TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 19

Juli
August
September
2004

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

Maitour 2004
Nals/Südtirol
Das Bergrennen

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 Odenwald (BLZ 508 635 13) 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: redaktion-tmoc@email.de (**Achtung! neue Adresse, Anhänge bis 10 MB**)
Erik Hoffmann, Richtweg 2, 66117 Saarbrücken, Tel.: (0681) 588 20 10
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. Die Redaktion behält sich vor Leserbriefe und Artikel zu kürzen. Es besteht kein Anspruch auf Veröffentlichung. Artikel, deren Verfasser nicht eindeutig erkennbar ist, werden grundsätzlich nicht veröffentlicht.
Vervielfältigung, Nachdruck, elektronische Veränderung, sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Hallo liebe TMOC Mitglieder.
Das sonst übliche lange rumüberlegen, was ich denn so im Vorwort schreiben könnte entfällt dieses mal ja, weil die Monate seit der letzten News halbwegs ereignisreich waren.
Zum einen fand die alljährliche Maitour statt und unser Sommertreffen, sozusagen der Kulminationspunkt der alljährlichen Vereins Aktivitäten, ist auch schon gewesen.
Aber eins nach dem anderen. Die Maitour nach Nals in Südtirol war sehr schön. Uli führte uns auf schönen Straßen durch eine herrliche Landschaft bis über den Brenner und dann gings durch die Sarntaler Alpen und Bozen ans Ziel der Reise. Leider blieb das Wetter an den folgenden Tagen nicht gut und ich hatte ein wenig Elektrikprobleme (vermutlich), welche Sonntags bei der Heimfahrt plötzlich nicht mehr da waren. Na ja, Zuhause ging es dann grad wieder los, aber jetzt hoffe ich das Problem erkannt und behoben zu haben. Aber wie gesagt eine sehr schöne Tour, mit Renn und Rhizinus Atmosphäre pur.
Unser diesjähriges Sommertreffen stand, Gott sei Dank nur wettermäßig, unter keinem guten Stern oder besser gesagt unter keiner guten (Regen) Wolke.
Es hat fast nur geregnet, aber der guten Stimmung hat das keinen Abbruch getan.
Die Mitglieder um Manfred und Helmut, welche sich bereit erklärt hatten die Bewirtung zu übernehmen, haben ihren Job wirklich bestens gemacht. Essen und Trinken waren gut, preiswert und reichlich vorhanden. Es war einfach für alles gesorgt.

Sehr schön war dass wir mal einige unserer „Nordlichter“ zu Gesicht bekommen haben, hat mich sehr gefreut. Unser Kalkül das Treffen mal mehr in Richtung Nordpol stattfinden zu lassen ist somit auf gegangen. Für einige waren das halt so ca 250-300 Km weniger Anfahrtsweg als nach Reichenbach. Davon mal abgesehen ist der Platz am Hofgut in Stammen auch wirklich sehr gut geeignet für so ein Treffen. Alle Einrichtungen die man so braucht sind vorhanden und wir konnten unsere eigenen Getränke und Essen verkaufen und somit auch mal wieder was für die Vereinskasse tun. Also durchaus positives Resümee und vor allem noch mal Dank an alle die geholfen haben, hat mir gut gefallen.
Besonderer Dank geht in diesem Zusammenhang auch an alle welche mit Ihrer Spende zum guten Gelingen der, erstmals, durchgeführten Tombola beigetragen haben Ohne Eure großzügigen Spenden wäre das nicht möglich gewesen.
Im einzelnen waren das folgende Spender :

Firma BMC, Achim Ertel
Firma British Bikes Weigelt
Firma SOS Motorradbekleidung
Firma Southern Division, der Karsten
Firma Millers Oils
Firma Detlev Louis

So jetzt aber mal was ganz anderes, wir sind eingeladen unsere klassischen Triumphs auf der „Summerparty“ der Firma Triumph Deutschland auszustellen und den Korso entlang der Weinstraße damit anzuführen. Es gibt einiges an Rahmen -und Abendprogramm. Das ganze findet schon am 31. 7. in St.Martin an der Weinstraße statt . Für diejenigen von uns welche mitmachen wollen gibt es freien Eintritt.
Bitte meldet Euch schnellstmöglich bei mir wenn Ihr mitmachen wollt.

Also bis dann

Euer Klaus

Inhalt:

Leserbriefe/Mitgliedervorstellungen	
Peter Nettler	S. 4
Termine/Keine Ahnung	S. 5
Maitour Nals	S. 6
Keine Ahnung Teil 2 / RAT	S. 11
Mat du Clos	S. 12
Inhalt CD 2	S. 13
Winterzeit ist Schrauberzeit	S. 14
Service Bulletin	S. 15
Maiausfahrt Triumph Riders	S. 17
Speed Twin	S. 19
Kleine Ursache große Wirkung	S. 22
Pfingsttour	S. 23
Tips ab Werk	S. 25
Leserbriefe	S. 26
Trumpet Holland	S. 27
Öl, Teil 3	S. 30
Rally Triton France	S. 31
Advertising Sponsoring	S. 32

Leserbriefe, Mitgliedervorstellungen

Hallo Leute !

Die Freude über die Saison währte wieder nicht lange.
Während wir über den Winter der „Kleinen“ (650er) einige Neuteile – wie Primär und Sekundärkette, Ölpumpe und was sonst noch so verschlissen und durchvibriert war – spendiert haben, auf daß sie gut gerüstet in unsere erste gemeinsame Saison starten können, habe ich versucht mit der Zicke (750er)möglichst viel zu fahren. Ich wollte noch letzte kleinere Macken aufspüren und beseitigen, außerdem sind im Winter auch weniger Idioten unterwegs. Naja es lief ganz gut und ich war bis auf eine kleine Ausnahme mit dem schliesen des Ventils der rechten Schwimmerkammer zu-frieden. Da ich trotz mehrer Versuche es dem Ding nicht abgewöhnen konnte nach dem Fluten zu Siffen, habe ich diese Aufgabe – vorerst – ausschließlich den Vibrationen überlassen und die sind seltsamerweise immer erfolgreich.
Neulich stehe ich an der Ampel bin glücklich über den runden Motorlauf und höre da doch so ein seltsames Geräusch. Den Rest könnt Ihr Euch sicher vorstellen.
Schöne Scheiße.

