Heft 13

Januar
Februar
März
2003

News Of The Quarter

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

„Erste WATOC-Tagung“ in Germany

Trip mit einer 750er SV-Twin

Erlebnisse mit einer Triumph ...

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
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel (09733) 78 00 95
Kassierer
Oliver Hitzel, Heinestrasse 21, 64546 Mörfelden-Walldorf, Tel (06105) 17 99
Schriftführer
Michael Kempf, Bruchwiesenanlage 1, 66125 Saarbrücken-Dudweiler, Tel. (06897) 7 30 73

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 16 53 393

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:
Walter Moreth, Rathausstraße 40, 63456 Hanau, Tel.: (06181) 69 730 / Fax: 69 730,
E-Mail: tmoc-redaktion@online.de
Erik Hoffmann, Neugrabenweg 39, 66123 Saarbrücken, Tel.: (0681) 35 944
E-Mail: tmoc-coredaktion@gmx.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 auf Schreibmaschine eintippen, 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 also mal wieder Zeit ein Vorwort zu schreiben, no guud, gugge mer mol, wie der Hesse sagt. Das zurückliegende Vierteljahr war für die meisten von uns, motorradtechnisch gesehen, wohl eher ruhiger. Bleibt zu hoffen dass die Feiertage das auch waren. Das es ruhiger war heißt aber nicht, dass gar nichts unternommen wurde. Wir haben uns in Mannheim auf der Veterama getroffen und wieder mal darüber gestaunt, was für ein Heidengeld so mancher für seine unbrauchbaren Überreste verlangt und manchmal auch bekommen hat. Die „Run around the Rhön Tour“ war zwar nicht übermäßig stark besucht, hat aber sogar Nichtmitglieder angezogen, und hat wie ich gehört habe auch allen gut gefallen. Die erste Watoc-Tagung in Deutschland ist gut verlaufen und hat bei unseren Gästen einen guten Eindruck hinterlassen. Last but not least haben wir beim Jahresabschluss-Treffen in Volkers einen gemütlichen Abend verbracht und vorher eine Vorstandssitzung abgehalten, bei der die Aktivitäten des neuen Jahres besprochen wurden. Also, alles in allem war's zwar ruhig, aber nicht ereignislos.

Ich hoffe das neue Jahr bringt eine gute Motorradsaison und viele problemlose Triumph Kilometer.

Euer Klaus

Termine 2003

15. März 2003	**Jahreshauptversammlung** im Hofgut Stammen in 34388 Trendelburg-Stammen
5.-6. April 2003	**Veterama** in Ludwigshafen, (Auto + Motorrad)
12.-13. April 2003	**Veterama** in Ludwigshafen, (Motorrad)

Der TMOC wird an einem der Veterama-Terminen einen Stand machen.

18.-20. Juli 2003	**TMOC-Sommertreffen** in Reichenbach

Weitere Termine lagen bis zum 30. 12. 2002 leider nicht vor.
Bitte erfragen beim Vorstand des TMOC. (der Red.)

Die „schlauen“ Sprüche von Seite 3

Warnung!

Von nichts wird man
so schnell alt wie
von der Faulheit.

Miguel Angel Asturias (1899-1974), guatemaltekischer Schriftsteller und Diplomat

Bedingung! (?)

Es gibt nur
eine Möglichkeit,
einen Freund
zu haben:
Mann muss selbst
einer sein.

Ralph Waldo Emmerson (1803-1882), amerikanischer Philosoph

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
Restaurationstips Teil 2	S. 4
Leserbriefe	S. 5
Erste WATOC-Tagung in Deutschland	S. 6
Einladung zur JHV 2003	S. 7
Peter Watson's Trip mit einem 750er SV-Twin	S. 8
Steuerliche Förderung endlich voranbringen	S. 12
Aus und Eintritte	S. 13
Jahres-Abschlusstreffen in Volkers	S. 13
Der dicke Hund	S. 16
Watsonian Sidecars Teil 3	S. 18
Erlebnisse mit einer Triumph	S. 21
Enforcers	S. 26
Das Mittendrinwort	S. 29
Members-Ausfahrt	S. 30
St. Wendel-Classic-Trial	S. 31
Advertising Sponsoring	S. 35
Prestige	letzte Seite

Restaurationstipps – Teil 2

Und weiter geht's mit dem 2. Teil der Restaurationstips. Viel Spass beim Lesen.

Trommelbremsen lackieren

Manchmal sieht man restaurierte Oldtimer, bei denen der Lack auf den Bremstrommeln abgeht. Dies liegt an der Hitzebelastung, die der Bremsvorgang auslöst. Wenn die Nabe lackiert werden soll, darf deshalb an der Außenseite der Bremsfläche keine Grundierung und kein Filler aufgetragen werden, weil diese nicht hitzefest sind. Der Lack selbst darf also nur direkt auf das Metall aufgetragen werden. So hält es meistens (aber auch nicht immer). Alternativ kann die hitzebelastete Fläche mit Auspufflack (hitzebeständig, „650 Grad") versehen werden. Nachteil: dieser Lack ist nur matt erhältlich. Für mich die beste Lösung ist, die Trommelbremsen bzw. Naben pulverbeschichten zu lassen. Zuvor muss hierbei jedoch darauf geachtet werden, dass alle Speichenlöcher ausreichend groß sind, weil die Pulverbeschichtung mehr aufträgt als Lack. Dann werden die Naben sauber sandgestrahlt und anschließend pulverbeschichtet. Der Vorteil der Pulverbeschichtung ist, dass sie in „glänzend" erhältlich ist und auch auf den hitzebelasteten Bremstrommeln hält. Dieses Verfahren bietet sich natürlich auch für viele andere Teile, wie z.B. Rahmen und Felgen, an.

Zylinder schwärzen

Auf dem Zylinder (und bei schwarzem Auspuff) hält auch 650 – Grad – Lack nicht lange. Ich habe gute Erfahrungen gemacht mit einer Mischung aus Speiseöl (das billigste Olivenöl!) und Schwarzpaste für Elektro-Kochplatten (gibt's im Haushaltswarengeschäft). Beides wird im Verhältnis 1:1 miteinander verrührt und dann mit einem langborstigen Pinsel aufgetragen, am besten bei noch handwarmem Zylinder. Bei der nächsten Fahrt raucht es zwar etwas, aber die Mischung brennt sich ein. Je öfter man eine solche Behandlung macht, umso dunkler wird der Zylinder.

Chrom oder Nickel?

Ein wichtiger Punkt bei der Restaurierung von Vorkriegsmotorrädern: waren die blanken Teile verchromt oder vernickelt? Am einfachsten lässt sich diese Frage beantworten, wenn man dies auf der unrestaurierten Maschine noch eindeutig erkennt. Chrom hat einen hellen Spiegeleffekt und oxidiert kaum; Nickel oxidiert recht schnell und hat dann einen leicht matten Gelbstich. Was aber, wenn man nicht mehr eindeutig identifizieren kann, ob mal Chrom oder Nickel drauf war? Dann gilt als Anhaltspunkt das Jahr 1930. Bis ungefähr 1930 verwendeten die Hersteller im allgemeinen Nickel, ab 1930 Chrom. NSU beispielsweise führte das Verchromen im Dezember 1930 ein.

Bei Zulieferteilen (z.B. Bosch-Lichtmaschinen, AMAL-Vergaser und Hebel) wurde aber teilweise bis weit in die 30er–Jahre noch Nickel verwendet.

Entchromen

Wer seine Teile vor der Neuverchromung selbst schleifen und polieren möchte, muss sie zuerst vom alten Chrom befreien. Das einfachste ist natürlich, solche Teile bei einem Galvanikbetrieb entchromen zu lassen. Allerdings habe ich es dabei schon mehrmals erlebt, dass dort Teile (vor allem kleine Teile!) verloren gingen. Wer also Kleinteile selbst entchromen möchte – so geht's:
Teil reinigen und gut entfetten (am besten mit Aceton, Verdünnung geht auch) danach in Wasser mit etwas Spülmittel ausschwenken und trocknen lassen. Anschließend in eine Salzsäurelösung (gibt's meist als 33%-Lösung in der Apotheke oder Drogerie kaufen, diese muss noch 1:1 mit Wasser verdünnt werden – sonst wirkt es nicht! (ACHTUNG: zuerst das Wasser, dann sie Säure!) mit einigen Tropfen Spülmittel legen. Die Lösung wird dann leicht grün; das Teil gast etwas. Sobald die Gasentwicklung aufhört, ist der Chrom runter. Erneut das Teil gut spülen und trocknen. VORSICHT! nur mit Handschuhen und Schutzbrille arbeiten! Fachgerechte Entsorgung: die Lösung kann mehrfach verwendet werden, danach zur Sammelstelle für

Sondermüll bringen. Sollte danach immer noch eine glänzende Schicht vorhanden sein, dürfte dies Nickel sein! Unter dem Chrom ist meist nämlich noch eine Nickelschicht, welche sich mit Hausmitteln nicht entfernen lässt. Im Zweifelsfall also lieber gleich zur Verchromerei, das entchromen ist dort auch nicht besonders teuer.

Motor- und Getriebeöl

Als Motorenöl verwende ich für Oldtimer ohne Ölfilterung Aral „Motanol GM 150“. Hierbei handelt es sich um ein unlegiertes Öl, welches für Motoren ohne Ölfilterung bevorzugt werden sollte. Dieses Öl gibt’s allerdings nicht an der Tankstelle, sondern in 20-Liter-Gebinden im Großhandel. Dafür kostet es dann aber auch nur ca. 2,50 €uro pro Liter. Das Getriebe wird bei Oldtimern oft mit Fließfett befüllt. Dieses gibt’s beim Landmaschinenhändler.

Ich hoffe, Ihr könnt von den Tipps vielleicht Gebrauch machen bei euren englischen Ladys. Der 3. Teil folgt dann in der nächsten Ausgabe der TMOC-News.

So long,

Euer Webmaster

Leserbriefe ...

Leserbrief zu Artikel Triumph X75 Hurricane
Briten Lady im US Look

Liebe TMOC'Ier

Es hat mich richtig gefreut, wieder mal etwas über meine geliebte X75 Hurricane zu lesen. Eigentlich sollte ich meinen Leserbrief unterschreiben mit „The Hurricane Man“. Warum? Der im Artikel genannte Don Brown ist ein sehr guter Freund von mir und auch seine Söhne, die heute noch eine vollkommen originale (sogar steinharte Reifen noch original) Hurricane mit nur etwas über 2.000 Meilen auf dem Tacho besitzen. Don, obwohl seit 27 Jahren im Rollstuhl (nach Motorrad Unfall), ist nach wie vor ein Motorrad Enthusiast und seine Firma DJB Consultants Amerikas größter und erfolgreichster Berater der Motorradindustrie. Ob Harley, Triumph, Ducati oder große japanische Konzerne, alle holen sich ihren Rat bei ihm, und mit über 70 Jahren ist er noch mit ganzem Herzen bei der Sache.

Was mich aber noch mehr begeistert ist sein privates Archiv. Briefe, die er schon 1965 an das Triumph Management in Meriden schickte und darauf hinwies, dass man nur noch mit drei oder vier Zylindern an besserer Qualität gegen den zukünftigen Ansturm aus Japan ankommen könne, habe ich gelesen. Inoffizielle Schreiben an ihn über konzerninterne Kämpfe, seinen Schriftverkehr mit Craig Vetter über die Entwicklung der Hurricane habe ich in den Händen gehalten und mir sogar kopieren dürfen, und was hat dies alles mit dem TMOC zu tun? Ganz einfach, er ist über die Aktivitäten des TMOC .Germany laufend informiert, denn er freut sich über alle Aktivitäten, die sich um die alten Triumphs drehen. Mit diesem Leserbrief würde ich vorschlagen, Don Brown zum Ehrenmitglied unseres TMOC's zu ernennen. Bitte reicht es dem Vorstand weiter und lasst mich wissen, was Ihr darüber denkt. Auch wenn er im fernen Los Angeles sitzt, würde ihn dies sicherlich freuen.

Mit herzlichen Motorradfahrergrüßen

Christof Hillebrand

Erste WATOC-Tagung in Deutschland

Am 19.Oktober fand die 7. Tagung der World Association of Triumph Owner Clubs (Weltverband der Triumph-Besitzer Clubs) statt.
Angeschlossen sind die Triumph Clubs aus Schweden, Norwegen, Dänemark, Niederlande, Belgien, Frankreich, Portugal, Groß-Brittanien, USA, Australien, Neuseeland, Südafrika und Deutschland. Natürlich, möchte man sagen.
Nehmen die Clubs aus Übersee weniger an den Europäischen Aktivitäten teil, so daß man sich meistens im Kreise der bekannten Gesichter aus den europäischen Kernländern wiederfindet.
Anwesend in Bad-Brückenau /Volkers waren die Abordnungen aus Schweden, Dänemark, Niederlanden, Belgien, Frankreich, Großbrittanien und Deutschland.
Dieses Treffen der International Liaison Officers (Verbindungsleute zwischen den einzelnen, nationalen, Triumph Clubs) und teilweise der Vorstände findet einmal im Jahr in einem der angeschlossenen Länder statt.

Die Themen dieser Tagungen sind zum Beispiel das Abstimmen der Termine, sodass möglichst wenige derselben sich überschneiden, es wird aber auch über Erfahrungen mit den einzelnen Veranstaltungen berichtet, ob diese erfolgreich waren, ob sie gut besucht waren, welche Probleme aufgetaucht sind, etc ...
Ein Thema ist alljährlich die Zusammenarbeit (falls welche stattfindet) mit Triumph in Hinckley. Hier kann man sagen, dass es durchaus unterschiedliche Meinungen und Erfahrungen gibt. Das reicht von erstklassigem Entgegenkommen mit zur Verfügung stellen des kompletten Ausstellungstrucks inklusive der Motorräder bis hin zu null Zusammenarbeit, was aber eher die Ausnahme ist.
Ein weiteres Thema war wieder die WATOC Challenge und die Beteiligung an der selben, hier könnte der TMOC nach seinem frühen Achtungserfolg mal wieder verstärkt Flagge zeigen.

Der WATOC Coordinator Geoff Walton moderierte die Tagung wie immer gut.
Er hatte eine Tagesordnung vorbereitet und im Vorfeld versucht, mit allen Clubs in Kontakt zu treten, was teilweise nicht möglich war. In Australien scheinen die Aktivitäten der bisher vorhandenen 2! nationalen Clubs vorübergehend zum Erliegen gekommen zu sein, man muß abwarten. Good Luck nach Downunder. Bei uns in Deutschland war die Ausrichtung dieser Tagung eine Premiere, noch niemals vorher konnten wir, der TMOC, dieses Treffen ausrichten. Da alles gut vorbereitet war, hat es auch gut geklappt. Die angereisten Teilnehmer haben sich offensichtlich gut unterhalten. Freitag und Samstag abend haben sie (nach der Tagung natürlich) so manchem Glas bis auf den Boden geschaut.

Hier gilt unser Dank Manfred, Roger und Kaktus, die alles organisiert hatten.

Klaus

Einladung zur JHV 2003

Am 15. März 2003 findet um 19:^{00} Uhr

die Jahreshauptversammlung

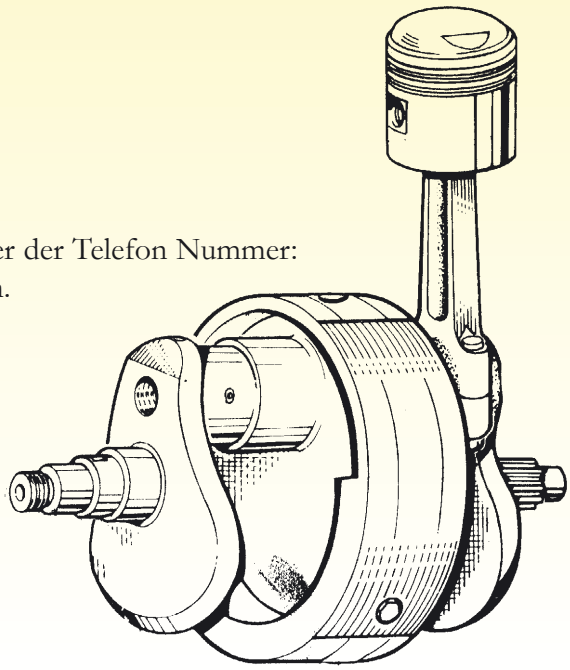
des TMOC-Deutschland e.V. statt.

