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

News Of The Quarter

Heft 17

Januar
Februar
März
2004

5 Jahre TMOC Germany

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.

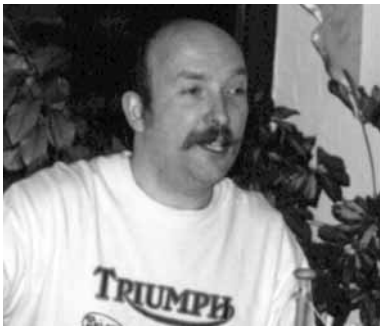
Vorwort

Willkommen im Jubiläumsjahr, das Jahr 5 nach der Vereinsgründung hat also begonnen. Nun 5 Jahre sind noch kein Vergleich zum 50 zig Jährigen Jubiläum welches der „Mutter Club“ der TOMCC England, im Jahre unserer Gründung schon feiern konnte aber ein wenig stolz können wir auch schon sein.

Immerhin ist es gar nicht selbstverständlich dass so ein Newcomer wie wir gegen eine mächtige „Konkurrenz“ aus einem etablierten Klassiker Club und der werksunterstützten „Riders Association“ besteht und sogar langsam wächst.

Ich habe das Wort Konkurrenz absichtlich in Anführungszeichen gesetzt weil ich den Konkurrenz Gedanken gar nicht überbetonen will, das würde der großen, gemeinsamen Sache nämlich nur schaden. Leben und leben lassen sollte unsere Devise sein, ein wenig Kontakt schadet da sicher nicht. Eine spezielle Jubiläumsveranstaltung haben wir für diesmal noch nicht eingeplant, das heben wir uns für die späteren, „höheren“ Jubiläen auf welche sicherlich noch auf uns warten.

Jetzt zu einem weniger erfreulichen Ereignis, das Feuer im National-Motorcycle-Museum in Birmingham hat für die Triumph Welt wohl wesentlich schlimmere Folgen gehabt als meine ersten Infos ahnen ließen. Tatsächlich müssen wir von einer Katastrophe sprechen, das gesamte Triumph Display ist zerstört! Unersetzliche Ausstellungstücke wie „Slippery Sam“ oder



die Weltrekord Maschine vom Salzsee in Bonneville/Utah sind zu bizarren Metallklumpen geschmolzen, entsetzlich. Wer schon mal das Museum besucht hat weiß von was ich rede, das Triumph Display (wie die anderen Marken Displays auch) war einfach grandios. Ich bin heilfroh, dass ich das mal bewundern konnte als noch alles intakt war.

Für mich als Berufsfeuerwehrmann ist es natürlich ziemlich ärgerlich zu erfahren dass das Museum nicht mal mit einer Sprinkleranlage ausgestattet war. Angeblich weil man glaubte bei einem Fehlalarm der Brandmeldeanlage gingen die Sprinklerköpfe auf und so würde Wasserschaden an den Ausstellungsstücken entstehen, ist wohl ein weit verbreiteter Irrglaube. Hätte das Museum eine Sprinkleranlage gehabt dann wäre der nächstgelegene Sprinklerkopf über dem Entstehungsbrand (in diesem Fall eine weggeworfene Kippe welche Abfall entzündete) aufgegangen und hätte das eben entstehende kleine Feuerchen gelöscht ohne das es zu nennenswertem Schaden gekommen wäre. Zu spät darüber zu grübeln. Wenn ihr Teile entbehren könnt um diese dem Museum für die Wiederherstellung von Triumphs zur Verfügung zu stellen dann setzt euch mit mir in Verbindung, ich werde was arrangieren. Im Übrigen fällt mir dabei so ein, dass wir nach der Wiedereröffnung des Museums eigentlich mal eine Tour dorthin machen könnten. Was meint Ihr dazu?

Ich habe mehrere Exemplare der „Motorrad Classic“ geschickt bekommen und zu meiner Freude festgestellt das unser Auftreten beim Klassiker Tag in Sinsheim im entsprechenden Artikel lobend hervorgehoben wird. Ist ein schöner Artikel mit wirklich guter Presse für uns, freut mich sehr. Die Hefte werde ich an die Sinsheim Teilnehmer verteilen als kleine Wiedergutmachung für das klatschnasse Regnen.

Jetzt wünsche ich euch noch einen guten, problemlosen Start in die neue Saison und dann soll's für diesmal gut sein.

Euer **Klaus**

Inhalt:

Vorwort vom Präsi	S. 3
T-Days beim TMOC Belgium	S. 4
Öl Einfüllstutzen	S. 6
Termine international	S. 7
In eigener Sache	S. 7
Der Gau von Silihull	S. 8
Bericht über das 8. WATOC Treffen in Paris	S. 10
Grumph!	S. 11
Der TMOC auf den Motorrad Classic Days	S. 16
Graue Eminenz der Motorradgeschichte	S. 18
Einladung zur Jaheshauptversammlung	S. 20
Veterama	S. 21
Inhaltsverz. der Triumph CD Vol 2	S. 22
Winterzeit ist Schrauberzeit	S. 23
„Keine Ahnung“	S. 24
Harzausfahrt '03	S. 25
Maitour 2004	S. 27
Chris&Marty	S. 28
Als Hollywood ins Allgäu kam	S. 29
Sommertreffen im Hofgut Stammen	S. 30
Advertising Sponsoring	S. 31
letzte Seite	S. 32

Termine 2004

des TMOC Germany

27. März 2004 **Jahreshauptversammlung**
im Naturfreundehaus Gross-Eppenthal in Bad Dürkheim
2. bis 4. Juli 2004 **Sommertreffen** im Hofgut Stammen
-Bitte notieren-

Weitere Termine entnehmt ihr bitte auf Seite 5 der News.

T-days beim TMOC Belgium

vom 20 bis 22. Juni 2003 in Zottegem bei Gent

▲ die Drei vor der Tankstelle

Am 20. Juni 2003 brachen wir auf; Richtung Zottegem zu den T-Days des belgischen TMOC sollte es gehen! Igel mit seinem 750er Chopper, ich mit meiner Thunderbird-Sport. Nach einem langen zähen Autobahnritt quer durch den Ruhrpott und Holland, mit kleinen Tankpausen, kamen wir endlich ohne Pannen oder sonstige Schäden, inzwischen mit Verstärkung von Kaktus der uns ab Eindhoven begleitet hat, bei unseren Gastgebern an. Der überaus freundliche Empfang entschädigte uns dann sogleich für die siebenstündige Steißbeintortur. Ausserdem wurde extra für uns die Küche noch mal aufgeschlossen, so daß wir für die folgenden Bierchen auch eine gute Grundlage hatten. Triumphfahrer aus Belgien, Holland, Frankreich, Great-Britain und wir drei aus Germany machten das etwas außerhalb von Zottegem liegende Vereinsheim zu einem perfekten Treffen. Brit-Bikes aus den 40ern bis hin zu den neuen Hinkleys waren hier

▼ vorletztes Natomanöver?

nebeneinander und die Fahrer derselben später miteinander zum feiern vereint! Livemusik, gutes Essen und belgisches Bier machten dieses Engländertreffen zu einer guten Party. Mit 180 registrierten Teilnehmern einfach riesig und sehr gut besucht! Unvergeßlich war für uns die Ausfahrt am nächsten Tag, staubig aber überaus beeindruckend: eine schier endlos lange Schnur von Motorrädern zog sich durch das idyllisch bäuerliche Ostflandern, Feldwege allerdings inklusive, habe neulich noch Staub an meinem ollen

▲ **hier geht aber noch was ...**

▲ **da gibts was zu lachen ...**

Waxcotton-Jacket entdeckt. Aber man stelle sich nur die Geräuschkulisse von ca. 90 technischen Wunderwerken britischer Ingenieurkunst verschiedener Bauarten vor, hätte ich doch gleichzeitig noch Zuschauer sein dürfen! Die während der Ausfahrt besichtigte traditionelle Jeneverdistillerie in einem großen Gehöft gehörte wie der Besuch des Clubheims, einer stilmäßig passend eingerichteten Kneipe ebenso zum Programm dieser Ausfahrt und durfte für einen bleibenden Eindruck nicht fehlen. Am zweiten Abend gabs Livemusik, guter alter Rock'n-Blues und die für eine Bikerparty obligatorische Pokalverleihung, bei der unser Freund Igel mit 800 km in der Disziplin „Weiteste Anfahrt der Herren" einen Pokal eingeheimst hat. Wer sich also was Gutes für die Sinne antun will, ein paar Anregungen oder auch so einen schönen Pokal wie Igel holen will, sollte sich unbedingt auf den langen Weg zu den T-Days begeben, es lohnt sich wirklich. Jede Menge Spaß gibts schließlich noch gratis dazu. Vielleicht bin ich nächstes mal wieder dabei, mal sehn.

Text und Fotos: Peter Müller

... und hier erstmal ! ▼

Öl Einfüllstutzen ...

Wie ich in der letzten News berichtete hatte ich einige Probleme mit einer Undichtigkeit am Öl Einfüllstutzen meiner 73er Tiger. Nach weiterem hin und her probieren scheint es nun so als hätte ich das Problem im Griff. Nachdem ich einige andere OIF Öltanks beäugt hatte und einige andere OIF Fahrer den Öleinfüllstutzen meiner Tiger begutachteten machte Hans mich darauf aufmerksam dass die Bohrung für das Rücklauf Öl bei meiner Triumph ungewöhnlich hoch angebracht ist. Somit war zu vermuten dass das zurückgepumpte Öl sowohl an den Peilstab als auch an das Gewinde des Einfüllstutzens spritzen könnte anstatt einfach in der „Weite“ des Rahmenrohres zu „verschwinden“. Da ich an dem Röhrchen in welchem sich diese Rücklaufbohrung befindet auf keinen Fall herum Biegen wollte um das Problem so zu beseitigen musste also eine bessere Dichtung dafür sorgen dass dieses, herumspritzende, Öl den Tank nicht via dem Gewinde verlässt. Ich habe statt des O-Ringes eine der höheren und dickeren Dichtungen für die Hüllrohre der Stößel genommen und auf den Deckel des Einfüllstutzens geschoben, die passt genau. Seitdem hält der Deckel dicht, toi, toi, toi.

Klaus

Original und Fälschung

Unabhängig, überregional, der Club für alle Triumphfahrer.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

Die „Neuen T-Shirts“ könnt ihr beim Vorstand des TMOC nicht mehr massenhaft kaufen es sind nicht mehr alle Farben und Größen vorrätig, bite bei Klaus erfragen.
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 2004

	Februar	
6. / 7.	National Rally	TOMCC-NZ (-ab nach Neuseeland)
	März	
27.	Jahreshauptversammlung (Bad Dürkheim)	TMOC-Germany
27. / 28.	Spring Rally	TOCN (Niederlande)
	Mai	
?. / ?.	3. Maiausfahrt (Südtirol?) Seite 27	TMOC-Germany
	Juni	
4. / 6.	Triumpet -Treffen	TOCN (Niederlande)
11. / 13.	Britti Rally Finland, muss noch bestätigt werden	(Finland)
18. / 20.	T-Days, muss noch bestätigt werden	TOMCC-Belgium (Belgien)
18. / 20.	Clanger Rallyt	TOMCC-UK (Großbritanien)
25. / 27.	Thunderbird-Rally	TOMCC-UK (Großbritanien)
	Juli	
2. / 4.	Sommertreffen im Hofgut Stammen	TMOC-Germany
23. / 25.	Albion Rally Danmark, muss noch bestätigt werden	(Dänemark)
?. / ?.	Rabbit Rally, Termin muss noch gefunden werden	TOMCC-UK (Großbritanien)
	August	
6. / 8.	Brittani Rally	TOMCC-Sweden
13. / 15.	Triton Rally	Triton Club France
20. / 22.	Brittani Rally	TOC-DK (Dänemark)
	September	
10. / 12.	Amelandtreffen	TOCN (Niederlande)
17. / 19.	Boneville Rally	TOMCC-Belgium (Belgien)
?. / ?.	Concord Rally, Termin muss noch gefunden werden	TOMCC-UK (Großbritanien)

In eigener Sache!

