Heft 14

April
Mai
Juni
2003

News Of The Quarter

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

Welche ist die beste Bonnie

Seite 27

Heavy-Metal Motocrosser

Seite 12

Watsonian SIDECARS

Teil4

Seite 7

Kurzer Hub, lange Freude!

Seite 22

Termine
Berichte
Neuigkeiten

15.3.2003 JHV in Stammen
Bericht Seite 32

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
George von Döhren, Donaustr. 45, 64546 Mörfelden-Walldorf, Tel. (06105) 95 13 65
Ehrenmitglied: Don Brown/USA

Mitgliedschaft im TMOC e. V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von 28,- € 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 7,50 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.

Nachdem ich das letzte Vorwort noch im tiefsten Winter und mit Rückblick auf ein relativ ruhiges Vierteljahr geschrieben hatte, so schreibe ich nun bei strahlendem Sonnenschein und milden Temperaturen, ein Vorwort mit Blick auf ein TMOC- Vierteljahr was einige Aktivitäten mit sich bringen wird. Da ist zunächst die Veterama in Ludwigshafen am 12&13 April, dort haben wir im Foyer der Halle einen eigenen Stand. Ich hoffe natürlich, dass Ihr alle mal vorbeischaut und den Stand, sowie unseren neuen Flyer bewundert. „Anschließend" wird eine „Abordnung" von uns die Lufthansa-Klassiker-Tage am 24&25 Mai in Hattersheim besuchen und den TMOC vertreten. Ihr seid alle zum mitfahren eingeladen. Wer Interesse daran hat, kann sich bei George von Döhren melden, er organisiert den Event dankenswerterweise. Das Highlight im Mai soll natürlich unsere Ausfahrt in den Harz werden. Vom 29. 5.- 1. 6. wird Karl-Heinz Gehrig uns in bewährter Weise zu den Sehenswürdigkeiten und hervorragenden Motorradstrecken im schönen Harz führen. Bitte meldet euch schnellstmöglich bei ihm an, es wird vorgebucht. Im Juni stehen die T-Days in Belgien auf dem Programm, Anmeldung bei ..., na bei wem schon, wenn's ins Ausland geht, Klar bei Manfred Groß, unserem vielbefahrenen „ILO". Genug der Vorschau, am 15. 3. war die Jahreshauptversammlung und da gibt es einige Leute denen ich gerne danken möchte. Zunächst will ich mal allen danken die da waren. Dank allen, die im abgelaufenen Jahr den TMOC mit Ihrer Arbeit, sei es im Vorstand oder bei den News, oder der Website, oder bei den Touren oder im Archiv oder oder ... unterstützt haben. Ohne euch währe es nicht möglich. Bedanken tu ich mich für die Wiederwahl als Vorsitzender, werde mein Bestes geben, um für den TMOC aktiv zu sein. Danke an George von Döhren. Er hat den Posten des Schriftführers übernommen. Den Kassenbericht könnt Ihr als Beilage im Heft einsehen, Oli hat's gründlich und gut gemacht. Überfällig war eine Angleichung der Mitgliedsbeiträge an den Euro. Da wir dass im letzten Jahr versäumt hatten, musste der Oli immer noch von DM in Euro umrechnen. Nach längeren Diskussionen, mit Beitragsvorstellungen von 25, 26, 27,50, 28 und 30 €, einigten wir uns auf 28 € Jahresbeitrag. Das sind 2 € und 44 Cent pro Jahr mehr als in den vergangenen Jahren. Damit kann man gut leben denke ich. Nun kommt aber noch was sehr bemerkenswertes. Ab Samstag den 15. 3. 2003, haben wir einen „honorary member" also ein Ehrenmitglied. Es ist kein geringerer als Don Brown, verantwortlicher Manager des Triumph- Generalimporterurs USA-West-Coast. In dieser Eigenschaft, hat Don, der seit 1956 Sales Manager und Vice President war, die Entwicklung der Triumph-X- 75 Hurricane, bei Craig Vetter in Auftrag gegeben und verantwortet.

Einen Bericht über Don und sein Leben für die Motorräder, wird unser Mitglied Christof Hillebrand, er erzählte uns von Don, und stellte auch den Antrag auf Ehrenmitgliedschaft, nachreichen.

Ich hoffe euch bei den kommenden Aktivitäten zahlreich zu sehen und wünsche allen eine gute und „Triumphale" Saison.

Klaus

Termine 2003

des TMOC Germany

12.-13. April 2003 **Veterama** in Ludwigshafen, (Motorrad)

Der TMOC macht auf der Veterama einen Stand.

29.Mai-1. Juni 2003 **TMOC-Membersausfahrt (Die Maitour)**

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

Weitere Termine entnehmt ihr bitte ab Seite 31 der News.

Der „schlaue" Spruch von Seite 3

Hilfreich

Lebensklugheit bedeutet,
alle Dinge möglichst wichtig,
aber keines völlig ernst zu nehmen

***Arthur Schnitzler** (1863- 1931), östreichischer Dramatiker*

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
Restaurationstips Teil 3	S. 4
WATOC-Treffen, Liste 2003	S. 6
Watsonian Sidecars Teil 4	S. 7
Triumph baut jetzt auch Motorroller	S. 10
Members Ausfahrt	S. 11
Heavy Metal Motocrosser	S. 12
Neue Club-T-Shirts in Sicht	S. 18
Sommertreffen Reichenbach	S. 19
Grab the Flag 2003	S. 20
Kurzer Hub, lange Freude	S. 22
Welche ist die beste Bonnie	S. 27
Nachruf auf Rod Quaife	S. 31
Termine international	S. 31
Nachlese zur JHV	S. 32
Advertising Sponsoring	S. 35
	letzte Seite

RESTAURATIONSTIPPS – Teil 3

Wie ich Euch bereits schon in vorhergehenden NEWS berichtete, findet Ihr hier den 3. Teil der interessanten Tipps, die mein Kollege im Internet gefunden hat.

Auch hier noch einmal der Autor und die Adresse, wo man die Tipps im Internet finden kann.

Der Autor der aufgezählten Tipps: *Andreas Jankowitsch*
Die Adresse der priv. Webseite: *http://www.motorradklassiker.de*

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

Dichtungen herstellen

Dichtungen kann man selbst herstellen, indem die Dichtfläche mit Stempelfarbe benetzt wird und anschließend das Motorenteil auf das Dichtungspapier angedrückt wird. Anschließend wird das ganze mit einer Schere ausgeschnitten sowie die Löcher mit Locheisen ausgestanzt. Dichtungspapier gibt's oft bei Firmen für technischen Bedarf, z.B. für PKW-Zubehör.

Ovalrohre

Ständer und andere Teile waren früher oft aus Ovalrohr gefertigt. Ovalrohr, um so etwas nachzubauen, gibt's heute nicht mehr, was allerdings kein Problem darstellt, weil auf beinahe jedem Sperrmüll ältere Fahrräder stehen, die am Rahmenheck genau jenes Ovalrohr haben. Also: nächstes mal Eisensäge mitnehmen und ab damit!

Linierung

Zuerst wird an einem Original genau Maß genommen. Dann wird mit speziellen Klebestreifen (gibt's im Lackier-Fachhandel; nichts anderes nehmen!) im richtigen Abstand abgeklebt. Der Zierstreifen wird dann mit einem feinen, langhaarigen Pinsel zwischen den abgeklebten Streifen gezogen. Die Klebestreifen werden schon nach ca. 1 Minute abgezogen. Sollten sich hierbei Fäden ziehen, macht das nichts: die ziehen sich beim Trocknen wieder zurück. Ganz wichtig: der Lack darf nicht antrocknen! Ansonsten gibt's Risse am Rand.

Reifen montieren

Die Reifenmontage von Hand ist recht schwierig, oft verkratzt man sich dabei noch die Felge. Dies wollte ich mir ersparen und im „Hein Gericke“- Katalog fand ich die Lösung: die „NRG-Saver“-Montiereisen (Bestell-Nr. 29000430; kosten nur ca. 10,- €) schaffen es wirklich, auch störrische Reifen (natürlich mit zusätzlicher Hilfe von Montagepaste und Talkum) zu montieren. Die Montage selbst erfolgte auf dem heimischen Zierrasen, um bei der Auflage Kratzer zu vermeiden. Kann aber auch auf einer alten ausgedienten Matratze, oder mehrere Decken verrichtet weden (Anm. der Red.).

Schrauben

Soweit noch zu retten, arbeite ich alte Schrauben auf und lasse sie neu vernickeln bzw. verchromen. Ansonsten verwende ich Edelstahlschrauben, die ich in die Ständerbohrmaschine einspanne und so gegen eine darunter fixierte Feile laufen lasse. Damit wird die unpassende Beschriftung entfernt und zugleich erhält der Schraubenkopf Drehriefen wie beim Original. Durch eine anschließende Politur kommt es dem Original ziemlich nahe.

Motorgehäuse reinigen

Viele Restauratoren machen es sich einfach und lassen ihre Motorengehäuse glasstrahlen. Ich sehe dies aber nur als allerletztes Mittel an, weil es künstlich aussieht. So hatte das Motorgehäuse eines Oldtimers auch im Neuzustand nie ausgesehen! Darum versuche ich, ein Motorgehäuse so gut wie möglich zu reinigen. Ein Patentrezept dazu habe ich nicht, aber mit folgenden Mitteln habe ich gute Erfahrungen gemacht: Kaltreiniger „S100“, Biodiesel, Waschbenzin und Backofenreiniger. Mit Hilfe aller möglicher Pinsel, Schaber u.ä. bekam ich so noch jedes Gehäuse sauber. Zum Schluss lässt sich das Ergebnis mit Aceton noch verbessern. Das alles ist zwar zeitaufwendig und manchmal verbleibt noch etwas Patina, aber das Ergebnis ist die Mühe wert.

➢

Batterie

Zur Batterie: hier habe ich eine Blockbatterie innen „ausgeräumt“, damit Platz ist, um 2 miteinander verkabelte Trockenakkus (z.B. von Hitachi, gibt’s im Elektrofachhandel) mit je 3 Ah hineinzustellen. Damit bin ich das leidige Problem mit auslaufender Batteriesäure los. Außerdem halten diese Trockenakkus auch bei schlechter Pflege „ewig“.

„Blinde“ Reflektoren aufarbeiten

Scheinwerfer- oder Blinkerreflektoren sind oft über die Jahre angelaufen und matt. Man bekommt sie mit einer Mischung aus TALKUM (gibt’s für ein paar Mark in der Apotheke oder Drogerie) und Fahrradöl (harz- und säurefrei) wieder glänzend. Dazu beides mischen, so dass ein mehlartiger Brei entsteht. Mit einem weichen Lappen wird der Reflektor damit vorsichtig poliert.

Wofür Backofenspray gut ist ...

Letzthin wollte ich den Zylinder meiner Trial-Yamaha reinigen und neu lackieren. Da es sich hier um einen Alu-Zylinder (natürlich rostfrei) handelt, wollte ich ihn nicht glasstrahlen lassen. Den alten Dreck (Teerflecken, festgebranntes Öl usw.) bekam ich mit Kaltreiniger aber nicht weg. So versuchte ich es mit „K2R-Backofenspray“, was für Festgebackenes im Ofen taugt, sollte fürs Motorrad auch nicht schlecht sein ... Ich sprühte den Zylinder mit dem Zeug ein und durch die schäumende Wirkung kam es auch in den letzten Winkel. Als ich den Zylinder nach einem Tag mit Wasser abspritzte, bekam ich zuerst mal einen Schreck: das Backofenspray hatte nicht nur den Dreck vollständig entfernt, sondern die alte Farbe gleich mit! Der Zylinder sah aus wie frisch gestrahlt, was mir dann natürlich gleich recht war: er wurde sofort neu lackiert. Also: Backofenspray nehmen für festgebackenen Dreck und zum Abbeizen. Die Wirkung wird durch leichtes Erwärmen des Teils noch verbessert. Die abbeizende Wirkung ist aber nur leicht; mehrschichtigen Lack entfernt das Backofenspray nicht. Dafür entschädigen die geringen Kosten, etwa 2,- € pro Dose.

Mit Hitze arbeiten

Am Motorrad finden sich jede Menge Lager: im Motor, an den Rädern und im Lenkkopf. Diese halten durch einen Presssitz, das heißt: der Lagersitz hat einen um wenige Hundertstel kleineren Durchmesser als das Lager. Wird nun bei einem Austausch das Lager im „kalten“ Zustand herausgeschlagen, wird der Presssitz übermäßig belaset oder gar beschädigt. Deshalb gehört zu jeder Restauratorenausstattung ein Heißluftfön. Jener aus dem Badezimmer reicht aber nicht aus, es muss schon ein „Industrie-Heißluftfön“ sein. Diesen gibt’s ab ca. 25,- € im Fach- oder Baumarkt. Mit diesem Fön wird nun der Lagersitz mit mehreren 100 Grad (Vorsicht!) gleichmäßig erhitzt bis er „spuckheiß“ ist. Im Idealfall fällt das Lager durch die unterschiedliche Wärmeausdehnung von alleine heraus. Ansonsten hilft man etwas nach, indem man das Teil vorsichtig gegen eine Holzunterlage schlägt. Wenn auch das nichts hilft, wird das Lager gleichmäßig mit einem Dorn oder einen passenden Stück Rohr ausgetrieben. Der Lagereinbau funktioniert im Prinzip umgekehrt. Dabei kann man sich die Sache erleichtern, indem das Lager für ca. 30 Minuten in die Tiefkühltruhe gelegt wird. Das so gefrorene Teil fällt meist schon von alleine in den zuvor erhitzten Lagersitz! Wenige Sekunden danach haben Lager und Sitz die selbe Temperatur und alles sitzt fest. Sollte etwas nachgeholfen werden müssen, muss das Lager eingetrieben werden. Achtung: keinesfalls auf das bewegliche Teil des Lagers schlagen! Mit dem Dorn oder einem passenden Rohr (eine alte „Nuß“ geht auch) darf nur auf den Lageraußenring geschlagen werden, ansonsten ist das Lager kaputt!

Sitzbank reparieren

Alte Sitzbänke sind oft eingerissen. Sollte der Riss nicht übermäßig groß sein, lässt sich das mit Karosserie-Dichtmasse flicken. Sehr gute Erfahrungen habe ich mit „SICAFLEX“ gemacht. Die betroffene Stelle wird gesäubert und mit Silikon-Entfetter entfettet. Dann wird die Dichtmasse mit dem Finger (Achtung: diesen zuvor in Spülmittel tauchen, dann geht die Verarbeitung sauber und vor allem geht das Zeug dann wieder besser ab) dünn über den Riss gestrichen. Sollte der Riss schon zu groß sein, muss er „unterfüttert“ werden, d.h. man legt unter den Riss ein kleines Stück dünnen Gummi, z.B. von einem alten Fahrradschlauch. Ich habe

so schon mehrere alte Sitzbänke gerettet. Das hält und wenn man es geschickt macht, fällt die Reparaturstelle nicht auf.

Ich hoffe, ihr könnt von den Tipps vielleicht Gebrauch machen bei euren englischen Ladys. Vielleicht finde ich demnächst wieder etwas Interessantes im Internet.

