sie nimmt jetzt den klassischen Triton-Platz ein - zwischen den hinteren Motorhalte-platten.

Der Triumph-Scheinwerfer war ursprünglich an der Maschine, aber die zurückgeschwunge-nen Auspuffrohre und die kleinen Goldstar-Dämpfer kamen aus den Regalen von Unity in Rochdale. Der 3,5 Gallonen (ca. 15,9 l) fassende Glasfibertank ist in Ferrari-Rot lackiert. Und das elegante „Trifield“? Wir waren überrascht, daß Dave ganz einfach zwei weiße Vinyl-Aufkleber in dieser Größe und nach seiner Angabe bei Chapel Auto Panels in Dewsbury in West-Yorkshire bestellt hat. Sie trugen mit je 2,50 Pfund zur Gesamtrechnung bei!

Keine Erzählung über einen Umbau kann komplett sein ohne die haarsträubenden Geschichten, die den abschließenden Test des neuen Spielzeugs begleiten. Innerhalb von Minuten nach dem Start des neu aufgebauten Triumph-Twins ist es geschehen! In seiner Bemühung, die Kurbelwellen-Buchse im Steuerdeckel perfekt einzusetzen - durch sie wird die Kurbelwelle mit Öl versorgt - hat Dave zuviel des Guten getan. Glücklicherweise war die Beschädigung nur gering.

Aber die Fahrt von Dave's Wohnort zum Castleford-Treffen sollte fast seine letzte werden! „Es gab einen richtigen Schlag vom Motor,“ erklärt Dave, „sie hat gezogen wie nichts, und war direkt auf 80 (Meilen!). Es war das erste Mal, daß ich richtig mit ihr losgerast bin. Dann bemerkte ich, daß der Gasschieber weit offen blockiert war. Ich wußte zuerst gar nicht, was ich tun sollte, aber dann zog ich beide Bremsen und brachte sie zum Stehen.“

Die nicht sorgfältige Montage des Schiebers mit der Buchse in dem ausgebohrten Vergaser hat dieses Verhalten verursacht. Dave ist heute noch tief beeindruckt von den Enfield-Bremsen, und von deren Überarbeitung, die von Supreme Motorcycles durchgeführt worden war.

Es sind immer noch ein oder zwei Dinge zu verbessern. Während der Drehzahlschätzer-Antrieb montiert wurde, hat Dave verärgert festgestellt, daß Triumph Drehzahlschätzer im Unterschied zu den meisten anderen entgegen dem

Uhrzeigersinn anzeigten (Das stimmt so nich ganz! Das war wahrscheinlich nur dann der Fall, wenn der Antrieb auf der rechten Seite des Motors im Steuerdeckel nachgerüstet wurde. Ich hab' noch keine Triumph gesehen, bei der das serienmäßig so war, normal wird der Drehzahlmesser von der linken Seite der Auslaßnockenwelle angetrieben. Wer weis mehr?? Der Übers.). Deshalb mußte er einen Weg finden, die Drehrichtung umzukehren, wenn die Anzeige funktionieren sollte.

Dann wirft die Farbe an seinem bereits Blasen! Das verzinkte Blech, aus dem er gebaut wur-de, muß verstärkt werden. Jetzt auf der Straße hat die Trifield die Erwartungen ihres Schöp-fers mehr als erfüllt. Mit den 34 PS, welche die etwas über 300 lb (ca. 137 kg!) der niedrigen und schmalen Trifield antreiben, ist sie ein potentes Stück, das sich wunderbar fahren läßt. Die Geräuschkulisse ist ebenfalls eindrucksvoll.

Dies ist ein spezieller Umbau, der die Theorie widerlegt, daß man in einer solchen Maschine nicht mehr die Ursprünge erkennen kann, aus denen sie abgeleitet ist. Hier ist ein Stück Geschichte, das zu besitzen wohl jeder stolz wäre!

Soviel zur Trifield, im nächsten Heft gibt's einen 750er Sidevalve-Twin von Triumph!

Übersetzer: Erik Hoffmann

ganz in der Nähe wurde ich dann auch sofort wieder fündig: Gut ein halbes Dutzend Umweltler hatte sich dort eingefunden und arbeitete hier im Verborgenen an der Rettung der natürlichen Ressourcen. Schnell war ich aufgenommen. Ich war gerührt als der Wirt meine Hand nahm und mir sagte: „Junge, rette den Urwald, wir zählen auf Dich“, und orderte die 4te Lokalrunde um unsere Aktion voranzutreiben. Da die anderen Gäste darauf bestanden, neben dem Urwald auch zusätzlich Gebiete wie die Sahara, die Wüste Gobi und den Rheingau wieder aufzuforsten und somit auch den Aufbau des heimischen Waldbestandes zu unterstützen, blieb mir nichts anderes übrig, als zu der Runde noch Jägermeister zu ordern. Ganz schwindlig war mir vor Stolz und Glück, als ich viel später die Kneipe verließ. Plötzlich sah ich die Welt mit anderen Augen! Leicht verschwommen zwar, aber dafür sah, nein fühlte ich, dass sich unsere gute Mutter Erde drehte. Nicht gleichmäßig und in eine Richtung, nein, es waren eher ruckartige Bewegungen in abwechselnde Richtungen. Welch eine Erfahrung! Vor Glück taumelnd lief ich zu meinem Auto und beschloss, einen Demonstrationszug durch die Kneipen der Innenstadt durchzuführen, um die vielen, anderen Menschen auf die Probleme aufmerksam zu machen. So fuhr ich in Richtung Stadt und war gerade einem Ozonloch ausgewichen als ich am Straßenrand einen Streifenwagen entdeckte. Auf der Fahrbahn standen mehrere Polizisten und schauten in meine Richtung. Sie mussten von meinem Vorhaben erfahren haben, denn sie hielten gezielt mein Fahrzeug an. Von Vorkontrollen bei Demonstrationen hatte ich ja bereits gehört, war aber dennoch verwundert, wie schnell sich das rumgesprochen hatte. Nachdem ich angehalten und aus meinem Wagen gestiegen war, entschloss ich mich zu einer spontanen Sitzblockade auf der Straße. Wenn ich im nachhinein darüber nachdenke, war es keine rational erklärbare Aktion, eher ein Zwang meines Unterbewusstseins. Ich saß und mein Körper weigerte sich, wieder aufzustehen. Mir widerfuhr das gleiche Schicksal wie Sitzblockierern in Brockdorf oder entlang der Castor-Strecke: Ich wurde durch die Polizisten weggetragen. Auch sie wollten den Ernst der Lage nicht verstehen, obwohl ich sie immer wieder darüber aufklärte. Später, auf dem Revier erschien dann endlich ein Vernünftiger Mensch.. Er hörte sich mein Problem in aller Ruhe und sichtbar interessiert an und erklärte mir dann, dass er die Anzahl der von mir geretteten Bäume feststellen wolle. Ich hätte den Schutz der Umwelt quasi im Blut und er bräuchte aus diesem Grund etwas davon. Ich war glücklich, diesen verständnisvollen Menschen getroffen zuhaben. Mein Engagement würde amtlich festgehalten und der Nachwelt erhalten! Dafür gab ich ihm gerne mein Blut. Wenig später befand ich mich zu Fuß auf dem Weg nach Hause. Meinen Wagen hatten die netten Beamten behalten, damit er durch seine Abgase nicht alle meine Bemühungen wieder zerstört, wie sie mir erklärten. Auch haben sie mir fest versprochen,

Weiter Seite 25

FRENCH CONNECTIONS UND BRITISH OPEN

Ein Bericht vom Coupés-Moto-Legende, Rennstrecke Linas - Monthlery am 25 und 26 Mai 2002