Nach reichlichem Einholen von Informationen vermute ich, daß das rechte Kurbelwellenlager in Rente will. Gibt natürlich wieder Anlass zu der Diskussion, welches Lager man dort nun einbauen sollte.
Durch mein begrenztes Wissen und Können, sowie meine Baustelle (Platznot), bin ich nun mal wieder auf die Hilfe eines Kumpels angewiesen, mal sehen wie schnell wir das Problem beseitigen können.

Wir hatten geplant nach Stammen zu kommen, nun kann ich nur hoffen, daß mich die Zicke nicht wieder zu sehr prüft in meiner Verücktheit zum „best motorcycle of the world“.
Sollten wir uns dort nicht kennenlernen, habe ich dem Walter noch ein paar Bilder angehangen. Darauf ist meine Heike,sowie meine beiden Bonnies (im Hintergrund auch noch meine chaotische Baustelle) zu sehen.
– also, so long

Peter

Termine 2004

	Juli	
23. /25.	Albion Rally Danmark, muss noch bestätigt werden	(Dänemark)
?. / ?.	Rabbit Rally, Termin muss noch gefunden werden	TOMCC-UK (Großbritanien)*
31.	Triumph Summer Party Part II in St Martin	(RAT Deutschland)
	August	
6. / 8.	Brittani Rally	TOMCC-Sweden*
20. /22.	Burgundy Rally	Club Triton Franc *(Seite 31)
20. /22.	Brittani Rally	TOC-DK (Dänemark)
28.	Skanska Anglofilraly Summer Camp in Ramkvilla	TOMCC-Sweden
27. /28.	Crazy Days Germany of Triumph in Ulmbach	Triumphriders Stammtisch Rhön
	September	
10. /12.	Amelandtreffen	TOCN (Niederlande)*
17. /19.	Boneville Rally	TOMCC-Belgium (Belgien)
18.	Hinkley Skane, Late fall run	TOMCC-Sweden
?. / ?.	Concord Rally, Termin muss noch gefunden werden	TOMCC-UK (Großbritanien)*
	Oktober	
2.	TMOC Stand auf dem „Motorrad Classic“ Tag	Museum Sinsheim
9. /10.	**Veterama** Auto&Motorräder	Mannheim Veterama
	November	
	noch nix	

Events with „*“ in back of it, are qualifying for the WATOC Rally Challenge

Keine Ahnung!

Nicht nur „Dummes Zeug“ aus der Redaktion

Habe ich übrigens auch gesagt, als ich feststellte zu wechem Zeitpunkt ich denn nun die News fertig machen soll – iss doch Fußball Europameisterschaft und da muss ich mir doch die „Spiele“ anschauen. So ist dem halt und dann kommt die News halt mal später zu euch. Wem's nicht passt soll einen Leserbrief schreiben und sich beschweren. Wird auch veröffentlicht und gegebenenfalls beantwortet (ehrlich). Aber was zur „News“: ich hoffe ihr habt diesmal viel Spass am lesen – interessante Artikel und auch „Wissenswertes“. Leider sind es immer nur die Selben, die in der News einen Artikel schreiben, zwar diesmal wirklich toll, es könnten aber auch ein par mehr und andere Mitglieder mal was schreiben. Oder erlebt ihr mit euren Triumphs nichts?

Schade ist, dass ich die „News“ immer noch alleine machen muss. Könnten doch einige Mitglieder, die auch ein PC haben, aktiv an der Gestaltung und am Inhalt mitwirken. Es bedarf nur etwas Zeit und möglicher Weise etwas Kooperation mit mir. – Besonders, da ich für das nächste Jahr wahrscheinlich nicht mehr in der Lage sein werde die „News“ zu machen – berufliche Gründe muss ich da leider vorgeben, aber ich versuche troztdem aktiv an der Gestaltung mitzuwirken soweit es in meinen Möglichkeiten steht. Wer sich jetzt angesprochen fühlt die Nachfolge von mir zu übernehmen, der sollte sich bitte umgehend bei mir melden. Für Tips zu Gestaltung und „Überhaupt“, stehe ich gerne zur Verfügung.. Wir möchten doch auch weiterhin eine der besten und interessantesten Mitgliederzeitungn eines Triumph-Clubs in diesem Universums haben, (auch wenn nur ca. 70 Mitglieder) – Scheiß Eigenlob, aber unsere Zeitung ist wirklich gut.

Safe riding **Walter**

Maitour 2004

Nals/Südtirol

Das Bergrennen

Maitour in den Süden!

Hatten uns die beiden letzten Maitouren nach Bamberg und in den Harz geführt, so sollte es dieses Mal ins Ausland gehen. Klaus hatte vorgeschlagen, den Besuch eines Oldtimerrennens mit den vielen angenehmen Seiten eines Südtirolaufenthaltes zu kombinieren. So sollte es geschehen. Karlheinz erklärte sich wie immer für die Planung verantwortlich.

War anfänglich von 8 Teilnehmern die Rede, dezimierte sich die Anzahl bis kurz vor Abfahrt auf 5. Zu guter letzt musste auch noch Karlheinz wegen technischem Defekt an seiner Hinckley-Triumph absagen. Ob unsere alten Maschinen sich besser schlagen, sollte der weitere Verlauf zeigen. 700km einfache Entfernung sind einiges, wenn man diese an einem Tag, und vorzugsweise ohne Autobahn zu benutzen, zurücklegen will. Entsprechend kontrovers waren die Meinungen, vom Transport durch einen Spediteur bis zu Anreise auf eigenen Rädern wurde alles diskutiert. Schließlich einigten wir uns, die Strecke in 2 Tagen zu bewältigen und in Germaringen (nördlich von Füssen) einen Zwischenstop einzulegen.