So long,

Euer Webmaster

Breakdownliste

Als Beilage zu dieser News findet ihr unsere Breakdownliste.Wer sich eintragen lassen möchte bitte bei mir melden. Die Breakdownlisten der WATOC-Clubs sind übrigens auch bei mir erhältlich.
Tel.:09733- 78 00 95

Skandinavientour

Dieses Jahr habe ich eine „kleine“ Skandinavientour vor.Der Triumphclub Schweden und der Triumphclub Dänemark richten an aufeinanderfolgenden Wochenenden ihre Treffen aus.Und zwar der TOMCC Schweden vom 8. bis 10. August 2003 in Olofström (Südschweden) und der TOC Dänemark 15. bis 17. August 2003 in Rodgersbro. Ich habe vor am Montag den 4. August zu starten und am 19.August wieder glücklich daheim zu landen. Wer Lust hat mitzufahren bitte melden.

Wenn man die ausländische Beteiligung bei unserem Treffen sieht, stünde es uns auch nicht schlecht zu Gesicht, wenn sich außer meiner Wenigkeit auch mal jemand anderes im Ausland blicken lassen würde.

Informationen über die einzelnen Veranstaltungen bekommt ihr natürlich auch bei mir: Tel.:09733- 78 00 95

Gruß Igel

WATOC Treffen 2003

16.- 18. Mai	Triton Club France Moto Coupe Legende Monthlery
30. Mai - 1. Juni	TOCN Trumpettreffen Het Bild (Nordholland)
13 - 15. Juni	TOMCC UK Clanger Rally
20. - 22. Juni	TOMCC Belgien T-Days Oost Flanders
20. - 22 .Juni	TOMCC UK Thunderbird Rally
27. - 29. Juni	TOMCC Norway Britania Rally (near Oslo)
18. - 20. Juli	TMOC Germany Reichenbach
8. - 10. August	TOMCC Sweden Britania Rally Olofström
15. - 17. August	Triton Club France
15. - 17. August	TOC Denmark Britania Rally
12 .- 14. September	TOCN Amelandtreffen
19. - 21. September	TOMCC Belgien Bonneville Rally
26. - 28. September	TOMCC UK Concorde Rally

Watsonian SIDECARS

Von Mick Duckworth,
aus Classic Bike 5/85

Teil 4

Obwohl die Verwendung von Glasfiber im Fahrzeugbau in den frühen Fünfzigern nur in einem experimentellen Stadium war, zeigten sich bereits jetzt viele Vorteile dieses neuen Materials: es war sehr leicht und stabil, man konnte ihm moderne Formen geben, die mit den herkömmlichen Fabrikationsmethoden in Holz oder Metall nur schwer zu realisieren waren. Außerdem war es sehr beständig gegen Verrottung und Korrosion und damit auch dauerhafter als herkömmliche Materialien.

Auf der Earls Court Show im Jahr 1954 stellte Watsonian dem Publikum den ersten ihrer revolutionären Monaco Seitenwagen vor. Anstatt flach unter dem Boot zu liegen, wurde das Fahrwerk hier aus einer Rohrkonstruktion gebildet, die innerhalb des Bootes lag und den Bereich des Sitzes umschloß. An diesem Rahmen war auch die Radführung befestigt. An den Rahmen waren mit Gewinden versehene Buchsen geschweißt worden, um einen Vierpunktanschluß zur Zugmaschine zu ermöglichen. Die Federung wurde von einer gezogenen Kurzschwinge und einem einstellbaren Armstrong Federbein übernommen, diese Art der Radaufhängung gab es zunächst nur gegen Aufpreis, später wurde sie dann serienmäßig bei den meisten Watsonian-Fahrgestellen verwendet (Bild ist in News 11 auf Seite 27). Zu der damaligen Zeit wurde auch eine Bremse am Seitenwagen als notwendig erachtet, der Monaco hatte eine 7" Trommelbremse von Girling.

Die Räder von Seitenwagen hatten traditionell die gleiche Größe wie die der Zugmaschinen, hier brach man mit dieser Tradition, der Monaco hatte ein Rad mit 16" Durchmesser. Die kleineren Räder hatten sich bereits im Rennsport bewährt, und ihre Akzeptanz beim Publikum war den Seitenwagenherstellern nur recht: „Die größeren Räder waren immer der Tür im Weg!“, wie Cliff Bennett erklärt. Das Ausstellungsmodell hatte ein Boot aus Leichtmetall, aber bei den später in Serie gebauten Monacos wurde zunehmend GFK verwendet, bis schließlich nur noch das mittlere Teil aus Metall hergestellt war. Es bestand aus Stahl, und saß zwischen der Bootsnase und dem Heckstück aus Kunststoff. Die Herstellung des Monaco hatte zur Folge, daß die Modellpalette bei Watsonian verkleinert wurde. Der traditionellen Maxstoke blieb jedoch im Programm, wurde sogar vergrößert, um zwei Erwachsenen Platz zu bieten. „Die Produktion des Monaco lief nur in einem geringen

1958 Watsonian Monaco an Velocette

Umfang.“ erinnert Cliff Bennett sich. Trotzdem wurde die neue Glasfibertechnik von den Arbeitern in der Albion Road bereitwillig angenommen.

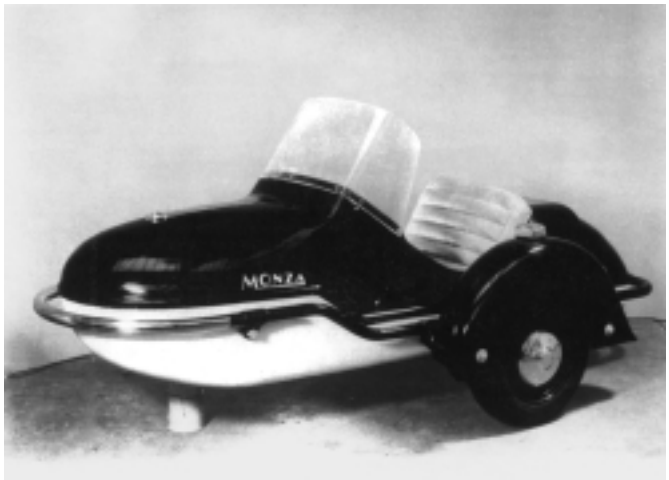
Angesichts des Englischen Klimas verlangten die Kunden nun auch Seitenwagen mit einem wirksamen Schutz bei schlechtem Wetter. Weitere Erfahrungen mit der GFK-Technik sammelte man mit dem Oxford, einem neuen Seitenwagen für zwei Erwachsene. Wie der Monaco hatte auch er ein kleines Rad, aber eine geschlossene Kabine mit festen Fenstern im Stil einer kleinen Limousine. Damit bot er einen besseren Wetterschutz als alle bisherigen Seitenwagen. Ebenso wie alle anderen Modelle wurde auch er ausgiebig getestet; Ron Watson montierte einen Oxford an eine 650er BSA und unternahm mit dem Motor Cycle-Journalisten George Wilson und Cliff Bennett eine Tour durch Europa. Der geschlossene GFK-Seitenwagen war jedoch kein großer Erfolg. "Er war kompliziert und teuer in der Herstellung!" meinte Ron Watson. Den Gegensatz dazu bildete ein wesentlich kleinerer und offener GFK-Seitenwagen, der in den späten 50ern ein großer Erfolg war. Der Bambini war ein nettes kleines eiförmiges Teil für die immer beliebter werdenden Roller und andere leichte Motorräder. Da man hier alle Vorteile der GFK-Technik nutzte, hatte das abgerundete Boot einen einlaminierten Rahmen für die Frontscheibe sowie Lampe und Kotflügel direkt in das Boot integriert. Ein einfacher, aber sehr stabiler Anschluß ermöglichte die Montage sowohl an viele importierte als auch an die einheimischen Roller. Seine Robustheit wurde von Bob Collier unter Beweis gestellt, der einen Bambini an eine Norton Jubilee schraubte, um mit diesem Gespann an den schottischen Sixdays teilzunehmen. Eine Transportversion des Bambini war auch in der Modellpalette zu finden, sie lief unter dem Namen "Bambox" (Wie sonst?? Der Übers.). Ein größerer Transportseitenwagen erwies sich als Erfolg, als der RAC eine größere Anzahl zum Einsatz für Pannendienst-Gespanne bestellte.

Für die beliebten Saloon-Modelle wurden die herkömmlichen Herstellungsmethoden beibehalten, da GFK seine größten Vorteile bei der Herstellung von runden und fließenden Formen hatte. Die Herstellung des Qwikfit-Fahrgestells, das von Fred Watson in den 20er Jahren eingeführt wurde, endete 1959. Um 1960 ging die Nachfrage nach Seitenwagen zurück, dies geschah in etwa zeitgleich mit der Vorstellung des Austin Mini. Da man bei Watsonian wie immer bereit war, auf den Markt zu reagieren, begann man mit der Entwicklung eines dreirädrigen Fahrzeugs mit dem Motor des Mini. Aber auch dieses Projekt scheiterte am Motor. Bei Austin war man nicht gewillt, einen möglichen Konkurrenten mit Triebwerken zu versorgen. Die Aussichten für Seitenwagenhersteller waren schlecht, und viele der ca. 30 Hersteller, die es zu Beginn der 50er gegeben hatte, verschwanden in der Versenkung. Watsonian war nun einer der führender GFK-Verarbeiter in den Midlands, und durch die Ausweitung der Produktion konnte man den Betrieb am Laufen halten. Die Herstellung von Seitenwagen umfaßte 1958 noch ca. 99% der gesamten Produktion, bis Mitte der 60er Jahre fiel diese Zahl auf 20%, obwohl man im Export von Seitenwagen sogar noch zulegte.

Gruppenfoto mit Bambinis. Wer endeckt den Bambox?

Ron Watson erläuterte die Überlebensstrategie: „Wir machten alles aus Glasfiber: Spielautomaten, Poller, Lampenschirme - sogar Autoscooter für die

Kirmes.“ Auftragsarbeit für die Autoindustrie bildete den größten Rückhalt. Jede Woche wurden um die 100 Hardtops für



1964 Watsonian Monza Sports

Austin Healeys und MG Sportwagen gefertigt, und als Rover 1965 einen Großauftrag für die Herstellung von Hardtops für den Land Rover vergab, mußte die Produktion vollständig umgestellt werden.

Obwohl diese Tätigkeiten 80% der Produktionsanlagen in Greet beanspruchten, befaßt man sich Mitte der 60er Jahre mit weiteren Projekten und Auftragsarbeiten. Es wurde eine Anzahl von "Cheetah Cub" genannten Miniautos für Kinder gebaut. Diese Spielzeugautos wurden von 120 ccm BSA-Motoren angetrieben, in der Form ähnelten sie dem Jaguar E-Type. Die GFK-Tanks und Seitendeckel für diverse BSA-Modelle wurden auch bei Watsonian hergestellt. Man zog aber zu keinem Zeitpunkt in Erwägung, die Seitenwagenbau einzustellen, und stellte der Öffentlichkeit im Jahr 1965 den Monaco MK 11 vor. Sein nunmehr vollständig aus GFK laminiertes Boot saß in einem umlaufenden Rohrrahmen aus Stahlrohr, der auch einen gewissen Schutz bei Unfällen bieten sollte. Das Boot hatte keine Tür zum Ein- und Aussteigen, die obere vordere Hälfte lies sich zusammen mit der Frontscheibe nach oben klappen. Diese neue Bauart, bei der das Boot in einen umlaufenden Rohrrahmen geschraubt war, wurde zum Vorbild für alle englischen Sport- und Tourenseitenwagen (Die Firma Squire, die sich um 1990 mit Watsonian zusammenschloß, hat auch nach diesem Muster gebaut, ebenso wie Hedingham. Bei Wasp wurde der Rohrrahmen ins Boot integriert. Der Übersetzer).

In den frühen 70er Jahren steckte die britische Motorradindustrie in einer tiefen Krise, und die Seitenwagenherstellung machte nur noch ein Prozent des Umsatzes von Watsonian aus. Es gab jedoch einen Anlaß zu hoffen: von den wenigen Seitenwagen, die noch gebaut wurden, wurde eine immer größere Anzahl mit Rechtsanschluß für Überseemärkte geordert. Eine Nachfrage nach Seitenwagen als Transportmittel bestand nicht

1963 Watsonian Kenilworth

mehr, und kein Motorradhersteller schweißte noch Anschlußpunkte für einen eventuellen Gespannbetrieb an seine Rahmen, aber es gab noch einen harten Kern von Gespann-Enthusiasten, und ein zunehmendes Interesse an Touren-Seitenwagen kam in Skandinavien und Amerika auf. Watsonian hielt durch, am Leben gehalten durch Aufträge der Autoindustrie, und konnte in den 70er sogar erleben, wie neue Konkurrenten am Markt erschienen.

Einen schweren Rückschlag gab es im Jahr 1981. Der Land Rover-Vertrag wurde mit nur 6 Wochen Frist gekündigt, obwohl der ursprünglich geschlossene Vertrag eine Kündigungsfrist von mindestens 12 Monaten vorsah! 58 Arbeiter mußten entlassen werden. Ironischerweise waren viele der am besten ausgebildeten und am längsten beschäftigten Seitenwagen-Arbeiter am Land Rover-Fliesband beschäftigt gewesen, wo auch die Entlohnung am höchsten war.

Bis zum Jahr 1983 wurde die Seitenwagenherstellung wieder den Hauptteil der Produktion, im September dieses Jahres zog die Firma aus der Albion Road an ihren neuen Sitz im Northwick Park Business Center in der Nähe von Blockley in Glostershire (Steht auch so in der Anschrift: near Blockley! Der Übers.). Im Jahr 1985 verkauften Ron Watson und Cliff Bennett den SW-Sektor von Watsonian an das neue Management, das von Peter Machin und Cyril ‚Buster’ Heath gestellt wurde. Peter war seit Mitte der 60er Jahre bei der Firma, und Cyril war schon 36 Jahre bei Watsonian gewesen.

Besitzer und Restauratoren von Watsonian Seitenwagen wird es interessieren, daß man immer

noch „Cycle Thread“-Gewinde verwendet und auch noch eine Menge alter Teile auf Lager hat, obwohl Peter Machin bereits angekündigt hat, daß demnächst ein Räumungsverkauf der ältesten Teile stattfinden soll.
Während fast 75 Jahren (Der Bericht ist von 1985! Der Übers.) wurde Watsonian öfter vorhergesagt, daß das Motorradgespann aussterben würde. Ironischerweise hat gerade dieses von Fred und später Ron Watson geführte Familienunternehmen alle Giganten der britischen Motorradindustrie überlebt.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Damit ist die Watsonian-Story am Ende angelangt. Sollte jemand noch an Teil 1 - 3 Interesse haben, können diese bei mir angefordert werden.
E-Mail:
tmoc-coredaktion@gmx.de.