Ort: Hofgut Stammen in 34388 Trendelburg-Stammen
(bei Kassel/Hofgeißmar)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Neuwahlen des Vorstandes und der Kassenprüfer
3. Euro-Angleichung der Mitgliedsbeiträge
4. Kassenbericht
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Verschiedenes

Übernachtungen im Hofgut Stammen können unter der Telefon Nummer: 05675-72 50 94 direkt im Hofgut reserviert werden.



TRIUMPH

Peter Watson's
Trip mit einem 750er SV-Twin

Aus Classic Bike 12/87

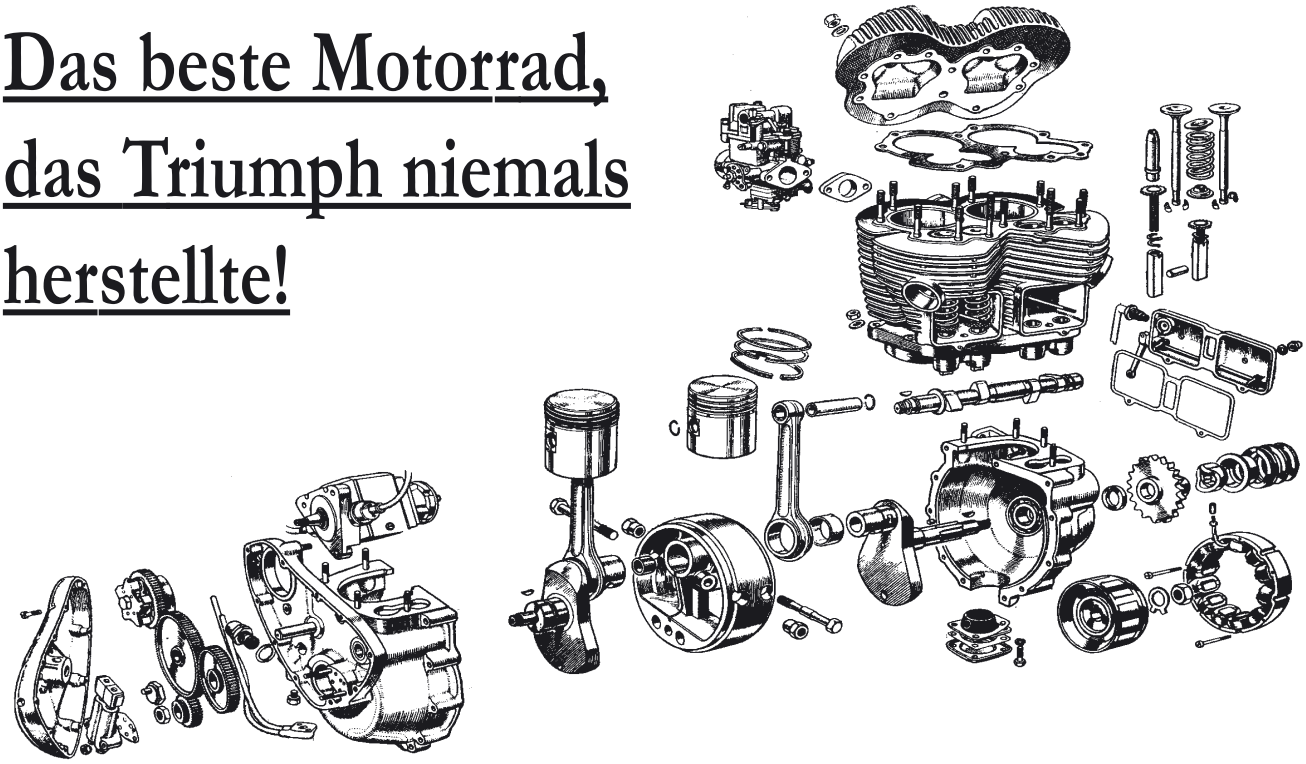
Die Triumph 7 ST von Peter Green aus dem Jahr 1952 ist ein bemerkenswert kontroverses Motorrad. Eine kurze Fahrt genügt, um mich davon zu überzeugen, daß dies vielleicht die beste Maschine ist, die in Meriden *nicht* gebaut worden ist. Trotzdem würde ein Großteil der heutigen Motorradenthusiasten den 734 ccm großen Paralleltwin aus einem ganz einfachen Grund ablehnen – er ist seitengesteuert! Triumph versäumte die Herstellung und Vermarktung einer solchen Maschine in den frühen 50ern, trotz der starken Nachfrage nach einem großen Gespannmotorrad und dem Interesse an der seitengesteuerten 500er TRW aus dem Jahr 1948. Die 7 ST zeigt die Anstrengungen eines Mannes, der um einem Prototyp der Motorenentwicklung ein ganzes Motorrad aufbaute. Man sollte annehmen, daß die Entdeckung eines frühen 750er Prototypen, den die Mitarbeiter aus Meriden für den Verkauf im Jahr 1982 ausgegraben hatten, mehr Aufmerksamkeit erregt hätte. In dem Classic Bike-Bericht über diese Auktion im April '82 war der Motor jedoch nur als eine größere Version des TRW-Twins erwähnt worden. Dieses Militärtriebwerk ist mit seinen 16,8 PS sicherlich ein enger Verwandter des 7 ST-Motors. Der ehemalige Werkstester Alex Scobie beschreibt die Leistung der ST als auf der Straße hoffnungslos. „Bei 70 (ca. 112 km/h) war der Motor am Ende!" erinnert er sich.

Der Prototyp der ST war mit dem Fahrgestell einer 6T Thunderbird mit der gefederten Radnabe aufgebaut gewesen. Sie wurde dann von dem Triumph Angestellten Harry Wooldridge gekauft, der sie dann für vielleicht ein Jahr auf der Straße fuhr. Er erinnert sich an die ST gut – aber ohne jede Begeisterung! „Weist du, ihr Name war Jumbo," erzählt uns Wooldrige, „und sie hatte auch etwas von einem Elephanten. Sie war in keiner Disziplin besonders gut. Sie konnte nichts, was eine 650er Thunderbird nicht besser gemacht hätte. Zum täglichen Gebrauch hätte ich eine 5 TA bevorzugt."

Wooldridge, der nun bei Les Williams in Kenilworth tätig ist, hat die Maschine zerlegt und restauriert, um sie dann an Bill Crosby zu verkaufen. Bill arbeitet bei dem Londoner Triumphteile Spezialisten Reg Allen und ist nie mit der 7 ST gefahren, weil er sich deren Ruf als „lahme Ente" bewußt war! Als Peter Green aus Lancashire zusammen mit seinem Kumpel John Whittacker den übriggebliebenen Motor an einem Verkaufsstand beim National Motorcycle Museum

entdeckte, waren die dafür verlangten 50 Pfund ein angemessener Preis. „Gemessen am Zustand war er nicht mehr wert." erzählt uns Peter. Das Kurbelgehäuse war stark korrodiert, und der einteilige Zylinderkopf sah aus, als hätten irgendwelche Vandalen ihn mit einem Hammer bearbeitet. Obwohl Green schon seit über 20 Jahren mit TRW's zu tun hat, gelang es ihm zunächst nicht, den Motor zu identifizieren. „Ich mag Seitenventiler, und das hier war mal 'was neues." erklärt er seine Kaufentscheidung. Tatsächlich ist Peter Green ein Mann vieler verschiedener Maschinen, von kleinen sportlichen Zweitaktern bis zu einer schnellen Norton 16 H aus dem Jahr 1927. „Ich war immer nach allen Seiten offen." erzählt er uns. „Es ist sicher in Ordnung,

Das beste Motorrad, das Triumph niemals herstellte!



sich nur auf eine Marke zu konzentrieren, aber man versäumt dabei so viel!“

Der Motor kam mit dem noch montierten Antrieb für einen Leistungsprüfstand zu Peter, während man an den nicht fertig bearbeiteten Bohrungen für die Halteplatten erkennen konnte, daß er noch nicht auf der Straße eingesetzt war. Der linke Kolben hatte gefressen, und ein Ventil war in der Führung fest. „Wenn die Prüfstandsläufe beendet waren, lies man die Motoren rennen, bis sie gefressen haben oder aber auseinander geflogen sind.“ erklärt Green. Dies waren die größten Schäden, während die Kurbelwelle noch gut war und daher auch nicht überarbeitet wurde.

Peter wußte nichts von der Existenz der Original-Jumbo und wollte daher den Motor seinem eigentlichen Zweck zuführen. Er beschloß also, die Maschine mit den Fahrwerksteilen einer 1950er Thunderbird aufzubauen. „Ich habe versucht, sie so aussehen zu lassen, wie sie das Werk verlassen hätte, wenn sie damals gebaut worden wäre.“ Peter Green hat hier von der Großzügigkeit eines anderen Freundes, Vic Rhodes, profitiert. Vic besaß einen 6 T Starrahmen sowie weitere Teile, mit denen er sich eine frühe Thunderbird aufbauen wollte. Er verabschiedete sich jedoch von diesem Projekt, um Peter Green zu helfen. Weiter Teile bekam Peter von Unity Equipe, von Brian Bennet und anderen Teilelieferanten. Peter und seine Freunde nahmen die Arbeit in Angriff.

Da das Motorgehäuse der 7 ST breiter ist als das einer 6 T haben die Kettenfluchten nicht mehr gepaßt. Peter mußte also das innere Primärgehäuse nachbearbeiten und passende Distanzscheiben drehen. Die Rahmenunterzüge wurden auseinandergebogen, um dem größeren Motor Platz zu bieten und neue Motorhalteplatten wurden hergestellt. Dann fertigte Peter die Muster für die Krümmer – mit einem Durchmesser von 1 ¾ “ – und Unity Equipe bog die Teile passend. Das vordere Schutzblech ist nicht ganz original, aber die Nacelle – von einer 53er Speed Twin - und die Teile der Elektrik passen zu einer Triumph der frühen 50er Baujahre. Die Zweischicht-Lackierung in Schwarz wurde von John Craven aus Keighley beigesteuert.

Die TRW von 1948 – und daher auch die 7 ST – haben ihren Ursprung in den Entwürfen von Bert Hopewood aus dem Jahr 1943. Es ist eigentlich unglaublich, besonders während des Krieges, das der Triumphbesitzer Jack Sangster Hopewood nur deshalb beauftragte, in einer Rekordzeit einen seitengesteuerten 500er Twin zu entwickeln, weil er gehört hatte, daß BSA mit einer solchen Maschine beschäftigt sei.

Edward Turner war als Chefingenieur von Triumph zu BSA gewechselt. Es sollte so aussehen, als würden Triumph und BSA unter Meriden’s Führung arbeiten. Das hat auch geklappt, obwohl die 5 TW nie in Produktion gegangen ist. Teile ihres Layout sind jedoch in die Nachkriegs-TRW eingeflossen.

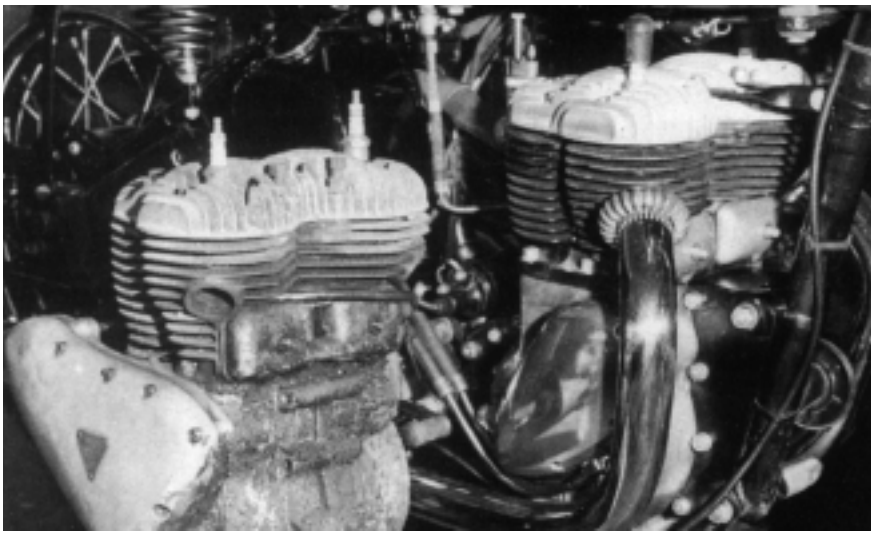
Der Motor bestand aus einem vertikal geteilten Gehäuse, auf dem der Alu-Block mit Gußlaufbuchsen saß. Der einteilige Zylinderblock bestand ebenfalls aus einer Alu-Legierung. Vor der Kurbelwelle drehte sich eine zahnradgetriebene Nockenwelle. Die Ventile waren unter einer einteiligen Abdeckung an der Vorderseite des Zylinderblocks zugänglich, die Ventileinstellschrauben wurden durch einen neuartigen Mechanismus ersetzt (Im englischen Text steht hier: clearances could be set using a superbly simple clickstop arrangement ... Wer weiß, wie das funktioniert haben könnte? – Der Übersetzer).

Im Gegensatz zu einem ähnlich aufgebauten JAP Motor saß der zwar sparsame, aber kompliziert aufgebaute Solex Vergaser hinter dem Zylinderblock.

Serienmodelle hatten eine Spulenzündung, die 6 V Wechselstrom-Lima saß auf der Kurbelwelle und der Verteiler war horizontal unter dem Vergaser montiert. Eine typische Triumph Doppelkolbenölpumpe war unter dem Steuerdeckel eingebaut, und das Motoröl war in einem separaten Tank untergebracht. Am interessantesten an der TRW war der Aufbau der Kurbelwelle. Sie war eine billiger herzustellende Variante der Welle, die in den 350er Twins von 1946 bis 51 verwendet worden war. Die Hubzapfen wurden durch Klemmschrauben in der mittig gelegenen Schwungmasse fixiert. Daher konnten einteilige Pleuel verwendet werden. Diese Methode funktionierte bei einem nicht hochfrisierten Motor mit seinen niedrigen Drehzahlen recht gut. Die Kurbelwelle war auf der Primärseite in einem Kugellager und auf der Steuerseite in einer Buchse gelagert.

Die 7 ST folgte diesem Design mit einigen bemerkenswerten Ausnahmen. Ebenso wie bei den TRW's ab 1952 war der Zylinderblock aus Gußeisen gefertigt. Das war schade, dadurch stieg das Gewicht und die Wärmeableitung wurde verschlechtert. Zum Ausgleich saß bei der 7 ST unter dem kleineren Steuerdeckel eine deutlich größere und effektivere Ölpumpe, so daß ein Teil der Wärme über die 6 pint (über 3,5 l) SAE 50 Motoröl abgeleitet werden konnte. Das Steuergehäuse der TRW enthielt vier Zahnräder in der typischen Triumph-Anordnung, während an dieser Stelle bei der 7 ST nur zwei Kettenräder und eine kurze Duplexkette zu finden sind, da die Ölpumpe direkt von der Kurbelwelle angetrieben wird. Was hier jedoch fehlt, ist ein Kettenspanner! Green beabsichtigt, bald eine Spannschiene mit einer Feder einzubauen. Im Betrieb schwingt die Kette stark und hält auch nicht besonders lange. Der Verteiler wird vom anderen Ende der Nockenwelle über ein Schneckengetriebe und eine lange Welle angetrieben. Weshalb die britischen Konstrukteure so lange am Verteiler festgehalten haben, ist ein Rätsel!

