Heft 12

Oktober
November
Dezember
2002

News Of The Quarter

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

„Engländertreffen in Rheden“

„Alle Jahre wieder“ ... „TMOC“ Jahrestreffen 2002

Bei Triumph und BSA

ein Bericht aus Motorrad vom 22. 12. 1962

Das Märchen von „her Royal Majestic“

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

Draußen scheint die Sonne, es hat so ca. 24 Grad Celsius und ich sitze hier und schreibe das letzte Vorwort für dieses Jahr. Das heißt, ich muss daran denken, hier schon die Weihnachts- und Neujahrs- Grüße für euch unter zu bringen, – seltsames Gefühl.
Von mir aus könnte es jetzt Mai sein und ein wirklich schöner Sommer sollte vor uns liegen. Aber man kann nicht alles haben und so muss ich wohl mit diesem sch... Sommer den wir nun mal hatten zufrieden sein. Vor uns liegt nur noch das Jahresabschlusstreffen für das ihr in diesem Heft eine Einladung findet, ich freue mich schon darauf, wird bestimmt wieder spät (früh). Hinter uns liegt allerdings ein recht ereignisreiches Viertel Jahr. Das Sommertreffen war wieder ein Erfolg und ich bedanke mich bei allen die mit zu diesem Erfolg beigetragen haben. Auch unseren Gästen aus dem Ausland hat es, ausnahmslos, gut

gefallen. Ich glaube wir sind mit der Art und Weise wie wir das Treffen durchführen auf dem richtigen Weg.
Wer den Artikel zum Treffen aus dem „Bergsträßer-Anzeiger“ lesen will kann das auf unserer Homepage tun. Der Artikel ist wirklich sehr schön geschrieben, nicht so ein 08/15 Kram.
Auf der Mitgliederversammlung haben wir einen neuen Kassenwart gewählt und dadurch wurde die angestrebte Satzungsänderung ermöglicht, diese ist damit endlich in Kraft getreten.
Über die Fahrt zur „100 Jahre Triumph-Motorräder-Jubiläumsfahrt“ nach Coventry könnt ihr hier auch was lesen, es wurde in England sehr positiv aufgenommen das wir daran teilgenommen haben.
Unser Auftritt auf der „British Nostalgica“ war diesmal ohne Vorkommnisse, aber wir müssen überlegen ob die Teilnahme an einer derartig Auto dominierte Veranstaltung Sinn macht.
Aus Anlass des super Jubiläumsjahres (100 Jahre Triumph, 50 Jahre Queen Elisabeth und 25 Jahre „Silver-Jubilee“) findet ihr einen Bericht über Wolfgangs „Silver-Jubilee“ und wie er sie fand, lesenswert.

So, jetzt aber ein „Frohes Fest“ und guten Rutsch euch allen.

Euer Klaus

Termine 2002

23. November:
Abschlusstreffen in Volkers

4-5 Okt.
Concorde rally TOMCC **UK**, Weston Super Mare

Damals! (?)

Es ist bezeichnent, dass die politische Beredsamkeit im alten Rom am meisten florierte, als es dem Staat am schlechtesten ging.

Michel Eyquem de Montaigne (1533-1592), französischer Philosoph

Innhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
Aus dem Internet des www.tmoc.de	S .4
„Alle Jahre wieder“	S. 5
Engländertreffen in Rheden	S. 8
Mitgliederprofil	S. 12
Bei Triumph und BSA, Teil 2, ein Bericht aus „Motorrad“ von 1962	S. 16
100 Jahre Motorradbau bei Triumph	S. 21
Das Märchen von „her Royal Majstic“	S. 23
Member's News, „Der Trieb“	S. 25
Protokoll der „AO-Mitgliederversammlg.“	S. 27
Triumph X75 Hurricane	S. 28
Restaurationstips Teil 1	S. 30
Advertising Sponsoring	S. 31
Das Letzte	letzte Seite

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

Aus dem Internet des www.tmoc.de

Hallo TMOC'ler

Hier meldet sich einfach mal der Webmaster von unserer Homepage. Wollte Euch einfach mal ein paar interessante Adressen im Internet mitteilen:

http://www.gasthof-volkers.de
Hier könnt Ihr kostengünstig übernachten, und seit als Biker sehr willkommen, von hier aus kann man schöne Touren durch die Umgebung machen.

http://www.britishonly.com/
Hier findet Ihr allerlei rund um Eure britischen Bikes.

http://www.raskcycle.com/
Hier findet Ihr ebenfalls alles, was Ihr als Britbiker benötigt.

http://www.biker.de/
Dies ist eine Seite von und für Biker gemacht, mit Tourentipps, Treffen, Kontakte, Teilemarkt usw.

http://www.justcustombikes.com/bikermovies.htm
Falls jemand Bikerfilme sucht, kann er hier fündig werden.

http://www.classic-motorrad.de/
Hier findet Ihr viele Infos über classische Motorräder.

http://www.bikers-world.org/
Informationen, Umbauten, Links, Kleinanzeigen, Termine etc.

http://www.motorradsitze.de/
Hier kann man sich seinen individuellen Motorradsitz fertigen lassen.

http://www.ebay.de/
Weltweit größte Internetauktion. Hier kann man alles Mögliche für sich und sein Bike ersteigern.

http://www.verkehrsportal.de/stvo/stvo.html
Hier findet Ihr die Straßenverkehrsordung von Deutschland.

http://www.map24.de
Mit diesem Routenplaner kann man seine nächste Tour super planen.

So das war es jetzt wieder mit den Nachrichten aus der Internetwelt. Demnächst melde ich mich wieder mit neuen Infos aus dem World Wide Web.

Würde mich über weitere Einträge im Gästebuch und Forum auf unserer Webseite freuen. Ebenso bin ich offen über jede Anregung und Kritik zur Homepage.

Euer Webmaster

Triumph startet Rückruf

vom 5. 9. 2002

Wegen Hinterradlagern, die vorzeitig verschleißen können, ruft Motorradhersteller Triumph weltweit Maschinen zurück. In Deutschland sind 1700 Bikes betroffen. Die Fahrzeuge werden kostenlos umgerüstet. Betroffen sind die Modelle Daytona (nur mit Einarmschwinge, Modelljahr 2002, Typ 595N, Seriennummer: 141232 bis 161257). Speed Triple (2001, T509, 132693 bis 140463). Speed Triple (2002595N, 140464 bis 161257). Sprint ST (2001, T695, 132693 bis 139193) und Sprint ST (2002, 695AB, 139194 bis 161257).

W.M.

„Alle Jahre wieder“

Bericht vom „TMOC“ Jahrestreffen 2002 in Reichenbach/Odenwald.. Text & Fotos: Michael Gilges

Winter vorbei, neue Saison und schon wieder war es soweit. Konkret vom 19.–20. Juli, das „TMOC“ Jahrestreffen auf internationaler Ebene, übrigens im 100. Jubiläumsjahr von Triumph.

Alles wie gehabt? Nein!! Alleine schon, weil neben den alten Bekannten auch immer andere, oder soll ich sagen neue Leute kommen, genauso, wie ihre „Mitbringsel“: die Motorräder. Man sah altbekannte Bikes, strotzend von Kraft und Schönheit, sowie auch die eine oder andere „Exotin“. So fiel mir eine „triumphale“ Grazie mit der Bezeichnung „Weslake Nourdich“ auf dem blanken Alutank ins Auge. Gleich wurde sie mit einem meiner „Zweitaugen“, bzw. Kameraobjektiven verschlungen. Das Ergebnis zeigt sich im Fototeck. Außerdem „lief“ mir zum erstem mal, und das in einem sehr guten Zustand, eine meiner Lieblings - Triumphs über den Weg, nämlich eine „TR 5 T“. Dagegen ist eine spätere, stärkere und seltenere „Tiger Trail“, zumindest optisch, ein Waisenkind. Im Übrigen kann man an dieser Maschine lupenrein erkennen, wo die Asiaten seiner Zeit einen Paten zum Abkupfern, z. B. der Yamaha „XT 500“ fanden! Glücklich der, der eine „Originale“ besitzt.

Aber auch andere Mütter haben schöne Töchter. In diesem Sinne nehme ich doch an, dass wir „TMOC-Members“ auch liberal genug sind, dies anzuerkennen und uns über den Besuch von „Fremdkörpern“, bzw. Fremdfabrikaten freuen, zumal diese teilweise Zweitkräder unserer Mitglieder waren. Da faszinierte z. B. eine BSA 20 mit einem wunderschön angedockten „Gartenhäuschen“, meine damit einen hölzernen, überdachten Sidecar von Watsonian , oder aber eine „kleine“ scramblerartige Indian, mit der Bezeichnung „Velo 500“. Diese stammt wohl noch aus AMC Zeiten („Associated Motor Cycles“ in London, Hersteller von Matchless und AJS), die die Marke Indian kaufte. In dieser Zeit gab es zahlreiche englische Maschinen mit Indian am Tank. Danach war`s bis vor ein paar Jahren mit dem Mythos Indian vorbei.

BSA mit „Eigenheim“; herrlich!

Natürlich war auch die Chopper-Fraktoin vertreten. Deren Um- und Eigenbau Fahrzeuge in all ihren Variationen , geprägt von kreativen und handwerklichen Fähigkeiten und gekrönt von Detailwitz, sind permanente Eye-Catcher. Dann gab es noch ein besonderes Bonbon: eine originale „Silver Jubilee“, 750er Bonnie in US-Version aus dem Jahr 1977. One of a thousand!!, dass muss man sich vorstellen. Mit Einverständnis des Owners werde ich darüber später mal eine eigene Story in den News bringen.

Ein Grummeln im Wald und ein großer Trecker mit Hänger rollt heran. Von Neugier erfasst fragte ich mich, was jetzt wohl abgeht, während ein junger Bursche zwei auf einem Trailer verzurrte Enfield „Taurus“ Diesel ablud und vor dem großen Zelt positionierte. Tatsächlich „erlaube“ es sich ein in der Nähe agierender Enfield Dealer, uns diese „Agrar-Enies“ in Form einer Probefahrt zuzumuten. Warum eigentlich nicht? Die Resonanz für diese Offerte war positiv, und fast jeder versuchte sich. Allerdings musste man kerngesund und im Vollbesitz seiner geistigen Kräfte sein. Rechtsgeschaltet, kein

„Die Überraschung“

Problem, kennt man ja von alten britischen Mädels, aber von oben nach unten „switchen“ (1. Gang ganz oben) wie bei Rennmaschnen, in Kombination mit einem Neutralschalter der unter dem (angeblich ausnahmsweise) nicht arretierbaren Kickstarter (Ruhestellung) sitzt, und somit nicht benutzt werden konnte, verlangte schon einiges an Fußakrobatik. Wie dem auch sei, einige der Tester waren begeistert. Ich für meinen Teil hatte aber den Eindruck auf einem umgebauten Stromaggregat oder einer Rüttelplatte zu fahren. Davon abgesehen, werden die aus Italien stammenden Dieselmotoren u.a. genau in solchen Geräten verbaut, und sind eigentlich Standmotoren. Auch unsere Gäste aus Holland, Dänemark, Belgien und England nahmen regen Anteil an diesem Spektakel. Liebe Enfield Fahrer, nicht, dass ihr mich falsch versteht, ich spreche hier nur von der Diesel-Dame!

Ein weiteres Spektakel waren die schon obligaten Biker-Games am Samstagabend. Befahren eines slow-drive-Parcours, Kurbelwellenweitwurf usw. waren nur einige davon.