Triumph baut jetzt auch Motorroller

von Walter Moreth

Wie aus einer Pressemeldung zu entnehmen war, wird Triumph Hinckley die Produktion von Motorrollern ab 1. April 2003 aufnehmen. Vorerst sollen sie für den englischen und italienischen Markt produziert werden. Teile für die Fertigung sollen von italienischen Zulieferern kommen. In Leicestershire soll gefertigt werden.
Motor und Rahmen sind eine Eigenentwicklung von Triumph Hinckley. Angelehnt an BMW's C1, wird die neue Triumph aber weit stärker motorisiert sein. Außerdem wird die „Neue“ ein neuartiges Fahrerairbagsystem erhalten, welches bei einem Unfall den Piloten, so können wir den Fahrer hier ruhig nennen, in einen sogenannten Kokon hüllt und er damit eine nahezu 100% ige Überlebenschance hat.
Sportlichkeit, verbunden mit extrem niedrigen Verbrauchswerten verspricht der Motor, welcher eine triumphtypische, revolutionäre Neuerung ist. Kurz mal einige technische Daten: Verbrauch im Drittelmix 4,3 l, 78 PS, Beschleunigung von 0 auf 100 Km/h 5,3 Sekunden, elektronisch gesteuertes Antischlupf und ABS-System. Weiterhin ein Last und kurvenabhängiger Hinter- und Vorderradantrieb, der ein besonders sicheres Verhalten in schnellen Kurven garantiert. Weitere Daten waren leider nicht zu bekommen, aber in der nächsten „News“ gibt es bestimmt Näheres mit einigen Bildern zur „Triumph-Scooter“.

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“

Heavy-Metal Motocrosser

Terry Hobbs neuester Umbau mit der Lizenz zu gewinnen ...

Von Mick Duckworth, aus Classic Bike 2/91

Die Einteilungen nach Jahrgängen im historischen Motorradsport können schon verwirrend sein. Unter den verschiedenen Klassen im Straßensport gibt es die Klassen bis 1935 und bis 1959 (VMCC), bis 1952 (AHRMA class C) sowie die Klasse bis 1973 (CRMC four stroke). In Großbritannien ist die magische Jahreszahl für Trialmaschinen 1965, und an historischen Grasbahnrennen können Mopeds bis Baujahr 1974 teilnehmen. Hinter all diesen verschiedenen Jahreszahlen steckt eine gewisse Logik: In diesen Jahren flossen gravierende Änderungen und Verbesserungen in die Technik der Maschinen ein, die natürlich auch Auswirkungen auf die Konkurenzfähigkeit in Wettbewerben hatten. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Motocross, wo das Jahr 1965 als die letzte Saison vor dem weitverbreiteten Wechsel zum Zweitakter angesehen wird, der diesen Sport vollständig verändert hat.
Eine weitere Klasse ist offen für Geländemaschinen bis Baujahr 1965, am bedeutendsten ist jedoch die Cross-Klasse bis Jahrgang 1960. In dieser Gruppe fahren Motorräder der Ära vor der Metisse-Revolution, mit der speziell angefertigte Fahrwerke für großvolumige Viertakter die auf Straßenmaschinen basierenden schwergewichtigen Crosser ablösten. Terry Hobbs, der Besitzer des auf englische Fahrzeuge spezialisierten House of Hobbs in Plymouth, nahm in jenen Tagen an Geländewettbewerben teil. In den vergangenen Jahren hat er einige Maschinen mit Metisse-Rahmen und Triumphmotoren aufgebaut, die unter Fahrern wie Roger Neale, Paul Pringle und Robbie Blake die europäische Motocross-Scene aufgemischt haben. Bisher liefen die alles

Pre-unit 650er getunter Triumph Motor mit zentrierten Zündkerzen.

bezwingenden Hobbs-Scrambler in der Klasse bis 1965. Mit seiner neuesten Schöpfung ist es ihm gelungen, seine Kennt-nisse und Erfahrungen als Tu-ningspezialist für Triumphmotoren in die pre 60-Klasse einfließen zu lassen. Hobbs hofft, mit Alan Rowe als Fahrer zu seinen Gunsten in den Kampf zwischen der BSA Gold Star und den Matchless Singles eingreifen zu können. Wenn man sich die bisherige Bilanz der von Hobbs aufgebauten Crosser betrachtet, ist dieser Wunsch sicher nicht unrealistisch! Hier handelt es sich um eine Tribsa, eine Mischung aus Triumph-Motor und BSA-Rahmen. Mit solchen Umbauten hatten die Rickman Brüder bereits Erfolge, bevor sie sich an den Bau ihrer eigenen Metisse-Fahrwerke machten. Diese Mischung vereinigt das Grunzen (Lacht nich! Im engl. Text steht hier: the grunt, also Grunzen oder Knurren! Die spinnen, die E¼!! Der Übers.) eines überall erhältlichen und gut getunten Triumph Zweizylindermotors mit den Geländeeigenschaften von BSA-Rahmen und –Kraftübertragung. „Die Vorgabe lautete, ein Motorrad zu bauen, wie ich in den alten Tagen selbst eines fuhr.“ bemerkte Terry Hobbs. „Wir hatten damals keine Tanks, Sitze und Schutzbleche aus Plastik (Heißt ja auch Schutzblech und nich Schutzplastik! Der Übers.).“ Dir Generation der mit Glasfiberteilen (GFK) versehenen Maschinen beginnt mit der Rickman Metisse MK II, die ab 1960 eingesetzt wurde. Ebenso wie ihr Vorgänger, die MK I, war sie eigentlich eine Tribsa, aber sie hatte ein Plastik-Heckteil, das den hinteren Kotflügel sowie die Sitzbasis bildete und außerdem dem Öltank und den Luftfilter schützte. In Zusammenarbeit mit der Avon Company (engl. Verkleidungsbauer. Der Übers.) entwickelten die Rickmänner eine optisch schöner aussehende Version, bei der auch der Tank und das vordere Schutzblech aus GFK hergestellt waren. Der Erfolg bei Rennveranstaltungen und die Nachfrage beim Publikum führten dazu, daß die in Hampshire ansässigen Rickman Brüder ihr eigenes Fahrgestell entwickelten und somit selbst zu Herstellern wurden. Heute ist das leichtgewichtige Metisse-Fahrgestell – egal ob als MK III oder in der späteren MK IV-Version – die erste Wahl für Crosser mit über 250 ccm in der Kategorie bis 1965. Ihre Herstellung wurde inzwischen von der Firma MRD in Bristol übernommen.

Modifiziertes BSA Gold Star Hinterrad.

Die Metisse ist so allgegenwärtig, daß Terry Hobbs betroffen ist über die Menge der Kunststoffteile, die inzwischen in der pre 60-Klasse zu finden sind. Dies gilt auch für Gabeln und Radnaben, die von späteren Baujahren übernommen werden. Hobbs behauptet nun sicher nicht, daß die von ihm aufgebaute Maschine in allen Details einem Baujahr vor 1960 entspricht, aber er glaubt doch, daß sie einen neuen Standard in der Originalität setzen wird, der dazu beitragen kann, den Geist der pre 60-Veranstaltungen zu erhalten.

Die Tribsa wurde mit Teilen aus Hobbs großem Lagerbestand aufgebaut. Terry hat viele seiner neuen und auch gebrauchten Teile behalten, auch als die Verlockung, sie wegen der gestiegenen Marktpreise zu verkaufen, immer größer wurde. Er ist froh, wenn er seine Teile in Projekten wiederentdeckt, die sich auch bewegen.

Hobbs kann jedem, dem es nichts ausmacht, die vielen Arbeitsstunden zu bezahlen, eine

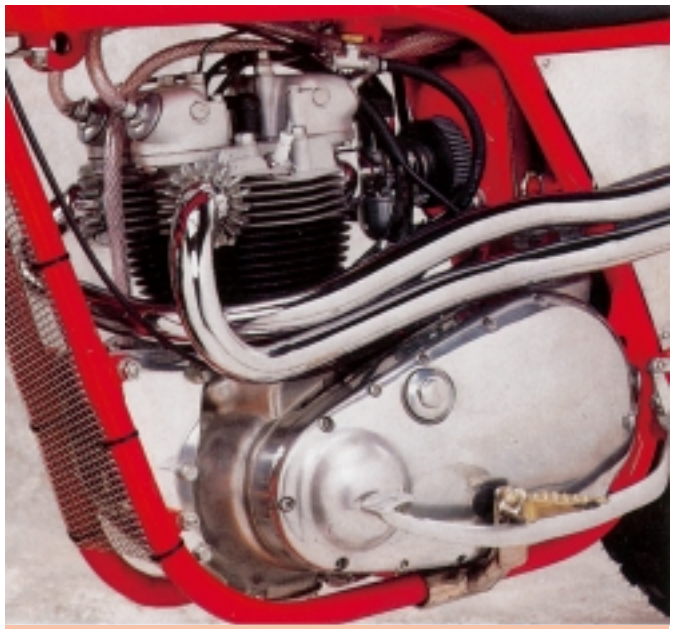
Konstrukteur Terry Hobbs und Fahrer Alan Rowe mit der Lizenz zu gewinnen.

Gelände-Tribsa aufbauen. Wer jedoch gewillt ist, ein Projekt wie das hier vorgestellte selbst durchzuziehen, kann die nötigen Teile auch bei Terry Hobbs Motorcycles, 2 Camden Street, Plymouth (Tel.: 0752 662429) beziehen. Tatsächlich benötigt man gar nicht viele exotische oder seltene Teile. Der ideale Ausgangspunkt wäre der Rahmen einer BSA Gold Star, aber Hobbs hat für angehende Tribsa-Bastler einen einfacheren und auch kostengünstigeren Weg gefunden: er hat den alles andere als seltenen BSA B 31 Roadster Rahmen entsprechend modifiziert. Die einzige Arbeit, die erforderlich war, damit der Rahmen dem einer Gold Star fast zum Verwechseln ähnelt, bestand in einer Änderungen an den hinteren Motorhalterungen im Bereich der Schwingenlagerung. Dadurch ist der Einbau einer Gold Star-Schwinge möglich, die auf einer dünneren Achse sitzt als die Schwinge der B 31 oder B 33 aus den späten 50ern. Tiefgreifende Modifikationen waren nötig, um die Vorderradführung einer Norton mit den BSA-Teilen zu kombinieren – so wie es die Rickmans und andere gemacht haben. Die Bohrungen für die Gabelholme in der oberen Gabelbrücke mußten jeweils mit einem 5°-Konus versehen werden, damit die Standrohre einer Roadholder Gabel paßten. Für die BSA Radnabe wurden spezielle Distanzbuch-sen gedreht, damit dieses Teil zusammen mit der etwas dünneren Norton Vorderachse montiert werden konnte.

Um eine maximale Bodenfreiheit unter Beibehaltung des zeitgemäßen Erscheinungsbildes zu ermöglichen, entschied Hobbs sich für die Tauchrohre einer Norton Commando. Diese sind in der Länge identisch mit den Tauchrohren, die Norton in den frühen 50ern bis zur Einführung der kurzen Roadholder Gabel zusammen die dem Federbett Rahmen verbaute.

Hobbs erinnert sich auch, daß man gerne die späteren Innereien in die langen Gabeln einbaute, da die original Dämpfung ziemlich unausgereift und ineffektiv war. Die Tauchrohre sind also neue Norton Commando Teile, und die außenliegenden BSA Federn mit für den Einsatzzweck entsprechender Härte sind durch Gummifaltenbälge geschützt. Diese Faltenbälge gehören zu den wenigen zeitgemäßen Teilen, die nicht aus Metall sind. Die hintere Federung wird von neu angefertigten, aber klassisch aussehenden Dot-Armstrong Federbeinen übernommen. Terry Hobbs erklärt dazu, daß der Federweg, der im Motocross von entscheidender Wichtigkeit ist, auf 4“ (ca. 10 cm) begrenzt ist. So verlangen es die Teilnahmebedingungen dieser Klasse.

Beide Radnaben stammen von BSA Scramblern aus der Mitte der 50er Jahre. Die Grundplatte der 7“ (ca. 18 cm) durchmessenden vorderen Trommel wird von einer Strebe aus 3/16“ Alublech abgestützt, an dem auch die untere Befestigung des Bremszuges sitzt. Auf der der



Gehäuse von der 650er BSA mit dem Primärtrieb zur Triumph-Kupplung und BSA-Getriebe.

Dereck und Don Rickmann fuhren Tribsas sehr oft inden späten Fünfzigern. Sie benannten ihre „Hybrid" mit dem französischen Namen Metisse.

Bremse gegenüberliegenden Seite der Radnabe sind die Speichen in klassischer Manier eingehängt: Sie hängen in Langlöchern! Da Hobbs schonmal einen Unfall hatte, als sich die Speichen unter der Belastung während eines Rennens selbst! aushängten, hat er jeden Speichenkopf mit einer Schraube (dome headed allen screw) gesichert.

Der Umbau der QD Nabe (QD = Quick Detachable = schnell wechselbar. Der Übers.) zur Aufnahme eines geschraubten Kettenrades war eine trickreiche Angelegenheit. Nachdem das alte Kettenrad entfernt war, wurden am äußeren Rand in gleichmäßigen Abständen fünf Buchsen angeschweißt, an denen das neue Kettenrad angeschraubt wird. Anschließen wurde die Bremstrommel ausgedreht, um einen eventuellen Verzug durch das Schweißen zu beseitigen. Alle Präzisions-Metallarbeiten wurden von Armada Tooling, Plymouth Road, Tavistock (0822-615992) ausgeführt. Es gibt so viele BSA Trommeln mit verschlissenen Zähnen, hier mußten keine noch brauchbaren Altteile geschlachtet werden.

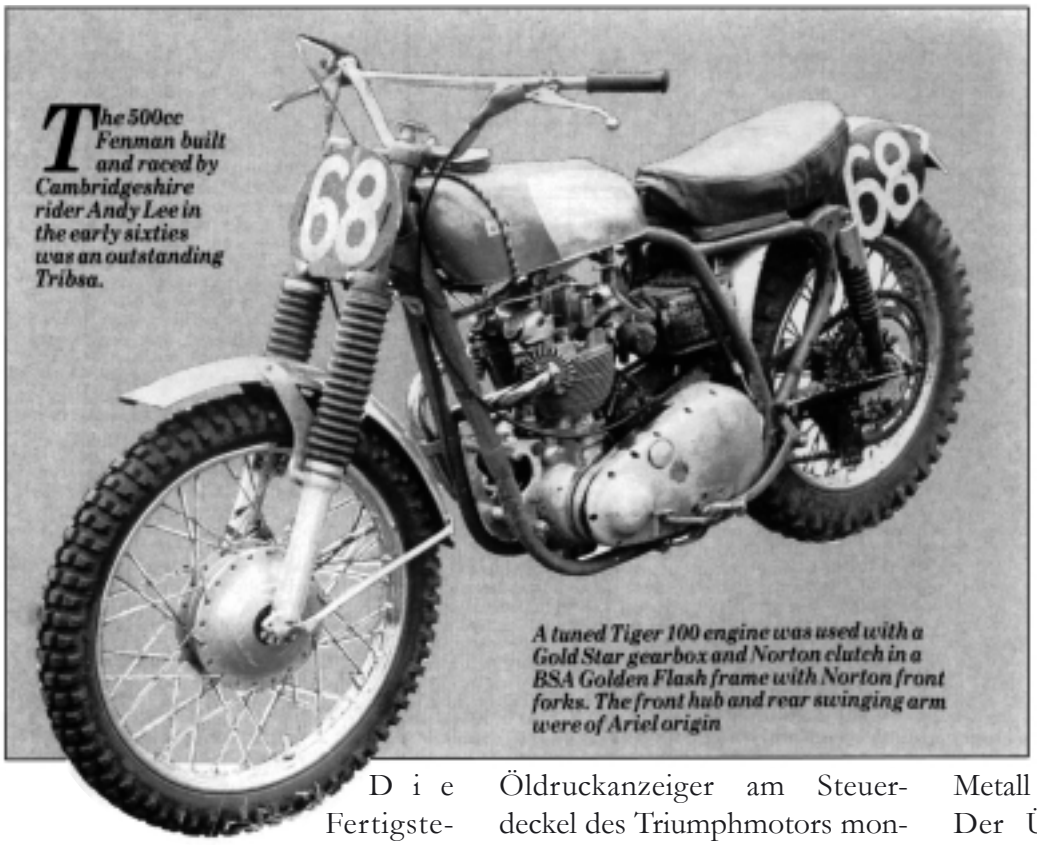
Das Einspeichen wurde von Central Wheel Company (021- 74 75 17 5) übernommen; im Vorderrad wurde eine Akront Alufelge mit der Abmessung WM1 21 (1,85x21") und im Hinterrad eine WM2 18 (2,15 x18")-Felge verwendet. Eine 19"-Felge im Hinterrad war in den 50er Jahren zwar üblicher, aber das größere Rad hätte heute die Auswahl an Reifen zu sehr eingeschränkt. Beim Phototermin der Tribsa waren Motocross-Reifen von Metzeler aufgezogen.