Nicht nur „Dummes Zeug“ aus der Redaktion

Mein Gejammer in der letzten „News“ hat gewirkt, ihr werdet in dieser Ausgabe mehr und interessantere Artikel lesen können, und ich muß einen neuen „Layouter und Redakteur“ mit Freude begrüßen: Peter Müller. Vielen Dank Peter, das du bei der Gestaltung und im redaktionellen und gestalterischem Teil unserer Mitgliederzeitung mitmachst. Auch möchte ich erwähnen, das unser Mitglied „Kaktus“ mit der Rubrik „Keine Ahnung“, ein Mitgliederforum mit mir ins Leben gerufen hat, was wir möglichst pflegen sollten. Iss ne tolle Sache. Außerdem solltet ihr mal auf die Beilage achten, sie stammt von unserem Mitglied Christoph Hillebrand aus Mainz - ich meine das Cartoon. Ne tolle Sache finde ich. Zieht euch die Leseprobe mal rein und wenn ihr mehr haben wollt, dann könnt ihr direkt, oder über unseren „Klaus“ zu, - denke ich günstigeren Konditionen bestellen.
Sollten natürlich mehrere Besteller oder Exemplare sein - wegen einem Exemplar lieber direkt, oder im Buchhandel einkaufen.
Ne Kleinigkeit zum Schluß: Ich wünsche EUCH für die neue Saison pannenfreies und erquickendes roadrunning mit eurer Triumph.

Euer **Walter**

Der GAU von Solihull

Brand zerstörte über 500 Klassiker

... der Schrecken eines jeden British-Bike-Fan!

Das Museum bei Birmingham beherbergte vor der Katastrophe des 16. September 2003 ca. 800 Exponate der glorreichen britischen Motorradgeschichte, natürlich alle im erstklassigen Zustand.
Eine achtlos weggeworfene Zigarette soll den Brand verursacht haben, dem fünf der sieben Hallen des Museums mitsamt den darin ausgestellten Bikes vollständig zum Opfer fielen. Weit über 100 Feuerwehrleute waren zur Brandbekämpfung eingesetzt, am schlimmsten war wohl die Halle 5 betroffen, in der sich die Classic-Racer befanden:

Katalogtitel: Wilkinson von 1912

Slippery Sam, 750er-Triple, der zwischen 1971 und 1975 fünfmal die TT-Races der Isle of Man gewann, Mike Hailwoods BSA Rocket 3, die 1971er Triumph Bol d'or Winner, der Triumph-Thunderbird-Streamliner von 1956 in dem Johnny Allen mit 214mp/h (342 km/h) auf dem Salzsee von Bonneville in Utah unterwegs war. Die klassischen Norton-, BSA-, Velocette-, Rudge- und Vincent-Renner, ebenfalls in Halle 5 ausgestellt, hat das Feuer leider auch nicht verschont.
Laut Pressemitteilung des National Motorcycle Museum wurde rechtzeitig evakuiert, so daß es keine Verletzten unter

von links: frühe AJS, Panther und Triumph

Bonneville und Trophy

oben: Slippery Sam, 1971 TT-Winner, im Hintergrund der Thunderbird-Streamliner

Besuchern und Mitarbeitern gab. Es konnten ungefähr 250 Motorräder vor den Flammen gerettet werden, heldenhaft, aber nur ein schwacher Trost.
Die Museumsbetreiber wollen nichts unversucht lassen, um diese Sammlung eines Tages wieder in ihrem vollem Glanz erstrahlen zu lassen. Hilfe wurde schon auf vielfältige Weise zugesagt, allerdings sind sie auch auf Spenderteile angewiesen, um die komplett zerstörten Motorräder zu restaurieren.
Wen das Ganze näher interessiert, hier nochmal die Homepage-Url: www.national-motorcyclemuseum.co.uk
und die Postanschrift:
National Motorcycle Museum
86 Henwood Lane
Solihull, B91 2TH
UK

Ariel Square Four Sammlung

1939 500er Matchless G80

Auf einem Englandtrip mit meiner Bonnie im Jahr 1988 hatte ich die Gelegenheit diese beeindruckende Sammlung noch im unversehrten Zustand zu bewundern. Ich hoffe, daß sie bald wieder so dasteht, dann aber bitte mit perfekten Brandschutzeinrichtungen!
In Memorium habe ich meine Fotoalben durchwühlt und ein paar Fotos eingescannt, zusammen mit einigen Bildern aus dem Original-Museumskatalog.

Peter Müller

Bericht über das 8. WATOC Treffen in Paris

Dieses Jahr hatte der Triton Club France zum 8. WATOC -Treffen nach Paris eingeladen.
Wer es noch nicht weiß, WATOC bedeutet World Association of Triumph owners Clubs.
In Paris anwesend waren die Vertreter von Belgien, Holland,England,Frankreich,Dänemark,Schweden und meine Wenigkeit für Deutschland.
Bei diesen Treffen wird das letzte Jahr aufgearbeitet und die Termine der verschiedenen internationalen Treffen aufeinander abgestimmt.Auch die Entwicklung der verschiedenen Vereine und die Vorraussetzungen in den verschiedenen Ländern wird diskutiert.
Wobei sich herausstellte, daß z.b. in Belgien sich fast die gleiche Situation wie bei uns ergibt.In Belgien gibt es auch einen starken alteingesessenen Engländerfahrer Club, der sich auch nicht nur auf Triumphfahrer beschränkt in dem aber viele Triumphfahrer Mitglied sind und diese Leute auch nicht an einer Doppeltmitgliedschaft interresiert sind. Die Belgier haben ca.150 Mitglieder.

Bei den Schweden hat sich die Mitgliederzahl wieder auf 1400 Mitglieder normalisiert.
Der schwedische Club hatte eine günstige Versicherung für Mitglieder angeboten und war daraufhin auf 2600 Mitglieder gewachsen.
Der TOCN Holland hat ca.1600Mitglieder, der Triton Club France hat ca.350 Mitglieder.
In Dänemark sind ca.500 Mitglieder im Verein.In England sind es ca.5000 - glaube ich.
Die ganzen Angaben sind ohne Gewähr.

In dieser Ausgabe unserer News findet Ihr die Internationalen Treffentermine, wobei diese noch nicht alle 100%ig festgeschrieben sind.Falls sich etwas ändert bekommt ihr das natürlich über die News mitgeteilt

Wenn sich doch mal jemand von unserem Club entscheidet, eines dieser Treffen anzufahren, bitte bei mir melden.
Meistens fahre ich auch hin.

Ende nächsten Jahres findet die WATOC Versammlung in Belgien statt.Falls jemand Lust hat mich zu begleiten-auch melden. Bei bis zu vier Leuten ist die Unterbringung kein Problem.

Ach ja, die Unterbringung in Paris war recht interessant, falls sich jemand die Stadt ansehen will.Es handelte sich um eine Jugendherberge in einem Randbezirk und Übernachtung mit Frühstück kostet pro Person 23 Euro.Bei Interesse wie immer.

Gruß **Igel**

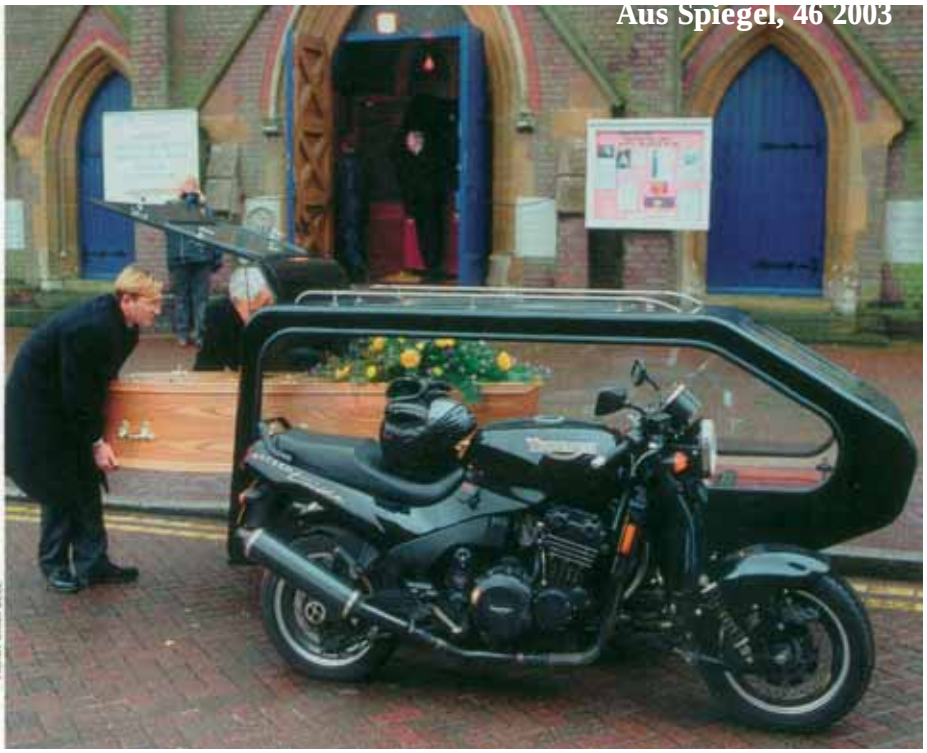
Internationale Presse

Aus Spiegel, 46 2003

Was war da los, Mr. Fisher?

Der britische Bestatter Terry Fisher, 31, über Extrawünsche seiner Kunden

„Ich arbeite bei einem Londoner Bestattungsunternehmen und bin für die letzten Wünsche zuständig. Kürzlich bat die Witwe eines Motorrad-Fans, dass der Sarg ihres Mannes mit einem Motorrad zur Kirche gefahren wird. Bei einem Priester außerhalb Londons fand ich diese alte Triumph mit angebautem Leichenbegleitwagen. Es ist der einzige Motorrad-Leichenwagen in England. In meinem Job erlebt man eine Menge Ungewöhnliches. Einmal mussten wir für einen Mann, der sich durch den Sturz aus einem Fenster das Leben genommen hatte, „I Believe I Can Fly" spielen. Ich glaube aber nicht, dass das sein letzter Wunsch war."



FIONA CAMPBELL

Fisher mit Motorrad-Leichenwagen

Grumph!

Von Peter Dobson, aus Classic Bike 5/95

Was kommt wohl dabei raus, wenn man den Motor einer 500er Triumph 5 TA in das Geländefahrwerk einer Greeves Griffon steckt? Na klar, eine **Grumph**!

Die Triumph-Greeves, die Eric Matthews sich da zusammengebaut hat, wird oft für eine Eric Cheney-Triumph (Eric Cheney ist ein bekannter englischer Rahmenbauer, der sich auf Cross-Fahrwerke spezialisiert hat. Der Übers.) gehalten. Dieser Fehler ist absolut verständlich, und auch ein Kompliment für ihren Erbauer.