„Im Grunde genommen muß die ‚neue Elektrik' in das Design des Motors eingefügt werden – Lichtmaschine und Verteiler sitzen im Kurbelgehäuse, und separate Ketten- oder Zahnradantriebe werden daher überflüssig" schrieb ein Motor Cycling-Journalist 1951. Aber nur wenige der Konstrukteure hörten diesen Ruf aus England.



Green läßt den Motor mit 10° Frühzündung laufen. Er hält diesen Wert für ausreichend, im Gegensatz zu den 14° einer Speed Twin.

Die Kurbelwelle ist auch mit den Klemmschrauben wie die der TRW aufgebaut. Während diese jedoch Bohrung und Hub von 63x80 mm hat, sind es bei der größeren 7 ST 72x90 mm. Peter Green hat einen 1" Amal Type 6-Vergaser montiert, Wooldridge erzählt uns jedoch, daß auf alten Zeichnungen ein SU Vergaser zu erkennen ist. Der Luftfilter stammt von einer Thunderbird. Die Kraftübertragung mit ihrer einfachen Kette, der Kupplung und dem Vierganggetriebe stammt auch von einer Thunderbird. Anstelle des Motorritzels mit 24 Zähnen wurde bei der 7 ST ein Ritzel mit 26 Zähnen eingebaut, so daß sich

im großen Gang eine Gesamtübersetzung von 4,25:1 ergibt. So macht der Motor bei 60 mph (96 km/h) gerade mal 3300 Umdrehungen.
Bei dem Phototermin mit Peter Green fällt mir direkt die starke Beschleunigung der 7 ST auf. Als ich mit dem Fahren an der Reihe bin, erwarte ich irgendwie den Schub zweier aneinandergekoppelter BSA C 10. Der erste Schock kommt über mich, als ich entdecke, daß der Seitenventiler die Beschleunigungswerte eines OHV-Twins erreicht. Wenn man mich auf die Maschine gesetzt hätte, ohne daß ich gewußt hätte, um was es sich handelt, ich hätte geschworen, auf einem 650er Twin zu sitze, aber auf einem Exemplar mit besonders viel Drehmoment und Leistung! Tatsächlich ist das einzige, was auf einen Seitenventiler schließen läßt, der starke Schub im ganz niedrigen Drehzahlbereich. Bei der Verfolgung von Peter Green am steilen und kurvigen Mytholm Hill – einem Teil der ISDT-Strecke von 1914 – konnte ich an Stellen im dritten oder vierten Gang fahren, wo ich erwartet hatte, im zweiten Gang fahren zu müssen. Beim Fahren in dichtem Verkehr konnte ich ganze Kolonnen von Autos überholen, um an geeigneten Stellen wieder einzuscheren. Erleichtert wurde dies auch durch den niedrigen Schwerpunkt und das sichere Fahrverhalten der Maschine. So ist es eine Freude, mit der Triumph über kurvige Strecken zu fahren, es ist kein Problem, in Schräglage von der Ideallinie abzuweichen, um etwa Schlaglöchern auszuweichen.
Bis 60 mph (96 km/h) fühlt sich die 7 ST wohl, Peter Green konnte jedoch auch bis 85 mph (136 km/h) mit einer Kawa mithalten. Ich fand die Vibrationen bei 70 mph (112 km/h) und selbst bei angezeigten 80 mph (128 km/h) noch erträglich.
Natürlich wäre die 7 ST eine hervorragende Gespannmaschine, und daher plant Peter Green auch die Montage eines Garrad S90 Einsitzers an seine Triumph. Dabei wird er wohl die jetzige Übersetzung beibehalten.
In einem anderen Projekt von Peter geht es um einen 500er SV-Twin von JAP, der ab 1948 von Firmen wie AJW, Ambassador und Cotton verwendet wurde. Dieses seltsame Aggregat hat keine Ölpumpe! Statt dessen sitzen an den geteilten Pleuel kleine Schaufeln, die in das Motoröl tauchen, das Öl zu den Lagern fördern und an die Kolben und die Nockenwelle spritzen. Für diesen Motor sucht Peter noch Fahrwerksteile.
Triumph hat möglicherweise gute kommerzielle Gründe gehabt, die 7 ST nicht zu bauen. Sie hätte Käufer der OHV-Twins gebunden, und wäre selbst kaum billiger herzustellen gewesen –

allein der Guß-Zylinderblock ist ein Kunstwerk für sich. Und Triumph war bereits ausgelastet, um die Nachfrage auf dem heimischen Markt und für den Export zu erfüllen.
Es gab eine große Lücke im Angebot großer Gespannmaschinen, als die V2-Motoren von BSA, JAP und Enfield nicht mehr gebaut wurden. Der Seitenwagenhersteller Watsonian hat sogar einen eigenen 1100er Prototypen gebaut (Stimmt nich ganz! Es war ein 1000er seitengesteuerter V-Twin. Der Motor war von JAP, und die Produktion scheiterte daran, daß JAP nicht gewillt war, den Motor in der benötigten kleinen Stückzahlen zu liefern. – Schade eigentlich! Bild von dem Teil ist im Watsonian-Bericht Teil 2 in der News 11 auf Seite 26 zu sehen. Der Übersetzer). Desweiteren waren viele Leute noch SV-Fans. Viele Familienseitenwagen wurden von Seitenventilern gezogen, wo es auf ein hohes Drehmoment bereits bei ganz niedrigen Drehzahlen ankam. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den damaligen Straßen – bevor Autobahnen gebaut wurden – lagen bei nur 40 mph (64 km/h). Die niedrige Verdichtung der Seitenventiler paßte zu dem niederoktanigen Klingelwasser, das in England erhältlich war, zu einer Zeit, als es auch noch Lebensmittelrationierung gab! Während die 750er SV für das Werk ein Flop war, teile ich Peter Green's Ansicht, daß die 7 ST ein lebendiges und begehrenswertes Motorrad war. Es ist schade, daß die Käufer keine Möglichkeit bekamen, darüber zu entscheiden.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Bild Mitte: Peter Green mit seinem nextem SV-Projekt.

Steuerliche Förderung
endlich voranbringen

Aus dem Internet des Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM)

In einem gemeinsamen Gespräch mit den Obleuten für Verkehr und Umwelt der SPD Bundestagsfraktion, den Abgeordneten Angelika Mertens und Rainer Brinkmann, wurden die aktuellen Fragen zur Gesetzgebung rund um das Motorrad erörtert.

Harald Hormel forderte für den BVDM insbesondere, dass es zu keiner unfairen erheblichen Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für den Bestand der Motorräder kommen dürfe. Insbesondere für die Fahrzeuge, welche die aktuellen Grenzwerte für die Neuzulassungen einhalten dürfe es keine plötzliche finanzielle Mehrbelastung geben. Eine Festschreibung des aktuellen Steuersatzes für diese Grenzwerte für die nächsten Jahre könne zudem zu einer umweltgerechten Nachrüstung älterer Fahrzeuge auf die aktuellen Grenzwerte führen. Motorräder mit wesentliche geringeren Emissionen, die die für 2004 angedachten Grenzwerte erfüllen sollten hingegen endlich gefördert werden. Dann kann man von Seiten des BVDM auch über eine Neugestaltung der Kfz-Steuer für die Fahrzeuge sprechen, die nicht auf den heutigen Standart nachgerüstet werden. Angesichts der für die Jahre 2004 und 2007 angedachten neuen Grenzwerte erscheint die Einführung einer Abgasuntersuchung nachvollziehbar. Problematisch wird dies aber angesichts der immensen Kosten eines Prüfprogramms für ältere Typen und hier insbesondere diejenigen mit Mehrfach-Auspuffanlagen. Der BVDM wird in einer entsprechenden Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministerium die Interessen der Motorradfahrerinnen und -fahrer vertreten und insbesondere seine Ablehnung einer speziellen Lautstärkeprüfung formulieren. Es kann nicht sein, dass dann z.B. nach jedem Auspuffwechsel oder erforderlichen Abbau wegen ansonsten notwendiger Servicearbeiten ein erneuter gang zum TÜV notwendig ist. In der Arbeitsgruppe wird der BVDM weiterhin versuchen bestehende Nachteile abzubauen. So ist z.B. die Benachteiligung des ersten TÜV nach 2 anstatt nach 3 Jahren bei Pkw nicht mehr länger hinnehmbar.

Bei der anstehenden Überarbeitung der europäischen Führerscheinrichtlinie möchten auch die Obleute der SPD-Fraktion die Forderung des BVDM aufgreifen, dass über eine Neuregelung der 125er-Klasse nachgedacht wird. Dies betrifft sowohl die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit für 16 und 17jährige wie auch die Möglichkeiten für Inhaber des Pkw-Führerscheins.

Die Fortsetzung des Meinungsaustauschs wurde vereinbart. Dies soll spätestens nach den ersten Ergebnissen der Arbeitsgruppe zur Einführung der Abgasuntersuchung geschehen.

Faire Chance für Motorräder eröffnen

Hessens Verkehrsminister Dieter Posch und der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) stimmen in Fragen zur Einführung des schadstoffarmen Motorrads in weiten Bereichen überein. Das zeigte sich bei einem Gespräch im Hessischen Landtag, wo zudem über das Führerscheinrecht diskutiert wurde.

Der BVDM möchte die Bundesländer in das Verfahren zur Einführung des schadstoffarmen Motorrads stärker einbeziehen. Den Verkehrsministern im Bundesrat ist kaum bewusst, dass es mehr als 15 Jahre nach Anerkennung der schadstoffreduzierten Pkw noch immer keine Definition des schadstoffarmen Motorrads gibt.

Mit dem hessischen Verkehrsminister Posch und dem Landtagsabgeordneten Peter Beuth wurde ein intensiver Meinungsaustausch darüber geführt, wie der Motorradbestand künftig behandelt werden soll. Im Grundsatz wurde Übereinkunft erzielt, dass eine umweltfreundliche Nachrüstung zu finanziell und technisch realistischen Bedingungen erfolgen müsse. Der Forderung des Bundesumweltministeriums nach einer Nachrüstung auf GKat-Basis mit Einspritzung erteilte BVDM Vorsitzender Harald Hormel erneut eine Absage. Hier sei ein nicht akzep-

tables Verhältnis zwischen den Kosten von mehreren tausend Mark und dem durchschnittlichen Restwert einer Mittelklassemaschine zu erwarten. Von Änderungen des Steuersatzes sollen nachgerüstete Motorräder ebenso ausgenommen werden wie von Fahrverboten bei hohen Luftschadstoffkonzentrationen. Für die Nachrüstung können nach Auffassung des BVDM die seit Sommer 1999 geltenden Schadstoffgrenzen herangezogen werden.
Minister Posch sagte zu, die auf Tempo 80 beschränkte Höchstgeschwindigkeit für 16 und 17 jährige 125er Fahrer zu prüfen. Zudem soll überlegt werden, wie denjenigen, die ihren Pkw Führerschein nach dem 1.4.1980 erworben haben, das Fahren von 125ccm Maschinen eröffnet werden kann. Obwohl er die Chancen des Motorrads zur Linderung der Verkehrsprobleme in Ballungsräumen gering einstuft, sei dieses Anliegen aber nicht von der Hand zu weisen. Die besprochenen Themen sowie das Problem der Bitumenausflickungen der Straßen sollen im Kontakt zwischen den Fachabteilungen des Ministeriums und dem BVDM weiter verfolgt werden.

Austritte aus dem TMOC ab 1. 1. 2002

1. Stefan Korsa
Triumph Tiger 955
Norton Commando -
Austritt zum 31.12.2001
Hobbyaufgabe (Triumph)

2 Dietmar Lensky
T 120- Gespann / 1968
Triton
Austrit am 12.8.2002
Nichtzahlung der Beiträge

3 Susanne Lensky
Familienmitglied
Austrit am 12.8.2002
Austritt des Stammmitglieds (s. 2)

4 Kalli Kraus
T 140 / 1973,
Thunderbird / 1996
Austrit am 31.7.2002
nicht bekannt

5 Christian Kaufmann
Triton / 1957
Austrit am 12.9.2002
Nichtzahlung der Beiträge

6 Daaike van Arkel
Austrit am 12.9.2002
Nichtzahlung der Beiträge

7 Paul Hahn
T 100 C / 1973, Triton,
T 70 / 1937
Austrit am 24.10.2002
Hobbyaufgabe (Triumph)

Neumitglieder

Im dritten und vierten Quartal des Jahres 2002 und ab 1. 1. 2003 können wir:

Peter Kallert,
Nürnberg

Peter Senger,
Kadenbach

Thomas Lehnert,
Hardthausen

Jörg Götz ,
Kehl-Odelshofen

als Neumitglieder ganz herzlich begrüßen.

Jahres-Abschlusstreffen in Volkers

Wie alle Jahre im November, fand diesmal am 23. unser Treffen in Bad Brückenau-Volkers statt.
Eine Anfahrt im Dunkeln verbirgt die Schönheit dieser Gegend, welche man bei der Heimfahrt am nächsten Tag geniessen kann.
Nach der Begrüßung und Zimmerverteilung wurden Neuigkeiten ausgetauscht und was man alles bei einem Treffen von Gleichgesinnten so erzählt.
Dazu hatte unser Vorstand zuerst keine Zeit, im separaten Raum wurde gearbeitet bis der Hunger rief.
Danach, in geselliger Runde, wurden Pläne für die neue Saison diskutiert und Ideen ausgetauscht, so entsteht langsam eine dreitägige Fahrt in den Harz, sowie eine mögliche Reise zur Messe nach Stafford. Mehr dazu in separaten Berichten.
Neu ist auch ein Stammtisch im

Gasthof Volkers, jeden letzten Samstag im Monat, eine gute Gelegenheit, die Gegend am nächsten Tag zu erkunden.
Ziemlich spät haben wir uns in unsere Betten verkrochen, ausser ein par, die scheinbar noch viel zu erzählen hatten. Diese haben wir zum Fühstück um 9 leider nicht mehr gesehen.
Gegen 11 Uhr packten wir unsere Sachen und fuhren bei gutem Wetter nach Hause.

Es war, wie auch beim letzten Mal, ein gelungener Abend.

Hier war alles noch „normal“, auf den unteren Bilder wird's aber breiter. (Anm. d. Red.)

Versicherungsvermittlungs-GmbH
Finanzdienstleistungen • Bausparen • Versicherungen

AVS Classic Bikes Insurance

Liebe Clubcameraden,

es ist uns gelungen, über einen namhaften Oldtimer-Versicherer ein sehr attraktives Versicherungsangebot **nur für TMOC-Mitglieder** anzubieten.

Da unsere Motorräder als „Oldtimer“ anerkannt und nicht „ausschließlich im alltäglichen Gebrauch“ benutzt werden, bieten wir an:

Haftpflicht: € 40,60 jährlich

Teilkasko kann nur nach einem „anerkannten Gutachten“ nach Marktwert abgeschlossen werden. Zwei Prämienbeispiele:

Wert nach Gutachten	**€ 5000,-**	**€ 29,- jährlich**
	€ 10000,-	**€ 42,- jährlich**

Für Auskünfte, Rüchksprachen und Fachfragen, steht euer Clubkamerad Karlheinz Gehrig (der mit der „Hinkley-Triumph“) zur Verfügung.

AVS-Versicherungsvermittlungs-GmbH, Postfach 1145, 63912 Amorbach
In der Steige 9, 63936 Schneeberg

Tel.: 09 373– 35 35 **Fax: 09 373– 99 068** **Mobil: 0170– 90 46 872**

DdH

Der dicke Hund

Wie bei einer Lotterie scheint es bei den Zulassungsstellen zuzugehen, wenn die Gebühr für das rote Oldtimerkennzeichen festgesetzt wird. Schwankungen um das Doppelte oder gar das Dreifache sind dabei keine Seltenheit. Eine stichhaltige Begründung bleiben die Behörden schuldig.