Die authentischen Aluschutzbleche im Stil der Zeit vor 1960 sind von Renovation Spares (0527-43796) beigesteuert worden. Über dem Hinterrad wurde ein 7" breites Schutzblech montiert, das von den original Gold Star-Haltern aus Stahlrohr gehalten wird. Für das Vorderrad wurde ein deutlich schmäleres Teil ausgewählt, damit es zwischen die Gabelholme geschraubt werden konnte. Es wurde mit einer von Terry Hobbs konstruierten Stahlhalterung an die untere Gabelbrücke gehängt, also ausreichend weit vom Vorderrad entfernt.

Wie bei den meisten der Maschinen mit über 500 ccm in der Klasse bis 1960 hat auch Hobbs sich für einen 650er Triumph Twin (Was wohl sonst?? Der Übers) entschieden. Obwohl die Basis des Motors von einer Thunderbird und damit von einem Tourer stammt, entsprechen der Rest des Motors eher Triumphs heißesten pre 60-Straßenrenner: der Tiger 110. Ein wichtiges sichtbares Teil, um der Klasse bis 1960 zu entsprechen, ist der Zylinderkopf mit 8 Befestigungsbolzen. Für sportliche Einsätze werden die 650er Triumph bevorzugt, bei denen der Zylinderkopf mit 9 Bolzen am Block befestigt wird, aber dieser zusätzliche Befestigungspunkt wurde erst den Unit-Modellen im Jahr 1963 vorgestellt. Obwohl es bei klassischen Wettbewerbsmaschinen eigentlich normal ist, daß im Inneren des Motors auch nichtoriginale Teile arbeiten, wurden hier weder total unzeitgemäße noch besonders exotische Teile verbaut. Im Kurbelgehäuse dreht sich eine einteilige Kurbelwelle, wie man sie in späteren 650ern findet, aber der Hub (82 mm) und auch der Durchmesser der Pleuellager sind mit den Abmessungen der T 110 identisch. Die Welle ist in Hoffman MS11 Kugellagern gelagert. Die „Half race" E3134 Nockenwellen, von denen eine schon seit 20 Jahren im Besitz von Hobbs ist, werden von erleichterten Steuerzahnrädern aus Stahl angetrieben. Der Einlaßtrakt des Zylinderkopfes ist für die Aufnahme von Bonneville-Ventilen erweitert worden, und die Verdichtung von 9,5:1 hat man erzielt, indem die Kolbenböden von 11:1-Kolben vorsichtig abgedreht worden sind. Danach wurden die Kolben entgradet, um Kanten, die eine vorzeitige Zündung auslösen könnten, zu entfernen. Der Zylinderkopf erhielt zentrale 10mm Kerzenbohrungen, die auf den Bildern noch zu erkennenden zusätzliche (originale) Kerzen werden noch durch

Stopfen ersetzt. Ansonsten wurden die Tuningmaßnahmen so ausgeführt, wie es vor 1960 eben üblich war, inklusive des Optimierens der Kanäle und dem schrägen Abdrehen der unteren inneren Ränder der Kolben, wodurch mehr Öl in die Kolben gelangen sollte, um diese zu kühlen und die oberen Pleuellager besser zu schmieren.
Um eine bessere Entlüftung des Kurbelgehäuses zu erreichen, wurden Löcher in die Kappen über den Ventilen und in die Abdeckplatte des nicht benutzten Lima-Antriebs gebohrt. Die original Kurbelgehäuseentlüftung durch die Einlaßnockenwelle wurde beibehalten.
Die Zündfunken werden von einem Lucas K2FC Rennmagneten geliefert, der wegen seiner Wasserdichtigkeit für den Geländesport auch unter der Bezeichnung „Wader" (Watvogel!!! Wie gesagt, die spinnen, die¼! Der Übers.) vermarktet wurde. Er ist so eingestellt, daß er bei voller Frühzündung 3/8" - also 37° Kurbelwellenumdrehung – vor OT zündet. Ein manuelles Einstellen des Zündzeitpunktes vom Lenker aus ist möglich, in erster Linie, um den Startvorgang zu erleichtern; ein später Zündzeitpunkt ist aber auch an schwierig zu fahrenden Passagen ganz hilfreich.
Das gegenwärtig montierte Auspuffsystem entspricht einer hochgelegten Triumph Anlagen, die Anfertigung eines speziell angepaßten Systems ist jedoch in Planung. Der Kopf wurde mit zusätzlichen Bohrungen und Gewinden versehen, damit die eingeschraubten Buchsen, auf denen die Krümmer stecken, gegen Losdrehen mit Madenschrauben gesichert werden können (Siehe auch „Triumph Tuning" von Stan Shenton. Der Übers.).
Für eine Maschine der pre 60-Periode wäre ein Amal Monobloc Vergaser korrekt, Terry Hobbs hat sich aber für einen späteren Concentric MK 1 mit 30 mm Durchlaß entschieden. „Wir haben einen Monobloc, und können ihn wenn nötig montieren!" erklärt er dazu. Bis die optimale Abstimmung bezüglich Bedüsung und Gasschieberausschnitt ermittelt wird, hat der Vergaser die Standard Abstimmung einer T 120 der späteren Baujahre. Der poplige Luftfilter ist auch nur provisorisch; er dürfte seiner Aufgabe im Renneinsatz kaum noch ausreichend nachkommen, zur Zeit der Photoaufmahmen wurde gerade aus einem Triumph Trident Filter ein neuer und wesentlich größerer Filter angefertigt.
Das Getriebegehäuse eines BSA Roadsters beinhaltet die Mechanik eines eng abgestuften BSA Vierganggetriebes aus einem BSA Scrambler. Da der Fahrer Allen Rowe von seiner 500er Hobbs Triumph Metisse gewohnt ist, nach unten in den ersten Gang zu schalten und bei dem BSA Getriebe der Erste oben liegt, wurde dieser Umstand durch eine andere Kulissenscheibe geändert. Außerdem wurde das Gehäuse geändert, um die Gangarretierung neu zu positionieren. Der federbelastete Stößel sitzt nun im oberen Teil des Gehäuses. Die Teile für diesen Umbau sind auch bei Hobbs erhältlich.
Innerhalb des Primärgehäuses, das ursprünglich an einem 650er BSA A 10 Pre Unit-Twin montiert war, verbindet eine Einfachkette den Motor mit der Kupplung. Diese ist aus Triumphteilen zusammengebaut worden und enthält sechs Stahl- und Reibplatten sowie eine Druckplatte mit drei Federn. Die Kupplung sitzt mit einem Adapter auf der BSA-Getriebehauptwelle. Dieser Umbau war früher ziemlich verbreitet, da die Funktion der BSA-Kupplung nicht gerade befriedigend war.
Motor und Getriebe werden von Duraluminiumplatten im Rahmen gehalten, die etwas dicker sind als die bei Straßenmaschinen üblichen ¼" (etwas über 6 mm). Etwas dünneres Alublech wurde zur Herstellung der Abdeckplatten für den hinteren Rahmenteil verwendet. Diese Platten dienen auch als Träger für die Startnummer. Der 4 Pint fassende Öltank wurde passend aus Aluminium – natürlich! – angefertigt, er wird wie bei der Gold Star von einem Edelstahlband auf einem vibrationsmindernden Schaumstoffstreifen gehalten. Im Gegensatz zur BSA sitzt der Einfüllstutzen oben auf dem Tank, zur Kontrolle und zum Nachfüllen des Ölstands muß also die Sitzbank entfernt werden. Eine Sitzbankbasis aus Plastik wäre eigentlich nicht zu sehen gewesen, trotzdem hat Hobbs die Sitzplatte einer BSA Gold Star von 1957 verwendet. Es ist das Teil, mit dem Hobbs schon in den 50ern unterwegs war! Der Gold Star Scrambler Tank ist auch aus diesen Tagen übrig geblieben. Damals war seine Aluoberfläche noch blank gewesen, aber nachdem alle Kratzen und Dellen mit Spachtel und Füller geglättet waren, mußte eine Lackierung her! Der hervorragende Farbauftrag wurde von

Alan Rowe in seiner Reparaturwerkstatt in Tavistock ausgeführt, verwendet hat er dazu einen roten Acryllack. Zu schade, daß bald alles mit Matsch und Schlamm zugedreckt wird!



The 500cc Fenman built and raced by Cambridgeshire rider Andy Lee in the early sixties was an outstanding Tribsa.

A tuned Tiger 100 engine was used with a Gold Star gearbox and Norton clutch in a BSA Golden Flash frame with Norton front forks. The front hub and rear swinging arm were of Ariel origin

Die Fertigstellung ist oft das Schwierigste an so einem Umbau, besonders dann, wenn alles eine rauhe Behandlung überstehen soll. Der Kickstarter einer Triumph wurde unter einer Presse so geformt, daß er nun nicht mehr dem Bein des Fahrers im Weg ist. Anschließend mußte ein Bolzen aus nicht gehärtetem Stahl angefertigt werden, um den Kickstarter auf die tiefe Ausfräsung der BSA-Welle zu klemmen. Für den ersten Wettbewerbseinsatz sollen die angeschraubten Fußrasten von MRD noch Verstärkungen erhalten, und außerdem wird noch eine kräftige Aluplatte unter den Rahmen montiert, um die Unterseite des Motors zu schützen. Etwas Schutz vor geschleuderten Steinen erhält der Motor bereits jetzt durch ein Metallnetz, daß mit Hilfe von Kabelbindern an den vorderen Rahmenunterzügen befestigt ist. Erfahrene Motocrosser werden sich sicher fragen, warum der traditionelle Öldruckanzeiger am Steuerdeckel des Triumphmotors montiert ist. Wenn der Bolzen nach außen gerückt ist, wie es sein sollte, wenn der Motor läuft, könnte er leicht mit möglicherweise katastrophalen Folgen abgerissen werden. Tatsächlich ist er nur zur Kontrolle des Öldrucks nach dem Einbau des Motors vorgesehen, und wird bald durch die Kappe des Ölüberdruckventils eines BSA Twins ersetzt, die wohl kaum noch überstehen wird.

Die Lenkanschläge sind häufig nur für die geringen Belastungen konstruiert, wie sie im Straßenbetrieb auftreten, im Motocross kann es jedoch passieren, daß die Gabel mit Gewalt in den Anschlag schlägt. An der Tribsa ist die serienmäßige Lenkungsdämpferplatte der BSA montiert, die auch den Lenkanschlag bildet, die aber extra verstärkt worden ist. Zusätzlich sorgt ein angeschweißtes Rohrstück dafür, daß der an der unteren Gabelbrücke sitzende Lenkanschlag nicht übersprungen werden kann. Der Einstellknopf des Dämpfers sollte durch eine Stahlfeder am Lenkerhalter gesichert werden, das korrekte Gold Star-Teil wird momentan noch gesucht.

Die Lenkerarmaturen wurden wegen ihrer guten Bedienbarkeit ausgewählt, die Originalität stand hier nicht im Vordergrund. Die Kupplungs- und Bremshebel sind moderne Teile, bei dem Gasgriff kam es darauf an, daß der Gaszug zur Seite geführt ist, obwohl es eine der seltenen Ausführungen aus Metall ist (Nein, kein Plastik!! Der Übers.). Direkt daneben sitzt der Killschalter, mit dem der Motor im Notfall schnell gestoppt werden kann.

Die ideale Übersetzung muß noch ermittelt werden. Als Ausgangspunkt hat Hobbs sich für ein speziell angefertigtes Motorritzel mit 16 Zähnen in Verbindung mit dem Kupplungskorb mit 43 Zähnen entschieden, das Getriebeausgangsritzel hat 19 Zähne, während am Hinterrad ein Kettenrad mit 60 Zähnen angeschraubt ist. Er kann nun die Übersetzung ändern, indem er ein größeres Motorritzel oder ein kleineres Kettenrad am Hinterrad wählt; alles Teile, die er in seinem Laden vorrätig hat.

Da es sich bei der Hobbs Tribsa um ein Pilotprojekt handelte, das Hobbs in der Zeit durchzog, die

Die MKII Metisse mit Glasfiber von 1960, setzte schon einen Trend in der Leichtbauweise beim Motocross.

er als Chef des Britisch Bike-Mekkas entbehren konnte, sind die Kosten für diesen Umbau nur schwer zu ermitteln. „Wenn ich sage, etwas kostet 1,50 Pfund, wird irgend jemand kommen und meinen, daß es nur 0,50 Pfund wert ist!“ scherzte er und erinnert sich dabei an jene, die über die geschätzten 6000 Pfund gespottet haben, die für die im Classic Bike vom Februar 1988 vorgestellte Hobbs Triton veranschlagt waren.

Ein weiterer Gedanke, den potentielle Fahrer der pre 60-Klasse im Hinterkopf behalten sollten, ist der, daß die hier durchgeführten Tuningmaßnahmen einem erfahrenen Geländefahrer wie Alan Rowe die Chance zum Gewinnen geben sollen. Weniger begabte Fahrer könnten hiermit ihre Probleme haben. Rowe fuhr in den Jahren von 1974 bis ‚80 Motocross mit Maicos, und er fährt den Triumph-Twin gerne ähnlich wie einen Zweitakter, er hält ihn mit viel Drehzahl in Schwung! Mit dieser Fahrweise hat er 1990 Rennen mit einer Hobbs Metisse gewonnen, und es sieht auch dieses Jahr nach einer siegreichen Saison in der pre 60-Klasse aus. „Wir beabsichtigen definitiv, zu gewinnen!“ meint er dazu.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Im nächsten Heft gibt’s einen Rickman MK III - Crosser!