Matthews wollte etwas, was er selbst als einen zivilisierten Straßen-Scrambler bezeichnet, und beschloß, sich so eine Maschine zu bauen, wenn er mal in Rente ist. Als Schatzmeister der Greeves Riders Association und ehemaliger Geländefahrer ist er schon immer von Greeves begeistert gewesen. Daher mußte sein Umbau auf einer Greeves basieren. Die Greeves Griffon Special, wie Eric seine Maschine – in der Greeves-Tradition, die Verdienste anderer Hersteller nicht zu nennen – bezeichnet, ist schon oft auf Classic-Shows ausgestellt worden. Sie ist jedoch nicht nur ein Ausstellungsstück, sondern ein praktisches Motorrad, das ebenso nett fährt wie es anzusehen ist.

Die Grumph ist nicht schnell. Ihr leicht getunter Triumph-Twin gibt maximal 27 PS ab, und ist sehr leise – die Kombination aus Kollektorbox und Expansionskammer, die als Auspuff dient, funktioniert tatsächlich (***LAUT*** sei das Motorrad, stark und schön! 11. Gebot, der Übers.).

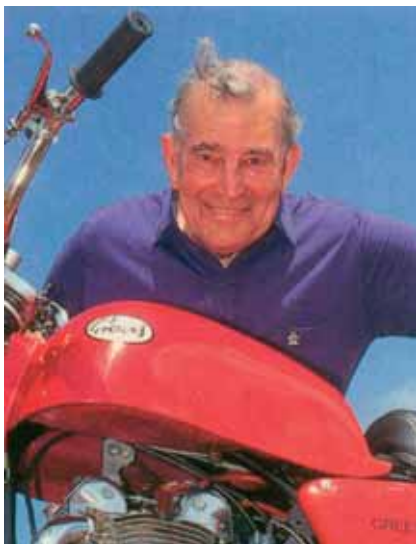
Der Fahrer trohnt auf dem Motorrad, dabei fühlt er sich wie ein ISDT-Ass. Das 21 Zoll-Vorderrad, die zweckmäßige und bequeme Sitzposition mit dem breiten und geschwungenen Lenker sowie der schmale Tank und Sitz und das niedrige Gewicht von nur 127,4 kg tragen zu diesem Eindruck bei.

Das Fahrwerk der Griffon war zwar konstruiert worden, um mit den harten Bedingungen im Geländewettbewerb fertig zu werden, dieser Umbau ist jedoch als „Sonntagmorgen"-Tourer abgetimmt, und die Hagon-Federbeine sind eher bequem als sportlich eingestellt. Mit einer sportlicheren Federung und einer Motorabstimmung, die der einer Tiger T 100 SS entspricht, wäre man sicher in der Lage, bei dem Welsh Two Day Trial mitzuhalten. Noch vor ein par Jahren hätte sie vielleicht sogar gewonnen ...

Auf der Straße läßt es sich mit der Original Triumph 5 TA-Übersetzung von 4,8:1 im großen Gang bei 50 mph (80 km/h) gut aushalten. Trotz der Geländereifen hat sie ein flinkes Fahrverhalten, sie ist gleichzeitig stabil und zielgenau zu steuern, das Einlenkverhalten ist schnell und genau. Die Bodenfreiheit beträgt üppige 10 Zoll (25,4 cm), aber ihr Einsatzbebiet ist auf Feldwege und leichtes Gelände beschränkt.

Ich habe Mehrzweck-Motorräder schon immer gemocht. Man kann ein Motorrad verwenden und damit den doppelten Spaß haben. Manche Leute argumentieren, sie seien ein fauler Kompromiß, weder Fisch noch Fleisch. Solche Leute sind sicher in der Lage, die Fähigkeiten einer Straßenrennmaschine und eines

Wettbewerbs-Geländemotorrades auszunutzen, und haben wohl auch die Kohle, sich beides leisten zu können!



Eric Matthews

Ich freute mich, als Eric mir erlaubte, die Grumph einfach mal in leichtem Gelände auszuprobieren. In rauhem Gelände taucht die Gabel zu weit ein, und das Vorderrad streift das Schutzblech! Eric hat sich die Sache mal angesehen, und festgestellt, daß die Gebelfedern verschlissen sind. Bei nächster Gelegenheit sollen sie gegen neue Federn ausgetauscht werden.

Die Grumph lies beim Pflügen durch eine Sandgrube auch erkennen, daß die Kupplung fertig ist. Die Luft war voll vom Geruch nach verbrannten Kupplungsscheiben, und der Motor wurde zum Abkühlen abgestellt. Nachdem sie wieder bereit war, konnte sie zeigen, was sie auf der Straße zu leisten vermag. Schräglagen fahren sich sicher, und die Verbindung aus geringem Gewicht, breitem Lenker und steilen Lenkkopfwinkel machen den Richtungswechsel zum Kinderspiel. Wegen des Mangels an Motorleistung muß die Grumph im Handling punkten. Das leichte und sichere Fahrverhalten auf der Straße machen den Twin zum idealen Stadtmotorrad, aber sie kann genauso gut mal ein Wochenende abseits des Asphalts durchhalten. Eric's Griffon Special ist ein praktischer Allrounder, der mit nur geringen Mitteln aufgebaut wurde.

Es erscheint unglaublich, daß der komlette Umbau nur 733 Pfund gekostet haben soll! „Warum soll ich irgend Jemandem viele tausend Pfund für ein Bike geben, das ich mir auch selbst bauen kann?“ erklärt Eric nachdenklich. Es gab eigentlich nur ein kleines Problem – Eric hatte nicht das nötige Werkzeug zur Verfügung! Er löst das „Problem“ durch die Belegung eines Abendkurses in Metallbearbeitung am örtlichen College für Technik. Nach einem halben Jahr war es dann soweit – Eric durfte die Werkstatt und die Maschinen für einen Fünfer im Jahr einen Tag pro Woche selbst benutzen. Das war sehr viel günstiger als sich eine eigene Werkstatt einzurichten.

Das Projekt konnte beginnen, als ein Freund von Eric ihm den geschmiedeten Rahmen und die gummigefederte Gabel einer Greeves Model 20 TA Trial-Maschine vermachte. Den Motor einer Unitconstruction Triumph 5 TA hat er schon 1986 in schrottreifem Zustand für 20 Pfund erwerben können. Diese Verbindung hätte sicherlich einen attraktiven und preiswerten Umbau ergeben, aber es laufen soviele Tri-Greeves mit einem dieser Rahmen, daß darin kein besonderer Anreiz lag.

Eric wollte etwas anderes, und mit einer Körpergröße von sechs

Deputy Hawker tested

Fuß und vier Zoll (der Typ mißt also ca. 1,90 m) sollte es auch etwas größeres sein. Daher gab er die Teile der 20 TA mit Dank zurück und kaufte sich das Fahrgestell einer anderen Greeves, eines Griffon-Scramblers aus den frühen 70er Jahren mit einem Rohrrahmen, einer Ceriani-Gabel und einer Sitzhöhe von befriedigenden 32 ½ Zoll (82,5 cm!). Er bezahlte nur die Pension von zwei Wochen, aber nachdem er die Motor/Getriebehalterungen im Rahmen abgesägt hatte und mal probeweise den Triumph-Motor danebenlegte, stellte er fest, daß doch umfangreichere Modifikationen nötig sein würden, wenn das Kurbelgehäuse in den leichten Rahmen passen sollte.

Eric war entschlossen, sich ein Motorrad zu bauen, das nicht wie ein radikaler Umbau aussieht, und so wurde es zur Regel, vor jedem Arbeitsschritt genau zu überlegen, was dabei rauskommen soll. Der Unterzug bildete einen Bogen unter den Motor und war mit zwei dünneren Rohren verschweißt, die die Basis der hinteren Rahmenschleife bildeten. Nach reiflicher Überlegung sägte Eric den vorderen Unterzug ca. 30 cm unter dem Lenkkopf ab und flexte auch die beiden dünneren hinteren Rohre durch. Das entfernte Rahmenteil legte er erst mal auf die Seite. „Übrig blieb ein gerades Rohr unterhalb vom Lenkkopf. Ich mußte es um 5° nach vorne biegen, was bedeutete, daß ich gerade unter unter dem Gußteil (Lenkkopf) mit Hitze arbeiten mußte – ein schwieriges Unterfangen bei 20 Jahre altem Reynolds 531-Rohr. Mit einem Schweißbrenner brachte ich das Rohr vorsichtig zum Glühen und zog es dann nach vorne.“

Dann setzte Eric den Motor auf einem Holzblock gelagert in den Rahmen, und mit dem in der Schwinge sitzenden Hinterrad stellte er dann die Kettenflucht ein. Die hinteren Getriebehalterungen fabrizierte er aus Rohrstücken und zwei Stahlbuchsen, wobei er darauf achtete, die genaue Kettenflucht noch mit Unterlagscheiben einstellen zu können. Nun ging es daran, das vordere gebogene Teil des Unterzuges neu anzufertigen. Das obere Ende wurde so bearbeitet, daß es an den vorhandenen Rest des Unterzuges geschweist werden konnte, und mit einem 2“ (5 cm) langen Rohrstück konnte die Lücke zwischen dem neuen vorderen Unterzug und den beiden Enden der hinteren Rahmenschleife geschlossen werden. Hier wurde auch eine weitere Motorhalterung befestigt. Eric wollte sich nur ungern alleine auf die Schweisnaht zwischen dem alten Rest des Unterzuges und dem neu gebogenen Rohrstück verlassen,

die Grumph auf off road Eigenschaften

daher fertigte er noch ein Paar Motorhalteplatten aus 1,5 mm dickem (oder besser dünnem?? Der Übers.) Stahl, die er mit der vorderen Montagebohrung des Kurbelgehäuses verschraubte. Die Befestigung zum Rahmen erfolgte durch Schrauben in zwei in die Rahmenrohre montierte Buchsen, von denen eine über und die andere unter der Verbindungs-Schweisnaht sitzt. Er wollte zuerst Aluminiumplatten anfertigen, stellte aber fest, daß diese wegen der Festigkeit 12 mm dick sein müßten.

Die obere Motorhalterung besteht aus einem 1/8“ (3,2 mm) dicken Streifen Stahlblech, das von unten an das obere Rahmenrohr geschweist ist. Die Befestigung am Motor erfolgt über zwei L-förmige Bleche an den Originalpunkten am

Exhaust collector box

Zylinderkopf. „Der Motor saß nun perfekt im Rahmen und schaute auch gut aus, aber nur von der Primärseite. Von der Steuerseite sah es furchtbar aus, mit einer Lücke von 2 ½ “ (fast 6,5 cm!) zwischen der Unterkante des Getriebes und dem Rahmenrohr. Das war so nicht zu akzeptieren, und den Rahmen konnte ich nicht weiter modifizieren. Daher mußte ich den Raum mit irgendwas füllen. Ich kam dann auf die Idee, an dieser Stelle eine Expansionskammer einzubauen, die auch als Schalldämpfer dienen könnte.“

Eric baute sich eine 6 Zoll (ca. 15 cm) lange rechteckige Expansionskammer aus 1 mm dickem Stahlblech, die so konstruiert war, daß sie genau zwischen den Rahmenrohren unter dem Getriebe Platz fand. Sie hat Stutzen an jeder Seite für die Krümmer, und an der hinteren Seite einen weiteren Stutzen für das Endrohr. Eric überlegte, ein Dämpfersystem einzubauen, entschied sich dann aber dagegen. Wenn sich hier was lösen würde, müßte er den ganzen Auspuff wieder zerlegen, außerdem nahm er an, daß die Schallwellen von den beiden Krümmern sich gegenseitig aufheben und so die Lautstärke reduzieren würden. Wenn nicht – egal, dann müßte halt noch ein Endschalldämpfer montiert werden.