Die Packtaschen sind voll, der Rucksack gepackt und eigentlich kann es losgehen. Aber? Soll ich nun die Regenkombi gleich an ziehen oder doch erst, wenn die fetten, schwarzen Regenwolken, die von Sturmböen über den Himmel getrieben werden, sich entleeren? Da ich diesmal nicht mit ‚Rainman - Olli' fahre, bleibt die Kombi im Rucksack und wird an diesem Tag auch nicht mehr gebraucht. Mein Triumph und ich genießen die französischen Landstrassen und kurz vor Paris kommt sogar die Sonne raus. Es ist Freitag Abend und entsprechend ist der Berufsverkehr. Angriff von links! Der Super-duper-Turbo-Peugeot 205 mit Spoiler die einem Flügel eines Jumbo - Jets gleicht, zwingt mich zur Notbremsung. Ehe ich noch fluchen kann, verschwindet er rechts in einer Ausfahrt und vor mir tauchen 2 verschüchtert dahin rollende Motorräder mit englischen Nummernschildern auf. Eine Velocette und AJS aus den 60er Jahren in gutem Originalzustand, bepackt bis obenhin, inklusive verbeultem Teekessel. Die Fahrer geben mir zu verstehen, dass sie mit mir reden wollen und so arbeiten wir uns unter einem Hupkonzert an den Fahrbahnrand vor. Die Helme abgenommen, stelle ich fest, dass ich ein Paar, so um die siebzig vor mir habe. ‚Do you speak English?' Ein erleichtertes Lächeln huscht über ihre Lippen, als ich dies bejahe. John und Sandra haben sich verfahren und wollen wissen ob ich den weg nach Linas-Monthlery kenne. Wir machen uns auf den Weg und 10 Minuten später sind wir an der Ausfahrt und einem 2 Kilometer langen Stau von Autos, Kleinbussen mit Hängern und Reisebussen. Aber in Frankreich ist das kein Problem. Einfach dran vorbei, zügig in den Kreisverkehr und weiter zehn Minuten später sind wir auf dem Campingplatz, im inneren der alt ehrwürdigen Rennstrecke mit Steilkurven und Schikane. Sandra hat das Zeltlager ihrer Bekannten entdeckt und ich werde den Freunden als Retter in der Not vorgestellt. ‚Do you want a cup of tea', will Sandra wissen, während John auf die Uhr schaut und meint: ‚Six o' clock, - it's time for a whisky.' Wie von Zauberhand gebracht, taucht eine Flasche Single Malt und Gläser auf und wir trinken auf eine gute Zeit unter Gleichgesinnten.

4-Takt-donnern, 2-Takt-knattern, Benzindunst und Grillwürstchenduft, emsiges Zeltaufbauen, fröhliche Begrüßungen und Motorräder soweit das Auge reicht. Meine Freunde aus Le Mans haben ihr Lager neben dem Triton-Club France aufgebaut und so ist der erste Film auch schnell verknipst. Café-Racer, Eigenbauten, und originale Klassiker, lassen mein Herz höher schlagen. Ich fühle mich als ob Weihnachten, Ostern und mein Geburtstag aufeinander aufeinander gefallen sind. Club, Camping, Händler, Fahrerlager und Grillbuden gehen fast nahtlos in einander über. Dieses Jahr findet Coupé-Moto-Legende unter dem Motto ‚VINCENT' statt und daher ist ihr Ehrenplatz neben dem Fahrerlager. Rapide, Black Shadow, Black Knight und Black Lightning, alle sind sie dort versammelt. Nein, nicht von jedem eine, - hunderte! Originalzustand mit Dellen und Patina, top restaurierte Modelle, Umbauten, Egli Vincents, ich kann es gar nicht fassen. Viele sind nicht mit Hänger sondern auf 2 Rädern aus aller Herren Länder angereist.

Ich gehe weiter und es ist unglaublich was hier alles versammelt ist. Man findet aus jedem Jahrzehnte, aus allen

Ländern, alle Arten von Motorrädern friedlich vereint. Jeder redet mit jedem, man bietet sich Getränke an tauscht Erfahrungen und Teile aus und alles in einer lockeren freundlichen Atmosphäre. Französisch, englisch, deutsch, italienisch, holländisch und sogar japanisch ist zu hören. Es fällt angenehm auf, das keiner der typischen, germanischen Meckerer mit dem Satz: ‚Die Schraube da ist aber nicht Original. Ich bin früher auch eine Horex - Zündapp - DKW - BMW etc. gefahren'. In den Gassen der Zeltstadt düsen Kinder und Jugendliche, mit ihren ‚Fuffies' durch die Gegend. Opa holt mit dem Gespann noch einen Kasten Bier. Eine Familie sitzt bereits beim Abendessen und eine Ecke weiter spielt eine improvisierte Gruppe Joe Cocker Lieder. Alte Bäume, Büsche und Hecken und das Grün der Wiesen geben dem Ganzen einen herrlichen Rahmen. Hoffentlich hält das Wetter.

Um sieben Uhr werde ich durch das Donnern einer Ducati Mike Hailwood Replica geweckt. Luigi muß vor dem ganzen Trubbel noch ein paar Runden drehen. Draußen empfängt mich strahlender Sonnenschein und von den Regenwolken des Vortags bleiben nur noch ein paar weiße Wölkchen übrig. François ist auch schon auf den Beinen und fragt mich ob ich Kaffee oder einen Pastis zum Frühstück will. Der Kaffee tut's für mich und dann geht's wieder ins Getümmel. Da erst mittags die Vorführungsläufe anfangen will ich mir jetzt die Händlerstände anschauen. Ja es ist auch viel vom üblichen Schrott dabei, aber das Meiste ist sehr gut. Ob Lederklamotten oder Helme, Original- oder Nachbauteile, Bücher oder Zeitschriften, alles ist gut sortiert. Mitch, - ich kann's nicht fassen! MECATWIN ist auch vertreten und dieser Stand ist vollkommen überlaufen. Der Grund, Franck Depoisier hat einige seiner Umbauten mit gebracht und mir verschlägt es den Atem. Seine Bonnie-Café-Racer-Limited-Edition erinnert an Rickman Metisse. Basierend auf der neuen Bonnie, hat er ein 172 Kilo leichtes und 85 PS starkes Kunstwerk hingelegt das sich sehen lassen kann. Dieser Spass ist teuer! 27.000,- Euro. Für uns Deutsche, steht da auch der TÜV im Wege, denn weder der Auspuff, noch die offenen Ansaugtrichter würden bei uns zugelassen. Trotzdem ist diese Adresse für deutsche Triumph-Fahrer nicht uninteressant, denn es gibt viel Zubehör, das zugelassen ist und der neuen Bonnie den klassischen Touch wieder gibt. Schaut mal in die Website: www.mecatwin.com

Die Adresse:
X Company/Mecatwin, 4 Rue Pasteur, 45200 Montargis - Frankreich , Tel.: 0033-2-38953637, Fax: 0033-2-38953617, E-Mail: info@mecatwin.com

Bei einem Schwatz erzählte mir Frank, dass alles mit den Meriden Triumphs angefangen hat und auch diese sind für ihn kein unbeschriebenes Blatt. Da diese seine eigentliche Liebe sind, versucht er den Hinckley Bikes den echten Touch zu geben.

Des Guten nicht genug! Genau gegenüber entdecke ich den Stand der Firma VD-Classic. Jean-François Vicent ist Edelschrauber aus dem Elsass. Usprünglich begann er sein Geschäft mit Umbauten von Yamaha SR 500, XT 500 und XS 650. Seine Spezialität sind Café-

Racer und Scrambler Umbauten. Da auch er die alten englischen Eisen liebt, nahm er sich natürlich den neuen Bonnies ebenfalls an. Neben einem KAWA W 650 Umbau steht eine neue Bonnie im Cafe-Racer-Look. Handgedengelter Alutank, Stummel, Höckersitzbank und viele kleine Details machen den VD-Classic-Racer auch zum Augenschmaus. Durch seine Nähe zu Deutschland ist er mit dem Thema TÜV auch sehr vertraut und hilft seinen deutschen Kunden, deren Umbauten durch die harte Prüfung zu gehen. Seine Adresse: VD-Classic, H-D Center of Alsace, Rue de Commerce, 67640 Fegersheim (Bei Strassburg) France. Tel.: 0033-388-685323, Fax: 0033-388-649893, E-Mail: vd-classic@caramail.com

Genug der neuen Versuchungen. Ich marschiere wieder zu dem alten Eisen und was sich da vor dem Zelt des Triton Clubs France aufgebaut hat, gibt einem das Gefühl vor dem ACE CAFE in London der sechziger Jahre zu sein. Eine T 120 zum Café-Racer umgebaut gefällt mir besonders gut und verträumt stehe ich davor. Frederic sein Besitzer erklärt mir stolz den Lebenslauf seines Umbaus und lädt mich zu Grill - Wurst und Rotwein ein. Plötzlich bin ich mitten drin in den Schraubern - Tips, Benzingesprächen und Münchhausen-Geschichten, die wir alle ja so lieben. Nebenan hat sich der Yamaha-Club niedergelassen und in Reih´ und Glied stehen SR 500 und XS 650 Umbauten in den tollsten Ausführungen. Was mich besonders freut ist die Atmosphäre. Beide Lager bewundern die Werke der anderen, Tauschen Geschichten, Werkzeug, Speis und Trank aus und keines der teutonischen Animositäten tritt auf. Man liebt das Knattern, Ballern und Dröhnen und genießt die Zeit unter Gleichgesinnten.