Neue Club-T-Shirts in Sicht

(Stand: 1.4.2003)

Da uns leider beim letztjährigen Treffen in Reichenbach die Restbestände an Club-T-Shirts quasi aus der Hand gerissen wurden, steht der Club nun vor der Neubeschaffung und damit erneut vor dem Problem, einen Sponsor zu finden, der uns die Preise unterm Strich etwas versüßt. „Nach der Wahl ist vor der Wahl“, hat man sich gesagt und kurzerhand die politischen Parteien angeschrieben. Eine hat sich ungefragt gemeldet. Von den anderen haben wir schon Rückantworten.

Alle Parteien bestehen darauf, dass das Parteienlogo deutlich sichtbar am Ärmel angebracht wird. Bei zusätzlichem Abdruck eines Bildes winkt sogar noch mehr Bares, das durch den weiteren Druck eines Textes weiter erhöht wird. Über Beträge wollen wir hier noch nicht reden.

Im Einzelnen liegen folgende Vorschläge vor:

Erster im Reigen war die CSU. Sie möchte mit ein paar aufgestickten Jesuslatschen antreten. Der Text muss noch ins Hochdeutsche übersetzt werden (irgendwas mit "Himmisakradeifiholleluja"...)

Zweitschnellste war die FDP. Sie möchte neben dem obligatorischen Logo ein paar Wahl-Schlappen und den Spruch „... und jetzt erst recht 18 %!“ verewigt wissen.

Es folgte die SPD, die nur auf das Logo setzt und den Spruch :

„2006 ... und tschüs !“

Schließlich die CDU mit einem Konterfei der Führungsspitze und dem Slogan: „Wir helfen nach mit Koffergeld, damit uns Deutschland wieder wählt“

Zuletzt meldeten sich die Grünen, die nach langer Debatte british-racing-grüne T-Shirts als ausreichend empfanden, später aber nachhakten, es solle doch auch der Spruch „Auch ich zahle für meine Guinness-Dose am Heck Dosenpfand, auch wenn es als Ölauffangbehälter dient.“ (braucht aber viel zu viel Platz ... sorry, ich soll ja gar nicht werten !)

Oder sollten wir's doch anders machen. Mailt mir.

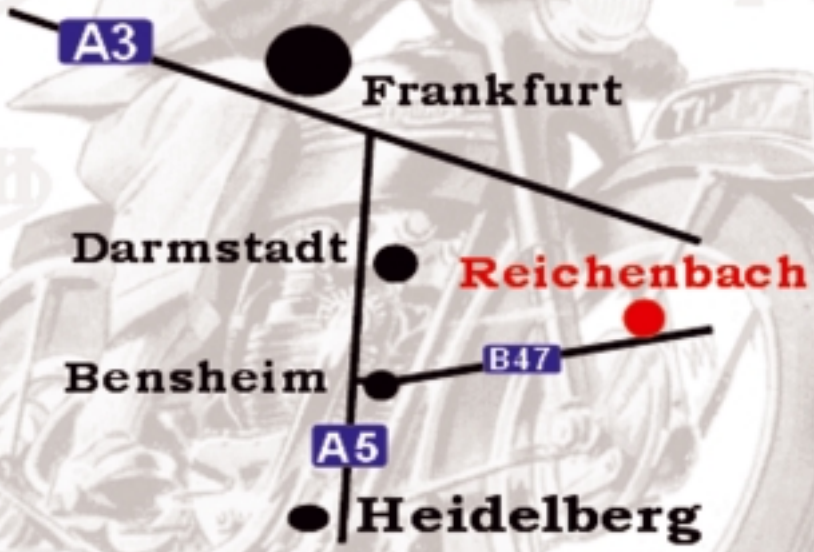
Mitch

TMOC e.V. Germany

3. Sommertreffen

18.-20. JULI 2003

in Reichenbach/Odenwald



Nenngeld: 6,-- € p. P./Nacht

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

Info unter:
Tel. 0049/ 06071-44417
oder
per Email: vorstand@tmoc.de

www.tmoc.de

Grab the Flag!

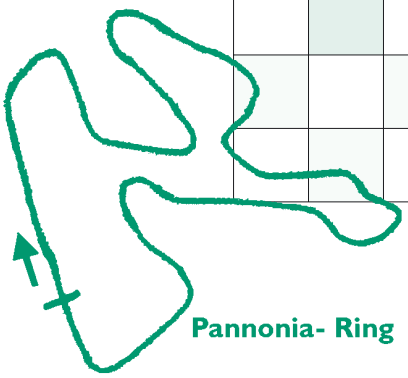
The Classic Bike Event

Das Fahrertraining für Fahrerinnen und Fahrer klassischer Motorräder von den Zwanziger- bis zu den Siebzigerjahren.

Trainieren und Ausprobieren auf professionellen Rundkursen mit vollem Sicherheitsprogramm.
Die Einteilung in zwei Gruppen, einer Schnellen und einer Langsameren, im halbstündigen Wechsel, ermöglicht viele Stunden Fahrspaß.
Das Fahrertraining ist für Einsteiger geeignet.

Termine 2003

23./24. April Pannonia-Ring, Ungarn	Nenngeld 170 € Nennschluss: 26. März
18,- 20. Juli Most, Tschechien	Nenngeld 250 € Nennschluss: 19. Juni
26.- 28. September Rijeka, Kroatien	Nenngeld 250 € Nennschluss: 28. August



Die Klassen:

Vorkriegsklasse:	Motorräder bis Baujahr 1940.
Juniorklasse:	Motorräder bis 350 ccm der Sechzigerjahre mit Trommelbremse.
Classic 350:	Motorräder bis 350 ccm bis Baujahr 1979.
Seniorklasse	Motorräder bis Baujahr 1958.
Königsklasse:	Motorräder bis 500 ccm der Sechzigerjahre mit Trommelbremse.
Classic 500:	Ein und Zweizylindermotorräder bis 500 ccm bis 1979, Mehrzylinder und Zweitakter bis 400 ccm.
Classic 750:	Zwei und Dreizylinder Motorräder bis 750 ccm, Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1979, 50/60erjahre Motorräder werden getrennt gewertet.
Classic Open:	Motorräder über 750, bzw. 600 ccm bis Baujahr 1979 bzw. 1983.

Keine wassergekühlten Zweitakter der Siebzigerjahre. Keine Vierventiler aus Japan, kein Riementrieb zu obenliegenden Nockenwellen. Keine moderne Renntechnik. Rennmotorräder der Siebzigerjahre bedürfen der Anfrage.

Es werden pro Veranstaltung zwei Wertungsläufe gefahren, am Pannonia-Ring einer.

Im **„Grab the Flag Cup“** können FahrerInnen Punkte für die Jahreswertung sammeln. Die Klassen sind generell wie oben, jedoch mit folgenden Einschränkungen:

Vorkriegsklasse:	Motorräder bis Baujahr 1940 bis 500 ccm, Seitengesteuerte bis 750 ccm. Vergaser, Getriebe, Bremsen wie Vorkrieg, keine sichtbaren Zahnriemen.
Juniorklasse:	Ein und Zweizylinder Motorräder bis 350 ccm bis Baujahr 1970, Trommelbremse.
Classic 350:	Ein und Zweizylinder bis 1979 bis 350 ccm, Zweitakter und Vierzylinder bis 250 ccm, Verwendung eines Originalrahmens.
Seniorklasse:	Motorräder bis 500 ccm Baujahr 1958, nur authentische Maschinen. Königsklasse: Motorräder bis 500 ccm bis Baujahr 1970 mit Trommelbremsen.
Classic 500: **(SR/XT Cup)**	Ein und Zweizylinder Motorräder bis 500 ccm bis 1979, Mehrzylinder und Zweitakter bis 400 ccm, Originalrahmen.
Classic 750:	Zwei und Dreizylinder Motorräder bis 750 ccm, Vierzylinder bis 600 ccm, bis Baujahr 1979, Trommelbremse oder Vierzylinder bis 500 und Zweizylinder bis 650 erhalten pro Lauf einen Bonuspunkt.
Classic Open:	Zwei und Dreizylinder Motorräder über 750, bzw. Vierzylinder von 600 bis 800 ccm bis Baujahr 1983. Je angefangene 100 ccm über 1000 gibt es einen Maluspunkt, je 100 unter 1000 und für Trommelbremsen oder serienmäßige Einscheibenbremse je einen Bonuspunkt pro Wertungslauf.

Achtung: keine wassergekühlten Zweitakter nach 1965, keine Sliks, keine 17 Zoll Räder, kein Nitromethan oder Lachgas, keine Einspritzung. Alle leistungsrelevanten Bauteile und Fahrwerkskomponenten müssen der Klasse entsprechen (keine Up-Side-Down-Gabel, keine Doppelkolbenbremssättel, keine Radialbremspumpen). Keine Aufladung und kein Methanol bei Nachkriegsmaschinen.

Die Teilnahme am Cup bedarf der vorherigen Anmeldung auf unserem Anmeldeformular.

Bei Unklarheiten empfehlen wir die Rücksprache mit dem Veranstalter.

Grab the Flag - Racing, Blutenburgstrasse 75, D 80634 München

Fon / Fax 089 - 134 435 (11 - 20 Uhr)

www.grabtheflag.de

E Mail: info@grabtheflag.de

Allgemeine Teilnahmebedingungen

Eine Lizenz ist nicht erforderlich. Rechte und Pflichten aus bestehenden Lizenzen haben keine Gültigkeit. Wir empfehlen eine geeignete Absicherung, auf jeden Fall aber einen Auslandskrankenschutz.

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt schriftlich mit unserem Formular. Sie wird erst mit Eingang des Nenngeldes gültig (Scheck, Überweisung, bar). Nennung sowie Bezahlung vor Ort ist nicht möglich. Rücktrittsrecht besteht bis Anmeldeschluss, später kann Nenngeld nicht zurückerstattet werden. Für eventuelle Nachnennungen wird in jedem Fall eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von 20 € erhoben.
Nennbestätigungen werden zusammen mit dem Zeitplan und den Startnummern etwa vier Wochen vor der Veranstaltung verschickt.

Haftung

Die Beteiligung an der Veranstaltung erfolgt auf eigene Gefahr. Schadensansprüche an den Veranstalter, dessen beauftragte Personen oder andere Teilnehmer sind ausgeschlossen.

Die Fahrerbesprechungen finden nach Zeitplan statt. Die Teilnahme ist Pflicht.

Ausrüstung:

Für den Straßenrennsport, taugliche Schutzkleidung ist Pflicht. Dazu gehören **Lederkombi** (auch teilbar), **Rückenprotektor, Helm gemäß ECE 22-03 bis 22 05**, Stiefel und Handschuhe sowie Augenschutz.

Technische Abnahme:

Jedes Motorrad wird auf seine technische Tauglichkeit geprüft in Bezug auf Reifen, Fahrwerk, Bremsanlage, Anbauteile und Öldichtigkeit. An den **Motor- und Öltankentlüftungen** muss ein mindestens 0,5 Liter fassendes Auffanggefäß angebracht sein, **Ablassschrauben von Motor, Öltank und Getriebe sowie druckführende Ölleitungen sind mit Draht zu sichern** Auch die Lesbarkeit der Startnummern gehört zur Abnahme. Auf dem Kurs In Most wird auch die effektive Schalldämpfung geprüft. Vor dieser Abnahme ist das Befahren der Rundstrecke verboten.

Die Technische Abnahme entbindet den Teilnehmer nicht von der Verantwortlichkeit für den Zustand seines Motorrades während der gesamten Veranstaltung.

Flaggenzeichen:

Rote Flagge:	Trainings /Rennabbruch, Überholverbot! Vorsichtig die Runde zu ende fahren.
Gelbe Flagge:	Vorsicht, Überholverbot! Hindernis auf der Strecke.
Gelb- rot gestreifte Flagge:	Rutschgefahr (Öl, Wasser etc)
Schwarze Flagge mit Startnummer:	Runde zu Ende fahren und zur Rennleitung kommen.
Grüne Flagge:	Freie Bahn

Sonstige Bedingungen.

Den Anweisungen der Veranstalter und ihrer Mitarbeiter ist in jedem Fall Folge zu leisten. Jeder Teilnehmer hat sich so zu verhalten, dass er andere nicht gefährdet, sowohl auf der Rundstrecke als auch im Fahrerlager. Wir behalten uns vor, Teilnehmer von der Veranstaltung auszuschließen. Das Befahren der Rundstrecke unter Alkohol oder sonstigem Drogeneinfluss ist selbstverständlich verboten.
Es ist besonders darauf zu achten, dass verschieden schnelle Motorräder mit verschieden wirkenden Bremsen gleichzeitig den Kurs befahren!
Für alle möglichen Fragen stehen wir Montag bis Freitag von 11 bis 20 Uhr gerne zur Verfügung.

Info Fon & Fax: 089 13 44 35, E-Mail: info@grabtheflag. de

Bankverbindung: Kronester Maier, Stadtsparkasse München, BLZ: 701 500 00, Konto: 902 13 75 61

nicht wanted nicht wanted nicht wanted nicht wanted nicht wanted nicht wanted nicht wanted

Kurzer Hub, lange Freude!