Die Auspuffkrümmer erwiesen sich als ein Problem. Ein Paar geliehener Triumph 5 T-Krümmer wurden montiert, sie sahen unmöglich aus! Eric schreckte vor der Ausgabe für eine speziell angefertigte Anlage zurück, aber ein Besuch bei Alf Hagon, der auch die hinteren Stoßdämpfer lieferte, brachte die Lösung. Eric erstand die Krümmer einer Triumph Hurrican, von denen er annahm, daß er sie so modifizieren könnte, daß sie an seine Grumph passen würden.

„Ich sägte die erweiterten Enden ab, die über die Hülsen bei der Trident geschoben werden und fertigte neue Buchsen passend zum 5 TA-Motor. Die Krümmer wurden so angeschweist, daß sie parrallel zum vorderen Unterzug ausgerichtet waren, und dann in ihrem weiteren Verlauf links dem Primär- und rechts dem Steuergehäuse angepaßt. Der Rest der Anlage konnte aus einem Rohrstück hergestellt werden, daß ein Freund mal von einer Tour mit nach Hause brachte.

„Dann mußte ich noch einen Satz Befestigungen für die Fußrasten anfertigen, um diese 2“ (5 cm) weiter nach vorne zu kriegen. Der Schalthebel lag trotz meiner Schuhgröße 45 zu weit von den Rasten entfernt. Jetzt

Snail cam chain adjustment

fehlten nur noch 1 “ (2,54 cm) , aber ich konnte durch Umbiegen des Schalthebels weitere 1 ½“ (3,8 cm) gewinnen.

Die zweitaktende Griffon hat natürlich nie einen Öltank besessen, und der einzige dafür noch freie Platz lag unter dem Sitz. Für den Öltank der Triumph reichte der Platz aber nicht, also mußte Eric auch hier was neues anfertigen. „Er ist rechteckig und sicherlich kein schöner Anblick, aber zum Glück ist er unter den Original Griffon-Seitendeckeln gut versteckt!“

Tricki sidestand

Als Rennmaschine hatte die Griffon keinen Tacho, und da der Tacho der 5 TA vom Hinterrad und nicht vom

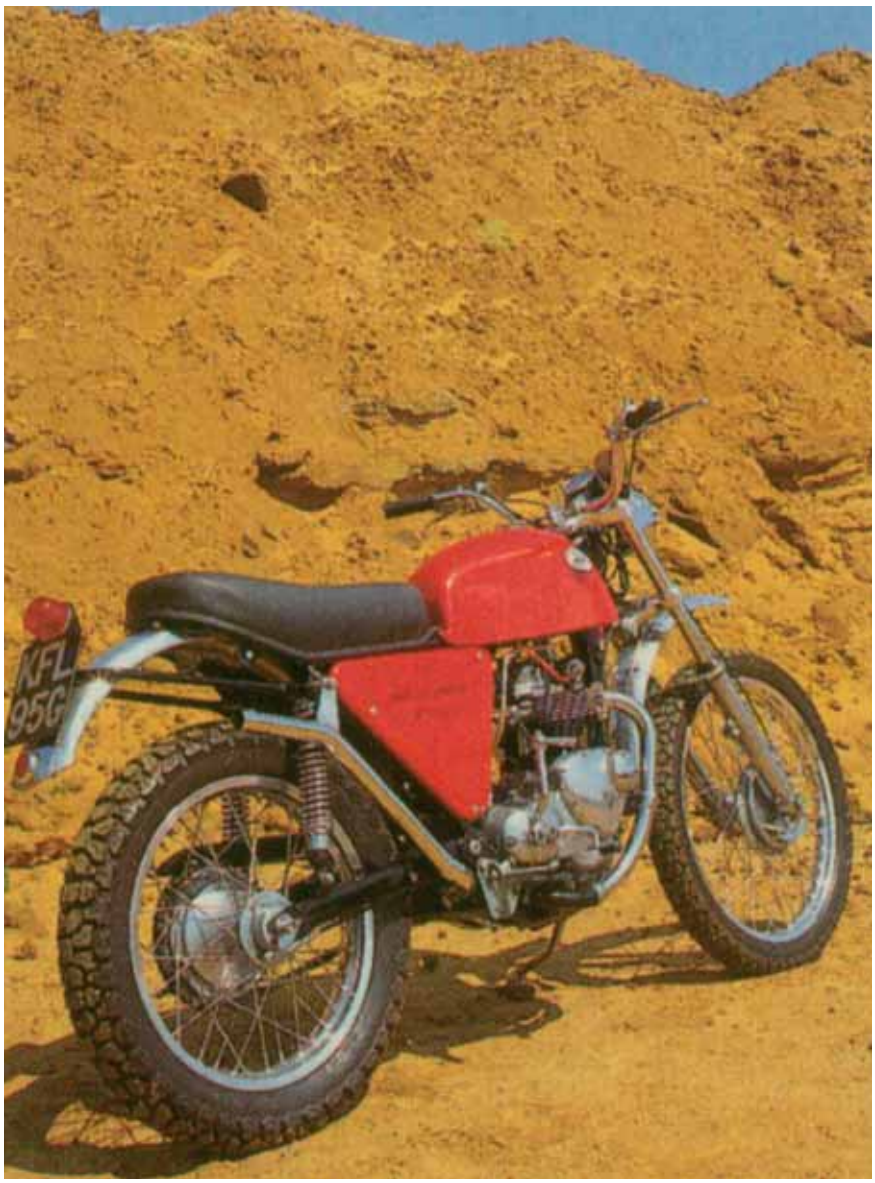
Getriebeausgang angetrieben wird, mußte die rechte Abdeckplatte der hinteren Bremse bearbeitet werden. „Ich hätte auch den vorderen Tachoantrieb einer Greeves Enduro verwenden können, aber er sah genau nach dem aus was es war – nachträglich montiert! Also drehte ich mir eine neue Radachse, die alte war zu kurz, um den Tachoantrieb aufzunehmen. Ich sägte das Ende der Schwinge ab und und fertigte eine neue Achsaufnahme, mit genügend Platz für den Tachoantrieb. Die Halterung für den bis 120 mph (über 190 km/h) anzeigenden Smith-Tacho, den ich für 15 Pfund (nein, nicht 7,5 kg!) auf einem Veteranenmarkt fand, baute ich auch selbst.“

Der Hauptständer der Griffon lies sich auch nicht mehr verwenden, da die beiden Auspuffkrümer nun unter dem Motor liegen. Eric beseitigte das Problem mit einem Seitenständer, der sich in zwei Gelenken wegklappen läßt und eingeklappt zwischen dem linken Rahmenrohr und dem Krümmer Platz hat. Eine sehr nette Lösung! Die Lampenhalterungen sind kleine Kunstwerke! Sie sind aus Stahlblech ausgesägt und gebogen, dann an gedrehte Buchsen geschweist, die genau an die Rohre der Gabel passen. Der Scheinwerfer stammt aus Korea, und die Zündung und die Beleuchtung werden von einer Boyer Bransden Steuereinheit versorgt, die auf dem Öltank montiert ist.

Der Glasfiber-Tank ist von einer seltenen Greeves Enduro in der US-amerikanischen Wüstenversion. Die der Greeves nachempfundenen Schutzbleche stammen von Renovation Spares in Redditch, die im Besitz der Original Werkzeuge sind. Den Kettenschutz und die Sitzbasis hat Eric selbst gebaut.

Der Rest des Jobs bestand aus Restaurationsarbeiten. Die Gabel wurde überprüft und der Motor überholt, die Räder wurden mit Griffon-Naben und neuen Alu-Felgen eingespeicht, der Kabelbaum wurde angefertigt und eingebaut. Die Lackierung erfolgte mit Cellulose-Lack, schwarz für Rahmen und Schwinge und Ford-Monaco-Rot für Tank und Seitendeckel. Einige Arbeiten hat Eric nicht selbst ausgeführt: Das Zentrieren der Räder und das Aufziehen der Reifen; das Verchromen und Polieren sowie das Beziehen des Sitzes.

„Natürlich freue ich mich über die Maschine. In meinen Augen ist sie ein Beförderungsmittel für Gentlemen.“, lacht Eric. „Das einzige was fehlt, ist ein Gentleman um sie zu fahren!“



Spezialumbau kostete nur 733 Pfund incl. Motor u .Chassis

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Der TMOC auf den Motorrad Classic Days

Im Auto&Technick Museum Sinsheim

Es war einfach ganz einfach. Klaus (unser Präsi) startete 2 Wochen vorher (über E-Mail) ne Anfrage, wer Lust und Zeit hat auf die Motorrad Classic Days zu kommen. Wir können dort einen Stand des TMOC's machen und unseren Club mal so richtig präsentieren. Na, da sag ich doch gleich zu – wollte auch mal meine Bonnie auf so ner Veranstaltung sehen.

Gesagt getan, der 4. Oktober kam; tags vorher machte ich noch mein Moped ausgehfein. Vom Wetterbericht her wußte ich, daß es möglicherweise regnen könnte, also bereitete ich mich ein wenig darauf vor. Visier mal wieder reinigen, natürlich auch mit „Antibeschlag und Antirain behandeln, man kann ja nie wissen.

Samstagmorgens war es dann so weit. Ich mußte zu einer mir unchristlichen Zeit (6:00 Uhr) aufstehen – mitten in der Nacht. Irgendwie habe ich es dann doch geschafft..

Na ja, ins Bad ging ich auch, wollte mich duschen und frisch machen, doch da war doch was – da duschte schon jemand in meinem Bad? Mitnichten, es war der Regen der mit unbändiger Kraft gegen mein Badfenster trommelte. Das war's dachte ich – fällt wohl ins Wasser. Bei Regen mit der Bonnie losfahren?

Ich gewöhnte mich so langsam, nach dem zweiten Kaffee und dem vierten Toasts mit leckerer Franzosenpastete, daran doch im Regen zu fahren. Nach drei bis vier Tritten auf den Kickstarter machte ich mich auf den Weg zum Treffpunkt im Odenwald. Dort sollte ich George und Uli treffen. Am Treffpunkt in Bad König traf ich aber erst Klaus. George und kurze Zeit später auch Uli gesellten sich dazu. Es hatte aufgehört zu regnen, wir fuhren los in Richtung Sinsheim. Meine Bonnie lief supergut – bis auf einige verzeibare Patscher. „Die Strecke iss nicht schlecht", dachte ich, ob das Wetter nun doch wieder einen Strich durch die Rechnung machte? Es machte! Teilweise schüttete es wie aus Kübeln. Uli fuhr als erster voraus, wegen seiner besseren Ortskenntnis, konnte aber die schönen Kurven des Wetters wegen nicht so nehmen wie sonst. Es hörte einfach nicht auf zu regnen. Kurz vor Sinsheim, wir fuhren gerade auf eine Ampel zu, hielt ich natürlich auch in der „Schlange" an und kuckte so gelangweilt auf die Fahrbahn unter mir. Was war das? – Eine „riesige" Öllache glänzte mir entgegen. Ich dachte noch was für ein „Sausack" hat denn hier vor der Ampel Öl verloren – ganz schön gefährlich wenn man da so bremsen muß. Ich schaute etwas genauer an meiner Bonnie runter und stellte zu meinem Erstaunen fest, das ich der „Sausack" war, der da Öl verlor. Meine Zylinderfußdichtung war gerade im Begriff sich aufzulösen und die Ölpumpe pumpte lustige kleine Mengen Öl über

meinen Steuerdeckel auf die Straße. „Hoffentlich geht das noch gut bis zum Museum“, dachte ich. Wir fuhren weiter und ich war auch froh, daß wir weiterfuhren, denn ich wollte so schnell wie möglich am Museum sein. Endlich, wir sind am Museum. Es regnet immer noch und ich wollte so schnell wie möglich meine Bonnie und mich im Trockenen sehen. – War aber nicht, wir mußten (na – nur die Mopedfahrer von uns) erst mal auf den „Motorrad Classic-Stand“ fahren um ein „Bild“ von uns und unserem Moped machen zu lassen – war eigentlich ganz toll. Dann, – Klaus hatte uns erzählt wenn's regnet können wir in die Halle, war erst mal Pavillonaufbau im strömenden Regen angesagt. Mit der Halle war erst mal ein Flop. O.K., das „Zelt“ stand nach 20 Minuten und mehr durchnäßten Klamotten. Unter unserem TMOC-Pavilion hatte ich jetzt Zeit den Schaden an meinem Moped etwas besser zu beurteilen, oder einfach nur zu staunen darüber, wie so was passieren kann. Nach kurzem Checkup stellte ich fest: Ich hatte etwa 1L Öl verloren – nicht dramatisch, aber die Ursache konnte ich nicht feststellen. Was sollte ich machen?