Gegen Mittag ist es dann soweit. Es werden zwar keine Rennen gefahren, aber eingeteilt in Altersgruppen werden Vorführungsläufe gestartet. Jeder der sich rechtzeitig anmeldet und ein alt ehrwürdiges Eisen hat, darf sich an den Steilkurven und Schikanen erproben. Mit Presseausweis ausgestattet darf ich sogar in die Sammelbox und auf das Startfeld. Bei der Gruppe der Rennmaschinen der sechziger und siebziger Jahre falle ich dann bald auf den Hintern. Vor mir taucht die 500er, 3 Zyl. 4 - Takt MV Agusta auf. Siegermaschine des berühmten Giacomo Agostini. Und der ist auch da, genau wie seine Kollegen, Phil Read, ebenfalls auf MV Agusta und Kenny Roberts Senior. Yvon Duhamel ist aus Kanada angereist und Sammy Miller hat ein paar Prachtstücke aus seiner Sammlung mit gebracht. Mehrere französische Meister und auch Italienische Rennfahrer der Grand Prix Klasse sind vertreten. Walter Villa, der in den Siebzigern den Japanern auf Triumph Trident eingeheizt hat ist heute mit eine Kawa 750 H 2 R unterwegs. Wer glaubt die ‚alten Schätze' werden geschont, der irrt gewaltig. Wie in alten Zeiten jagen die Meister ihre Maschinen über die Rennstrecke. Besonders beeindruckend ist der Anblick die "Könner" in der Steilkurve zu sehen. Aber nicht nur Profis! Nein, plötzlich erkenne ich die T 120 von Frederic im oberen Drittel der Steilkurve. Später begegne ich ihm und sein Grinsen ist so breit, dass die Mundwinkel an die Ohren zu reichen scheinen.

Wer Autogrammjäger ist geht an die Fahrer Bar, wo Giacomo Agostini und Co. bereitwillig unterschreiben und

wenn man Glück hat sich auch ablichten lassen. Im Rausch der Eindrücke spaziere ich durch die Zeltstadt. Hier eine Egli-Vincent, da der Nachbau der Achtzylinder Moto Guzzi. Etwas weiter lagert eine Gruppe Triumph Fahrer mit Trophy, Bonnies und Tiger. Ich mache einen Satz als eine Norton Manx mit offenem Rohr neben mir gestartet wird und von der Rennstrecke dröhnen die Motoren der nächsten Gruppe. In den Gassen jagen ein paar Kindern auf Eigenbaumaschinen einer Boss-Hoss hinterher. Es wird gehandelt und gefeilscht und Maschinen wie Teile wechseln die Besitzer. Eine wunderschöne BSA V2 entzückt mich, aber Gott sei Dank steht sie nicht zum Verkauf. Ich entdecke wie kraftvoll die Boxer - Motoren aus Bayern klingen können und bin erstaunt über ihre Leistungen auf der Strecke.

Ich lasse mich im Schatten eines Baumes nieder und beobachte das Treiben. Es ist einfach herrlich und Frederic reicht mir ein Bier. ‚Wo sind deine Freunde aus Deutschland?' ‚Fred, die werden vielleicht nächste Jahr kommen', antworte ich und er meint sie sollen sich beeilen, denn eigentlich sollte die Rennstrecke schon geschlossen werden und was nach 2003 passiert weis man noch nicht.

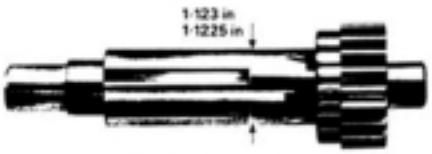
Also Ihr Lieben, reserviert schon Mal den 24. und 25. Mai 2003, denn dies ist eine Reise wert und sollte Ollie ‚The Rain-Man' mitkommen, dann zieht die Regenkombi gleich an.

Herzliche 4 Takt Grüsse
Euer Chris

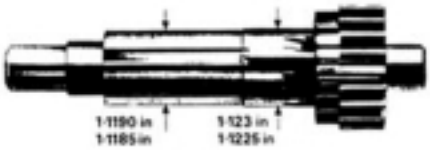
Triton

Teil 4

In diesem Teil der Triton-Bauanleitung werden wir uns mit dem Getriebe und dem Primärantrieb befassen. Auch hier ist wieder viel Raum für persönliche Vorlieben vorhanden. Wenn man einen Unit-Construction-Motor verwendet, kann man nur auswählen, ob man mit vier oder fünf Gängen oder mit einer engen oder weiten Getriebeabstufung fahren möchte. Bei der Verwendung eines Pre-Unit-Motors kann man zwischen drei Getriebeherstellern wählen: Ich bevorzuge das Triumph-Getriebe, obwohl man auch das AMC/Norton-Getriebe oder ein BSA-Getriebe einbauen kann. In dieser Anleitung wollen wir uns mit dem Triumph-Getriebe befassen.



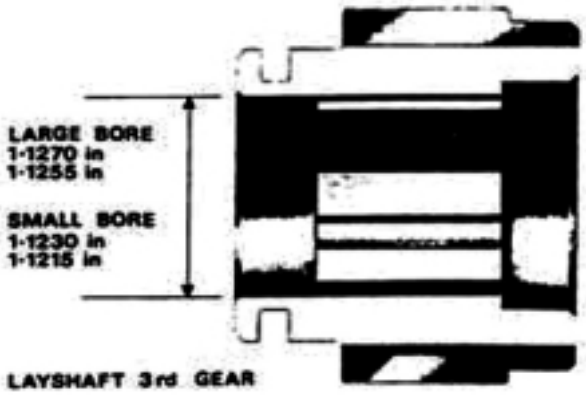
LAYSHAFT NON-STEPPED



LAYSHAFT STEPPED

Während der Jahre verbaute Triumph viele verschiedene Ausführungen des Viergang-Getriebes. Es gab die enge, die normale und die weite Getriebeabstufung, es gab parallele und versetzte Getriebewellen, abgesetzte und durchgehende Wellen sowie unterschiedliche Schaltklauen- und Zahnradarten sowie unterschiedliche Bohrungsdurchmesser. Als die Technik der Getriebeherstellung fortschritt, änderte man auch bei Triumph die Produktion, einschließlich der Zahnformen, der Oberflächenbearbeitung und der Wellendurchmesser.

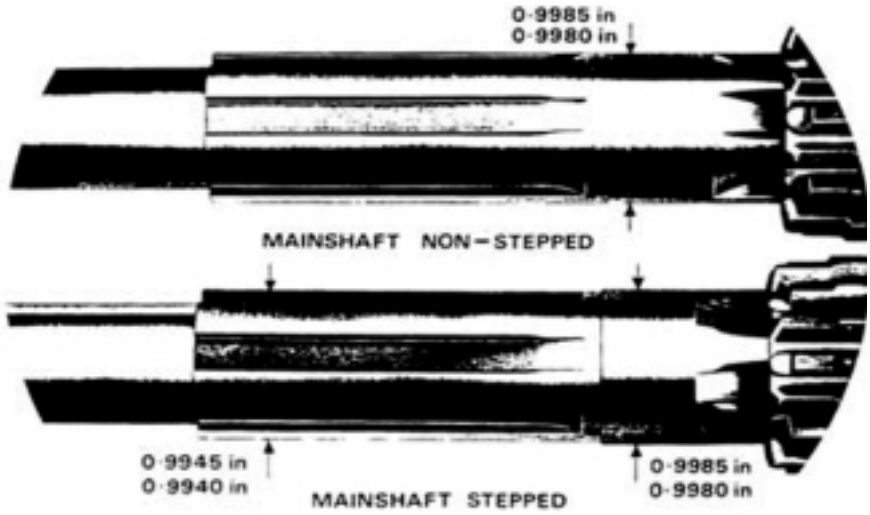
Der Grund, weshalb ich diese Fakten aufliste ist weil extreme Vorsicht und Aufmerksamkeit geboten ist, wenn Teile aus unterschiedlichen Getrieben zusammen verwendet werden. Man darf keine Getriebeteile "vermischen", solange man nicht genau weis, was man tut. Die Verwendung von Zahnrädern mit dem falschen Laufspiel kann zu ernsthaften Schäden führen, wenn das Getriebe montiert wird. Es ist möglich, ein Getriebe falsch zusammen zubauen, die Teile passen auch; aber im Fahrbetrieb wird es durch das falsche Laufspiel schnell zu Schäden kommen.

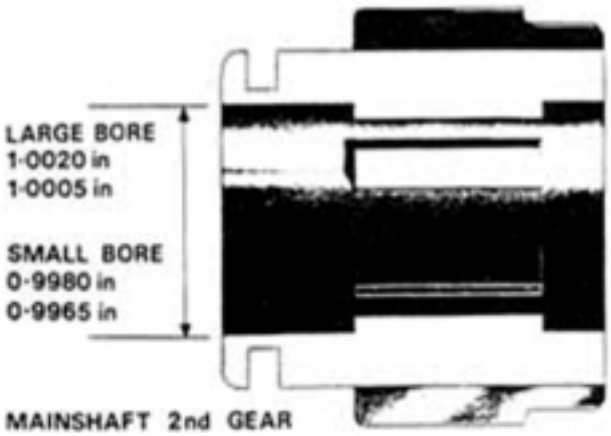


LAYSHAFT 3rd GEAR

Vom Grundaufbau sind die 500/650er Triumph Getriebe identisch. Die frühen Getriebe ver-wenden als Lager Buchsen aus

gesinterter Bronze, hier können mit geringen Änderungen am Gehäuse auch Nadellager eingebaut werden. Eine Umrüstung auf 5 Gänge ist vorteilhaft, da das 5-Gang Getriebe durch eine verbesserte Kulissenscheibe leichter zu schalten ist, obwohl auch hier Änderungen am Gehäuse notwendig werden. Weitere Vorteile des 5-Gang Getriebes sind kürzere Schaltwege und eine engere Abstufung der Gänge. Weitere Informa-tionen dazu kann man auch dem Owners Manual entnehmen.