Gute, semiproffesionelle Musik gab es von Roger und Kaktus. Weder die Auswahl an Interpreten, noch der Musikstil und das Equipment gaben Anlass zur Kritik. Obligatorisch war auch die kleine Abschlussfete mit entsprechenden Auszeichnungen am Samstagabend.

Fazit:

Gutes Treffen, an einem Ort, der an Idylle und Lage schon Erholungsstatus hat, mit Gleichgesinnten aus verschiedenen Ländern, bei gutem Essen, Wetter und Laune. Was will man mehr??

„Silver Jubilee“ von 1977, 750er Bonnie in US-Version.

„One of a thousand”

Vielleicht, dass beim nächsten Treffen noch mehr, und vor allem neue Leute kommen. Es lohnt sich!!!!

Bis Bald!!

Michael Gilges

◀ Ein englischer Indianer:
Indian „Velo 500“

“Weslake Nourdich”,
Motorrad pur. ▶

„Gott fährt Harley – der
◀ Teufel Triumph!!“

Eine der schönen
Chopper-Ladies ▶

„Slow-Drive“ II,
der fliegende Holländer. ▲

„Der Herr der Welle“ ▲

Igel, Klaus und Oliver,
unser Management. ▲

„Slow-Drive“ I, der Chef gibt
Instruktionen. ▲

Siegerehrung
und Abschiedsfeier.
◀

Engländertreffen in Rheden

von Roger Jung

vom 15.Juni. 2002

Am Samstag nach dem WM-Spiel zwischen Deutschland und Paraguay (1:0) traf ich mich mit Igel (Manfred) in Fulda, um gemeinsam mit unseren Britbikes nach Rheden auf das Treffen zu fahren. Als Igel am Treffpunkt ankam, fing es gerade leicht an zu regen. Wir entschieden uns aber ohne Regenkombi zu fahren. Es sollte eine gemütliche Fahrt werden, deshalb entschieden wir uns auch nur für eine Reisegeschwindigkeit von ca. 110 km/h. Beim Tankstop (für die Fahrer) bei Göttingen stellten wir fest, daß Igel 1 Lenkerblinker verloren hat. Nach Speis und Trank fuhren wir in Richtung unseres Zieles weiter. Bei Nordheim kamen wir in einen kurzen Regenschauer, wir setzten aber unserer Fahrt ohne Stop fort. Nachdem wir von der Autobahn runter sind, haben wir eine Tankstelle gesucht, aber erst kurz vorm Sprittod eine Zapfsäule gefunden. Ca. 10 km vor dem Ziel fing meine Lady plötzlich an zu pforzen. Dann ging sie einfach aus. So, erstmal durchchecken was der dame fehlt. Aha, meine Batterie war tod. Nach kurzem Überlegen tauschte Igel und ich die Batterie, da er ja auch ohne Batterie (er hatte eine Powerbox) fahren konnte. Kurz vor Rheden fing meine Kiste wieder an zu pforzen und auszugehen. Wir schafften es gerade noch so, zum Treffen zu kommen.

Nachdem wir den Platz gefunden haben, hat uns erstmal unser Clubmitglieder Rolf und Martin begrüßt. Ein weiters bekannte Gesicht war auch Rolfs Bekannter Carsten. Bevor wir mit dem Zeltaufbau begonnen haben, wurde erstmal ein kühles Blondes auf die Ladys gezischt. Nachdem unserer 1a-Hotelsuit gestanden hat, habe ich mich gleich wieder an die Elektrik meiner Triumph gemacht. Einer der Veranstalter hat meine Batterie mit nach Hause zum Laden mitgenommen. "Mmh, was könnte nur der Fehler sein", nach mehreren fachlichen Kommentaren gaben wir erstmal auf. Wir schauten uns erstmal auf dem Treffen um. Es waren ca. 70 Leute mit ihren Bikes anwesen. Es waren viele englische alte Marken vertreten, wie AJS, BSA, Brough Superior, Norton, RoyelEnfield, Sunbeam, Triton, Velocette, Vincent und natürlich auch viele Bikes unserer Marke. Sie waren in allen Variationen (Racingbike, Chopper, Scrambler und Gespann) vertreten. Auch andere nichtenglische Marken wie MotoGuzzi, Morini, BMW, Honda und Ducati waren vertreten.

Rolf und Carsten beim Bierchen und Benzingespräch!

Endlich kam auch Herby von GLM. Nach kurzer Erklärung meines Problems waren wir der Meinung, daß die Z-Dioden defekt sind. Darauf hin habe ich mir von Herby die Vorteile von einer Powerbox von Boyer erklären lassen. 15 Minuten später waren Igel und ich beim Herby in seinem Laden (direkt in Rheden). Dort bauten wir im Halbdunkeln die Powerbox ein, und sieh da, meine Lady sprang sofort an. Hier erstmal ein ganz großen Dank an Herby, er hat gleich einer Reparatur bei ihm im Laden vorgeschlagen, zwecks Material und Werkzeug. Naja, der Abend wurde also für mich nicht billig, ich mußte ja einige Bierchen an Igel spendieren. Endlich waren wir wieder auf dem Platz und konnten ent-

Auch andere mußten an ihren Bikes schrauben.

spannt feiern. Es waren aus allen Teilen Deutschland Leute mit ihren Bikes gekommen. Die meisten waren aber aus dem Norden angereist. Sogar aus Holland war ein Britbiker angereist. Am Abend wurde noch viel gelacht und Benzingespräche geführt. Die Veranstalter hatten wirklich ein super gemütlichen Platz mit Grillhütte angemietet. So gegen 1:00 Uhr lichtete sich der Platz und die Leute vergrochen sich in ihre Zelte. Igel und ich gingen so gegen 3:00 Uhr nach etlichen Bierrunden ins Zelt. Frühs wurde ich sehr schnell wach durch die heimfahrenden Biker bzw. Igel's Schnarchen. Aber das bin ich halt von ihm gewöhnt.

Zum Frühstück gab es Kaffee, Kuchen und Brötchen zum selber belegen. Es war einfach ein gemütliche Feier. Nach und nach brachen alle ihre Heimreise an. Ich bekam dann auch meien Batterie wieder, die war aber im A.... Auch Igel und ich verliesen die Party gegen 11:30 Uhr.

Kurz vor der Autobahn pforze meine Lady wieder. Wieso, was ist jetzt schon wieder los - die Z-Dioden haben wir doch schon abgeklemmt. Also Elektrokasten auf, und geschaut. Dann haben wir alle Kabel für Licht und Hupe abgeklemmt. Sie sprang sofort wieder an und ging gleich wieder aus. Nach ca. 40 Kicker sprang die Dame wieder an, und los gings im Regen. Doch nach kurzer Fahrt auf der Autobahn ging sie wieder aus, nur diesmal ohne Anzeichen. Kurz den Vergaser getupft, und schon sprang sie wieder an. Jetzt kommt zum Elektroproblem auch noch ein Problem mit der Benzinversorgung dazu. So mußten wir bis Göttingen ca. 10 Stops einlegen. Plötzlich schnurrte sie wieder wie ne 1. Kurz hinter Kassel ging sie noch 2 - 3 mal kurz aus und nach 1 - 3 kicken ist sie gleich wieder angesprungen. Auf einmal standen wir im Stau in einer Baustelle kurz vor Fulda, das kann doch nicht sein. Wir sind nach längerer Kickpause im Stau sofort die nächste Abfahrt raus und Richtung Fulda weitergefahren. Direkt nach der Autobahn ist die Lady wieder ausgegangen, nach 20 Minuten Warte konnten wir unsere Heimfahrt fortsetzen. Am Autohof Fulda-Nord kurz tanken und weiter gings durch die Stadt. Von da an gab es keine Probleme mehr bis ich mit Igel daheim war.

Am nächsten Tag legte ich gleich meine Kiste auseinander um die Fehler (Elektrik- und Benzinprobleme) zu suchen. Beim Benzinproblem habe ich festgestellt, daß von der Tankinnenversiegelung Teile gelöst haben und sich vor den Benzinhahn gesetzt haben.
Habe den Tank dann richtig saubergemacht und hoffe jetzt ohne Probleme die nächsten 2000 km zu überstehen. Den Elektrikfehler habe ich ebenfalls entdeckt, und bin momentan dabei die Kabel neu zu verlegen.

Das Photo zeigt den Platz früh morgens
(die meisten lagen noch in den Zelten)

Ich möchte mich auch nochmal bei allen bedanken, die mir bei der Reparatur geholfen haben.

Bei der nächsten Fahrt hoffe ich mit keinen bzw. kleineren Problemen am Ziel anzukommen.

Gruß Euer

P.S. Viele der Bikes könnt Ihr auf unserer Homepage www.tmoc.de in der Gallery finden.

Bitte nicht so zum Jahresabschlusstreffen kommen

Jahresabschlusstreffen des TMOC

Servus Kollegen!

Am Samstag den **23. 11. 2002** möchten wir Euch zu unserem Jahresabschlusstreffen ins **Cafe Volkers** einladen.

Eine Gelegenheit über diesen super Sommer, die verschiedenen „Aktivitäten“ unseres Clubs und die für das nächste Jahr anstehenden weltbewegenden Ereignisse zu reden.

Anmeldung bitte bis 17. 11. 2002 unter Tel:.09733/78 00 95.

Bis dann!

Gruß Igel

WATOC-Treffen in Deutschland

WATOC ist, für alle die es noch nicht wissen,
die World Association of Triumph owners Clubs.

Dieses Jahr hat Deutschland, das heißt der TMOC, die Ehre dieses Treffen auszurichten.

Es findet am
19. 10. 2002
im Cafe Volkers statt.

Wir erwarten Triumphfreunde aus ganz Europa, die dann über die Entwicklung ihrer Clubs und der verschiedenen Treffen berichten.
Die Sitzung selbst wird allerdings – traditionell - nur unter den angereisten ILOs und Vorständen abgehalten.

Für den 19.10.2002 möchte ich Euch dann für einen gemütlichen Abend ins Cafe einladen .
Eine Gelegenheit für jeden der die Triumphfahrer aus anderen Ländern kennenlernen will oder für die Leute, die schon mal im Ausland auf Treffen waren Bekannte wieder zu sehen!

Ach ja! Bringt eure Formulare von der WATOC-Challenge mit!

Wer kommen möchte, bei mir unter Tel.09733/78 00 95 bis spätestens 13. 10. 2002 anmelden!

Noch ein büschen Werbung: Das Cafe hat jetzt auch seine eigene homepage.

www.gasthof-volkers.de.

Ist auch auf der TMOC site verlinkt.

Würde mich freuen Euch zu sehen!

Gruß Igel

MitgliederProfil

Ein Memberprotrait (geschrieben von einem BritBike)

Hallo TMOC'ler

Hier meldet sich eine alte englische Lady mit dem Namen „Scorpionlady“. Ich bin eine umgebaute TRIUMPH TR6, Bj 56. Ich habe keine Blinker und bin sehr laut, wenn man mich auf Touren bringt. Heute möchte ich euch mal etwas über meinen Besitzer, Roger, erzählen. Er wurde im Jahre 1970 in Schweinfurt als Scorpion geboren. Er lebte bis zu seinem 28. Lebensjahr in und um Bad Kissingen. Zur Zeit arbeitet er als Qualitätsprüfer bei einer Automobilzulieferfirma in Sterbfritz.

So sah ich noch beim Kauf aus!