Am Mittwoch vor Himmelfahrt sollte es los gehen, womit uns bis Sonntag 5 Tage für die Tour zur Verfügung stehen sollten. Während Klaus und George aus terminlichen Gründen die Motorräder auf einem Hänger bis zum abendlichen Treffpunkt in Germaringen transportieren wollten, wählten Uli und ich die eigenen Achsen. Treffen wollten wir uns in der Nähe von Heidelberg am Neckar, um von dort aus gemeinsam weiter zu fahren. Mit etwas Verspätung starteten wir dann auch, ich mit meiner TR6 und Uli auf seiner ..... XS650. Seine Rickman war doch nicht mehr fertig geworden und seine Bonnie nach der gelungenen Selbst-zerstörung bei der Sinsheimausfahrt noch fertig. Zügig ging es dann erst mal nach Osten, um bei Nördlingen nach Süden

abzubiegen. Uli wollte unbedingt das Nördlin-ger Ries anschauen, in der Erwartung einen tiefen oder zumindestens erkennbaren Krater vorzufinden. Tatsächlich war dieser dann eher breit (um die 20km) als tief und die Ränder des Kraters nur mit viel Mühe zu erkennen. Gegen 18.^{00}Uhr kamen wir dann in Germaringen an. Am vereinbarten Treffpunkt und am Gasthof war nichts von den beiden anderen zu sehen, hatten wir doch erwartet, dass Klaus und George auf der Autobahn wesentlich schneller vorankommen werden als wir auf der

Landstrasse. Dank Handy fanden wir dann heraus, dass die beiden in diversen Staus steckengeblieben waren und bald eintreffen sollten. Nachdem die Mopeds für die Abreise am nächsten Tag fertig gemacht waren, wobei ich die Garage des Gasthofes und meine Triumph mit Öl flutete, kümmerten wir uns um unser eigenes Wohl. Nach einigen Hefe und viel Benzingeschwätz vielen wir gegen Mitternacht in unsere Betten.

Auch am nächsten Morgen blitzte uns die Sonne entgegen und nach einem kräftigen Frühstück führte unser Weg nach Süden. Der ursprüngliche Plan über den Fernpass zu fahren, war am Vorabend verworfen worden und so ging es über Schongau, Garmisch nach Innsbruck und ehe wir uns versahen, waren wir schon über die alte Brennerstrasse über den Brenner rüber und in Italien. Da es erst früher Nachmittag waren, beschlossen wir, nicht direkt nach Bozen zu fahren, sondern einen kleinen Abstecher über das Penser Joch (2215m) zu machen. Auf der Auffahrt gönnten wir uns dann auch den obligatorischen ersten Espresso zusammen mit dem für Südtirol typischen Apfelstrudel. Auf dem Pass fanden wir zum ersten mal Schnee vor, davon sollte es genug geben, und die Luft kühlte doch merklich ab, wie George und Klaus jetbehelmt mit roten Nasen bestätigten. Bei meiner TR6 stellte ich wieder mal fest, dass die englischen Twins unter Zug bei kaltem Wetter am besten laufen. Mit 4000 Umdrehungen den Berg hoch ballern, rechts eine Steinwand, die den Sound so schön reflektiert .... schade, dass Ihr dies nicht hören könnt. Auf der Abfahrt Richtung Bozen fing die TR7 von Klaus an zu sprotzen, Zündungsproblem ganz klar. Die Kerzen waren schnell gewechselt, was erst mal half, sich aber am nächsten Tag

als falsche Diagnose herausstellte. Weiter gings bis nach Bozen und kurze Zeit darauf rollten wir in unserer Unterkunft in Nals ein, wo schon einige andere Motorräder parkten. Die Wirtin begrüßte uns mit einem großen Hallo, roten Wangen und einem leichten Lallen in südtiroler Deutsch, was sich bis Mitternacht noch verstärken sollte. Unsere anfänglichen Bedenken, die Motorräder direkt in der Einfahrt nicht vor Dieben sicher zu wissen, wurden mit dem Verweis auf den hauseigenen Hund, einen Berner Sennenhund, verworfen. Dieser stellte sich zwar dann als großer Schmusehund heraus, sogar Uli traute sich ihn zu streicheln, den Motorräder sollte aber trotzdem nichts passieren. Abends wurde dann italienisch geschlemmt und nach reichlich Wein und Grappa traten wir gegen Mitternacht den Heimweg an, um im Hof unserer Unterkunft eine Gruppe von schweizer Oldtimertreibern mit unser Wirtin weintrinkend vorzufinden. George und ich konnten der Versuchung nicht widerstehen und gesellten uns mit einer eigenen Flasche dazu, während die beiden anderen sich zurück zogen. Was dann noch alles passierte, ist nicht mehr

ganz bekannt, zumindest aber vertrat Klaus (?) am nächsten Tag die Meinung, ich hätte was mit der Wirtin gehabt! Wahr ist nur, dass diese mir im Laufe eines Gespräches ihre Brüste bewusst oder unbewusst in den Nacken drückte, aber auch, dass stattdessen Klaus unserer Wirtin am nächsten Tag beim Anziehen helfen musste, weil ihr alkoholisierter Zustand das Zuknöpfen der eigenen Bluse nicht mehr zuließ. Was zuvor passiert war, ist

allerdings auch nicht klar.
Am Freitag, eine kleine Ausfahrt in die Dolomiten stand auf dem Programm, machten wir uns trotz angekündigtem Regen auf den Weg. Am Paso di Fedaia (2057m) zwang uns starker Regen zur Umkehr. Da wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu Mittag gegessen hatten, nutzten wir den Regen, um dieses nachzuholen. Irgendwann fing die TR7 wieder an zu mucken, was aber trotz einiger Versuche nicht zu beheben war. Gegen 17.^{00}Uhr waren wir dann wieder zurück, gerade rechtzeitig, sollte es doch an diesem Abend auf eine nahegelegene Burg zum Essen gehen, welche Klaus von vielen Aufenthalten dort gut kannte. Bei unserer Ankunft wurden wir vom Hausherrn persönlich mit Handschlag begrüßt und dank der guten Beziehungen konnten Tischprobleme im weiteren Verlauf des Abends bei vollem Haus mit einem Fingerzeig des Hausherrn gelöst

werden. Nach ei-nem ausgiebigen Essen zogen wir uns in die Bar zurück, wo wir unter uralter Holzbalkendecke und in Ledersesseln bei Rotwein und Rauchzeug (Klaus, George) den Abend ausklingen ließen.