Ungläubig blickte Klaus Küppers auf den Zahlungsbeleg: 223,50 Euro hatte er gerade berappen müssen für die Zulassung seiner beiden Motorräder unter einer roten 07er-Nummer. Dazu kamen noch die Gebühren für das Kennzeichen selbst, das Fahrtenbuch und das polizeiliche Führungszeugnis. Damit nicht genug: Die Zulassungsstelle Darmstadt-Dieburg hatte von ihm verlangt, beide Fahrzeuge erneut beim TÜV vorzuführen. Insgesamt schlug die Zulassung so mit mehr als 300 Euro zu Buche - ein teures Vergnügen.

Noch im vorigen Jahr verlangte dieselbe Behörde für das gleiche Prozedere nur 120 Mark - eine Erhöhung um fast 300 Prozent! Das Gefühl, dass er modernen Raubrittern zum Opfer gefallen war, erhärtete sich, als Küppers sich bei den Zulassungsstellen der umliegenden Kreise erkundigte, wie hoch die Gebühr dort gewesen wäre. Etwa 120 Euro, so war aus Groß-Gerau zu hören. Im Landkreis Odenwald wäre er gar mit nur 60 Euro dabei gewesen. Uber das Bürgertelefon seiner Heimatstadt vereinbarte er ein Gespräch mit dem Leiter der Zulassungsstelle. Dieser stimmte zwar zu, dass das alles aus Bürgersicht nicht erfreulich sei, versicherte aber, dass die Ausnutzung der Gebühren-Spielräume voll und ganz geltendem Recht entspreche. Man werde sich um die Angleichung in den verschiedenen Kreisen bemühen an den höheren Betrag, versteht sich. Immerhin versprach er Entgegenkommen bei der TÜV-Vorführung: Eine Händler-Bescheinigung über Originalzustand und Verkehrssicherheit sei auch ausreichend.

Wie kommen die extremen Schwankungen bei der Gebührenberechnung zustande? Seit Anfang 2002 gilt eine geänderte „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“. Darin wurde unter der Position „Entscheidung über die Zulassung von roten Kennzeichen“ der bisherige Festbetrag von 120 Mark durch einen Ermessensspielraum ersetzt. Jede Behörde kann die Gebühren je nach Aufwand zwischen 26,50 und 205 Euro festsetzen, wobei auch ein ablehnender Bescheid Kosten verursacht und somit Gebühren rechtfertigt. Ausschlaggebend für die Erhöhung des Maximalbetrags war nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums ein bemerkenswertes Rechenexempel: Da mit einem Wechselkennzeichen abwechselnd bis zu 20 Oldtimer bewegt werden können, ersetzt die rote Nummer bis zu 20 Kurzzeitkennzeichen, die der Fahrzeugbesitzer ansonsten einzeln beantragen müsste. Da für jedes einzelne eine Gebühr von 10,20 Euro erhoben wird, kommt man in Berlin auf einen Höchstbetrag von 205 Euro. Dass die Zulassungsstelle Damstadt-Dieburg bei den zwei Motorrädern von Klaus Küppers sogar über diesen Maximalbetrag

hinausschießt, ist zumindest erstaunlich. Noch erstaunlicher ist indes die Logik, die Gebühr für einen tatsächlichen Verwaltungsakt, nämlich die Erteilung der 07er-Nummer, nach den Gebühren für nicht vollzogene Verwaltungsakte, also die nicht ausgegebenen Kurzzeitkennzeichen, zu bemessen. Der Oldtimerfahrer darf sich und den Behörden zwar Arbeit ersparen, wird aber trotzdem für die volle Behördenleistung zur Kasse gebeten.

Dazu kommt, dass die Durchführungsverordnungen der einzelnen Bundesländer unterschiedliche Anforderungen enthalten. Die geforderten Unterlagen sind mal mehr, mal weniger zahlreich. Häufig räumen sie der einzelnen Zulassungsstelle oder sogar dem einzelnen Beamten bei der Festsetzung der Gebühr sehr große Spielräume ein. So sind es in Köln 79,20 Euro für die Zulassung und 15,30 Euro für jedes Fahrzeugscheinheft. Im benachbarten Kreis Euskirchen werden für die gleichen Leistungen 64 Euro und 10,50 Euro berechnet. Beide fordern einen Nachweis über die Teilnahme an Veteranenveranstaltungen. Hierauf verzichten die Zulassungsstellen in München oder Frankfurt völlig. Besonders anspruchsvoll ist dagegen die Stadt Düsseldorf: Hier muss der Oldiefreund obendrein einen Nachweis über mindestens zwei vorhandene Stellplätze erbringen. Mit offiziell geforderten 87,90 Euro für die Zulassung liegt die Gebühr der NRW-Landeshauptstadt aber ebenfalls noch im mittleren Bereich des Ermessensspielraums und ist daher „vertretbar“. Allerdings wird die Zahl der Fahrzeuge doch wohl die Intention des Ministeriums in diesen Fixbeträgen überhaupt nicht beachtet.

Im Einzelfall werden außerdem auch ganz andere Größenordnungen erreicht. So erfuhr ein Oldtimerliebhaber im Kreis Mettmann, dass für die Zulassung „in der zur Zeit gültigen Fassung der Gebührenordnung eine Verwaltungsgebühr von 167,90 Euro erhoben“ werde. Damit liegt der rheinische Kreis nahezu beim doppelten Betrag der Nachbarstadt Düsseldorf. Worin der erhöhte Verwaltungsaufwand besteht, der eine Gebühr in dieser Höhe rechtfertigt, erfuhr der Antragsteller auf seine Nachfrage nicht — wohl aber, dass er gegen den Bescheid ja Widerspruch einlegen könne. Diese Information erhielt auch Klaus Küppers, jedoch gleich mit der Ergänzung, dieser werde ohnehin abgelehnt und es würden dafür weitere Gebühren anfallen. Genug Abschreckung für viele Oldtimerbesitzer. Die meisten zahlen zähneknirschend und lassen die Sache auf sich beruhen. Klaus Küppers wurde dann noch mit der süffisanten Bemerkung abgespeist, er spare mit dem roten Kennzeichen doch sowieso Steuern ...

Oft ist es nach Aussage von Rolf Jörgens, Leiter der Interessengemeinschaft zur Erhaltung historischer Fahrzeuge (IZEHF), auch schlicht „die Unwissenheit der Sachbearbeiter“. die weder den Text der 49. Ausnahmeverordnung zur StVZO (Grundlage der roten Oldtimernummer) vorliegen hätten, noch klar zwischen den 07er-Kennzeichen für Oldtimer und den 06er-Kennzeichen für Händler unterscheiden würden. Für Händler gelten natürlich andere Maßstäbe. Rechtlich lehnen sich einige Zulassungsstellen jedoch recht weit aus dem Fenster. So ist von einer TÜV-Vorführung in der Ausnahmeverordnung nirgendwo die Rede. Ein Verwaltungsgerichtsurteil verpflichtete jüngst die Stadt Minden, auf derlei Forderungen zu verzichten. Es sei davon auszugehen, dass Oldtimerbesitzer ihre Fahrzeuge sorgfältig pflegen und in einem verkehrssicheren Zustand halten. Die Stadt Köln fordert entsprechend einen Nachweis über die Verkehrssicherheit, der „nicht älter als zwei Jahre“ sein darf. „Wir hoffen, dass sich nun identische Antragsverfahren in den verschiedenen Bundesländern leichter durchsetzen lassen“, so Martin Kraut, Vizepräsident des DEUVET.

Was bleibt, ist der Eindruck von Behördenwillkür gepaart mit einem Mangel an Sachkenntnis. Die Ausnahmeverordnung war 1994 unter anderem mit dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung eingeführt worden. Dass die Vereinfachung so weit geht, Richtlinien einfach außer Acht zu lassen und Gebühren offenbar willkürlich festzusetzen, war sicher nicht im Sinne der Erfinder.

Marcus Knupp

OLDTIMER-MARKT 11/2002

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von OLDTIMER-MARKT

Watsonian SIDECARS

Teil 3

Von Mick Duckworth, aus Classic Bike 5/85

Während der späten 40er und der frühen 50er Jahre ist die Anzahl der Motorradgespanne in Großbritannien ständig gewachsen. Bis 1955 waren mehr als 160000 Gespanne auf den Straßen unterwegs, bald jedoch sollte diese ökonomische Form des Transports für Familien und kleine Handwerksbetriebe vom Aussterben bedroht werden. Um 1960 herum erschien eine neue Generation preiswerter und kleiner, aber hochentwickelter Autos, allen voran der revolutionäre Mini von Austin-Morris.
Der Seitenwagen verschwand fast während der nächsten 10 Jahre, die Hersteller schlossen ihre Betriebe zu oder wandten sich anderen Betätigungsfeldern zu. Watsonian, wo man schon einige Krisen überlebt hatte, gelang es jedoch, sich mit Hilfe der Überseemärkte bis in die 80er Jahre zu retten. In den guten Jahren wurden bei Watsonian in der Albion Road in Birmingham bis zu 200 Seitenwagen in der Woche hergestellt, obwohl man starke Konkurrenz durch Dutzende anderer Firmen hatte. Trotzdem waren nur wenige dieser Firmen in der Lage, was Tradition und Erfahrung betraf, mit Watsonian mithalten zu können. Die Produkte wurden ständig verbessert und modernisiert, und es wurde eine große Anzahl von Seitenwagen für die unterschiedlichsten Zwecke angeboten. „Man mußte damals eine große Modellpalette anbieten," erinnert Cliff Bennett sich, „oder man war aus dem Geschäft raus!"

Ron Watson, der Sohn des Firmengründers Fred Watson, war nicht nur ein cleverer Geschäftsmann mit einem ausgeprägten Überlebensinstikt, er und viele seiner Mitarbeiter waren auch aktiv im Motorradsport engagiert. Mit Cliff Bennett im Seitenwagen nahm er an Wettbewerben wie den ISDT (Sechstage-Fahrten) teil, was ihm ermöglichte, seine eigenen Erfahrungen in die Entwicklung des Watsonian Special International Sportseitenwagens einfließen zu lassen. Ein enger Kontakt zu dem Straßengespann-Champion Eric Oliver führte zu guten Verbindungen zum Straßensport, und Ron Watson wurde in den 50er Jahren Englands „Botschafter" im internationalen Straßengespann-Rennsport.
Im normalen Geschäft traten nun andere Probleme auf. Die Einführung der Hinterradfederung bei den meisten Motorrädern hatte einen großen Einfluß auf den Seitenwagenbau. Die hinteren Anschlußstellen wurden radikal geändert, daraus ergab sich ein großer, nicht abgestützter hinterer Überhang des Seitenwagens. Dies wiederum verlangte nach schwereren und teureren Gußteilen in der Rahmenherstellung. Und um die Angelegenheit richtig kompliziert zu machen, mußten die Anschlußteile auch noch an die

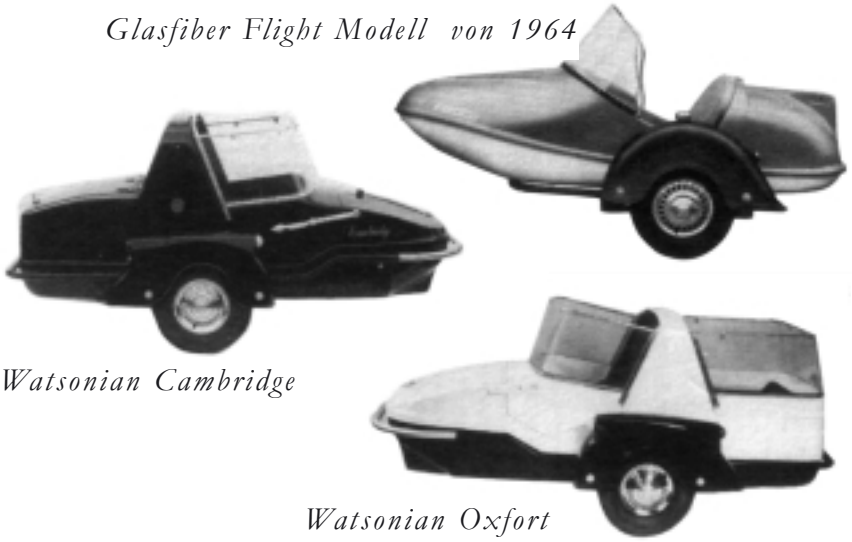
unterschiedlichen Rahmenkonzepte der verschiedenen Motorradhersteller passen.

Der bekannteste Seitenwagen, der in der Albion Road gebaut wurde, war der Maxstoke, ein leichter Beiwagen, der einem Erwachsenen und einem Kind Platz bot. Dieses Modell sorgt in den 50er Jahren für die Hälfte der Umsätze von Watsonian, das Boot saß üblicherweise auf dem VG-Fahrgestell mit seiner als „wobbly wheel" (Wackel-Rad!! Das klingt doch vertrauenerweckend! Der Übers.) bekannten Gummiblock-Federung.

Motorräder mit kleinem Hubraum, wie die vielen von einem Villers-Motor angetriebenen Maschinen, wurden in den Nachkriegsjahren zunehmend beliebt. Obwohl Seitenwagen traditionell an große Maschinen montiert wurden, war Watsonian auch auf dem Markt der Leichtgewichts-Modelle gut vertreten. 1953 wurde in diesem Marktsegment der „Ludlow" vorgestellt. Dieser Seitenwagen paßte an Motorräder ab 200 ccm, die Entwicklung basierte auf den Erfahrungen, die Cliff Bennett mit einem 196 ccm James-Gespann auf Zuverlässigkeitsfahrten sammeln konnte. Das Boot bestand aus einem Hartholz-Rahmen, der mit wasserbeständigem Sperrholz beplankt war. Dieses wiederum wurde mit einem speziellen silberfarbenen Gewebe bezogen. Das Fahrgestell war von Watsonian's Straßenrenngespann abgeleitet, das bereits vier Weltmeisterschaften gewonnen hatte.

Die Seitenwagenrennen auf der Isle of Man, die in den 20ern nach kurzen Versuchen wieder eingestellt wurden, nahm man 1954 als direkte Folge einer Kampagne von Ron Watson und Eric Oliver wieder auf. Sie wählten eine 10 ¾ Meilen (ca. 17 km) lange Strecke. Diese Strecke mit dem Startpunkt in der Glencrutchery Road wurde unter dem Namen „Clypse Course" bekannt, man benutzte sie bis 1960 für Rennen in der Gespann- und den kleinen Soloklassen. Danach wurden die Rennen der Gespannklasse wegen den vermehrten Nennungen und der erhöhten Zuverlässigkeit auf dem TT-Kurs abgehalten. Watsonian's engagierte Rennabteilung, die von Ben Willetts geführt wurde, fuhr den Gespann-TT 1954 praktisch alleine. Ron Watson organisierte sogar den Transport von Teilnehmern vom Kontinent, damit diese von Dover nach Liverpool gelangten. Das Rennen wurde von Eric Oliver mit seinem revolutionären stromlinienförmigen Norton-Watsonian Renngespann gewonnen, Watsonian gewann die Herstellerwertung (Wer sonst?!? Der Übers.). Viele Mitstreiter fuhren ihre (Watsonian's) Seitenwagen, zu denen es in dieser Zeit in Großbritannien eigentlich keine Alternative gab. Während die frühen TT-Gespannrennen mit Seitenwagen gefahren wurden, die denen auf der Straße glichen, wandelten sie sich später in Plattformen mit einer kuppelförmigen Nase und einem verkleideten Rad, auf der der Beifahrer turnen konnte, um die Kurvengeschwindigkeit zu erhöhen.