Seit seiner Jugend ist er begeisterter motorisierter Zweiradfahrer. Angefangen hat er mit einem Herkules Prima5S-Mofa als 15-jähriger, ein Jahr später ist er dann auf Leichtkraftradklasse umgestiegen, erst eine K50 von Herkules (superschnell) und dann eine Zündapp KS80. Als er 18 wurde, hat es aus diversen Gründen nur für den Autoführerschein gelangt und er hat sich erst mal ein Auto als fahrbaren Untersatz geholt. Es war aber für ihn immer klar, dass er eines Tages wieder auf ein Bike sitzen würde, und damit die Gegend unsicher macht. Erneut kam ein kleiner Rückschlag, er musste zum Bund. Wieder hatte er nicht die finanzielle Möglichkeit für ein Motorrad mit zugehörigem Führerschein. Beim Bund hat er dann unerwartet die Möglichkeit erhalten den Motorradführerschein zu machen, was er natürlich auch sofort annahm. Während dem Bund hat es ihn dann nach Wales auf meine geliebte Mutterinsel verschlagen. Dort kaufte er sich für wenig Geld eine alte 500er Suzuki um mit ihr einige Touren durch Irland, Schottland, Isle of Man usw. zu machen. Nachdem er wieder in Deutschland war, kaufte er sich erst mal ein Auto um auf die Arbeit zu kommen. Die Zeit holte ihn dann doch wieder ein, und das Auto wurde schnell gegen ein Motorrad eingetauscht. Seit ein paar Jahren fährt er jetzt schon Bikes (aber nur Japaner - obwohl sie meistens zuverlässiger als HD und Triumphs sind). Eigentlich wollte er immer mal eine alte Harley fahren. Aber als er dann zum Road Runner MC 1973 ging und Igel (Manfred -unser 2. Vorstand) kennen gelernt hat, und vor allem seine Liebe (T140 im Geradwegrahmen) gesehen hat, ist es auch um meinen Besitzer geschehen. Für ihn war klar, auch er muss so bald wie möglich eine Triumph im Starrahmendesign fahren. So fuhr er Sommer und Winter mit dem Motorrad die Treffen an. Im Sommer 1997 unternahm Igel und er dann eine große Tour nach Großbritannien, wo er seine Freunde in Wales besuchte. Nach der KentCustom Bikeshow des HAMC ist er leider nur noch ca. 50 km gekommen, wo er von einer Leitplanke gebremst wurde (Er hatte viel Glück im Unglück). Seine Güllepumpe (Honda CX500C) war natürlich Schrott und die Saison 1997 war natürlich gelaufen. Aber es war klar, es kommt eine neue Saison und ein neues Bike musste bei. Ihm wurde klar, dass er seinen Traum

von einer Triumph erst mal, aus finanziellen Gründen, begraben konnte. Daher kaufte er sich von einem Kumpel eine CB750C Bj. 84 (2.500,-- DM) ab, und baute sie innerhalb eines Winters komplett um, und konnte schon konnte er sich wieder auf die Triumph konzentrieren. Nachdem sein geliebter Vater Ende 1998 an Krebs gestorben war, zog er in die Nähe seines Arbeitsplatzes nach Schlüchtern. Durch Igel wurde er immer mehr vom Virus „Triumph“ angesteckt. Igel hat meinem Besitzer dann auch vom TMOC Germany erzählt und es war für ihn klar, dass auch er eines Tages Mitglied im TMOC werde (aber erst wenn er eine Triumph habe). Letztes Jahr ist er dann mit Igel und Kaktus (Hermann Hartmann) nach Belgien auf die T-Days gefahren. Es hat ihm sehr gut gefallen, obwohl er andere Partys gewohnt war. Nachdem sie wieder daheim waren, war ihm klar, im Winter 1999/2000 muss eine Triumph bei. Er arbeitete wie ein Verrückter, um sich ebenfalls eine Triumph zu kaufen. Den auch er wollte eine Triumph fahren, aber sie musste ein richtiger Chopper sein, so mit allem drum und dran, wie z.B. Starrahmen, Apehanger und Sissybar. Als Igel und Kaktus vom TMOC-Treffen aus Kassel daheim waren, erzählten sie ihm von einer Triumph im Starrahmen zu einem supergünstigen Preis. Roger rief dann auch sehr bald beim Dietmar an, und hat nach mehr Infos zu diesem Bike gefragt. Er schickte ihm dann auch gleich 2 Bilder und die nötigen Infos. Wie er die Lady auf den Fotos sah, war es um Roger geschehen. Er hat sich in mich verliebt. Dieses Bike wollte er haben, wenn es technisch in Ordnung ist.

Mitte Januar 2000 war es dann soweit, und er fuhr mit Igel und Sigi (er hatte den nötigen Transporter) nach Paderborn und sie trafen sich mit Dietmar an der AB-Ausfahrt, um zur Triumph zu fahren. Dort sah ich auch das erst mal meinen zukünftigen Besitzer. Er wollte mich aber nur kaufen, wenn Igel sein technisches OK gab. Nach mehreren Kicks erwachte ich zum Leben. Igel testete mich gleich und war mit meinem Fahrverhalten sehr zufrieden, und gab Roger sein technisches OK. So jetzt durfte auch er das erste Mal mich bewegen. Nach kurzen Preisverhandlungen war es geschehen. Ich hatte einen neuen Besitzer. Ich wusste, absofort bin ich in den richtigen Händen. Cool ist vor allem mein Baujahr, denn damit kann man die Bullerei und Blaukittel vom TÜV so richtig ärgern. Ich brauche keine Blinker und auch nur ein kleines Nummerschild.

Nachdem wir zu Hause ankamen, wurde ich gleich in mein neues Schlafzimmer (Werkstatt von Roger) gestellt. In den nächsten Tagen wurde ich erst mal richtig rausgeputzt von ihm. Mir wurde frisches Blut (Motoröl) injiziert. Meine Ventile wurden eingestellt usw. Im April wollten wir eigentlich unsere 1. gemeinsame Ausfahrt unternehmen. Meine Nerven (Elektrik) machten Probleme und wir konnten nicht fahren. Nachdem aber auch meine Nervenprobleme behoben waren, wollte sich Roger mit Igel treffen um gemeinsam nach Kassel zu fahren. Auf der Fahrt nach Kassel, bin ich fast verrückt geworden vor Freude. Super Wetter, ich lief und lief und machte meinem Besitzer keine Probleme. Auf der Rückfahrt habe ich dann aber doch meinen Besitzer sehr traurig gemacht. Mein Herz schlug plötzlich nicht mehr. Ich hatte einen kapitalen Pleuelschaden. Aber die gelben Engel brachten mich schließlich zurück in mein „Schlafzimmer“. Ich habe leider nur 500km geschafft. Roger musste also wieder anfangen zu sparen, um mir wieder Leben einzuhauchen. Er gab aber keinesfalls auf. Er zerlegte mich erst mal in alle Einzelteile. Nach und nach veränderte er mein Äußeres. Erst mal habe ich längere Arme (Apehanger) bekommen. Dann bekam ich auch noch viele andere schöne Sachen, wie z.B. neuer breiterer Hinterreifen, selbstgedrehte Griffe, selbstgemachter Sitz, selbstangefertigte Endtöpfe und Schutzbleche mit Rücklicht. Er hat mir sogar einen Herzschrittmacher (4-Ventilölpumpe) eingebaut. Für mein Nervensystem (Elektrik) war Junior (Sohn von Rogers Freundin) zuständig. Er hat es sehr sauber gemacht. Auch eine Sissybar durfte natürlich nicht fehlen. Igel kümmerte sich in der Zeit intensiv um mein Herzstück (Motor). Roger hat mein Körper sandgestrahlt und kunststoffbeschichtet. Meinen Tank und die Schutzbleche bekamen einen neuen Anstrich - Obsidianschwarz. Nachdem alle Einzelteile fertig und angepasst waren, wurde ich wieder zusammen gebaut. Ich fühlte mich wie neugeboren. Er hat viel Zeit und Geld in mich investiert, ich wollte und durfte ihn nicht enttäuschen. Roger unternahm mit mir

einige kleine Testrunden um Schlüchtern. Die festgestellten Probleme wurde immer gleich beseitigt. Die Testrunden wurden immer größer und ich schaffte es immer mehr ohne große Probleme. Im Jahr 2001 durfte ich dann auch meine Schwestern auf dem 1. TMOC-Treffen in Deutschland begrüßen. Bei einer Fahrt nach Lüdenscheid sollte ich meine Langstreckentauglichkeit mit Regentest zeigen. Wir kamen hin und zurück ohne große Probleme. Roger wunderte sich nur, weil ich soviel Blut (Öl) brauchte. Zuhause schaute er sich mein Herz noch mal genauer an, und stellte fest, dass ich ein Herzklappenfehler (Kolbenfresser) hatte. Ruckzuck war aber auch dieses Problem beseitigt. Und wieder ging es los mit Testfahrten. Im September 2001 ist er dann mit seiner Freundin Verena (Sie zeigt immer großes Verständnis mir gegenüber) und ihrem Sohn zusammen nach Sterbfritz in ein altes Bauernhaus gezogen. Wow, dort bekam ich ein neues, viel größeres Schlafzimmer. Nachdem er mir noch mal mein Herz im Winter rausgenommen und überarbeitet hat, fuhr er im Juni mit Igel und mir nach Rheden auf ein Engländertreffen (es waren viele „Bekannte“ aus meinem Geburtsland da). Von dem Treffen berichtet er euch aber an einer anderen Stelle. Im Großen und Ganzen ist er sehr zufrieden und glücklich mit mir. Seit kurzem habe ich auch eine Boyer-Powerbox als Batterieersatz in mir, da ich kleinere Nervenprobleme hatte. Aber auch dieses Problem konnte er beseitigen. Ich hoffe, dass ich mit ihm noch viele gemeinsame Kilometer unterwegs sein werde. Roger ist ständig dran, mich äußerlich wie auch innerlich zu verbessern. Momentan repariert er seine Honda CB750C, damit auch seine Verena wieder mitfahren kann. Irgendwann will Roger für seine Verena auch noch eine englische Dame aufbauen. Bin mal gespannt, wie viele Brüder und Schwestern bei uns noch dazukommen. In meinem Schlafzimmer ist noch viel Platz.

Ich (nach Umbau) und mein Besitzer!

Er verbringt sehr viel Zeit in meinem Schlafzimmer um mich zu reparieren, verbessern und zu pflegen. Durch die viele Zeit, die wir mittlerweile miteinander verbracht haben, erzählte er mir auch, dass er für den TMOC-Germany die Webseite erstellt hat und betreut. Seit Anfang des Jahres hat er sich nebenberuflich als Webdesigner selbständig gemacht. Über seine anderen Hobbys kann ich nur sagen, dass er sehr gerne Musik hört und mehrere Tattoos hat.

Motorräder sind für ihn aber kein Hobby - es ist seine Lebenseinstellung.

So das war es. Wer meinen Besitzer und mich besser kennenlernen will, sollte mit uns einfach mal auf ein Triumphtreffen fahren und gemütlich bei Benzingespräche einen trinken.