Wenn Motor und Getriebe im Rahmen eingebaut sind, kann man seine Aufmerksamkeit dem Primärantrieb widmen. Ich bevorzuge die Primärgehäuse der späteren Pre-Unit-Modelle, sie ermöglichen die Montage einer Lichtmaschine. Nach dem Einbau des inneren Gehäuses können die Kupplung und der Primärantrieb montiert werden. Der komplette Primärantrieb kann aus einer 4-Feder-Kupplung, einer einfachen Kette und dem original Motorritzel beste-hen, obwohl auch häufig auf Zahnriemen umgerüstet wird. Eine 3-Feder-Kupplung kann oh-ne viel Aufwand für die Verwendung einer einfachen Kette hergerichtet werden. Wenn alles eingebaut ist, muß die Flucht der Primärkette geprüft werden. Eine nicht fluchtende Kette wird schnell zu starken Verschleiß führen, sowohl an Kette als auch an den Kettenrädern. Eine Distanzscheibe zwischen dem inneren Primärgehäuse und der Motorhalteplatte sorgt für die korrekte Ausrichtung des Primärgehäuses. Auch hier muß auf eine richtige Ausrich-tung geachtet werden.

Erik Hoffmann

nach dem Recyclingverfahren aus meinem Führerschein ein Flugblatt zur Unterstützung der Rettungsaktion zu machen. Froh und mit der Gewissheit, etwas großartiges getan zu haben ging ich dann nach Hause. Unterwegs rettete ich an der Tankstelle noch ein paar Pflänzchen und erinnerte mich an eine alte Weissagung der Indianer:

Erst, wenn die letzte Ölplattform versenkt, die letzte Tankstelle geschlossen, das letzte Auto stillgelegt, die letzte Autobahn begrünt ist, werdet Ihr feststellen, dass Greenpeace nachts kein Bier verkauft.

In diesem Sinne wünsche ich einen frohen Tag. Ich geh jetzt nochmal 'n bisschen Wald retten.

Unbekannter Verfasser ...

...erreicht per E-Mail

3 Tage, - 9 Bühnen
50 Bands
1.000 Oldtimer!

13. Festival Golden Oldies - Deutschlands schönste Oldiefete
Vom 26. bis 28. Juli 2002 Wettenberg

Viel Informationen, Bilder, Texte, Presse-Downloads, Links!

www.goldenoldies-wettenberg.de

Festival Golden Oldies 2003
Gemeinde Wettenberg, Rathaus,
35435 Wettenberg

Watsonian SIDECARS

Watsonian Sidecars 2

Aus Classic Bike 4/85

Ron Watson, der im gleichen Jahr geboren war wie die Firma seines Vaters, und der seine Ausbildung im Seitenwagenbau bereits von den Knien seiner Mutter aus startete, begann 1926 mit seiner Arbeit in der Branston Street. Zwischen seinem Schulabschluß und seinem Eintritt in das Familienunternehmen hatte er in einer Werbeagentur gearbeitet. Dort sammelte er Erfahrungen im expandierenden Bereich der Reklame und Werbung, in der Watsonian schon immer gut repräsentiert war. Schließlich sollte er einmal die Gesellschaft übernehmen und durch die wechselnden Glücksfälle des Lebens steuern. Die Seitenwagenherstellung hat er erst 1985 an eine neue Verwaltung verkauft.

Ron Watson (mitte) und Cliff Bennett (links) mit BSA Verkaufsdirektor George Savage in Oxfort

Ungefähr ein Jahr, bevor Ron Watson der Firma beitrat, kam ein anderer junger Bursche auf die Lohnliste, für 2 ½ d (ca. 1 Pence) in der Stunde. Er hieß Cliff Bennet, er sollte einmal ein enger Mitarbeiter von Mr Watson und Geschäftsführer werden. Cliff hat noch lebhafte Erinnerungen an die Branston Street: „Als ich anfing, schien der Arbeitstag sehr lange. Zu der Zeit, als ich nachts nach Hause ging, hatte ich bereits vergessen, wie ich morgens hergekommen bin! Eine meiner Tätigkeiten war es, Fahrgestelle über die Straße zu Lackierbetrieben zu schieben, wenn unser Werk überlastet war. Die meisten Lackierungen wurden nachts gemacht, wenn weniger Staub in der Luft war. Trotzdem hat der Vorarbeiter die Seitenwagen zwischen den Lackierungen bis zu 5 oder 6 mal abschleifen lassen, bis er zufrieden war."

Es war schließlich auch die Lackiererei, in der 1930 das Feuer ausbrach. Man nimmt an, daß der Funke aus der Dampfmaschine einer Lok der nahegelegenen Eisenbahnlinie den Groß-brand verursacht hat. Dieser bedeutete das Ende von Watsonians Tagen in der Branston Street! Ungeachtet der Tatsache, daß man sich am Rande einer Krise befand, kämpfte die Firma sich in angemieteten Räumen - über ganz Birmingham verteilt - durch. Land wurde gekauft, und im März 1931, also gerade ein Jahr nach dem Feuer, wurde die neugebaute Fabrik eröffnet. Sie befand sich in der Albion Road in Birmingham.

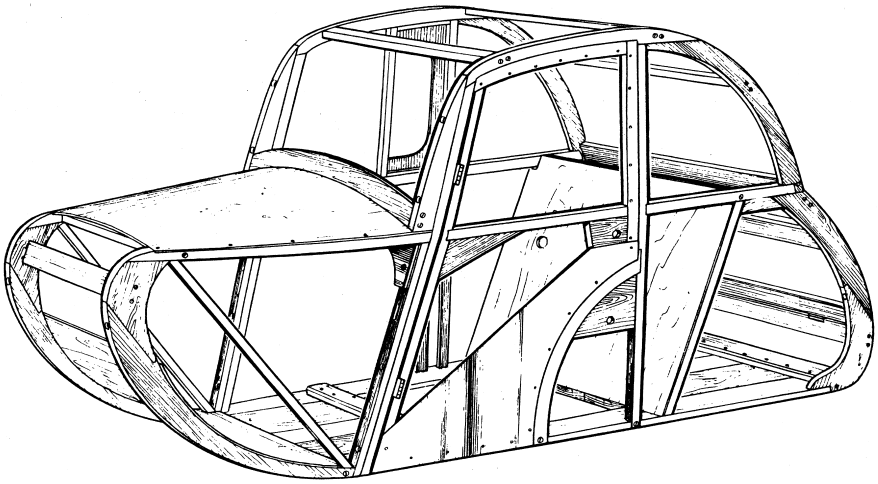
Dies war jedoch nicht die erste Krise, die Watsonians Überleben bedrohte. 1926 führte ein Generalstreik den Handel in eine

Prototyp Watsonian Big Twin von 1950 mit Avon Seitenwagen mit ner 1000er JAP V-Twin

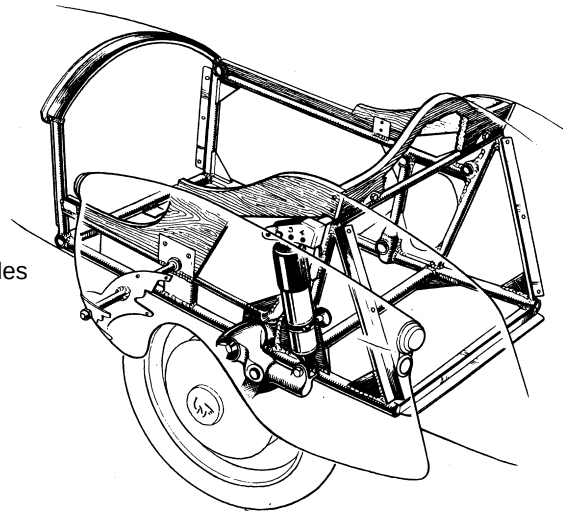
Rezession. „Es lief so schlecht," erinnert sich Cliff Bennet, „daß Mr Watson mich bat, meine Mutter zu fragen, ob ich eine Woche ohne Bezahlung arbei-ten könne." Die Stärke der Belegschaft war abhängig von der anfallenden Arbeit. Nach der jährlichen Ausstellung waren 60 Arbeiter eifrig damit beschäftigt, Seitenwagen für die große Nachfrage im Frühjahr zu produzieren; im August jedoch wurden viele von ihnen in die Arbeitslosigkeit entlassen.