Klaus meinte: „Ruf doch mal den Achim Ertel an, er wollte sowieso nach Sinsheim kommen und er kann gegebenenfalls dein Moped im Transporter mit zu sich nehmen und es wieder in Ordnung bringen“. Gesagt getan. Achim erklärte sich auch sofort bereit sich um meine Bonnie zu kümmern. Ich war erleichtert, jetzt konnte der Spaß endlich beginnen. Mopeds, Mopeds, Mopeds und was für Exemplare konnte man dort sehen. Hat richtig Spaß gemacht. Einige Minuten später, nachdem wir das Pavillon neben dem Motorrad Classic-Stand aufgebaut hatten, erhielten wir die Möglichkeit in die nun geöffnete Halle mit unserem Stand umzuziehen – was für ein Segen. Jetzt endlich hatte, so denke ich, jeder seinen Spaß im und um das Museum herum. Besonders angenehm fand ich, daß wir von „Motorrad Classic“ einen Essen & Getränkegutschein, freien Eintritt ins Museum und eine Freikarte zum „Hollands-Indian-Steilwandfahren“ bekamen. Im Laufe des Nachmittags ließ auch der Regen nach und es war trotz allem noch ein wunder schöner Tag auf den „Classic Days“. Um's nicht zu vergessen, Georges TR 6 von 1961 wurde ausgezeichnet (Bild).

Uli hatte auf, bzw. am Ende seiner Rückreise, mit seiner Bonnie leider keinen guten Tag erwischt, aber er wird vielleicht selbst darüber berichten.

So long and save riding

Walter.

PS: Achim hatte meine Bonnie in der Mangel wegen dem „Fußzylinderdichtungsfall“ und er hat seinen Job hervorragend gemacht – die Bonnie läuft besser dem jeh – iss so – ehrlich.

Graue Eminenz der Motorradgeschichte

Spricht die Presse über die Triumph X75 Hurricane, so wird sie meistens mit dem Designer Craig Vetter in Verbindung gebracht, und der Vater der Idee Don Brown, wird verschwiegen. Aber wir Insider wissen, dass am Ursprung der Idee Don Brown als Chef von BSA America stand, dem die Rocket III als in Amerika unverkäuflich erschien. Er war es auch, der den jungen Designer Craig Vetter ausfindig machte und ihm genaue Instruktionen gab, was für ein Motorrad die Hurricane werden sollte. Auch während der Entwicklungsarbeiten von Vetter gab er immer wieder seinen Input, und auch wenn das Design von Vetter ist, so liegt der Ursprung bei Don. Er war es auch, der maßgeblich am Erfolg der Triumph Bonneville in den 60er Jahren mitgewirkt hat. Der größte Teil der Bonnies in Amerika wurde im Westen verkauft, obwohl die Bevölkerungsdichte im Osten größer ist, aber lange, bevor er Sales Manager bei Johnson Motors in Los Angeles war, ging es mit dem Motorradvirus los. 1951 baute er eine Triumph zum Wüstenrenner um und war ein sehr erfolgreicher Rennfahrer in Kalifornien. Er war es auch, der dort in Kalifornien die erste Motorrad-Radiosendung ins Leben gerufen und moderiert hat, bis er dann von Johnson Motors weg engagiert wurde. Für Triumph BSA, Susucki, Honda und Husquama hat er erfolgreich gearbeitet, bis er 1974 auf der Motorcross-Maschine seines Sohnes beim Testfahren einen Unfall hatte und er seitdem im Rollstuhl sitzt. Hat er seinen Motorradvirus dadurch verloren? Nein! Trotz einer harten Zeit, sich den neuen Lebensumständen anzupassen, hat er mit Hilfe seiner Frau und seinen beiden Söhnen Scott und Craig sowie seiner Tochter den Lebenswillen wieder gefunden. Seitdem ist er der erfolgreichste Motorradindustrieberater und Marken wie Harley, Triumph, Ducati, Honda und viele andere nutzen seine Dienste heute noch, und im September 2001 wurde er in die American Motor Cycle Association Hall of Fame aufgenommen.

Dies liebe TMOC-Freunde ist nur ein Bruchteil des Lebens von Don. Allein dies ist schon beeindruckend, aber ich möchte euch heute von dem Menschen berichten, den ich glücklicherweise zu meinen Freunden zählen darf. Wie habe ich ihn kennengelernt? Als freier Journalist arbeite ich auch an einem Motorradfahrerroman und wollte für diesen auch eine reele Person einbauen. Wie das Leben so spielt, fand ich zu diesem Zeitpunkt in Classic Bike einen Artikel „Salesman of the Century“. Hier wurde das Leben von Don als Cowboy, Pilot und Motorradfahrer beschrieben, was mich so beeindruckt hatte, dass ich diesen Mann in meinen Roman aufnehmen wollte. Classic Bike war so freundlich, mir seine Email-Adresse zu geben, und so schrieb ich ihn an.

Schon per Email hatten wir einen guten Draht, und er schrieb mir lustige Geschichten über seine Militärzeit in Deutschland. Er war auch sofort bereit, mich zu treffen, als ich mich auf den Weg nach USA begab. Eigentlich wollten wir nur ein Stündchen plaudern. Aus einer Stunde wurden drei, und dann schlug er vor, dass wir gemeinsam mit seinen Söhnen zu Abend essen. Ich kann euch sagen, es wurde spät in dieser Nacht, und die Benzingespräche wurden mit solchem Herzblut geführt, dass ich ganz vergaß, hier einen Rollstuhlfahrer neben mir zu haben. Ja, er will sich nochmals seine 51er Triumph Thunderbird

kaufen und sie in sein Büro stellen. Leicht angeheitert lieferten die Drei mich im Hotel ab. „What are you doing tomorrow morning Chris?“ Und so verabredete ich mich mit Don zum Frühstück. Pünktlich um 8 Uhr holte er mich ab, und wir fuhren in seinem umgebauten Dodge-Van los. Plötzlich hörte ich einen Supersound. Wir wurden überholt von einer X75 Hurricane und einer Triumph Trident. Es waren Scott und Craig, die uns zu einem bekannten Bikertreff in LA begleiteten. Es war ein herrliches Frühstück zwischen Indian Triumphs, Laverdas, aber die X75 Hurricane war das meist bewundertste Stück.

So fing sie an unsere Freundschaft, und jedes Mal, wenn ich nach Los Angeles kam, trafen wir uns zum Abendessen. Ich lernte einen Mann kennen, der nicht nur ein Motorradspezialist ist sondern ein riesengroßes Herz hat und mit dem man über Gott und die Welt reden kann.

Wundern tut es mich nicht, denn als Sohn eines Bomberpiloten ist er mit dreizehn von zu Hause ausgerissen, um Cowboy zu werden. Mit 17 hatte er seinen eigenen Flugschein, wurde zum Militär eingezogen und erlebte im Nachkriegseuropa die tollsten Abenteuer. Wann immer ich Fragen als freier Journalist hatte, konnte ich mich an ihn wenden. Wann immer ich persönlich schwere Entscheidungen zu treffen hatte, konnte ich mich an ihn wenden, und ein Mann mit Weisheit und Toleranz saß mir gegenüber. Als ich ihm die Ehrenmitgliedschaft in unserem Club anbieten durfte, war er richtig berührt. Anläßlich der Urkundenübergabe lud er mich zusammen mit Craig Vetter zum Abendessen ein. Craig ist ein toller Designer und sicherlich eine Größe in der Motorradwelt, aber Don ist die wahre Größe. Er freut sich immer, wenn Menschen sich für eine Sache begeistern können, und deswegen ist er auch dem TMOC Germany so verbunden. Deutsch spricht er zwar nicht viel, aber er freut sich immer auf die TMOC News und schafft es irgendwie, den groben Sinn doch zu erfassen. Wäre er durch seine vielen Operationen nicht so gehandicapt, hätte ein Besuch bei uns in Deutschland schon längst stattgefunden. Auch wenn er weit entfernt in Los Angeles sitzt, so ist er uns doch eng verbunden und wenn immer ein TMOC’ler den Weg nach Südkalifornien machen sollte, besucht unseren Freund.

Ihr werdet es nicht bereuen. Um ihn wenigstens ein paar Sätze richtig verstehen zu lassen, lasst mich in englisch fortfahren:

My dear friend Don, despite of the fact that this articile about you was in German, it was about you, our friendship and to bring you closer to the other TMOC Germany members.

Best wishes from all of us.

Your friend **Christof.**

Klarstellung

In der letzten News wurde Michael Kempf fälschlicher Weise von mir als Adalbert Knauber aufgeführt, er war nur der Einsender des Artikels.
Sorry, wuste ich nicht.

Walter

Originaton Mitch:
Wie bereits gesagt, bin ich nicht der Autor. Adalbert Knauber wird sich zu gegebener Zeit selbst outen.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

Unabhängig und überregional,
der Club für alle Triumphfahrer.

Neues

Ich machte auf der Veterama ein nettes Goodie, nämlich zwei nagelneue „Krümmersterne“ aus VA-Stahl, natürlich von unserem Mitglied Achim Ertel aus Ramberg in der Pfalz. Neu aufgelegt und exklusive von ihm produziert für unsere Bonnies und Tigers.
Wen’s interessiert, Achim hat auch für unsere Bonnies und Tigers einen tollen „Tankrucksack“ fertigen lassen. Sieht toll aus, iss funktionell und es steht in alten Lettern „Triumph“ drauf. Sogar die Reißverschlußlaschen - ich finde’s toll.

Walter

Einladung zur

Jahreshauptversammlung 2004

Am **Samstag**, den **27. 3. 2004** findet um **19^{00}Uhr**

die Jahreshauptversammlung

des **TMOC-Deutschland e.V** statt.

Ort: Naturfreundehaus Gross-Eppenthal in Bad Dürkheim

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorsitzenden
3. Kassenbericht
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Sommertreffen 2004
6. Verschiedenes

Übernachtungen können direkt im Naturfreundehaus gebucht werden (22€ ÜF, mit englischem Frühstück!). Da Bad Dürkheim Ferienregion ist, konnten die vorhandenen Betten nur bis **Ende Februar 2004** reserviert werden. Wenn Ihr also übernachten wollt, bitte rechtzeitig ans **Buchen denken** (Stichwort: TMOC).

Anfahrt: Zum Naturfreundehaus fahrt Ihr aus Bad Dürkheim kommend auf der Bundesstrasse Richtung Kaiserslautern. Direkt am Orteingang von **Hardenburg** (ca. 2,5km hinterm Fass) biegt Ihr links in den Hausener Weg. Am „Netto“ vorbei folgt Ihr dieser Strasse bis zur ersten Gabelung, wo Ihr Euch links Richtung „Limburg“ haltet. An der nächsten Gabelung immer noch auf dem Hausener Weg rechts Richtung “Gross-Eppenthal“. Dann immer geradeaus (ca. 1,5km) bis das Haus auf der linken Seite auftaucht.