Glasfiber Flight Modell von 1964



Watsonian Cambridge

Watsonian Oxfort

Flexibilität und Vielseitigkeit war lebenswichtig für die Seitenwagenhersteller, als ihre Produkte an eine immer größere Anzahl von Motorrädern passen mußte. Cliff Bennett glaubt, daß die Vielzahl der Anschlußteile früher (und auch noch heute!) die größte Abschreckung für eine Firma darstellt, sich mit Gespannen zu befassen. Trotzdem ermöglicht Watsonian die lange Erfahrung sowie die Nähe zu anderen Herstellern in der Umgebung um Birmingham zu einer engen Zusammenarbeit mit den Motorradproduzenten. „Wenn ein Hersteller einen neuen Rahmen baute," so Bennett, „konnte er sich bei uns melden und nachfragen, wohin er die Anschlußpunkte legen sollte." (In einer Zeit, als Gespanne noch alltäglich waren, wurden die Anschlußpunkte von den Mopedherstellern direkt an die Rahmen geschweißt. Der

Übers.). Diese Kooperation ging in den 50er Jahren sogar über die Grenzen Gro0britanniens hinaus, als Moto Guzzi Watsonian-Anschlußteile verwendete.

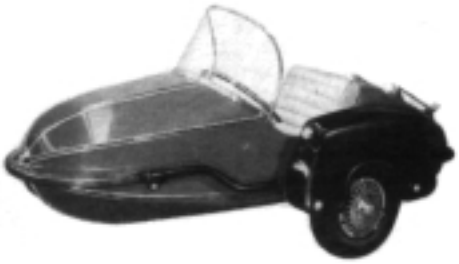
Glasfiber wird für die Boote benutzt.

Um 1950 herum wurde Watsonian selbst beinahe zum Motorradhersteller. Als Watsonian's ehemaliger Kunde Brough Superior vom Markt verschwand, bemerkte Ron Watson das Fehlen eines großen luxuriösen Gespanns mit einem traditionellen V-Motor auf dem Markt. Mit dem neuesten Motor von JAP, einem 1000er V2 aus Alu mit einer Wechselstrom-Lima, wurde ein Prototyp vom Watsonian Big Twin gebaut. Als Seitenwagen diente der beliebte Einsitzer-Sportseitenwagen „Avon", bemerkenswert am Big Twin war die Verwendung einer Dupexbremse im Vorderrad und der große verrippte Alu-Öltank. Ron Watson investierte über zwei Jahre in dieses Projekt, inklusive einer langen Europatour mit dem Gespann, aber JAP war nicht in der Lage (oder gewillt?), den Motor in der benötigten kleinen Stückzahl zu liefern. Da es für den Motor keine weiteren Interessenten gab, wurde er eingestellt, ebenso wie der Big Twin. (Ein Bild vom Watsonian Big Twin ist im Watsonian Bericht Teil 2 in der News 11 auf Seite 26 zu sehen. Der Übers.)

Das Styling von Nachkriegsautos und- Motorrädern wies immer rundere Kanten und glattere Flächen sowie aerodynamischere Formen auf. Viele Seitenwagen entsprachen aber im Design noch den 30er Jahren, lediglich mit einem verbesserten Wetterschutz durch die Verwendung besserer Materialien. Watsonian hat bereits vor dem Krieg den Weg mit einer geschlossenen Kabine gezeigt, dieser Weg wurde in den 50ern mit Modellen wie dem zweisitzigen Clifton oder dem noch größeren Warwick fortgesetzt.

RAC-Transportmanager Leslie Hoodless (mitte), Norton's Bert Hopwood (rechts) kontrollieren die Glasfiberseitenwagen mit Ron Watson, ca.1955.

Die Boote waren bereits stahlbeplankt, hatten aber immer noch ein ziemlich konservatives Design. Um dies zu verbessern, begann man bei Watsonian bereits in den späten 40er Jahren mit „Monochoke"-Seitenwagen zu experimentieren. Bei dieser Konstruktion bildeten Boot und Fahrwerk eine Einheit, so ließen sich Gewicht und Kosten reduzieren. Die Boote wurden nach herkömmlichen Methoden gebaut, der nach vorne klapp- oder schiebbare obere Teil der Nase ermöglichte den Passagieren jedoch einen leichteren Einstieg. Außerdem war inzwischen ein neues Material verfügbar – Glasfieber. Bei Watsonian beschloß man, es zu nutzen.



Watsonian GP Sport

Im nächsten Heft wird die Watsonian-Story mit Teil 4 beendet, und der Fahrer des BSA-Gespanns, der mich auf dem Sommertreffen 2002 wegen der Übersetzungen angesprochen hat, soll sich bitte mal bei mir melden.

E-Mail: tmoc-coredaktion@gmx.de

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Erlebnisse mit einer Triumph

Teil 2

von Michael Kempf

Das ist mal wieder eine der Fortsetzungen von Geschichten, von denen ich nie weiß, wann sie zu Ende geschrieben oder fortgesetzt werden. Sie schließt nahtlos an die Story aus der NEWS 6 an, als ich den Kauf meines ersten Fahrzeuges überhaupt (und dann gleich eine Siebenfuffziger Triumph!) erzählt hatte. Damals noch von Hand zentriert und gedruckt wie geschrieben... tempora mutantur !

Short version:

Und auch heute für diejenigen, die keine Zeit für Stories dieser Art haben, eine short version: Immer was kaputt, Teile nie gepasst, immer pleite, MZ als Labsal gefunden ... das reicht für's erste.

Long version:

Nochmal zur Erinnerung: wir schreiben das Jahr 1983, ich hab' gerade eine Triumph T 140 E, vom Vorbesitzer auf eigenen Wunsch auf Gussräder und BMW-Blinker umgerüstet, gekauft, vorher nie etwas mit Motortechnik was am Hut gehabt und gerade die Prüfung für den mittleren nichttechnischen Verwaltungsdienst in der Tasche. Beste Voraussetzungen also für ein Motorrad aus England, das es ja quasi an jeder Ecke zu kaufen gibt, das jeder mehrfach in seiner Garage rumstehen hat und das von allen Straßen und aus allen Fußgängerzonen und Parkhäusern in diesem Land gar nicht wegzudenken ist. Und das man eben mal selbst repariert.

Wagen wir doch mal einen Blick in den MOTORRAD-Katalog 1983: Während der Erbfeind (Frankreich) die Boxermotoren aus dem Citroen Visa und GS in einen Moppetrahmen verpflanzt, um mit diesen behäbigen Gefährten der Marken MF (d.h. wahrscheinlich: „Machse Flotter"...) und BFG (ähm, vielleicht: „Beileibe Flott Genug") auch noch Nationalstolz und französischen Purismus verbreiten will und damit BMW das Wasser zu reichen versucht (aber nur in Frankreich, denn diese Maschinen sind für den Export nicht vorgesehen), wartet England mit einer einzigen Moppetmarke auf: TRIUMPH.

Eigentlich ganz nett zu lesen: „Der Markt englischer Moppets: Einer kam durch" und dann die

Geschichte des „letzten Versuchs des britischen Lords Alexander Hesketh, mit seiner Hesketh V 1000 wieder ein Superbike nach englischer Tradition anzubieten", was bis 1983 endgültig der Vergangenheit angehört, und was nicht nur daran gelegen haben soll, dass kein Nicht-Engländer das Wort „Hesketh" 10x hintereinander aussprechen kann, ohne dabei die Zungenspitze abzubeißen oder an den Bauteilen, die so für die Ewigkeit ausgelegt sein sollten (man sprach von Lkw-Teilen im Getriebe und an anderen Stellen), die in ihrer Gesamtheit das Moppetgewicht derart in die Höhe schnellen ließen, dass das Gerät von seiner Sportlichkeit wohl eingebüßt hätte, als vielmehr am Preis für derartige Exklusivität.

Und es gibt noch die Armstrong Competition Motorcycles als Nachfolger der CCM (die wiederum gibt es heute wieder), die sich aber der Rotax-Motoren bedient und auch in der Moto-Cross-Szene angesiedelt ist. Und – nicht zu vergessen – im Bahnrennsport findet man in der Godden GR 500 und im hubraumgleichen Weslake OHC Single noch 2 Vertreter ziemlich reinen britischen Eisens seit 3-4 Jahren, jedoch nicht für die Straße. Noch netter zu lesen ist die Modellpalette unserer Hausmarke (wohlbemerkt: zu lesen): Man sieht eine 650-er Thunderbird, die wegen der günstigeren Versicherungstarife hauptsächlich für den britischen Markt gebaut wird und hierzulande kaum Beachtung findet (ich hab' mal ca. '85/'86 eine auf dem Nürburgring gesehen und fotografiert). Ferner zu sehen ist die Tiger Trail mit einem Leergewicht von 185 kg, einer Leistung von 42 PS wie die Thunderbird und einem Preis

von 8.895,- DM, wahlweise als 750-er oder 650-er. Weiter die Bonneville Executive mit in Moppetfarbe lackierten Packtaschen, Topcase, Lenkerverkleidung, BMW-Blinkern, wahlweise Gussrädern und serienmäßigem E-Starter. Hmm, ich schaue mir gerade das Bild im Katalog noch mal an und stelle fest, dass sich mein Geschmack noch nicht geändert hat.
Nein, das war noch nicht alles. Es gibt noch mehr zu sehen, eine TSX beispielsweise. Auf Wunsch des amerikanischen Triumph-Importeurs entstand dieser Chopper mit 16-Zoll-Hinterrad, serienmäßigen Alu-Gussfelgen und amerikanischen S&W-

Federbeinen, 32-er Bing-Gleichdruckvergasern, kurzen Endschalldämpfern und – E-Starter. Tja, Leute, wir schreiben die 80-er Jahre. Irgendwann musste doch mal das Knöpfchen an den Lenker, das über die Macht zum Erwecken eines Motors verfügt ! Interessant erschien damals die TSS mit 4 Ventilen pro Zylinder, Alu-Zylinder und Doppel-Scheibe vorne, die 195 km/h bei 57 PS und einem Lebendgewicht von 200 kg versprach (Frage an die Experten: waren da nur 4 Ventile mehr gleich 8 Kilo schwerer als eine „normale“ 2-Ventil-Triumph mit Gusszylinder ???). Mit 10.850 DM war sie denn auch noch teurer als eine 1000-er BMW (nur so als Vergleich).

Man benötigt also einen Sack voll Geld und schon kann man sich quer durch die Modellpalette kaufen... DENKSTE !!!

Wir rufen mal hier an und mal da, fragen diesen und jenen Händler und ernten: Schulterzucken. Die gibt's zzt. nicht, das Modell ist im Moment nicht verfügbar, und nach der braucht man in nächster Zeit gar nicht erst nachzufragen. Das ist die ernüchternde Wahrheit. Triumph im Katalog, aber nicht im Schaufenster. Ach, was heißt da: Schaufenster, nur einer der von mir besuchten Händler hatte ein solches.

Bei ?!/(?+“§%& (ich muss jetzt auf die einmal gewählte Namensschreibweise im letzten Bericht achten) jedenfalls nicht, der wohnte in einem sonderbaren Haus mitten in einem Dorf, das muss ich Euch erzählen. Direkt unten wohnte er in einer urig eingerichteten Wohnung. An der Hausfront war der Scheuneneingang, nach dessen Betreten meist betretenes Schweigen eintrat, denn es gab darin außer ein wenig Stroh wirklich nichts als den freien Blick auf die 3 Stockwerke höher gelegenen Ziegel des Daches, noch nicht mal einen Eingang zum Wohntrakt. Diesen wiederum erreichte man an der Seite. Dort befand sich auch die einzige Durchfahrt für den größten Teil des Dorfes aus dem Dorf heraus in einer einspurigen Straße ohne Bürgersteige zwischen zwei Häusern. Dies bedeutete, dass man beim Verlassen des Hauses (und damit des Dorfes, sofern man nicht entgegen der Fahrtrichtung ging) stets aufpassen musste, nicht etwa von einem Lkw die Füße plattgewalzt zu bekommen.

Da aber ?!/(?+“§%& fast nie zu Hause anzutreffen war, pflegten wir aus Sicherheitsgründen das Klingeln an der gefährlichen Nebenseite des Hauses zu unterlassen, und ich schwang mich gewohnheitsmäßig schon am Fenstersims hoch, weil das Fenster sich eh nie schließen ließ und drückte selbiges auf, um weiteren Besuchern Einlass durch die Tür zu gewähren (falls die mal wieder nicht abgeschlossen war).

Dann fläzten wir uns ins Fauteuil und harrten der Ankunft des Meisters. Dieser nahm uns stets mit gequälter Miene zur Kenntnis, hatte er doch Bedenken, es könnte jemand mitbekommen, dass man da so einfach in die Wohnung reinkönne (als ob's da was zum Mitnehmen gegeben hätte !!!).

Obendrüber wohnte ein recht junges Pärchen. Er war stolz wie ein Spanier mit seiner 550-er Honda, naja, und sie war recht blond und muss wohl ein ziemlich impulsiver Typ gewesen sein, denn im Schlafzimmer zeigte der Boden bereits Risse, und heimlich stellte ich mir vor, den Schönling auf seiner Reisschüssel mal auf der Landstraße mit meiner Triumph in den Graben abzudrängen und

danach seinen Platz im ramponierten Schlafgemach einzunehmen, um eines Nachts dann ein Stockwerk tiefer rauszukommen.

Doch derartige Träume machte allein schon ?!/(?+"§%& zunichte, denn anstatt sich meiner Triumph und ihren Kinderkrankheiten zu widmen, ließ er die Lady – sie war ja jetzt verkauft – nur noch stehen und zog stattdessen durch die Lande. Auf Anfrage nach dem Stand der Reparatur erhielt ich meistens „Röchel ! Jungs, ihr macht mir Stress !" zur Antwort. Ohne dass man auch nur die geringste Spur der Veränderung an meinem Gefährt bemerkt hätte, versteht sich.

Aber auch das Herumstreunern war manchmal ganz lustig, einmal fuhren wir mit einem Ami 6 nach Offenbach zum David-Bowie-Konzert (das war 1984). Er hatte eine Eintrittskarte, ich nicht. So wartete ich mit vielen tausend anderen draußen in einer Buschzone, wo ich eine gewisse Helene kennen lernte, die dann Monate später einen gewissen Walter kennen lernte, und der ist heute unser neuer Chefredakteur. So klein ist die Welt !!!

Ach so, es geht ja um Triumph-Erlebnisse (Thema verfehlt) ! Auf der ersten Ausfahrt verspürte ich plötzlich einen flutschenden Schaltgummi (die T 140 E ist ja linksgeschaltet). Ein Blick offenbarte mir, dass sich das Deckelchen hinter der Lima für alle Zeiten verflüchtigt hatte, gelockert, abvibriert, weg...

Und schon lernte ich das für diese Zeit phantastisch straff durchorganisierte Händlerdasein kennen: Anruf, „ Deckel gibt's zzt. nicht", warten... Irgendwann Wochen später kam Erik von irgendeiner Tour zurück mit einem neuen Deckel für hinter die Kupplung. Der war aber zu klein, und so wurde zum Deckel noch eine Rolle breiten Isolierbandes dazugekauft und der Deckel einfach über das Loch gepappt. Mann, Leute, ich wollte einfach mal fahren !!!

Und ich fuhr dann auch, dem linken Ölfuß zum Trotz: in 5 Wochen 5.000 km. Bis dorthin habe ich auch weitere Vorzüge der T 140 E kennen gelernt und erste Erfahrungen gemacht. Beispielsweise mit dem Primärkettenspanner. Der war nämlich genauso fertig wie die Primärkette (nur wusste ich das alles ja noch nicht). Das erste Primärkettenspannen dauerte 6 Wochen. Man dreht die Halteschraube raus und führt dann ein schraubenzieherähnliches Einstelldingens ein... so steht's in der Betriebsanleitung.