So long, Eure
SCORPIONLADY

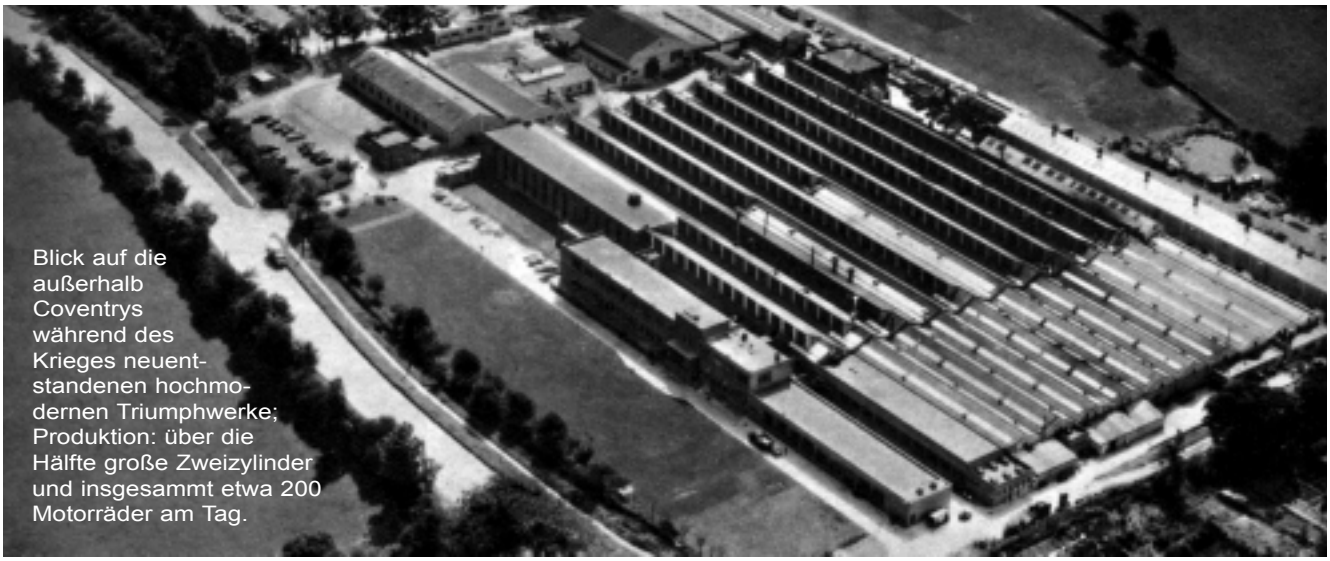
P.S. Wenn Ihr mehr Bilder von mir sehen wollt, schaut auf www.scorpionpower.de unter <lifestyle-triumph-my triumph>. Dort findet Ihr noch mehr Infos über mich und wie Igel und Roger mir neues Leben gaben.

Bei Triumph und BSA

ein Bericht aus Motorrad vom 22. 12. 1962

Teil 2

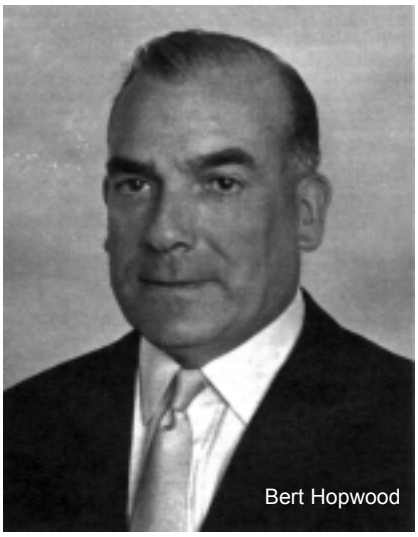
In den darauffolgenden Jahren fanden sich dann alle jene Entwicklungsschritte auch bei Triumph, die typisch für die gesamte Motorradentwicklung in Europa wurden: verbesserte Vergaser, Kupplungen, Zweiganggetriebe, später kam ein von Sturmey Archer gebautes Dreigang-Nabengetriebe dazu und bereits 1913 (!) operierte Schulte mit einem Parallel-Zweizylinder, einem Vorläufer der später zu solcher Bedeutung im englischen Motorradbau gekommenen Twins. 1907 sah den ersten TT-Erfolg von Triumph und den ersten Weltkrieg machten nicht weniger als 30000 Triumph-Motorräder mit seitengesteuerte 547er Einzylinder mit Magnetzündung, Kettenantrieb, zum getrennten Getriebe, Riemenantrieb zum Hinterrad, Vorderrad in Pendelgabel aufgehängt. Dieses Modell und ein noch vor dem Krieg geschaffenes Modell „Baby“ mit 255er Zweitaktmotor und zylindrischem Tank stellten dann auch zunächst das Nachkriegsprogramm dar. Das letzte von Schulte geschaffene Triumph-Modell hatte schon Kette/ Kette – dann schied er aus dem Unternehmen aus – und 1922 erschien das berühmte Ricardo-Modell, dessen hängende vier Ventile mit Stoßstangen gesteuert wurden. Unter Brandish errang eine solche Maschine den zweiten Platz bei der 1922er Senior-TT. 1924 kam, mit seitengesteuertem Motor, die erste 350er – mit angeblocktem Getriebe. In den nächstfolgenden Jahren erlebten die Triumph-Werke ein mannigfaltiges Schicksal: gutgehende, gelungene Modelle (wie etwa der seitengesteuerte 500er Typ P, von dem gleich im ersten Jahr 28 000 Stück abgesetzt werden konnten) wechselten mit weniger gefragten, und schließlich schien es, als man sich mehr und mehr mit Vierradfahrzeugen zu beschäftigen begann, als sei die große Zeit von Triumph vorbei. Erst als Val Page 1934 als Chefkonstrukteur nach Coventry kam, sollte es wieder aufwärts gehen:eine neue Modellreihe mit 250, 350 und 500er Einzylindern und einem 650er Twin hätte wohl ein verkaufsfähiges Programm bilden können – aber 1936 wurde beschlossen, die Automobilfertigung mit der von Rover und Humber zu vereinigen und den Motorradbau nicht mehr weiterzuführen. Das hatte bedeutet, das der Name der einst berühmtesten britischen Motorradfabrik nur noch bei Veteranen-Rallies aufgetaucht wäre. In diesem Zeitpunkt interessierte sich Mr. Sangster, der in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre mit seinen Ariel-Motorrädern wesentlich erfolgreicher gewesen war als die Triumph-Konkurrenz, für die Triumph-Hinterlassenschaft: er



Blick auf die außerhalb Coventrys während des Krieges neuentstandenen hochmodernen Triumphwerke; Produktion: über die Hälfte große Zweizylinder und insgesammt etwa 200 Motorräder am Tag.

übernahm von der Triumph Motor Co. die Motorradfertigung, gründete die Triumph Engineering Co. Ltd. und setzte als „managing director“ und Chefkonstrukteur Edward Turner ein, den besten Mann, den es seiner Meinung nach für einen solchen Posten geben konnte.

Dieser Turner hatte als jüngster britischer Nachrichtenoffizier den ersten Weltkrieg mitgemacht und dann Mitte der zwan-

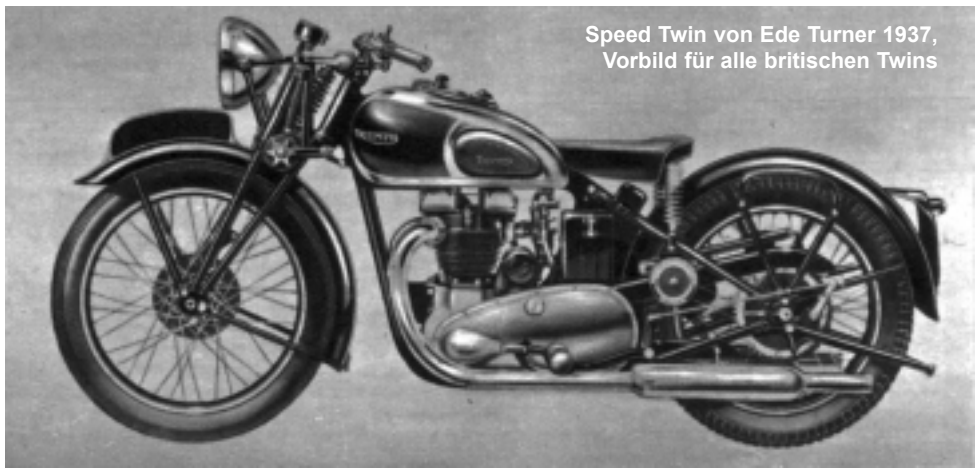

Bert Hopwood

ziger Jahre in London eine Motorradwerkstatt betrieben. 1926 brachte MOTOR CYCLE einen Bericht über eine von ihm selbst gebaute 350er Maschine mit obenliegender Nockenwelle, die „Turner Spezial“. Dieser Bericht mß so aufschlußreich gewesen sein, das am Tage nach seinem Erscheinen ein Ariel-Direktor bei Turner in London aufkreuzte und ihn schlankweg als Konstrukteur nach Birmingham holte. Gleich sein erstes Werk dort war der berühmte „Square Four“, jener Ariel-Vierzylindermotor, bei dem vier Zylinder im Rechteck standen, paarweise auf eine Kurbelwelle arbeitend, die beiden Wellen durch Stirnräder gekoppelt. Und unter vielen anderen Konstruktionen, die er dann schuf, befanden sich auch die nicht weniger bekannt gewordenen „Red Hunter“-Modelle von Ariel.

Diesen Mann also setzte Mr. Sangster als Chef bei Triumph ein – und er hatte damit genau das Richtige getan. Denn kaum hatte Turner die Zügel in der Hand, da ging es dort wieder voran. Eine neue Einzylinder-Typenreihe wurde von Turner geschaffen, darunter der Tiger" und 1937 kam der „Speed Twin“, jener Parallel- Zweizylinder, der später nachdem die Schutzrechte wichtiger Konstruktionsdetails freigeworden waren, Vorbild der meisten anderen britischen Twins werden sollte. Für 1940 (1939 war eine leistungsgesteigerte Ausführung des 500er Twins herausgekommen) war ein 350er Twin auf gleicher Basis geplant ? aber die Umstellung des Werkes auf die Kriegsproduktion verhinderte zunächst sein Erscheinen. Als das Werk in Coventry in jener Novembernacht 1940 in Flammen aufging, hatte man nicht nur einen neuen Einzylinder für militärische Zwecke in der Erprobung, sondern neben dem 350er auch schon einen 250er Twin.

Rauch und Trümmer schienen zum zweiten Male das Ende von Triumph zu sein. Aber sic sollten vielmehr den Anfang des endgültigen Aufstiegs zu einer der bedeutendsten Motorradfabriken der Welt darstellen. Denn, wie schon gesagt – nun erfolgte in kürzester Frist der Aufbau des neuen Werkes außerhalb von Coventry, in Allesley, und schon ab Juni 1941 lief dort die Auslieferung kom letter Maschinen wieder an, nachdem man bis dahin zunächst nur Ersatzteile produziert hatte. Das Modell, das man baute, war ein obengesteuerter 350er Einzylinder, das W. D-Modell. Mit ihm setzte sich Triumph endgültig wieder im Motorradbau fest.

Als dann der Krieg zu Ende war, holte man unter Eduard Turners Leitung natürlich sofort die Twin-Plane wieder aus den Schubladen: die beiden 500er Typen, der „Speed Twin“ und der „Tiger 100“ wurden durch eine 350er ergänzte alle nun statt der Trapezgabel mit Telegabel ausgerüstet. 1947 erfolgte die Einführung der ingeniösen Triumph-Federnabe für das Hinterrad (aus einem solchen Nabenkörper war die gelenkte Vorderradnabe von Johnsons Rekord-Zigarre in diesem Jahr gebastelt!). Daneben wurde der Einzylinder nicht vernachlässigt,


Speed Twin von Ede Turner 1937, Vorbild für alle britischen Twins

Allan Jeffries bewies mit der 35Oer mehr als einmal, was für eine ausgezeichnete und zuverlässige Geländemaschine auch unter Sechstagefahrtbedingungen these Triumphmaschine war. 1950 kam die 650er Thunderbird, die 350er verschwand zunächst wieder aus dem Programm.