Veterama

Oder auch: Fette Rama (es gibt noch Schnäppchen)

Es war ganz einfach an diesem Oktobersamstag. Fing einfach nur grau und regnerisch an, aber ich dachte dass muss so

sein! Zur Veterama nach Mannheim fahren, dass war's. Ich packte meine sieben Sachen zusammen die man für's Moped so braucht – Regen war angesagt.

Also die Wahl – mit der Bonnie, oder mit meiner „Bandit". Die rüde „Athmosphäre" – Wetter bedingt, sagte mir ich sollte doch bitte mit dem Japaner fahren. Triumph Motorräder sollte man auch ab und an schonen und nicht, wenn man die Möglichkeit

hat, unnötig strapazieren (manchmal muss dass aber sein, diesmal nicht). Also drauf auf die Bandit und nach Mannheim. Auto war nicht angesagt, da ich nicht vor hatte irgend welche Teile, die nicht in einen Rucksack passen, dort einzukaufen. Es regnete, was sonnst. In Mannheim auf dem Veteramagelände angekommen, Parkplatz mit dem Moped natürlich direkt vor dem Eingang, machte ichmich auf den Weg Klaus, George und Michael zu treffen. Hatte vorher mit Klaus korrespondiert wo, wann wie! Ich war zuerst etwas deprimiert, da ich die Jungs nicht am vereinbarten Treffpunkt vorfand, aber Dank neuerer Technologien (Handy) war es mir in kürzester Zeit möglich mich mit ihnen zu treffen. So nebenbei erfuhr ich dann auch, nach einem Zwischenmahl, dass Michael ein unglaubliches „Schnäppchen" gemacht hatte. Er erwarb einen Triumph-Rahmen – plus plus Gimmigs- für gnadenlos kleines Geld. Soll es auch geben auf der „Fette Rrama„ geben! (Foto unten rechts) Ich war leider zu spät, aber wie heißt es?, der frühe Vogel fängt den Wurm. Oder so! Ich konnt leider nur so auf dem Gelände herumirren ohne ein sonderliches Higlit zu ergattern, geschweige denn zu sehen. Möglicherweise ist mein Anspruch in diesem Fall auch zu hoch gewesen. Trotz allem war es ein sehr ereignissreicher Tag auf der Veterama und nicht nur wegen der Tradition werde ich auch nächstes Jahr wieder meine Runden drehen, in der Hoffnung auch so ein Schnäppchen zu machen wie Michael. – oder was ähnliches; muss ja nicht unbedingt ein

Rahmen sein – ein „großer runder Amitank" würde es auch tun. Ich würde mich freuen, wenn im April 2004 mehr aus unserem Club Interesse an der Veterama zeigen würden und man eventuell zusammen in „Grüppchen" mit Treffpunkten was erkunden könnte. Währe Toll. Meldet euch auf der Redaktions-E-Mail, oder unter Wmo@gmx.net. Würde mich freuen.

Walter

Inhaltsverzeichnis
Triumph CD Vol.2

Workshop manuals
WM, 500ccm, 1968on, 99-0950.pdf
WM, 650ccm, 1971, 99-0947.pdf
WM, 650ccm, 1963.pdf

Inspection manuals
IM, 350_650ccm, 1946_1947.pdf
IM, 1949.pdf
IM, 350_650ccm, 1945_1955, No_11.pdf
IM, 500-650, 1957_60, 99-0837.pdf

Replacement parts catalogue 750ccm
RPC, 750ccm, 1976-77 , 99-2257_2.pdf
RPC, 750ccm, 1976 , 99-2257_1.pdf
RPC, 750ccm, 1985, 00-0080.pdf
RPC, 750ccm, 1973 USA and UK, 99-0980.pdf
RPC, 750ccm, 1974 Serie1, 99-2251.pdf
RPC, 750ccm, 198X (TSS), 99-7576.pdf
RPC, 750ccm, 198X (TSX), 99-7581.pdf
RPC, 750ccm, 1978, 99-7003.pdf
RPC, 750ccm, 1979, 99-7102.pdf
RPC, 750ccm, 1980, 99-7139.pdf
RPC, 750ccm, 1981, 99-7502.pdf
RPC, 650_750ccm, 1982, 99-7507.pdf

Replacement parts catalogue 650ccm 1960-72+81+82
RPC, 650ccm, 1968 UK, No_6.pdf
RPC, 650ccm, 1968 USA, No_6, 32-67.pdf
RPC, 650ccm, 1970 USA, 99-0903_1.pdf
RPC, 650ccm, 1970, 99-0901.pdf
RPC, 650ccm, 1971 USA, 99-0932.pdf
RPC, 650ccm, 1972 USA, 99-0953.pdf
RPC, 650ccm, 1981 (TR65S).pdf
RPC, 650ccm, 1966, 954-65.pdf
RPC, 650ccm, 1960, No_16.pdf
RPC, 650ccm, 1963, 823-63.pdf
RPC, 650ccm, 1964, 873-64.pdf
RPC, 650ccm, 1965 (incl. Thruxton), 916-64.pdf
RPC, 650ccm, 1967, 996-66.pdf
RPC, 650ccm, 1968 UK (mid season change), No_7.pdf
RPC, 650_750ccm, 1982, 99-7507.pdf
RPC, 650ccm, 1968 USA (mid season change), No_7.pdf

Replacement parts catalogue 500ccm, 1970-74
RPC, 500ccm, 1974 (T100R), 99-2254.pdf
RPC, 500ccm, 1974 (TR5T), 99-2253.pdf
RPC, 500ccm, 1973, 99-0981.pdf
RPC, 500ccm, 1971, 99-0934.pdf
RPC, 500ccm, 1970, 99-0903_2.pdf
RPC, 500ccm, 1970, 99-0902.pdf
RPC, 500ccm, 1970, 56-00290.pdf
RPC, 500ccm, 197X (TR5T), 99-0973.pdf

Replacement parts catalogue 350-500ccm 1946-68
RPC, 350_500ccm, 1960, No3.pdf
RPC, 350_500ccm, 1959 (3TA+5TA), 454-59.pdf
RPC, 350_500ccm, 1949.pdf
RPC, 350_500ccm, 1947_48.pdf
RPC, 350_500ccm, 1946.pdf
RPC, 350_500ccm, 1968, No_9.pdf
RPC, 350_500ccm, 1967, 1-66.pdf
RPC, 350_500ccm, 1966, 958-65.pdf
RPC, 350_500ccm, 1965, 930-64.pdf
RPC, 350_500ccm, 1964, 877-64.pdf
RPC, 350_500ccm, 1961-1963, No_4.pdf
RPC, 350_500ccm, 1961, No_4, 772-61.pdf
RPC, 350ccm,1947 (3T_DeLuxe).pdf

Replacement parts catalogue 500-650ccm 1952-59
RPC, 500_650ccm, 1955, 220-55.pdf
RPC, 500_650ccm, 1954.pdf
RPC, 500_650ccm, 1952.pdf
RPC, 500_650ccm, 1959, 487-59.pdf
RPC, 500_650ccm, 1956, 289-56.pdf

Replacement parts catalogue 350-650ccm 1950-51
RPC, 350_650ccm, 1951-1952.pdf
RPC, 350_650ccm, 1951.pdf
RPC, 350_650ccm, 1950.pdf

LUCAS
LUCAS spare parts list 58-62.jpg

Prospects
Triumph Prospekt deutsch 1934.jpg
Triumph Prospekt englisch 1934.jpg

Others
Owner Manual 650ccm, 1968.pdf
Handbook, TRW.pdf

Winterzeit ist Schrauberzeit!

Sicherlich erinnert Ihr Euch noch an den gleichnamigen Artikel der Frühjahrsausgabe unserer Zeitung in 2002. Damals habe ich den Inhalt einer CD-Rom kurz vorgestellt, die wir damals bei JR Technical Publications an Land gezogen hatten.

Als regelmäßige Leser der „The Cassic Motor Cycle“ wisst Ihr natürlich, dass es mittlerweile eine überarbeitete Version mit einem deutlich größeren Inhalt gibt. Wenn nicht, es gibt ja auch die “TMOC News“. Nun auch diese CD haben wir besorgt und ich möchte Euch heute einen Teil des Inhaltes vorstellen.

Im Vergleich zur letzten CD haben wir nun noch mehr „Replacement parts lists“ (Ersatzteilelisten) und noch mehr „Inspection- and Workshop Manuals“ (Reperaturhandbücher). Die Dateien auf der neuen CD sind aber nicht mehr nach dem Inhalt benannt, sondern nach der Ersatzteilnummer, unter der man die Bücher damals bestellen konnte. Ätsch! Wer hat schon diese Nummer parat, wenn er über sein Bike was wissen will. In den vergangenen Wochen habe ich nun mal die Dateien gesichtet und deren Namen um das Model und Baujahr ergänzt. Dabei habe ich mich erst einmal auf die Zweizylinder beschränkt, denn wer fährt schon eine „Tiger Cub“ oder eine „Hurricane“. (Axel, Matrin und Michael für Euch ist auch was dabei, darüber aber in einer der nächsten Ausgaben).

Heraus gekommen ist nun eine Liste mit ca. 70 Büchern, geordnet nach Art (Ersatzteileliste oder Handbuch) und Hubraum. Letztes Sortierkriterium ist dann das Baujahr (besser eigentlich das Modelljahr) oder die „Bestellnummer“ des Buches. Teilweise geht es in den Hubraumklassen ein wenig durcheinander, z.B. 1982, als es eigentlich keine 650er mehr gab, und in den Fünfzigern, als sich Triumph mitten in der Hubraumdiskussion befand, weil die Amerikaner eine Hubraumerhöhung wollten, E.T. von den 500ccm nicht abgehen wollte und dachte, mit den 350er könne man kein Geschäft machen. Ihr werdet aber sicher die Unterlagen zu Eurem Bike finden, wenn wir Sie haben sollten.

Neben den Standardunterlagen für jeden Triumphfahrer sind diesmal aber auch noch ein paar Goodies dabei. Erfasst habe ich bis jetzt nur das Handbuch für die TRW. Daneben gibt es aber noch Einfahranleitungen, Anleitungen zum sicheren Betreiben eines Motorrades(?), ehemals geheime Besprechungsnotizen von Triumph internen Besprechungen, Werkzeuglisten und Unterlagen zu Vorkriegsmaschinen (zum Beispiel eine Ersatzteilliste zur zweizylindrigen 6/1 – na wer kennt die?). Doch darüber mehr in einer der nächsten Ausgaben zusammen mit den Infos über die Ein- und Dreizylinder.

Beim Studieren der Liste werdet Ihr sicher feststellen, dass da einige Lücken vorhanden sind. Zum Beispiel haben wir keine Unterlagen über die letzten beiden PreUnit-Jahre (´61 und ´62). Zwar sind in den letzten beiden Jahren keine wesentlichen Änderungen mehr gemacht worden und man kann sich gut an das Modelljahr 1960 (RPC No. 16) anlehnen. Aus anderen Quellen weiss ich aber, dass es damals u.a. viele Probleme mit abgerissenen Öltanks gab (George kann dies aus eigener Erfahrung bestätigen!) und daher ständig, auch im Modelljahr, geändert wurde. Und irgendwie sind doch hoffentlich die armen Händler informiert worden. (Aus reiner Verzweiflung habe ich mal versucht den damaligen Importeur Detlev Louis an die Strippe zu kriegen und bin doch tatsächlich bis zu seinem Filius durchgekommen, der mich freundlich aber bestimmt darauf hingewiesen hat, dass sein lieber Papa doch mittlerweile zu alt sei, um sich an Details von vor 40 Jahren erinnern zu können). Sollten Euch also ebenfalls Lücken auffallen oder noch besser Informationen vorliegen, die diese füllen, so setzt Euch doch bitte mit mir in Verbindung. Ziel soll es sein, ein möglichst komplettes Archiv zu erhalten, um zumindest den „Orginalheimern“ unter den Triumphfahrern (wie mir) weiter helfen zu können.