Trotz der schlechten Zeiten führte der unbeugsame Fred Watson 1926 eine neue Modellreihe ein - das Kwikfit-Fahrgestell. Es sollte, ebenso wie sein Vorgänger, die Gespannfahrer mit begrenztem Platz ansprechen. Der Kwikfit hatte einen Rohrrahmen, der durch vier An-schlüsse mit dem Motorrad verbunden war. Der eigentliche Seitenwagenrahmen mit dem Rad und dem Boot wurde mittels eines Schnellverschlusses mit Federn und konischen Bolzen daran befestigt. Der größte Teil des Seitenwagens konnte innerhalb von 20 Sekunden an einem Stück vom Motorrad abgenommen werden. Ein kleines ausklappbares Hilfsrad erleichterte das Manövrieren der abmontierten Einheit. Damit gelang Mr Watson ein erfolg-reicher Entwurf, der die meisten Boote der Firma aufnehmen konnte, und der für nahezu 30 Jahre produziert wurde. Obwohl Watsonian davon abgeraten hat, fuhren viele Kwikfit-Besitzer ihre Maschine während der Woche solo, mit dem Nachteil eines gravierenden Un-gleichgewichts auf der linken Seite durch den montierten Halterahmen.

Der Familienbetrieb der Watsons expandierte in den 30er Jahren noch einmal, mit einer noch größeren und moderneren Palette von Seitenwagen. Neu im Jahr 1930 war der Einsit-zer „Oxford", der ein Sonnendach und eine klassische Seitenwagenform hatte, die bis in die 50er Jahre beliebt war. 1931 folgte Watsonian dem Trend zum schiffsförmigen Seitenwagen, mit einem „Deck" und Lüftern. Interessanterweise hatte der „Cabin Cruiser" (Kabinenkreuzer !!!) eine erweiterte Ausstattungsliste, inklusive einer Kabinenabdeckung aus Stahl, er hatte sogar eine Flagge auf dem Heck! Watsonian montierte serien-mäßig Hutchinson-Reifen, und durch die Kontakte zu den Gum-miherstellern, die auch Sitzkissen fabrizierten, wurde die Luftpolsterung entwickelt. „Die Sitze waren aufblasbar," erinnert sich Ron Watson, „gerade wie Miniatur-Luftmatrazen. Sie waren schwierig herzustellen, aber sehr komfortabel!" Windschutzscheiben gab es ab Werk, und neue Gesetze schrieben die Verwendung von Sicherheitsglas vor. Die Bestellungen nahmen zu, und die Verkaufsbroschüren von Watsonian waren auch in Deutsch erhältlich. Die Tradition, die Seitenwagen nach englischen Städten zu benennen, wurde 1933 mit dem „Cambridge" fortgesetzt. Dieser für zwei Erwachsene gebaute



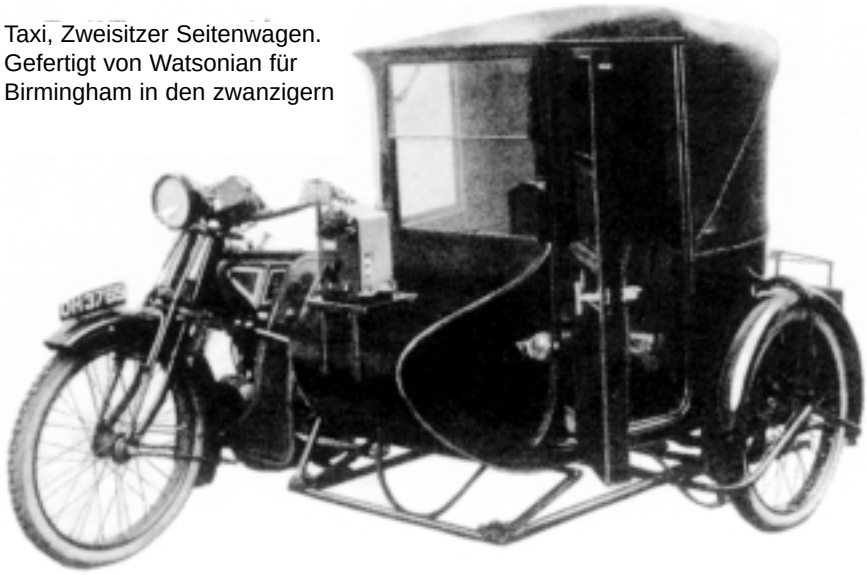
Holzrahmen des traditionellen Watsonian Seitenwagens in den fünfzigern.



Monocoque Rahmenkonstruktion des „Monaco"Seitenwagens von 1954.

Seitenwagen hatte auf der Seite des Motorrades eine kleine Tür, um den Zugang zum hinteren Sitz zu ermöglichen. Der sportliche „Schneider“, ein offener Einsitzer, erhielt seinen Namen von der Schneider-Luftrenn-Trophy (Klar! So'ne Stadt gibt's nich in England!! Der Übers.). Die Modelle „Straf-ford“ und der „Henley“ erhielten ihre Namen von durch Städte fließende Flüsse. 1934 wurde ein Luxus-Coupé vorgestellt, dessen Fahrgestell in das Boot integriert war. Durch diese Pio-nierleistung von Watsonian wurde jedoch die Produktion und die Ausstattung eingeschränkt. Sein Fahrwerk mit 4 Anschlußpunkten verfügte über ein gefedertes Rad, dem eine Gummibuchse als Silentblock diente, ein System, das viele Jahre beibehalten wurde.

Taxi, Zweisitzer Seitenwagen. Gefertigt von Watsonian für Birmingham in den zwanzigern



Große Händler vertrieben ihre eigenen, bei Watsonian hergestellten Modelle. Zu ihnen gehörten die Londoner Sidecar Company und Myers aus Bradford. Bei Brough Superior stellte man eigene Fahrgestelle her, die Boote jedoch lies man bei Watsonian anfertigen. Cliff Ben-net berichtet, wie streng die Anforderungen in George Brough's Werk in Nottingham waren: „Wenn auch nur der kleinste Mangel am Spritzbrett war, wurde das Boot zurückgeschickt.“ Als bei Brough Superior Autos gebaut wurden, fertigte Watsonian die Polsterung.

Die Ansprüche waren auch in der Albion Road hoch! Die Stellenausschreibung für den Pos-ten eines Werksleiters, die 1934 in einer Abendzeitung in Birmingham erschien, verlangte vom Bewerber, er müsse ein strenger Vorgesetzter sein, und er müsse in der Lage sein, System in die Produktion zu bringen und die Ausgaben niedrig zu halten. Es wurde verdeutlicht, daß es ein Grundsatz der Firma sei, keine billigen Seitenwagen zu bauen, sondern Qualität zu einem entsprechenden Preis zu liefern.

Man hatte nie Angst vor Neuem, und so baute Watsonian einen „Baby-Sidecar“ zur Montage an einem Fahrrad. Das Teil war so beliebt, daß sogar eine Transporter-Version angeboten wurde. Fred Watson hatte vor dem Krieg kleine Kinderfahrräder gebaut, und mit einem Spielzeugflugzeug kehrte er in ein ähnliches Marktsegment zurück. Eine Palette von Zubehör stellte er unter dem Handelsnamen „Milverton“ - benannt nach seinem Wohnort - her, dazu gehörten unter Anderem Windschutzscheiben zur Montage am Lenker.

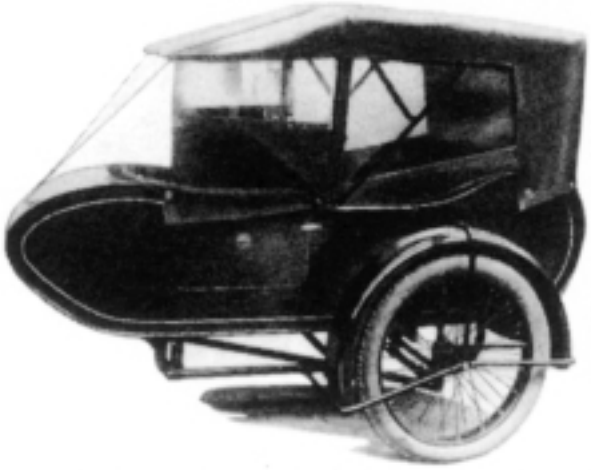
Watsonian organisierte ein jährliches Treffen für Gespanne, wo sich hunderte von Maschi-nen aus dem ganzen Land einfanden. Ein bevorzugter Ort für diese Treffen war das Maxsto-ke Castle, wo der Großvater von Mr Watson ein Hotel führte. Maxstoke war auch der Name für einen Seitenwagen, der einem Erwachsenen und einem Kind Platz bot. Dieses Modell war in den Vor- und Nachkriegsjahren ein Verkaufsschlager. Kommerzielle Seitenwagen waren in den 30ern ein Teil des Straßenalltags in England und Watsonian lies sich kein Geschäft mit Händlern und öffentlichen Betrieben entgehen. Kisten zum Transportieren von kompletten Motorrädern, Feuerlöschanhänger, Eischremboxen und Milchtransporter gehörten zu dem Angebot zu finden, unter dem die alten Seitenventil-Singles lange zu leiden hat-ten.