Aber während bis dahin Edward Turner „nur“ als einer der erfolgreichsten und dynamischsten Konstrukteure und Techniker der britischen Motorradindustrie galt, wurde er 1951 einem weit größeren Aufgabenbereich vorgesetzt: die Firma BSA (Birmingham Small Arms) kaufte in jenem Jahr die Triumph-Werke auf Sic zahlte dafür zweieinhalb Millionen Pfund – für 40.000 Pfund hatte Mr. Sangster die Triumph-Reste 1936 übernommen! Und nicht nur these kleine Preisdifferenz hatte Edward Turner seinem Chef, Mr. Sangster, durch seine Motorrad-entwicklungen eingebracht – Sangsters Gewicht bei den Kaufverhandlungen war so groß, daß er selbst Chef des ganzen BSA-Konzerns wurde (der immerhin an die 30 Firmen auger den drei Motorradfabriken umfaßt!) – und daß Sangster seinen Mr. Turner nun im gleichen Zuge zum Generaldirektor dieser drei bedeutendsten britischen Motorradwerke machte, war wohl ebenso ein Ausdruck der Dankbarkeit für das Geleistete wie eine Reaktion der Klugheit.

Aber Turner war offenbar nicht weniger klug als sein millionenschwerer Boss. Denn nun mußte er ja, auch für Ariel und BSA verantwortlich, sich einen „Statthalter“ für Triumph beschaffen. Wenngleich sicher sein Herz auch weiterhin in erster Linie den Motorrädern gehört die in den Triumph-Werken gebaut werden (nicht zufällig hat er auch sein Büro dort beibehalten und ist nicht nach Birmingham in die BSA?Fabrik übersiedelt!) – er erhielt ja nun größere und nicht mehr überwiegend technische Aufgaben. Heute ist er, auch als Vorsitzender der British Motorcycle Industries Association, der Motorradpapst" von England. Der Mann aber, den er sich holte und der nun heute als Direktor bei Triumph im Zimmer neben Turner sitzt, war Bert Hopwood. Auch dessen Leben ist nicht ganz uninteressant. Denn auch sein beruflicher Weg ist eng verbunden mit den Geschicken der britischen Motorradindustrie und der konstruktiven Entwicklung des englischen Motorrades. Und dieser Weg .m Edward kreuzte sich nicht nur einmal mit dem Turners. Etwa 20 Jahre war er alt, als er seine ersten konstruktiven Aufgaben in der Motorradindustrie bekam, und er war gerade bei Ariel, als dort die Entwicklung der „Square Four“ unter Turner begann. Auch Val Page war damals mit an diesen Arbeiten beteiligt, und, er ist ja dann auch bei Ariel geblieben, als Turner zu Triumph gerufen wurde und wenig später Hopwood dorthin nachzog: Val Page nahm später nachdem es auch bei Ariel schon einen Viertakt-Twin von ihm gegeben hatte, erneut seine Arbeiten an Parallel-Zweizylindern wieder auf – aber seine letzte Schöpfung bisher war dann kein Viertakter mehr, sondern der Zweitakt-Twin, der sich im „Leader“ und im „Arrow“ befindet.

Hopwood war auch maßgeblich an dem 350er Twin beteiligt, der sozusagen die erste Triumph-Nachkriegsentwicklung darstellte. Wichtige Konstruk-tionsdetails dieses Motors (so die ungeteilten, gleitgelagerten Pleuel auf

aus Einzelteilen aufgebauter Kurbelwelle) stammten von Hopwoods Reißbrett.

Wenig später ging Hopwood dann zunächst zu Norton, wo er in der Rennmotorenentwicklung mit Joe Craig zusammenarbeitete, wo er daneben aber auch noch Zeit fand, die bekannten Norton-Modelle ES 2 und 16 H zu überarbeiten. Und außerdem war es sein maßgeblicher Einfluß, der sich im Norton-Twin, im Dominator-Motor, niederschlug. Das war eine Entwicklung, die zunächst nur für die Exportmärkte gedacht war aber Hopwood hatte in these Konstruktion schon alle Voraussetzungen hineingelegt, die sich eines Tages zum schnellsten 500er Serien-Zweizylinder Englands machen sollten. Für ihn war zweifellos der Twin der Motorradmotor, dem die Zukunft gehören müsse. Dieser Blick in die Zukunft muß es auch gewesen sein, der ihn, noch 1949, bestimmte, eine Aufforderung von BSA anzunehmen. Und während er dort eigentlich nur an Projekten auf lange Sicht hatte arbeiten sollen, war er bald nicht nur Chefkonstrukteur, sondern praktisch die Seele der ganzen Motorenentwicklung bei BSA; nicht nur die Einzylindermodelle, die Hopwood in den darauffolgenden Jahren schuf, sondern auch die Twin-Modelle A 7 und A 10 und die ganz ausgesprochen Bert Hopwoods Stempel tragen, bildeten die Basis dafür, daß BSA zum größten Motorradproduzenten Englands wurde. Wobei allerdings einen beträchtlichen Anteil am Gesamtgeschäft jene kleinen Zweitaktmodelle mit 125 und 175 ccm ausmachten, die unter dem Namen Bantam" gefertigt wurden und für die man den kompletten Zeichnungssatz bei Kriegsende als Teilvergütung für erlittene Kriegsschäden aus – Zschopau erhielt!

Die langfristigen Planungen, mit denen sich Hopwood bei BSA beschäftigen mußte, enthielten manche interessante Sachen. So z. B. einen Einzylinder-Renn-motor mit vier radial im Kopf angeordneten Ventilen, der für 12000 U/min ausgelegt war. Aber immer wieder erforderten die aktuellen Probleme seine persönliche Einschaltung – nicht nur die Fertigung und Weiterentwicklung des „Golden Flash“, des A 10-Motors, sondern auch die Gold Star-Einzylinder-Modelle wollten ja auf zeitgemäßem Stand gehalten werden. Kurzum – als sein Siebenjahresvertrag beendet war, hatte er praktisch die gesamte Technik bei BSA in seinen Händen.

Trotzdem wechselte er 1956 abermals zu Norton, und er nahm seinen besten Mann dorthin mit, Doug Hele, einen ruhigen, außerordentlich fähigen Motoren-Versuchsmann, dessen Arbeit sich schon bald sowohl in den Manx-Modellen als auch in der 250er Jubilee, dem Norton-Lightweight-Twin, zeigte. Bei der Entwicklung dieses kleinen Zweizylinders gab es für Hopwood verständlicherweise manche Parallelen zu seinem einstigen 350er Twin, den er zuerst bei Triumph gebaut hatte. Aber die Zeit und die Erkenntnisse waren ja inzwischen nicht stehengeblieben – und so war die Norton, die 1958 erschien, natürlich ebensoweit von der ehemaligen Triumph entfernt wie es der spätere Dominatormotor von seinem Vorgänger war – oder wie es gar der 350er Twin war, der schließlich von Norton als „Navigator“ herausgebracht wurde. So blieb also auch diesmal bei Norton Bert Hopwoods Tätigkeit nicht ohne weitreichende, auch für die Zukunft dieses Werkes wichtige Erfolge. Von

diesen Erfolgen und anderem Gut der Vergangenheit wird man sicherlich in kommenden Jahren bei Norton zehren müssen ? denn als die Norton?Fabrik in Birmingham verkauft und die Fertigung nach London verlegt wurde, da war Hopwood schon nicht mehr dabei: 1961 hatte sich ihn Edward Turner wieder zu sich geholt, auf daß er – und nun wohl endgültig die Triumph-Produktion sowohl als „Managing Director“ wie als Chefingenieur steuere. – ist es verwunderlich, daß sich auch Doug Hele, nicht entschließen konnte, mit nach London zu übersiedeln, sondern daß er heute wieder als Versuchsleiter bei Triumph, als einer der wichtigsten Mitarbeiter Hopwoods, sitzt. Die Geschichte dieser Männer wurde absichtlich so breit erzählt (und man könnte ein Buch mit all den interessanten Konstruktionen fällen, die sie in den letzten 40 Jahren schufen!); denn wenn man diese Geschichte kennt, dann kennt man eben wieder einen wichtigen Grund mehr als Erklärung dafür, daß Englands Motorrad-Industrie auch heute noch so ganz anders ist, als die des übrigen Europas. Es wurde eingangs gesagt: diese – und eine ganze Anzahl anderer Männer, die mit ihnen arbeiteten und zum großen Teil noch heute mit ihnen arbeiten – drückten dem britischen Motorradbau ihren Stempel auf, schufen sein Gesicht und schufen seine einmalige Weltgeltung. Und andererseits bildete die gesamte britische Mentalität – früher wie heute – einen Nährboden, auf dem diese Männer und ihre Arbeiten sich überhaupt erst entwickeln konnten – ermöglichten sie eine Wechselwirkung, die wahrscheinlich ohne Parallele ist. Bekommt man Gelegenheit, durch die Werkshallen zu gehen, in denen (bei Triumph) die Bonneville, der 350er Tiger-Twin oder die 200er Tiger-Club-Modelle entstehen oder wo die BSA-Modelle als Zweitakt – und Viertakt-Einzylinder, als A 50 und A 65 als 500er und 650er Twin-Blockmotoren oder als Super Rocket mit 650 ccm und getrenntem Getriebe gebaut werden, dann glaubt man sich als Deutscher oft um viele, viele Jahre zurückversetzt. In jene Jahre, als auch bei uns eine vielgliedrige Motorradindustrie existierte, als man auch dort nicht nur kleinste Serien oder gar Einzelstücke sah, sondern Mengen – Mengen von Einzelteilen und Mengen von kompletten Triebwerken und Fahrzeugen. Als auch dort noch, wie hier in Birmingham, in teils wohl gar nicht ablösbarer Art und Weise Stahlrohre gebogen und Rohrrahmen geschweißt und hartgelötet, Leichtmetallteile in großen Mengen bearbeitet, Zahnräder gestoßen, geschliffen und gehärtet und Teilaggregate montiert wurden. Als auf langen Montagebändern Motoren über Motoren zusammengebaut wurden und als auf ebensolangen Fließbändern Motorrad hinter Motorrad folgte. Als noch am Ende des Bandes Männer in dreckiger, nasser Fahrerkleidung die Maschinen übernahmen, Stück für Stück, antraten und mit ihnen hinausfuhren, um ihnen die ersten Kilometer ihres langen und schönen Lebens zu verpassen Gewiß – man stößt da auch auf Fertigungsmethoden, bei denen man sich kopfschüttelnd fragt, ob so etwas noch vertretbar ist – wenn beispielsweise einer mit langen Gummihandschuhen jeden Kotflügel packt und, bis an die Ellbogen mit hineinlangend, in die Grundierfarbe eintaucht! Oder wenn einer fein säuberlich mit dem Pinsel die Tanks liniiert – und anderes rein Handwerkliche. Das kommt einem heute vor, als sei dort die Zeit stehengeblieben. Aber um so mehr stößt man auf überraschungen anderer Art: so z. B., wenn man sich ein paar Einblicke in die Organisation der Ersatzteileversorgung verschafft, wenn man sieht, wie mit

Reparatur-Packungen unter einer einzigen Nummer gleich alle die Kleinteile und Dichtungen zusammen mit dem Hauptteil geliefert werden, die für bestimmte, immer wiederkehrende Reparaturen erforderlich sind. Einer der nachhaltigsten Eindrücke aber ist natürlich die Tatsache, daß in diesen beiden großen Werken, bei BSA und bei Triumph, zwar auch die kleinen Modelle mit 125 und mit 200 oder 250 ccm (neuerdings ja sogar mit 50 und 75 ccm) produziert werden und daß es bei BSA nach wie vor 350er und 500er Einzylinder-Modelle gibt – daß aber das Schwergewicht auf den großen Zweizylindern mit 500 und 650 ccm (auf den letzteren ganz besonders) liegt. Für Export – und für das Geschäft in England. Man geht wie im Traum zwischen den schweren Brummern und den Brocken, aus denen sie zusammengebaut werden, hindurch!