Das Herausdrehen der Halteschraube endete nach ca. 2 cm am Rahmen (weiß der Kuckuck warum, aber es war so). Und nun begann eine dieser „Kettenreaktions-Arbeiten", wie ich sie immer wieder erlebt habe und heute noch erlebe. Man konnte es drehen und wenden, wie man wollte, der Motor musste ein paar Zentimeter im Rahmen verschoben werden.

Nichts leichter als das. Man löst die Motorhalteschrauben und ... man löst die Krümmer oben am Zylinderkopf, aber dann ... nein, man löst auch die Krümmer unten, aber nun ... Scheiß-Vergaser müssen auch ein wenig ab, doch jetzt ... nö, das Abkippen nach unten bringt gar nix, mehr seitlich, aber die Kette zum Hinterrad muss noch raus – hab' ich was vergessen ?? Glücklicherweise mussten nicht noch die Motorgehäusehälften geteilt werden. Dann den Spanner einstellen und das halbe Motorrad wieder zusammenbauen... Kurz war die Freude, eine Woche später war der Primärkettenspanner futsch, es musste ein neuer her. So ein Mist, dachte ich, so kann ich nie gegen die Honda punkten ! Nach Wochen des Wartens traf der Primärkettenspanner ein, die ganze Litanei begann von vorne und weitere zwei Wochen später kam dann die Erkenntnis, dass man einen Primärkettenspanner nicht wie einen Flitzebogen anziehen kann, und wenn dann immer noch das Spiel der Primärkette etwas lang erscheint, sollte man jene dann doch bitteschön auch mal erneuern.

Nach weiteren Wochen des Wartens – es war inzwischen dicker Herbst – traf die neue Primärkette nebst Spanner ein und erneut durfte der Motor seine Lage im Rahmen ein

Stückchen verändern. Die Lima war auch nicht mehr das Wahre und wurde ein paar Wochen später gewechselt, und ein besseres H4-Licht spendiert.
Man fuhr damals SAE 40 als Motoröl, das es bei Valvoline gab (dazu schreib' ich mal ganz viel später was !) und 23 Mark den Kanister (4 l) kostete. In das Primärgehäuse schüttete ich SAE 30 (trotz der Überlauflöchlein), ins Getriebe 80 W 90 und in die Gabel ordinäres Castrol.
So verging der Winter und es folgte eine kurze Saison 1986, die ich wieder aus dem Gedächtnis gestrichen habe, denn sie war das selbe in grün und dann wäre ich eigentlich für den Winter 1986 soweit gewesen, endlich mal ein paar Runden zu drehen (so richtig mit Eiszapfen im Schnurrbart), doch dann brachte so ein irgendjemand auf, dass die Triumph-Elektrik doch totale Scheiße wäre, das einzig Wahre wäre doch was selbstgebasteltes und über den Winter sowieso das einzig senkrechte. Und der Motor müsste auch mal total „auseinandergerissen" werden, um alles zu kontrollieren (Lager, Lagerschalen, überhaupt das ganze Innenleben), denn die Lady polterte auch ein wenig im Stand.

Und nun setzte sich genau das fort, was sich die letzten Monate schon angebahnt hatte. Die Kiste stand nur noch. Der Kabelbaum wurde per Schneidwerkzeug ziemlich unsanft vom Rahmen entfernt, der Motor kam raus und wurde geöffnet. Lange sollte ich nun von der Erinnerung zehren, welch ein tolles Moppet ich mir da zugelegt hatte.
Ja, wie ist das eigentlich, Triumph-Fahren ??? Hier ein Anreiz für alle diejenigen, die diese NEWS zum ersten Mal – wahrscheinlich als Werbe-Exemplar – in Händen halten oder sich noch nie getraut haben, sich eine zuzulegen, weil sie den Fahrspaß nicht kennen, der sie erwartet oder den Kosten-Nutzen-Effekt nicht einschätzen können.
Vor jeder Fahrt steht der Start. Solange meine Haxen noch Pferdetritte austeilen können, wird der Motor per Tritt gestar-

tet. E-Starter gelten generell als verpönt. Bis heute hat sich der Start meiner Böcke als eine Art Zelebrierung oder Ritual, um nicht gar von einer Startzeremonie zu sprechen, eingeprägt. Denn wie wir wissen, ist unsere Wurbelkelle gleitgelagert und auf einen Schmierfilm angewiesen, und genau dieser Schmierfilm ist zwar schneller da, wenn die Maschine sofort angetreten und dann gleich auf 4.000 U/min hochgejagt wird, aber die Zahl der Kurbelumdrehungen unter Last ohne ausreichenden Öldruck wird dem Motor ein schnelleres Ende bereiten als erwartet.

Deshalb wird zunächst, ohne die Zündung einzuschalten, mit gezogener Kupplung der Kickstarter leicht ein paar Mal heruntergedrückt, bis die Kupplungsscheiben getrennt sind. Das dauert bei der T 140 E etwas länger als bei der T 120 R, bei den Tridents brauchts das nicht wegen der Trockenkupplung und die Beltdrive-Fahrer können jetzt den vor Gähnen aufgerissenen Mund wieder zumachen.

Dann trete ich mindestens 5 mal auf den Kickstarter, um Öl zu fördern, ein bisschen Schmierstoff in den Kipphebelgehäusen kann nie schaden. Während selbiges dann den Weg nach unten sucht (im Innern des Motors, versteht sich), ziehe ich den Choke (T 140), flute zusätzlich die Vergaser (T120 und T 150, ach, das ist bei der Trident ein Krampf !!!) und schalte die Zündung ein. Normalerweise ist die Triumph spätestens nach den 2. Tritt an (außer der Trident, aber die ist eh ein Kapitel, ein Buch, für sich).

Gut, bei der T 140 damals im Jahre 1983 schaute ich auf einen ganz nervös hin und her zuckenden Zeiger des Veglia-Instrumentes, das von diesem Zeitpunkt an nur noch den Namen „Drehzahlschätzer" erhielt, denn hier wurden keine Drehzahlen gemessen, sondern eine Nadel zitterte stets um einen unbestimmten Wert auf der Skala herum. Da die Triumph noch Kontaktzündung hatte, auf die ?!/(?+"§%& größten Wert legte wegen dem viel längeren Zündfunken, da konnte man noch richtig mit Stroboskop was

verstellen, und die anfängliche Standdrehzahl von 1.100 U/min senkte ich zeitweise bis auf 700 U/min, was selbst bei Harley-Fahrern leichtes Stutzen hervorrief (auch die Veglia-Nadel blieb da ruhig), wofür mir eigentlich aber hinten rein getreten gehört hätte, denn heute weiß ich, dass dabei der Öldruck zu weit abfällt und die somit ganze Startzeremonie unnütz gemacht hat. Als Einbereichsölfahrer (SAE 40) geht's die ersten 8 km oder 5 miles nie mit mehr als 3.000 U/min zu Werke, damit der Motor sachte warmgefahren wird. Dies alles soll dem längeren Spaß an der Maschine dienen. Nein, nicht, weil man dann zeitlich länger unterwegs ist und von Hinz und Kunz überholt wird, während man sich die Landschaft anguckt, sondern weil's einem der Motor dankt.

Der Durchzug ist so satt, bei knapp über 55 km/h schalte ich in den 5. Gang und es liegen 2.300 U/min an und man kann durch die Ortschaften rollen, ohne zu schalten. Gelegentlich setzt links der Ausleger des Hauptständers auf, aber wenn dieser erst mal bis zur Hälfte seiner Dicke heruntergeschliffen ist, ist schon das eine oder andere Grad mehr Schräglage kein Problem mehr.

Mit dem hinten knapp passenden Metzeler ME 99 A der Größe 4.25/85 H 18 (immerhin ein 120-er Schlappen) in der Original-Schwinge riecht das Moppet praktisch die herannahenden Kurven und fällt wie von selbst hinein. Die Reserven des Motors sind so groß, dass auf den Landstraßen immer ein verschwindend kleiner Dreh am Gasgriff genügt um mächtig Vorschub schon aus Drehzahlen unterhalb von 3.000 U/min zu haben. Ein Tourenmotorrad par excellence – auf den zweiten Blick. Auf den ersten Blick aber gilt es, den Übel-Gerüchten von irgendwelchen Nichtwissern, die glauben, mit einer SR 500 eine T 140 satt zu machen, weil die Triumph „eh bei 130 km/h zumacht" den Garaus zu machen. Sehr schnell gewöhne ich mich an die Fahrwerksqualitäten der Bonnie, die mich sogar als Anfänger mit einem Gefühl des Sicher-Aufgehobenseins durch die Lande tuckern lassen, und schon bald merke ich, dass eine SR 500 eklatante Fahrwerksschwächen im Soziusbetrieb aufweisen kann (Hochgeschwindigkeitspendeln bei 105 km/h – hihi !), und ich schwöre den japanischen Moppets nach diesem Höllenritt auf der SR-Affenschaukel auf ewig ab, es sei denn, ich darf sie ohne Folgen für mein Budget kaputtfahren. Ich merke aber auch, dass mit der Bonnie bei 170 km/h wegen dem hinteren 47-er Kettenrad endgültig Schluss ist, denn der Langhuber kratzt schon an der ungesunden 7.000-U/min-Marke herum. Selbst bei 100 km/h schätzte die Veglia Nadel leicht über 4.000 U/min; das war mir zu viel.

Später werden auf meinen Touren durch den südlichen Bliesgau und dem angrenzenden Frankreich auf den dortigen Landstraßen Geschwindigkeiten von 140 – 160 km/h an der Tagesordnung sein, doch zunächst steht mir, wie vorher erwähnt, eine Durststrecke ins Haus, die länger dauert, als ich's mir je vorgestellt hätte, sodass ich mit sogar in der Zwischenzeit einen reißenden Boliden aus der DDR (s. Foto), ein ewig startbereites 8,5 PS-Monster, ein asphaltaufreißendes ... also kurz gesagt, eine MZ ES 125 Baujahr 1966 zulege, die den Kampf gegen die SR 500 zwar verliert (auf Kosten des Pleuellagers), aber ansonsten läuft und läuft und läuft...

Was mir jedoch an der Triumph nicht gefiel, warum ich nie Zeit hatte, mir spezielle Kenntnisse anzueignen, wie lange ich letztendlich auf die Bonnie verzichten musste und warum, und was ich sonst noch für lustige Sachen

mit der Bonnie erlebte, wie ich sie etwas umbaute und was der TÜV dazu sagte, das erzähle ich (wie immer) irgendwann später einmal oder nie - als Fortsetzung dieses und es letzten Berichts.

PS.: Dieser Bericht erschien auch in einer anderen Clubzeitung .

Michael Kempf

Enforcers

Im Staatsdienst
Aus Classic Bike 1/89,
von Peter Watson

Symbole von Macht und Autorität gibt es in allen erdenklichen Größen und Formen. So machten Kronen, Zepter, Schwerter und Schlösser unseren Vorfahren den staatlichen Anspruch auf ein Gewaltmonopol ständig bewußt. Für Auto- und Motorradfahrer einer bestimmten Altersgruppe war es möglicherweise der Anblick eines grimmig schauenden Polizisten auf einem Triumph Twin, der die Grenzen der Freiheit auf dem Highway aufzeigte.

Sie erschienen ohne Warnung und beherrschten die Straßen. Die glänzende Maschine, die Uniform und der durchdringende Blick konnten selbst den Unschuldigsten einschüchtern.

Es gibt in Großbritannien kein einheitliches Polizeimotorrad, ebenso wie es keine nationale Polizeieinheit gibt. Statt dessen wählen mehr als 50 verschiedene Behörden ihre Motorräder entsprechend ihren Anforderungen, ihren Vorlieben und dem Preis. Seit die ersten motorisierten Patrouillen um 1930 – auf 500er OHV BSA-Einzylindern - in London fuhren, kamen unterschiedliche Marken und Modelle in den Staatsdienst. Velocette LE's, BSA A10, Norton Commandos und BMW Boxer waren nur einige von ihnen.

Die Maschine, an die die meisten von uns sich jedoch noch erinnern, ist die Triumph ‚Saint', wie der inoffizieller Spitzname der Polizei-Thunderbird lautete. Sie war von den frühen 50ern bis in die mittleren 70er ein gewohnter Anblick auf den britischen Straßen und verband eine hervorragende Beschleunigung und eine ausreichende Höchstgeschwindigkeit mit der Agilität einer 500er Speed Twin, aus der sie entwickelt worden war.

Harry Harris mit seinem Donnervogel

Ein kleines Dorf in Belgien war nicht gerade der Ort, an dem ich eine stahlgraue Thunderbird der Metropolitain Police zu sehen erwartete. Dort stand sie jedoch, mit einem Helm der Londoner Polizei auf der Sitzbank! Wir hatten gerade die Hälfte der Straßenwertung hinter uns gebracht, die einen Teil der diesjährigen Ostende Rallye bildete, und der Kontrollpunkt war von Motorradfahrern umlagert, die heiße Getränke in sich hineinschütteten.

Unter ihnen waren auch zwei Polizisten – Jan Peeters, Organisator der belgischen Veranstaltung und Harry Harries. PC Harries in seiner zeitgemäßen und naß glänzenden Uniform zog wohl am meisten die Blicke der anwesenden Motorradfahrer auf sich. Bei

unserem nächsten Stop in Wenduine wurde er vom Bürgermeister begrüßt, der ihm ein Handtuch überreichte.

Harry's Trip nach Ostende mit weiteren Mitgliedern des British Wheels Club aus Hainault war schon ein Erlebnis. „Ich muß, seit ich 17 war, an die 100 Motorräder gehabt haben." erklärt er uns. „Ich bin damit aber nur in der näheren Umgebung rumgefahren, gelegentlich mal bis Southend. Ostende ist wohl das weiteste, wo ich je hingefahren bin."

Die Idee, eine Thunderbird zu restaurieren, kam ihm bei den Arbeiten an einem Woolsley 6/80 Polizeiauto, das gegenwärtig im Metropolitain Police Traffic Patrol Museum in Catford steht. „Ich bekam so viele Inforationen über die 6T der Polizei, daß ich dachte, es wäre nett, auch noch so eine Maschine aufzubauen." Trotz der Tatsache, daß einige Saints bis 1979 bei der Metropolitain Police im Einsatz waren, ist Harry nie dienstlich auf einer Triumph gefahren. Er hatte jedoch als junger Constabler 68 die Gelegenheit, eine Velocette LE zu fahren. „Ich mochte sie eigentlich ganz gerne." sagt er uns mit einem Grinsen im Gesicht. Das hat ihn aber nicht davon abgehalten, sich wieder von der Velocette zu trennen, die er einige Zeit zuvor kaufen konnte.

Harry's Begeisterung für Polizeimotorräder brachte ihn in Kontakt mit vielen Polizeifahrern mit dem gleichen Interesse. Einer von ihnen ist Bob Hennessy, ein 38 jähriger Detective Constabler der Polizeitruppe von London City. Bob hat eine TR6P Saint von 1968 restauriert, und beide benötigten sie das Metallteil mit dem „Police"-Schriftzug für das Heck ihrer Maschinen.

DC Hennessy patroulierte in den 70ern auf Saints in der Innenstadt von London. Er erinnert sich heute noch gerne sowohl an die Triumph als auch an die 250er Greeves, die zu dieser Zeit in London ihren Dienst versahen. „Als wir damals die

ersten BMW's bekamen, wünschte sich jeder von uns die Triumphs zurück." berichtet er. „Sie waren soviel besser im Verkehr zu manövrieren."

Das Restaurieren einer zivilen Triumph kann schon problematisch genug sein, die Wiederherstellung zweier Polizeimaschinen selbst einer Truppe bereitet fast unüberwindbare Schwierigkeiten. „Die Polizeiwerkstätten variierten stark in dem, was sie an die Maschinen schraubten." erläutert Harry Harries. „Jemand, der immer nur auf derselben Maschine saß, wird dir sagen, ‚So haben alle ausgesehen', aber das stimmt natürlich nicht."

