Heft 15

Juli
August
September
2003

News Of The Quarter

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

Welche ist die beste Bonnie Teil 2 Seite 23

Norton Post Seite 20

Gummi Tieger Seite 12

Walter's Technikreport Seite 17

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,- Euro 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.

Vorwort

Wieder mal schreibe ich das Vorwort vor dem Sommertreffen. Manfred ist schon eifrig dabei Leute zu suchen und hoffentlich auch zu finden die bei der Durchführung unseres 3. TMOC Sommertreffens mithelfen. Bitte helft alle mit, nur dann wird es für jeden von uns eine Feier. Wenn die ganze Arbeit an einigen wenigen hängenbleibt ist das Sommertreffen zumindest für diese Clubkameraden kein Vergnügen. Aber ich habe da vollstes Vertrauen zu euch, die letzten zweimal hat es ja auch, bis auf Kleinigkeiten gut geklappt.

Unser Stand auf der Veterama war gut besucht, man konnte da einige interessante Gespräche führen und Leute kennen lernen, ich denke das mit dem Stand sollten wir beibehalten da wir uns dort eigentlich ganz gut präsentieren können.

Die Lufthansa-Klassiker-Tage in Hattersheim hätten von unserer Seite aus wohl etwas besser besucht sein können, aber es hat halt nicht

jeder Zeit und Lust. Von den Beteiligten habe ich aber gehört, daß es insgesamt eine schöne Oldtimer Veranstaltung gewesen war, ich versuch's mir mal für nächstes Jahr vorzumerken.

Von der Harz Ausfahrt hab ich nur wenig, aber dafür Gutes gehört. Ich denke wir werden da noch einen detaillierten Bericht mit Bildern erwarten können.

Jetzt zu einem wenig erfreulichen Thema: Wie ihr bestimmt schon gehört habt, wird zurzeit darüber diskutiert das Zulassungsrecht zu „verschlanken". Das heißt, daß unter Anderem darüber gesprochen wird, die roten „07er" Oldtimer-Nummern wieder abzuschaffen. Wenn's geht natürlich Ersatzlos, damit das viele Geld für diese Art der Zulassung umsonst ausgegeben wurde. Wir müssen uns das nicht bieten lassen!

Ich habe meine Wahlkreisabgeordneten per E-Mail gezielt darauf angesprochen und auch zufriedenstellende Antworten erhalten. Die wollen ja wieder von mir gewählt werden! Nur nutzt das wenig, wenn nur ich das mache. Macht's genauso, nervt euren Wahlkreisabgeordneten für Landtag und Bundestag, wenn viele Wähler das machen wird das ruckzuck in euren Landtagsfraktionen und in unseren Bundestagsfraktionen zum Thema welches die einzelnen Abgeordneten interessiert. Vorher interessiert das nur die Abgeordneten im entsprechenden Fachausschuß und die „Hinterbänkler" wissen vielleicht gar nicht was das genau ist über das sie da bald abstimmen sollen.

In diesem Sinne,
See you in Reichenbach

Klaus

Termine 2003

des TMOC Germany

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

Weitere Termine entnehmt ihr bitte ab Seite 18 der News.

Der „Spass" von Seite 3

Sicher ist sicher

„Mein neuer Freund will mich platonisch lieben" erzählt Susi ihrer Freundin. „Platonisch? Wie geht denn das?", „Keine Ahnung. Aber ich habe mich für alle Fälle überall gewaschen."

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
Der dicke Hund (aus OLDTIMER MARKT 5/03)	S. 4
Fliegende Sicherung	S. 6
Aus dem Internet	S. 6
Mad Mongrel (*Titel-Thema*)	S. 8
Gummi Tieger	S. 12
Walter's Technikreport	S. 17
Termine international	S. 18
Sommertreffen Reichenbach	S. 19
Norton Post	S. 20
Welche ist die beste Bonnie Teil 2	S. 23
Das Auge des Tiegers	S. 27
Lost and found	S. 30
Advertising Sponsoring	S. 31
	letzte Seite

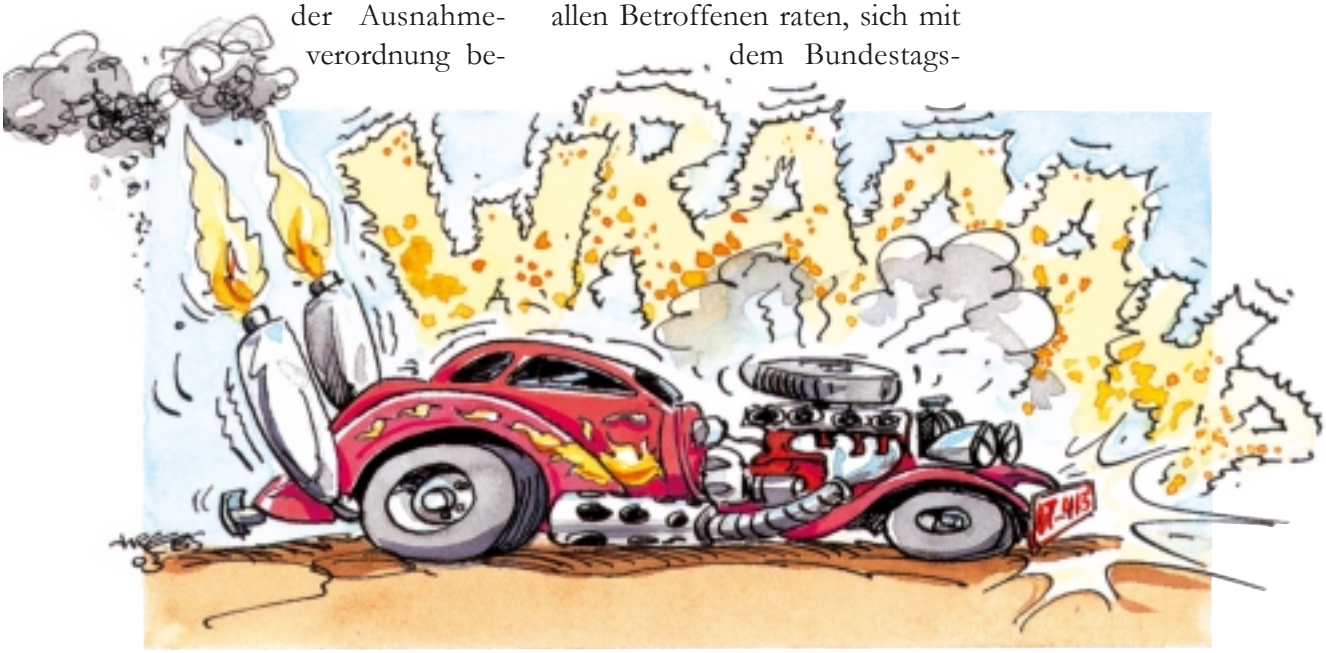
Der dicke Hund

Jetzt wird es ernst. Die 07er Nummer steht kurz vor dem Aus. Schon häufiger stand das rote Oldtimer Kennzeichen im Fadenkreuz von Politik und Behörden. Nun droht das endgültige Ende. Eine Arbeitsgruppe zur Vereinfachung des Zulassungsrechts will das Kennzeichen kippen. Der Dschungel ist Alltag in Zulassungsstellen und Behörden genauer gesagt der Kennzeichen Dschungel. Mit über zehn verschiedenen Zulassungsvarianten jonglieren die Sachbearbeiter täglich und sind damit nicht selten überfordert, wie auch die Anrufe von Lesern zeigen, die in der Redaktion zu diesem Thema täglich eingehen. Tatsächlich tut sich in Sachen Zulassung ein weites Feld auf. Schwarze, rote und grüne Schilder, Dauer und Kurzzeit-Kennzeichen, Saison und Exportschilder der Wildwuchs im Dickicht der Straßenverkehrs Zulassungsordnung (StVZO) verstellt selbst Fachleuten zunehmend den Durchblick. Damit soll bald Schluss sein. Seit anderthalb Jahren beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit dem großen Kehraus im Zulassungsrecht. Deren Abschlussbericht wird im Juni vorliegen und dann dem Bundesrat zur Anhörung übergeben. Nach derzeitigem Stand der Dinge wird der Bericht unter anderem die Empfehlung enthalten halten, die rote Oldie Nummer abzuschaffen. Begründung: Seit Einführung des H Kennzeichens sei diese Vorform der Oldtimerzulassung überflüssig. Dass H und 07er Nummer nicht den gleichen Nutzungsanforderungen und Fahrzeuggattungen gerecht werden, erwähnen die StVZO Sanierer nicht. Dass sich im Bundesrat entgegen des Abschlussberichts eine Mehrheit für den Erhalt des 07er Kennzeichens aussprechen wird, ist angesichts der momentanen Stimmung nahezu ausgeschlossen. Während zuvor noch eine Mehrheit der Länder dem roten Oldtimer-Kennzeichen positiv oder zumindest neutral gegenüberstand, ist die Stimmung bei der letzten Zusammenkunft der Arbeitsgruppe „gekippt“, berichtet ein Kommissions Insider. Plötzlich sei die Abschaffung der Nummer ohne weitere Diskussion weitgehend beschlossene Sache gewesen. „Wenn jetzt keine massive Lobbyarbeit einsetzt, ist die 07er bald Geschichte“, orakelt der Zulassungsfachmann. Wird die 49. Ausnahmeverordnung, auf der die rote Oldie Nummer basiert, ersatzlos gestrichen, ziehen die Zulassungsstellen alle bereits ausgegebenen 07er Kennzeichen wieder ein: „Besitzstandswahrung greift nur bei Gesetzen, nicht bei Verordnungen.“ Als Grund für den plötzlichen Stimmungswechsel gibt er die Sensibilisierung der Ausschussteilnehmer durch einschlägige Fernseh- und Presseberichte an. „Da wurde bei einigen der Eindruck erweckt, die 07er Nummer werde einerseits als Steuerschlupfloch zum Betrieb leistungsstarker Verbrauchtautos genutzt und andererseits von Bastlern, die so ihr nicht zulassungsfähiges Phantasieprodukt auf die Straße bringen.“ Dass diesen schwarzen Schafen tausende verantwortungsbewusste Nutzer gegenüber stünden, werde oft übersehen: In unserem Bundesland liegt die Missbrauchsquote bei rund drei Prozent“, relativiert der Zulassungsspezialist. Doch das ficht die Gegner nicht an, die sich auf eine inhaltliche Diskussion ohnehin nicht einlassen. Deren Argumentation: Es gehe ausschließlich um die Vereinfachung des Zulassungsrechts. Der Deuvet ist bereits alarmiert: „Über unsere Kontakte zu den Verkehrsministerien mehrerer Bundesländer versuchen wir auf

die Vorlage der Arbeitsgruppe Einfluss zu nemen“, erläutert Präsident Martin Kraut die Verbandsstrategie. „Es muss uns gelingen, die Phalanx der 07er Gegner aufzubrechen.“ Doch die ist groß. „13 Bundesländer haben bei der letzten Sitzung gegen das rote Oldtimerkennzeichen Stellung bezogen. Da stehen Hessen, Bremen und Berlin Brandenburg als Befürworter auf verlorenem Posten“, sorgt sich das Ausschussmitglied im Gespräch mit OLDTIMER MARKT. Dabei hatte die Zulassungskommission längst einen praktikablen Alternativvorschlag zum Erhalt der 07er Nummer: die Verankerung im Paragraph 28 der Straßenverkehrs Zulassungsordnung, in dem bereits Kurzzeit Kennzeichen und rote Händlerschilder (06er Nuniiner) geregelt werden. Damit wäre nicht nur der Verschlankung des Zulassungsrechts Rechnung getragen. Endlich würde die Oldie Nummer auch von jenem unglückseligen Schwebezustand der Ausnahmeverordnung befreit und auf eine juristisch solide Basis gestellt. Damit ginge nach aktuellem Planungsstand allerdings auch eine zwingend vorgeschriebene Eingangsuntersuchung auf Verkehrssicherheit für alle Fahrzeuge einher, die mit den roten Wechselschildern bewegt werden sollen. Doch ohne massiven Druck aus der Veteranenszene hat die Alternativlösung der Zulassungskommission wohl kaum eine Chance auf Durchsetzung. „Ich kann nur allen Betroffenen raten, sich mit dem Bundestagsabgeordneten ihres Wahlkreises in Verbindung zu setzen und dort mit Briefen und E Mails auf die Problematik hinzuweisen“, warnt das Ausschussmitglied. Und Deuvet Präsident Kraut setzt nach: „Wenn gar nichts anderes hilft, werden wir in Berlin auf die Straße gehen“.

Text: **Dirk Ramackers**
Illustrationen: **Lothar Krebs**

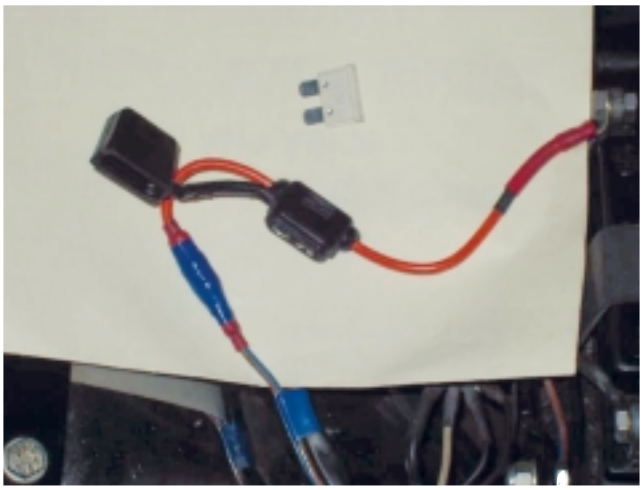
Aus OLDTIMER MARKT 5/03

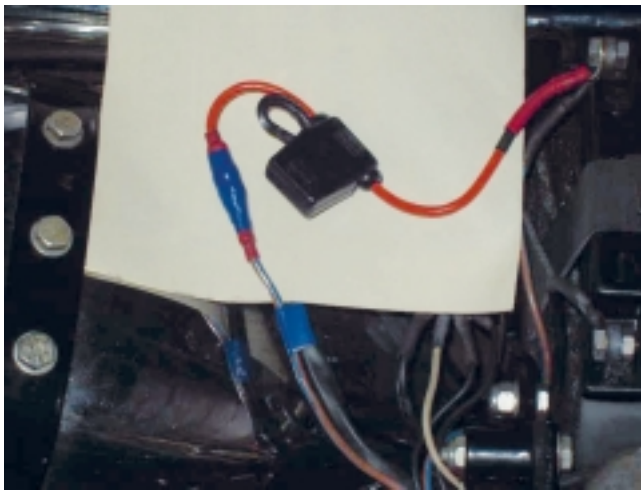


Abteilung: „Fliegende Sicherung“

Als ich mit George auf Vatertags Tour war, hat sich mal wieder ein Kabelende aus dem Sicherungshalter meiner TR6 heraus vibriert. Die Maschine fing das Stottern an und blieb schließlich ganz stehen. Gott sei Dank wurde dieser Fehler schnell gefunden und behoben.
Was blieb war die Unzufriedenheit über diese Sicherungshalter; mal vibriert das eine Schräubchen ganz raus obwohl es nach dem letzten mal mit Locktite gesichert wurde, mal wird das Schräubchen mit der Zeit locker weil es sich im verzinnten Kabelende mit der Zeit „Luft“ geschaffen hat (guter Tipp von Uli: Litzenkabel welches per Schraube unterklemmt werden soll, nicht verzinnen sondern mit Aderendhülse versehen). Also hab ich im heutigen KFZ Zubehör was anderes gesucht und nicht gefunden. Aber im Southern Division Katalog fand ich genau das was mir vorschwebte, ein Sicherungshalter für eine moderne Flachsicherung. Ganz aus gummiartigen Material. Zwei lange Enden 2,5mm Litzenkabel einvulkanisiert macht es einen robusten, vibrationsresistenten Eindruck Ich hab’s eingebaut und fotografiert, natürlich laß ich es euch dann wissen wann sich’s losvibriert hat.