Und man ist noch nicht weniger nachdenklich, wenn man anschließend – ich konnte es in beiden Werken erleben – in der Kantine, wenn auch in gesondertem Raum, beim Mittagessen mit allen führenden Männern und Abteilungsleitern beisammensitzt: ob Kaufmann oder Techniker, ob Direktor, Einkaufschef oder Versuchsingenieur – irgendwie wird man den Eindruck nicht los, daß das ein Zusammensein von Menschen ist, von denen man sich nicht vorstellen kann, daß sie je in ihrem Leben etwas anderes tun werden, als Motorräder zu bauen.

Solange diese Männer die Zügel in der britischen Motorradindustrie in der Hand haben, wird sie so bleiben, wie sie heute ist – noch immer unerreicht. Nur: kaum einer dieser Männer war unter 40 – die meisten älter, viel älter. Als ich Mr. Rawson, den zwar weißhaarigen, aber quicklebendigen und humorvollen Verkaufsdirektor von BSA darauf ansprach, daß mir das Fehlen der jungen so sehr auffiele – da meinte er, plötzlich sehr, sehr ernst werdend: „Das ist die große Sorge, die mich jeden Morgen als erste befällt, wenn ich in mein Büro komme!“

Autor: Siegfried Rauch

Ein bisschen Spass auch in der kalten Zeit, bringt Freude und Gelassenheit. W.M.

100 Jahre Motorradbau bei Triumph

Bericht über die Jubiläumsfahrt von Meriden nach Coventry.

Da der TMOC beim 100 Jährigen Jubiläum unserer Lieblings Motorrad Marke auch vertreten sein sollte hatte ich mit der Organisation einer Fahrt nach England begonnen.

Klaus, Karsten, Achim auf der Kanalfähre

Ziemlich bald stand fest daß die Abordnung des TMOC's eher zahlenmäßig klein ausfallen würde, was bei einer Fahrt bis nach merry old England auch nicht anders zu erwarten war.

Um es gleich vorweg zu nehmen, wir waren zwar nur zu dritt, haben aber dafür in Meriden und Coventry großes Aufsehen erregt. (positiv natürlich)

Achim organisierte die Überfahrt mit der Fähre Calais-Dover, Übernachtung wollten wir an Ort und Stelle suchen.

Am Samstag Morgen in aller Frühe haben Achim, Carsten und ich unsere Lady's in meinen Transit geladen und dann ging' auch schon bald los.

Zuerst sind wir nach Luxemburg gefahren um zu Tanken. Man konnte das deutliche Gefälle der Sprit Preise schon alleine daran erkennen daß das Örtchen in dem wir zum Tanken hielten eigentlich nur aus Tankstellen zu bestehen schien, eine hinter der anderen und das auf beiden Straßenseiten. Die weitere Fahrt bis zum Fährhafen verlief relativ ereignislos. Wir mußten ein wenig aufs Einschiffen warten aber dann lief alles Fahrplanmäßig ab.

Auf der Fähre haben wir einen kleinen Imbiß genommen, Duty Free angeschaut, in der Bar gesessen und uns auf die weißen Klippen von Dover gefreut.

Irgendwann, so nach ca. 12 -14 Stunden Fahrt waren wir dann in Meriden und haben eine preiswerte Unterkunft gesucht, Fehlanzeige. Wir haben dann im „Bulls Head" Pub zwei Zimmer genommen und wie immer ein Wahnsinns Geld dafür bezahlt. Aber immerhin waren das die besten und saubersten Zimmer für Wahnsinns Geld die ich in England je hatte.

Beim anschließenden Abendessen mit kleinem Umtrunk haben wir einen ganzen Schwung Triumph Fahrer kennengelernt die auch bei der Fahrt am nächsten Morgen mitmachen wollten. Von denen haben wir dann erfahren daß ca. 300 Motorräder für die Fahrt gemeldet seien! Pünktlich um 10 Uhr am Sonntag morgen fanden wir uns dann beim Sammelplatz, dem „ Heart of England Social Club „ ein und... fanden kaum noch Platz für uns und unsere zwei Motorräder.

Der ganze Platz gerammelt voll mit Triumph's. Wir haben grob geschätzt das es so 300-500 Triumph's gewesen sein müssen. Ein wirklich beeindruckender Anblick, um so mehr als die alten Modelle deutlich in der Mehrzahl waren. Als es nach der , unvermeidlichen, Verzögerung endlich losging bekam man erst den richtigen Eindruck, ein endloser Lindwurm aus Triumph's schob sich da über die Strassen, der Konvoi war so lang daß das Ziel nicht direkt angefahren werden konnte sondern erst mal eine große Runde um Meriden gefahren wurde um überhaupt alle Motorräder auf die Straße zu bringen. Diese Fahrt von Meriden nach Coventry war geradezu unvergesslich, völlig ohne

Polizei Präsenz haben die „ Marshall Teams „ alle Kreuzungen und Einmündungen gesperrt. Als Erkennungszeichen hatten die nur rote Warnwesten über der Motorrad Bekleidung, wenn der Konvoi an der Kreuzung vorbei war haben die dann alle Mann in halsbrecherischem Tempo, ohne Rücksicht auf Gegenverkehr, wieder überholt und das Spielchen ging von vorne los.

Am tollsten war die Auffahrt auf eine Autobahnähnliche 4 Spurige Strasse, die Marshalls sperrten einfach alle Fahrspuren ab, quasi auf der Autobahn ! Für so was käme man hier glatt für den Rest seines Lebens ins Kittchen.

Nach endlosem Stop and Go Verkehr sind wir dann am „ Canal Basin „ in Coventry angekommen.

Dort wurde jeder ankommende Fahrer gefragt ob das Motorrad ölt oder nicht, die nicht ölenden durften auf den befestigten Platz und die öligen auf den unbefestigten Teil ! Da hat noch keiner das Wort Umweltverschmutzung gehört.

Auf dem Platz hab ich dann ein paar alte Bekanntschaften erneuert und, da wir von so weit her gekommen waren, mußte ich sogar der örtlichen Zeitung ein Interview geben.

Wir sind dann direkt von Coventry aus richtung Heimat gefahren, haben bei Ramsgate noch mal übernachtet und am Morgen sind wir wieder zurück auf den Kontinent.

Fazit des Kurz Trips : England ist zu teuer.

Euer
Klaus

Das Märchen von „her Royal Majestic“

Wolfgans Geschichte:

Es war einmal im März 2000: mit einem in unseren Fachkreisen bekannten Classic Britbike Racer ging's ins Mekka aller Biker: Daytona Bike Week!

her „Royal Majestic“

Alleine die Vorstellung des größten Motorrad-Event auf unserer Kugel lässt den kalten Schweiss ausbrechen; es kam allerdings noch heißer! Kaum in Florida angekommen, zog es uns am zweiten Tag mitten ins Geschehen von Daytona Beach; vorbei an schier endlosen Autoschlangen, alle mit Hänger und Moppeds drauf –ein echter US-Biker bringt sein Bike nach Daytona!- hatten wir schon den ersten Eindruck was uns erwartet und es kam noch besser! Vorbei am gewaltigen Racetrack, mitten rein bis zur brodelten Mainstreet; alles was man sich auf Zwei Rädern vorstellen kann, war zu sehen. Interessanter waren aber die Bikes, die man sich nicht vorstellen konnte! So war ein amerikanisches Bike eines bekannten Herstellers als Gespann zu sehen, was ja erst einmal nichts abnormales ist; dass dieses „Gespann“ jedoch den 2 Zyl.Vau auf der Bootseite hatte, das eigentliche Bike die Form eines Sarges, Badewanne oder Bettgestell hatte, in den man sich reinsetzt, war doch sehr amerikanisch.

Nur erwähnt sei das Mopped, das angetrieben von einer Hubschrauberturbine an uns vorbei rauschte ... So strollten wir über die Mainstreet, bis wir vor Miller's Bikeworld standen und weiter ging's auf der Suche nach einem Work-shop in dem der Triple-BSA-Racer das letzte tuning vor den Rennen verpasst werden sollte.

Wir also in alle Bikeshops rein und ich naturgemäß immer einen Blick in die Hinterhöfe. Bei den meisten stand allerhand Schrott herum, bis ich einige Nortons und Triumphs entdeckte. Naja, – eigentlich nix besonderes, halt so ein paar abgefuckte Britbikes – dachte ich. Aber es kam noch viel, viel besser!

Die 3 Nortons waren nicht wert hier erwähnt zu werden, die 3Triumphs so la-la , bis auf eine, die ich mir auch mit etwas mehr Interesse betrachtete. Vielleicht sollte ich jetzt hier erwähnen, dass mein Herz eigentlich mehr für italienische Motos schlägt. Aber der Chrom glänzte, der komisch graue Lack schien in der Sonne und die Schüssel sah gar nicht so übel aus. Dann der Aufschrei unseres Britprofis: eine Silver Jubileeee!! Hm – wass'n das? Fragte ich noch völlig unbefangen. „das ist eine von

Cockpit „Silvy“

tausend, du Banause“ wurde mir erklärt und schon wuchs meine Neugier. Dann bemerkte ich dass erst 3.800mls auf dem Tacho waren, dass der Zustand wohl noch der originale war, dass das Mopped unverschraubt war und der Motor drehte easy durch; es fehlte die Batterie, das Rücklichtglas beide Bremszylinder waren fest, der einzige „Schaden“ war die hintere Bremsscheibe und die Felge sah etwas mitgenommen aus. Hmmm – so aus dem Augenwinkel betrachtet sah das Mopped ja gar nicht so schlecht aus ..... Was würde so was kosten, fragte ich. “Vergiss es, das kannst du dir eh nicht leisten ....“ hörte ich vom Fachmann. Aber „we are in america“ dachte ich mir. Während die anderen noch um die Silvie schlichen und sie begutachteten, suchte ich den Ladenbesitzer. „Sind die Bikes dort zu verkaufen?“ fragte ich. „“you want them? Take’m all away ! I can’t see’m anymore“ waren die Worte, die ich wohl nie vergessen werde. „Nein, nein – nicht alle; nur eine – die Graue! How much?“ Seine Antwort wollte ich erst gar nicht glauben und fragte nochmal nach, um sicher zu sein, dass mein Gehörgang keiner akustischen Täuschung unterlag. Als er dann seinen Betrag wiederholte (keine weiteren Details, Freunde!) zog ich schnell meine Creditcard und fragte noch völlig verunsichert, ob er die akzeptiert. Sofort nach seinem „Yes“ reichte ich die Hand „well, the deal is done!“ Der Rest war schnell erledigt, ritsch, ratsch Plastikkarte duch das Lesegerät, und vorab einen schnellen Vertrag geschrieben. Damit in der Hand, ging ich wieder zu meinen Spezies und sagte nur: Kommt, fasst mal mit an, die nehmen wir jetzt mit!!“ Die Blicke liesen mich erahnen, was sie sich dachten, aber ich blieb hartnäckig und bestand darauf, meine Triumph Silver Jubilee „One of a Thousand“ T140V82444J einzuladen. Immer noch wurde ich für ziemlich durchgedreht gehalten, bis ich dann das Papier hochhielt und jubilierend herausrief: Die ist jetzt MIR!!! Alle Gesichter – bis auf meines- fielen tief auf den Boden!!

Trumphie röhrt auch nicht schlecht.