Die meisten von uns glauben, ein Polizeimotorrad sei weiss. Diese Farbe ist jedoch noch ziemlich neu. Die Metropolitain Police übernahm 1966 weisse Motorräder, bis 69 waren aber auch schwarze Motorräder im Einsatz. Trotzdem ist Harry's Pre Unit 6T in einem Jaguar-Grau lackiert, einem Farbton, der ziemlich nahe an das Dunkelgrau von Triumph herankommt, in dem einst die Thunderbirds ausgeliefert wurden. Während der 40er, 50er und der frühen 60er fuhren die Polizeimaschinen in den ab Werk erhältlichen Farben. Bei der Metropolitain Police fuhren sogar Thunderbirds in dem Fuchsrot der Speed Twin! Dies konnte für Unbedachtsame schon überraschend sein, war die 650er doch deutlich schneller als die 500er.

Die TR6P von Bob Hennessy wurde in Meriden am 20. März 1968 als Teil einer kleinen Serie von 493 Saints montiert. Zusammen mit einer weiteren in schwarz lackierten Maschine dieser Serie wurde sie auf die Isle of Man geliefert, wo sie bald mit Verkleidung und Gepäckträger ausgerüstet wurde. Da sie mehr für zeremonielle Aufgaben als zur Verkehrskontrolle eingesetzt wurden, hatten beide Maschinen weniger als 10000 Meilen, als sie 1977 durch zwei Hondas ersetzt wurden. In ihrem Zivilleben in England ist die 6T seit 1982 weitere 16000 Meilen gefahren, als

Die „genialen Polizeihelme, Stulpenhandschuhe und Brillen von Corker.

TR6P hatte ein seltenes Funkgerät mit Lautstärkeregelung im Lautsprecher, hergestellt von „Pye“.

Cravens „Butterbrotbox“ auf dem Tank beinhaltete das Microphon und diverse „Käseröllchen“

Bob sie 88 erwarb.
Saints unterschieden sich von der gewöhnlichen 650er Einvergaser-Triumph durch größere Einlaßventile, dünnere Auspuffkrümmer in Verbindung mit größeren Schalldämpfern sowie durch eine kürzere Gesamtübersetzung. (hat nichts mit dieser Übersetzung zu tun, Anm. d. Redakt.). Auch war ein anderer Hauptständer montiert worden. Jedes Exemplar ist auf Motor Industrie Research Association Teststrecke in der Nähe von Nuneaton getestet worden; Maschinen, die durchfielen, mußten zurück nach Meriden.
Abgesehen von seinem Kampf mit der Zulassungsstelle, um eine altersentsprechende F-Zulassung zu erhalten, (wie bei uns ... d. Redakt.) war es Bob's größtes Problem, an die korrekte Polizeiausrüstung zu kommen. Die Beinschilder und der Sturzbügel von Motoplast, die Tankbox von Craven und das 68er Pye-Funkgerät – ursprünglich an BSA für einen A65 Twin geliefert wurde – sprechen Bände über Bob's Hartnäckigkeit. Nun muß er noch einen verchromten Pyrene-Feuerlöscher zur Montage am linken hinteren Fußrastenausleger sowie einen hinteren Spritzschutz auftreiben. Die Schalldämpfer entsprechen den kurzen Ausführungen der zivilen Thunderbird.
Harry's 6T war noch nie auf Verbrecherjagd. Sie ist ein ziviles Modell, dessen Motor noch nie demontiert war, und die ursprünglich eine 2-in1-Auspuffanlage hatte. Bei ihrem ersten Besitzer mußte sie einen Seitenwagen mitschleppen, Harry ist der Zweitbesitzer.
Das Funkgerät ist modern und bleibt montiert, bis es Harry gelingt, ein original Cossor-Gerät zu finden. Er hat es in einem Fach auf dem Tank, Cossor-Geräte sind heute schwer aufzutreiben. Der Pyrene-Feuerlöscher aus Messing sitzt in einem der Beinschilde, er ist aufgeschnitten worden, um als Werkzeugbehälter zu dienen.
Es dauerte sehr lange, bis die britische Polizei spezielle Motorradkleidung erhielt. Hosen, die mehr für Ritte hoch zu Roß taugten, Ledergamaschen, Stulpenhandschuhe und wasserdichte Kappen waren alles, was sie für eine lange Zeit erhielten. Die leichten Fahreranzüge, den Bob und Harry tragen, sind weit davon entfernt, wasserdicht zu sein, sie wurden durch warme Gannex-Anzüge mit heraustrennbarem Futter ersetzt.
Nur wenige Verkehrspolizisten können sich je beschwert haben, besonders wenn sie im Dienst eine Saint fuhren. Von einigen geliebt und von einer viel größeren Zahl gefürchtet haben sie tatsächlich den Verkehr beherrscht.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Das Mittendrinwort

(zum letzten Mal)

Am heutigen 3. 11. 2002, während die NEWS 13 in Arbeit ist, schreibe ich euch mein wohl letztes „Mittendrinwort“, und möchte gleichzeitig an die Einladung zur Jahreshauptversammlung erinnern, die sich in dieser Ausgabe befindet

Eines steht dafür jedoch heute schon fest: das Amt des Schriftführers wird nach der kommenden Jahreshauptversammlung von jemand anderem besetzt sein – ich werde nicht mehr kandidieren.

Die Gründe hierfür sind in den inzwischen eingetretenen Änderungen im Beruflichen, wie auch im Privaten zu sehen. Was den meisten von uns heutzutage fehlt, ist genau das, was uns immer mehr beschnitten wird: die Freizeit. Und diese Zeit ist es auch, die mir mehr und mehr fehlt, um ein solches Amt verantwortungsvoll und vollständig erfüllen zu können.

Immer unverschämter werden Forderungen der Arbeitgeber zu Mehrarbeit und Überstunden und Nullrunden bei der Gehaltsangleichung mit dem Argument, man habe ja schließlich einen sicheren Arbeitsplatz inne. Dies macht auch bei mir nicht halt. So durfte ich für dieses Jahr schon 24 Wochen lang mindestens einen Mitarbeiter vertreten – das zehrt an den Nerven.

Und unser jüngstes Clubmitglied erfährt – und das sollte selbstverständlich sein – meine volle Liebe und Zuneigung... und könnte manchmal doch mehr davon gebrauchen.

Ein weiteres ist mein Entschluss: „es geht auch ohne ...“, nach dem Unfall mit meinem Auto und der danach festgestellten gravierendsten Verarbeitungsmängel (deutsches Fabrikat, wohlbemerkt) mich selbst in meiner Mobilität stark einzuschränken, indem ich auf die Wiederbeschaffung eines Autos verzichtete. In der Folge konnte ich an nötigen Sitzungen nicht teilnehmen.

In der Summe fehlt mir, um (nur beispielsweise) meine Vorstandsarbeit möglichst zufriedenstellend ausführen zu können, die eingangs erwähnte Zeit. Dass mein Part von den anderen im Vorstand und auch von Clubmitgliedern, die „einfach nur so“ mehr oder minder enthusiastisch dem TMOC angehören, in diesem Jahr miterledigt werden musste, ist nach meinem eigenen Dafürhalten nicht in Ordnung.

Den Prioritäten zufolge, die ich für das kommende Jahr setzen muss, wird in der Konsequenz das Amt des Schriftführers auf der Strecke bleiben.
Mir ist wohler bei dem Gedanken, mich in einer ruhigen Stunde hinsetzen und mit klarem Kopf einen kleinen Bericht für die NEWS schreiben zu können, und wenn es nur einmal in Jahr ist, als ganz plötzlich eine dringend notwendige fristgebundene Sonderaktion ausgerechnet in der stressigsten Zeit des Jahres auf dem Tisch liegen zu haben.

Unser Club ist – das behaupte ich jetzt mal – noch im Aufbau. Unsere Zuwächse befinden sich immer noch jährlich im zweistelligen Prozentzahlenbereich, und auch die Tatsache, dass die Prozentzahl der Austritte zum Ende des Jahres 2002 (leider) erstmals ebenfalls zweistellig sein wird, ändert nichts daran. Es gibt noch wahnsinnig viele alte Triumphs in Deutschland. Noch keine 60 der vielen Besitzer haben wir bisher dauerhaft erreicht. Es wir also noch viel passieren.

Und - irgendwie freue ich mich darauf, irgendwann mal wieder auf irgendeiner TMOC-Veranstaltung mittendrin, unter euch, und nicht am „Kopfende“ zu sitzen.

Einen pannenfreien
Saisonauftakt wünscht

Mitch

Members-Ausfahrt

The TMOC's Roadmaster proud to present ...

Die Mai-Tour

vom 29. 5. bis 1. 6. 2003

Es ist an der Zeit für die Mai-Tour 2003 aufzurufen!

Wir starten im Odenwald, durch den „Naturpark Spessart“ über Volkers, quer über die Rhön. Weiter geht es nach Eisenach zum alten „Barbarossa“, um dann zu unserer Bleibe „Hasselfelde“ zu finden. Sechs Stunden sind für die Anfahrt kalkuliert.

Ausgehend von unserer „Bleibe“ (mit Schmalspurbahnhof), werden wir den „Harz“ in zwei Tagestouren in einer grossen Acht erkunden. Körper und Geist werden bei dieser Ausfahrt sicher nicht zu kurz kommen. Zwei Häuser sind für die drei Übernachtungen reserviert!

Wer mitfahren will sollte sich bitte verbindlich unter der Telefonnummer. 06162 - 81 211, oder schriftlich unter der FAX-Nummer: 06162 - 93 94 55 melden.

TRIUMPH

the best solution for „The Harz“

St.Wendel-Classic-Trial

Wo man auf Drehzahlmesser und Tacho verzichten kann und ein halber Liter Sprit pro Tankvorgang schon fast zu viel ist... Ich bin ja sooo heimatverbunden, und der Kabarettist aus Jacques' Bistro hat ja recht, wenn er sagt: „Der Saarländäär hat eine gute Gemüt -und eine kleine Orrizont ...“ Was meine Ausfahrten betrifft, endet dieser meistens an den hiesigen Landesgrenzen. Im Osten an der Pforte zum Pfälzer Wald und zum Nahebergland, die nur überschritten werden, wenn ich zum Händler muss oder wenn aus Henau bekanntes Motorengrol-len herüberdringt – dieses Jahr war's nicht so, da musste man die Ohren bis nach Büllesbach-ohne-Kölsch aufstellen, im Süden und Westen „das Französische“ (wo sie eh alle saarländisch sprechen) und im Nordwesten Luxemburg, aber diese Grenze wird oft und gern überschritten, denn Luxemburg bietet neben günstigem Sprit alle nur erdenklichen Vorteile (und Nachteile) für diejenigen, die gerne in aller Ruhe... und in allen möglichen Kurvenlagen... und überhaupt ist das ja ein ganz anderer Bericht für das nächste Jahr. Und deshalb kramt der Saarländäär sein Sitzfleisch hervor und wartet, bis „die aus'm Reich“ den Weg zu uns finden. So z.B. im Jahr 2000, als sowohl Vincent- als auch Royal Enfield-OC ihre Jahrestreffen bei uns haben stattfinden lassen, wovon wir an langen Winterabenden noch unseren Kindern und Kindeskindern erzählen können.

Im August wurden zufälligerweise die Weichen gestellt für den Besuch der Veranstaltung, um die es heute geht, und damit Ihr auch was zu lesen habt, schweife ich auch noch ein wenig aus. Die Motorradfreunde Urexweiler hatten nämlich zu ihrem Jahrestreffen geladen, und das ist ein solches Multikultimoppettreffen, wie ich es nie für möglich gehalten habe. Auf einem Acker außerhalb des Ortes auf einem Berg hinterm Wald trifft man die abgefucktesten (man muss es so nennen) Kisten, die schärfsten Renner, chrombeladene Harleys, herrlich herausgeputzte alte BMW-Gespanne und – ich traue meinen

Augen nicht – 6 klassische Triümphe, vom wunderschönen Speed Twin bis zum halben Ratbike-Chopper... und mittendrin ein Kumpel, den ich 10 Jahre nicht mehr gesehen habe, ein früherer MZ-Badewannengespann-Fahrer. Vielleicht kennt ihr ja noch diesen viereckigen grünen Kasten neben der 250-er TS. Wie gerne hätte ich jenen mal voll unter Wasser gesetzt, um dann darin mit der Badehose sitzend ein Treffen anzufahren. Es war mir nie vergönnt, auch zu Fasching nicht, jedes Fahrwerk hat halt seine Grenzen...

Nach einem großen Hallo werden erst mal Infos und neue Adressen ausgetauscht und nach wöchentlichen Treffen gefragt. Viele Saarländäär haben nämlich zu Hause „kä Hund unn kä Katz“ und können sich dann überlegen, wo sie mit ihrem Alteisen tagtäglich hinfahren. Zu diesem Zweck gibt's hier massig Treffen, die regelmäßig wöchentlich – auch im Winter – stattfinden und immer gut besucht sind, obwohl fast nie ausgeschildert. Geheimtipps halt.

Und weil sich unser Stammtisch zum rechten Wanderzirkus entwickelt hat, profitierten wir beispielsweise von dem Urexweiler' Treffen, um dort gleich den Stammtisch abzuhalten.

Also lautet der Vorschlag, solle ich dienstags doch mal in Haupersweiler an der (nicht ausgeschilderten) Schutzhütte vorbeischauen, das sei im Moment mehr „in“ als der Schlupfwinkel (auch „Wurzelbach“ genannt, müht Euch nicht, es ist auf keiner Karte zu finden ...!) mit seinen weltbekannten Grillhähn-chen. Touris müssen im Saarland zu McDo. Der ist ausgeschildert.

Anlässlich einer ausgedehnten Nordsaarland-Tour bin ich dann auch durch Haupersweiler gekommen, das glücklicherweise kurz vor der Grenze zur Pfalz liegt und hab' mich dort bis zur Schutzhütte durchgefragt. Ein schöner Ort, ganz versteckt, nette Begrüßung: „Nimm' dir Essen und Trinken, was du willst, und wenn du heimgehst, sagst du einfach Bescheid, was du

...dazu ein mächtiger Einzylinder und erstaunlich wenig Luft im hinteren Preiu wie diese Norton...

hattest, da drüben beim Kassierer“. Preise: zivilst. Und gleich der nächste Tipp: „Am Freitag ist immer Treffen in der „Lettkaul“!“ Lasst die Karte stecken, hat keinen Zweck. Dieser mit „Lehmkuhle“ zu übersetzende Ort ist auf Straßenkarten ebenfalls nicht zu finden. Ihr werdet Euch einen Reiseführer an der saarländischen Grenze anheuern müssen, das Saarland ist eh im Umbruch vom Indus-trie- zum Touristenstandort, da trifft sich das gut. Wer allerdings schon mal auf der Moto-Cross-Strecke Niederwürzbach den einen oder anderen WM-Lauf verfolgt hat, der war auch schon in der Lettkaul...

Freitag abend, Gang in die Garage. Na, Ladies ?! Lust auf eine Ausfahrt ? Ich mache das ene-mene-muh-Spielchen und die Trident bleibt übrig. Ausgerechnet. Dieses spritversoffene Monster, dieses viereinhalb-Zentner-Schiff, dieser breitbeinige Bock mit Lkw-Tank... heiß, wie ruhig der Dreizylinder brummt. Ich sag’s doch immer!!!

Wir brummeln los über die Dörfer, nachdem ich mich mit den Worten „wenn ich heimschieben muss, ruf’ ich vorher an, wie lange es in etwa dauert, bis ich ankomme“ verabschiedet habe. Hach, es ist herrlich, wenn man Zeit hat, man nicht so den Durchzug von ganz unten braucht und trotzdem im 4. Gang dahinrollt.