Am nächsten Morgen schüttete es wie aus Kübeln und wir beschlossen, an diesem Tag endlich mal im Fahrerlager vorbeizuschauen, weswegen wir ja eigentlich auch angereist waren. Zuvor wurde aber noch einmal ein Reparaturversuch an der TR7 unternommen. Die anschließende Probefahrt wurde dann allerdings auf ausdrücklichen Wunsch nicht vom Besitzer durchgeführt. Zu viel Rauch soll ja auch auf den Magen schlagen. Wenigstens war der Befund negativ und der Fehler tauchte nicht mehr auf. Im Fahrerlager fanden wir dann vor allem deutsches und italienisches Material, einige Engländer waren aber auch zu bewundern. Vor allem handelte es sich dabei um typisches Rennmaterial wie Norton Inter/Manx, Egli Vincents, Goldstars und anderen. Als einzige Triumph machten wir das Gespann des Ex-British Engines-Werkteams auf Basis einer 6T aus. Obwohl nur mit einem „Eisenschädel“ bewaffnet, mischen die Jungs bei entsprechenden Veranstaltungen immer vorne mit. Was die Kiste nicht hergibt, machen die beiden mit ihrem Fahrstil wett, wovon wir uns später noch überzeugen konnten. Gegen 14.^{00}Uhr wurde das Rennen gestartet. Offiziell handelt es sich dabei um ein Gleichmäßigkeitsrennen, wobei die Zeiten von zwei Wertungsläufen miteinander verglichen

werden. Dies sollte aber niemanden davon abhalten, das letzte aus den Motoren herauszuholen. Sogar Kultobjekte wie die „Singende Säge“ von DKW oder AJS 7R wurden von renommierten Fahrern wie Jim Redman und Luigi Taveri über die Piste getrieben. Willi Marewski war natürlich auch wieder da und hatte nebst einem beachtlichen Pulk an Mechanikern wieder einige seltene Maschinen im Gepäck. Nach dem Rennen gab es noch gegen ein Bier vom stolzen Besitzer einer Rudge Multi eine Sondervorste-llung in Sachen Getriebe (16 Gänge).

Am nächsten Tag war uns das Wetter wieder gut gesonnen. Während Klaus und George sich geschäftlich bedingt auf dem direkten Weg nach Deutschland aufmachen wollten, sollte unsere Tour einen Tag länger dauern und über die Dolomiten führen. Auf dem Pordoijoch (2239 m) empfing uns klirrende Kälte und Schnee, zum Skifahren hätte die Menge auf jeden Fall gereicht, allerdings standen die Lifte. Während einer Pause in Arrabba wurden wir von einem älteren Herren, unterwegs auf einer neuen Triumph Sprint, angesprochen. Im Laufe des Gespräches stellte er sich als österreichischer Bergmeister von 1959 auf Triumph vor. Die Bergrennen sei er damals auf einer Bonnie gefahren, Geländefahrten mit einer TR6. Auf der weiteren Fahrt Richtung Norden wurde es dann immer kälter, bis es schließlich bei Seefeld anfing zu schneien. In

Deutschland ging das ganze dann in Regen über der je weiter wir fuhren immer stärker wurde und uns zwang, wieder Richtung Österreich abzudrehen. Mittlerweile schon nach 20.^{00}Uhr beschlossen wir dann, in Ehrfeld ein Quartier für die Nacht zu suchen.

Am nächsten Morgen, es war mittlerweile schon Montag, die Wolken wie weggeblasen, führte unser Weg wieder in die Berge. Den Gaichpass hatten wir beide zuvor noch nicht gefahren. Über Sonthofen, Wangen führte unser Weg auf der B308 nach Sigmaringen. Diese, auch als „Deutsche Alpenstrasse“ bekannt, würde ich als schönste Bundesstrasse Deutschlands bezeichnen. Die Strasse schwingt sich in einem stetigen auf und ab durch die Hügel, schöne, einzu-

sehende Kurven, gepaart mit einem super Straßenbelag und das alles mit einem wunderbaren Blick auf die Alpen. Von Sigmaringen ging es weiter in den Schwarzwald, um in Nagold nach Norden abzubiegen. Gegen 19^{00} Uhr erreichten wir endlich Pforzheim, wo sich unsere Wege trennten, um für den Rest der Distanz ausnahmsweise noch einmal die Autobahn zu benutzen.

Alles in allem eine tolle Ausfahrt, trotz ein paar Unwägbarkeiten im Vorfeld!

Euer **Michael**

Was lernen wir diesmal daraus?

Liegen bleibt man mit einer alten Triumph nur selten (in unserem Fall sogar weniger als mit einer neuen). Sollte doch einmal was mucken, handelt es sich meistens um Elektrikprobleme, die provisorisch mit ein paar Handgriffen oder später richtig mit einem neuen Kabelbaum oder neuen Bauteilen behoben werden können. Sollte an der Mechanik mal was futsch gehen (TR6: Sitzbankhalter) so handelt es sich um untergeordnete Teile, die für die Weiterfahrt nicht benötigt werden. Für Öllecks gilt das gleiche. 1700 km in 6 Tagen sprechen für sich.

Unabhängig, überregional, der Club für alle Triumphfahrer.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