Solltet Ihr irgendeine Unterlage aus dem Archiv benötigen, so kann ich Euch die gewünschte Datei ausdrucken und gegen eine geringe Selbstkostenbeteiligung (Papier+Porto) zukommen lassen. Für die, die mich in meiner Funktion als Archivar noch nicht kennen, anbei noch einmal ein Bild von mir (so sehe ich halt sonntags kurz nach dem Aufstehen und vor dem Schreiben von Artikeln für die News aus) und meine Adresse.

Michael Ochs
Hauptstrasse 74
67098 Bad Dürkheim
06322 / 958688
m.oxx@web.de

Die Resonanz auf die Präsentation der ersten CD-Rom war ziemlich gering. In den gut 1 ½ Jahren wurde ich vielleicht viermal um Hilfe gebeten, Unterlagen habe ich bislang nur von George, Klaus und mir (ähh aus meiner Sammlung) erhalten. Entweder schraubt Ihr nicht, was ich mir nicht vorstellen kann, oder Ihr habt bereits alle Unterlagen, dann dürfte es auch kein Problem sein, die Lücken zu schließen. Wie bereits gesagt, sollte Euch zum Thema „Technische Unterlagen für die Twins“ noch was einfallen oder vorliegen, so ruft mich einfach an (Ich suche gerade eine vernünftige Beschreibung inkl. Explosionszeichnung von AMAL über die nur ´59 und ´60 gebauten Monoblocs mit zentraler Schwimmerkammer). Also nix wie ran und durchstöbert mal Euer Archiv!

Euer **Michael Ochs**

Keine Ahnung ...

NEU

Hallo Kollegen.
Ich hab mir gedacht in unserer News fehlt etwas.Eine Gelegenheit bei der man unverständliche, zweideutige Sachen erfragen, bzw. Sachen die einem gegen den Strich gehn diskutieren kann .Deshalb hab ich, nach Absprache mit Walter, die Rubrik: „Keine Ahnung?“ins Leben gerufen.Ich mach auch gleich den Anfang.

Die Maitour 2004.

Da die Hartzausfahrt ein voller Erfolg war habe ich der Maitour schon entgegen gefiebert. Wann ergibt sich schon mal die Gelegenheit mit seinen Clubkollegen die Strasse unsicher zu machen. Ich lese also die News (Heft 16) und siehe da, die Maitour soll dieses Jahr zum Südtiroler Bergpreis 2004 nach Nals geh’n. So weit so gut.
Da ich bei der letzten Versammlung in Volkers wegen meines Geburtstages nicht anwesend sein konnte hab ich mich per Telefon aufklären lassen.Im Zusammenhang mit der Maitour bekamen meine Ohren etwas von einem LKW-Transport zu hören. Ich dachte das ist ein Witz. Wenn ich so die letzten Jahre zurückblicke und sehe wie gross die Beteiligung an Versammlungen, Veranstaltungen und vor allem an Ausfahrten war, (Ich denk da nur an den Rhön Run, den Igel letztes Jahr organisierte und der wegen mangelnder Beteiligung beinahe nicht statt fand), kann ich nicht verstehen wie man mit solch einem finanziellen Mamutprojekt die Members zu einer Ausfahrt bewegen will. Wenn wir schon so einen Aufwand betreiben, dann mit nützlichem Nebenefekt.
Wenn meine Infos richtig sind, waren 2003 Igel, Peter und ich die einziegen vom TMOC die im Ausland auf WATOC Treffen waren.
Ich meine wenn schon so Sachen wie LKW zur Diskusion stehn, können wir auch auf ein WATOC Treffen nach Belgien oder Holland fahren. Der Aufwand und die Entfernung sind etwa gleich und einige würden mal sehn, wie man eine vernünftige Party ausrichtet. Nicht zu vergessen, die „Ausländer“ würden mal merken, daß es noch mehr als zwei FAHRER gibt, die man eh immer antrifft, und eine gute Werbung fürs Treffen in Stammen wär’s auch.
Man könnte aber auch in Deutschland was auf die Beine stellen was vom finanziellen Aufwand günstiger wäre und wahrscheinlich auch mehr Interesse bekommen würde.Ich find es ja gut, daß überhaupt etwas getan wird in dieser Richtung, aber nicht in diesen Ausmaßen.Wenn ich ab 2004 wieder in Deutschland bin, werde ich versuchen, fuer 2005 eine Ausfahrt zu organisieren die es in sich hat.
Daß mich keiner falsch versteht, ich hab nichts gegen die Maitour und LKW-Transporte. Aber im Angesicht der Realität, und die

ist nun mal so, daß die Beteiligung an Ausfahrten sehr zu wünschen übrig läst, finde ich es einfach nicht clubfördernd, daß solche finanziell aufwendige Ausfahrten angeboten werden; zumal es in unserem Heimatland genug Alternativen gibt. Zum Vergleich - wenn ich mir die Kosten grob überschlage, könnte ich für das gleiche Geld zweimal ins Ausland fahren und ein WATOC Treffen besuchen.

Diese Spalte besteht nun also nutzt Sie auch.
Nicht vergessen „Rausholen was drin steckt“

Gruss **Kaktus**

Jetzt noch was vom Chefered. Die Rubrik „Keine Ahnung“ soll Keine Rubrik für „schmutzige-Wäsche-waschen innerhalb unseres Vereins werden“. Soweit sollte das klar sein, dass haben Kaktus und ich auch so verstanden. Denkanstöße für unser Vereinsleben, wenn man das bisherige so bezeichnen kann, sollten hier erscheinen. Der Chefered. nmmt sich vor vereinsschädigende und politisch anstößige Artikel nicht zu veröffentlichen. **Walter**

Remember the beginning!

Harzausfahrt`03

vom 29. 5 bis 1. 6. 2003

Am Donnerstagmorgen den 29. Mai. fuhren wir, Kaktus und Stift, von Delft in Holland Richtung Hassefelde, wo Karlheinz Gehrig uns zwei Blockhütten gemietet hatte. Um 17^{30} Uhr kamen wir in Hassefelde völligst ausgebrand und durchgeschüttelt von der langen Autobahnfahrt an.Bis die anderen ankamen haben wir erst mal ein paar Getränke an der Tankstelle eingekauft.. 60 Flaschen Bier, 2 Flaschen Jim Beam und 4 Flaschen Cola fanden in unseren Rucksäcken platz. Ab auf die Böcke und zurück mit ca. 25 kg Mehrlast ungünstig verteilt zurück. Michael Ochs, Carsten, Igel, Karl-Heinz und Siggi sind dann gegen 18^{30} Uhr nach fast pannenfreier Fahrt (bei Carsten ist ein Kabel losvibriert) auch eingetroffen. Der Abend begann wie immer und endete wie immer (Doch damit der Rest des Clubs (e.V.) den guten Glauben an uns nicht ganz verliert, können wir diesbezüglich keine näheren Auskünfte geben.) Nur so viel, Igel und Ich (Stift) sind um 8 Uhr morgens völlig zerstört im Sessel aufgewacht und der Kaktus wusste auch nicht mehr wie er ins Bett gekommen ist.

Freitag früh aufstehen.

Wir Frühstücken und nach ein paar Kaffee war alles wieder fit.
Als erstes durften wir eine Schlucht besichtigen. Auf dem Weg zum Brocken erfreuten wir uns sehr an den schönen Kurven.
Dort angekommen musste Igel erst mal ein Machtwort zu den jungen Wilden sprechen zwecks Kollonenfahrt. Wir (Kaktus und Stift) müssen sagen es war Gerechtfertigt, wenn auch wieder Willen. Man muss berücksichtigen, daß wir manchmal 14 Tage am Stück geradeaus fahren und um die Reifen wenigstens auf einer Seite rund zu halten donnern wir wie die Bekloppten Autobahnauf und- Abfahrten

rauf und runter. „So manche Kurve war einfach zu verlockend für uns.”
Nach einer gemütlichen, 150 km

langen Ausfahrt und tausenden von Kurven waren wir alle zufrieden in unser Quartier zurückgekehrt. Mir (Kaktus) hatten es die Kurven völligst angetan. Also, Kawa an und mal alleine los. Es war richtig warm und vor der Haustür sollte sich ein ewig lange Höllen-Strecke befinden. Das hatte mir Karl-Heinz gesagt. Und ab ging's. Nach 45 Minuten und 150 km mehr auf dem Tacho und ein paar neue Riefen in meinen Fußrasten kehrte ich völlig befriedigt zurück. Den Abend starteten wir mit einem Besuch auf einem „Harley-Treffen in Bull-Mann-City“ gleich ums Eck. Dort angekommen bekamen wir es gleich zu spüren. Wir sahen außer den Wildwestfetischisten, die bis zu den Zähnen bewaffnet waren (übrigens auch die Frauen), noch Weißkopfadler, Kutten, Nackte Frauen, Amerikanische Flacken, Weißkopfadlern und noch mehr Amerikanischen Flacken, über die Kisten wollen wir erst gar nicht anfangen. Die Stripperin war Karl-Heinz zu dünn. Geschmacksache würde ich (Kaktus) sagen. Gerasselt hatt jedenfalls nichts als sie geshaked hat. Andererseits, Hubraum ist eben alles. Als wir dann nach einiger Zeit genug vom Duft der großen Freiheit hatten beschlossen wir unsere Tätigkeiten im Quartier weiter zu führen.

Samstag den 31. um 8.^{00} Uhr.

Die Sonne schien und der Teer brannte.

Peter aus Kassel hatte sich unserer Kolonne angeschlossen. Als wir so gegen 10^{00} Uhr zur Ausfahrt aufbrachen, stoppte erst mal ein richtiger Regenguss unsere Fahrt. Doch als die Sonne die Strasse wieder einigermaßen getrocknet hatte, haben wir unsere Reise wieder fort gesetzt.

Karl-Heinz führte uns

nach Wernigerode wo wir unsere Maschinen stehen ließen und uns mit 2 P.S. in einer Pferdekutsche weiter bewegten. Das Ziel war die Burg von Wernigerode. Nach einer Burgbesichtigung waren unsere Kleider wieder trocken. Doch für die Burggaststädte waren wir anscheinend nicht brav genug, denn wir bekamen nichts zu trinken. Danach wollten wir noch auf ein Trucker-

Treffen gehen doch auf dem Weg dorthin riss Igel's Kupplungshebel und wir (Kaktus und Stift) machten uns auf den Weg

nach Bull-Mann-City.

Der Kupplungshebel war zufällig aus dem „Schrott von Milwaukee's” Lager. In Bull-Mann-City fragten wir höflich ob jemand jemanden kennt, der Ersatzteile dabei hat. Die Antwort : Kupplungshebel???? Geht nicht kaputt aber in Eisenach (ewig weit weg) ist ein Harley-Händler. Soviel zum Thema Weiskopfadler und ihr wisst schon. Als wir zurück kamen hatte Carsten den Hebel schon mittels Schlauchklemme geflickt. Damit nicht alle auf den Michael Ochs warten mussten der auch auf der Suche war fuhren Karl-Heinz, Carsten, Igel, Peter und Siggi schon mal Richtung Quartier. Wir (Kaktus und Stift) warteten und kamen später nach. Um 24^{00} Uhr haben wir dann noch Peter's Einstieg in den Club gefeiert. Gegen 4^{00}Uhr war die letzte Flasche Bier gelehrt, der Beam alle und als nichts mehr ging und selbst die Flasche Wein vom Pizzaservice am Ende war legten wir uns zwangsläufig ab. Einer (der Neue) fand den Weg zu seinem Haus nicht mehr und machte es sich auf der Kautsch gemütlich. Er war uns gleich sympathisch. Am Sonntag frühstückten wir ausgiebig und lange. Da-nach packen, verabschieden und ab auf die Strasse Richtung kurvenlose Heimat.