Am anderen Ende der Skala stand das „International Competition Modell“ aus alubeplanktem Sperrholz, das auf einem 17 Zoll Sportfahrwerk oder auf einem 21 Zoll Silentblockfahrwerk erhältlich war.

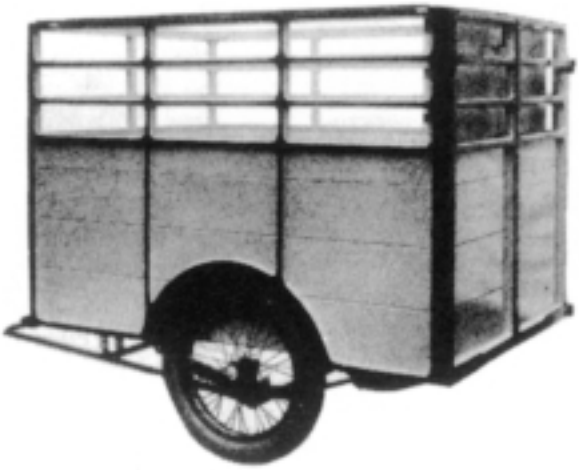
Die Chassisgröße wurde angegeben als der Abstand der Montagepunkte für das Boot, und von Watsonian als Code für die vielfältigen Fahrgestelle verwendet, wie z.B. V 21, J 23 oder

der monströse G 30.
Um dem Stil von Steib, dem führenden deutschen Seitenwagenhersteller, zu folgen, griff man beim „Continental Sports“ bei Watsonian wieder auf die Zeppelin-Form aus früheren Tagen zurück. Der einzigartige Vorkriegs-Sportseitenwagen aus Greet war ein Hochge-schwindigkeitsmodell, an dem man das hintere Ende des Bootes entfernen konnte, damit der Passagier sich flach hinlegen konnte!
Als der zweite Weltkrieg ausbrach, war die Entwicklung bei Watsonian mit einem fortschrittli-chen Beiwagen beschäftigt, das Stromlinienform und Luxus in sich vereinigen sollte. Er hatte ein verkleidetes Rad und ein zurückgeschwungenes Heckteil, in dem sich die zeitgemäßen Trends bei Hochgeschwindigkeits- und Rekordautos widerspiegelten. Cliff Bennet, der damals einer der leitenden Angestellten war, beschrieb den „Super Saloon“ als einen schwierig herzustellenden Prototypen, aber als der Krieg fortschritt, hatte Watsonian die Produktion auf Aufträge des Verteidigungsministeriums zu konzentrieren.
Das V 21-Silentblockfahrgestell wurde vom Ministerium bestellt, aber davon abgesehen war die Fabrik ausgelastet mit der Herstellung einer breiten Palette an Ausrüstung, wie z.B. Rucksackgestelle, von denen ca. 1 Mio. produziert wurden, Feldbetten, transportable Flugzeugschuppen und Leuchtbomben. Eine ständige Nachtschicht arbeitete, jedoch „nicht mit Seitenwagenleuten“, wie Ron Watson sie beschrieb. Ein Produkt, das in einer großen Menge an die Navy ging, war eine Art von Transportmittel, die Minenversenkachse!. Dabei handelte es sich um eine einfache Achse mit einem Rad an jedem Ende, die mit einer Mine über Bord geworfen wurde. Sie sank auf den Meeresboden, wo die Mine gelöst wurde und auf die ein-gestellte Höhe aufstieg. „Es müssen noch immer Tausende von ihnen in der See rund um England liegen.“ meint Ron Watson.
Fred Watson starb 1944. Ron Watson, der damals 33 war, übernahm die Leitung von Wat-sonian. Nach seiner Rückkehr vom aktiven Dienst im fernen Osten machte er sich an den Wiederaufbau mit loyalen Mitarbeitern, von denen die meisten den größten Teil ihres Arbeits-lebens bei Watsonian verbracht hatten.
Ebenso wie die Motorradhersteller wurde Watsonian in den unmittelbaren Nachkriegsjahren durch Materialknappheit gehemmt. Ein starker Aufschwung im Export und der Bedarf an billigen Transportmitteln in den Jahren der Enthaltsamkeit schuf eine Nachfrage nach Seitenwagen. Ein neuer Boom war auf dem Weg, und obwohl zahllose neue Namen im Seitenwa-genbau erschienen, hatten Ron Watson und sein Team schon Pläne, Watsonian weiter an der Spitze der Mitbewerber zu halten.
Im nächsten Heft geht's weiter mit Watsonian.

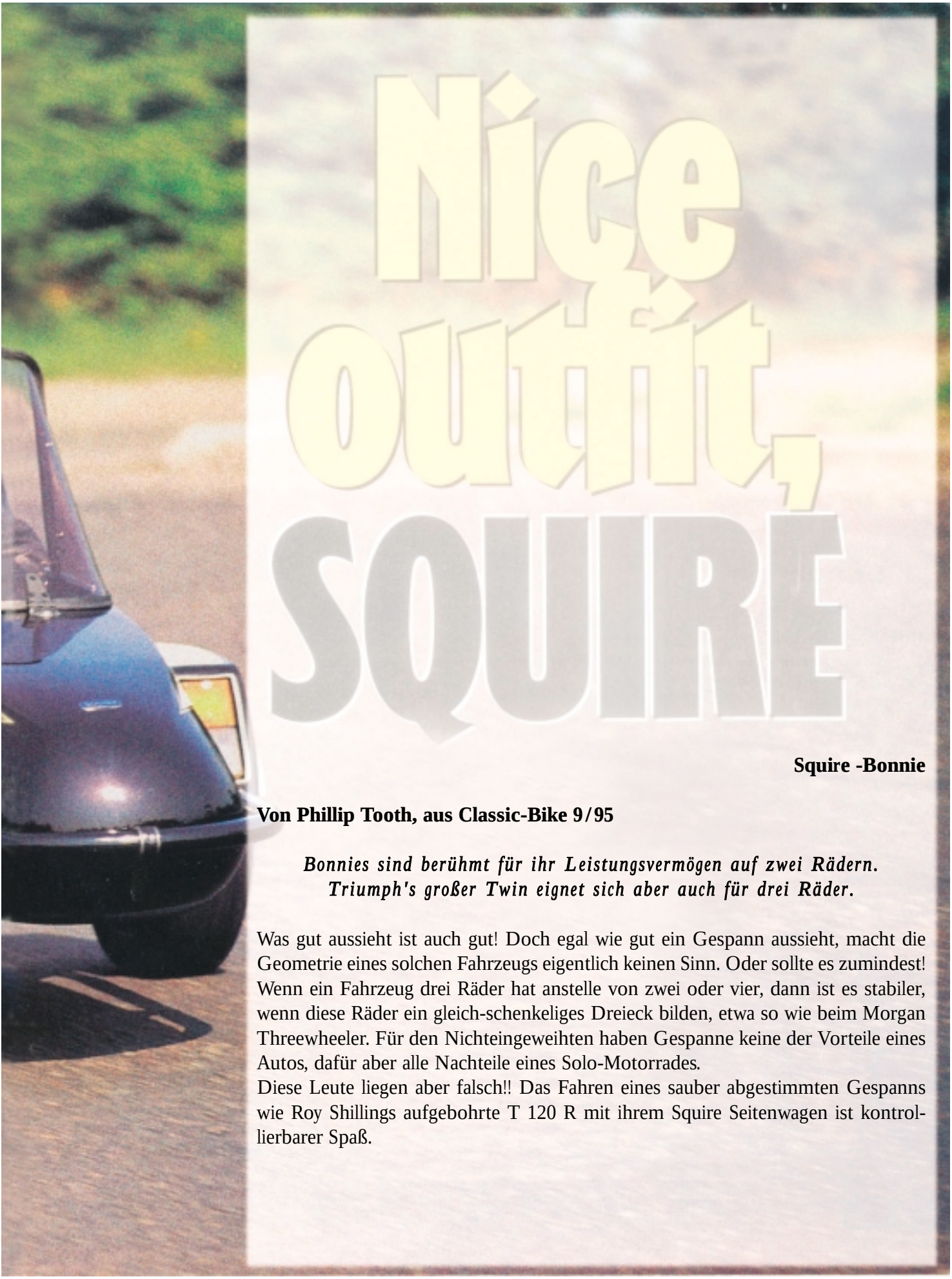
Übersetzer:
Erik Hoffmann



Familienmodell von 1924, typische Bauweise dieser Zeit.