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

Keine Ahnung! Teil 2

Hallo Leute,

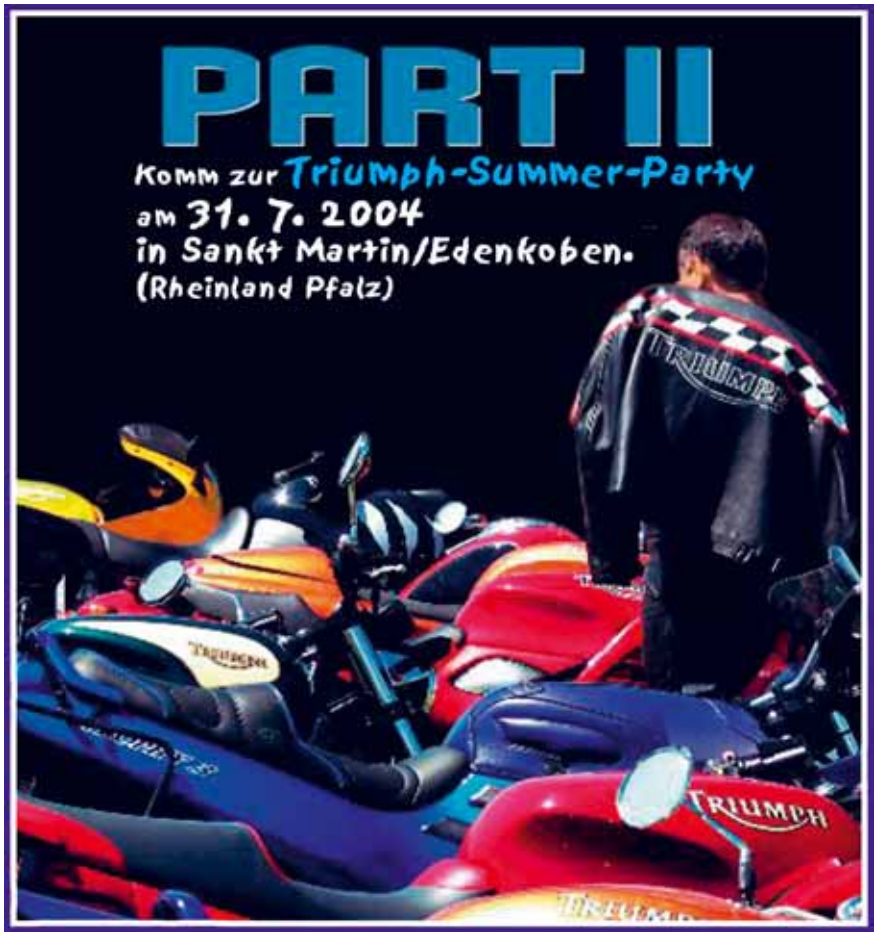
jetzt werde ich auch mal meinem Unmut Luft lassen. Ich finde es echt super, wie sich unsere NEWS-Redaktion um unsere Zeitung bemüht. Doch meistens steht sie alleine da. Es wäre doch nicht schlecht, wenn wir alle unseren Beitrag zur Zeitung beitragen. Es muss ja nicht immer ein mehrseitiger Bericht sein, sondern es hilft schon wenn man z.B. sein Mitgliederprofil schreibt, oder wenn man einfach mal nur seinen Senf zu einem bestimmten Thema z.B. Benzinpreise, etc. abgibt. Ich hab mich mal hingesetzt und einfach ein Formular für Mitgliederprofil in tabellarischer Form erstellt. Das Formular liegt der News bei. Oder Ihr geht auf unsere Seite in den Mitgliederbereich, dort findet Ihr das Formular unter Aktuelles, man kann dann direkt am PC das Mitgliederprofil ausgefüllen, und an Walter Moreth per Email geschickt werden. Auf jeden Fall würde ich mich freuen, wenn der eine oder andere das Formular ausfüllt und an Walter schicken würde, damit es wieder mehr interessante Berichte in der Zeitung zu lesen gibt.

Genauso sieht es mit der Teilnahme von TMOC-Mitglieder an ausländischen Treffen aus. Meistens fahren nur 2-4 Leute auf die Treffen der anderen WATOC-Clubs. Und das sind meistens immer die selben Leute. Man erwartet das mehr Leute auf unser Treffen kommen, dafür muss man aber auch selber was tun, und dass ist ganz einfach. Man muss auch auf andere Treffen fahren. Es muss ja auch nicht immer nur ausländische Treffen sein. Es gibt auch genügend deutsche Brit-Bike-Treffen.
Da wird eine Fahrt zu den Schluchtenscheissern bzw. Spaghettifuzzis mit LKW organisiert. Mit LKW – niemals würde ich so ne Scheisse mitmachen. Ich bin Motorradfahrer und kein Warmduscher. Wenn ich wohin fahre, dann mit meinem Bike oder mit dem Auto, aber Bike auf LKW niemals. (Anm. der Red.: LKW nach Südtiro lhat nicht stattgefunden) Warum wird nicht mal eine gemeinsame Ausfahrt zu einem T-Treffen ins In- oder Ausland geplant. Oder habt Ihr Eure Bikes nur, damit Ihr zur nächsten Eisdiele kommt. Manchmal frag ich mich echt, für was es den TMOC überhaupt gibt. Den Hauptteil des Berichtes habe ich vor dem Sommertreffen in Stammen geschrieben. Muss echt sagen, das Treffen war super. Einziger Minuspunkt – es waren wieder nur die selben hinter der Theke gestanden. Falls es nächstes Jahr wieder in Stammen stattfinden soll, das müsste die Beteiligung der Helfer vom TMOC schon größer sein.

So jetzt habe ich noch was in eigener Sache als Webmaster zu sagen. Ich würde mich freuen, wenn man sich unsere TMOC-Mitglieder z.B. im Gästebuch oder im Forum mal zu Wort melden würden. Denn von so etwas lebt eine Webseite.

Also Leute lasst euch nicht hängen, und tragt etwas zum Clubleben bei.
Viele Grüße

Euer Webmaster **Roger**



Mas du Clos

Ton-Up hat dieses Jahr wieder beschlossen, die „berühmten Engländer“ am **16 und 17. Oktober** an die **„Mas du Clos“** Rennstrecke zusammen zu bringen.

Was ist neu dieses Jahr?

Die Sicherheit für die Motorradfahrer wurde verbessert und die Rennstrecke wurde von der FFM abgenommen.

Die Dienstleistungen:

Zum ersten Mal können Kinder auf „kleinen“ Motorräder Erfahrungen auf der Rennstrecke sammeln, und zwar kostenlos. Gleiches gilt für Fahrer (mit und ohne Beifahrer) von Motorräder bis Bj. 1985.

Das Restaurant in der Burg (oder Schloss?) ist geöffnet, dort werden wir auch unser Abendessen organisieren.

Die Mannschaft ist die bekannte vom letzten Jahr.

Die Preise:

Oje, der einzige „schwarze Fleck“...dieses Jahr haben wir kein Sponsor, leider. Letztes Jahr haben wir unser Budget nicht überzogen, dank dem Verkauf der T-Shirts.

Aber der (?) Ton-Up ist mit EUR 120,00 nicht sooo teuer, wenn man bedenkt, dass man für dieses Geld 7 Stunden Rennstrecke geniessen kann.

Es folgt eine genaue Beschreibung der Rennstrecke und die Rennaufteilung: Anfänger (Dick Man), Fortgeschrittene (John Cooper) und Profis (Ray Pickrell).