von Martin Gliscinski

Triumph ... Steht das nicht für langen Hub? Für „good vibrations“? Denkt man an Triumph denkt man in erster Linie an Twins. Und direkt danach an langen Hub mit 650 cc bzw. 750 cc. Alles richtig, doch vergessen viele in diesem Moment, dass die ursprüngliche Version des Unit Triebwerkes die sagenhafte Ausbeute von 350 cc ergab! Die pre units möchte ich hier mal außen vor lassen, denn es geht um die von mir so geliebte 500er Unit die so viel Spaß bereiten kann, trotzdem aber – vor allem in Deutschland – gnadenlos unterbewertet wird. Klar, hätte ich damals mehr „Ahnung“ gehabt, ich hätte meine Daytona stehen gelassen und hätte mir ne ordentliche 650er zugelegt. Doch es kam ganz anders. Über Philosophie kann man streiten, deswegen werde ich an dieser Stelle versuchen, euch die „Smaller Unit Twins“ mittels eines Fahrberichtes näher zu bringen. Am Anfang stand die 350er. Die meisten dieser Modelle die in Deutschland fahren sind die 3TA die ihren Dienst in der niederländischen Armee verrichtet hatten und irgendwann zivil umgebaut den Weg zu uns fanden. Irgendein Verteidigungsminister drüben muss wohl ziemlich bekifft gewesen sein als er den Auftrag für sein Heer nach England schickte. Oder er war Pazifist der eh keinen Krieg gewinnen wollte. Nun gut, mit einer Bohrung von 58,5 mm bei 65,5 mm Hub ein ganz klarer langhuber. Ed Turner hatte dieses Modell dann auch als reines Brot und Butter Modell geplant. Ein treues Arbeitstier ohne sportliche Ambitionen. Dass es dann doch irgendwann eine T90 gab die etwas sportlicher daher kam hatte andere Gründe die eigentlich nicht erklärbar sind. Also, 350er kurz abgehandelt, reicht auch. Schöne kleine Maschinen, zuverlässig. Nicht mehr, nicht weniger. Die 500er war eine logische Weiterentwicklung mit einem Bohrungsdurchmesser von 69 mm bei unverändertem Hub. Das bedeutet auf einmal, dass wir vor einem Kurzhuber stehen... Ich selber habe das Glück, 2 fahrbereite und ein „Projekt“ zu besitzen. Die Teilnehmer des Fahrberichtes sind eine 1965er T100S/C und eine 1969er T100R Daytona Super Sports. Hört sich gefährlich an, ist es auch. Beide Maschinen repräsentieren jeweils eine eigene Entwicklungsstufe. Der wichtigste Unterschied zwischen den Mopeds ist, dass die Kurbelwelle der 65er einseitig Kugelgelagert ist und auf der Timing Side über ein Gleitlager verfügt. Dies ist klassischer Englischer Motorenbau. Die 69er besitzt rechtsseitig ein Kugellager, abtriebsseitig aber ein großzügig bemessenes Rollenlager. Dieses war nötig geworden, um dem Motor eine weitere Leistungssteigerung zu ermöglichen. Das Gleitlager war den Ambitionen der Firma Triumph in den Daytonarennen 1966 im Wege und wurde dort verändert. Später floss das in die Serie ein und hat sich sehr gut bewährt. Auch der Kopf wurde noch mal modifiziert und es gab später größere Ventile und mehr Platz für Kolben mit Dom. Meine beiden 500er sind unterschiedlich wie Tag und Nacht. Mein Scrambler: Ein Monobloc Vergaser, sanfte Nockenwellen für sanfte Steuerzeiten. 7:1 verdichtete Kolben (obwohl auch

hier 9:1 serienmäßig war). Die Daytona hat 2 Concentric Vergaser, „scharfe“ Nockenwellen und die Triumph „R“ Tappets, Stößel mit größerem Radius. Die Kolben verdichten 9,75:1 und der Motor soll 39-41 bhp vorweisen können. Der Scrambler ist mit 32 bhp bzw. 34 bhp angegeben. Mit 9:1 Kolben versteht sich. Optischer Hauptunterschied ist die Auspuffanlage. Die Daytona hat eine 2-2

„low-level“ „straight through“ Anlage, die T100S/C eine 2-1 “high-level” linksseitig verlegt. Der Auspufftopf ist superkurz und endet knapp hinter dem Stoßdämpfer. Klanglich ist die Daytona giftiger und vor allem unter Gas sehr laut und sonor. Die 2-1 ist dumpf im Klang, dabei aber nie aufdringlich laut. Starten: Daytona braucht keinen Choke. Beide Vergaser tupfen, einen Tritt auf den langen Kickstarter und sofort läuft der Motor. Der Rundlauf ist nicht so toll, da macht die Motorauslegung Zugeständnisse an höhere Drehzahlen. Der Satz „Nichts ist leichter zu starten als eine Triumph“ trifft voll zu. Der Kraftaufwand ist minimal, doch spürt man den Gegendruck noch etwas. Der Scrambler hat einen kürzeren Kickstarter. Trotzdem geht das treten genau so leicht. Auch der Monobloc will einmal getupft werden, dann läuft der Motor – und jetzt passt auf ihr Bonniefahrer – seidenweich! Nun hab ich mal probiert und die Kickstarter gewechselt. Der Grund ist der, dass der Scrambler meiner Liebsten dienen soll und da ist jede Kick-Erleichterung willkommen. Die Daytona ist mit dem kurzen Kicker gut zu starten, doch merkt man den Druck jetzt deutlicher. Kein Problem für mich, ich habe ja Routine. Aber umgekehrt ist die Wirkung phänomenal. Es gibt kaum einen Widerstand bei der sanften Scrambler in Verbindung mit dem langen Kicker. Mit der Hand kann man die Starten, ehrlich!

Als erstes nehmen wir jetzt den Scrambler. Zierlich wie sie da steht will man sie nie wieder weg geben. Die Kupplung gezogen (nicht leicht, nicht schwer) den ersten Gang rein und ab geht´s. Spritzig beschleunigt sie sehr fix und die

Gänge lassen sich seidenweich bis in den vierten ziehen. Leider habe ich an der kleinen keinen Drehzahlmesser, aber sobald die 70 mph erreicht sind (schätzungsweise etwas über 5500 U/min) macht die Kiste einfach dicht. Sie will gar nicht weiter drehen. Ich führe das auf die flachen Kolben zurück. Ein Mensch sagte mir aber auch mal, dass der 2-1 Auspuff die Drehzahlgrenze senkt. Jedenfalls sucht der geneigte Engländerfahrer die Vibrationen vergeblich! Blomben? Kein Problem, der Zahnarzt muss warten. Und auch Alu Schutzbleche sollten hier machbar sein. Ich habe mich trotzdem für Edelstahl entschieden. Der Motor zieht ruckfrei hoch und wirkt sehr ausgewogen und kultiviert. Die 70 mph sind ausreichend, höhere Geschwindigkeiten sind alleine schon wegen der Stollenreifen nicht empfehlenswert. Die kleine Triumph wiegt knappe 145 kg und so fährt sie auch. Ich mit meinen 90 kg bei 180 cm wirke schon etwas zu groß für die kleine 500er. Trotzdem ist Sitzposition und Lenkerhaltung optimal. Um die Kurven wieselt das Maschinchen wie nix. Sie ist

wirklich mit den Arschbacken zu steuern. Für ein Motorrad Anno 1965 hat sie auch ne Menge Reserven. Schräglagen sind möglich und der Bereich wo die Rasten aufsetzen liegt sehr spät. Es ist aber machbar. Von unten hört man die mechanischen Geräusche des Ventiltriebs, die Steuerräder machen ein schönes Getöse. Interessant wie sich die Töne verändern wenn man die Beine an den Tank drückt, danach wieder abspreizt. Im Spiegel ist deutlich die Straße zu sehen. Nach einigen entspannten Kilometern dreh ich um und fahre zurück zu meiner Halle, wo die Daytona schon angriffslustig auf mich wartet.

Tupfen, treten, läuft! Im direkten Vergleich merkt man schon jetzt deutlich mehr vibrations. Das mehr an Kraft ist überdeutlich spürbar. Ersten Gang rein, Gas geben und ab geht die Post. Mensch kommt die aus den Schuhen! Der Motor will drehen, dass merkt man. Auch hier werden die Gänge easy ausgefahren, jedoch liegt der Schaltpunkt bei forscher Fahrweise über 6000 U/min, beim überholen auch schon mal bei 7000 U/min. Die Maschine wurde natürlich ausgiebig warm gefahren, ruhig Blut. Spielend rast die Drehzahlmessernadel auf die 7000 zu. In Einzelfällen darf dem Motor sogar mal eine 7700 zugemutet werden. Dann wird das Vorderrad aber ganz leicht. Und hier ist jetzt auch die einzige Fahrwerksschwäche zu bemerken. Gerade bei solchen Beschleunigungen sollte sie etwas kopflastiger sein. Meine Höchstgeschwindigkeit war eine 100+ mph auf dem Smith Tacho. Was es jetzt wirklich war kann ich nicht genau sagen, aber 150 km/h bestimmt. Angefühlt hat es sich dabei wie 210! Am besten läuft sie zwischen 5000 U/min und 6000 U/min. Dabei ist man flott unterwegs mit ca. 115 km/h. Übersetzt ist sie mit 18 X 43 Zähnen. Demnächst werde ich mal vorne ein 19er Ritzel montieren. Sie scheint genug Kraft dafür zu haben, warum soll sie immer so hoch drehen? Die Daytona liegt besser auf der Straße als der Scrambler. Zum Teil wegen der Reifen, aber auch, weil der Rahmen deutlich modifiziert worden ist. Der Steuerkopf ist robuster ausgeführt und das Brustrohr ist in der Lage etwas höher gerutscht. Auch ist die Schwinge nun mittels Knotenblechen deutlich versteift was man umgehend bemerken kann. Nachteil hierbei dass man die Schwinge nur nach Demontage des Rahmens ausbauen kann. Aber wann macht man das schon mal... Die Daytona läuft rauer als der Scrambler. Die Abstimmung der Zweivergaseranlage tut ihr bestes hinzu, die Steuerzeiten ihr übriges. Trotzdem schüttelt sie nicht wie eine 650er. Die Laufruhe der Trident wird sie nie erreichen, doch kann man es schon als komfortabel bezeichnen wenn man direkt von einer T140 umsteigt. Die Fahrleistung ist beeindruckend. Nicht umsonst wurde die Daytona auch „Baby-Bonnie“ genannt. Eine gut eingestellte Daytona war schneller als eine Einvergaser 650er! Das hohe Drehzahlniveau ergibt sich aus der Tatsache, dass die leicht unterquadratisch ausgelegte Maschine nicht die Kraft entwickeln kann wie es ein Langhuber tut.

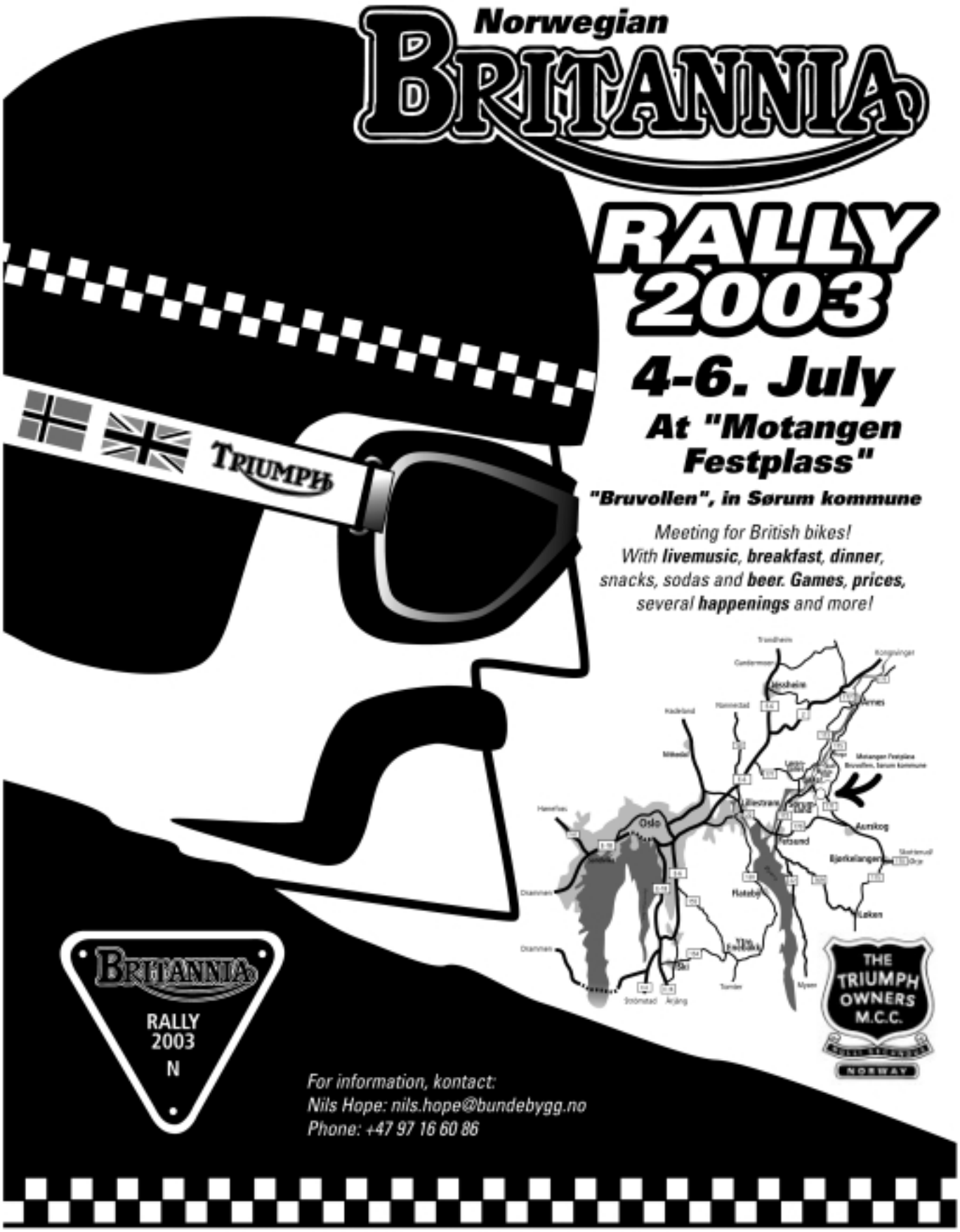
150 cc Hubraumnachteil tun ihr übriges dabei. Trotzdem macht der Motor nicht den Eindruck auf dem letzten Loch zu pfeifen. Stressfrei lassen sich auf der Autobahn gute 110 km/h erzielen. Trotzdem ist die Langstrecke nicht das Metier der Daytona. Die Kurven des Sauerlandes liegen ihr viel mehr. Hubraumgrößere Naked Bikes moderner Prägung lassen sich gut ärgern, in letzter Konsequenz ist die kleine 500er aber dann doch immer zweite Siegerin. Wen stört's? Mich nicht. Ich habe nicht die Ambitionen moderne Superbikes zu überho-

len. Heutige 500er steckt die Daytona aber locker in die Tasche. Eine SR 500 ist ein fast ebenbürtiger Gegner, die GS 500 wird aber souverän vernascht. Trotz kleiner Dimensionen, klanglich gehört die Daytona zu den Meistersängern. Stimmgewaltig brüllt sie ihr Lied in die Welt hinaus. Hier ist Disziplin gefragt, denn die eh schon gestressten Vorgartenbesitzer finden so etwas – verständlicherweise - nicht so toll. Fehlt noch die Bremsleistung. Die Daytona hat vorne die schöne vollnaben Duplexbremse in 8“ Ausführung. Die knapp 160 kg Daytona kann damit zum überschlagen gebracht werden. Eine echt angemessene Bremsleistung für den normalen Straßenbetrieb. Im Rennen würde ich wahrscheinlich vorsichtiger sein, Stichwort Fading! Die Scrambler hatte ursprünglich die 7“ Simplexbremse. Na ja, reicht halt. Aber mehr nicht. Da hat schnell ein kleiner einfacher Umbau geholfen. Extra für die kleinen Einvergaser 500er wurde die Duplexbremse auch in 7“ gebaut. Mit leichter Änderung an den Belägen kann die Ankerplatte ohne weiteres in die alte Bremstrommel montiert werden. Ein Umbau der lohnt, denn auch die kleine Bremse stoppt verdammt gut. Zurück an der Halle stehen nun beide T100 nebeneinander. Die zierliche leichte Scramblermaschine mit dem anmutigen kleinem Auspuff und kleinem Tank neben der schon etwas bulligeren Daytona mit den Ballonförmigen Tröten und dem Tank im Bonnie-Stil. Grübelnd schau ich sie mir an. Keine kribbelnden Finger stören mich dabei. Für welche würde ich mich entscheiden wenn ich müsste ...? Muss ich glücklicherweise nicht, aber die Daytona liegt schon etwas mehr in meinem Naturell. Ein klassischer Sportler, perfekt für mich. Was aber macht den Reiz dieser kleinen Twins aus? Aus einer T100 kann man alles machen! Einen kleinen Tourer, einen Scrambler, eine echte Enduro (TR5T), einen Renner. Sogar Chopper habe ich auf T100 Basis schon gesehen. Gar keine so schlechte Idee, denn die Big Twin Vibrationen bei so einem starrem Heck sind echt fürchterlich. Der Motor ist im Vergleich zu den größeren Langhubern deutlich haltbarer. Und auch wenn´s vorkommt, Schrauben verliert man nicht so viele wie bei den großen. Kommen wir nun zu meiner dritten T100. Es ist eine T100P. Ursprünglich eine Polizeimaschine mit den flachen Kolben, soll nun aus ihr ein Renner entstehen. Mit Vollverkleidung, Lockheed Dreischeibenbremsanlage und Betor Gabel. Wie sagte ich? Aus einer T100 kann man ALLES machen. Selbst der Motor bietet noch genug Luft für 10 – 15 PS mehr, doch das kann ich mir nicht leisten. Will ich auch gar nicht. Ich hab mich in die 500er verschossen, und zwar richtig. Eine Liebe die spät gewachsen ist, dafür umso fester hält!