Watsonian stellte auch komerzielle Seitenwagen für jeden Zweck her. Dieses Modell hat Platz für Milchkannen und man glaubt es kaum, es passt ein Motorrad hinein



Nice outfit, SQUIRE

Squire -Bonnie

Von Phillip Tooth, aus Classic-Bike 9/95

Bonnies sind berühmt für ihr Leistungsvermögen auf zwei Rädern. Triumph's großer Twin eignet sich aber auch für drei Räder.

Was gut aussieht ist auch gut! Doch egal wie gut ein Gespann aussieht, macht die Geometrie eines solchen Fahrzeugs eigentlich keinen Sinn. Oder sollte es zumindest! Wenn ein Fahrzeug drei Räder hat anstelle von zwei oder vier, dann ist es stabiler, wenn diese Räder ein gleich-schenkeliges Dreieck bilden, etwa so wie beim Morgan Threewheeler. Für den Nichteingeweihten haben Gespanne keine der Vorteile eines Autos, dafür aber alle Nachteile eines Solo-Motorrades.
Diese Leute liegen aber falsch!! Das Fahren eines sauber abgestimmten Gespanns wie Roy Shillings aufgebohrte T 120 R mit ihrem Squire Seitenwagen ist kontrollierbarer Spaß.

Die Gabel verwindet sich nicht, wenn ich so durch die Kurven fahre, daß die Reifen quiet-schen. Dabei muß ich zwar am Lenker zerren, aber ansonsten ist die Lenkung leichtgängig und neutral. Die Gabeln, die ab 1971 für die neuen OiF-Modelle montiert wurden, waren leichter und schlanker als die älteren Gabeln, ihre Standrohre waren nicht viel dicker als Stricknadeln. Im Solobetrieb war das in Ordnung, aber mit einem angebauten Seitenwagen konnte man ihnen beim Verwinden zusehen. Roy hat sich das Leben erleichtert, indem er eine Schwingengabel und Koni-Dämpfer montierte. Zum sicheren Fahrverhalten tragen außerdem einstellbare Kegelrollenlager im Lenkkopf bei. Ohne Ballast im Seitenwagen wird die Bonnie beim Bremsen unruhig, aber wenn der Lenkungsdämpfer angezogen wird oder ein Passagier im Boot sitzt, bleibt sie ruhig. Der Bremshebel sitzt tiefer als ich es mag, er ist für mich nur mit der Fußspitze zu erreichen. Die hydraulische Bremse ist jedoch sehr effektiv. Mit der Doppelscheibenbremse im Vorderrad ist auch bei voller Beladung eine gute Verzögerung zu erreichen. Es gibt - so wie ich es bevorzuge - keine Bremse am Seitenwagen. Der Lenker, der von einer Norton Commando stammt, ist ausreichend breit für ein Gespann.

In Linkskurven ist es leicht, das dritte Rad in die Luft zu bekommen. Wenn man es geschafft hat, Ron zum Platznehmen im Boot zu bewegen, gelingt diese Übung nicht mehr! Beim Gas-wegnehmen in Rechtskurven hilft Ron's Gewicht die Kurve zu nehmen. Wenn man dann die hintere Bremse benutzt, ist es möglich, die Kurve später anzugehen, um dann wieder Gas zu geben, wenn das Vorderrad wieder Richtung Kurvenausgang steht. Familiengespanne und große Panther-Singles sind gut, um mit der Familie ins Grüne zu fahren, ich mag jedoch diese Art des Gespannfahrens.

Ron ist kein guter Passagier! Als ich in einer scharfen Linkskurve kurz zu ihm herunter-schaue, erwarte ich ein Grinsen, das dem meinen entspricht. Stattdessen ist in seinem Gesicht eine Mischung aus Horror und Spaß zu erkennen, seine Knöchel sind weis, da er sich am Rand des Bootes festkrallt. Ich befürchte, ich würde genauso aussehen - es ist einfach besser, das Gespann unter Kontrolle zu haben. Mit dem Photografen Martyn Barnwell auf dem Rück-sitz bewegt die Triumph 40 stone (was'n das für'ne Maßeinheit??? Der Übers.) an Menschen und Fotoausrüstung. Der Leistung, die der auf 750 ccm aufgebohrte Motor liefert, ist das jedoch egal. Ich dachte, es sei der dritte Gang gewesen, mit dem wir durch ein Dorf fuhren. Am Ende der örtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung gab ich Gas und schaltete in den vierten Gang - glaubte ich. Es war aber schon der Fünfte! Die Bonnie ist eins der besten britischen Motorräder, die bereits ab Leerlaufdrehzahl zieht. Nachdem wir gestoppt haben, schildert Ron seine Erfahrungen. „Im Boot mitzufahren ist nicht so schlimm, wie ich erwartet hatte. Ich glaube aber, wenn meine Frau drinsitzt, fahre ich schon langsamer. Ich hätte es aber wohl nicht mit geschlossenem Verdeck gemocht. Da kriegt man Platzangst!“

Mit den 15“ Rädern und der Schwingengabel ist die Bonnie deutlich niedriger als normal. Der Rahmen ist auch nicht ganz original. Der Öleinfüllstutzen sollte an der Vorderkante des Sitzes sein, aber Ron hat ihn direkt an den Lenkkopf gesetzt. Er kann jetzt 7 pint Öl einfüllen, diese einfache Modifizierung hat die Ölkapazität also fast verdoppelt. Ron mußte dazu auch die vordere Kante des Tanks zurückversetzen, aber wie er betonte, entspricht das Fassungsvermögen und das Aussehen des Tanks fast dem Original.

In die serienmäßigen Scheibenbrems-Naben wurden 3x15“ Alu-Felgen eingespeicht, auf denen 125SR15 Reifen vom Citroen 2CV montiert sind (Smart-Reifen 135/70x15 passen auch, und sind besser! Der Übers.). Bei der Verwendung des 4.00x18-Hinterreifens müßte am Ge-triebeausgang ein Ritzel mit 18 Zähnen montiert werden, da Ron jedoch die 15“-Räder fährt, kann er das Getriebeausgangsritzel mit 20 Zähnen beibehalten. Bei 4000 Umdrehungen auf dem Drehzahlschätzer rollt die Bonnie so mit 60 Meilen (96 km/h). „Als ich das Gespann aufbaute, hat noch niemand 15“-Felgen eingespeicht.“ erklärt uns Ron. „Ich hab' also ein Paar 2CV-Felgen genommen, die Mitte herausgetrennt und sie an die Naben angepaßt.“ Aber die neuen Akront Alu-Felgen waren eine zu große Versuchung: „Ich kaufte sie drei Tage vor der International Classic Bike Show, und hatte sie gerade rechtzeitig eingebaut, um nach Strafford zu fahren.“ Es war die Sache wert - Ron' s Gespann gewann den Best Sidecar-Preis.

Die drei Bremssättel und die

Graugruß-Bremsscheiben wurden von AP-Lockheed für die spä-ten T 140-Modelle hergestellt. Die Hydraulik-Zuleitungen zu den Bremssätteln wurden aus optischen Gründen in die Mitte der Bremssättel gelegt. Die Hauptbremszylinder sind Brembo-Einheiten von einer Triumph TSX. Die Teile stammen von LP Williams (01926 549489, der sie von Motorrädern entnahm, die er für die Legend und Bucaneer-Serie verwendete. Roy hat alle Bremsscheiben erleichtert und die hintere gebohrt. „Dadurch verringere ich die ungefe-derten Massen, weil es schwere Scheiben sind, hauptsächlich tat ich es jedoch wegen der Optik."

Die Magura-Schalter stammen auch von LP Williams, die Vibrationsvernichter in den Lenkerenden sind von einer 900er Hinckley Trophy abgeschraubt worden. Ron hat die komplet-ten Innereien eins Fünfgang-Getriebes in das Gehäuse eines Viergang-Getriebes eingebaut, sich aber dagegen entschieden, die 120 Watt Lichtmaschine gegen eine stärkere Version zu tauschen. „Ich hätte die 180 Watt Lichtmaschine einer T 140 E einbauen können, aber dann kann die Kurbelwelle brechen. Ich habe schon zwei gebrochene zu Hause, und möchte nicht noch eine!" Der Sitz stammt von einer E-Start-Triumph, und hat zur Aufnahme einer größe-ren Batterie eine andere Grundplatte. Roy hat sein Schweißgerät benutzt, um den flachen Scheinwerfer einer Trident so zu modifizieren, daß der Schalter zurückgesetzt werden kann um eine Halogenlampe zu verwenden.