Aber einmal, na ja einmal, also wirklich: einmal muss sie doch mal gescheucht werden. Vielleicht auf dieser gut 1,5 km langen Geraden, die entlang der

... und ein Lenkeinschlagwinkel, der einen Wendekreis von wenig mehr als Fahrzeuglänge garantiert, sind typische Erkennungsmerkmale der ziemlich wendigen Trial-Motorräder - hier der einzige Twin im Starterfeld, eine Triumph, vermutlich mit T 90-Motor

Bahnstrecke verläuft? Mal sehen, denke ich bei 80 km/h im 3., läuft gut, sag’ ich bei 100, und jetzt geht’s in den oberen Drehzahlbereich und dorten recht fulminant zur Sache, bis bei 130 km/h lockere 7.000 U/min anliegen. Das Beschleunigen hört sich an wie die eines V12-er E-Types- die alte Tri kreischt sich flink nach oben. Gerade als ich über „7.500 plus“ nachdenke, sinkt der Wirkungsgrad des Motors auf Null. Hm. Je weiter ich ausrolle, desto weiter hab’ ich nachher zu schieben, denke ich mit gezogener Kupplung. Außerdem: muss das jetzt gerade an dem am weitesten von zu Hause wegliegenden Ort passieren ? Du elende Kiste, du spritfressendes Monster, du ... Hassliebe ist ein teuflisches Hoch und Runter !

Von wegen : Dabeisein ist alles - die ältere Generation zeigte den Jungen schon, wie man die kleinen Dampfhämmer richtig bewegt

Okay, keine verdächtigen Geräusche zu hören gewesen, jetzt ruhig bleiben und systematisch vorgehen – vor allem, erst checken, dann schieben. Strom: funktioniert, Kompression: reichlich. Die Benzinhähne brau-cht man bei der Trident nicht zu kontrollieren, denn sind sie geschlossen, fährt man mit ihr ohnehin keinen müden Meter. Die Hauptsicherung kann’s aus mehreren Gründen nicht sein: bei 7.000 U/min braucht’s die nicht und außerdem ist ja Saft auf dem Zündschloss.

Also öffnet man die Sitzbank, um Einblick zu erhalten ins Reich des Prince of Darkness. Ein Kichern erfüllt die Luft. „Get home before dark“ wispert es unter der Sitzbank hervor. Und ich entgegne: „Und was hältst du von einer zeremonielosen Versenkung im See gleich gegenüber?“ Als Antwort wird mein Blick auf eine der 3 Zündspulen gelenkt, an der der Kabelschuh nicht mehr befestigt ist. Ich habe obsiegt.

Ich stecke den Kabelschuh wieder auf, verfluche die Trident noch zehn bis zwanzig Mal (so auf Vorrat, die braucht das !), kündige ihr den baldigen Verkauf nach Japan an und trete einmal kräftig durch und... heiß, wie der Motor so ruhig brummt !!! Ich sag’s doch immer, irgendwie weiß sie zu begeistern. Über Serpentinen schnurren wir auf die Hochebene in den Bliesgau und steuern die Lettkaul an.

Nach der üblichen Erklärungszeremonie, was eine Trident ist und dem Engerstellen des Kabelschuhs, damit der E-Type-Effekt auch dauerhaft gesichert ist, und dem Abladen der auf meinem Rücken platzierten obligatorischen Werkbank geht’s an den Grillstand (der Saarländäär macht „Schwänkäär“, und der schmeckt leckäär) und man palavert mit den Leuten mit dem MFO auf dem T-Shirt (soll angeblich „Männerfreun-

de Oberlinxweiler“ heißen, sind latürnich Motorradfreunde). Na, was steht am Wochenende an ? Ich traue meinen Ohren nicht: Classic Trial in St.Wendel mit vielen Moppets von der Insel ??? Und ich weiß davon nichts ? Zumal sich dieses sportliche Ereignis noch innerhalb meines Hori-zontes befindet...
Und schon einen Tag später, am 1.9.2002 – ihr merkt schon, ich gehe endlich in medias res - sattele ich auf die kleine Bonnie um und düse ins

Klingt wie 'ne große trotz nur 200 ccm : Triumph Tiger Cub

Nördliche Territorium. Aah, welch ein Genuss, wie ruhig der langhubige Paralleltwin ruck-, loch- und vibrationsfrei bis 12.000 U/min durchzieht (ja, das war jetzt glatt gelogen, okay, ich geb’ ja alles zu...), also, ich genieße die 40 Kilometer lange Rückenmassage. Über ein mit Gesteinsbrocken übersäten Feldweg schwimme ich langsam auf das Veranstaltungsgelände und halte nach einem Kassenhäuschen Ausschau - vergebens. Stattdessen wieder eine Feuerstelle mit gegrilltem Schwenkäär, dem ich wie immer nicht widerstehen kann. Zwischen Wohnmobilen oder Kombis mit Anhänger stehen ein paar zierliche Motorräder und die Anfahrt zu einer Sektion führt scheinbar genau durch meine frisch geparkte T 120 R hindurch.
Was ist eigentlich Trial, und warum heißt beispielsweise die noch anno 1983 angebotene Triumph für’s Gelände Tiger Trail und nicht Tiger Trial ? Vermutlich, weil man mit der Tiger Trail im Trialsport keinen Stich machen kann. Ich weiß es ehrlich gesagt nicht, denn ich bin auf diesem Gebiet kein Experte. Und es ist mir auch eigentlich ziemlich egal, denn ich bin ja schließlich als Zuschauer gekommen, und nicht als Reporter oder Chronist. Das einzige, was ich euch sagen kann, ist, dass es sich beim Trial um ein in unwegsamem Gelände ausgeführtes Geschicklichkeitsfahren handelt, bei dem Zeit offenbar eine untergeordnete Rolle spielt und man möglichst nicht die Haxen auf den Boden setzen sollte. In letzterem Fall nämlich schnellt bei einem der Kontrolleure ein Finger nach dem anderen hoch, und ich schätze, je mehr Finger in den einzelnen Sektionen im Spiel sind, desto ferner rückt der Tagessieg.
Die Maschinen sind allesamt sehr zierlich, haben einen Lenkeinschlagwinkel, der wohl einen Wendekreis von wenig mehr als die Fahrzeuglänge ermöglicht und einen winzigen Tank. Man könnte auch die Feuerzeugbenzinflasche von der Tankstelle dranbasteln, aber dann führe man statt einer Matchless, Triumph o.s.ä. eine 350-er Esso... Interessant ist auch das vordere Schutzblech. Anders als bei Motocross-Maschinen sitzt es direkt über dem Vorderrad und so wandern bei der Fahrt aufgesammelte Steinchen rasselnd zwischen Radprofil und Schutzblech hindurch wie durch eine Pfeffermühle.

Mit Blick weit hinab ins Tal kann man hier im nördlichen Saarland nicht nur die gelungene Veranstaltung, sondern auch die recht abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft genießen, auch wenn manche Treffensorte Geheimtipps sind

Schließlich befindet sich im hinteren Pneu auffällig wenig Luft. Glücklicherweise kommt gleich zu Anfang ein kleiner Pulk von Fahrern an, wäre es ein einzelner gewesen, hätte ich mich sicherlich furchtbar blamiert, wenn ich ihn auf seinen „Platten“ hingewiesen hätte.
In der Hauptsache werden Einzylinder-Motoren gefahren. Einzige Ausnahme ist ein Twin aus dem Hause Triumph/GB, vermutlich eine T 90. Das Starterfeld besitzt Maschinen aus verschiedenen Ländern, die durch den Motorradbau bekannt geworden sind. Neben einigen Fossilen deutscher Herkunft und einem bunten Mischmasch aus Fernost (u.a. eine 50-er Yamaha..., also schon ein richtiger Bolide) finden sich nicht weniger als 7 verschiedene britische Motorradmarken: AJS, Ariel, Persil, die mit den 3 verbogenen Knarren im Firmenlogo (BSA), eine Spiellose Matchless, Norton, eine Königliche im Feld und Triumphs in Hülle und Fülle.
Wer nun allerdings denkt, die Starter seien durchtrainierte kraftstrotzende Jungtalente, der irrt. Manche Fahrer haben noch Jahrzehnte mehr auf dem Buckel als ihre Maschinen! Ist ja auch ein Sport, bei dem man’s nicht eilig zu haben braucht. Ich mache also gemütlich ein paar Fotos und gelange so am Ende des Fahrerlagers zu einigen Sektionen. Ein herrlicher Blick über meine nördliche Heimat bietet sich hier und schafft der Veranstaltung ein nicht minder gelungenes Ambiente. Nicht wie auf’m platten Land da oben, wo man mittwochs schon sieht, wer samstags zum Stammtisch kommt.
Wer schon mal den Fehler begangen hat, einen Menschen nur nach seinem Äußeren zu beurteilen, der ist hier richtig, um seine Lektion zu erhalten. Denn dem wirklich schon älteren Herrn mit deutlich österreichischem Akzent, der mir zuerst mit etwas schwerfälligem Gang über den Weg läuft, und den ich als enthusiastischen Zuschauer halte

wegen seiner sportlichen Kleidung, und den ich schon bedauere, dass er wahrscheinlich nicht mehr mitfahren kann, fehlt nur eines: sein Zweirad zwischen den Beinen. Diese Fortbewegungshilfe stammt aus dem Hause AJS, und hätte es einen Concours d'Elegance gegeben, wäre diese Maschine mit Abstand auf dem ersten Platz gelandet. In der Ausgabe 5/2002 der CBBC-Info ist er übrigens abgebildet. Und sein Auftritt mit der Lady bot genau das gegenteilige Bild: Mann und Maschine im Einklang. Chapeau!!!

Aber den Schönheitswettbewerb für Moppets sucht man hier vergebens, es geht sportlich-konzentriert zur Sache auf dem teilweise schwierigen Terrain. Dabei zahlt sich die über Jahre gesammelte Erfahrung mit seiner Trialmaschine derart aus, ein etwa ebenfalls über die Jahre angewachsener Ring über dem Hosengürtel nicht im geringsten bei der Fahrerei stört, und man sogar den Nachwuchsfahrern ohne größere Probleme das Wasser reichen kann. Entspannt genieße ich das von den Sektionen herauf zu hörende Stampfen der großen Einzylinder, und auch die erste „lebendige" Tiger Cub, die an mir vorbeirollt, hört sich so gar nicht an, als habe sie nur 200 ccm Hubraum und erinnert mich vom Klang her an eine Gilera Strada. Keiner wird irgendwie blöd angemacht, wenn er als Zuschauer hier oder da rumsteht, und grundsätzlich bekommt jeder Fahrer recht. Der eine erreicht das Sektionsende mit voller Punktzahl und schüttelt den Kopf mit den Worten, dass diese Sektion wohl überhaupt niemand ohne Strafpunkte meistern könne. Er wird ein wenig bedauert, aber keiner sagt ihm, dass es schon drei Teilnehmer vor ihm geschafft haben, mit weißer Weste anzukommen ... So wird auch keiner madig gemacht, denn der Sport soll ja auch Spaß bereiten.

Tiger Cub in Aktion : durch das Rohr
da oben musste er nicht fahren

Ein kleiner Knirps macht auf sich aufmerksam, bei dem ich befürchte, er käme mit den Füßen nicht auf den Boden, wenn er mit seiner Maschine stehen bleibt (übrigens auch ein Rezept, strafpunktefrei zu bleiben, hihi). Zuerst denke ich, er übt mal ein wenig fahren. Später sehe ich ihn dann durch die Sektionen kurven wie ein Alter, – fassungsloses Staunen.

Royal Enfield, in
ihrer betont lauf-
ruhigen Art tuck-
ert sie unterm
Blätterdach

Aber genauso, wie die Motorräder seltener werden, so sieht es auch für den klassischen Trialsport aus: er lebt, wenn auch scheinbar mit wenig Nachwuchs, aber man muss die Veranstaltungen suchen. Der Nachmittag vergeht wie im Fluge, irgendwann hören die Fahraktivitäten auf. In meinen Magen wandert noch ein „Schwenkäär", ich weiß schon gar nicht mehr, wie viele ich von den Dingern, allein in dieser Woche in mich reingeschaufelt habe. Während die Trialmaschinen in den Hänger wandern oder noch in der Sonne stehen, geht's bei den Teams langsam in den gemütlichen Teil über. Zeit für mich, die Kamera wieder wegzupacken. Ich gehe ein letztes Mal durch das Fahrerlager, schaue mir noch mal das eine oder andere Gefährt an, schüttele an der Sektion 1 den Kopf, nein, sooo könnte ich nicht am Hang längs fahren, sattele meine Lady und eiere über den gerölligen Feldweg zur Landstraße. – Eine kleine Tour fahre ich noch. Unterwegs ein kettensägenähnliches Geräusch bei etwa 80 km/h neben mir. War aber nix mit der Triumph, mich hat nur eben mal ein 50-er Roller überholt. Die Gegenwart hat mich wieder ...

Und auch diesen Bericht über meinen ersten Besuch bei einem Classic-Trial lasse ich auch in einer anderen Clubzeitschrift erscheinen. Nur damit keiner meckert von wegen Copyrightverletzung oder so. Damit hab' ich keine Schwierigkeiten.

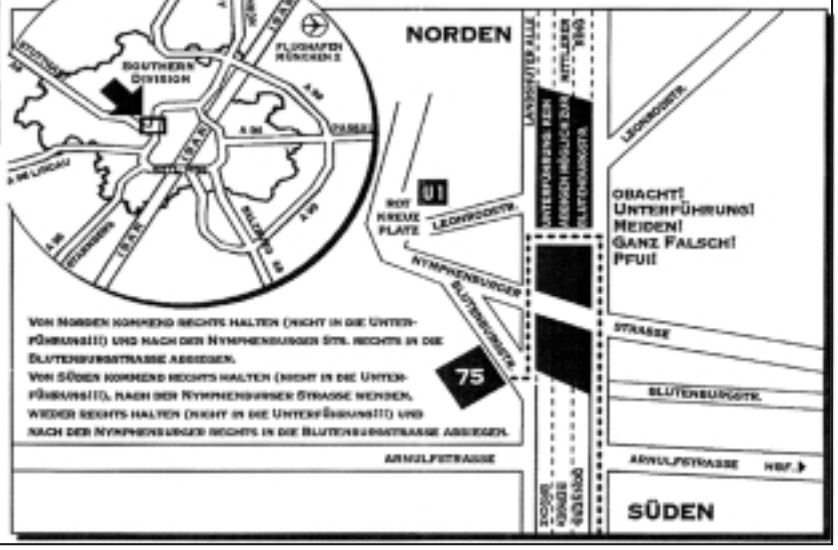
Grüße aus den saarländischen Geheim(rats)ecken

Mitch

Southern Division
Classic Bikes

Blutenburgstr.75 D 80634 München Tel. 089/134452 Fax 089/134461, Mo-FR 11-18.30, Mit. geschlossen, Sa 10-14
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

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

Anzeigen unserer Sponsoren

Die Anzeige auf der letzten Seite haben wir mit freundlicher Genehmigung des WWF geschaltet. Der Verein erhält dafür kein Geld oder irgendwelche Zuwendungen. Auf Initiative der Redaktion und mit Abstimmung des Vorstandes. Wir denken, es ist eine „Gute Sache“. In diesem Sinne wünscht der Chefredakteur ein Gutes und unfallfreies Jahr 2003. **Walter F. Moreth**

Prestige
all in oil
70.000 Tonnen Öl verseuchen heute die Küste von Galicien und morgen Ihre Nahrung. Helfen Sie uns, die Ursachen zu bekämpfen. Unter www.wwf.de oder Spendenkonto: 222 000, Frankfurter Sparkasse, BLZ 500 502 01.
Stichwort: Ölkatastrophe

WWF