Der Rest der Bikeweek wäre schnell erzählt; meine Silvie haben wir dann im Wohnzimmer unseres Appartment untergebracht, nach hause kam sie im Container mit der 750BSA. Die Hinterradbremse war schnell zerlegt und wieder in Gang gebracht. Dabei konnte ich nachvollziehen, was mit der seltenen Triumph geschehen war: der letzte und wahrscheinlich auch der erste Besitzer ließ einen neuen Hinterreifen aufziehen. Dabei haben die hochqualifizierten Mechaniker erst einmal die schön verchromte und handlinierte Felge beschädigt; dann das Hinterrad eingebaut – dabei aber den Spacer auf der rechten Seite „vergessen“ aber – egal – die Schwinge festgezogen und losgeheizt. Nach schätzungsweise 10mls müssen sie festgestellt haben, dass die Bremscheibe irgendwie so komisch schief lief und an der Mutter der Bremssattels schliff. Danach wurde die Triumph abgestellt – schätzungsweise 20 Jahre! Wohl schön in einer Garage, denn es waren keine Beulen, Kratzer oder irgendwelche äußeren Beschädigungen festzustellen. Seitdem ich Silvie endlich (vom Herrgöttlichen TÜV) abgesegnet bekam, was aber eine eigene Story wert wäre, bin ich von meinem Britbike begeistert! Zwar erklingt nicht das mechanische Orchester einer 2-Zylinder-Königwellen-Duc, aber Trumphie röhrt auch nicht schlecht.

Fazit: Hätte ich sie gesucht, NIE hätten wir uns gefunden.

TMOC MEMBER'S NEWS

Autor: Michael Gilges
Fotos: Michael Gilges

Der Trieb

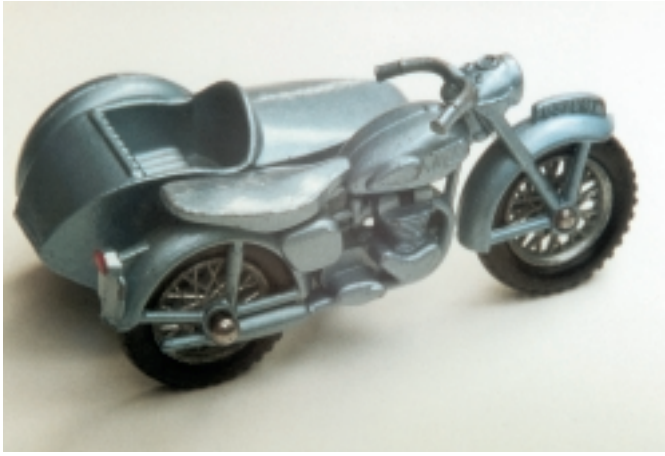
Jeder von uns hat und kennt ihn, ich meine aber in diesem Fall nicht den der Euch im ersten Moment einfällt, sondern einen anderen Urtrieb unserer Spezies. Gemeint ist der Sammeltrieb. Nicht umsonst bezeichnet man uns Menschen auch als Jäger und Sammler. Hat uns in Urzeiten das Sammeln von Wurzeln, Früchten und Sonstigem das Überleben garantiert, so hat es heute primär doch eine ganz andere Bedeutung. Abgesehen davon was man sammelt ist es z.B. eine Freude, diese Objekte nur anzusehen, zu sortieren, sie anzuziehen, herzuzeigen, damit zu spielen, sie zu fahren, als Wertanlage zu nutzen oder vieles andere mehr. Jeder hat da andere Interessen und Absichten.

Darüber zu schreiben was alles gesammelt wird wäre zu müßig, aber glaubt mir, es gibt nichts, was nicht zusammen getragen wird. Abgesehen von Klassikern wie Briefmarken, Münzen, Büchern, Postkarten usw. würde es mich nicht wundern, wenn jemand Hosenträger, Panzerketten oder überfahrene Hühner sammelt. Allerdings gibt's für die zuletzt genannten Teile noch keine Alben. Sehen wir es doch einfach so, das diese Sammlungen in der Regel beim Betrachten, Befühlen, Bearbeiten, Pflegen usw. eine Art Freude und Stolz aufkommen läßt. Man könnte diese Genugtuung auch als „Nahrung für die Seele" bezeichnen. Dazu kommt dann noch die Leidenschaft, denn diese ist der Motor und Ansporn fürs komplettieren und Erweitern der gesammelten Schätze. Nun zu einem meiner Sammelgebiete. Es ist das Zusammentragen von Auto-und Motorradmodellen. Allerdings keine Aktuellen, sondern nur alte Spritzgussmodelle aus den Anfangszeiten, nämlich Ende der vierziger Jahre bis ca. Anfang der achtziger Jahre.

Hier eine frühe Triumph 650 Thunderbird mit „Badewannen" Heckteil aus den Sechzigern von BRITAINS, Maßstab 1: 32

BMW 500 cc, von BRITAINS im Maßstab 1: 32, mit verchromtem Motor und Auspuff sowie Glasscheinwerfer.

Abgesehen von ein paar Plastikmodellen der Maßstäbe 1:87 und 1:66 von Lego, Norev und Siku sind es meist, wie schon gesagt, Gussmodelle im Maßstab 1:43. Einer der Hersteller war damals Dinky Toys, dessen Modelle in Frankreich, England und zuletzt in Spanien hergestellt wurden. Oder, wer kennt sie nicht, die berühmten britischen Autos von Corgi, die es übrigens



Von MATCHBOX ein wunderschönes Triumph T Ilo Gespann im Maßstab 1:42, 54 mm, wurde von 1960-1966 produziert und ist sehr selten in gutem Zustand.

Ein ausgesprochen rares Teil von TEKNO, nämlich eine Harley Davidson WL 750, Maßstab ca. 1 35, hier als Größen-Relation neben den Schlüsseln meiner H D.

Triumph 500 CC Speed Twin 5TA mit Rennverkleidung und Fahrerfigur, BRITAINS, Maßstab 1: 32

heute noch gibt. Gerade in diesem Zusammenhang habe ich vor ein paar Jahren mal auf einem Bauernmarkt in Peking einige „nagelneue“ Corgi Modelle gefunden und zwar Replikas von alten Corgis. Replikas ist eigentlich falsch beschrieben, denn die Modelle wurden noch in den „ausgelutschten“ ursprünglichen Formen gegossen, welche die Briten zuvor nach China verkauft hatten. Wenn man dann, wie ich es tat, das Original, in dem Fall ein seltener Mini Cooper S in Rallye Monte Carlo Ausführung mit Startnummer 53, mit dem „Schlecht-guss“ vergleicht, liegen qualitativ doch Welten dazwischen. Trotzdem wurden mir diese Dinger, bis auf eines, das ich behielt, von Liebhabern auf Börsen zu guten Preisen aus den „Händen gerissen“.

Andere Modelle kamen von Tekno, einem dänischen Hersteller, oder Mebetoys und Mercury aus Italien. Nicht zu vergessen die deutschen Spielzeug-Companys wie Gama oder Märklin, deren Modelle der Serie 8000 heute extrem teuer sind, aber wunderschön, wie z. B. der zweifarbige Ford Taunus mit Blechboden und unverglast aus den Sechzigern. Auch in Frankreich war man mit Produktionen von Norev, Quiralu oder Solido sehr aktiv. Außerdem gab es auch Exoten wie Bembros (England) oder Lion Star (Holland), die herrliches Spielzeug vertrieben. Dann wäre noch die Marke Britains, die tolle Traktor und Motorradmodelle herstellte, um die legendären Matchbox Spielzeuge zu erwähnen. Es gibt noch mehr Hersteller, aber alle hier mit ihren Produkten zu beschreiben wäre zu umfangreich. Aber eins noch zu dem Wort Spielzeug. Genau das ist der springende Punkt, denn alle damaligen Modelle wurden für Kinder zum Spielen hergestellt und das macht genau den Reiz aus, welcher von einem solchen „Schätzchen“ ausgeht. Ein heutiges sogenanntes Präzisionsmodell ist so perfekt, dass es in der Regel sofort in eine Vitrine wandert, und kein Mensch käme auf Grund des Preises und der Zerbrechlichkeit auf die Idee, mit einem solchen Modell zu spielen.

Betrachtet man jedoch eine alte original Pappschachtel mit ihren aufgedruckten Szenen aus der entsprechenden Zeit, geht einem als Sammler und Liebhaber das Herz auf. Es kommen einem aber auch nostalgische Gedanken und Erinnerungen an kindliche Kirmesbesuche, bei denen man z.B. ein Matchbox-Auto gekauft bekam, als erstes die heute rare und damals lästige Schachtel wegwarf, und gleich damit in den Sandkasten hüpfte. Ein türkisfarbener Borgward

Ebenfalls von BRITAINS (England), Maßstab 1: 32, eine Polizei Triumph 650 Thunderbird, Polizist handbemalt, Metallspeichen-Felgen, profilierte Gummireifen, herrlich!

Isabella Coupé mit beigefarbenem Dach, eine Harley WL 750 von 1948, ein Messerschmitt Kabinenroller mit Frau am Steuer, ein Triumph Spitfire MK1 in rot mit (wie beim Original) aufklappbarer Fronthaube, oder aber ein taubenblauer DKW 3-6 mit profilierten Gummirädern und zwar alle Modelle in absolut unbespieltem Zustand bzw. original verpackt sind nur ein paar Beispiele aus meiner Samm-lung, wo mir der Puls höher schlägt, wenn ich sie betrachte. Mittlerweile ist meine Sammlung relativ groß und vor allem sind zu 95% alle Objekte unbespielt, was für den Wert entsprechend relevant ist. Eine kleine Motorrad-Auswahl zeigen euch die Fotos.

Bis bald. Michael Gilges

Belgische Bonnie

Triumph Tripat Bonneville

Die Firma Auto Moto Blondeel hat aus der TriumphBonneville einen Café Racer gebaut. Die Tripat gibt's ab September als Komplettfahrzeug oder Baukit. Details: Tank-Sitz-Kombination, Lenkersummel, Fußrastenanlage, modifizierte Vergaserbedüsung und Auspuffanlage. Info unter Telefon 00 32/59 51 58 68 oder im Internet: www.blondeel.be

PROTOKOLL

Zur außerordentlichen Mitglieder Versammlung des TMOC - Germany e.V.
am 20. 7. 2002 in Lautertal-Reichenbach.

TAGESORDNUNG :

1. Begrüßung
2. Wahl eines neuen Kassenwartes

Zu 1.

Um 10:45 Uhr erfolgt der Erstaufruf durch den 1. Vorsitzenden , es wird keine Beschlußfähigkeit erreicht.
Um 11:15 Uhr erfolgt der Zweitaufruf.
Der 1. Vorsitzende stellt die Beschlußfähigkeit der Versammlung sowie das Einhalten der Einladungsfrist fest und eröffnet die Versammlung.

Zu 2.

Wahl eines neuen Kassenwartes.
Einziger Vorschlag ist Herr Oliver Hitzel.
Die Abstimmung ergibt 19 Stimmen für Herrn Hitzel , eine Enthaltung, keine Gegenstimme.
Herr Hitzel bestätigt daß er die Wahl an nimmt, somit ist Herr Oliver Hitzel neuer Kassenwart des TMOC.

Um 11:40 Uhr schließt der 1. Vorsitzende die Versammlung..

Protokollführer:

Michael Gilges

Triumph X75 Hurricane Briten Lady im US-Look

Autor: SCORPIONLADY

Servus Jungs und Mädels vom TMOC-GERMANY,

heute will ich Euch von einem Traum erzählen. Die Marke Triumph hat für mich eigentlich nur bis zur Starrahmen-Ära schöne Motorräder gebaut. Nachdem ich mich immer mehr in das Thema „Triumph“ vertieft habe, habe ich die schönste aller Triumphs gesehen – die Triumph X75 Hurricane. Wow, ich hab es doch schon immer gewusst, auch Triumph kann nach 1960 noch geile Kisten bauen. Das große Problem an dem Bike ist leider der stolze Preis. Ich weiß aber, dass ich mir irgendwann mal diesen Traum erfüllen werde.