Martin Gliscinski

PS: Am Schluss sei mir noch eine Bemerkung gestattet. 500 ccm. Das ist heutzutage „klein“... Nun, im Vergleich zu mittlerweile standardmäßigen 1000 ccm mag das stimmen, aber damals war 500 Kubik viel. Es war die Königsklasse, das Nonplusultra. Die 150 ccm die es dann bei Triumph mehr gab waren auch nicht die Welt. Aber 1965 war man mit einer 500er noch ganz vorne dabei. Und auf einem Engländer sowieso. Es war logisch dass die 750 ccm nur eine Frage der Zeit waren, und mit den 68er Tridents war es dann auch bei Triumph endlich so weit. Trotzdem wagte zu der Zeit niemand, 500 Kubikzentimeter als „klein“ zu bezeichnen. Heute ist alles anders, für mich bleiben 500 ccm aber weiterhin „groß“!

Martin



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

PS: This is a WATOC Rally Challenge qualifying event!

Welche ist die beSte Bonnie?

Ein Test der Bonnies von ’62, ’70 und ’78

Von Peter Watson, aus Classic Bike 11/89 **Teil 1**

Lange vor unserer Zeit ...

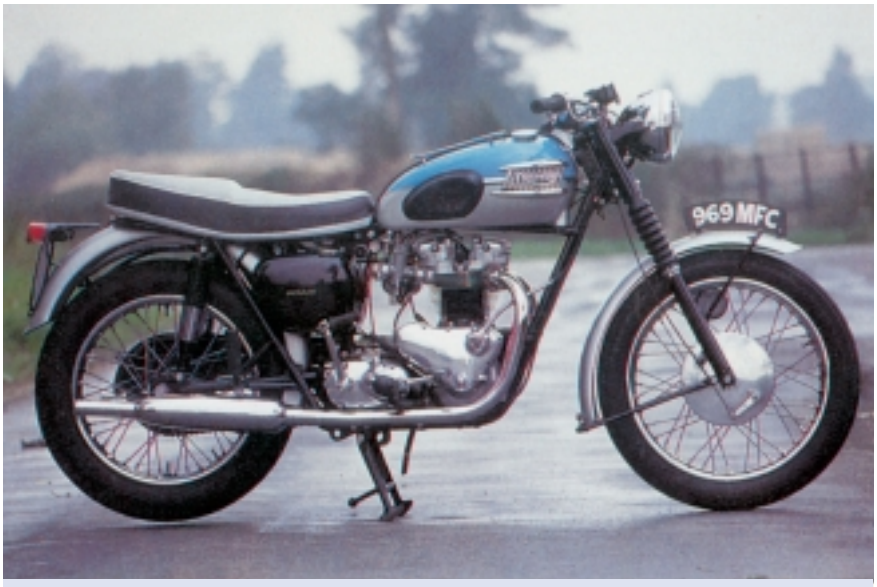
...hat jeder Schuljunge davon geträumt, eine Bonnie zu besitzen. Und das Verlangen nach dem, was für über 20 Jahre Triumphs heißeste Maschine ausmachte, ist heute immer noch so stark wie damals. Eine Beschleunigung wie eine Rakete und eine Leistung von zumindest 50 PS machten ihren Namen – abgeleitet von dem Salzsee in Utah, wo sie ihre Rekorde erzielte – zu einem Synonym für außergewöhnliche Leistung. Sie war ein direkter und lange anhaltender Erfolg, ein bedeutender Bestandteil der Geschichte der erfolgreicheren Tage der Britischen Industrie, der anscheinend auch finanzielle Schwierigkeiten und Arbeitskämpfe nichts anhaben konnten.

Neben dem Wunsch nach einer Triumph Bonneville steht jedoch auch die Frage, für welches Modell dieser mit kurzer Unterbrechung bis 1988 gebauten Maschine man sich entscheiden soll. Da sind die Leute, für die es eine 650er Pre Unit sein muß. Sie lehnen nicht nur die 650er Unit ab, sondern erst recht deren Nachfolger, die 750er T 140. Eine andere Gruppe von Triumph Fans favorisiert ein bestimmtes Baujahr, wie etwa das leicht zu fahrende und mit hervorragenden Bremsen ausgestattete Modell von 1970.

Unser Einstiegspunkt in diese Debatte war die 650er Bonneville, die wir von dem Motorsport- Photografen Don Morley für 3000 Pfund bekamen, um sie für unser aktuelles Preisausschreiben als ersten Preis zu setzen (*Nix mehr einsenden! Einsendeschluß war am 5. März 1990 Der Übers.*). Sie bestand aus dem Antrieb einer 69er Bonneville T 120 im Rahmen einer TR 6 Trophy von 1970 und war entsprechend der Spezifikation der Bonneville T 120 aus dem Jahr 1970 aufgebaut worden. Um einen direkten Vergleich von drei Bonnies aus verschiedenen Epochen zu ermöglichen, machten wir uns nun auf die Suche nach guten Exemplaren eines frühen 650er und eines später gebauten 750er Twins. Simon Hancox hat freundlicherweise zugestimmt, uns seine T 120 R

von 1962 zur Verfügung zu stellen. Sein Familienname wird vielen Lesern bekannt vorkommen, er ist der Sohn des Triumph-Restaurators und ehemaligen Triumph Angestellten Hughie Hancox, der in Coventry ansässig ist. Sein Schwager ist übrigens John Crichlow, der ein Spezialist für Triumph Lackierungen ist. Die 650er Pre Unit ist vor drei Jahren restauriert worden, und hat trotz ihres hervorragenden Äußeren seitdem über 7000 Meilen (über 11000 km) zurückgelegt. Sie ist ein makelloses Exemplar einer oft gesuchten Bonnie.

Der selbstständige Bodenleger Richard Polley kam durch die Verkaufsanzeige einer T 140 V Anfang dieses Jahres (1989) an sein bestes Stück. Sie hatte gerade 9000 Meilen (ca. 14400 km) auf dem Tacho, und sie stand im Wohnzimmer ihres Erstbesitzers in Bolton in der Grafschaft Lancashire. Für 1300 Pfund war sie ein echtes Schnäppchen, das mit nur wenig Aufwand wieder auf die Straße gebracht werden konnte. Als Mitglied der South London-Gruppe des Triumph Owners Club – Treffen jeden Dienstag im King's Head Pub in Merton – ist Richard zurecht stolz auf seine Braun-Goldfarbene Maschine.



Simon Hancox's 1962 T120R läuft super, bremst schlecht

Geschichtliches

Die Bonneville war für Fahrer in Nordamerika gebaut worden, und es war das Bedürfnis des amerikanischen Marktes nach mehr und mehr Leistung, das ihre Entwicklung vorantrieb. Dieses Bedürfnis entsprach auch den Vorstellungen in Meriden, wo man mit Modellnamen wie Thunderbird und Dayton versuchte, den Dollar am Rollen zu halten. Triumphs neueste Sportmaschine, die für die 59er Saison angekündigt worden war, sah aus wie eine 650er Tiger 110 mit einem neuen Aluminiumzylinderkopf. Die T 110, die 1954 als Sportversion der 6 T Thunderbird von 1950 vorgestellt wurde, besaß 1958 nur einen 1 1/16" Vergaser. Der Zylinderkopf der neuen Bonneville verfügte über gespreizte Einlaßkanäle und zwei Vergaser der gleichen Größe, allerdings ohne Luftfilter. Trotz ihrer Ähnlichkeit mit einer Tourenmaschine verwies die 46 PS starke Bonneville die Tiger 110 auf den zweiten Platz in der Modellpalette von Triumph.

Als eine Weiterentwicklung aus Edward Turners ursprünglichem Paralleltwin – einer Vorkriegsmaschine mit gerade mal 26 PS – benötigte der Motor der Bonnie ganz klar einen stabileren Kurbeltrieb, wenn er auf der Straße und im Wettbewerb halten sollte. Ein wichtiger Punkt war die Verwendung einer einteiligen geschmiedeten Kurbelwelle, um Turners alte Kurbelwelle zu ersetzen, bei der die beiden äußeren Teile mit der mittleren Schwungmasse verschraubt waren. Diese alte Welle führte schon bei der 42 PS starken Tiger 110 zu Problemen.

Bei der Bonneville fand man schnell einen eigenen Look, um die Sportmodelle optisch von den Tourern wie der Thunderbird zu unterscheiden. Diesen Look konnte man auch in anderen sportlich angehauchten Maschinen wie z.B. der 350er Tiger 90 entdecken, die dadurch auch etwas von den Erfolgen der Bonnie im Rennsport profitierten. Von 1959 bis 63 war in der Bonnie ein separates Viergang-getriebe eingebaut, trotz der Tatsache, daß mit dem 350er OHV-Twin – der 3 TA Twentyone – bereits ein Motorrad mit dem Motor/Getriebekonzept der späteren Unit-Modelle erhältlich war. So kam es zur Unterscheidung der 650er Twins in die „Pre Unit"-Modelle vor 1963 und die „Unit"-Twins ab 63. Praxis im modernen Motorenbau war es nun, die Trennung von Motor und Getriebe aufzugeben und alle Komponenten

von Antrieb und Kraftübertragung in ein gemeinsames, ansprechend geformtes Gehäuse einzubauen. Triumph tat dies jedoch nicht so konsequent wie BSA (*dafür optisch viiiiel schöner! Der Übers.*), als man dort die eiförmigen Motorgehäuse entwarf, mit denen die A50 / A65 –Modelle die A7 und die A10 ablösten.

Daher war das Getriebe der Triumph nun in einer Erweiterung der rechten Kurbelgehäuse-Hälfte untergebracht, und die Duplex-Primärkette, welche die einfache Kette ersetzte, wurde von unten durch eine Gleitschiene gespannt. Zur gleichen Zeit wurde der Zylinderkopf der Bonnie, der zur Rißbildung neigte, so überarbeitet, daß er über einen neunten Befestigungsbolzen verfügte (zuvor acht Bolzen) sowie mehr und größere Kühlrippen hatte. Konservative Fahrer bedauerten den Wegfall des Lukas Zündmagneten, der durch eine Spulenzündung mit einem von der Auslaßnockenwelle angetriebenen Fliehkraftregler und zwei Unterbrechern ersetzt wurde. Der stark überarbeitete Motor kam in einen neuen Rahmen mit nur einem Unterzug, der aber nur wenig dazu beitrug, den nicht besonders guten Ruf der Triumphfahrwerke zu verbessern. Dieser Rahmen ersetzte den Rahmen mit zwei Unterzügen, der erst 1960 eingeführt worden war und mußte 1966 und 1968 größere Änderungen über sich ergehen lassen. Bei der ersten Änderung wurde durch einen neuen Steuerkopf der Lenkkopfwinkel reduziert, während das Fahrwerk bei der zweiten Änderung eine stabilere und steifere Schwinge erhielt. 1971 wurde der im Triumph-BSA-Entwicklungszentrum in Umberslade Hall entworfene Rahmen mit integriertem Öltank vorgestellt. Das 2 ½“ durchmessende Rahmenhauptrohr reichte vom Lenkkopf bis unterhalb der Schwingenlagerung und enthielt statt der 6 pint des alten Öltanks nur noch 4 pint Schmierstoff. Da der Sitz bei diesem Rahmen inakzeptabel hoch war, werden 1972 Änderungen vorgenommen, um die Sitzhöhe auf 32“ zu reduzieren. Wenn das Fahrverhalten der neuen Bonneville bereits für nachteilige Bemerkungen sorgte, dann traf dies erst recht für die Bremsen zu. Die 8“ Simplex-Trommelbremse, die bis 1968 zwischen den Gabelholmen der Bonnie montiert war, hätte gut zu einem 70 mph (ca. 110 km/h) schnellen Einzylinder gepaßt, der Leistungsfähigkeit eines 110 mph (ca. 176 km/h) schnellen Twins hat sie nicht entsprochen! Sie wurde durch eine kräftige Duplexbremse ersetzt, die wiederum 1971 von der bekannten konischen Duplex-Trommelbremse abgelöst wurde. Die 750er Bonnie begann ihr Leben mit einer Lockheed Scheibenbremse im Vorderrad, 1976 erhielt sie auch im Hinterrad eine Scheibenbremse.

Richard Polley's 1978 T140V ist mehr ein Tourer

Die US-Dealer fragten bereits seit 1967 nach einer 750er, und die Gerüchte um die Entwicklung eines Dreizylinders trugen nicht dazu bei, ihr Verlangen nach einem großen Twin zu stoppen. Es war damals bereits klar, daß aus dem 650er Twin nicht mehr viel an Leistung herauszuholen war. Verschärfte Geräusch- und Abgasbestimmungen machten dem veralteten Konzept bereits jetzt das Leben schwer.

Schließlich bekamen die Amis eine Bonnie, die zuerst von 71 mm auf 75 mm und kurz darauf auf 76 mm aufgebahrt worden war. Das war die T 140 V, die zuerst 725 und später einen Hubraum von 744 ccm hatte. „Wir wollten einen kräftigen Twin, wie eine Dampfmaschine sollte er ziehen!“ erklärte BSA-Triumph's Entwicklungschef Bert Hopwood. „Wir reduzierten die maximale Drehzahl, und arbeiteten daran, die Leistungskurve im unteren Bereich fetter zu machen.“ Es

wurden Nockenwellen mit zahmeren Steuerzeiten verbaut, und die Verdichtung wurde reduziert, bis sie schließlich bei weniger als 8:1 lag, also deutlich unter den vorhergehenden 8,5:1 der ursprünglichen Bonnie. 1966 war die Verdichtung sogar auf 9:1 angestiegen. Die 750er war daher nicht nur die größte Bonneville, sondern auch die zahmste! Größere Schalldämpfer sowie ein größerer Luftfilterkasten reduzierten die Geräuschentwicklung. Ein Fünfganggetriebe ermöglichte es den Fahrern, den zusätzlichen Dampf im mittleren Drehzahlbereich besser zu nutzen. Mit einer Einvergaser TR 7 V konnte man inzwischen in Bezug auf Beschleunigung und Endgeschwindigkeit genauso flott unterwegs sein wie mit einer Bonnie. Und tatsächlich war die 750er Bonnie nicht schneller als die 650er, sie verbrauchte nur mehr Sprit. Jeder, der an mehr Leistung interessiert war, mußt sich woanders umsehen. Für Hopwood war die T 140 eine günstige Möglichkeit, die Produktion weiterlaufen zu lassen, bis sie einige Jahre später von einer völlig neuen Modellpalette abgelöst werden sollte. „Man kann ein Konzept nur eine bestimmte Zeit weiterentwickeln!“ meinte der bekannte Ingenieur dazu. Die Aussicht, die Bestimmungen für Motorräder in Amerika erfüllen zu müssen, stellt ein weiteres Problem dar. Diese neuen Bestimmungen verlangten, daß sich der Schalthebel bei Motorrädern auf der linken Seite des Motors befinden müsse. „Das war nicht leicht zu arrangieren.“, wie Hopwood einst bemerkte.