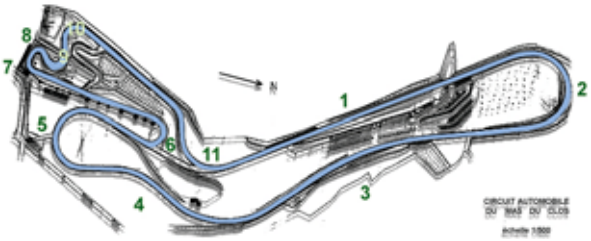
Die Anmeldegebühr beträgt EUR 120,00 für 2 Tage, mit einer Zeitbegrenzung für die Streckennutzung.

Gez. Marie Leytère

So, das wars. Wer Interesse hat, soll sich bitte direkt an die Organisatoren wenden.

Gruss **George**

***Infos bei Klaus erfragen?**



Der“Spass“ von Seite 12

Böse Gerüchte

„Haben Sie das Gerücht aufgebracht, ich sei arm?“
„Nein, ich sagte nur, Sie hätten mehr Geld als Verstand.“

Beim Doktor

Kommt ein Mann zum Arzt: "Herr Doktor, es ist mir peinlich, aber - ich habe einen knallroten Penis und der juckt!" Darauf der Arzt: „Ja, dann machen Sie sich mal frei." Der Patient lässt die Hose runter, der Arzt schaut sich das Prachtstück an und meint: "Ja, wirklich, der ist ja richtig entzündet. Das sieht ja sehr böse aus. Sind Sie denn verheiratet?" "Ja!" Der Arzt vorsichtig: "Und wie oft haben Sie mit Ihrer Frau Geschlechtsverkehr?" "Ja, wenn ich richtig nachdenke: Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag!" "Lobenswert! Und nun mal ehrlich haben Sie auch noch eine Freundin?" "Sicher!" Der Arzt fragt wieder: "Und wie oft haben Sie mit ihr Geschlechtsverkehr?" "Na, am Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag!" "Kaum zu glauben! Und haben Sie sonst noch Geschlechtsverkehr?" "Ja, ich gehe noch in den Puff!" "Und wie oft?" Darauf der Patient: "Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag,Freitag, Samstag und Sonntag!" Der Arzt aufbrausend: "Ja, kein Wunder, da muß sich Ihr Penis ja entzünden!" "Gott sei Dank, Herr Doktor und ich dachte schon, es käme vom Onanieren!"

Inhaltsverzeichnis Triumph CD Vol.2

Teil2

Replacement parts catalogue Tripels

RPC, T150, 74, 00-5738.pdf
RPC, T160, 75, 00-5754.pdf
RPC, T150, 69, 99-0866.pdf
RPC, T150, 70, 99-0904.pdf
RPC, T150, 71, 99-0943.pdf
RPC, T150, 72, 99-0955.pdf
RPC, X75, 73, 99-0967.pdf
RPC, T150, 73, all, 99-0972.pdf
RPC, T150, 73, USA, 99-0982.pdf
RPC, T150, 74, 99-2252.pdf
RPC, T150, 68, SPC-4.pdf

Replacement parts catalogue Tina Scooter

Tina_Scooter_Parts.pdf

Replacement parts catalogue Singles

RPC, Terrier Parts No_1 1954.pdf
RPC, TR25W, 70, 99-0906.pdf
RPC, singles, 68, SPC-6.pdf
RPC, singles, 69, SPC-10.pdf
RPC, singles, 54.pdf
RPC, Tiger cub, 60.pdf
RPC, singles, 65, 910-10.pdf
RPC, singles, 64, 849-63 .pdf
RPC, singles, 66, 990-66.pdf
RPC singles, 62, 779-62.pdf
RPC, singles, 59, 481-59.pdf
RPC, singles, 58, 390-58.pdf
RPC, singles, 71, 99-0929.pdf

Replacement parts catalogue Pre war

1934_3_5.pdf
1934_650.pdf
1937_All.pdf
1938_All.pdf
1939_All.pdf
1933_XO.pdf
1934_2_3.pdf

Replacement parts catalogue Norman

Norman.pdf

LUCAS

LUCAS spare parts list ï58-ï62.jpg
LUCAS spare parts list ï62
Parts_1956_Panther.PDF
Parts_1957.PDF
Parts_1958.PDF
Parts_1958_AMC.PDF
Parts_1958_Ariel.PDF
Parts_1958_Indian.PDF
Parts_1958_Norton.PDF
Parts_1959.pdf
Parts_1964.PDF
Test_Card_5_1971.PDF
Maintenance_Lucas.pdf
Parts_1949_BSA_Sunbeam.PDF
Parts_1949_to_1956.PDF
Parts_1951.PDF
Parts_1951_Supplement.PDF
Parts_1951_to_1953.PDF
Parts_1955_Panther.PDF
LUCAS_RM15.pdf

Triumph Tuning

750_Hot_Up.pdf
Triumph Tuning.doc

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
OH, 650ccm, 1968.PDF
Handbook, TRW.pdf
WM, 500ccm, 1968on, 99-0950.PDF
WM, 650ccm, 1963.pdf
WM, 650ccm, 1971, 99-0947.pdf
OC _N de luxe_1930.pdf
OC l_all_1934.pdf
OC _alle_1939.pdf
OC_all_37to40.pdf
WM, singles, 64, 906-64.pdf
EOM, TR25W.PDF
WM, T150, 72, 99-0963.pdf
MN, T150, 68, WSM4.pdf
WM, T160, 7500-4225.pdf
IM, Tigress.pdf
IM, 47+48.pdf
OI_650Unit.pdf
MI 3T_500.pdf

Miscellaneous

1972_Parts price list.pdf
1973_Parts price list.pdf
1981_Parts price list.pdf
Cams Data.pdf
Correspondence.pdf
Fault Finding.pdf
Minutes.pdf
tools.pdf
Guarantee.pdf
Running_in.pdf
Safety.pdf
Labour codes, 00-5752.pdf
Conversion list BSA_TRI.pdf
1968_Parts price list.pdf

Winterzeit ist Schrauberzeit!

Aber im Sommer muss man manchmal auch zum Werkzeug greifen. Daher gibt es schon jetzt den zweiten Teil des Hinhaltsverzeichnises unserer CD, die wir in England besorgt haben.

Wie in unserer Frühjahrsausgabe angekündigt ist diesmal einiges für unsere Triumphfahrer dabei, die mit einer ungeraden Anzahl von Zylindern herum fahren müssen. Für die Dreizylinder sind fast alle Ersatzteillisten (RPC) vorhanden, für die Einzylinder sieht es auch ganz gut aus. Genaues kann ich da nicht sagen, weil ich mich mit den halben Motoren noch nicht befasst habe. Seht am besten selbst nach und wenn was fehlen sollte, gebt mir einfach Bescheid. Einige Ersatzteillisten für Vorkriegsmaschinen sind auch dabei und sogar für Norman und Tina. Das ist jetzt nicht ein Arbeiterpärchen, das bei Triumph gearbeitet hat, und auch nicht Bekannte aus England, sondern….. Lasst Euch einfach überraschen, demnächst gibt es was Näheres zu Tina. Als Hinweis: Unser Redakteur hat in der Aprilausgabe letzten Jahres erwähnt, dass Triumph ein neues Modell auf den Markt bringen will! Na dämmert es?

Gegen The King of Darkness, Mr. Lucas ist auch was dabei. Für die Jahre ´49 bis ´62 haben wir wohl alle Ersatzteillisten. Diejenigen, die keine Pre Units fahren, müssen wohl weiter ins Dunkle schauen. Sollte jemandem von Euch trotzdem ein Licht aufgegangen sein, so sollte Er sich nicht scheuen, seine Unterlagen an mich weiter zu leiten.

Ersatzteile sind nur die halbe Wahrheit. Sie nutzen nicht viel, wenn man nicht weiß, wie es später zusammen gehört. Daher sind noch mal alle Handbücher aufgelistet, die auf der CD sind. Damit Ihr mit den Abkürzungen klarkommt, kurz noch eine Übersetzung derselben:

IM, Instruction manual = Betriebsanleitung/Werkstattbuch.
OH, Owners manual = Betriebsanleitung.
Handbook = Ersatzteilliste und Werkstatthandbuch in einem.
WM, Workshop Manual = Werkstatthandbuch.
EOM, Engine Overhaul Manual = Werkstatthandbuch für Motor.
MN, Maintenance notes = Wartungsanleitung.
OI, Owners instruction = spezifische Betriebsanleitung.
MI, Maintenance Instructions = spezifische Wartungsanleitung.
OC, Operating and Care = Wartungs- und Betriebsanleitung.

Hervorzuheben sind die Workshop Manuals. Beim Aufbau meiner TR6 arbeitete ich selbst mit so einem und bis heute blieb keine Frage ungeklärt.

Falls jemand seiner Lady ein paar PS mehr einhauchen möchte, so gibt es für die 750er und PreUnits eine Tuninganleitung. Für die 650er habe ich einen Brief von Triumph an eine Privatmann gefunden, der auch etwas mehr wollte, als aus Meriden geliefert wurde. Diesen und andere interessante Sachen wie Einfahranleitung, Nockenwellendaten, Fehlerfinder und eine Übersetzungsliste für Ersatzteilnummern für Triumph/BSA und zurück werden in den nächsten Ausgaben veröffentlicht.

Am interessantesten, aber in der Liste nicht enthalten, da dies das Heft sprengen würde, sind die Service Bulletins. Dies sind offizielle Briefe von Triumph, mit denen die Händler über die neuen Modelle informiert wurden. Enthalten sind unter anderem auch technische Daten, die in den Manuals nicht enthalten sind. Sicher erinnert Ihr Euch an meinen Hilferuf aus Heft 17, wo ich nach Unterlagen über die Jahre ´61 und ´62 rief. Dies ist nun auch geklärt. Service Bulletin 225 stellt eine Ersatzteilliste für 1962 dar, die alle Abweichung zu den beiden Jahrgängen davor enthält. Auch diese werden zukünftig in einer neuen Rubrik veröffentlicht. Alle, die es nicht abwarten können, sollen mich einfach anmailen oder anrufen, wenn Sie was Spezielles wissen wollen.

Zum Schluss noch eine Bitte in meiner Funktion als Archivar. Immer öfter werden Fragen an mich herangetragen, die ich nicht

beantworten kann. Ich selbst habe zu wenig Literatur. Teilt mir doch einfach mit, was Ihr zu Hause im Schrank stehen habt, so dass ich gegebenenfalls auf Informationen daraus zurückgreifen kann. Hilfreich wäre eine Gliederung nach Art (Workshop Manual, Reperaturanleitung, Ersatzteilliste, Buch, Prospekt, Zeitung), Inhalt (welche Mopeds?, Baujahr), Autor und Zustand (Orginal oder Kopie). Oli hat bereits den Anfang gemacht, jetzt haben wir schon doppelt so viel. Viel Spaß beim Suchen, Ihr werdet erstaunt sein, wie viel Ihr habt.

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

Euer **Michael Ochs**

TRIUMPH

SERVICE BULLETIN

No. 211.
Mai 1960

ABMESSUNGEN FÜRS RADEINSPEICHEN

DIE FOLGENDEN ABMESSUNGEN SOLLTEN EINGEHALTEN WERDEN, WENN EIN TRIUMPH RAD NEU EINGESPEICHT WIRD. ES IST IMMER DER ABSTAND ZWISCHEN DER ÄUSSEREN KANTE DER BREMSTROMMEL, DER NABE ODER DES KETTENRADES ANGEGEBEN.