Diesen Bericht habe ich auf der Homepage von CLASSIC-MOTORRAD gesehen, und wollte ihn Euch nicht vorenthalten.

Eigentlich sollte das neue Bike in den USA der Hit werden. Doch der amerikanische Importeur sah das ganz anders. In Eigenregie ließ er

den Triple zum Chopper umbauen. Die Briten waren begeistert, speziell für die US-Kundschaft gab es 1972 die Triumph X75 Hurricane Mit den brandneuen Dreizylinder-Bikes T150 „Trident“ und A75R „Rocket“ versuchte das Triumph/BSA Firmenmanagement Ende der sechziger Jahre die Marktposition gegenüber der japanischen Konkurrenz in den USA zu behaupten. Doch vergeblich, wie wir heute wissen. Bis die beiden Maschinen da waren, gab es bereits die Honda CB 750 Four, und ein neues Motorradzeitalter hatte begonnen. Auch mit dem nächsten Streich, der Triumph X75 Hurricane, die eigentlich eine BSA A75R Rocket war, sollte es nicht gelingen. Blättern wir im Geschichtsbuch dieses wohl ersten „Soft-Choppers“, stellen wir fest, dass es sich um eine ebenso turbulente wie spannende Story handelt.

Die Idee für die X75 hatte Don Brown, Verkaufsmanager beim amerikanischen Importeur in Nutley/New Jersey. Als er 1967 die neue 750er Rocket3 zum ersten Mal sah, fiel ihm der

Kinnladen runter, er war entsetzt. Nach seiner Auffassung war dieser Triple für die US-Biker viel zu konservativ. Ohne lange im Stammwerk nachzufragen, beauftragte er in eigener Regie den damals nur in Insiderkreisen bekannten Designer Craig Vetter - er wurde später durch seine Windjammer-Verkleidungen weltberühmt -, etwas aus dem Bike zu machen.

Im Frühjahr 1969 stürzte sich Vetter in die Herausforderung. Doch viel Spielraum blieb ihm nicht. Weder Motor noch Fahrwerk durfte er verändern, lediglich am „Drumherum" konnte er sich austoben. Aus der biederen Rocket3 wollte der clevere Designer ein optisch potentes Bike mit Tick des „American way of life" und dem gerade in Mode kommenden Chopper-Feeling machen. Nach einigen Skizzen wandte er sich der praktischen Arbeit zu und modellierte eine Tank-Sitzbank-Verschalung. Nach diesem Modell fertigte er den Monocoque aus Glasfaser an, unter dem er den winzigen 9,5 Liter Kraftstofftank aus Alu-Blech versteckte.

Bereits mit dieser Änderung kam das Dreizylinder-Triebwerk bedeutend besser zur Geltung. Weiterhin spendierte Vetter den Speichenrädern Leichtmetall-Hochschulter-Felgen, dem Scheinwerfer eine geänderte Halterung, ließ etliche Teile auf Hochglanz polieren oder sogar verchromen. Für eine optische Aufwertung der Frontpartie wurden neue Gabelbrücken aus Aluminium gefertigt, der Hochlenker entsprach der neuen „Easy Rider" Philosophie. Clou seiner Designarbeit und später das typische Merkmal der „Hurricane" wurde aber die auf der rechten Seite verlegte 3-in-3-Auspuffanlage. Nach einem halben Jahr emsigen Gestaltens, Biegens und Bauens lieferte Craig Vetter im September 1969 den Prototyp bei seinem Auftraggeber ab. Don Brown war begeistert, auch der Engländer zeigte sich angetan. Doch die so geplante „BSA-Hurricane" ging nie in Serie. Bis zum gesetzten Produktionsbeginn verstrichen nämlich über zwei Jahre, und das BSA-Werk stand kurz vor dem Aus. Nichtsdestotrotz, die Firmen-Manager beschlossen, die „Hurricane" unter der Triumph-Fahne auf den amerikanischen Markt zu bringen. Die Basis für die neue Triumph X75 Hurricane war weiterhin die bekannte 750er BSA Rocket3, jedoch mit dem Fünfganggetriebe der Triumph T150V und einem modifizierten Doppelschleif-Rahmen. Vom 2. Juni 1972 bis zum 12. Januar 1973 wurden genau 1171 Maschinen vom Typ Triumph X75 Hurricane für den US-Markt produziert. Erst wesentlich später kamen einige Maschinen auf Privatinitiative aus den USA nach Deutschland. Hierzulande ist der Soft-Chopper relativ unbekannt und noch dazu sehr selten. Eigentlich schade. ...

Technische Daten
Triumph X75 Hurricane

Motor: Fahrtwind gekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 741 ccm, 58 PS bei 7250/min.
Vorne Bremse: Duplex-Halbnaben-Trommelbremse Hintere Bremse: Simplex-Halbnaben-Trommelbremse
Gewicht: 213 kg
Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Quelle: http://www.classic-motorrad.de/winni_2002/Triumph/x75_hurricane.htm

RESTAURATIONSTIPPS – Teil 1

Hallo TMOC'ler, ich habe schon wieder etwas aus dem WorldWideWeb zu berichten. Durch einen Arbeitskollegen (Rainer), der ebenfalls eine Triumph-Starrahmen fährt, bin ich auf eine private Schrauber-Webseite gelangt. Ach ja, Rainer werden wir wahrscheinlich demnächst als neues Mitglied begrüßen dürfen.

Da stehen einige interessante Tipps, die ich Euch natürlich nicht vorenthalten will.

Der Autor der unten aufgezählten Tipps ist Andreas Jankowitsch Die Adresse der privaten Webseite:
http://www.motorradklassiker.de

Der Autor weißt darauf hin, dass er keine Garantie für irgendwelche Schäden übernimmt, wenn jemand die Tipps in die Tat umsetzt.

Tank entrosten

Die besten Erfahrungen habe ich mit folgendem Verfahren gemacht:
Mit einer kleinen Taschenlampe in den Tank sehen: ist er nur leicht angerostet (dann geht's gleich mit Schritt 5 weiter) oder hat der Rost schon kleinere Krater ins Blech gefressen?
Bei stärkerem Rost werden nun in den Tank ca. 100ml mit Wasser verdünntes Spülmittel und eine handvoll Schleifmittel eingefüllt: entweder Rollsplitt oder klein geschlagene Glasscherben. Der Rollsplitt ist dabei das sanftere Verfahren. Im Zweifelsfall – insbesondere bei modernen dünnwandigen Tanks - also erst mal damit anfangen. Nun werden Tankeinfüllstutzen und Benzinhahn-Abgang verschlossen.
Der so präparierte Tank kommt nun in eine dick mit Decken abgepolsterte Betonmischmaschine. Diese wird dann ein paar Stunden laufen gelassen. Zwischendrin den Tank immer wieder in eine andere Position legen. Außerdem zwischendurch die vom Abrieb entstehende Dreckbrühe entleeren und wieder frisches Wasser mit Spülmittel dazugeben.
Zum Schluss den Tank solange durchspülen, bis keine Dreckbrühe mehr kommt. Nun dürften eigentlich nur noch leichte Rostansätze, insbesondere in den Poren, übriggeblieben sein. Deshalb wird nun in den Tank etwas Rostumwandler FERTAN (gibt's im PKW-Fachhandel, 1Liter ca. 25 €) eingefüllt und gut ausgeschwenkt. Der Rest wird wieder abgekippt. Nachdem das FERTAN im Tank leicht angetrocknet ist, wird nochmals mit klarem Wasser nachgespült. Etwa einen Tag später hat sich das FERTAN bläulich gefärbt – fertig! Der Tank ist nun rostfrei.
Allerdings sollte er nun auch noch versiegelt werden, damit er nicht gleich wieder rostet. Gute Erfahrungen habe ich hierbei mit dem Tanklack der Firma Stemler gemacht. Damit der Tanklack gut hält, wird der Tank vorher mit Aceton entfettet.

Tank abdichten

Manchmal sind Tanks an kleinen Stellen (oft infolge von Vibrationsschäden) undicht. Zur Reparatur bieten sich 3 Verfahren an:Schutzgasschweißen, Weichlöten und Kaltmetall.
Schutzgasschweißen und Weichlöten ist schwierig und nicht ganz ungefährlich (ist der Tank nicht ganz von den Benzindämpfen entleert, kann einem das Ganze um die Ohren fliegen!). Es sollte daher einem Fachbetrieb überlassen werden.
Kaltmetall dagegen ist einfach zu verarbeiten und gefahrlos. Gute Erfahrungen habe ich mit dem LOCTITE-Kaltmetall gemacht. (gibt's z.B. in „HeinGericke"-Läden) Dazu wird die betroffenen Stelle metallisch blank geschliffen und mit Aceton entfettet. Dann wird das Kaltmetall aufgestrichen. 3 undichte Stellen an einem NSU-Tank habe ich damit abgedichtet und es hält nun schon seit über einem Jahr.

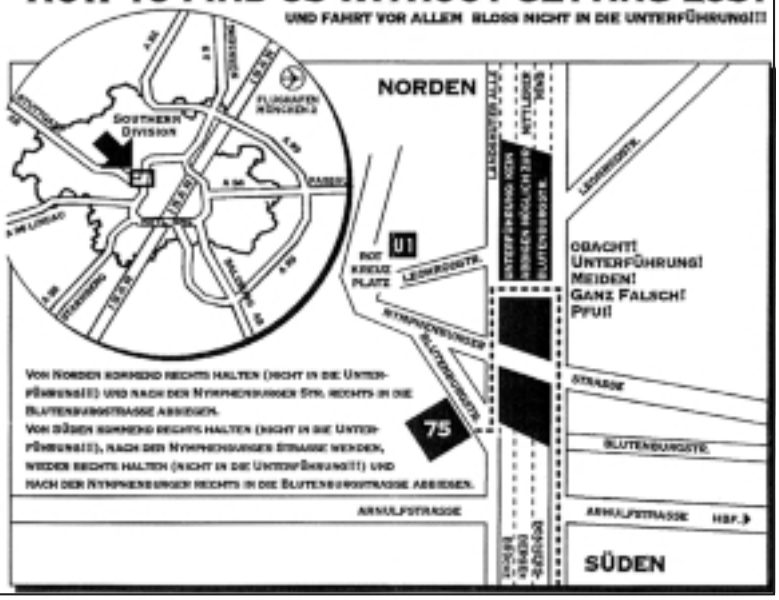
So long,

Euer Webmaster

Southern Division
Classic Bikes

Blutenburgstr.75 D 80634 München Tel. 089/134452 Fax 089/134461, Mo-FR 11-18.30, Mit. geschlossen,
www.southern-division.de E-Mail: info@southern-division.de

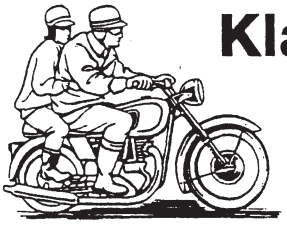
HOW TO FIND US WITHOUT GETTING LOST
UND FAHRT VOR ALLEM BLOSS NICHT IN DIE UNTERFÜHRUNG!!!



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

Anzeigen unserer Sponsoren

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. 0 21 29/34 49 75 · Fax 34 49 76

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-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

1973 1000cc 4Cylinder Triumph Prototype, nicknamed „The Quatrant"