Klaus





Aus dem Internet

Hi All,

After 29 years triumph have won the IOM TT .
Bruce Anstey on a 600 Daytona.

mike hodson, **mike the bike**

Hello Everybody,

vielleicht hilft dies den neuen Triumphs etwas genädiger gegenüberzustehen!

Grins Gruß **Chris**

Hallo everybody,

anbei die neueste Neuigkeit aus der Triumphwelt!!! Triumph gewinnt die Isle of Man wieder !!!
Also , flaggen und feiern verordnet.

Grüße **Klaus**

Subject: RE: triumph hot news
Congratulations!!!!
Gonna have some beers on that this afternoon!
Message from Jan.Van-Denbossche@cec.eu.int on Fri, 6 Jun 2003 09:48:47 +0200

Subject: triton france rally
Hi Every body

I have the pleasure to invites you and all british bike fans at our annual rally.

The rally organised by the Club Triton France will be hold the 15, 16, 17 august 2003 close to Nantes (44) in area of the Muscadet
and counts for the WATOC

(World Association of Triumph Owners Clubs) challenge.

The meeting is open to anyone on a classic British bike, and to members of clubs affiliated to WATOC.

There will be a british bike show, free camping with all sanitary, band on saturday, foods will be provide , ride-out ,trofees, t-shirt, drinks will be at reduced prices...
Rally contact:
Club Triton France
Andre Chardin
9 rue du Potelet
91410 - Dourdan France
tel33 1 64 59 91 01
web: www.triton-france.com
email: nantes2003@triton-france.com

I hope you can forward this message to all our Triumph-friends throughout the World and publish it in your local Triumph Magazine.

Hope to see You all over there!
dede
CLUB TRITON FRANCE
Andre Chardin
Institut d'Astrophysique Spatiale
B,timent 121
UniversitÈ Paris XI
91405 Orsay cedex
tel: 0169858538, fax: 0169858675

Subject: Fw: Concorde rally 2003
Hi Triumph Owners, Just back from Australia and i am seriously thinking of applying to immigrate. Only the thought of missing all our friends in Europe is stopping me at the moment.!

I hope this is the final date!

Mike
----- Original Message -----
From: Alan and Deb Nelson
To: michael hodson
Sent: Saturday, May 17, 2003 4:31 PM
Subject: RE: Concorde rally 2003

Hi Mike,

Hope you are now fit and well

I'm afraid that we have had to bring the **Concorde Rally** forward this year, to
19th - 21st September 2003

We're afraid that this now clashes with the Belgian Bonneville Rally, but we had no choice - the Concorde site owner's daughter is getting married very near to our usual October date, and we had to defer to the wedding arrangements. This has all just been agreed in the last couple of days, so we are now spreading the word and rebooking the band, caterers etc

Best wishes,
Alan Nelson
Treasurer, Bristol Branch
Triumph Owners MCC
e-mail: alan_and_deb@compuserve.com, http://www.tomcc.org

Was zum schmunzeln:

Er & Sie
Er: „Du! Wo steht das Bier ?"
Sie: „Links !"
Er: „Und wo sind die Zigaretten ?"
Sie: „Rechts !"
Er: „Und die Chips ?"
Sie: „Auf der Ablage !"
Er: „Weisst Du, wo die Zeitung liegt?"
Sie: „Ja."
Er: „Kannst Du mir die mal holen ?"
Sie: „Spinnst Du ? Heute liegst Du oben..."

Er & Sie Teil 2
Sie: „Hast du auch deine warmen Socken an?"
Er: „Ja"
Sie: „Deine Handschuhe musst du unbedingt mitnehmen!"
Er: „Natuerlich"
Sie: „Wirst du auch ab und zu an mich denken?"
Er: „Auf jeden Fall"
Sie: „Und fang mir nichts mit anderen Frauen an!"
Er: „Nein!"
Sie: „Versprichst du es mir?"
Er: „HerrGott noch mal! Ich bringe doch nur den Muell runter!"

Kinderwunsch
„Ich muß höllisch aufpassen, daß ich kein Kind kriege !"
„Aber wieso denn ? Dein Mann hat sich doch gerade erst sterilisieren lassen ?"
„Eben drum !"

Ach so
Fred zu seiner Tanzpartnerin: „Haettest Du was dagegen, wenn wir Liebe machen?" „Um Himmels willen - das habe ich noch nie!" „Was, du hast noch nie mit einem Jungen ...?" „Nein, ich habe noch nie etwas dagegen gehabt!"

Bill Gates
Auf einer Wirtschaftkonferenz unterhalten sich der saudische König und Bill Gates.
Sagt der der saudische König:
„Der Ölpreis ist seit Jahren so hoch, ich hab so viel verdient, ich könnte die ganze Welt kaufen."
Antwort von Bill Gates:
„Ich verkaufe aber nicht"

So, dass war's **Walter**

MAD MONGREL!
(verrückter Bastard!)

Von David Dewhurst, aus Classic Bike 10/95

Metisse ist das französische Wort für Bastard, aber Rick Doughty's 750er Rickman Triumph MK III ist alles andere als einfach nur irgend ein Mischling!

Die Jungspunde in ihren neonfarbenen Motocross-Klamotten lachen über den alten Kerl mit seinem offenen Helm und seiner Lederjeans. Er fährt ein antikes Motorrad, von dem sie noch nie gehört haben, und er will ein Rennen fahren!

Sogar der Bursche auf seinem Kawasaki KX 500 Crosser glaubt an einen Scherz. Aber der alte Mann ist hier, weil er's wissen will. Sie stellen sich nebeneinander an die Startlinie, und mit einem kurzen Nicken lassen beide die Kupplung kommen. Der Zweitakter kreischt, der Viertakter brüllt, und die pickelgesichtigen Jungen reisen vor Staunen sprachlos die Münder auf - ist ihr bisher unbesiegter Häuptling doch von einem 30 Jahre alten Stück Motorradgeschichte versägt worden!

Diese Begegnung auf der Glen Helen Rennstrecke etwas außerhalb von Los Angeles wird von Rick Doughty's sieggewohnter 750er Triumph Rickman MK III gewonnen. Diese besondere Maschine hat Rick bereits dreimal in Folge zum Titel in der AHRMA Sportsman Open Twin Klasse verholfen. Einige mögen nun meinen, daß dies eine typische amerikanische Übertreibung sei, eine Fahrt wird jedoch jeden davon überzeugen, daß Leistung durch nichts zu ersetzen ist. Es war aber nicht so, daß dieses frühe Erzeugnis der Rahmenschmiede von Don und Derek Rickman so zu Rick Doughty gekommen ist. Als Rick, der Besitzer von Vintage Iron im kalifornischen Fresno, die Maschine 1990 erwarb, war er von der Leistung des 650er Triumphmotors enttäuscht. Er vermißte den Überschuß an Power, den Amerikaner in jeder Form des Motorsports mögen. Doughty wußte, daß hier nur ein 750er Motor Abhilfe schaffen würde, und er fand einen Standard Motor, den er in den Rahmen hängen konnte. Nicht, daß der original 750er genug Leistung gehabt hätte ...

Der Wunsch nach mehr Geschwindigkeit führte Rick und seinen Mechaniker Bill West auf eine ziemlich teure Einkaufstour, sie erwarben einen Chantland Aluminium-Zylinderblock, Arias Kolben, Megacycle Nockenwellen, einen 34 mm Mikuni Vergaser, eine Leichtmetall-Kupplungsnabe, ein eng abgestuftes Vierganggetriebe und ein Motoplat Zündsystem. In Verbindung mit einem strömungsgünstigen Optimieren des Zylinderkopfes und einem sehr sorgfältigen Zusammenbau erhielt Rick genau das, was er suchte.

Instant Power an der Kupplung macht es kinderleicht.

Angesichts dieses Leistungspotentials machte Rick sich nun auf die Suche nach entsprechenden Fahrwerks- und Federungskomponenten. Eine Ceriani-Gabel erhielt bei Vintage Iron neue Dämpferventile, und neue Federn mit einer Federrate von 23lb wurden eingebaut, um mit den hinteren Alu-Federbeinen von Works Performance zu harmonieren. Die Felgen stammen von Sun und wurden im Hinterrad mit einer CZ Nabe und im Vorderrad mit einer Yamaha YZ Bremstrommel eingespeicht. Die Reifen wiederum wurden bei Dunlop hergestellt. Bei der Fertigstellung hatten die

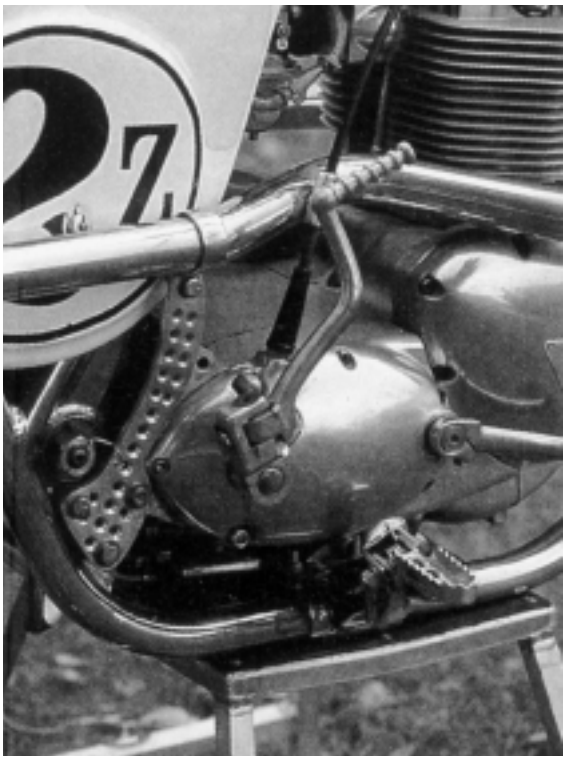
Leute bei Vintage Iron bereits über 20.000 $ in die 285lb (ca. 130 kg) schwere Maschine gesteckt. Sie begannen sich zu fragen, ob sie das denn wert sei!

Dual rate Works Performance shocks are up to the job. Note alloy brake actuating arm.

Sie brauchten sich keine Sorgen zu machen. In dem Moment, in dem man dem modifizierten Honda CR 500 Kickstarter einen heftigen Tritt verpaßt und das perfekt gleichmäßige Laufgeräusch des Motors hört, weiß man direkt, daß in seinem Inneren alle Teile außergewöhnlich gut zusammenarbeiten. Mit einem kleinen Dreh an dem Magura Gasgriff produziert man ein Brüllen, das einem ein Zittern über den Rücken schickt - und Vibrationen, die alle restlichen Knochen durchschütteln. Der Motor reagiert bei allen Geschwindigkeiten sehr spontan auf den Gasgriff. Einige Reaktionäre mögen über den Mikuni Vergaser fluchen, aber die Dinger sind einfach nicht zu schlagen.

Die Kontrolle der Leistung der Triumph ist sehr wichtig; wenn so viel zur Verfügung steht, kann man sich leicht überschlagen. Während der Aufwärmrunden findet man im unteren Drehzahlbereich überraschend viel Power, die Leistungsentfaltung im mittleren Bereich ist jedoch schlicht überwältigend! Rick schätzt, daß das Biest Drehzahl braucht. Sie ist anders als jedes andere Geländemoped, das ich je gefahren bin, einschließlich meiner eigenen 500er Rickman-Triumph MK IV. Also gebe ich ihr Drehzahl und die Strecke fliegt schneller unter mir dahin, als ich eigentlich will. Die 750er beschleunigt so brutal, daß ich ständig am schalten bin.

Bei diesen Geschwindigkeiten kommt die erste Kurve viel zu schnell, und die Kombination von CZ- und Yamaha Bremsen ist eine willkommene Verbesserung gegenüber den serienmäßigen Rickman Naben aus Magnesium. Mit wenig Zug und viel Gefühl ist es ein leichtes, die Rickman abzubremsen und in eine neue Richtung zu lenken. Nachdem sie wieder auf Kurs liegt, kann der Gasgriff aufgerissen werden und die 285lb Leichtmetall und Reynolds-Rohr fliegen die nächste Gerade entlang. Ein guter Fahrer mit genug Praxis kann diese Leistung auskosten, aber während meines Tages auf diesem Motorrad habe ich mehr als einmal den Eindruck, daß die Rickman mehr, viel mehr leisten kann als ich zu fahren in der Lage bin.



Spezielle Auspuffhalterung am Rahmen befestigt.

Zum Glück arbeiten die Federelemente gut. Die Maschine fährt sich besser, als die Federwege von 7“ (knapp 18 cm) vorne und 4“ (10 cm) hinten vermuten lassen. Tatsächlich zeigt die MK III ein leichtes und modernes Fahrverhalten, mit einer leichtgängigen Kupplung und sensiblen Bremsen, wie ich es nur von einer modernen Maschine erwartet hätte. Dieses Verhalten hebt sie von vielen Mitstreitern ab. Wenn die Startbarriere fällt, ist es die Motorleistung, die die Metisse vor allen anderen fahren läßt. Auf der richtigen Strecke ist sie unschlagbar schnell.

Dieser Punkt wird von den drei Meistertiteln in Folge unter Beweis gestellt. Man muß nur die alten Burschen in ihren Lederjeans und den offenen Helmen fragen. Sie waren von der Geschwindigkeit der Triumph Rickman MK III genauso begeistert wie die neonfarben gekleideten Teenager.

Die Rickmann Motorradschmiede ...

Wenn ein Motorradhersteller seine Produkte nach einem Hund benennt, provoziert er geradezu unschöne Vergleiche, ist Metisse doch die französische Bezeichnung für einen weiblichen gemischten Straßenköter! Viele Käufer der von Don und Derek Rickman gebauten Maschinen glaubten jedoch, der Name beziehe sich auf jenes Teil, das bei Hundedamen fehlt.

Die Story begann 1958. Die Rickmänner waren zufrieden, da mit ihren BSA Gold Star Scramblern der Gewinn der Geländemeisterschaft in Sicht schien. Sie wollten aber noch schneller sein. Also setzten sie sich jenem Winter mit dem bekannten Triumph Tuner Tiny Camfield zusammen und modifizierten zuerst mal ihre Gold Star Rahmen. Sie entfernten unnötige Halterungen und Bleche und fertigten durchlöcherte Halteplatten an. Die BSA Motoren wurden zugunsten von Triumph T 100 Triebwerken mit 500 ccm entsorgt, die BSA Primärantriebe und die Getriebe wurden beibehalten. Camfield überarbeitete die Twins, um das Leistungsband zu erweitern und im unteren Drehzahlbereich mehr Dampf zu haben. Die Gabeln wurden von Norton übernommen (Seht dazu auch den Bericht über die Hobbs Tribsa in der News Nr. 14! Der Übers.).

Nun wollte jeder sowas fahren, und bald schon hatten die Rickmans ein florierendes Geschäft. In den frühen 60ern begannen die Rickmans, ihre eigenen Rahmen zu entwerfen, und die Alutanks wurden durch Glasfiberteile ersetzt. Dieses Material wurde auch für die Sitz/Schutzblecheinheiten verwendet und bald von anderen Herstellern übernommen.

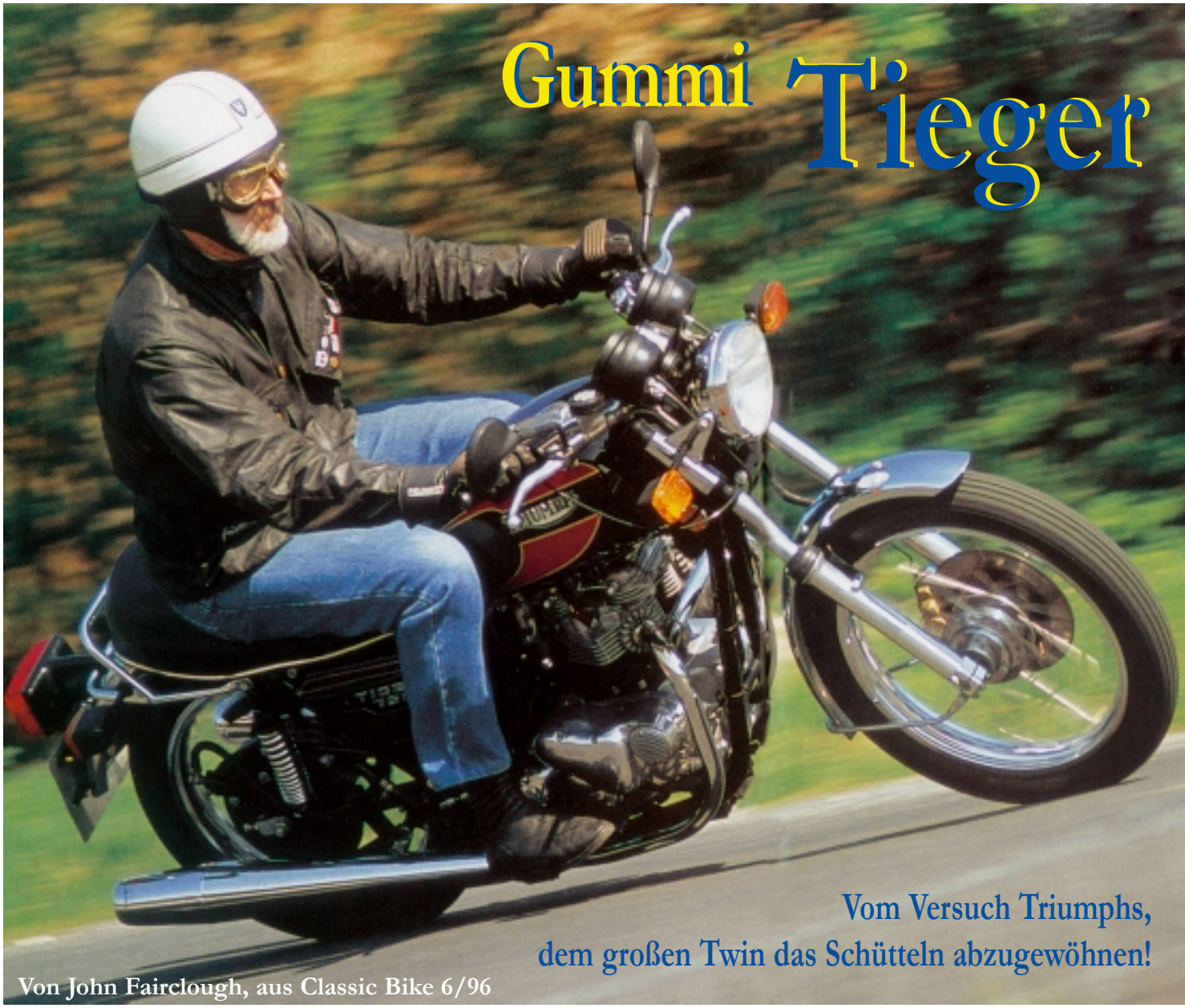
Man behielt die Triumphmotoren bis 1962, als die Rickman MK III M vorgestellt wurde - der Matchless G 80 CS-Motor wurde in den MK III-Rahmen eingebaut, der gleichzeitig auch als Öltank diente. Man verwendete Matchless Motoren, da bei Triumph ein Lieferengpaß bestand, außerdem waren die Rickman Brüder vom Matchless-

Fahrer Dave Curtis beeindruckt. Die MK III M hatte eine Norton Roadholder Gabel, anstelle der Manx-Teile, die bei den frühen Triumph-Rickmans zur Verwendung kamen.
Beim ersten Einsatz der MK III M, dem National Cotswold Scramble am 23. Juni 1962, belegte Derek den dritten Platz, und Don schaffte mit einer von einem Triumphmotor angetriebenen MK III T den ZWEITEN Platz!!! Im folgenden Jahr fertigten sie für ihre Kundschaft ungefähr 100 Rahmenkits. 1965 bauten die Rickmans in ihre eigenen Maschinen wieder Triumphmotoren ein. Bei der Verwendung eines 500 ccm T 100 Motors brachte die Maschine 260lb (ca. 118 kg) auf die Waage, und selbst unter Anwendung aller Tricks war eine Matchless-Metisse mit mindestens 288lb (ca. 131 kg) deutlich schwerer (Ha!! Von wegen Einzylinder und leichter! Der Übers.). Anstelle des eher gebräuchlichen 21“ Vorderrades fuhr man eine 19“ Alufelge auf einer Bultaco-Radnabe. Auch die Gabeln und Gabelbrücken waren von Bultaco, sparten sie doch 7lb (ca. 3,2 kg) an Gewicht. Die vernickelten Rahmen wurden zum Kennzeichen der bei Rickman gefertigten Motorräder.
Ab 1965 wurden auch 250er Bultaco Metisse gebaut, und es gab die ersten Rahmenkits für Straßen- und Straßenrennmaschinen. Um 1968 waren die MK III-Rahmen erhältlich für Triumph T 100 oder T 110-Motoren - mit BSA- oder AMC-Getriebe - es gab Rahmen für T 120, Matchless G85CS, Norton Twins und für Triumph T 100 A-Motoren. In diesem Jahr gewann Derek die europäische 750er Motocross Meisterschaften.
Im Jahr 1969 führte ein Kontakt mit Weslake zu einem 500 ccm Umrüstsatz für die 441 ccm BSA Victor. Es handelte sich dabei um mehr als einen einfachen Aufbohrsatz, er enthielt auch einen neuen Zylinderkopf mit einem flachen Brennraum und einem geänderten Ventilwinkel, um das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zu verbessern. Mit diesem Kit versuchte man, alte, schwere und überholte Viertaktsingles wieder ins Rennen zu bringen. Die Produktion von Mopeds und Rahmenkits ging in der Fabrik in New Milton in Hampshire in den 80er Jahren zurück, der Ausstoß an Glasfiberteilen und Kitcars blieb konstant.

Die Metisse Rahmen werden inzwischen von Pat French (0117 9600893) hergestellt, und ein MK III mit Anbauteilen kostet ca. 1463 Pfund. Don und Derek Rickman fungieren heute als Berater für zwei Kitcar Hersteller.

Nach zwei „normalen“ Umbauten - Hobbs Tribsa und Rickman MK III - lest Ihr in der nächsten News, was eine Grumph ist.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**



Gummi Tieger

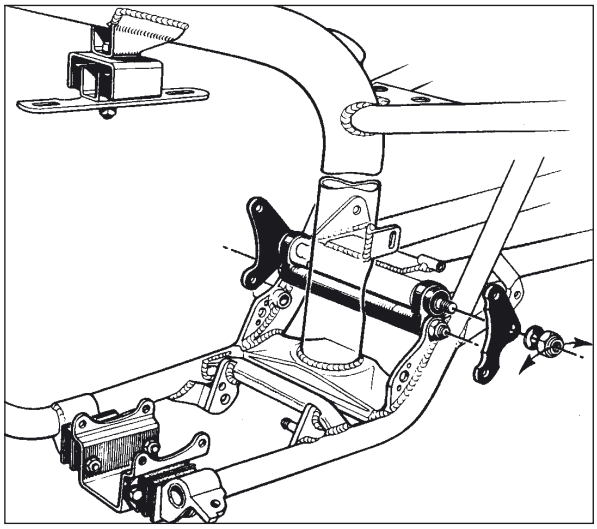
Vom Versuch Triumphs, dem großen Twin das Schütteln abzugewöhnen!

Von John Fairclough, aus Classic Bike 6/96

Ich hab' keine Chance, die donnernde 900er Ducati SS einzuholen, aber die Verfolgung der Duc überzeugt mich davon, wie gut dieser 744 ccm Twin, dessen Ursprung eigentlich bis in die 30er Jahre zurückreicht, tatsächlich geht.

Nicht zum ersten Mal erreicht der Tacho die 95 mph-Markierung (ca. 152 km/h) - eine Geschwindigkeit, bei der keine Vibrationen dem Fahrer oder Fahrzeugteilen zu schaffen machen! Normalerweise kommt das Fahren in diesem Geschwindigkeitsbereich dem Bedienen eines Preßlufthammers gleich, bei dieser Maschine ist durch den AV - Anti Vibration - Rahmen jedoch alles anders.

Die destruktiven Lebensäußerungen des Motors werden durch eine Gummilagerung zwischen den Rahmenrohren unter dem Getriebe aufgefangen, eine weitere schwingungsdämpfende Halterung verbindet den Zylinderkopf mit dem Rahmenoberrohr. Eine hinter dem Rahmenöltank liegende drehbar gelagerte Buchse, die mit Halteblechen an den hinteren Enden der Motor-Getriebeeinheit befestigt ist, trägt auch die Schwingenlagerung. Diese Konstruktion erlaubt es der Motor-Getrieebeeinheit und der damit verbundenen Schwinge, in Verbindung mit der Gummilagerung um die Halterung als Drehpunkt vor- und zurück zu schwingen, verhindert aber zuverlässig ein seitliches Bewegen (Schaut Euch die Zeichnung auf der nächsten Seite an! Der Übers.). Tatsächlich schwingt der Motor aber auf und ab und hat daher an der Vorderseite des Kurbel-gehäuses auch keine Verbindung zum Rahmen, hier wurde ein Stück Rohr zwischen die Unterzüge geschweißt, um diese miteinan-



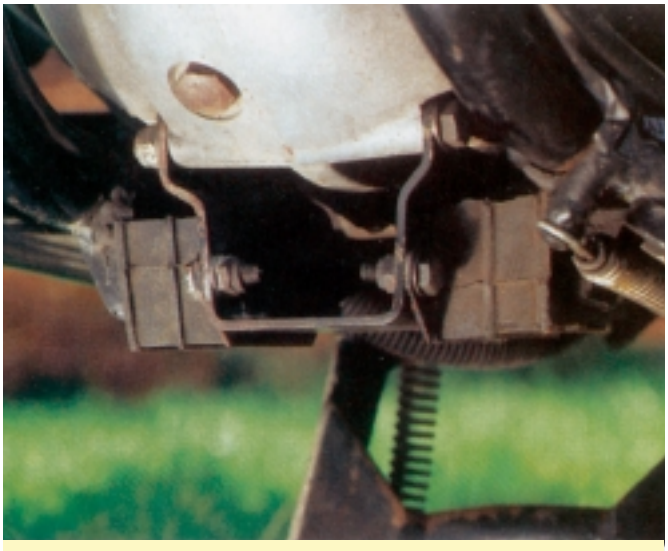
der zu verbinden und so zu stabilisieren.

Das AV-System macht den Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 90 mph (96 bis 144 km/h) im großen Gang fast frei von Vibrationen. Bei 70 mph bei 4000 Touren läuft die Maschine perfekt!

Es ist kein Unterschied, ob man nun mit 80 (ca. 130 km/h) oder mit Topspeed von 105 mph (176 km/h) fährt - vom Fahrtwind und der Sitzhaltung mal abgesehen! Manchmal geht ein eher leichtes Zittern durch Tank und Lenker, und das Bild in den Rückspiegeln verschwimmt etwas, aber das Leistungsvermögen des Motors kann jederzeit voll ausgekostet werden. Ein wahres Fest!!

Auch im unteren Bereich fehlen die Vibrationen. Es geht ein Schütteln durch die Tiger, aber die niederfrequenten Schwingungen bei niedrigen Drehzahlen sind den hochfrequenten und zerstörerischen Vibrationen allemal vorzuziehen. Bei 2000 Umdrehungen schüttelt alles: der Tank, der Rahmen und der Fahrer. Sogar die Sicht des Fahrers leidet unter dem Stampfen. Dann wird alles ruhig, von einem leichten Kribbeln bei 3000 Touren mal abgesehen. Beim Gasgeben oder Gaswegnehmen spürt man noch ein leichtes Rucken des Motors in seinen Gummilagern, durch einen sensiblen Umgang mit dem Gasgriff läßt sich aber auch das kontrollieren.

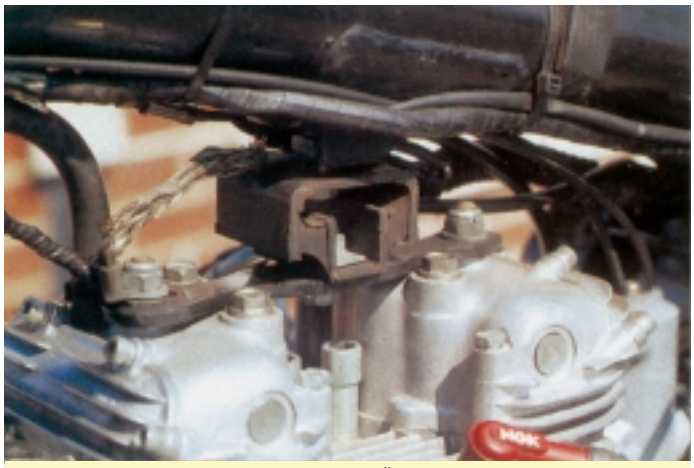
Die AV-Tiger bietet keine weiteren Überraschungen. Das Handling und der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten sind wie erwartet auf hohem Niveau. Die Federung erledigt ihren Job, man kann sie eigentlich vergessen. Die Schräglage in Linkskurven wird sehr früh vom Ausleger des Hauptständers begrenzt - ein altbekanntes Triumphproblem. Rechtskurven machen mehr Spaß, bis irgendwann die Bolzen der Auspuffschellen mit der Fahrbahn Kontakt aufnehmen. Die schräg abgeschnittenen Fußrasten bringt man nicht so schnell zum Aufsetzen, ebensowenig erreicht man die Haftungsgrenze der hervorragenden Metzeler-Reifen. Die Spurhaltung des Hinterrades zeigt beim Gasgeben in Schräglage etwas eher Schwächen als bei einer normalen T 140, das liegt aber wohl mehr an den nicht mehr ganz frischen hinteren Stoßdämpfern als an der Gummilagerung des Antriebs. Andere Attribute entsprechen denen einer normalen Tiger. Die Bremsen passen zur Leistung des Motors. Ich vermisse eigentlich nie die zweite vordere Bremsscheibe, obwohl man bei hartem Bremsen schon den Eindruck gewinnt, daß die Anlage an ihre Grenzen stößt. Die Triplex-Primärkette verdient keine Auszeichnung für besondere Laufruhe, in Verbindung mit der guten Kupplung und dem hervorragenden Getriebe kommt sie ihrer Aufgabe ausreichend gut nach. Der in Indien hergestellte TSV E-Startmotor tut auch seinen Dienst, der Kickstarter wird nur benötigt, um die Kolben bei kaltem Motor zu bewegen. Ansonsten ist der E-Starter immer ausreichend.



AV Triumph ist eine Entwicklung von Bernard Hopper's Isolastic design. Die Motorbefestigung ist anders wie bei der Commando

Eine Lucas Rita-Zündung sorgt für den nötigen Zündfunken, und der einzelne Amal Concentric 930-Vergaser sichert einen gleichmäßigen Leerlauf und eine saubere Gasannahme des Motors.

Die Armaturen wirken klotzig, und die Griffgummis sind bequemer, als sie aussehen. Über die bis 150 mph und 8000 Umdrehungen reichenden Veglia-Instrumente gibt es nichts Besonderes zu bemerken. Das



Eine flexibele Kopfbefestigung ist am Ölrahmen befestigt. der Gummi macht aus Meriden's Bestem was weicheres als eine Polizei-BMW.

gilt auch für die Sitzposition, die für ein Motorrad der 80er Jahre eher altmodisch scheint. Man sitzt aufrecht im Wind, obwohl man bei der Tiger das Gefühl hat, mehr in der Maschine integriert als darauf zu sitzen. Sogar die relativ hohe Sitzposition wegen des oif-Rahmens (Oil in Frame) ist kein Problem. Selbst nach einem ganzen Tag auf dem Motorrad ist man bereit für mehr, und das kann man von einer Triumph eigentlich nicht immer behaupten.

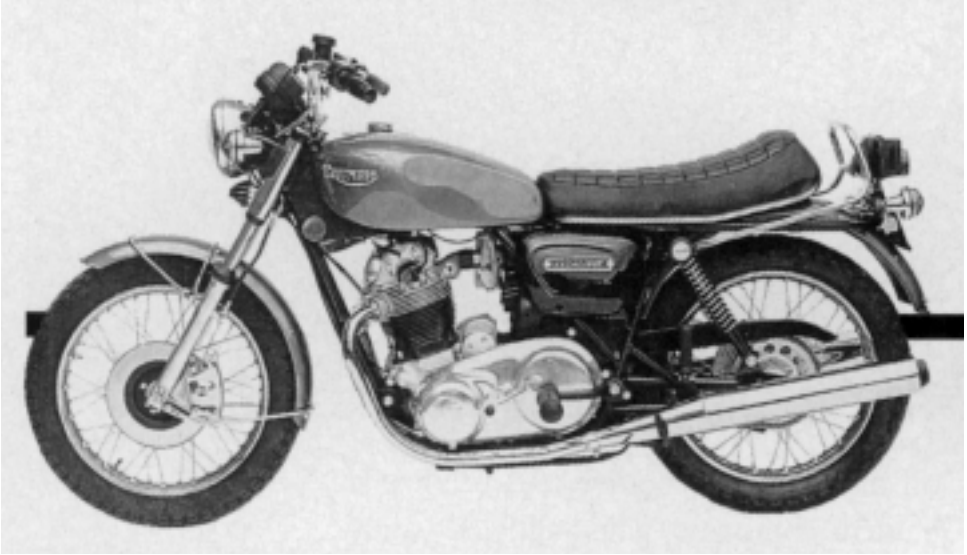
Die Eigenschaft des AV-Fahrwerks, viele pannenfreie Meilen zu gewährleisten, ist jedoch nicht so ausgeprägt, wie dies auf dem ersten Blick erscheint. Die Konstruktion der Motor/Schwingenlagerung mit ihren 6 Schmiernippeln sieht nicht direkt vertrauenerweckend aus, und die regelmäßige Verwendung dieser Schmiernippel garantieren auch nicht unbedingt, daß die Buchsen und Distanzscheiben mehr als 3000 Meilen (4800 km) ohne größere Demontage auskommen. Diese Stelle unterliegt doppelter Beanspruchung, die Halterung der Schwingenlagerung ist selbst wieder um eine Achse beweglich gelagert. Es kursieren einige Horrorgeschichten über AV-Rahmen, die so übel aus der Spur waren, daß sie zersägt und wieder neu geschweißt werden mußten. Ein unvermeidbarer Schwachpunkt ist die Änderung des Radstandes um bis zu ½ Zoll, wenn die Motor/Getriebeeinheit sich in ihrer Aufhängung bewegt. Daraus resultiert ein erhöhter Verschleiß der Kraftübertragung. Diese wechselnde Belastung fördert sicher nicht die Lebensdauer von Zahnrädern und Ketten, auch die Lager im Getriebe leiden darunter.

Undichte Stellen an Motor und Getriebe können außerdem dafür sorgen, daß Öl an die Gummilagerung unterhalb des Getriebes gelangt. Das Gummi quillt auf, und die Aufhängung oberhalb des Zylinderkopfes muß mehr Belastung übernehmen, als die Konstrukteure eigentlich vorgesehen hatten . . .

Solche Probleme können den Liebhaber eines klassischen Motorrades, der nur relativ wenig fährt, aber nicht abschrecken. Wenn man ein Freund der Twins aus Meriden ist und die Meilen nur gelegentlich - dafür aber schnell und komfortabel - abspulen will, sollte man eine AV-Maschine in die engere Wahl einbeziehen. Eine Fahrt auf ihr könnte die Meinungen über Motorräder mit starr aufgehängtem Motor radikal ändern.

Der AV-Rahmen der Triumph basiert auf einem Entwurf von Bernhard Hopper, einem ehemaligen Entwicklungsingenieur von Norton-Villiers, der auch an der Konzeption der Isolastic der Norton Commando beteiligt war. Er gründete 1975 eine eigene Firma, und zwei Jahre später bot er verschiedenen Motorradherstellern eine Alternative zur Isolastic an mit dem Codenamen System 360. Einer dieser Hersteller war Triumph in Meriden. Während es bis März 1979 dauerte, bis man bei Triumph Interesse an diesem Konzept zeigte, benötigte Hopper nur zwei Monate, um eine von Triumph gelieferte TR 7 V Tiger umzurüsten und wieder zurückzuschicken. Die Gummi-Tiger produzierte weniger Vibrationen am Lenker, an den Fußrasten und am Sitz als eine 800er BMW. Wegen der Rückzahlung von Krediten an die Regierung konnte man sich in Meriden bis 1981 nicht mehr mit der AV-Tiger beschäftigen. In

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



Excalibur: Norton 650er Motor gummigelagert in einem Triumphrahmen

Trisolastic:: 900cc Trident-Motor mit Gummi eingebaut in einen Norton Rahmen

diesem Jahr wurde die Firma in eine GmbH umgewandelt und hatte wieder etwas Luft, um sich mit Neuem zu befassen. Dazu gehörte auch das AV-Projekt, in dem man eine günstige Möglichkeit sah, dem großen Twin etwas von seinen schlechten Manieren abzugewöhnen.

Der Polizei zu beweisen, daß die Triumph besser sei als eine BMW sei, erschien ein guter Einfall zur Umsatzbelebung. Daher wurden also 41 Polizeimopeds mit dem AV-Rahmen gebaut. Überraschenderweise - wenn man bedenkt, welchen Streß zwei Vergaser verursachen können - wurden alle diese Motorräder als T 140 ES Executive Bonneville ausgeliefert, inklusive der besonderen Optionen wie den 32 mm Bing CD-Vergasern anstelle der 930er Amal, der doppelten Scheibenbremse vorne und der Gußräder der Marke Morris. Besondere Ausstattungsmerkmale der Polizeimaschinen waren außerdem der verstärkte Hauptständer, eine Verlängerung am Seitenständer und eine größere Batterie.

Einige Polizeitruppen, wie die in South Yorks(hire), die Triumphs Entwicklungschef Brian Jones bei der Weiterentwicklung des AV-Konzepts unterstützten und halfen, waren von den Maschinen begeistert. Andere jedoch, wie die Sheriffs aus Derbyshire, waren überhaupt nicht zufrieden (Triumph fahrn und noch Kohle dafür kriegen - so gut hätte ich's auch gerne mal! Der Übers.). Ihr Chefkonstabler bemängelte an den AV-Triumphs den mangelhaften Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten, die schlechte Arbeit des Getriebes - und haltet Euch fest - die üblen Vibrationen!!!

Der Redakteur der Zeitschrift Motorcycle Weekly, Bob Currie, reagierte in der Ausgabe vom 6. Februar 1982 auf diese Vorwürfe mit einer engagierten Plädoier für der AV-Triumph. Leider konnte er damit nicht mehr viel erreichen: 1982 war das letzte Jahr für Triumph, und die Vorhänge fielen nun sehr schnell (Wer weis eigentlich, wann der Vorhang genau fiel? Ich habe mir im Februar '83 noch eine krachneue Bonnie angeschafft. Der Übers.). Nur eine Handvoll ziviler Executive-Bonnies und einige wenige 750er TSS wurden noch mit dem AV-System gebaut, bevor das Geld dann endgültig alle war.

Etwas für das Wochenende, sir?

Die meisten Leute bringen „Gummi" mit Geburtenkontrolle in Verbindung, bei den Überresten der britischen Motorradindustrie ging es jedoch um die Möglichkeit, mit dieser Substanz das Leben veralteter Motorräder zu verlängern. Diese Verjüngung betraf in erster Linie Norton's Paralleltwin. Die Vorstellung der Commando im

Jahre 1967 erlaubte es, den alten Atlas-Motor und das AMC-Getriebe weitere 10 Jahre zu verwenden. Ebenso wie bei dem AV-System von Triumph waren Motor und Getriebe als eine Einheit in Gummi im Rahmen aufgehängt. Die Isolastic von Norton unterschied sich von dem Triumphsystem durch unterschiedliche Aufhängungspunkte, außerdem war die Schwinge zum Hinterrad nicht am Rahmen gelagert. Daher wurde durch eine zu große Lücke zwischen dem Rahmen und den Gummibuchsen - über 0,010 Zoll - die Radflucht beeinträchtigt und das Fahrverhalten der Maschine verschlechtert. Eine zu stramme Einstellung sorgte dafür, daß verstärkt Vibrationen in den Rahmen übertragen wurden. Das regelmäßige Ausdistanzieren der Gummilagerung - bei der MK III mit einstellbaren Buchsen - war eine Aufgabe, vor der Commando-Fahrer sich gerne drückten!

In den frühen 70ern beschloß man bei NVT, das Isolastic-Konzept weiter auszuweiten. Ein aufgebohrter T 160 Motor wurde in einen Commando-Rahmen eingebaut. Die Maschine erhielt den Namen „Trisolastic“, schaffte es aber leider nicht bis zur Produktionsreife. Die gleiche Entwicklungsabteilung in Kitts Green befaßt sich mit zwei weiteren vom 499er B 40-Motor angetriebenen Isolastic-Projekten: eines davon hatte den Rahmen der BSA B 40, während das andere intern P 92 genannte Projekt einen Triumph Bandit-Rahmen verwendete.
Ein anderer Prototyp war die Triumph Excalibur, mit einem 650er Norton-Twin, der im Stil der Norton leicht nach vorne geneigt in Gummi gelagert in einen Triumph-Rahmen eingebaut worden war (Auf Bildern sieht das Teil aber aus wie ein Norton-Motor in einen Norton-Rahmen - beachtet die Stellung der Federbeine und das Rahmenrohr, das vom Bereich der Schwingenlagerung bis unter den Tank führt. Von Triumph sind jedoch Gabel mit Bremse und Vorderrad sowie der T 160-Tank. (Vielleicht kann ich noch mehr über des Ding rausfinden . . . Der Übers.)
Ansonsten folgten keine weiteren Anstrengungen in diese Richtung, und für die englische Mopedindustrie war es sowieso zu spät, um noch mal zurückzuschlagen! (Im Text soll jetzt noch was über gummigelagerte Japaner folgen, aber ich dachte, das schenk’ ich mir. Interessiert eh keinen!!! Der Übers.)

In der nächsten News lest Ihr über eine weitere interessante Möglichkeit, den Zweizylindern aus Meriden das Schütteln abzugewöhnen.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Motorentuning für die Triumph Trophy 1200

An sich sind 102 PS der Triumph Trophy 1200 nicht von schlechten Eletern, wer aber schon mal den Leistungsüberfluss einer Yamaha FJR 1300 probieren durfte, für den wird jedes PS weniger fad schmecken. Aber zum Glück gibt es für uns Triumph- Enthusiasten seit der Einführung des Triumph- Baukasten-Systems alles was das Herz begehrt. Alles passt zu allem, und so kann auch die Trophy auf den technischen Stand einer Daytona gehoben werden. Es gibt das Tuning in zwei Preis- und Ausbaustufen.

Für ca. 350 Euro wid der Luftfilter durch ein K&N-Sportluftfilter der Daytona ersetzt. Die hinteren Ansaugtrompeten des Filtersystems werden entfernt und die Vergaserbedüsung komplett neu abgestimmt. Hiermit erreicht die Trophy 1200 etwa 110 PS. Besonders im oberen Drehzahlbereich wird sie viel spriziger und ein Schmankerl dazu, der Kraftstoffverbrauch wird deutlich weniger als in der Serienversion.
Für ca. 2000 Euro wird der Trophy-Motor komplett auf den Stand der Daytona 1200 umgerüstet, mit bis zu 147 PS. In dem Paket sind neue Kolben, Nockenwellen, Vergaser sowie die Überarbeitung der Kanäle enthalten.

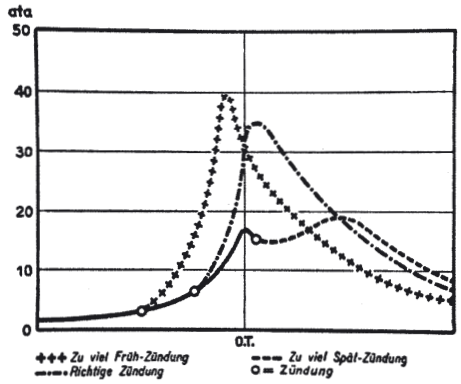
Infos bekommt Ihr über eueren örtlichen Triumph-Dealer. **Walter**

Walter's Technikreport

Zündzeitpunkt und ein Verbrennungsverlauf!

Anders als Diesel's Selbstentzünder brauchen Otto's Motoren neuerdings auch die Unterstützung eines zündenden Funkens, sollte das Kraftstoff Luft Gemisch hierzu bewegt weden eine Triumph oder möglicherweise ein anderes Fahrzeug anzutreiben. Entscheidend ist hierbei der Zeitpunkt der Zündung, immer bezogen auf die Stellung der Kurbelwelle und des Kolbens, der sogenannte Zündzeitpunkt. Ein für Laien wohl naheliegender Gedanke, dass der Zündzeitpunkt idealerweise im OT des Kolbens liegen muss, dann ist das Gemisch ja am höchsten verdichtet, ist leider völlig falsch. Das Kraftstoff Luft Gemisch entzündet sich nicht sofort komplett, es benötigt dazu eine gewisse Zeit. Wie lange das genau dauert hängt von verschiedenen Faktoren wie Brennraumform, Verdichtung, Drehzahl und Mischungsverhältnis ab. Damit kurz nach dem obersten Totpunkt der höchste Verbrennungsdruck erreicht wird (genau das ist gewünscht), muss die „Entzündung" bereits eingeleitet werden, kurz bevor der Kolben den OT erreicht. Es ist also eine Frühzündung nötig, die gewöhnlich in Kurbelwellenwinkelgraden angegeben wird, manchmal auch in Millimeter Kolbenweg. Bei niedriger Drehzahl durchläuft die Kurbelwelle einen relativ geringen Kurbelwinkel zwischen der Zündung und der vollständigen „Entzündung" des Gemischs. Je schneller sich die Kurbelwelle aber dann dreht, desto größer ist der Weg, also der Kurbelwellenwinkel, den sie in dem Zeitraum zurücklegt. Die Erkenntnis liegt dann auf der Hand: Bei höheren Drehzahlen ist ein früherer Zündzeitpunkt nötig, mehr Frühzündung. Die nötige Zündverstellung übernahm in alten Zeiten der Fahrer über Hebel an Lenker oder Lenkrad, später kamen automatische Fliehkraftregler am Zündverteiler oder der Grundplatte der Zündung, die oft noch durch eine zusätzliche Unterdruckverstellung unterstützt wurden. Was passiert aber eigentlich, wenn die Zündverstellung nicht ordentlich arbeitet? Ist die Frühzündung so groß, dass das Gemisch bereits brennt, während es vom hochgehenden Kolben noch weiter verdichtet wird, addieren sich Verdichtungsdruck und Zündungsdruck so, dass schon bevor der Kolben seinen OT erreicht, eine hohe Druckspitze entsteht. Akustisch macht sich dieses durch das bekannte „Klingeln" oder „Klopfen" bemerkbar (kennt man beim Einsatz von Benzin mit zu geringer Oktanzahl in hoch verdichteten Motoren). Das Hauptproblem von zuviel Frühzündung: Ohne dass ein Leistungsgewinn erzielt wird, wird der gesamte Kurbeltrieb enorm hoch belastet, und der Motor wird sehr heiß. Aber auch ein zu später Zündzeitpunkt tut dem Motor und der Leistungsentfaltung alles andere als gut. Wird die Verbrennung nämlich weit nach hinten verschoben, also in den Arbeitshub verlagert, kann es zu einem „Nachbrennen" im „Silencer" kommen, in dessen Folge der Motor besonders heiß wird, mit allen gefährlichen Folgen. Außerdem birgt die Spätzündung immer einen Leistungsverlust in sich; der höchste Zünddruck entsteht bei ihr erst, wenn der Kolben während seines Arbeitshubs schon wieder auf dem Weg nach unten ist. Durch die Vergrößerung des Raumes verliert der Zünddruck natürlich erheblich an Wirkung. Nur in einem Fall kann Spätzündung erwünscht sein: Beim Starten des kalten Motors kann sie verhindern, dass er „zurückschlägt" (Kickstarter zum Beispiel).

Der richtige Zündzeitpunkt ist fünf bis zehn Grad Frühzündung bei Leerlaufdrehzahl.



Das Diagramm verdeutlicht den Druckverlauf im Zylinder bei verschiedenen Zündzeitpunkten.

So das wars erst mal, soviel zur Technik, nächstes mal was lyrisches. **Walter**

Termine 2003

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

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

UNABHÄNGIG
UND ÜBERREGIONAL,
DER CLUB FÜR ALLE
TRIUMPHFAHRER.

Neumitglieder:

Als Neumitglied begrüßen wir:

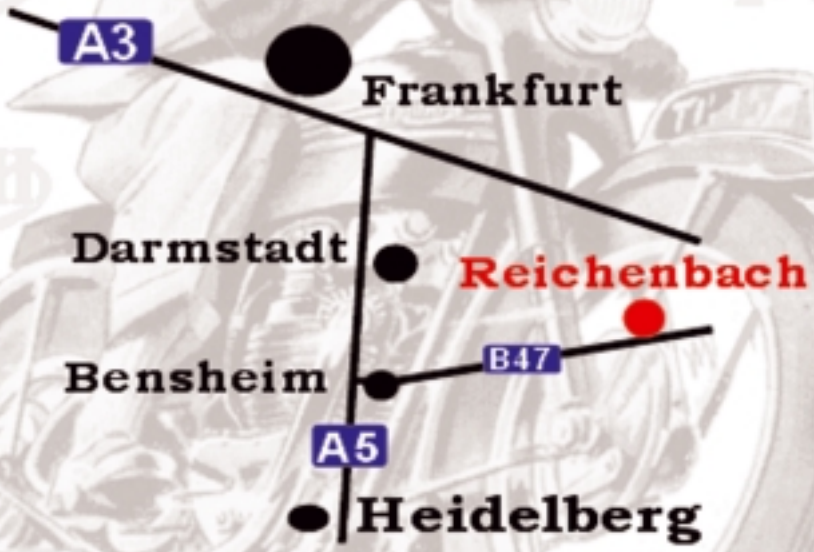
Rüdiger Ettel
aus 76889 Kapellen,
58 er Tiger im Starrahmen

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

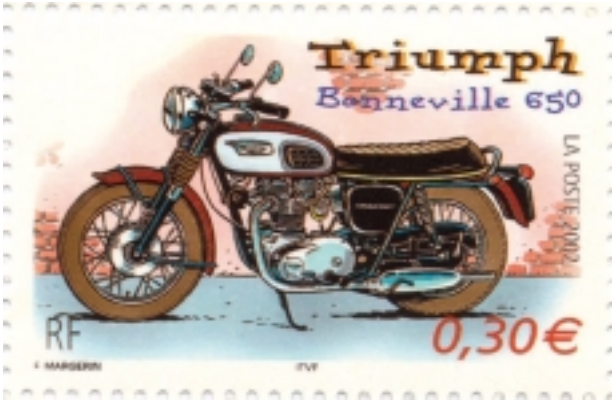
Info unter:
Tel. 0049/ 06071-44417
oder
per Email: vorstand@tmoc.de

www.tmoc.de

Norton-Post

von Michael Kempf

Schon mal ungefragt eine Norton mit der Post erhalten???
Ich wette, das ist noch keinem von euch passiert. Die Idee zu diesem Artikel resultiert aus dem, was die Clubmitglieder so in den Infos, News oder wie sie alle heißen, im Laufe der Jahre zusammen getragen haben, und was nicht direkt mit dem klassischen britischen Motorrad zu tun hat.
So z.B. die Berichte meines Kameraden M. Gilges über Helm, Werkzeugtasche oder Spielzeug, die manche vielleicht als „Nischenprodukte“ (im positiven Sinne) bezeichnen würden, für mich sind es mehr als Accessoires, eher die i-Tüpfelchen oder Sahnehäubchen auf dem großen und sehr gelungenen Kuchen, genannt Clubzeitung.



Tatort: Arbeit.

Tatzeit: sträflich nah am Feierabend. PC abgeschaltet, Jacke aus dem Schrank und Schreibtisch verriegelt.
Tatvorhaben: in die Garage zum Schrauben.
Tatvereitelnder Täter: mein Chef
Die vorfeierabendliche Diskussion zwischen Biker und Motorradfahrer ist mal wieder lautstark und voll im Gange. Niemand denkt an die beiden Zeichner D. Sire und F. Margerin, die nun gleich in mein Leben treten werden (na ja, nicht so ganz persönlich). Heute geht es mal wieder um die Weltanschauung des Motorradfahrens oder Bikens, das ja, wie wir inzwischen wissen, Welten trennt. Ich bin mal wieder ein „Schisser“, der nie was richtig Fahrbereites hat, und mit dem Verkauf von all meinem Schrott (Schrott!!! Das ist ein Zitat!) sich doch auch eine wunderbare Harley Davidson leisten könnte“. Was mich oftmals zu dem knochentrockenen Statement hinreißt, zu sagen: „Aber wenn sie mal läuft kann ich immer in den Serpentinen vorfahren und genüsslich zuschauen, wie du 6 Zentner Eisen um jede Kurve herumhebst“.

Heute geht es aber um die Clubs, wie den unseren („alles Schisser“) und den HOG, denn gerade habe ich gelesen, dass im Mai ein Pannenlehrgang stattfindet. Unser Shadow-fahrender Sachbearbeiter, genannt „GröBikeaZ“ (stammt nicht von mir) gesellt sich zu uns und erzählt noch ein wenig von der Materialaufrüstung seiner 125-er Schießmichtot mit Chromteilen aus dem Großhändlersortiment, was dem Gefährt inzwischen ein Leergewicht von fast 190 kg beschert haben soll, kurz, Heiterkeit allenthalben.

Seit mir bekannt worden war, dass der HOG ein Club mit ganz eigener Philosophie ist, die sich von den britischen ganz erheblich unterscheidet - und das ist ja schließlich jedermanns Sache, weil eben der Geschmack entscheidet... - versuche ich den Nutzen abzuwägen, den mir unser Club beispielsweise im Vergleich mit einem solchen amerikanischen bietet. So bekam ich auf meine Frage an mein Gegenüber, was er wohl im Falle einer Panne tut, mit dem Hintergedanken, dass man sich vielleicht mal hier auf einer gemeinsamen Ebene, dem Schrauben, treffen könnte, lapidar zur Antwort: „Dann packe ich mein Handy aus, rufe eine Nummer an, und dann wird alles vom Club erledigt. Der nächstgelegene Händler kommt, holt die Maschine mit, und man kriegt sie auf Wunsch auch nach der Reparatur (wann sonst, etwa davor???) nach Hause gebracht.“ Ursachen- oder Fehlersuche? Das Werkzeug-Set auspacken? Einen Schraubenschlüssel überhaupt anfassen? Systematische Fehlersuche? Warum? Es gibt doch den HOG!

Ein Club, der sich kümmert, eine Art ADAC für Harleys also. Auch das Argument mit der Alpentour ohne Sendemast in der Nähe kann nicht überzeugen.

Es gibt auch den Daumen für den Anhalter und die nächste Telefonzelle. Mal nur einen Deckel ab- und wieder dran schrauben? Nö, kein Interesse. Dafür gibt's Händler.

Und dann plötzlich, just an diesem Tage, sehe ich morgens im gegenüberliegenden HOG-Terminkalender den Pannenhilfelehrgang rot eingekringelt, und wir philosophieren mittags mit dem uns eigenen derben Humor über den Ablauf des HOG-Pannenhilfelehrgangs. Bitte schön, und das geht so: Die Teilnehmer stellen sich im Kreis auf. Der Veranstalter sagt: „So, jetzt stellt euch alle vor, ihr habt jetzt eine Panne, die Harley bleibt stehen. Jetzt müsst ihr systematisch vorgehen:

1) Jeder nimmt sein Handy raus

2) Jeder wählt jetzt folgende Rufnummer...

3) Am Straßenrand warten oder die Kiste absperren und im nächsten Café auf das Eintreffen des Hilfsdienstes warten.

Wichtigste Frage daher vor jedem Fahrtantritt: Sind die Handy-Akkus alle aufgeladen? Gut, das war der Kurs, die Gebühr von 60 Euro könnt ihr drüben beim Kassierer einzahlen.“ So lachen wir dann alle über unsere Schrotthaufen, Chrombüchsen mit Bierdosenhalter und Eisenhaufen, jeder hat sein Fett weg, und niemand ist wirklich sauer. Jetzt kann eigentlich der Feierabend kommen.

Gleicher Akt, gleiche Szene, der Chef kommt herein, und hat noch „Post für Mitch“. Aus Frankreich. „Meeensch“, sag' ich,“ mit Moppets drauf, zwei Stück sogar! Links eine Ducati und rechts...“ - ich traue meinen Augen kaum „... da hat mir einer aus Frankreich eine Norton geschickt!“ - „Norton? Norton?“ kommt es von gegenüber, „das is doch was für'n Kombjuder, Antivirensoftware!“ Ich fasse es kaum, ein filigran gezeichneter british-racing-grüner Schnellrücken, eine die Geschmäcker polarisierende Norton Fastback auf einer Briefmarke, die nicht aus merry old England, nicht von der Isle of Man und auch sonst nicht aus irgendwelchen Norton-heimatlichen Gefilden kommt, sondern aus dem Land des Erbfeindes, der Grande Nation, dem alten Europa, dem schwachen Weib Frankreich.

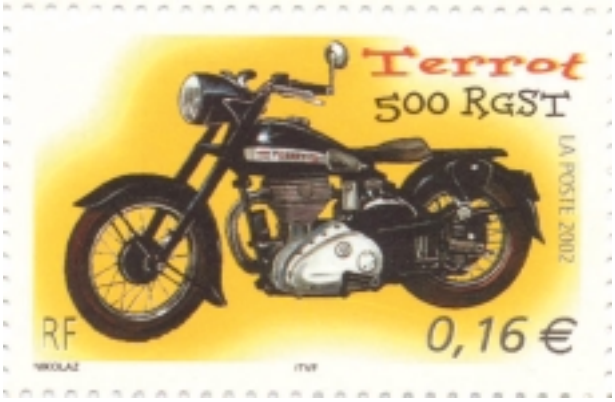
Wer die französische Lebens-, Wesens- und was weiß ich welche Art ein wenig kennt, dem ist auch die dort zuweilen vorherrschende sympathische Unordnung ein Begriff. Wie sonst ist es zu erklären, dass eine Ducati 916 mit einer Norton Commando zusammenhängend als zwei Briefmarken gedruckt werden, und dann noch dergestalt, dass die beiden Portostufen erst zusammengezählt ausreichen, um einen Brief zu frankieren (jawohl, in Frankreich kostet der Standardbrief 0,46 € und nicht, wie bei uns, 0,55 €)?!

Ich wollte den Gedanken nicht loswerden, dass es da links und rechts oder oben und unten noch weitere dieser Marken geben sollte, und nach einer Weile des Überlegens zog ich dann samstags morgens los über die Grenze. Man braucht ja heutzutage keinen Ausweis mehr an der Grenze, und drüben keine froonzössisch Froncs mehr, der Euro und das Kuhkaff in Luxemburg (also innerhalb meines fahrerischen Horizonts) machen es heute möglich. Schengen heißt

das Dorf, jetzt hab' ich's wieder. Solltet ihr mal vorbeifahren.

Beim letzten Tanken pro Liter Super Plus knapp 85 Cent bezahlt.

Ich also wagemutig wie immer in das Postetablissement mit einem freudigen „Parleh-wou pommfritz?“, und dann wissen die immer gleich, dass ich aus'm Reich komme. So, und dann einmal die Kollektion „Dömilldö“



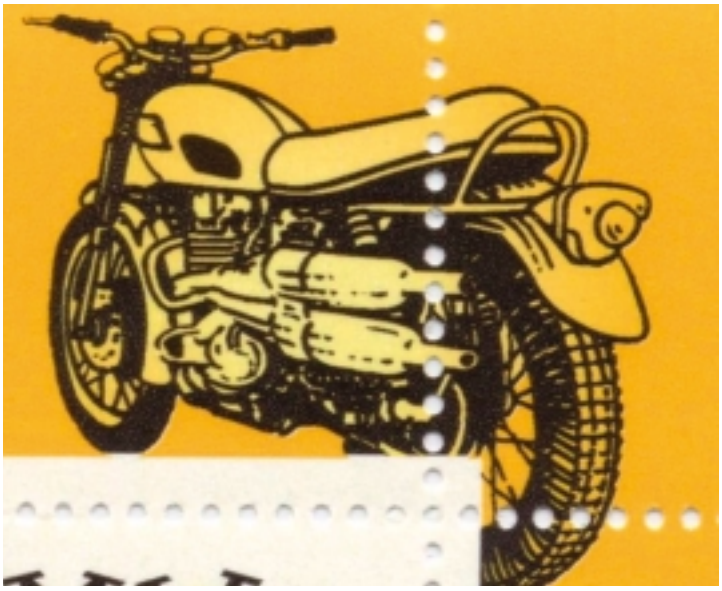
(für alle Nichtfranzosen: die Ausgaben des Jahres 2002) beäugt, bis mir endlich der heißersehnte Block vorgelegt wurde.

10 Moppets, von der fast schon antiken und selten anzutreffenden Majestic, über Terrot und Voxan sind wirklich fast alle Epochen des Motorradbaus als Zeichnung zu bewundern. Von britischer Seite durfte auch „meine“ Bonnie, die T 120, nicht fehlen! Eine solche Triumph erscheint auch auf diesem Block zusätzlich nicht als Marke, sondern rechts oben als Scrambler, ebenfalls gezeichnet. Auch die Honda CB 750 Four und die Yam XT 500, die HD Hydra Glide und die 900-er Gummikuh stören da kaum. Immer dran denken: French Style...

Ich hab' dann alle noch verfügbaren Blocks mitgenommen, zusammen mit noch anderen mutig erstellten Exponaten zu Themen, die nun nicht unbedingt mit unserer Leidenschaft zu tun haben, die mich aber dazu inspiriert hat, der Deutschen Post mal zu schreiben, wie die deutschen Briefmarken doch so deutsch-borniert und einheitsformatiert sind, was diese genauso beamtenmäßig-stur gelesen und in die Ecke gelegt hat, denn auf Antwort warte ich seither vergebens.

Erwähnen möchte ich noch, dass es sich bei diesem Block um die Ausgabe „Für die Jugend“ 2002 in Frankreich gehandelt hat. Es sei an dieser Stelle die Frage erlaubt, was die Deutsche Post jemals dafür getan hat, die Jugend für klassische britische Motorräder zu interessieren? Nichts! 1983 waren Geräte aus dem Hause Daimler, NSU, Megola und BMW zu sehen, das war's. Die Jugendausgaben 2002 trugen solch bezeichnende Namen wie „Puppe“, Teddybär“ und „Elektrisches Spielzeug“. Anpassung an des Geistesniveau unserer Jugend, jüngst in Pisa festgestellt...

Nur eines habe ich mal wieder nicht verstanden, aber ich kriege ja stets von einem stark frankophil angehauchten Journalisten (ich soll ja nie Namen nennen, auch wenn ich ihn, wie hier, als wirklich sehr sympathischen Zeitgenossen kenne, und nun mal wieder fast jeder weiß, wer gemeint ist) all meine Unwissenheit ob der französischen Sprache bereinigt: Unter dem Block steht das Thema: Cylindrées & Carénages.



Unter „Cylindrée“ hab' ich die Übersetzung „Zylinderinhalt, -volumen, Hubraum“ gefunden, und unter „Carénage“ stand u.a. „Werft, Kielholen, Verkleidung, Radarkuppel, Stromlinienform“. Merci, Christoph, pour ton aide ! Und für die anderen hab' ich den Block und seine schönsten Teile eingescannt und hoffe, euch mal so einen ganz anderen Beitrag mit völlig wartungsfreien britischen Moppets geschrieben zu haben.

Euer **Mitch**

© Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt; er darf ohne die vorherige Zustimmung des Autors nicht geändert werden.

Welche ist die beSte Bonnie?

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

Von Peter Watson, aus Classic Bike 11/89 **Teil 2**

Die Ausstattung

Die grundsätzliche Bauweise der Motoren unserer Testmaschinen umfaßt einen stoßstangengesteuerten Paralleltwin mit um 360 Grad versetzten Hubzapfen und zwei untenliegenden zahnradgetriebenen Nockenwellen. Das Kurbelgehäuse ist vertikal geteilt, und die vier Stoßstangen bewegen sich in zwei verchromten Hülsen. Zwei Vergaser sind serienmäßig montiert.

Aber nun vergleichen wir die Zylinderköpfe. Die 62er T 120 R hat einen Kopf, der von 8 Bolzen gehalten wird, und zwei gespreizte Einlaßkanäle. Es sind keine Luftfilter montiert, die den Gasdurchsatz hemmen könnten. Als nächstes kommt der Kopf des 69er Motors. Dieser wird von 9 Bolzen auf dem Block gehalten und hat größere Kühlrippen, die nun auch an den Kipphebelgehäusen zu finden sind. Bemerkenswert sind die beiden in Metallgehäusen sitzenden Papierluftfilter, sie wurden 1968 eingeführt. Der Zylinderkopf der T 140 V von 1978 schließlich wird von 10 Stehbolzen fixiert. An den Kipphebelgehäusen haben zwei große Deckel die vier kleinen Schraubkappen zum Ventileinstellen ersetzt, die sich durch die Vibrationen des Motors sowieso gerne gelockert haben. Um die Vibrationen erträglicher zu machen, sind bei der späteren 650er und auch bei der 750er die Halterungen der Lenker in Gummibuchsen in der oberen Gabelbrücke montiert worden. Außerdem erhielten diese Maschinen große vibrationsabsorbierende Griffgummis spendiert. Da die Ariel Square Four bereits vor dem Krieg den Lenker in Gummi gelagert hatte, ist es etwas erstaunlich, daß dies bei der 62er Bonnie nicht auch so gemacht wurde; ihr 1 Zoll durchmessender Lenker ist starr montiert. Trotzdem wurden Anstrengungen unternommen, um die Instrumente vor Vibrationen zu schützen, Tacho und Drehzahlschätzer sind in Gummi gelagert.

Sowohl die 1970er T 120 als auch die T 140 V von 1978 haben eine Kontaktzündung, die auf der rechten Seite der Auslaßnockenwelle sitzt. Der Drehzahlschätzer

wird von der linken Seite der Auslaßnockenwelle angetrieben. Bei der 62er T 120 R wird eine zahnradgetriebene Magnetzündung verwendet, die hinter dem Zylinderblock sitzt. Bei ihr wird der Chronometric- Drehzahlmesser von der rechten Seite der Auslaßnockenwelle aus angetrieben. Die Kombination aus einer Magnetzündung mit automatischer Fliehkraftverstellung - von der Batterie unabhängig - und einer auf der Kurbelwelle montierten Lichtmaschine wäre das Beste gewesen, was damals verbaut wurde, wenn die Anlage der 62er Bonneville bereits 12 Volt Spannung geliefert hätte wie bei den späteren Modellen üblich. Die 70er Bonnie, die wir für unser Preisausschreiben gestiftet haben, profitiert bei Nachtfahrten von einem Scheinwerferkit von Cibie.

Weniger Begeisterung kommt für die schwachen Dichtungen der Tankdeckel auf. Bei zwei unserer drei Maschinen waren sie undicht. Zumindest sind die Korkdichtungen günstig zu haben, und auch das Ersetzen des kompletten Tankdeckels schlägt mit weniger als 5 Pfund zu Buche. Wir schätzten den Öleinfüllstutzen und die Kappe darauf bei der T 120, sie sind unter dem seitwärts aufzuklappenden Sitz zu finden, aber bemerkten - mal wieder - daß man an den Einfüllstutzen, der bei der T 140 direkt hinter dem Tank auf dem Rahmenhauptrohr gelegen ist, nicht so gut beikommt. Es ist schwierig, die Einfüllöffnung zu öffnen und ein Gefummel, sie wieder fest zu verschießen!

Das schnell demontierbare Hinterrad (QD), bei dem die Radnabe in eine Verzahnung des Kettenrades eingreift, ist ein willkommenes Merkmal unserer Preis-Bonnie. Und in dichtem Verkehr tragen die Blinker, die an der 78er T 140 angebaut sind, sehr zur Fahrsicherheit bei. Bei allen drei Maschinen sind Vorrichtungen für ein Lenkschloß vorhanden, aber nur bei den beiden neueren Mopeds mit der Spulenzündung benötigt man einen Schlüssel, bevor der Motor gestartet werden kann. Der Lichtschalter der T 120 sitzt im rechten Seitendeckel, wir bevorzugen aber die Position des Schalters bei der T 140, hier ist er in das verchromte Scheinwerfergehäuse gewandert. Das Bedienen der Benzinhähne ist bei der T 120 durch die Nähe zu den Luftfiltern nicht ganz einfach, diese dienen aber dazu, den Verschleiß der Zylinderbohrungen und der Kolben gering zu halten. Hughie Hancox rüstete die T 120 R mit seinem bekannten Umrüstsatz im Steuerdeckel (Ölversorgung Kurbelwelle. Der Übers.) um, außerdem bekam die Maschine Kolben mit der Verdichtung 9:1, da die Originalkolben mit der 8er-Verdichtung nicht erhältlich waren.

Die Gleitlager der Pleuel eines Triumphtwins benötigen vollen Öldruck, und in Preunit-Twins hängt dieser vom Zustand der Phosphor-Bronze-Buchse im Steuerdeckel auf dem Ende der Kurbelwelle ab. Die späteren Unit-Twins haben an dieser Stelle einen Wellendichtring, der sicherstellt, daß das Öl dort ankommt, wo es benötigt wird. Hughie Hancox nun rüstet den Motor der Preunit-Modelle so um, daß auch diese Maschinen von der neueren Technik profitieren können.

Die Doppelkolbenölpumpe der Triumph wurde zwar oft bemängelt, ist aber in ihrer Leistung im Laufe der Baujahre ständig verbessert worden. Die T 140 erhielt eine nochmals vergrößert Pumpe und auch entsprechend größere Ölbohrungen, was ihr jedoch fehlt, ist ein ausreichend großer Öltank sowie ein Feinölfilter.

1962 T120R

Plus:
sieht gut aus, Durchzug, Sitzposition

Negativ:
schwache Bremsen, Vidrationen nerven im oberen Bereich

Die Leistung

Wir waren alle auf Anhieb begeistert von Hancox' T 120 R, selbst bevor der Motor gestartet wurde, was stets auf den ersten Tritt gelang - und der Klang ist vielversprechend! Die Sitzposition schien ideal für einen sportlichen Twin, die

Fußrasten gerade weit genug zurückmontiert für eine gute Balance, eine bequeme, leicht abgestufte Doppelsitzbank und dazu passend ein leicht zurückgezogener Lenker. Wie schade, daß jeder Fahrer wieder mit der harten Realität konfrontiert wurde, wenn's ans Bremsen geht. Bremsen? Welche Bremsen??

Angespornt vom sportlichen Gesamteindruck der Maschine und begeistert von der Leistungsabgabe ab 2000 Touren vergasen wir nur allzu schnell, daß die Fuhre auch irgendwann wieder zum Stehen kommen muß. Je stärker man den Hebel der Vorderbremse betätigt, um so weniger scheint sie darauf anzusprechen; zum Glück arbeitet die hintere Bremse effektiver. Ihr Besitzer bemerkte später zu diesem Punkt, daß man Stops mit der 62er Bonnie weit im Voraus planen muß. Und das ist eigentlich schon ein Problem, denn der Motor will rennen, rennen und nochmals rennen!!

Bei zuwenig Drehzahl in einem zu hohen Gang erscheint sie eine Spur unwillig, aber die 70 mph (112 km/h) erreicht sie mit beeindruckender Leichtigkeit. Beim Ausdrehen überschreitet sie kurz darauf die 100 mph-Marke (160 km/h, in England magische Geschwindigkeit! Der Übers.), hier hat sie Gelegenheit, ihr wahres Potential zu zeigen. Die Schattenseiten dieser Vitalität sind nicht unerwartet! Bei 70 sind im Lenker starke Vibrationen zu spüren, und oberhalb dieser Geschwindigkeit werden unsere Knie am Tank und unsere Füße auf den Rasten von Vibrationen gequält.

Wir haben etwas früher während der Testfahrten schon den Glühfaden des Abblendlichts der 70er Bonnie losvibriert, so daß wir etwas überrascht waren, daß sich die Blinker der 750er nicht losschüttelten! Statt dessen hat sich der Ring des Steuerplakettenhalters losgedreht und irgendwann verflüchtigt (Verluste gibt's immer! Der Übers.). Wenn man mit einem Triumph-Twin lebt, gewöhnt man sich zwar an solche Vorfälle, aber die Tourentauglichkeit wird dadurch schon etwas eingeschränkt.

1970 T120

Plus:
Bremsen, handling, Leistung

Negativ:
Sitzposition, Vidrationen

Unsere 650er Unit-Bonnie war bei Geschwindigkeiten um die 70 mph (ca. 112 km/h) deutlich weniger hart zu fahren, nur von dem etwas höheren Lenker und dem gesteppten Sitz waren wir weniger begeistert. Zweifellos ist dieser Lenker mit dafür verantwortlich, daß die Maschine so leicht in Schräglage zu bringen ist. Sie hält wunderbar die Spur, und läßt sich auch viel weniger leicht durch Bodenwellen und Fahrbahnunebenheiten aus der Ruhe bringen als die T 120 R. Diese hat eine weniger sensibele Gabel, und auch die Federung des Hinterrades ist straffer.

Trotzdem kommt bei Simon Hancox' T 120 R niemals wirklich Unruhe ins Fahrwerk! Wir schätzen, daß viele Gerüchte über Triumphtwins mit schlechtem Fahrverhalten durch Motorräder aufkamen, bei denen die Schwingenlager stark verschlissen oder die Lenkkopflager schlecht eingestellt oder gar austauschreif waren. Oft wurde das Fahrverhalten durch nicht mehr brauchbare Federelemente weiter verschlechtert.

Nach einer Fahrt in einem Wolkenbruch glaube ich, daß die Duplex-Trommelbremse der späten 650er auch im Vergleich mit der Scheibenbrems-Anlage der 750er Maßstäbe setzt. Die T 120 bietet bei nasser Fahrbahn ein bemerkenswert sicheres Fahrgefühl, auch auf trockener Fahrbahn bremst die vordere Trommel mit hervorragenden Verzögerungswerten

Nach einem halben Tag begannen die Probleme mit den neu gebuchsten Vergasern der T 120 R. Bei dieser Maschine hält nichts den Straßenstaub davon ab, in die Vergaser einzudringen. Wahrscheinlich kam die zunehmend schlechter werdende Gasannahme durch Dreck, der zwischen Gasschieber und Vergasergehäuse gelangt ist. Die beiden anderen Bonnies sind

immer gut angesprungen, und haben auch immer mit einem guten Ansprechverhalten des Motors überzeugen können.
Mit ihrem zurück geschwungenen Lenker, den weit vorne liegenden Fußrasten und der weichen Sitzbank fühlt sich die 750er Bonneville eher wie ein Tourer an als wie ein sportliches Motorrad. So sanft und leise zeigt sie kaum ihre Verwandtschaft mit den 650er Bonnies. Wir alle schätzten jedoch ihren Komfort, ihre Bremsen und ihr einwandfreies Handling. Während die 650er zu einer fast aggressiven Fahrweise animieren, gingen wir auf der großen Bonnie direkt zu einem entspannten Fahrstil über - eben wie auf einer Tourenmaschine üblich. Das Fünfganggetriebe der 750er ermöglicht es dem Fahrer, auch bei etwas flotterer Fahrweise mit niedrigeren Drehzahlen auszukommen. Das Drehmoment ist beeindruckend, aber obwohl die T 140 für eine 750er sehr leicht ist, liegt ihr Verbrauch - gerade im Vergleich mit den 650ern - recht hoch. Dafür sind die Vibrationen erträglicher. Alles in allem ist das Fahren auf der großen Bonnie weniger kräftezehrend, wodurch auch eine mögliche höhere Durchschnittsgeschwindigkeit resultiert.
Die Preunit-650er hat eine wunderbar leichtgängige Kupplungsbetätigung, aber bis wir so richtig mit dem Getriebe vertraut waren, sind wir bei der ein oder anderen Gelegenheit beim Hochschalten in den zweiten Gang im Dritten gelandet! Vielleicht lag das auch am Schalthebel, der etwas kurz geraten und dazu recht nahe an der Fußraste plaziert ist. Die Kupplung der späteren 650er ist schwerer zu betätigen und die Gänge rasten etwas präziser ein. In beiden Punkten liegt die 750er Bonnie nahe am Ideal, obwohl es bei ihr aus irgendwelchen Gründen schwieriger ist, im Stand den Leerlauf einzulegen. Wir haben dann einfach schon beim Ausrollen in den Leerlauf geschaltet.

1978 T140V

Plus:
flüssiges fahren,
Sicherheit,
Komfortabel

Negativ:
Es fehlt der sportliche Charakter,
sehr durstig

Zum Abschluß

Die beste Kombination aus Kraft, Fahrlei-stung, Handling und Bremsen bietet die 650er Bonneville von 1970. Sie ist ein klassischer sportlicher Twin, mit dem man sich auch im heutigen Straßenverkehr sehr wohl fühlen kann. Die 62er Bonnie ist trotz ihrer schlechten Bremsen kein schlechter Kauf, wenn sie nur gelegentlich zum Spaß genutzt werden soll. Ihre Herbheit macht sie interessant, und ihr kompromißlos sportliches Verhalten versetzt ihren Fahrer in jene Tage zurück, als die Bonnie noch der King auf der Straße war. Sosehr sie auf geschwungenen Nebenstraßen auch begeistern kann, auf mehrspurigen Schnellstraßen schwindet ihr Charme! Sie will nicht so recht in unseren modernen Straßenverkehr passen, aber wieviel Neid und Aufmerksamkeit sie erzeugt! Egal wo man mit ihr fährt - alle Köpfe drehen sich nach ihr um.
Die T 140 fühlt sich zu gut an, um eine Bonnie zu sein - „Sicherlich eine der stärksten voll ausgerüsteten Straßenmaschinen aus heutiger Serienproduktion“, warb Triumph 1969 - sie wirkt irgendwie zu gesetzt und zahm! Dieser große 4 Gallonen-Tank (ca. 18 l) und die riesigen Seitendeckel und diese Lackierung in Braun und Gold entsprechen eigentlich nicht dem, was man sich unter einer Bonneville vorstellt - wenn man mit den älteren Modellen dieser Baureihe vertraut ist. Edward Turner hätte nie erlaubt, das ein Sportmotorrad auf diese Weise gestylt und ausgestattet wird. Trotzdem macht es verdammt viel Spaß, eine Bonnie der letzten Serie zu fahren.

In der nächsten News kommt - ach, laßt euch doch einfach mal überraschen!

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Das Auge des Tigers - die 350er T 90

Von Mick Duckworth, aus Classic Bike 7/96

Von der zahmen 3 TA bis zur sportlichen Tiger T 90 ist es ein großer Sprung - Mick Rolley restaurierte sich einen Einsteigertwin für jeden Tag Als jemand, der die letzten 30 Jahre bei jedem Scheißwetter gefahren ist, kann der 50 jährige Elektroingeniöhr Mick Rolley solche Mopeds, an denen man ständig rumschrauben und basteln muß, einfach nicht ausstehen!

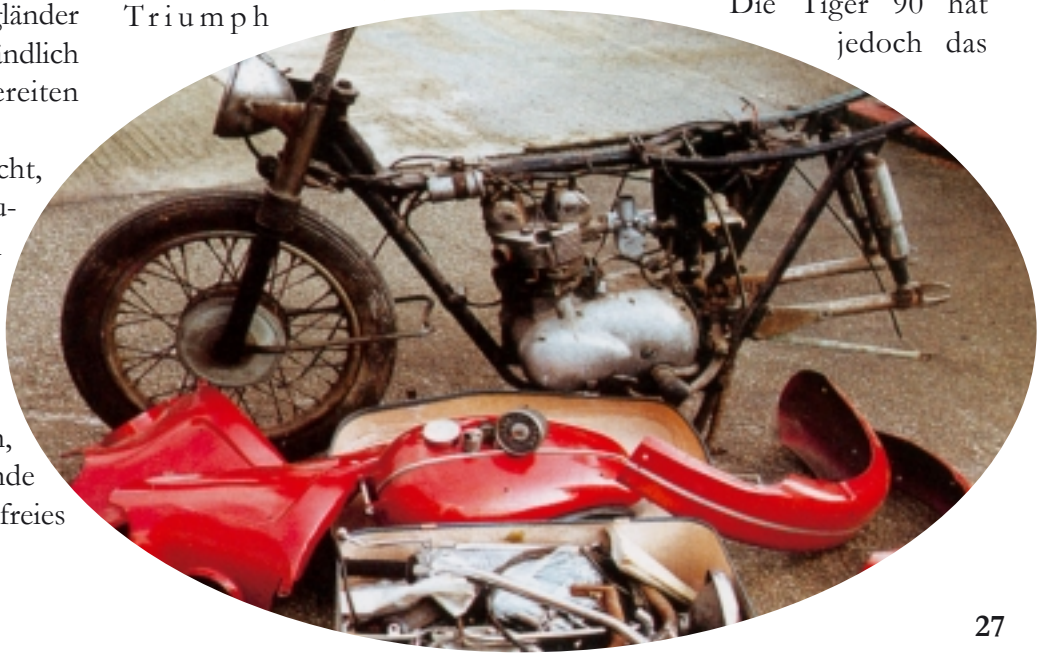
„Ich hasse es, wenn an Bikes rumgeknaubt wird. (Moin Moin, Erik, der Red.) Ich verstehe die Leute nicht, die ewig an ihren Mopeds am schrauben sind!“ erklärt Mick auf seine direkte Art, schließlich kommt er aus Derbyshire (Ich weiß nich, ob das in England was schlimmes ist, so ähnlich wie bei uns die Hesse oder so! Der Übers.). Er hat keinen Autoführerschein, aber er besitzt 5 Motorräder, von denen 4 Stück alte Engländer sind, die sich selbstverständlich alle in einem fahrbereiten Zustand befinden.

Das bedeutet jedoch nicht, daß Nick nicht mit Schraubenziehern und Schlüsseln umgehen könnte. Ganz im Gegenteil, er mag nichts mehr als eine große Reparatur oder eine umfangreiche Restauration, solange er weiß, daß am Ende ein zuverlässiges und streßfreies Motorrad steht.

So wie sein letztes Projekt, eine 350er Triumph Tiger 90. Mick's kleiner Twin, der nett anzuschauen ist, springt immer auf den ersten Tritt an, läuft sauber, und hat einen für eine 350er überraschend guten Durchzug. Sie ist leicht und einfach zu manövrieren, sie läßt sich gut um Kurven fahren, und hat in Schräglage eine Bodenfreiheit, die dem Haftungsvermögen der Dunlop K 82-Reifen auf den 18 Zoll durchmessenden Felgen gerecht wird.

Da sie auch so klingt wie von einer Triumph erwartet - was nicht jeder Twin aus Meriden mit einer Auspuffanlage aus dem Zubehörhandel tut - erscheint sie wie eine kleine Ausführung von Triumphs 650er Einvergaser Trophy. Ohne Zweifel war diese Ähnlichkeit auch von Triumph beabsichtigt, war die Tiger 90 doch in erster Linie für angehende 650er-Fahrer vorgesehen. Natürlich geht der 350er lange vor einer 650er die Luft aus, aber durch Hochdrehen auf über 4000 Touren ist die hierzulande erlaubte maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von immerhin 70 Meilen pro Stunde (112 km/h in England! Hihi! Der Übers.) erreicht. Der Modellname läßt die maximal erreichbaren 90 mph (ca. 144 km/h) erahnen, die ohne Zweifel auch erreicht werden können, allerdings nur mit viel Anlauf und nicht mehr allzuviel Fahrkomfort. Für die Autobahn ist diese 350er nicht gebaut, längere Strecken mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 50 mph (ca. 80 km/h) werden durch intensive Vibrationen schon erschwert.

Die Tiger 90 hat jedoch das



Potential, um Fahrten über kleine Nebenstraßen und durch Ortschaften zum Genuß zu machen. Die Bremsen ziehen nicht gerade so stark, wie man es von Trommelbremsen erwarten würde, die auch an den 650ern von Triumph verwendet wurden, aber für eine 345 lb (ca. 157 Kg) schwere Maschine sind sie ausreichend.

Mängel? Na gut, wenn sie eine Zeitlang auf dem Parkplatz vor dem Pub steht, hinterläßt sie ein oder zwei Tropfen Öl aus der Motorentlüftung auf dem Boden (Is normal, macht jede Triumph. Nennt man Revier markieren! Der Übers.). Auch der Kaltstarthebel, der mitten auf dem einzelnen Vergaser sitzt, ist ein Ärgernis. Der Zündschlüssel kann aus dem Nachbau-Zündschloß auf der linken Seite unterhalb des Sitzes herausfallen. Das ist aber kein Problem von Triumph, sondern von Lucas, und Mick beabsichtigt, noch ein Original Lucas-Zündschloß zu montieren.

Die hinteren Federbeine erscheinen extrem hart, da der 15 Steine schwere (15 stone! Wer zum Henker kann mit dieser Gewichtsangabe was anfangen?? Sacht Bescheid! Der Übers.) Mick oft mit Sozius fährt und die Federbeine auf die härteste Stufe eingestellt hat. Die korrekten Federbeine haben eine mit 132 lb überraschend hohe Federrate und wären im Solobetrieb in der mittleren Stufe wohl besser zu fahren. Mick findet die gut gepflegte 350er sehr praktisch, obwohl andere Maschinen aus seiner Garage für Fahrten bei schlechtem Wetter besser geeignet sind. Mick ist begeistert von allem Historischen, und so führt ihn ein Teil seiner Wochenendausflüge mit einer seiner Töchter zu Ausgrabungen im Peak District.

Die Triumph war ein Haufen Schrott, als Mick sie vor Jahren für 150 Pfund kaufte. Der Vorbesitzer Geoff MacDonald war zusammen mit Mick in den 60er Jahren Lehrling bei British Railways, und beide hingen mit ihren Kumpels immer im 52 Cafe in Draycott rum. Geoff kaufte die Triumph, als sie zwei Jahre alt war, und er fuhr zusammen mit Nick und dessen Norton Dominator, die dieser etwa zur gleichen Zeit bekam, durch die Gegend.

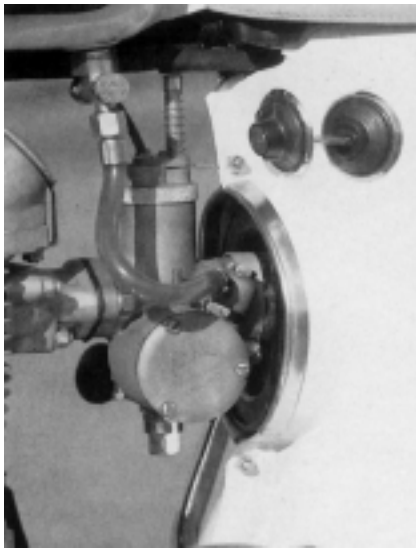
Mick überholte den Motor der T 90 selbst. Die Pleuellager waren gut genug, um weiter verwendet zu werden, und auch das Hauptlager auf der Steuerseite war noch in Ordnung. „Ich habe jedoch die Schlammhülse in der Kurbelwelle gereinigt, und zur Sicherheit habe ich auch auf der Primärseite ein neues Hauptlager eingebaut.“ erklärt er uns. Im Getriebe hat er nur neue Lager und Dichtungen verwendet, und die alte Duplex-Primärkette mit einem Kettenschloß wurde zugunsten einer neuen Endloskette entsorgt.

Die vorhandene Kupplung konnte weiter verwendet werden, ebenso wie die alten Unterbrecher, an Neuteilen wurden andere Kolbenringe für die 0,02 Zoll-Übermaßbohrungen eingebaut. Um dem Motor wieder das Originalfinish zu verleihen, wurde der gußeiserne Zylinderblock mit einer Einbrennlackierung versehen. „Ich habe zuerst silberfarbenen Hochtemperaturlack benutzt, der hat aber nicht gehalten!“ erinnert Mick sich. Die Fahrwerksteile bekamen auch eine Einbrennlackierung spendiert, und als Farbmuster für das Alaska-Weis von Triumph konnte Mick bei Burton Brit Bikes ein neues Schutzblech einer Tiger Cub in dem gewünschten Farbton erwerben. Die genaue Angabe für die Linierung - ein 5/8 Zoll breiter Streifen mit 1/8 Zoll-Rundungen - kam von Roy Shilling vom Triumph Owners MCC. Während vieler Jahre wurde die Tiger 90 in den gleichen Farben ausgeliefert wie das Topmodell von Triumph, die 650er Bonneville.

Ein schnelles Umspeichen wurde noch vorgenommen, als Mick erfuhr, daß die hintere Radnabe

eigentlich in Silber und nicht in Schwarz lackiert sein muß. Den 7 Zoll durchmessende Scheinwerfer erwarb Mick bei Wilemans und neuen Bremsbeläge konnte er bei Gaggs of Nottingham finden.

Als jemand, der viele Meilen zurücklegt, kümmert Mick sich nicht so sehr um Originalität, bei der T 90 machte er jedoch eine Ausnahme. Von den modernen Reifen mal abgesehen, die er aus



Gründen der Fahrsicherheit benutzt, wollte er seine Triumph genau so, wie er sie aus den 60ern in Erinnerung hat. Es war jedoch ein Schock für ihn, als er entdeckte, wie selten die T 90 von 1963 ist, und wie schwierig manche Teile aufzutreiben sind. Sogar Bilder von dem Ding sind selten!

Als größtes Problem der Restaurierung sollte sich die Auspuffanlage erweisen. Eine 2 in 1-Anlage wurde nur im ersten Produktionsjahr der T 90 verbaut, von Ende 1962 bis zum Herbst 1963. Sie endet in Triumph's verlängertem Resonanzschalldämpfer, der auch bei den größeren Modellen zu finden war. „Ich vertelephonierte ein Vermögen bei der Suche nach neuen Krümmern. Mehrere Firmen boten an, sie nachzubauen, aber niemand konnte ein Muster zur Ansicht vorweisen." erzählt Mick. Eine Anzeige im Classic Bike hat geholfen. Durch sie kam Mick mit Leuten auf der ganzen Welt in Kontakt, auch mit Alan Hill in Südwales. „Wir hatten eine nette Unterhaltung," erinnert Mick sich an Alan. „Jahre zuvor hat er sich Krümmer für eine Tiger 100 von 1960 zugelegt, und die hatte er noch. Er sagte, sie seien rostig, aber sie waren gut zu reinigen."

Mick erfuhr auch, das der korrekte Schalldämpfer mit einer Länge von 27 Zoll (ca. 68,5 cm) nicht mehr erhältlich war, aber es gelang ihm, bei dem Gebrauchtteile-Dealer John Phelan noch einen aufzutreiben. Obwohl der Schalldämpfer unbenutzt war, mußte er neu verchromt werden.

Der irgendwann mal montierte magnetische Smith-Tacho von 1962 wurde durch den korrekten Smith Chronometric-Tacho ersetzt, dessen Skala bis 120 mph reicht, außerdem beschloß Mick, noch einen bis 8000 Touren messenden Drehzahlschätzer zu montieren, den er auch bei

Wilemans ausfindig gemacht hat. Dieser Drehzahlmesser war 1963 für 5 Pfund Aufpreis ab Werk erhältlich gewesen. Ein interessantes Merkmal der T 90 ist der direkte Antrieb der Drehzahlmesserwelle von der linken Seite der Auslaßnockenwelle, also ohne die bei den größeren Unit-Twins übliche 90 Grad-Umlenkung. Die Anzeige des Instruments ist ziemlich zitterig, und Mick hat herausgefunden, daß das Motoröl dazu neigt, in die Welle zu laufen.

Viel Aufmerksamkeit hat Mick den Kleinigkeiten gewidmet. So weist er stolz auf die Sicherungsclips der Ventileinstellkappen hin, ebenso auf die korrekten Lenkungsbegrenzer und den Original Lichtschalter von Lucas. Durch die Verwendung von Dichtungen aus dem Automobilbereich gelang es Mick, die Öffnung zum Luftfilter in der kleinen Heckverkleidung abzudichten. In dieser Verkleidung sind unter der Sitzbank auch die Batterie, der Öltank und das Werkzeugfach gut geschützt untergebracht. Den netten Doppelsitz entdeckte er auf einer Einkaufstour bei Wilemans. In die 6 Volt-Elektrik hat Mick eine Sicherung eingebaut, und er meint, daß jeder, der davon etwas Ahnung hat, diese Modifikation begrüßt. Außerdem hat er entdeckt, daß in der T 90 immer noch einer der vielen Lucas Wechselstrom-Limastatoren eingebaut ist, die er und sein Kumpel Geoff MacDonald vor über 30 Jahren in den Werkstätten von Britsh Railways neu gewickelt haben.

Auf der Straße sind bis jetzt nur wenige Probleme aufgetreten. Mick erwartet, daß sich die Bremsleistung verbessert, wenn er die Austauschbeläge von Gaggs eingebaut hat. Dann hat er noch ein Problem mit der Dichtung, die im

Steuerdeckel unter der Zündung montiert ist. Mick glaubt, daß der Überdruck im Kurbelgehäuse wegen der neuen Kolbenringe hier das Öl durchdrückt (Das Moped hat doch sicherlich eine Kurbelgehäuseentlüftung! Der Übers.).

Die frühe Tiger 90 war die erste sportliche Variante der gemächlichen 350er Twenty-One - später 3 TA - aus dem Jahr 1957. Die Verdichtung der bei 65,5 mm Kolbenhub 58,25 mm durchmessenden Zylinder wurde von 7,5:1 auf 9:1 angehoben, und in Verbindung mit einem größeren Vergaser und Nockenwellen mit mehr Hub stieg die Leistung der 3 TA von 18,5 PS bei 6500 Umdrehungen auf 27 PS bei 7500 Touren bei der T 90.

Dem 63er Modell sieht man an, daß sie im Design der Motorräder von Triumph einige Änderungen einleitete. Verschwunden ist die hintere große „Badewannen"-Verkleidung, die bei der 3 TA eingeführt wurde, ab 1959 die 500er 5 TA zierte und ab 1960 auch bei der sportlicheren T 100 A und den 650ern Verwendung fand. Die Umrüstung auf eine reine Kontaktzündung bei der 350er und der 500er, bei denen die Kontakte ins Steuergehäuse wanderten, war eine Verbesserung gegenüber der bis '62 montierten Verteilerzündung. Bei der hier vorgestellten 350er ist die Bohrung hinter dem Zylinderblock, durch die der Verteiler angetrieben wurde, durch einen eingeschraubten Deckel verschlossen. Die beiden Zündspulen sind horizontal unter dem Tank befestigt, der an der Unterseite entsprechende Aussparungen hat, damit hier nichts klemmt.

Die Tiger 90 war bis 1969 im Programm, ab 1964 hatte sie eine 2 in 2-Auspuffanlage, und die letzte Version wurde '68 sogar mit zwei 24 mm Amal Concentric-Vergasern ausgerüstet. Aber, wie der ehemalige Triumph Chefingenieur Doug Hele sich einmal erinnerte: „Obwohl wir die Leistung der 350er immer weiter verbesserten, haben wir es nie geschafft, die Vibrationen zu reduzieren!" Was nutzt es jedoch, den Motor immer mehr zu tunen, wenn das Ergebnis immer mehr Geschüttel und Vibrationen sind? Gebt mir doch einfach für jeden Tag eine gut laufende und gut abgestimmte Einvergaser-T 90 . . .

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Die Odenwaldtour des „halben Vorstandes vor nem „DING"

„Lost Mopeds"

„Who got the finder's reward?"

B.M.C.

BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

BIKES MIT STIL UND SOUND

ERSATZTEIL IM- UND EXPORT
TÄGLICHER VERSAND WELTWEIT
MOTOR- UND GETRIEBEINSTANDSETZUNG
RESTAURATIONEN, SONDERAUFBAUTEN, TRITONS
MOTORRÄDER, MOTOREN, FAHRWERKE AUF LAGER

TÜV-Service im Haus für alle Marken

B.M.C. 76857 Ramberg · Schlossbergstr. 51
Tel. 06345/5348 · Fax 06345/7523

TRIUMPH

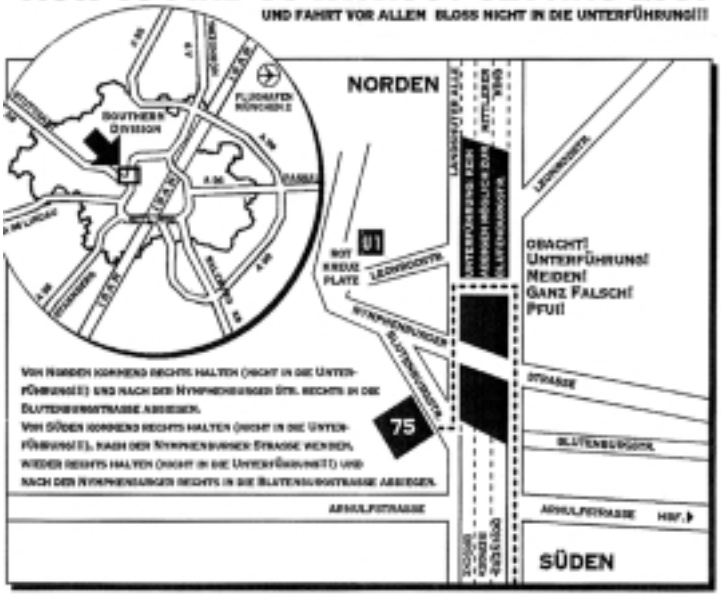
Anzeigen unserer Sponsoren

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

Die „Neuen“ T-Shirts sind angekommen

Auf dem **Sommertreffen** in „Reichenbach“ könnt ihr massenhaft die „Neuen“ kaufen.
4 verschiedene Farben stehen zur Auswahl: british racing green, british bordeaux red, british marine blue und british nightmare black