Der Umbau von 650 ccm auf 750 ccm erforderte den Tausch der Kolben, der Pleuel, des Zylinderblocks und des Kopfes. Die Befestigung für den großen Block ist die gleiche wie beim 650er, „Ich mußte jedoch das Kurbelgehäuse bearbeiten, da die Laufbuchsen nicht gepaßt haben." berichtet Ron. Da Roy zu der Zeit als Vorarbeiter bei British Coal tätig war, konnte er die Arbeiten in der dortigen Werkstatt selbst durchführen.

Das Auswuchten der Kurbelwelle erfolgte bei Hughie Hancox. „Die serienmäßigen T 140-Nockenwellen haben das Spitfire-Profil. Es sieht aus wie zwei Ziegelsteine auf einer Welle, unter 5000 Touren läuft nichts. Das bringt nichts, wenn man Dampf aus dem Drehzahlkeller braucht. Daher habe ich die E3134-Straßennocken einer Tiger 110 verwendet." erklärt Ron. Die Auslaßnockenwelle ist eine 71-7017. Die Steuerzeiten entsprechen nun denen der Tri-umph

Saint. Diese 650er der Polizei gingen wie die Hölle bis 100 (Meilen). Die Verdichtung wurde durch die Verwendung der Kolben einer TR 7 RV von 9:1 auf 7,9:1 reduziert.
Ein Umrüstsatz auf einen 1 ¾“ SU-Unterdruckvergaser (Weis jemand näheres darüber?? Der Übers.) von Phoenix (01384 221440) garantiert eine saubere Gasannahme. Außerdem ist er sparsamer als die beiden Amal, die er ersetzte. Der niedrigste Verbrauch mit den MK2-Vergasern war 28 mpg (mpg = miles per gallon, also ca. 10 l auf 100 km). Mit dem SU war auf einem Trip durch Schweden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 Meilen (ca. 100 km/h) ein Verbrauch von 46 mpg (ca. 6,1 l/100 km !!!!!!!!!!!!!) zu erzielen.
Da die Beifahrer im Seitenwagen keinen lauten Auspufflärm in den Ohren mögen. Hat Ron eine 2 in 1-Anlage verbaut, bei der die beiden Edelstahlkrümmer auf der Steuerseite in den Topf einer Bonnie aus den 60ern münden. Mehr durch Zufall als durch Berechnung paßt die Anlage hervorragend zur Motorcharakteristik.
Die geschobene Schwingengabel wurde von Unit Sidecars (01787 461000) geliefert. Die geschweißte und kugelgelagerte Gabel steckt in den Triumph Gabelbrücken. Die Dämpfung und Federung wird von Koni Federbeinen kontrolliert.
Der Squire ST 2 Seitenwagen hat einen umlaufenden Rohrrahmen - ebenso wie der Watsoni-an aus dem letzten Heft, ein GFK-Boot und einen Überrollbügel und wiegt 198lb (90kg). Ein Schalensitz wartet auf den Passagier, und es steht ein geräumiger Kofferraum bereit. „Es ist alles Standard, eben ein Watsonian-Squire-Produkt.“ erklärt Ron.
Das ungebremste Alu-Rad trägt einen 5.20x10“ Autoreifen. Die Federung wird von einem Gummiblock übernommen. Das führt dazu, daß das Rad bei unbeladenem Boot über Unebenheiten und Kanaldeckel springt. Bei neueren Watsonian Modellen wird das durch eine Schwinge mit einem Federbein vermindert. Der Beiwagen ist an vier Punkten mit der Bonnie verschraubt, vorne und hinten je zweimal. Der Seitenwagen hat eine Vorspur von 3/8“, der Vorlauf des Seitenwagenrades beträgt 19“, und die Triumph hat eine Neigung von 1“.
Die 1959 vorgestellte Bonneville hat ihren Namen von dem Salzsee, wo sie berühmt wurde. Die Pre-Unit-Modelle und die frühen Unit-Twins, die in die USA verschifft wurden, waren meist T 120 R (R steht für Road). Die Inlandsmodelle und die allgemeinen Exportmodelle waren T 120-Maschinen. Die Unterschiede waren in Tank, Sitzbank, Lenker und Auspuff zu finden. Die Yankees bekamen die schöneren Maschinen! Mit der Einführung der Oil-in-Frame-Rahmen im Jahr 1971 gab's die T 120 R auch auf dem Inlandsmarkt zu kaufen. Der im BSA/Triumph-Entwicklungszentrum in Umberslade Hall in der Nähe von Solihull/Birmingham entwickelte Rahmen war 15% leichter als sein Vorgänger. In dem dicken Oberrohr finden 4 pint (ca. 2,3l) Öl Platz. Die Einführung des neuen Rahmens mit dem Codenamen P39 lief ziemlich schief! Als der erste Rahmen gebaut worden war, stellte man fest, daß der Motor nur dann eingebaut werden konnte, wenn die Kipphebelgehäuse abgebaut waren. Aber bei eingebautem Motor konnten sie nicht mehr montiert werden!!! Es waren 18 Änderungen am Motor nötig, um diesen Mißstand zu beseitigen. Der Zylinderkopf wurde geändert, um ausgefräste Kipphebelgehäuse aufzunehmen, und die Bolzen zur Befestigung des Kopfes mußten auch geändert werden. Obwohl die Maschine gut zu fahren war, gab es Beschwerden über die Sitzhöhe. Diese war mit 34“ (ca. 86,4 cm) 3 ½“ höher als bei der 69er Bonnie. Im ersten Jahr waren drei Modifikationen - einschließlich eines dünneren Sitzes notwendig, bis man auf eine Sitzhöhe von 32“ kam. Den Archiven des Sience-Museums kann man entnehmen, daß die Triumph von Roy Shilling am 5. Oktober 1971 gebaut wurde, und am 17. Januar 72 an Jock Hitchkock's Mopedladen in Folkstone geliefert wurde. Die Zulassung erfolgte am 24. September 1972, gerade vor der Einführung der reflektierenden Kennzeichen am 1. Oktober.
Motorrad-Gespanne haben eine bessere Schadensstatistik als Solomaschinen, und das macht sich in den bis zu 50 % günstigeren Versicherungsprämien bemerkbar (in England!). Diese Sicherheit ist jedoch nicht eingebaut - sie kommt vom Fahrer. Ein Gespann fährt nicht einfach dahin wo es soll, es sei denn der Fahrer hat es vollständig unter Kontrolle. Wenn man sich auf das Fahren konzentriert, wird man nicht nur mit einer niedrigeren Versicherungsprämie belohnt, man wird auch mit Freunden und Familie ein ange-

nehme Zeit verbringen.

So long ...
Der Übersetzer:
Erik Hoffmann

„Anzeigen unserer Sponsoren“

In eigener Sache

Leider kann die Redaktion keine Artikel, welche nach Redaktionsschluss eintreffen mehr berücksichtigen.
Redaktionsschluss ist immer ein Monat vor Erscheinen der News.
Nächster Redaktionsschluss ist der 31. August 2002

B.M.C.
BRITISH MOTOR CYCLES
TRIUMPH BSA Norton
BIKES MIT STIL UND SOUND
ERSATZTEIL IM- UND EXPORT
TÄGLICHER VERSAND WELTWEIT
MOTOR- UND GETRIEBEINSTANDSETZUNG
RESTAURATIONEN, SONDERAUFBAUTEN, TRITONS
MOTORRÄDER, MOTOREN, FAHRWERKE AUF LAGER
TÜV-Service im Haus für alle Marken
B.M.C. 76857 Ramberg · Schlossbergstr. 51
Tel. 06345/5348 · Fax 06345/7523

Bikes, Service & Spares
Über 50.000 Teile am Lager*!
*) 10% Rabatt für Clubmitglieder
• Täglicher Versand • frachtkostenfrei ab DM 200,- Warenwert • Gebrauchtmaschinenliste und Info kostenlos • Service und Ersatzteile für alle engl. Marken • Literatur • Regelmäßige TÜV-Abnahme im Haus • An- und Verkauf englischer Bikes
Since 1976
GLM
BRITISH MOTOR CYCLES
Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
eMail: info@glm-british-motorcyles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

Englische Motorrad Klassiker
• BSA
• Triumph
Umfangreiches Neu- und Gebrauchtteilelager unit **und** pre unit
Sämtliche Verschleißteile f. 650er u. 750er Twins und Triples **ständig** vorrätig * Elektrik * Vergaser u. Teile * Literatur * **Versand!**
Div. Rest.-Objekte! Fahrzeugliste anfordern!
Martin Ehrkamp
Düsseldorfer Str. 113 · 42781 Haan
Tel. 02129/344975 · Fax 344976

Das Letzte!

Satiere

Der „Grund“, warum Frankreich in der Vorrunde rausgeflogen ist?