Kurz ein gelungenes Wochenende!

Grossen Dank gebührt Road-captain Karl-Heinz der keine Kosten und Mühen gescheut hatte uns ein unvergessliches Wochenende zu organisieren. Auch wenn Er es nicht immer leicht hatte für uns die richtige Geschwindigkeit und Strassen zu finden

Danke im Namen aller Beteiligten. Wir sehen uns auf der Strasse bis dem nächst die

JUNGEN WILDEN.

Wir würden uns für die anstehende Saison mehr Interesse an solchen Veranstaltungen von unseren Clubkameraden wünschen.

Nicht vergessen: „Der Weg ist das Ziel” und egal ob Beruf, Familie oder Kohlemangel

„Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg” (Wer diese Zeilen falsch versteht dem können wir auch nicht weiter helfen)

So long **Kaktus und Stift**

MAITOUR 2004

NALS
SÜDTIROL

The Roadmaster proudly presents:

Die Möglichkeit doch noch komfortabel nach Südtirol zu kommen.
Karl- Heinz hat's gecheckt, den Autoreisezug nach Bozen gibt es laut DB-Reisezug nicht mehr. Der Zug geht als „nächstes“ nur nach Verona (rießen Umweg), deßhalb uninterressant!
Die Alternative, die übrig bleibt, unser Clubmitglied George von Döhren hat die Möglichkeit unsere Mopeds per LKW nach Bozen zu bringen. Kostet aber ca. 1200 Euro. Ist teuer, aber wenn sich genug Interessenten finden, sollte es erträglich sein.
Deßhalb ein **Aufruf** an alle Clubkameraden die willig sind, bitte bei K-H Gehrig melden um zu checken was möglich ist, auch des Überblickes wegen.

Im Auftrag des Roadmasters: **Euer Chefered**.

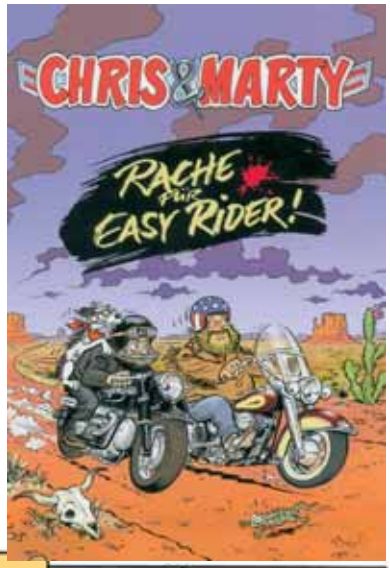
aber bitte nicht bei mir melden sondern bei **Karl-Heinz Gehrig**

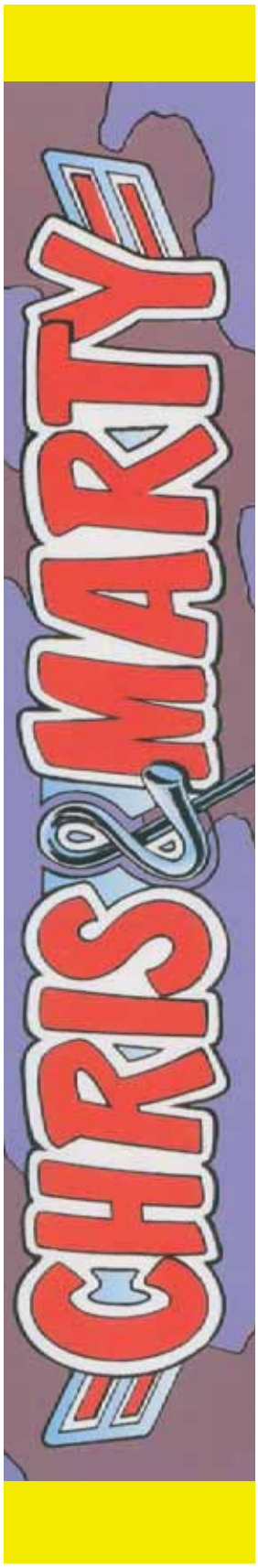
Chris&Marty, dass wird wohl das erste Erfolgscomic eines TMOC-Mitglieds. Christof Hillebrand ist der Herausgeber und Autor. Als Beilage hat das TMOC - News-Team es ermöglicht exklusiv für jedes Mitglied eine Leseprobe als Beilage in dieser Ausgabe zu erhalten. Lest euch in die „Probe“ rein und ihr werdet sehen, es macht Lust auf mehr.

Übrigens,

gleichzeitig ist auch eine CD **„Chris&Marty Roadsongs“** erschienen - absolut hörenswert, iss natürlich kein Hip-Hop. Reinhöhren, es gibt was für die Ohren ...

Walter





Als Hollywood ins Allgäu kam

1962 drehten Steve McQueen und. Charles Bronson in Pfronten „Gesprengte Ketten“

Von Peter Richter

Pfronten – Hans Leitenmaier ist stinksauer. Die Festplatte seines Computers ist just an diesem Morgen abgestürzt. „Weil die Kiste net god“, wie er in breitem Allgäuer Dialekt bedauert, kann er dem Besucher nicht jene DVD mit dem, Hollywoodfilm zeigen, die ihm drei Engländer vor einigen Wochen hier gelassen haben. Sie waren in seiner kleinen Schreinerei in Pfronten aufgetaucht und hatten sich auf seinem Grundstück umgesehen. Der Brite David Bull organisiert für den Sommer eine Oldtimer Rallye zu ausgefallenen Schauplätzen, und eines der Ziele soll Pfronten im Allgäu sein.

Vor 41 Jahren traf sich hier ein Starensernble

amerikanischer und britischer Filmschauspieler, allen voran Steve McQueen Charles Bronson, James Garner und Richard Attenborough. Hier im Dorf mit seiner Bergkulisse und den weiten Wiesen fanden die Außenaufnahmen für den späteren Hollywood Klassiker „Gesprengte Ketten“ statt. Der Film spielt im Deutschland des Jahres 1943. er zeigt die Massenflucht.von, 250 gefangen genommenen britischen und amerikanischen Soldaten aus einem Militärlager. Spektakulärer Höhepunkt des Films ist, wie Steve McQueen, verfolgt von, deutschen Soldaten, auf dem Motorrad zu fliehen versucht. Es bleibt beim Versuch. Die Flucht endet im Stacheldraht, wenige Meter vor der rettenden als Kulisse aufgebauten Schweizer Grenze. Der amerikanische Star, selbst begeisterter Motorradfahrer, hatte

sich lediglich beim. Sprung über den meterhohen Drahtzaun doubeln lassen nachdem er ihn selbst vergeblich versucht hatte. An die Dreharbeiten, die er damals als 13 Jähriger verfolgt hat, kann sich Hans Leitenmaier noch gut, erinnern. „Allzu viel war in Pfronten ja nicht los zu jener Zeit.

„Fernsehen hatten wir noch nicht.“

„Es gab aber zwei Kinos.“ Weil die Buben damals keinen, der Schauspieler kannten, kam Hans Leitenmaier auch nicht .auf die „Idee“ sich ein Autogramm geben zu lassen. Was der 54-Jährige heute sehr bedauert. Er kennt inzwischen jede Szene des Films in und auswendig. Kein Wunder, sieht er doch jedes Mal sein idyllisch gelegenes Haus mit dem Bach dahinter als Schauplatz der Filmhandlung. Dem Besucher zeigt er die Stelle, wo Steve McQueen am Misthaufen vorbei über den schmalen Steg gefahren ist. Zwei Soldaten, die ihn auf einem Motorrad mit Beiwagen verfolgten, stürzten in den Bach. Dass sich einer dabei den Oberschenkel brach, stand natürlich nicht im Drehbuch und das, obwohl Hans Leitenmaier sein Vater zuvor das Bachbett mit Gras und alten Matratzen ausgepolstert hatte. Später spielten der 13 Jährige und seine Freunde die Flucht über Gräben und Wiesen nach - auf Fahrrädern. Für die Dorfjugend war der Auftritt der Filmleute eine große Sache. Die Buben hingen am Fenster, wenn auf der sonst menschenleeren Straße vor der, Schule nun alte Militärlaster vorbeifuhren. Und .auf dem Nachhauseweg kamen sie an, Filmkomparsen vorbei, die Soldaten mimten, die schwer bewaffnet an einer Straßenkreuzung Posten standen. Vier Wochen später war das Filmteam abgezogen und Ruhe kehrte wie-

der ein. Bis dann, etliche Jahre später, ein deutscher Filmemacher Pfronten, und den Hof der Leitenmaiers erneut entdeckte. Aber darauf kommt der 54-Jährige heute nur ungern zu sprechen, auch wenn er inzwischen selbst ein wenig schmunzeln muss. „Da hat einer gefragt, ob er hier einen Film mit a bissel Sex machen darf.“ Die Leitenmaiers hatten nichts dagegen. Auch dieser Film sorgte, zumindest national, später für Aufsehen. Sein Titel: „Liebesgrüße aus der Lederhose“ Ein deutlicher Niveau-Verlust, im Vergleich zu „Gesprengte Ketten“. „Das war viel Sex und wenig Film“, kommentiert Hans Leitenmaier diesen Ausrutscher. Umso lieber spricht er davon, dass sein Hof in früheren Jahrhunderten die Poststelle der Thurn und Taxis gewesen ist.

Sommerfest

des Triumph Motorcycles Owners Club Germany e. V.

vom 2. - 4. Juni 2004 im „Hofgut Stammen“

5 Years

TMOC

Triumph Motorcycle Owners Club e.V.

Germany

1999 - 2004

Bitte den Werbeflyer des „Hofgut Stammen“ beachten. Nähere Infos in der nächsten News.

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

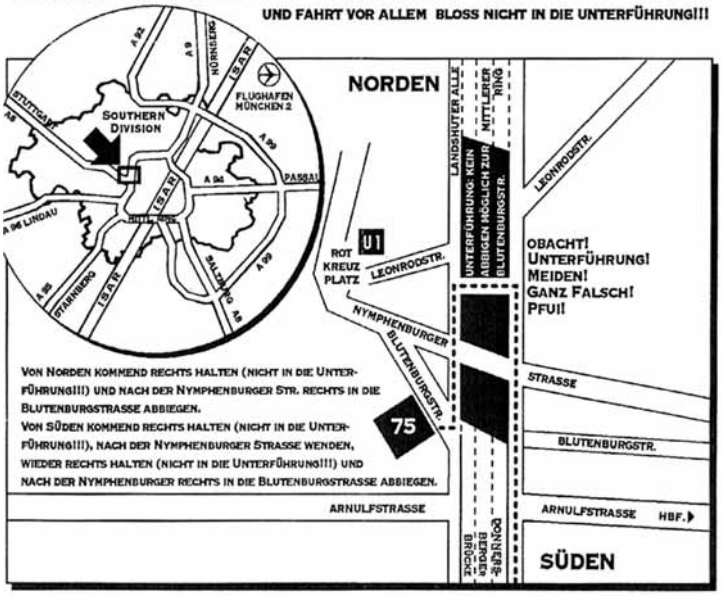
Southern Division Classic Bikes

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

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany
!
2,3l
ROCKET III