Unsere 1970 T120 war weniger comfortabel, hat aber bessere Bremsen

Darüber hätte er sich eigentlich gar nicht weiter aufregen müssen, denn kurz darauf fällte der sicher nicht gut beratene Dennis Poore die Entscheidung, die Triumph Werke zu schließen (*Verbrecher, der!! Der Übers.*). Die Arbeiter besetzten die Firma, und die Produktion wurde eingestellt. Die Produktion lief erst wieder an, nachdem die Arbeiterkooperative im März 1975 mit 5 Millionen Pfund aus Regierungsmitteln gegründet worden war. Ihr ganzer Stolz war die linksgeschaltete T 140 V, die 1976 in den Verkauf gelangte. Die Arbeiterkooperative konnte sich eben so über Wasser halten, bis ihr das Geld dann 1983 endgültig ausging. Trotz der schlechten finanziellen Grundlage gelang es noch, die Bonnie 1981 mit einem E-Starter auszurüsten und 1982 einen Vierventiler vorzustellen.

Die Bonnies, die von Les Harris von 1985 bis 88 gebaut wurden, waren eine Neuauflage der bis 83 gebauten zweiventiligen T 140 E. Deutliche Verbesserungen waren die beschichteten Alu-Zylinderblöcke und die besser gewuchtete Kurbelwelle. Die italienischen Fahrwerksteile ließen jedoch teilweise zu wünschen übrig.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Teil 2 in einer der nächsten „News“.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany
Unabhängig und überregional,
der Club für alle Triumphfahrer.

Nachruf auf Rod Quaife

1929-2003

aus ClassicBike 3/2003

Rod Quaife starb am 23. Januar im Alter von 73Jahren. Er wurde berühmt für die Entwicklung der Mehrgangschaltung für Renngetriebe. Ein lebenslanger Motorrad-enthusiast. Quaife lebte in Hadlow (bei Sevenoaks in der Grafschaft Kent) und gründete dort 1965 seine Firma RT-Quaife-Engineering. Schnell kam er dazu Getriebeteile für Triumph zu fertigen. Zusammen mit „Motor-Tuner“ Ray Petty entwickelte und produzierte er 6-Gang Teile für das Norton-Manx Getriebe.

Der Getriebehexer: Rod Quaife arbeitet am Getriebe

Obwohl der Markt für Mehrgangschaltgetriebe von dem Österreicher Michael Schaflietner und Schwedens Torsten Aargard beherrscht wurde, profilierte Quaife sich recht schnell und eroberte den Markt. Beide, Triumph/BSA und Norton benutzten Quaife's Getriebe auch in ihren 750er Werksrennmaschienen, die in Daytona und sonst wo in den frühen Siebzigern eingesetzt wurden. Berühmte Fahrer wie Mike Hailwood, Paul Smart fuhren mit den Getrieben, und der Amerikaner Dick Mann gewann 1971 in Daytona auf einer BSA. In den Siebzigern betrieb Quaife ein Sponsoring für Solo- und Seitenwagenfahrer, eingeschlossen den später unterstützten Pat Mahoney. Als dann die britische Motorradindustrie kollabierte, stellte Quaife Getriebe und Differentialgetriebe für Hochleistungsautos her. Er fand schnell Kontakt mit so berühmten Automarken wie Ferrari, Maserati und der „Schmiede“ Benneton und entwickelte die sogenannten „positiv-stop gearboxes“ (*was auch immer das heißen soll, der Übers.*). Quaife war in vorderster Front bei der Entwicklung von Schnellschaltgetrieben für Renn- und Rallye- Autos. Ein Resultat dieser Entwicklung ist heute der Ford Focus RS, welcher mit Quaife's Differential- und Gangsystem ausgestattet ist. Als sich der gesundheitliche Zustand von Rod Quaife in den Neunzigern verschlechterte, übergab er seine Firma an seinen Sohn Michael und Tochter Sharon. Heute führen sie die Firma in seinem Sinne weiter. Paul Smart sagte: Er war ein wunderbar genialer Typ. Beerdigt wurde er am 5. Februar 2003 in seinem Heimatort Hadlow.

Übersetzer: **Walter Moreth**

Termine 2003

April

12 / 13	Veterama in Ludwigshafen mit TMOC-Stand im Foyer	Gebrauchtteilemarkt

Mai

1. - 4.	Maiausfahrt des CBBC „Rund um den Nürburgring“	CBBC Germany
9. - 11.	Münsterlandtreffen in Laer	CBBC Germany
16. - 18.	Triton Club Moto Coupe Legende Monthlery	Triton Club France
29. 5. - 1. 6.	Maiausfahrt in den Harz	TMOC-Germany
30. 5. - 1. 6.	Trumpettreffen Het Bild (north of Holland)	TOCN Holland

Termine 2003

Juni

7. / 8.	Classic Trial in Gressenich	CBBC Germany
6. - 8.	8th Classic Bike Festival	OMA Belgien
13. - 15.	4. British Bike Meeting am Niederrhein	CBBC Germany
15.	Triumph Day at the Ace Café	UK
20. - 22.	Clanger Rally Bedford	TOMCC UK
20. - 22.	British Bike Meeting in Rheden	CBBC Germany
20. - 22.	British Bike Treffen in Salem am Bodensee	CBBC Germany
20. - 22.	T-Days Oost Flanders - VELZEKE	TOMCC Belgium
27. - 29.	Thunderbird Rally	TOMCC UK

July

4.- 6.	Britania Rally (near Oslo)	TOMCC Norway
4.- 6.	Engländertreffen in Ludenhausen	CBBC Germany
18. - 20.	Sommertreffen in Reichenbach	TMOC-Germany
18. - 20.	Engländertreffen in Lüdenscheid	CBBC Germany
Mid July	Rabbit Rally	TOMCC UK

August

1. - 3.	Engländertreffen in Kottmar/Sachsen	CBBC Germany
8. – 10.	8. Enfieldtreffen in Wiesmoor	CBBC Germany
8. – 10.	Britania Rally Olafstrom	TOMCC Sweden
15. - 17.	Engländertreffen in Bremm/Mosel mit der CBBC JHV	CBBC Germany
15. - 17.	Annual Rally Triton Club France	
15. - 17.	Britannia Rally TOC Denmark	

September

12. - 14.	Armeland Treffen	TOCN Holland
19. - 21.	Engländertreffen „Windy Corner“ in Kölsch-Büllesbach (Uckerath an der B8)	CBBC Germany
19. - 21.	Bonneville Rally	TOMCC Belgium
26. - 28.	Concorde Rally Weston Super Mare	TOMCC UK

Oktober

4. / 5.	Classic Trial in Gressenich (Eurocup Finale)	CBBC Germany
11. / 12.	Veterama in Mannheim	Gebrauchtteilemarkt

Nachlese zur Jahreshauptversammlung

vom 15. 3. 2003

Zu unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung standen. mal wieder alle nur erdenklichen Wahlen an, Der komplette Vorstand incl. 1.Vorsitzender, 2. Vorsitzender, Kassenwart und der Schriftführer, mussten nach Ablauf von zwei Jahren neu gewählt werden. Das alleine und die Aussicht auf schon angekündigte weitere festgelegten Abstimmungen, mit natürlich vorheriger demokratischer Diskussion der Themen, hat anscheinend so manchem den „Spaß“ an einer Zusammenkunft im Hofgut Stammen verleitet.

Nach dem Zweitaufruf zur Eröffnung der Hauptversammlung konnte es dann ca. 19:30 Uhr losgehen. Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der anwesenden TMOC

Mitglieder durch Klaus Küppers. Auf den Kassenbericht des Kassenwart und Entlastung durch die Kassenprüfer. Ein Plus

in der Kasse, ist immer gut, somit wurde dann der gesamte Vorstand entlastet,

Wieder Erwarten waren auch die Punkte der angesetzten Neuwahlen mit der Wiederwahl des 1. Vorsitzenden Klaus Küppers, des 2. Vorsitzenden Manfred („Igel") Groß, gleichzeitig auch „IL0", des Kassenwartes Oliver Hitzel, keine problematischen Angelegenheiten. Als Schriftführer, nach dem Ausscheiden

aus dem Amt von Michael Kempf, wählten wir mit George von Döhren einen neuen Mann in dieses Amt.

Einer wesentlich ausgedehnteren Diskussion mussten wir uns hingeben, um den Mitgliedsbeitrag, der nach der Euroeinführung auf den etwas wundersamen Betrag von 25,52 Euro, oder so ähnlich, belief auf einen angemessenen neuen Betrag bringen. Die Vorschläge reichten von Reduzierung des Beitrags auf 25 Euro, zur Vereinfachung, was dem Vorschlagenden heftige Kritik bezüglich der zu erwartenden horrenden Vereinsverluste eintrug, bis hin zu 30 Euro, was als Preistreiberei und nicht zu verantwortender Belastung der Mitglieder auch abgelehnt wurde, Ein Mittelweg musste her. Nach der Abstimmung über 26, 27, 27,50 oder 28 Euro, wurde der richtige Beitrag, auch tatsächlich angelehnt an die allgemeine Verteuerung (angeblich hauptsächlich durch den Euro) mit 28 Euro gefunden.

Ein zusätzlicher Punkt auf der Tagesordnung, bezüglich der Ehrenmitgliedschaft von Don Brown, wurde noch behandelt. Nach Information der anwesenden Mitglieder, um wen es sich bei Don Brown (siehe auch Leserbrief von Christof Hillebrand, News Nr. 13) handelt, war es eine einstimmige Angelegenheit, einen solch honorigen Mann, mit sehr großen Verdiensten um unsere Marke Triumph, als Ehrenmitglied aufzunehmen. Mein persönlicher Kommentar dazu:

Ein wesentlich besseres Aushängeschild für einen so jungen und relativ kleinen Verein wie den unseren, kann man sich eigentlich nicht wünschen.

Bedankt hat sich der Vorstand bei allen Mitgliedern, die ein bestimmtes Amt in den letzten Jahren bekleideten, wie auch bei allen, die tatkräftig dem TMOC bei Veranstaltungen usw. Leben einhauchte.

Besonderen Dank galt auch unserem Redakteur der „News" Walter Moreth. Ihm wurde unter viel Beifall ein Präsent in Form eines Buches (über was wohl, über die Modellreihe seiner Triumph) überreicht.

Was natürlich nicht fehlen durfte war mal wieder eine alte Diskussion. Soll man sich mit dem RAT verbrüdern, verbinden, überhaupt Kontakt aufnehmen, strikt ablehnen, oder in die Luft sprengen das neue Zeugs. Durch eine ganz simple Frage seitens unseres Vorstandes wurde die Diskussion ausgelöst. Er wollte nur anfragen, ob jemand etwas dagegen hätte das Triumph-Deutschland in unserer

„News“ eine Annonce schalten darf. Ich hoffe, ich habe das so richtig wiedergegeben. Da

diese Frage irgendwie nicht lösbar schien, brachen wir die Diskussion irgendwann ab, um vom restlichen Abend auch noch was zu haben,

Dieser anschließende Teil des Abends verlief dann auch wesentlich reibungsloser, wozu die reichlich konsumierten geistigen Getränke, speziell in Form eines rötlichen Vogelbeerschnapses, (Vogelbeeren habe ich immer verboten bekommen, die wären hoch giftig) wohl beigetragen haben könnten.

Irgendwann weit nach Mitternacht, verflüchtigten wir uns dann in verschiedene Ferienwohnungen, die nach anscheinend nordhessischer Art ohne Bettzeug waren und verbrachten die restliche Nacht mehr oder weniger schlafend. (Manche haben behauptet es hätte in Ihrer Wohnung Minusgrade gehabt.) Das Frühstück hat dann alle, bis auf wenige Ausnahmen und zwar Diejenigen die nicht glaubten, das Vogelbeeren giftig sind, wieder entschädigt. Beides, die Qualität und auch die reichhaltige Auswahl des Frühstücks, waren beachtenswert,

Also, Leute, auch wenn so eine Jahreshauptversammlung oft recht zäh anfängt, hat man dennoch seinen Spaß an so einer Zusammenkunft, und ich könnte mir vorstellen, je mehr TMOCler anwesend sind um so größer ist die Chance auf eine rechte Feier nach der „Arbeit“.

Viel Spaß in dieser Motorradsaison wünscht euch

Achim Ertel

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. 0 63 45/53 48 • Fax 0 63 45/75 23

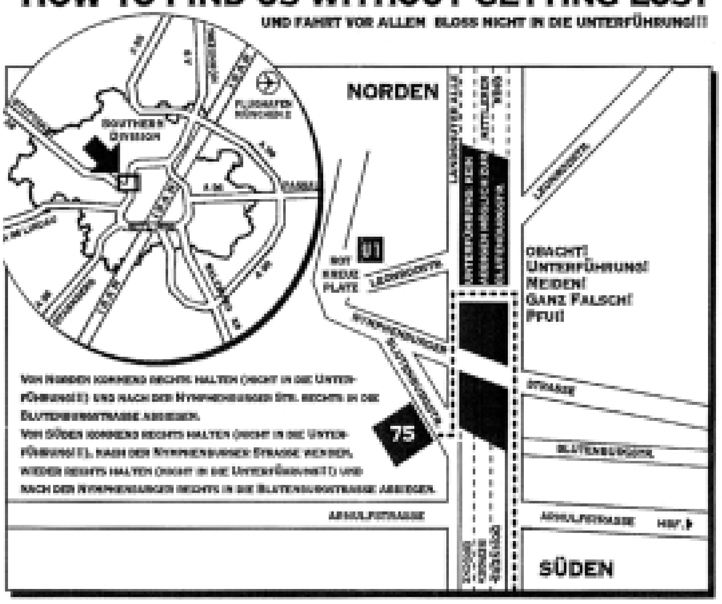
Anzeigen unserer Sponsoren

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!!!



Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Teile am Lager*!

***) 10% Rabatt für Clubmitglieder**

• Täglicher Versand • frachtkostenfrei ab DM 200,- Warenwert • Gebrauchtmaschinenliste und Info kostenlos • Service und Ersatzteile für alle engl. Marken • Literatur • Regelmäßige TÜV-Abnahme im Haus • An- und Verkauf englischer Bikes

Since 1976
GLM
BRITISH MOTOR CYCLES

Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
eMail: info@glm-british-motorcyles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany