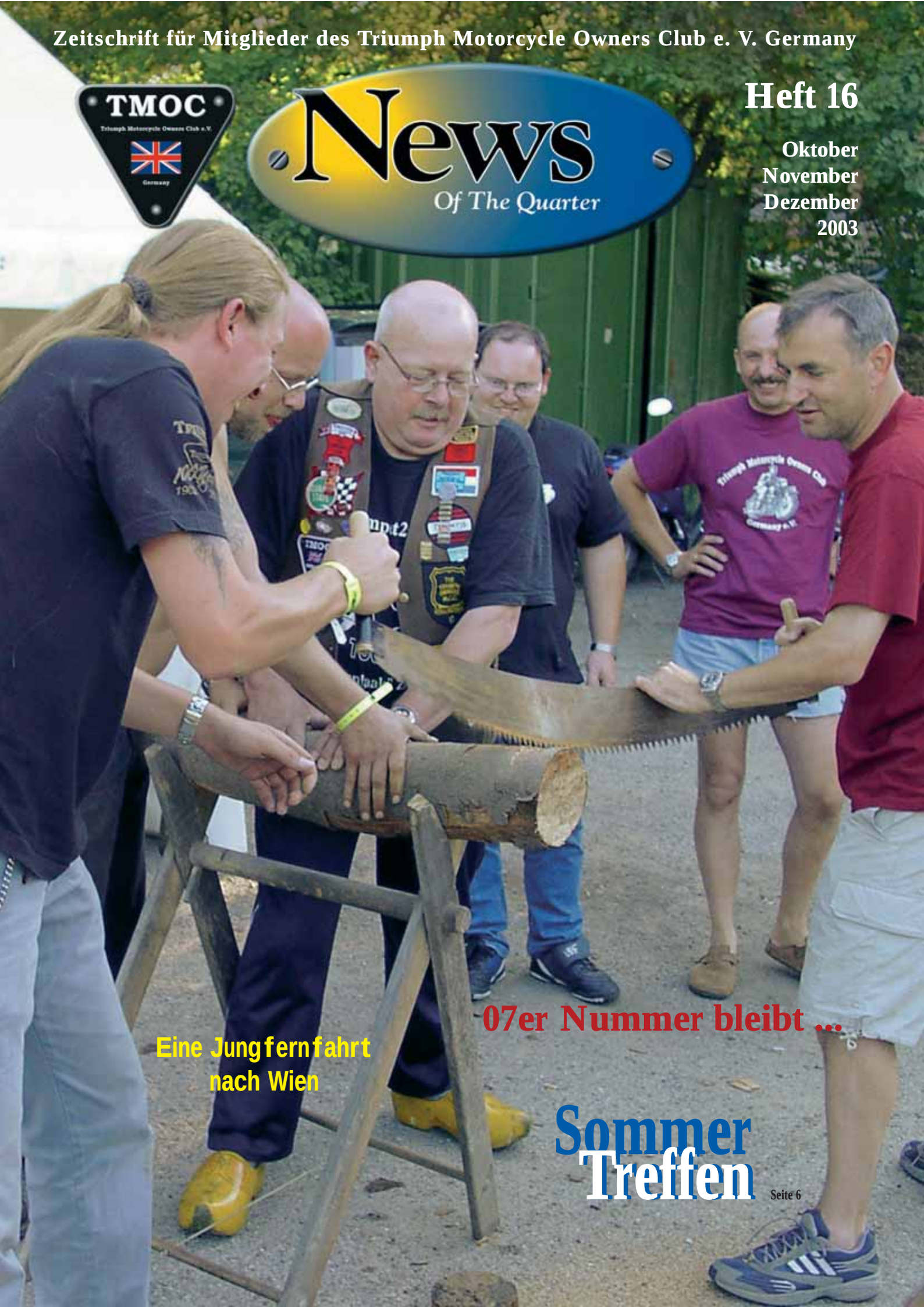
Zeitschrift für Mitglieder des Triumph Motorcycle Owners Club e. V. Germany

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 16

Oktober
November
Dezember
2003



07er Nummer bleibt ...

Eine Jungfernfahrt nach Wien

Sommer Treffen

Seite 6

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, elektronische Veränderung, sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Na, hört ihr sie schon die Weihnachtsglöckchen?
Nach diesem Traumsommer fällt es mir besonders schwer schon an den Winter und das ganze drum herum zu denken aber kommen wird er trotzdem, der Winter und falls der so rekordverdächtig wird wie der Sommer dann wird es viele Gespann Kilometer im Schnee geben, so als Trost. Bevor ich es nachher vergesse wünsche ich euch jetzt schon für 2004 und für Weihnachten alles gute. Fangt mir das neue Jahr bitte gut und unfallfrei an. Ich greife noch ein wenig weiter vor in der Zeit denn die Planungen für die Maitour und das Sommertreffen haben schon begonnen. Die Maitour erfordert diesmal ein wenig mehr Aufwand als in der Vergangenheit, denn es soll ja bis nach Südtirol gehen. Zum Bergrennen in Nals. Bitte meldet euch jetzt schon bei K.H. Gehrig an, wenn ihr Interesse habt mit zu fahren. Die Details stehen noch nicht ganz fest, so ist der genaue Termin noch nicht benannt. Es soll das dritte oder vierte Wochenende im Mai sein. Möglicherweise können die Motorräder bis München im LKW transportiert werden, aber wie gesagt es steht noch nicht fest. Wir müßten erst mal wissen wie viele Leute mit wollen.

Zum Sommertreffen gibt es auch Neuigkeiten zu vermelden. Nach dem das diesjährige Treffen finanziell fast“Null auf Null“aus-

ging und die neue Wirtin in Reichenbach“etwas weniger kooperativ“war als wir das vom alten Wirt gewohnt waren, ist der Vorstand gerade dabei ein anderes“Plätzchen“für 2004 zu finden. Vielleicht gibt es ja auch was mit einer besseren Zufahrt als der Enduro Strecke zum Borsteinhaus. Noch sind wir am suchen und können daher noch nix genaueres vermelden aber ihr werdet zeitig informiert. Den Zeitpunkt des Treffens versuchen wir ein wenig vor zu verlegen um etwas Abstand zur Haupturlaubszeit zu bekommen.

Ja was fällt mir noch zu 2004 ein?
Na klar, wir haben nächstes Jahr unser 5 jähriges!

Kaum zu glauben daß schon soviel Zeit verging seit wir beim“Wilden Jäger“in Stierbach gesessen hatten und den TMOC gründeten. 21 Mitglieder waren wir damals, bis heute hat sich das verdreifacht, auch nicht schlecht. Aber im Verein ist Wachstum nicht alles, lieber“klein und fein“, als groß und unpersönlich. Motorradfahrer-Kameradschaft ist halt leichter zu erreichen, wenn’s familiärer zugeht. Familiär; bringt mich gleich zum nächsten Termin: Volkers steht wieder vor der Tür! Das wird bestimmt wieder schön. Ich rieche Richard’s“Selbstgebrannten“schon. Zimmer buchen nicht vergessen!

Jetzt was ganz anderes, die Firma Millers Oils, hat uns ein bißchen Info Material über Öl zur Verfügung gestellt. Das werden wir in der News bringen damit ihr euch informieren könnt. Großzügiger Weise gewährt euch die Firma Millers Oils, die sich auf dem deutschen Markt etablieren möchte, einen Rabatt von 10% auf ihre Öle. Wenn ihr dass in Anspruch nehmen wollt, müsst ihr bei der Bestellung darauf hinweisen, daß ihr Mitglied im TMOC Deutschland seit. Da die Staffelpreise sehr interessant sind sollten wir eine Sammelbestellung anstreben, wendet euch dazu vorerst mal an mich.

Bis dann

Klaus

Termine 2003

des TMOC Germany

8.November 2003 **Jahresabschlusstreffen** in Volkers

Weitere Termine entnehmt ihr bitte auf Seite 5 der News.

TMOC Triumph Motorcycle Owners Club e.V. Germany

Unabhaengig und ueberregional, der Club fuer alle Triumphfahrer.

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
07er Nummer bleibt (aus OLDTIMER MARKT 8/03)	S. 4
Termine international	S. 5
Sommertreffen in Reichenbach	S. 6
Leserbriefe	S. 9
Das Grauer lauert im Keller	S. 10
Maitour 2004 nach Südtirol	S. 12
Symposium zum Motorradlärm in Berlin (ein Bericht von M. Lenzen)	S. 13
Eine Jungfernfahrt nach Wien	S. 15
Historischer TT-Sieg für Triumph	S. 18
Crazy Days Germay of Triumph	S. 19
Zu Gast in Bremm	S. 21
Was ist Öl?	S. 22
Adalbert Knaubers Schraubertips	S. 23
Bilder von Schotten	S. 26
Behörden Freude	S. 27
Neuigkeiten	S. 29
Neuigkeiten	S. 30
Advertising Sponsoring	S .31 letzte Seite

07er Nummer bleibt,
verschärfte Bstimmungen drohen

Die 07er Nummer bleibt.“Das Verkehrsministerium sieht derzeit keine Notwendigkeit, die geltenden Kennzeichenregelungen für Oldtimerfahrzeuge zu ändern“, teilte eine Sprecherin dem Deuvet Ende Mai mit. Massiver Druck aus der Szene dürfte der Grund für das Einlenken der Politik gewesen sein. So hatte der Deuvet die Bundestagsfraktionen auf die Problematik aufmerksam gemacht und viele Leser von OLTIMER-MARKT Bundestagsabgeordnete in Briefen sensibilisiert. In seinem Schreiben versuchte das Ministerium den Eindruck zu erwecken, die Abschaffung des Kennzeichens sei lediglich in einem unbedeuteten Unterausschuss erwogen worden. Tatsächlich arbeitet dieser Ausschuss jedoch im Auftrag der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz der Länder an einer Gesetzesvorlage zur Vereinfachung des Zulassungsrechts. Da ein Großteil der Abteilungsleiter der 07er-Nummer ablehnend gegenüber steht, hätten sie einer Abschaffung des Kennzeichens zugestimmt und die Vorlage in den Bundesrat weitergeleitet.

Wie wir kurz vor Redaktionsschluss erfuhren, soll das 07er-Knnzeichen künftig im Paragraph 28 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung festgeschrieben werden, der bislang die Vergabe roter Händlernummern regelt. Damit würde das Kennzeichen zum Gesetz erhoben. Im Gegenzug ist wahrscheinlich mit einer Sicherheitsprüfung („Russen-TÜV“) für 07er-Oldies zu rechnen und mit einer Anhebung des Mindestalters auf 30 Jahre. Ein Ausschussmitglied erklärte gegenüber OLTIMER-MARKT, Hintergrund sei das kürzlich gefällte Urteil des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg (siehe OLTIMER-MARKT 7/2003), das einem VW-Sammler ein 07er Kennzeichen für seinnen Golf I verweigerte und das Mindestalter auf 30 Jahre festgelegt hatte. Allerdings handelt es sich dabei um kein Grundsatzurteil.

Aus OLTIMER-MARKT 8/2003

Walter

Unabhaengig,
ueberregional,
der Club fuer alle
Triumphfahrer.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

Die“Neuen T-Shirts könnt ihr beim Vorstand des TMOC massenhaft kaufen.

4 Farben stehen zur Auswahl: british racing green, british bordeaux red, british marine blue und british nightmare black in den Größen S bis XXL

Termine 2003/4

	Oktober	
4. / 5.	Classic Trial in Gressenich (Eurocup Finale)	CBBC Germany
3. / 5.	Eifel Klassik Nürburgring 2003	ADAC Nordrhein
4.	24. Motorrad Klassikertreffen Sinsheim	Technik Museum Sinsheim
11. / 12.	Veterama in Mannheim	Gebrauchtteilemarkt
18. / 19.	10th Classic & Motorcycle Mechanics Show	Stafford / UK
18.	Meeting Annuel WATOC	Club Triton France
	November	
8.	Jahresabschlusstreffen (Volkers)	TOMCC Germany
9.	International Classictrial and Hillclimb in Mons/Belgien	
	Dezember	
24. - 26.	Weihnachten in aller Lande	Überall
	Mai 2004	
Irgendwann	3. Maiausfahrt (nach Südtirol) siehe Seite 12 der News	TMOC Germany

In eigener Sache!

... Sollte man mal über das reden, was die meisten im Club für selbstverständlich ansehen.
Meines Zeichens (der Red.) hatte ich mich vor über zwei Jahren dazu bereit erklärt der „News“ ein neues Gesicht zu geben.
Also habe ich mich hingesetzt und ein neues Layout entworfen. So weit so gut, Erfahrung habe ich in dieser Zeit gemacht, nämlich unter Anderem die, dass ich eigentlich von den Mitgliedern für die ich diese Zeitung mache, so gut wie kein Feedback bekomme. Nicht, dass ich pro Ausgabe so 30- 40 Stunden dransitze, alles in meiner „Freizeit“, nein – ich mache bis auf den „Druck“ (den macht normalerweise Erik) und die Übersetzungen, ALLES. Was will dieser blöde Redakteur jetzt nun? – Ich will ne „Geile News“ machen und ich brauche so langsam eure Hilfe. In Form von Reise- Schrauber- (was sinnvolles und in verständlichem Deutsch, Nicht was „ge-KNAUBTES“) Erlebnisse- Restaurations- Selbstdarstellungs- und Erlebnisberichte. Also alles was ne „Clubzeitung“ so ausmacht. (Lest mal den „einzigen Leserbrief“ in dieser Ausgabe).
Hilfe könnte ich auch in der Herstellung gebrauchen, d. h. jemand der mit „QuarkXPress“ nicht auf Kriegsfuß steht. (Zum besseren Verständnis: QuarkXPress ist ein Layout und Publisching-Programm mit dem man z. B. die „News“ machen kann.)
Wünschenswert währe auch wenn mir jemand zur Seite stehen könnte, welche(r) in „Photoshop“ nicht unbegabt ist. Derjenige, oder Diejenige könnten möglicherweise tolle Titel/-Bilder für die News erstellen.
Leider habe ich nicht so viel „Freizeit“, dass ich noch großartig Artikel schreiben kann. Zum „Schrauben“, geschweige zum „Fahren“ mit meiner Bonnie habe ich auch zu wenig Zeit. Seit Anfang des Jahres ist meine Mutter gestorben und ich muss mich nun aktiver um meinen „Alten Herren“ kümmern (82+) – er ist auch nicht mehr der fitteste.
Ein Club lebt vom Miteinander, nicht vom „nur Konsumieren“ und der „Erwartungshaltung“ (Ich will auch was für mein Geld – Mitgliedsbeitrag).
Lange Rede, kurzer Sinn – ich will in Zukunft die Zeitung nicht mehr alleine machen müssen. Wenn dem so sein sollte, müsste ich mich leider von dieser Tätigkeit verabschieden. Auch ich brauche etwas „Spaßfaktor“ – oder wie man so sagt.
In Diesem Sinne wünsche ich euch schöne Weihnachten und ein Guten Rutsch ins „Neue Jahr“ – so long safe riding.

Walter

Sommertreffen in Reichenbach

Auch dieses Jahr war das Naturfreundehaus in Reichenbach / Odenwald Ausgangspunkt für das 3. Sommertreffen. Selber kam ich Freitagnacht um ungefähr 12 Uhr an und die Atmosphäre war wie üblich sehr locker und gemütlich. Es fiel nur auf, dass die Anzahl der Besucher gering war und das verbesserte sich auch im späteren Verlauf des Wochenendes nicht. Die Verschiedenheit an

Motorradtypen und auch deren Qualität war wieder einmal gut. Der Triumph mit Beiwagen als Trial-Kombination hat mir besonders gut gefallen. Aber es gab auch wunderschön restaurierte sechziger und siebziger Modelle. Die Mehrzahl war mit Liebe zum Detail restauriert und auch technisch optimiert. Die geringe Besucherzahl kann nicht auf die Organisation zurückgeführt werden, die war wieder ausgezeichnet. Das Programm hat mir gefallen. Höhepunkte waren die Führung durch die Metzelerwerke und die bayerischen Spiele (Silly-Games, der Red.) zwischen den verschiedenen Länderteams (vielleicht auch weil ich schon 7 Jahre in Bayern wohne). Auch dieses Jahr wurde am Samstagmittag die schöne Umgebung mittels einer Tour gezeigt, die zum Metzelerwerke führte. Da durften wir unsere Motorräder auf dem Gelände

neben den Produktionshallen abstellen. Der Besuch bei Metzeler und die sehr enthusiastische Führung durch einen pensionierten Mitarbeiter hat uns ein guten Blick hinter die Kulisse der Motorradreifen-Produktion verschafft. Es war sehr interessant die verschiedenen Produktionsmethoden erklärt zu bekommen und auch die neue hochmoderne Produktionsanlage (zwar aus einer gewissen Distanz) anzu-

von Pirelli wurde erwähnt und als Glücksfall bezeichnet da, Metzeler zu klein war um zu überleben. Für den Rückweg nach Reichenbach gab es zwei Möglichkeiten, eine Strecke, wo schnell gefahren werden konnte und eine gemütliche Strecke. So gab es für jeden Fahrstil einen Weg zurück. Am Samstagabend gab es dann die traditionellen bayeri-

schauen. Was mich am meisten beeindruckte war die Qualitätskontrolle, was eigentlich nicht wundert, wenn man sich die Leistung moderner Motorrädern vor Augen hält. Am Ende

der Führung war noch etwas Zeit um über die Geschichte von Metzeler etwas zu erfahren und was alles im Laufe der Jahren an Gummi-Produkten (u.a. Fahrradreifen, Autoreifen, aber auch kleineren Produkten) gemacht worden ist. Auch die Übernahme

schen Spiele, wobei verschiedene Länderteams (Deutschland, England, Holland und Skandinavien) gegeneinander antraten. Wegen der beschränkten Teilnehmerzahl, musste der Begriff Länderteam großzügig ausgelegt werden und so gab es

ein skandinavisches Team, die geballte Kraft aus Dänemark und Schweden. Dank dem Einsatz von Kaktus gab es auch ein holländisches Team. (Eigentlich sollte Kaktus aufgrund seines Wohnortes und holländischem Wörterschatzes, auch mehr als Einwanderer in Holland betrachtet werden). Beim Baumstammsägen und Biertrinken waren die Skandinavier unschlagbar und es stellte sich klar heraus, dass sie Nachfahren der Wikinger sind. Nur beim Maßkrug heben war das deutsche Team in der Lage zu gewinnen und konnte somit dem gegenüber Bayern herrschenden Vorurteil gerecht werden.

Der Rest des Abends war sehr gemütlich und es gab gute Musik. Sonntagmorgen brachen die meisten wieder Richtung Heimat auf.

Die Organisation dieses Treffens hat mehr Besucher verdient und hoffentlich gelingt das dann im nächsten Jahr.

Ton van Everdink

Leserbriefe...

Ein kleiner kritischer Leserbrief...

Das war wohl nix! So meine Gedanken als ich die letzte „News“ mehr oder weniger gründlich durchgearbeitet hatte. Übersetzungen aus alten Classic Bike Zeitschriften sind ja MAL ganz schön. Aber gleich das ganze Heft damit füllen? Na, da war ich aber etwas enttäuscht... Klar, es gab noch ein paar „tolle“ Witze, aber rausgerissen hat es diese News nicht (Vorsicht Ironie!).
Bleibt jetzt die Frage nach dem Schuldigen. Aber gibt es da eigentlich einen? In erster Linie sind es natürlich die Mitglieder die zwar eine volle und interessante News erwarten, im Gegenzug aber zu träge sind sich mal eben eine halbe Stunde (die maximal alle 3 Monate fällig ist!) an die Tippmaschine zu setzen. Wo sind denn die interessanten Artikel aus der Feder der FAHRER? Habt ihr nix erlebt oder seid ihr zu introvertiert um eure „Geheimnisse“ zu teilen? Fazit: Wenn ihr so weiter macht, dann lasst ihr Walter ganz schön im Regen stehen, denn am Ende wird er die Schuld von der Masse der Leute bekommen. Traurig aber wahr.
Dir Walter, kann ich nur einen Tip geben. Lass lieber mal eine News mit 4 Seiten erscheinen als Dir diesen Schuh ganz alleine anzuziehen. Egal wer Dir versucht was anderes zu erzählen. Quantität killt Qualität! Als zweiten Rat (quasi unter Kollegen) kann ich nur sagen, lege Dir selber mal einige Sachen auf Lager und verlass Dich nicht auf andere. Denn sonst bist Du nämlich verlassen. Es gibt so viele Dinge die mit britischen Motorrädern zu tun haben dass es immer was gibt was man schreiben kann. Und wenn es einfach mal ein paar Gedanken sind die sich der Redakteur zum Zustand der Szene, der News oder andere allgemeiner Dinge gemacht hat. Animier die Leute mal zum schreiben, sprich sie persönlich an, dann kommt auch was. Wenn nichts kommt, tut mir leid, dann ist der Redakteur leider verantwortlich dafür die Zeitung zu füllen (oder sie einmal leer herauszugeben). Und euch TMOC Mitgliedern auch noch was: Ihr habt euch entschieden eine ordentliche eigene Sache auf die Beine zu stellen die sich mit der einen Gemeinsamkeit zwischen uns beschäftigt: Triumph! Lasst es nicht so sang und klanglos einschlafen, denn so hat die News auf Dauer keine Chance. Und was das bedeutet kann sich jeder an den Fingern einer Hand abzählen.

Und weil es einfach ist zu motzen aber schwer etwas auf die Beine zu stellen habe ich mich dann noch mal hingesetzt und etwas über meine Flotte geschrieben. (Dafür dass ich den Vorsatz hatte NIE für die News zu schreiben schon das Zweite mal...)

Gruß aus Lüdenscheid,

Martin Gliscinski

(T100S/C 65, T100R 69, T100P 72, T150V 73, T150V 850cc 74)

Das Grauen
lauert im Keller!

Ich neige dazu die bösen Stimmen zu ignorieren. Mut (in einer Hinsicht) ist da meine große Stärke. Ich schraube gerne und viel, wie auch anders möglich mit Triumph. Meine Werkstattkollegen haben dann immer ihren Spott auf den Lippen, aber eines bewundern sie an mir: „Mensch, mutig bist Du ja mit diesem Ding (gemeint ist meine schranzige, grüne, alltagstaugliche 69er Daytona) einfach loszufahren“. Und dass ich eigentlich IMMER ankomme kommentieren sie nie. Hätte ich mal besser meine kleine Grüne genommen... Es war im Mai. Ich wollte zum CBBC Treffen nach Laer und stand vor der schweren Entscheidung: Nehme ich die (schnelle) Trident oder doch die Grüne? Auf unserer Maiausfahrt zum Nürburgring habe ich aber mit meinem Kollegen Gerd geflachst, der sich eine TR5T Trophy gekauft hatte. Das war die schöne 500er Enduro mit BSA B50 Rahmen und Triumph T100 Motor. Ich meinte zu ihm: „Wenn wir beim Paul sind bring ich meinen Scrambler mit und wir fahren ein wenig durch den Wald“. Gesagt getan. Trident ignoriert, grüne Daytona in Ruhe gelassen und rauf auf den Scrambler. Ich wusste dass der Motor schon leicht einen weg hatte, dachte aber dass ich da noch bis zum Winter Zeit mit haben würde. Ich bin also mit sehr moderaten Drehzahlen auf die A45 und Richtung Münsterland. Sie schnurrte schön, klar, heißt sie doch auch“Tiger 100“. Es hat richtig Spaß gemacht, ihr erinnert euch sicher an meine 500er Vergleich in der vorletzten News. Kaum Vibrationen und spielend leichtes Handling. So brummte ich dann gegen 16 Uhr auf der Autobahn, mittlerweile die A 1 bei Hamm. Hier hatte ich mal gewohnt und so erwartete ich keine Komplikationen. Und dann merkte ich wie der Motor schwergängiger wurde und zu klappern anfing. Schöne Sch.. also Geschwindigkeit runter und auf den zufällig in 100 Meter Entfernung befindlichen Parkplatz rollen. Leider ging der Motor nicht fest... Es rasselte mit einem Male, ein leichtes kratzen, knirschen und krachen und irgendwas flog an meinem Bundeswehrstiefel Größe 270 vorbei und verabschiedete sich Richtung Mittelstreifen. Ich hatte den Parkplatz erreicht und stellte erst mal den Scrambler ab. Als der Rauch verflogen war schaute ich mir die Kurbelwelle etwas genauer an. Hmmh... Etwas riefig der Hubzapfen und Aluablagerungen drauf. Da muss ich mal bei Gelegenheit bei, glaube ich. Das Pleuel war zwar weg, aber da es ja anscheinend kaputt war auch nicht schlimm. Gut, das Loch im Motorgehäuse sah unschön aus, jedoch ist der Primärdeckel absolut rissfrei geblieben. Okay, der Zylinderblock ist auch gerissen, aber was soll’s? War doch eh schon +060... Und die Kolben waren auch am Ende und sowieso nur 7:1... So summierte sich also der Schaden den ich am Ende aber wirklich gut verkraften konnte. Jetzt ging das Drama los, denn es war schon 17 Uhr und ich war in Laer verabredet. Erstmal mein Handy gezückt und den ADAC verständigt. Denn an eine Reparatur am Straßenrand war nun wirklich nicht mehr zu denken. Von der Bahn geholt haben sie mich schnell, doch dann musste ich warten. Ein Fahrzeug welches mich nach Lüdenscheid zurück bringen sollte war nicht kurzfristig frei. Es war Freitag Nachmittag... Meinen Ärger über die Wartezeit will ich euch ersparen, ca. 22.00 Uhr war ich in meiner Werkstatt zurück. Schnell die Trident beladen und nun voll Stoff wieder auf die Autobahn. Nun kann man mit der Trident ja richtig Gas geben auf der Bahn. Und so habe ich dann ruckzuck Münster Süd passiert und die Autobahnraststätte Münsterland flog so vorbei. Eigentlich wollte ich noch tanken, aber meine Kilometeranzeige verhieß mir noch ein paar Meter. So habe ich drauf verzichtet um schneller dort zu sein. Auf der B 54 – ich hatte noch 15 KM vor mir – fing der Motor an zu stottern... Tja, bei Vollgas braucht die T150 halt doch mehr und man kann keine 180 km mit dem 16 Liter Tank fahren! Nun stand ich im stockdusteren mitten in der Nacht auf einer zweispurigen Bundesstraße ohne Randstreifen. Murphy hatte zugeschlagen. Mensch wie blöd war ich eigentlich? Ich buche es heute unter der Rubrik „Pleuelabrissspättrauma“ ab und kann drüber lachen. Aber an jenem Tag im Mai... Ich hatte natürlich keine andere Wahl als fix das nächste Taxiunternehmen anzurufen um mir Sprit bringen zu lassen. Meine wohl teuerste Tankfüllung ever! Und das schlimmste, ich hatte kein Geld,

nur ne Karte. Also in den nächsten Ort und auch diese Strecke mit dem Taxameter noch löhnen. Tankt immer rechtzeitig, ein guter Tip von mir. Als ich dann gegen 23.30 endlich in Laer ankam war der Grill schon erkaltet. Ich hab dann noch mein Zelt aufgebaut und fix meinen Alkoholpegel an den der schon länger Anwesenden angepasst. Das Wochenende auf dem Treffen war zum Glück trotzdem noch gut und ich hatte viel Spaß. Zurück in meiner Werkstatt ging aber nun die Suche nach einem Motorgehäuse los. Eine Wurbelkelle hatte ich noch, ebenso ein paar Pleuel. Der Zylinderblock im verschlissenen +010 lag mitsamt neuen Kolben in +020 bereit für die geplante Renovierung des Motors im Winter. Nun geht es halt etwas früher damit los. Der Motor ist ja schnell ausgebaut, lediglich an 3 Punkten ist er – abgesehen von den Zylinderkopfstützen – mit dem Rahmen verschraubt. Für mich mittlerweile eine Routinearbeit. Ein Motorgehäuse fand ich schnell bei Brit-Bike Behrens aus Norddeutschland. Er wollte mir dann auch nicht zu viel abnehmen und machte einen echt fairen Preis. Danke hierfür! Zur Belohnung fand ich dann auch noch eine Daytona Auslassnockenwelle innen vor die ich schon länger gesucht hatte! Nun, ich hab dabei gelernt dass es eben nur Zwei Profile gab. „Sports“ und „Racing“. Diese Nockenwelle war für eine recht frühe T100 die etwas fixer sein sollte und ist absolut identisch mit der späten Daytonanocke. Übrigens gibt es insgesamt bei Triumph nicht sooo viele verschiedene Nocken wie man denkt. Nur die Kombinationen untereinander und mit Stößeln verschiedener Radien macht es undurchsichtig. Und jedes Jahr gab es eine andere Teilenummer weil irgendeine Kleinigkeit geändert wurde was die Kompatibilität jedoch nur geringfügig erschwert. Aber zurück zum 500er Fachgebiet! Die Nocke ist noch aus früher Serie und dementsprechend nicht gehärtet. Dafür sah sie gut aus. Ich werde sie bei Camko in Essen eben polieren und härten lassen damit es später länger hält. Das mache ich immer so wenn ich eine gebrauchte Nocke habe. Hoppla, zurück zum Scrambler. Der Motorblock liegt auf der Werkbank und bedarf nur wenig Werkzeug. Ich arbeite aber mittlerweile mit Spezialwerkzeugen wie Nockenwellenabzieher und KW Zahnradabzieher weil ich damit schneller bin und weniger Schaden produziere. Nach Demontage des Kopfs geht es recht schnell. Der Block ist fix abgezogen und die Kolben baumeln lustig rum. Jedenfalls einer, denn der andere ist ja schon „demontiert“. Erst dachte ich nur die Halbschale vom Pleuel wäre abgeflogen, jedoch ist das Pleuel ziemlich oben am Kolben abgerissen. Wenn man solch einen Motorschaden vor sich hat ist es echt verwunderlich wie der Crash vonstatten gegangen sein muss. Aber die Bilder sind eindeutig. Der Motor wollte wohl festgehen und der Kolben hat weiter gewollt. Genau diesen letzten Zug hat es wohl gebraucht um das Pleuel zu trennen. Aber warum wollte der Motor festgehen? Nun, es klapperte schon ein wenig vom Hauptlager. Dieses (ältere) 500er Modell hat noch auf der rechten Seite eine Gleitlagerbuchse. Und als der Motor noch mal auf die Autobahn musste und durch gleichbleibende etwas höhere Drehzahlen beansprucht wurde weitete sich die Buchse durch stetigen Kontakt des Zapfens (daher das Klappern) im Lager immer mehr auf bis schließlich der Öldruck zusammenbrach, die Pleuelschalen nicht mehr mit Öl versorgt wurden und so im Bruchteil einiger Sekunden eine innige Bindung mit dem Hubzapfen eingehen wollten. Nur das schwächliche Pleuel hatte was dagegen. Ich hatte den Zylinder schon mal runter. Dabei habe ich gesehen dass die Kolben am Ende waren und der Zylinder nicht mehr geschliffen werden konnte. Die Pleuel sahen echt bescheiden aus, total zermackt. Die hätte ich nach einer Instandsetzung des Motors eh nicht mehr eingebaut. Dies nur zum Verständnis warum ich einfach weitergefahren bin mit so einem Schrott. Ich hatte halt nicht mehr viel im Motor was sich lohnte zu schonen. Nur um das Motorgehäuse ist es schade. Die Nockenwellen haben es recht schmerzfrei überstanden und werden im renovierten Motor ein neues Leben haben.
Also bin ich schon mit einem blauen Auge aus der Sache raus. Meine Werkstattkollegen fragten dann auch warum ich das so gelassen sehe. Tja, mit einer Triumph muss man mit so etwas rechnen. Und wenn man um die Möglichkeit weiß, ist es, wenn es passiert, nur halb so schlimm. Vielleicht verstehen sie jetzt auch meinen „Mut“ etwas besser!

Grüße aus Lüdenscheid,

Martin Gliscinsk

MAITOUR 2004

NALS
SÜDTIROL

Für die Maitour im nächste Frühjahr planen wir eine Fahrt nach Südtirol.

Zum „Südtiroler Bergpreis 2004“ für Oldtimer Motorräder in Nals.

Nals liegt in etwa zwischen Bozen und Meran.

Es steht noch kein genauer Termin fest, wahrscheinlich wird es das dritte oder vierte Wochenende im Mai.
Da ich mich da unten ganz gut auskenne, wäre eine schöne (vom „Präsi“ geführte) Dolomiten Rundfahrt, je nach Lage, noch mit drin.
Damit Karl-Heinz anfangen kann Unterkunft etc zu organisieren wäre es gut wenn ihr euer Interesse an der Fahrt bei ihm oder bei mir schon mal anmeldet.
Die Details klären wir mit den Interessenten ab sobald wir den genauen Termin erfahren.

Ihr könnt euch schon mal die Homepage der Südtiroler Oldtimerfans ansehen :

www.oldtimer-suedtirol.it

Klaus

Symposium
zum Motorrad-Lärm in Berlin...

von Michael Lenzen
2. Vorsitzender des BVDM

Allein der Titel der Veranstaltung war wie ein Fehdehandschuh, den das Bundesumweltministe-rium den Motorradfahrern und der Industrie um die Ohren geschlagen hat. „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ so lautete der provozierende Titel, der so zeigte sich im Verlauf der Veranstaltung wohl eher als Feststellung denn als Frage gemeint war. Denn von Anfang an stand fest: Motorräder machen Lärm.Gila Altmann (Grüne), parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerin (auf Grund des Rotationssystems bei den Grünen ist sie nicht mehr im neuen Bundestag) und selbst Motorradfahrerin hatte sozusagen als Abschiedsveranstaltung im September zu dem Symposium nach Berlin eingeladen.

Ziel der Veranstaltung war, möglichst alle mit dem Thema nur irgendwie befassten Institutionen und Gruppierungen an einen Tisch zu bringen. Im Vorfeld hatte Gila Altmann bereits einige Wochen vorher ihre Vorstellung eines lärmarmen und umweltgerechten Motorrades unter dem Titel „future bike“ der Presse vorgestellt. Diese Maschine ist mit 74 dbA um ein Vielfaches leiser als die aktuellen Maschinen, die laut derzeitigem Grenzwert 80 dbA laut sein dürfen. In ihrer Eröffnungsrede formulierte Altmann die Hoffnung, dass die Industrie die Lärmemissionen bei Motorrädern senkt und sie deutete an, dass die künftigen Grenzwerte in zwei Schritten reduziert werden könnten, bis die 74 dbA erreicht seien.

Zum Kreis der illustren Gäste, die ihre Meinung in einem Referat kund taten, zählten unter anderem Europaabgeordneter Bernd Lange (SPD), Dr. Ing. Gert Kemper, Ministerialrat a.D., Burkhard Stoye, Deutscher Heilbäderverband, Gert Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland, Dr. Ulrich Höpfner vom Ifeu-Institut, Prof. Dr. Ulrich Schulz, Psychologe von der Universität Bielefeld, Franz Josef Schermer, Schermer Verlag, Jürgen Vöbel, Fahrschule Vöbel, Prof. Dr. Wolfgang Foken FH Zwickau Maschinenbau und Reiner Brendicke, Industrieverband Motorrad. Bei der Fülle der Referate wurde das“Problem“ Lärm beim Motorrad natürlich von allen Seiten betrachtet. Die technischen Gründe für die verschiedenen Lärmquellen wurden ebenso beleuchtet wie die körperlichen und psychischen Reaktionen auf Geräusche. Das Verhalten der Motorradfahrer wurde untersucht, psychologisch analysiert, wobei die Untersuchungen nur an bestimmten Motorradfahrertreffpunkten durchgeführt wurden, so dass auch das gewünschte Bild entstand: Motorradfahrer wollen laute Maschinen, sie wollen auffallen und brauchen das für ihr Ego, fand Prof. Schulz in seiner Untersuchung heraus. Während die Erfahrungen der Städte mit Kur und Badebetrieb auch passend zusammengefasst wurden: Der Motorradfahrer sucht gerade solche Orte auf, um dort richtig Gas zu geben und den Erholungswert der alten und kranken Menschen zu beeinträchtigen. Kurzum bei einigen Beiträgen wurden wir Motorradfahrer als mehr oder weniger verhaltensgestörte, hirnlose Idioten dargestellt, die nur eins wollen, nämlich Krach machen. Das wir natürlich immer dort fahren, wo andere Menschen sich in ihrer Freizeit erholen wollen, vervollständigt das Bild von uns Krawallbrüdern. Ich will damit keineswegs in Abrede stellen, dass es schwarze Schafe unter uns Motorradfahrern gibt, die mit offenen Auspufftüten durch die Gegend heizen oder Fahrer, die sich mit dem Sound ihrer Maschinen im Kurviertel oder vor der Eisdiele produzieren wollen und das habe ich in meinem Beitrag auch deutlich gemacht. Aber es kann nicht sein, dass alle Motorradfahrer über einen Kamm geschoren werden, und schärfere Grenzwerte geforderte werden, wo die Probleme durch entsprechenden Polizeieinsatz und auch durch Appelle der Motorradfahrer an die schwarzen Schafe in den Griff zu kriegen sind. Eins ist wichtig, und darauf habe ich besonderen Wert gelegt – die Politik muss erst einmal ihre Hausaufgaben machen, denn nach wie vor streitet man über die richtigen Messmethoden bei der Lärmmessung vor

Ort und vor allem über die richtigen Verfahren zur Geräuschermittlung bei der Neuzulassung von Fahrzeugen. Die derzeit praktizierte Methode erscheint vielen nicht mehr als angemessen. Da ist der Gesetzgeber gefordert, nachzubessern. Und dazu kommt noch die unterschiedlichen Interpretationen und Toleranzen in den einzelnen EU-Ländern. So gibt es Nachrüstauspuffanlagen mit EU-ABE, die angeblich den Grenzwerten entsprechen und demnach völlig legal sind, obwohl sie viel zu laut sind. Auch hier muss die Politik für eine vernünftige Lösung sorgen. Aber ich bin auch der Meinung, dass die Industrie einiges tun kann, um verschärften Grenzwerten vorzubeugen. Denn meiner Meinung nach ist den meisten Motorradfahrern die Lautstärke nicht wichtig, dass heißt sie wollen kein lautes Motorrad fahren. Aber wichtig ist der richtige Sound, er soll den jeweiligen Charakter der Maschine unterstreichen. Das lässt sich auch umsetzen, ohne dass die Motorräder deswegen wirklich laut sein müssen. Einige Beispiele dafür gibt es bereits. Soundengineering heißt das Stichwort. Sicher kostet das einige Entwicklungsarbeit und auch einiges an Geld, aber die Möglichkeiten sind vorhanden, sie müssen nur genutzt werden. Dann kann der typische Klang eines Einzylinder-, Zwei-, Drei- oder Vierzylindermotors voll zur Geltung kommen ohne dass die Maschinen lauter als 78 dbA sind.

Doch leider sahen die anwesenden Politiker - mit Ausnahme von Bernd Lange - das anders und auch die Industrie war nicht bereit durch Eigeninitiative schärferen Grenzwerten vorzubeugen. Ja Herr Brendicke vertrat sogar die Meinung, dass wir Motorradfahrer leisere Motorräder gar nicht kaufen wollen, dass wir die Lautstärke wollen. Und Sound-Engineering sei einfach zu teurer.

Und so endete die Veranstaltung und das war eigentlich auch schon im Vorfeld abzusehen, ohne konkretes Ergebnis. Die Industrie wird das future bike nicht ohne Zwang von außen herstellen und zeichnet sich bereits ab, dass der Verwaltungsapparat in Bezug auf verschärfte Lärmgrenzwerte bereits auf Hochtouren läuft. Auch wenn noch keine konkreten Vorlagen für neue Gesetze vorliegen, meiner Meinung ist es nur eine Frage der Zeit, wann die schärferen Werte kommen. Aber, EU sei Dank, wird das wohl noch lange dauern. Schon kurz nach der Veranstaltung in Berlin tauchten die ersten Presseartikel auf, die sich mit Motorradlärm beschäftigten. Der Spiegel outete in einer „genialen“ Recherche Motorrad- und insbesondere Harleyfahrer als „rituelle Ruhestörer“ und auch dpa meldete, dass Motorräder zu laut sind. Wir sind also wieder einmal in den Blickpunkt des Interesses geraten und natürlich wieder negativ. Tun wir das unsere und überzeugen unserer Kritiker durch unsere Fahrweise und unser Verhalten, dass sie sich irren. Dass wir keine hirnlosen Idioten sind, sondern verantwortungsbewusste Menschen, die den Spaß am Fahren in all seinen Facetten genießen aber durchaus auch mit der Umwelt verantwortungsvoll umgehen.

Michael Lenzen,
2. Vorsitzender BVDM

Wir trauern um unseren Vereinskameraden

Alan Mears

Plötzlich und unerwartet verstarb er im Alter von nur 60 Jahren.

✶ Juli 1943 † September 2003.

Triumph Motorcycles Owners Club Germany

Eine Jungfernfahrt nach Wien

Schon lange ging ich mit diesem Gedanken schwanger, „mal mit dem Motorrad die Donau entlang Fahren“.
Aber gut Ding braucht Weile wie jeder weiß, speziell wenn man zwei kleine Kinder zu betreuen hat und ein klassischer Familienurlaub auch noch drin sein muß.
Die Planung für die Tour hatte ich schon so etwa zwei Jahre fertig rumliegen, den Gedanken mußten nur noch Taten folgen.
Da klar war daß ich keine Autobahn benutzen wollte und Schnelligkeit praktisch keine Rolle spielte, hatte ich die Tour fast komplett aus Land und Bundesstraßen zusammengestellt, 750 Kilometer one way. Dafür wollte ich mir zwei Tage Zeit lassen, dass sollte genügen um relativ stressfrei die 750 Kilometer abzuspulen und vielleicht auch zu genießen.
Drei Mitfahrer waren auch schnell im Freundeskreis gefunden, zwei Kumpels mit Auto und eine Feuerwehr-Kollegin mit einer kleinen 34 PS Suzuki.
Ja aber mit was fahr ich... die 90/6 und die TR 6 sind auf rotem 07er Kennzeichen zugelassen, das MZ Gespann?... nee lieber doch nicht. Also was soll's fahren wir die frisch fertiggestellte, TR 7 eben auf der Wien Tour ein, 600 Meilen hat sie ja schon auf dem Tacho, wird schon gut gehen ist ja eine „trusty“ Triumph.
Die Vorbereitungen nahmen ein paar Tage in Anspruch, hauptsächlich weil ich auf eine Express Sendung Achim's wartete.
Das kam nämlich so: eigendlisch, so sagte ich mir auf hessisch, missd isch enn Eelwechsel mache bevor mer so weid forddfahrn. Das war ja auch nicht schwer, nur leider war das Innengewinde für die Ölablaß Schraube danach hin, sch....
Das daß gegen Ende der Woche passierte und Sonntag früh die Tour beginnen sollte ist irgendwie klar gewesen. Aber Dank des „just in Time“ eintreffenden Ersatzteiles hat's ja doch noch hingehauen. Aber dann war da noch das lästige hängenbleiben des Gaszuges oder Schiebers.
Nachdem das übliche, unmotivierte rumfummeln am Gaszug nix gebracht hatte dachte ich mir „ei mer gugge mol in den Vergaser ennoi“ da nichts störendes zu sehen war hab ich, mehr aus Verlegenheit, die scharfen Grate dieser „Nase“ am Schieber (die läuft in der Nut des Vergasergehäuses) ein bißchen entgratet. (wenns dann net läuft... der Red.)
Beim anschließenden zusammenbauen ist mir natürlich die Nadel aus dem Sicherungsclip gesprungen und weil ich die Einzelteile dann eh in der Hand hatte ist mir aufgefallen, daß der Clip einen Riß hat. Der panikartige Telefonanruf beim Fachmann (jetzt war's Samstag) hatte dann gottseidank das Ergebnis, daß der vermeintliche Defekt völlig normal ist - Puuh. Wieder was gelernt.
Den Zug hab ich dann in WD 40 gebadet, nur zur Sicherheit. Das Hängenbleiben ist nicht mehr aufgetreten seit dem. Ob's jetzt aber der Zug war oder doch der Schieber? (iss immer der Schieber, der Red.)
Noch einen Gas und einen Kupplungszug, viel Isolierband, Draht, Kabelbinder,
Zünkerzen, Dirko, Hylomar etc in den Tankrucksack gepackt und los ging's.
A pro pos, Hylomar: den rissigen, porösen Gummi-Kerzenstecker hab ich vor dem Regen (natürlich Regen, oder seit Ihr schon mal mit dem Krad in Urlaub gefahren ohne in den Regen zu kommen währen zu Hause der tollste, trockenste Sommer seit Jahren herrscht?) mit Hylomar bestrichen, richtig in die Risse rein. Hat die Regenfahrt prima ausgehalten, keine Mucken.
Über den Odenwald ging's runter nach Franken und auf die Altmühl zu, so zwischen Ansbach und Gunzenhausen hab ich dann gemerkt daß sich die gute Oil in Frame in ein „all is swimming in Oil“ Modell verwandelt hatte, die gesamte Elektrik schwamm in Öl, welches sich aus der Öltank

Einfüllöffnung drückte. Sah nach klassischem Fall von Überfüllung aus, also so gut es ging trocken gelegt und weiter gefahren.
Das Vibrato aus Richtung Fahrzeugvorderteil war irgend-

wann auch für einen Stocktauben nicht mehr zu ignorieren also an der nächsten Tankstelle (die mußte ich ja ständig aufsuchen dank des voluminösen US - Tanks) mal gesucht. Aha die Lampe ist's, kann also nicht viel sein, Schraube welche den Einsatz im Topf sichert angezogen und weiter. Richtig, ihr habt's gewußt das war noch nicht alles, an der nächsten Tanke mußte ich die Lampe wieder nachsehen. Schraube auf, H4 Einsatz raus und da sah ich schon den Rest des Befestigungssteges in welchen sich die Klammer an der Unterseite des Lampeneinsatzes setzt zu Boden gefallen, glatt ab vibriert. Unn nu? genau, das vorhin erwähnte, in reichlichen Mengen mitgenommene Klebeband. Zweimal um den Lampenring und Topf gewickelt und so hat's gehalten für die restlichen über tausend Kilometer.
Mittlerweile hat mir ein Kumpel ein Blech getrieben und abgesetzt welches genau in die Wölbung des Lampentopfes paßt. Das hab ich mit zwei 4er Schräubchen innen in den Topf geschraubt (vorher natürlich den Schlitz reingemacht und das Blech mit Zinkspray behandelt) und jetzt muß sich zeigen ob das hält. Nach so etwa 420, wie ihr lesen konntet, fast problemlosen Kilometern für die ich lächerliche 10 Stunden brauchte haben wir dann zwischen Regensburg und Passau übernachtet.
Am nächsten Morgen hatte es sich eingeregnet und so ging's über Passau rüber nach Österreich mit unbeständigem aber sich langsam bessernden Wetter.
Für die Strecke über Passau, Linz, Grein, Melk und St.Pölten nach Wien hinein hab ich dann so um die 6 Stunden gebraucht, für ca 320 Kilometer.
Die Fahrt quer durch Wien, im Berufsverkehr, auf der Suche nach dem Hotel war ein Erlebnis für sich, so eine Millionenstadt ist halt nicht Klein-Zimmern.
Die folgenden 4 Tage in Wien waren, vom Wetter abgesehen, toll. Klar, man muß sich schon für bestimmte Dinge interessieren sonst kann man nicht mit mir einen ganzen Tag im Heeresgeschichtlichen Museum rumlaufen und beeindruckt sein über solche Exponate wie das Auto in welchem der K u K Österreichisch -Ungarische Thronfolger Franz Ferdinand 1914 einem Serben Attentat zum Opfer viel, welches dann den ersten Weltkrieg (und damit indirekt auch den zweiten) auslöste. (das sei mal so dahingestellt mit dem zweiten, der Red.) Auch für so Sachen wie die Hofburg oder Schloß Schönbrunn muß man halt einen Sinn haben, sonst ist Wien vielleicht nicht die weite Reise Wert.
Ganz sicher muß man K. u. K. Fan sein um sich im legendären Sacher für ein Stück der berühmten original Sacher Torte und einen Kaffee 7,80 Euro in Worten sieben Euro achtzig aus der Tasche ziehen zu lassen. Die Preise sind wahrhaft weltstädtisch. Die, obligatorische, Fahrt nach Grinzing raus zum

Heurigen hat zu Steak und dunklem Bier geführt anstatt zu Kaiserschmarrn und neuem Wein (Heurigen).

Das hätte ich mir sozusagen also auch sparen können, aber wir sehen das ja unter einem sportlich -touristischen Aspekt, dabeisein ist alles, oder einmal muß man halt dort gewesen sein.

Das fortbewegen in Wien mit der Strassenbahn war günstig (Wiencard) und völlig problemlos, Teilnahme am KFZ Verkehr in Wien ist quasi sinnlos, da geht laufen schneller.

Freitag früh sind wir dann wieder gen Heimat aufgebrochen, es war zwar, wie die ganze Zeit in Wien, bewölkt aber wenigstens trocken.

Der erste Tag der Heimfahrt hat uns über Linz, Passau, Regensburg und Kelheim

Bis nach Riedenburg im Altmühltal geführt. Ohne jegliches technisches Problem.

Abends war ich zwar total kaputt, Schmerzen im Allerwertesten und in Unterarmen und Händen (wie immer), aber doch mit der Tiger sehr zufrieden.

Am nächsten Morgen zeigte mein Tacho dann im Stand schon 30 Meilen die Stunde an und hat sich, wie jetzt zu erwarten war, keine irgendwie brauchbaren Anzeigewerte mehr entlocken lassen. Der Tacho war eines der wenigen noch nicht restaurierten / reparierten Teile an der Tiger, bis jetzt. (jetzt aber ran, der Red.) Im weiteren Verlauf der Rückreise gaben dann beide linken Blinker das Arbeiten auf.

Zuhause hab ich dann die Blinker demontiert, kein Befund. Schaltereinheit zerlegt, kein Befund. Verkabelung in der Lampe kontrolliert, richtig... auch kein Befund. Aber nach dem Zusammenbau hat's plötzlich wieder funktioniert. So what.

Beim Suchen hab ich dann noch ein abvibriertes Massekabel vom Batteriepol zum Massepunkt gefunden. Repariert war's gleich, hat mich aber gewundert das ich damit noch Fahren konnte. Dem Problem des überfüllten Öltankes bin ich noch auf der Spur. Im Motorsumpf standen exakt 300 Kubikzntimeter Öl als ich es nach der Tour abgelassen habe. Wie's immer so ist habe ich verschiedene Aussagen dazu. Von „das ist viel zu viel" über „probier nochmal das und das" zu „das kann normal sein„.

Ich hoffe daß dieses Problem (falls es eines ist) behoben ist bis ihr diesen Artikel lest, aber ihr könnt mich auf jeden Fall mal anrufen oder mailen wenn euch was dazu einfällt. So, mein Fazit der Odenwald-Franken-Altmühl-Donau-Wien-Tour mit einer

frisch Aufgebauten, noch nicht eingefahrenen 1973er TR7RV „Tiger" ist: Ich bin gut zufrieden, ich hatte im Stillen mit ernsteren Problemen (Kinderkrankheiten) gerechnet. Und, Wien ist eine Reise mit der Triumph wert, alleine die Fahrt durch die Landschaften und entlang der Flüsse mit so einem klassischen Motorrad war die Reise wert.

Klaus

Historischer TT Sieg für Triumph!

Triumph erzielt spektakulären Sieg beim diesjährigen Junior TT Rennen auf Isle of Man „Ich bin völlig überwältigt“, freut sich Rennfahrer Bruce Anstey. Mit seiner Triumph ValMoto Daytona 600 gelang dem 34-jährigem Neuseeländer beim diesjährigen und legendären Isle of Man Junior TT jetzt ein spektakulärer Sieg. Mit nur 1:15.13.98 Stunden und ganzen 10,96 Sekunden Vorsprung vor seinem härtesten Konkurrenten fuhr Anstey sogar das schnellste TT Supersport Rennen überhaupt in der Geschichte der Isle of Man. Die Freude über den Erfolg ist beim Hersteller Triumph groß, lag doch der letzte Sieg auf der Isle of Man schon 28 Jahre zurück.

Ansteys großer Sieg wird den Motorradsport in aller Munde bringen, da ist sich die Branche sicher. Denn schon jetzt bringt die Rückkehr von Triumph auf die Isle of Man eine weltweite Medienpräsenz mit sich. Das Triumph-Werk mit Sitz in Hinckley kann nun endlich unschlagbare Ergebnisse vorweisen. Bruce Anstey kann es jedenfalls kaum fassen: „ValMoto hat hart an der Daytona 600 gearbeitet, alles lief genau nach Plan und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen.“

Selbst die 20 Sekunden, die sein Konkurrent Farquhar früher gestartet war, konnten Anstey nicht entmutigen. Ganz im Gegenteil. Als schnellster im Training hatte Anstey von Anfang an gute Karten und holte Farquhar schließlich ein.

„Der Erwartungsdruck war enorm, deshalb bin ich mit dem Rennausgang sehr zufrieden“, bringt es Anstey denn auch auf den Punkt. „Besonders freut mich, dass ich auf einer Triumph gewonnen habe.“

Gleich drei ValMoto Daytona 600 nahmen an der Junior TT teil und stellten so einen ernst zu nehmen-

den Gegner für die meist japanische Konkurrenz dar. Und im Gegensatz zu so manch japanischem Modell fiel keine Triumph in diesem sehr harten Rennen aufgrund technischer Probleme aus. Ein weiterer Beweis für die Qualität der Marke. Ansteys Sieg war zwar zweifelsohne das Highlight des Tages, doch auch die hervorragenden Leistungen der

zwei anderen Fahrer des Triumph Teams, Jim Moodie und John McGuinness machten das Rennen zu einem ganz besonderen Ereignis. Sie belegten jeweils die Plätze neun und zehn.

McGuinness gelang seine gute Leistung sogar trotz eines Fehlers in der ersten Runde. Und auch Moodie wurde einmal mehr seinem hervorragenden Ruf als hartnäckiger Fahrer auf der Isle of Man gerecht: Der 37-jährige Schotte bestritt sein Rennen trotz starker Schmerzen - infolge von Halsverletzungen aus der Trainingswoche - und sorgte somit dafür, dass Triumph ValMoto auch die Herstellerwertung in der Junior TT gewannen.

Die Rennen auf der isle of Man sind ohne Frage der ultimative Test für die Strapazierfähigkeit und Leistungsfähigkeit eines Motorrads. Außerdem suchen der Mut und die Entschlossenheit der Fahrer in der Welt des Sports ihresgleichen.

Die Junior TT ist unstrittig das heißeste und spannendste der insgesamt neun Rennen während der TT Rennwoche: Geballte Supersport-Ladung auf zwei Rädern kämpft auf dem 37,73 Meilen und vier Runden langen Parcours um die besten Plätze. Natürlich sind dabei die weltweit größten Motorradhersteller am Start. Mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h jagen die Bikes über Küstenstraßen und durch Städte. Und am Ende des knapp eineinviertelstündigen Rennens hat dieses Mal ein britisches Motorrad seine deutliche Überlegenheit gezeigt. Der ValMoto Triumph Sieg auf der Isle of Man bedeutet für den Motorradsport sehr viel, nicht nur aus historischer Sicht, sondern auch für die Zukunft des britischen Motorradsports. Triumph taucht nun als ernst zu nehmende und viel versprechende Größe im Rennsport wieder auf.

Weitere Informationen unter:
http://www.triumphvalmoto.com/news/030604tt.htm

1. Crazy Days Germany of Triumph

6. 9. 2003 in Altengronau

Seit unserer Stammtischgründung letzten Jahres war klar, dass wir eine Party steigen lassen wollten. Aus verschiedenen Gründen kam immer etwas dazwischen. Aber Anfang Juli haben wir uns kurzfristig entschlossen, die **1. CRAZY DAYS GERMANY OF TRIUMPH** am 6. 9. 2003 stattfinden zu lassen. Ein Termin und Platz war schnell gefunden. Also schnell Einladungen erstellen und an Triumphfahrer und -Händler verschicken. Nach kurzer Planung hatten wir alles zusammen. Jetzt fehlte uns nur noch die offizielle Genehmigung von der Gemeinde. Da es im August überhaupt nicht geregnet hatte, waren alle Grillhütten im Main-Kinzig-Kreis wegen Brandgefahr gesperrt. Mist, was sollen wir jetzt machen. 1 Woche vor Partybeginn bekamen wir dann doch noch Grünes Licht von der Gemeinde. Schnell die Getränke und Essen bestellt und wir konnten am Freitag mit dem Aufbau beginnen. Wir hatten ja Zeit, da die Party offiziell erst am Samstag beginnen sollte. Samstag morgen war alles erledigt, die Schilder und Pavillons waren aufgestellt. Jetzt fehlten nur noch die Gäste.

Da es unsere 1. CRAZY DAYS GERMANY OF TRIUMPH waren, waren wir natürlich sehr gespannt wie viele Triumphbegeisterte sich nach Altengronau verirren würden. Als erster Triumphfahrer kam Hans (TMOC-Mitglied) auf den Platz gedonnert. Nachmittags kamen dann noch einige Biker aus Groß-Gerau, Worms und Berlin. Am späten Nachmittag konnten wir dann auch noch den 1. Vorstand vom TMOC begrüßen. Er brachte auch den Carsten mit (oder umgekehrt??). Abends

kamen dann noch Triumphbiker aus Salzgitter und Würzburg und Bekannte von uns. Jetzt konnten unsere 1. CRAZY DAYS beginnen, und dem Namen alle Ehre machen. Die Stimmung unter den Gästen war super. So gegen 23.00 Uhr hat es noch mal kurz geregnet. bevor die Burn Out-Show von Kaktus beginnen konnte. Er hatte schon im Vorfeld der Party einen Reifenservice gefunden, der ihm den neuen gegen einen alten Reifen umtauscht. Er ließ dann seine Daytona es mal richtig war laufen, damit der Motor keinen Schaden abbekommt. Als der Motor die richtige Betriebstemperatur hatte, wurde noch schnell der Auspuff demontiert. Um Punkt 24.00 Uhr fuhr er mit seinem Bike auf die extra vorbereitete Burnoutplatte um es so richtig krachen zu lassen. Es war schon ein geiles Schauspiel wie es immer mehr qualmte.

Der ganze Platz war im Nebel verschwunden. Der Auspuff glühte richtig. Nach ca. 10 Minuten hat Kaktus seinem Bike erst mal eine Pause von ca. 1 Stunde gekönnt und die Maschine sich abkühlen kann. Dann jagte er seine Maschine ein zweites Mal über den Beton und ließ den Reifen platzen. Nun konnte man zum gemütlichen Teil der Party übergehen.
Am Sonntag morgen nach einem

guten englischen Frühstück verabschieden sich die Gäste, die über Nacht geblieben sind, und wir konnten mit dem Abbauen beginnen.
Wir kamen zum Schluss, dass es

eine gelungen Party war, auch wenn noch nicht so viele Triumphfahrer da waren. Auf jeden Fall soll nächstes Jahr die Party wieder steigen. Ihr werdet nächstes Jahr auf jeden Fall

rechtzeitig Bescheid bekommen. Denn die CRAZY DAYS GERMANY OF TRIUMPH sollte man sich nicht entgehen lassen. Fürs nächste Jahr haben wir schon ein paar gute Überraschungen für Euch.

P.S. Auf unserer Homepage (www.triumphrider.rjsp.de) findet Ihr noch mehr Bilder vom Treffen. Und vielleicht habt Ihr mal Lust uns bei einem Stammtischabend zu besuchen.

die TRIUMPHRIDER STAMMTISCH RHÖN

Einladung

zum Jahresabschlusstreffen des TMOC-Germany

Hiermit möchten wir euch wieder zu einem kleinen, ruhigen Gedankenaustausch am Ende des Jahres einladen.

Samstag, den 8. November 2003

18.^{00} Uhr

Die Veranstaltung findet schon fast traditionell im Cafe'Volkers,Hartweg 4 in 97769Vokers statt. Volkers liegt direkt an der A7 zwischen Würzburg und Fulda – Abfahrt „Bad Brückenau/Volkers".

Übernachtungsmöglichkeiten werden von Manfred Groß unter der Tel.: 09733/780095 organisiert. Die Übernachtung mit Frühstück kostet pro Person 18 Euro im Doppel -oder Dreibettzimmer.

Bitte bis 1.November bei Manfred anmelden.

Der Vorstand

Zu Gast in Bremm

ein Bericht von Michael Kempf

In der Kürze der Zeit, weil ich gerade die T 140 in der Mangel habe, aber dennoch exklusiv für die TMOC-News (ausnahmsweise!) hier eine „short version“ meines Besuchs eines in unserer Zeitung angezeigten Treffens für britische Moppets.

Über den Jahrhundertsommer brauche ich mich ja nicht auszulassen. Mit einem Aufschrei muss ich Anfang Juli bei Urlaubsabtritt mit einem Blick auf mein „Arbeitsblatt T 120 R“ feststellen, dass meine kleine Bonnie mittlerweile schon wieder 10 Monate lang steht. Die Zeit vergeht halt wie im Fluge mit Kind und neuem Job...

Während die unsrigen Reichenbach 2003 ausklingen lassen, lasse ich den letzten Schraubenschlüssel aus der Hand fallen und den 650-er Twin erklingen. Es folgen noch eine Menge kurzer, nicht zufrieden stellender Probefahrten.

Der Ort Bremm liegt unten am Moselufer - zum Treffensplatz fährt man in die Weinberge ...

Auch Bremm muss zunächst warten. Am 15.8., der bei uns Feiertag ist, werden noch ganztägig Arbeiten durchgeführt und ein fabrikneues Topcase made by Craven montiert. Ziemlich ölsüffig und mit merkwürdigen Motorgeräuschen geht es folgenden Tags an die Mosel.

In den Weinbergen erwartet mich dann ein schönes Wiedersehen mit längst vermissten Bekannten, die Einführung eines unserer Nationalgesöffe (was guuuuut ankommt) und toller Live-Musik, gepaart mit so vielen Objekten für die Kamera, dass die Filme letztlich für meine beliebten Detailaufnahmen nicht reichen.

Gibt auch neue Interessenten für unseren Stammtisch, der jetzt nach der „Babypause“ (haha) wieder gut angelaufen ist und nun jeden ersten Freitag im Monat stattfindet.

Für die Rückfahrt spanne ich mir unser Ex-TMOC-Member Stefan Korsa vor, der seit dem Verkauf seiner New-Tiger nun nur noch seine königsblaue Norton fährt und einen guten Schnitt vorlegt – zeitweise habe ich 120-140 km/h auf dem Zähler anliegen, womit die Motorgeräusche auch ein Ende finden (die Engländer !!!). Auch der neue 130-er Metzeler ist inzwischen eingefahren und zeigt seine Stärken in Kurven und bei Nässe (jawohl, bei Nässe ! Die Hunsrückhöhenstraße wird auf der Rückfahrt nämlich von Petrus abgeduscht , und nur die !!!).

Außerdem stoßen wir im Hunsrück auf eine Truppe Oldiefahrer aus dem Homburger Raum, die recht beherzt Gas gibt mit ihren 2-Zyl.-Maschinen zumeist aus den 50-er und 60-er Jahren (darunter eine wunderschöner Zündapp-Boxer).

Fazit: Außer einem recht gelungenen Treffen endlich mal wieder eine Ausfahrt, die zwar zunächst ganz vorsichtig begonnen hat, aber lustig endet, vor allem mal wieder in Begleitung eines weiteren Engländers. Unser Triumph-Fragmente besitzender Co-Redakteur ist in dieser Hinsicht ja schon lange abgeschrieben.

Hier nun eine originelle Komposition aus klassischem Moppet und moderner Technik für die heutige Motorrad-Reise :
Mini-Frontscheibe
zitterfreie Instrumente
Walkman mit Mega-Bass
computergestütztes Navigationssystem
Einrad-Anhänger (nicht zu sehen)

© Dieser Text wurde für die Members und nicht für die Redaktion oder den Vorstand geschrieben. Der Autor ist dementsprechend ungehalten, wenn Änderungen vorgenommen oder Texte erst gar nicht veröffentlicht werden, um den Raum für zweitklassige Witze o.ä. zu schaffen die s.E. in dieser News nichts zu suchen haben.

was ist Öl?

Ausgangsstoff für fahrzeugspezifische Schmiermittel ist das Rohöl oder auch Erdöl genannt. Es entstand über viele Millionen Jahre durch Reste von tierischen und pflanzlichen Lebewesen. Chemisch gesehen spricht man grundsätzlich von einer Kohlen-Wasserstoff-Verbindung.

Bereits ab 1910 wurde das Schmieröl, Mineralöl genannt und zusätzlich mit Schwefel angereichert um seine Eigenschaften zu verbessern. Ab 1920 begannen die Entwicklungen spezieller Schmierölzusätze sowie die wissenschaftliche und technische Erforschung ihrer Wirksamkeit. Entgegen dem Wissen vieler Menschen hatte also bereits das Mineralöl bis ca. 20 % Zusätze. Diese waren jedoch spezifisch auf die damaligen Motor- und Betriebstechnischen Anforderungen ausgerichtet.

Bis Ende der 50er Jahre gab es ausschliesslich Einbereichs Premium- und Heavy Duty Öle (HD-Öl).

Anfangs der 60er Jahre kamen dann die ersten Mineral-Mehrbereichsöle auf den Markt (20/W50). Mit einem Mehrbereichsöl wird das Fliessverhalten des Mineralöls bei verschiedenen Temperaturen verbessert. Oft wird auch von einem Ganzjahres-Öl gesprochen.

Zusätze in Schmiermitteln sind lösliche chemische Verbindungen, die Naturstoffe und synthetische Produkte umfassen. Sie werden allgemein als Additive bezeichnet.

Hochlegierte Mineral-, Teil- und Vollsynthetische Schmieröle aus heutiger Produktion, besonders 10W-40 oder 15W-40 *vollsynthetische Öle, entsprechen in keiner Weise den Anforderungen der Motoren wie sie bis Ende der 70'er Jahre gebaut wurden*. Die Verwendung solcher Öle kann zu massiven Materialschäden führen! Durch das Auflösen von Ablagerungen kann es zu Verstopfungen einzelner Ölkanäle und dadurch letztlich zu einem Motorschaden kommen.

Die Auswahl des jeweils bestgeeigneten Schmieröls erfordert qualifizierte technische Kenntnisse und jahrelange praktische Erfahrung, weil es für mehrere hundert Ölsorten, tausende von Anwendungen mit sehr unterschiedlichen Anforderungen gibt.

Hauptaufgaben des Schmieröls:

S c h m i e r e n : Alle Schmierstellen des Motors sofort, jeder Zeit und bei jeder Betriebstemperatur sicher vor Verschleiss schützen.

A b d i c h t e n : Verbesserung der mechanischen Abdichtung zwischen Kolbenringen und Zylinderwand.

K ü h l e n : Ableiten der Wärme aus dem Zylinder und den verschiedenen Lagerstellen in die Ölwanne um eine optimale Verteilung der Hitze zu erzielen.

R e i n i g u n g : Durch Russ und Metallabrieb entsteht eine Verunreinigung, die vom Öl aufgenommen und zum Ölfilter geführt werden muss.

K o r r o s i o n s s c h u t z : Alle inneren Bauteile des Motors langfristig vor Korrosion schützen.

K o n d e n s a t i o n s s c h u t z : Kondenswasser entsteht bei jedem Motor während der Warmlaufphase und der Abkühlung nach dem Abstellen des Motors. Die Aufnahme des Wassers ins Motorenöl muss unbedingt vermieden werden, da dies zu einer Schaumbildung führt.

Weitere wichtige Nebenaufgaben des Motorenöls sind z.B.:
Oxidations- und thermische Stabilität, Neutralisationsvermögen, Haftvermögen, Luftabgabevermögen, Scherstabilität und Verträglichkeit mit Dichtungsmaterialien, u.s.w.

So, das war ser 1. Teil über's Öl, exclusiv präsentiert von Millers Oil. Den 2. Teil im nächsten Heft.

So long

Walter

Adalbert Knaubers Schraubertipps,

die keiner braucht

Heute: A.K. zieht alle Register seines Könnens

(Teil 1)

Hallo Leute mittem Fimmel für die Moppets von der Insel, wo die Währung noch halbkiloweise angesacht is, weil die dat middem Oiroh nit packen tun!!!

Einige hab' ich ja schon mit meinen Nachkriegstricks - ich mein mal so hoffentlich – beeindruckt oder so ähnlich. Aber heute erzähl ich mal nix von die Insel nördlich von Kalää oder wie dat Kaff heißen tut, denn in der letzten Zeit hatte ich doch ordentlich wat zu tun, wat mir dann doch im Nachhinein so teilweise unheimlich leid jetan hat, wenn man mal die Nachfragen dazu und Erjebnisse betrachtet.

Früher hab' ich mal von meine Nachbars erzählt, die sich mit ihre englischen Pötte immer so jebrüstet haben, wat toll das is, und der eine, von denen is ja so reich, wenn der hustet, ja, bestellt sich sein Arzt schon'n neuen Porsche. Und der war ja nun ein Jahr wech und hat mir eine seiner Triumphkes mit so'n bissken Budget (dat is so ne Summe Geld zum Verpulvern) überlassen, damit ich dat Teil mal ein wenig auf Vordermann bringe, und dann hatte ich beim letzten Mal noch erzählt, wie ich da sowat aus dem Motor anne Seite rausgefischt habe, womit man wunderbar die Schräubkens aus de Garagenecken rausfischen kann, ohne sich zu bücken. Ja, da war ich letztes Mal stehen jeblieben.
Inzwischen weiß ich auch, dass dat der Magnet von die Lichtmaschine war, den man eigentlich pfleglicher behandeln sollte, und nicht inne Ecke an'n Seil reinschmeißen, wat mir nachträglich natürlich unheimlich leid tut, aber naja, is halt nu passiert. Und weil ich mich nach diesem Fehltritt nicht noch weiter ins Fettnäpfchen bejeben wollte, hab' ich mir jeschworen, mich fest anne Jebrauchsanleitung ze halten. Nu is die aber auf engelisch, und ich kann ja nu mal dat nich so ... und nur an die Bilders orientieren, war schon janz schön mutig von mir, aber ich möchte dat noch mal betonen, falls ich da wat nicht richtisch jeguckt habe und wat schief jelaufen is, dat mir dat unheimlich leid tut. Bin ja auch nur'n Knauber.

Also der Reihe nach. Jearbeitet wird an eine „T-Hunnertzwanzisch Junnit“, oder so ähnlich. Erst mal habbich dat Ding da, wat hinter dem Magnet sitzt, middem großen Hammer runterjekloppt, also Hammer hintendran anjesetzt und ordentlich mit Schmackes mittem anderen Hammer drauf, ne, damit dat Dingen lose geht – tja und schon war ne Zacken an dat Ritzel ab. Und dann war da so ne Hedderei middie Primärkette, dass ich da alles zusammen abmachen musste, um nich die Kette zu verbiejen.

Ja, und dann hab’ ich dat Bild entdeckt von die janzen Einzelteile von die Kupplung, und die wollte ich natürlich alle mal sehen, und hab mal den Ruckdämpfer aufjeschraubt, um nach die Gummikes zu gucken, und dat war wirklich allet so wie auf die Bilders. Dat war irjendwie nach’n paar Bierkens wie’n kontrollierter Rausch oder ne Rausch nach Kontrolle, weiß nich mehr genau, ein rejelrechter alkoholischer Perfektionismus machte sich in mir breit, und dann hab’ ich Hinterrad, Jetriebe, vorne die Teleskope oder wie dat heißt, den Zylinderkopf und die janzen Kabelstrangens regelrecht rausjerissen und auf dem Garagenboden verteilt und ein paar Wochen bei jeschlossenem Tor ruhen lassen.
Leider is mir dann ein janz großes Malör passiert, dass mein Budget unfreiwillich jeschmälert hat. Beim Antransport eines neuen schweren Ambosses bin ich am Garageneingang übern Kupplungskorb jestolpert und musste den Amboss seiner physikaljesetzlichen Flugbahn überlassen, die jenau auf die Zahnräders von dat Jetriebe, den säuberlich hingelegten Teilen, die zwischen Vergaser und den Kopp da vom Zylinder und dem einen Hinterradkettenspanner endete. Kracks, kaputt, verbogen, bis zur Unbrauchbarkeit.
Aber wat hamwa nach dem Kriesch jemacht? Improvisiert !!! Leider ging dat Anschweißen von de Zähnkens an dat ... äh ... fast hätt ich jetzt „Gebiss“ jeschrieben, nich, dat Jetriebe war also reif für über Jordan.

„Na endlich jibbtet mal ne Gelegenheit zum Jeldausgeben“ dachte ich noch, und zog mit meinem Budget inne Hosentasche zum Veteranenmarkt. Dort hab’ ich dann ne Zahnsatz jekauft für dat Jetriebe. Leider hab’ ich dat falsche Baujahr von die Triumph anjegeben, statt 1971 halt 1961, aber nachher war mir dat egal, weil ich dachte, so groß werden de Unterschiede doch nich sein. Aber falls dat nich stimmen sollte, dann tut mir dat natürlich im Nachhinein genauso leid wie dat primäre Motorritzel, dat ich jekauft hab’, und auf die Frage nach dem Baujahr bis’70 oder ab’71 natürlich auch fälschlicherweise „bis’70“ antwortete. Und von die Zwischenstücken für hinter de Verjaser gab dat auch keine von Triumph, nur von de BSA A 65, aber die hatten de selbe Durchmesser. Dann ging et zum Kassieren...

Nu, Freunde, mein Erstaunen war recht groß, als damit mein Budget für dat Jahr bereits erschöpft sein sollte, in der ich die Triumph herrichten wollte. Und für ne finanzielle Nachschlag hatte ich keine Idee, war ja schließlich mein Fehler jewesen middie kaputte Zahnräders. Dat war der Zeitpunkt, wo ich den Frust von dem anderen Nachbarn begriffen hatte, der immer so selten zum Fahren kommt. Aber der alte Adalbert kann auch sparsam, wie nach’m Krieg. Sachte ich ja schon. Und so kam es zu der Rest-Restaurierung quasi zum Nulltarif, aber hallo.
Erstmal die Teleskope, dingsda wie die heißen, egal. Nee, nich egal, Standrohre heißen die. Waren unten verrostet und haben da’n bissken gesifft. Dat muss ja nich so bleiben. Dat Jabelöl fließt ja schließlich nit nach. Also hat der alte Adalbert mal die zylindrischen Standrohre um 180 Grad jedreht, am Rost, der jetzt oben saß ein bissken Silberlack und die Sache is vergessen. Kost außer einmal Lack aufpinseln nix. Aber dann war plötzlich eine Menge Gekabels und Tacho und Mehrzahldresser oder wie dat Viech heißt, dazwischen – zu meiner Entschuldigung – eine größere Anzahl Bierkes mit längerer schöpferischer Pause, wo ich nu nich mehr genau wusste, wohin damit. Aber dat würde ich schon noch ze rejeln wissen. Das Zahnradgedöns von dat Jetriebe hat auch gut reinjepasst, na sach ich doch, hat nur später beim Fahren Jeräusche gemacht, weiß nich, ob dat vorher auch schon war, oder ob das bei die alten Moppets normal ist.
Auch die Schräubkens bei die Ruckdämpfers wollten nich mehr so richtig, aber da Onkel Adalbert ne alte Schweißapparat rumstehen hat, wurden da gleich all die Löchers im Ruckdämpfer zugeschweißt und ordentliche metrische 6-er Gewindelöcher reingetan, damit auch die Baumarktschrauben reinpassen tun. Sind auch viel billiger als das

Spezial-Einmalzeugs von Original Triumph. Und wo ich dann mal am Schweißen war, bin ich auch gleich an den Kettenspanner und hab' die Mutter und den Spanner ineinander bis zur Unkenntlichkeit verbraten. Is nu sone richtije Einheit, ein Unikat sozusagen.
Das Motorritzel saß dann jenau auffem Lager von die Kurbelwelle, ja, dat is schon nach meinem dafürhalten wat Jutet, wenn da kein Spiel im Spiel is (und wenn dat nit stimmen sollte, tut mir dat natürlich außerordentlichst leid, dat möchte ich nu noch mal ausdrücklich betont haben !!!). Der blöde Stator hat sich dann noch auf seinen drei Aufnahmestehbolzen verkantet, aber da gab's wieder Schmackes mit dem Hammer. Leider is bei dieser Aktion dat Jehäuse vom Stator etwas jerissen, und da geb ich zu, hätte ein neuer rangemusst. Wat muss dat aber auch nix aushalten tun, dat jämmerliche Teil ! Aber weil, wie schon jesacht, dat Budget schon zu Ende war und ich so ne Stator nicht auch noch zusammenschweißen kann, weil dat Jehäuse von dem Stator aus sonem unschweißbaren braunen steinartigen Zeugs besteht, hab' ich's halt drinjelasse, der Nachbar wird's schon irjendwie merken, wenn er wieder mal reinschaut. Aber ich muss gleich dazusagen, dass dat das einzige war, wo mir dat Jewissen ein Stück in dem Moment jeplagt hat. Ansonsten denk ich schon, dass ich da janz nachkriegs-meistermäßich zu Gange war ! Und dat will ich nun mal nicht als Schimpfwort missverstanden haben, sonst wird der alte Adalbert nämlich mal grantisch und schreibt euch jaa nix mehr.

Nu hatte mich auch inzwischen der Pioniergeist gepackt, und bei den Pionieren is Elektrik nich so wichtig. Alle unwichtigen Komponenten flogen raus, de Blinkers wurden durch (kostenlose) Ochsenaugen aus meinem janz persönlichen Sortiment ersetzt, und die Kabels von dem Schalter inne Lampe sind ersatzlos weggefallen, weil ich sie nich mehr hinjekriegt hätte, und den vorderen Bremslichtschalter hab ich mit Isolierband umwickelt, reicht ja wenn dat Licht von die Hinterradbremse jeht. Nicht ze vergessen is das ganze Gekabels von die Tacho und Drehzahlmesser, hab ich janz rausjeworfe und den Drehzahlmesser gleich mit. Hat eh nur gewackelt, de Nadel... und unten am Motorjehäuse wurde dat Löchlein mit eine oberleichte Ministopfen verschlossen. Und ein Schlauch hatte ich über, da wusste ich echt nich mehr, wohin damit, hab ich wegjeworfen. Unterm Strich eine echte Jewichtsersparnis. Hätte eigentlich zum TÜV müssen wegen die Eintragung von die neue Leerjewicht von dat Moped. Beim Festziehen vom Zylinderkopf gab's auch eine kleine Jewichtsersparnis, als ich den ersten Stehbolzen mal probeweise janz fest anziehen wollte, also die Mutter oben, und dabei is mir dat Jewinde abjenudelt, aber da wurde von mir einfach das nächstkleinere Jewinde (natürlich metrisch!) draufjeschnitte, und dat hat dann jehalten. Midder Baumarktmutter. Also dat is sone Sechskant für auf de Schrauben, nit dass dat jemand mir so was ähnlichem wie de Puffmutter verwechselt. Is auch käuflisch, aber nit so, wie ihr jetzt denkt. Auch diese eine „zentrale Zylinderkopfschraube" war problematisch, da wollte keiner von meine metrische Schlüssels passen. Hab ich einfach den Sechskant-Schraubenkopf so lange abjeschliffen, bis der 13-er Schlüssel passte. Und da sach noch einer, die 13 bringe Unglück... hat doch jepasst, der Schraubenschlüssel ! Und dann de Zylinderkopf ordentlich reihum festjezooche, aber feste, wat ging ! Anno 45 hatten wir auch kein Drehmomentschlüssel mehr, de Drehmomente haben wir seither im Arm ! Wenn da'n bissken Material beim Festziehen abgedreht wird, dat is mir nich so schlimm, ich sach immer, je tiefer de Schrauben sitzen, desto mehr Halt haben se auch. Aber da bin ich doch der festen Überzeugung !

Tja, und wat ich sonst noch so alles im Arm statt im Kopp habe, dat erzähl ich Euch dat nächste Mal. Also, bevor Ihr nun zu die Schraubenschlüssels und so greift und alles nachäfft, erst mal den Rest der Geschichte lesen...

Euer Adalbert

Anmerkung: Die Person Adalbert Knaubers ist frei erfunden, nicht jedoch seine an einer (!!!) Triumph vorgefundenen „Arbeiten" !!!

© Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt; er darf ohne die vorherige Zustimmung des Autors nicht geändert werden. Wer dieses © abdruckt, ist Julius Cäsar i.S.d. gallischen Sprachgebrauchs.

Autor:

Michael Kempf

(Aus presserechtichen Gründen muss der Autor ausgewiesen werden. Anm. des Redakteures.)

Bilder vom Schottenring

17./18. August 2003 in Schotten/Vogelsberg

Bildmaterial:
Geoge von Döhren

Behörden-Freude

Freunde, in was für einer Zeit leben wir heute? Überall hört und liest man über Ärger, den mit dem Chef (sofern man nicht sein eigener ist...), den in der Öffentlichkeit oder den mit Behörden und der Politik.

Gerade letzterer Ärgerbereiter hat uns schon seit längerem als Zielgruppe anvisiert: Aufstockung der Kfz-Steuer wegen Lärm usw. (Lärm!!! Welche Lady macht denn Lärm???) von einer Bundestags-Tussi, die sich aus ihrem Ressort-Fenster wohl etwas zu weit herausgelehnt – um nicht zu sagen: fast herausgeworfen! – hat, was sich darin äußerte, dass bei der anschließenden Protestaktion auf ein anderes (zuständigeres) Ministe-rium verwiesen wurde. Oder denken wir an die geplante Einstampfung der roten Kenn-zeichen, mit denen man neben der 1925-er „Ricci“ auch noch den chromüberfrachteten 8,2-Liter-Chevy (nach der Rote-Kennzeichen-Tortur womöglich noch zum Hot Rod umgebaut) fahren konnte, oder einfach nur den Canossa-Gang zur Zulas-sungsstelle, bei der zum x-ten Male der Sachbearbeiter sein zerfleddertes Notizbüchlein auf der einen Seite mit dem seit Jahren versehenen abgeleckten Dau-menabdruck aufschlägt, um mir zu verkünden, dass es kleine Kennzeichen nur für Motorräder mit einer

Zulassung vor dem 1.7.1956 gibt, und ich mir gefälligst ein nummeriertes Pizzablech neben der Kasse bestellen solle. Aber ein großes bitteschön, mit vielen Buchstaben und Zahlen, denn die kleinen sind für Oberbürgermeisters Lieblinge reserviert... pardon, für amerikanische Autos mit weniger Platz am Heck, so die amtliche Begründung – wusste gar nicht, dass VW, Renault, BMW, Audi, Mercedes ... alle in the USA hergestellt und nach Deutschland importiert werden.

Und wie war noch die Hauptuntersuchung anno 1983 und 1985, nach denen der TÜV Sulzbach von jedem Moppetfahrer gemieden wurde, wie's der Teufel mit dem Weihwasser tut? Erinnern wir uns zurück.

1983, Sulzbach/Saar, die HU steht an. Triumph im Original-Zustand fährt vor. Es erscheint der TÜV-Prüfer, Marke Triumph-Hasser, ein Ölfleckspürhund 1.Klasse, am Hinterhaupt eine leichte flache Stelle im Haar, vermutlich ein Pantoffelabdruck seiner Haus-herrin. Fehlt nur noch die Presse, in der er die Bonnie am liebsten verschwinden lassen würde. Keine Umbauten, kein Ölverlust, alles funktioniert, alle vermeintlich falschen Teile sind doch original wie im Prospekt, das ich dabei habe, zu ersehen ist, so ein Pech. Auf die Plakette lässt er mich dann noch eine Viertelstunde warten.

1985, Bonnie total umgebaut, Eigenbau Frontscheibenhalterung, Norton-Tüten, Hochschulterfelgen, runde Blinker, Tacho defekt... ich wechsele den TÜV in Richtung Völklingen, weil es dort jemanden gibt, der sich auf seinen Yamaha-750-Twin die selbe Scheibe draufmontiert hat. Es erscheint – als Oberprüfer – der gleiche Herr wie 2 Jahre zuvor in Sulzbach. Schock !!! Und es kommt wie erwartet, nämlich dicker: das gehe so nicht mit der Frontscheibe und jetzt runter vom Hof. Da muss man zuerst fragen, ob man das darf, und nicht einfach ankommen. Ja, so war das damals! Der hat die Kiste noch nicht mal angeschaut.

Nur- die Triumph ist mein einziger fahrbarer Untersatz damals, und mit dem Linienbus geht's halt nur durch die Stadt, aber nicht ins Grüne und auf die Treffen, also muss ich hart bleiben, und auf den Herrn mit der Guzzi-Scheibe auf der Yamaha beharren, bis er kommt. Der schaut dann mal und befindet die Halterung als ausgezeichnet gefertigt und absolut haltbare Konstruktion, sodass dann endlich nach vielen hin und her und Gemecker und Gezeter die Abnahme des übrigen Motorrades erfolgen kann.
Kurz, man war dem Segen des TÜV nahezu hilflos ausgeliefert.
Umso erstaunlicher ist nun die Geschichte der letzten TÜV-Abnahme nach Jahren der TÜV-Abstinenz, denn meine MZ hab' ich nicht mehr drüber gefahren, ein stolzes „92" prangt auf dem Nummernschild. Und diese Geschichte ist wirklich wahr.

Februar 2002, wir haben gut 15 Grad plus, fast frühlingshaft. Der TÜV für die kleine Bonnie ist 6 Monate abgelaufen, ich habe die (eingetragenen) Ochsenaugen, den nicht eingetragenen ungefederten Harley-Lenker, die offenen Trichter und die Flaschenendtöpfe runter geschmissen und durch Originalteile ersetzt und fahre einfach mal zum verhassten TÜV Sulzbach, nur mal so zur Info, um zu sehen, was mich erwartet, möchte meine Abreibung kassieren und mich dann empfehlen.

Es ist exakt 16:03 Uhr, als ich eintreffe. Am Eingang ein Schild mit den Öffnungszeiten: „...bis 16.00 Uhr" steht da zu lesen. Mist, zu spät, denke ich, und gerade kommen zwei Männer in Feierabendstimmung mit ihrem Ledertaschen heraus und blicken mich fragend an.

Mir wird die erste Frage gewährt, dann eine zweite, beide (!) stellen ihre Taschen wieder ab und sagen, dass sie sich die Triumph gerne mal anschauen würden, auch, wenn Feierabend wäre, überhaupt kein Thema. Am liebsten möchte ich jetzt eine Ohrfeige, denn ich fasse es nicht: sie gehen nicht nach Hause !!! Einer der beiden ist offenbar fachkundig, fragt nach dem Baujahr und stellt sofort fest, dass der Luftfilterkasten fehlt. Aber die Pancakes sind eingetragen, ebenso wie der 16-zöllige Hinterreifen.
Wohlan, ich solle dann am nächsten Morgen um 7.15 Uhr, eine Viertelstunde vor Öffnung vorbeikommen zur HU, sie seien dann beide schon da. Ich frage ungläubig noch mal nach: ich soll vor Dienstbeginn kommen ? Jaja, nicken sie alle (auch die Dame für die Schreibarbeiten) im Chor, dafür brauche ich doch auch keinen Termin.
Ich muss wohl ziemlich entgeistert zu Hause dreingeschaut haben, denn trauen wollte ich diesem Frieden nicht. Und nach Sulzbach schon gar nicht. Dennoch bin ich am nächsten Morgen mit dem schlecht eingestellten kalten Bock, dem gerade mal draufgeschmissenen Craven-Gepäckträger und dem noch zusammen gerollten Kabeln zu den Blinkern am Gepäckträger zur HU pünktlich da.

In freundlicher Atmosphäre wird die Maschine gecheckt. Es wird dies und das angemerkt. Der Hinterreifen hat gerade noch genug Profil, und vorne der ist schon ein wenig betagt. Nur eines hat sich nicht geändert: die Bonnie reagiert störrisch auf andere Fahrer und will nicht anspringen. Erst der derbe Tritt ihres Herrn und Meisters bringt sie zur Vernunft (und zum Laufen). Die zaghafte Berührung des Schalthebels in Richtung 1. Gang des Prüfers verfehlt seine Wirkung, das Getriebe wird schlagartig 1 Jahr älter und rasselt vor sich hin, bis Papa dem TÜV-Prüfer ungeduldig auf den Zeh tritt. Es folgt jene berühmt-berüchtigte Minute, in der ich immer Blut schwitze – die Probefahrt. Die Bremsen beißen wie gewohnt, die Bonnie eiert

irgendwie durch die Halle und wird mir flugs wieder zurück gebracht. Das Licht gehe nicht. Doch, entgegne ich, aber den geübten Griff während der Fahrt zwischen rechter Pobacke und Kniekehle, wo sich bei mir das Zündschloss befindet, beherrsche halt nur ich im Schlaf. Wir testen das Licht im Stand, das geht, denn die Batterie ist wirklich in Ordnung.
Ja, und der Gepäckträger scheint stabil zu sein – ich entgegne: er ist es, und hebe das Motorrad daran hoch.
Okay, das war's. Jetzt noch schnell die Unterlagen geändert und die Plakette aufgeklebt – das alles in knapp 15 Minuten. Zur Erinnerung: so lange musste ich damals alleine schon auf das Eintreffen des mürrischen Herrn mit der Plakette warten...
Der Ordner mit den Belegen über den Kauf von Original-Ersatzteilen kann im Rucksack bleiben – er wird nicht benötigt. Was haben sich die Zeiten geändert. Aber ehrlich, erst als ich vom Hof weg bin und in Richtung Arbeit fahre, bin ich mir sicher, dass nicht noch irgendwo eine Tür aufgeht, und ein alter abweisender unzufriedener Zausel meine liebgewonnene Lady runtermachen wird.
Jetzt warte ich auf den Tag, an dem ich zur Zulassungsstelle komme, der Büttel schmeißt sein fettfingerdurchsetztes Notizbüchlein weg und ich erhalte ein Kennzeichen so klein wie die im benachbarten Frankreich – schätze, die sind ca. 5 x 16 cm groß. Nehmt mal ein Lineal und messt nach! Mehr braucht man doch wirklich nicht... dann biege ich die Kanten der alten Kennzeichen hoch und backe mir Pizzen drauf, ehrlich !

Grüße aus der Werkstatt (die Touren-Bonnie wird so langsam, liegt unterm Messer...)

Mitch

© Dieser Text ist urheberrechtlich geschützt; er darf ohne die vorherige Zustimmung des Autors nicht geändert werden. Wer dieses © abdruckt, ist Julius Cäsar i.S.d. gallischen Sprachgebrauchs.

Wenn's interessiert, hier die Ergebnisse des Isle of Man Steam Packet Junior TT Rennen:

1. B. Anstey (Triumph ValMoto)
1:15:13.98

2. I. Lougher (Honda)
+10.96

3. A. Archibald (Suzuki)
+16.02

4. R. Farquhar (Kawasaki)
+17.17

5. S. Harris (Suzuki)
+34.44

6. J. Griffi ths (Yamaha)
+40.74

7. R. Britton (Kawasaki)
+55.04

8. G. Blackley (Honda)
+1:14.66

9. J. Moodie (Triumph ValMoto)
+1:21.91

10. J. McGuinness (Triumph ValMoto)
+1:24.48

Neumitglieder:

Als Neumitglied begrüßen wir:
Peter Nettler
53797 Lohmar
T140 V 73' Tiger im Starrahmen

Classic Triumph Calendar 2004

Dieses Jahr werden wir wieder die sehr schönen Kalender aus den USA importieren, ein zwölf-Monat-Sortiment an Bonnies, Trophys und T-Birds, professionell fotografiert auf gutem Papier, mit einer exzellenten Farbqualität.
Pro Monat ein Foto, Größe ca. 40 x 30 cm, mit einer kurzen Beschreibung des Motorrades.
Die Kalender kosten zwischen US$ 11,50 und 12,50 pro Stück, je nach bestellter Menge.
Dazu kommen Kosten für Versand, Einfuhrzölle, MwSt (und evtl. Versand innerhalb der BRD), etc. in nicht unerheblicher Höhe, so dass der Preis der Kalender auf ca. das doppelte (od. etwas mehr) steigt.
Der Einzelpreis reduziert sich, um so mehr Kalender wir kaufen.
Wer Interesse an diesem wirklich schönen Kalender hat, bitte verbindlich bis zum 20. Oktober bei mir per Telefon, Fax oder E-Mail melden:

George von Döhren

Tel. 06105- 95 13 65
Fax 06105- 95 13 98

E-Mail:
george.von.dohren@t-online.de

Brand im National Motorcycle Museum

Das Museum wurde am Nachmittag des 16. September von einem schweren Brand getroffen.
Die Gebäude konnten rechtzeitig evakuiert werden, die angewandten Sicherheitsvorkehrungen verhinderten, dass Personen zu Schaden kamen.
Mehr als 250 Ausstellungsstücke konnten gerettet werden, leider wurden drei der fünf Hallen samt Inhalt (ca. 500 Motorräder) vom Feuer zerstört. Eine Bestandsaufnahme des Schadens wird zur Zeit vorgenommen, hinsichtlich einer bald möglichen Wiederaufnahme der Aktivitäten des Museums.
In der Zwischenzeit bleibt das Museum für Besucher und Veranstaltungen geschlossen.
Man geht davon aus, dass die Konferenzräume und Küchen binnen weniger Tage wieder funktionsfähig sein werden.
Viele nicht ersetzbare Maschinen wurden vom Feuer zerstört, aber – wo nur möglich- werden sie wieder zur „Original Showroom“ Kondition restauriert.

Weitere Informationen findet Ihr unter: **www.nationalmotorcyclemuseum.co.uk**

Versicherungsvermittlungs-GmbH
Finanzdienstleistungen ▪ Bausparen ▪ Versicherungen

AVS Classic Bikes Insurance

Liebe Clubcameraden,

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

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

Haftpflicht: € 40,60 jährlich

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

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

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

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

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

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

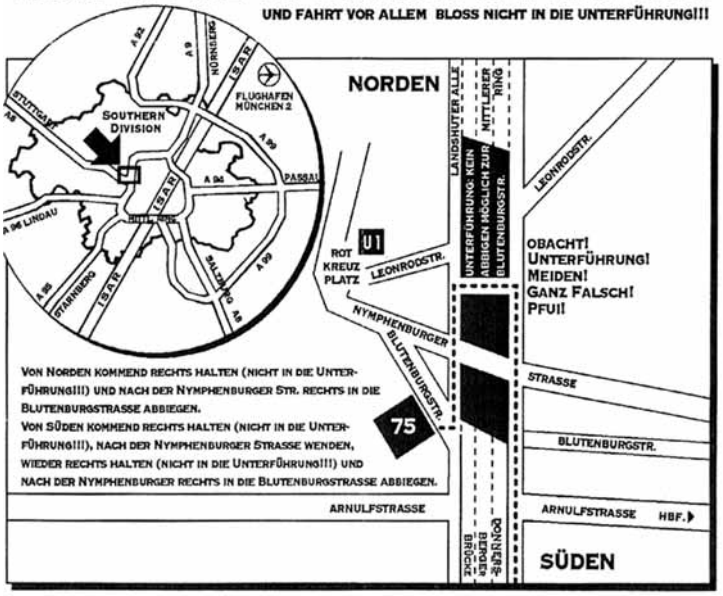
Southern Division Classic Bikes

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

Anzeigen unserer Sponsoren

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 dürft ihr kaufen!

Das **Sommertreffen** in „Reichenbach“ ist schon ne Weile vorbei, doch Weihnachten steht vor der Tür, also ein wunderbares **Weihnachtgeschenk** für Jung und Alt, Frau und Mann - also ran. Gibt’s bei unseren inserierenden Dealern und beim Klaus für 10 Euro.

4 verschiedene Farben stehen zur Auswahl: british racing green, british bordeaux red, british marine blue und british nightmare black.