RAD	FELGENABMESSUNG	ORT	ABSTAND
"A" RANGE T20, T20C, T20S			
VORNE	W.M.1	BREMSTROMMEL	5/8 INCH
VORNE	W.M.2	BREMSTROMMEL	3/8 INCH
HINTEN	W.M.1.-19	BREMSTROMMEL	1 7/32 INCH
HINTEN	W.M.2.-16	BREMSTROMMEL	1 3/16 INCH
HINTEN	W.M.2.-18	BREMSTROMMEL	1 7/32 INCH
HINTEN (1960)	W.M.2.-17 AND -18	BREMSTROMMEL	1 5/16 INCH
"B" RANGE 5T, T100, 6T, TR5, T110, TR6, T120			
VORNE 7IN. BREMSE	W.M.1	BREMSTROMMEL	1 INCH
VORNE 7IN. BREMSE	W.M.2	BREMSTROMMEL	7/8 INCH
VORNE 7IN. BREMSE, VOLLNABE	W.M.2	BREMSTROMMEL	3/16 INCH
VORNE 8IN. BREMSE	W.M.2	BREMSTROMMEL	1/2 INCH
VORNE 8IN. BREMSE, VOLLNABE	W.M.2	BREMSTROMMEL	MINUS 1/64 INCH
HINTEN *	W.M.2	KETTENRAD	1 7/8 INCH
HINTEN *	W.M.3	KETTENRAD	1 3/4 INCH
HINTEN Q.D.	W.M.2	NABE	1 1/16 INCH
HINTEN Q.D.	W.M.3	NABE	7/8 INCH
"C" RANGE 3TA, 5TA, T100A			
VORNE 7IN. BREMSE, VOLLNABE	W.M.2	BREMSTROMMEL	3/16 INCH
HINTEN	W.M.2	KETTENRAD	1 27/32 INCH
HINTEN Q.D.	W.M.2	NABE	1 1/32 INCH

* EINSCHLIESSLICH FEDERNABE

TRIUMPHRIDERS
RHÖN STAMMTISCH

2. CRAZY DAYS GERMANY of TRIUMPH

ENGLISCHES BIKERFRÜHSTÜCK

CAMPINGPLATZ VORHANDEN

LET'S ROCK'N ROLL

27.08.-29.08.04

in 36396 Ulmbach

ESSEN UND TRINKEN BIS ZUM ABWINKEN!

AUSFAHRT
POKALVERLEIHUNG
BURNOUTS

Info unter 06664/911205 oder 0171/1223539 oder roger@triumphrider.rjsp.de

www.triumphrider.rjsp.de

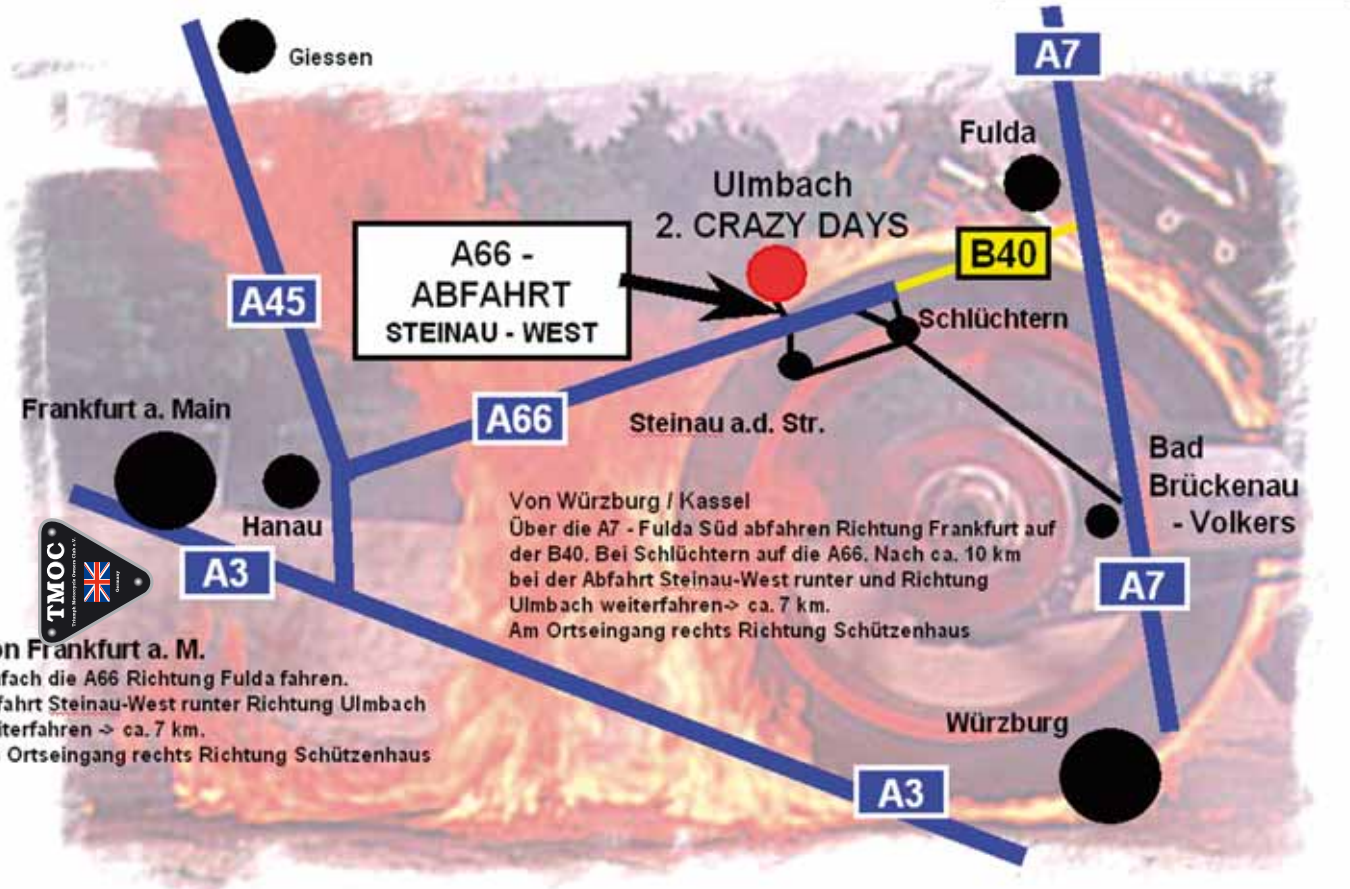
TRIUMPH

... all Brit-Bikes are welcome ...

TRIUMPH

Falls Ihr kommt, bitte um kurze Info

AB DER A66-AUTOBAHN-ABFAHRT IST AUSGESCHILDERT → TRIUMPH



Von Würzburg / Kassel
Über die A7 - Fulda Süd abfahren Richtung Frankfurt auf der B40. Bei Schlüchtern auf die A66. Nach ca. 10 km bei der Abfahrt Steinau-West runter und Richtung Ulmbach weiterfahren-> ca. 7 km.
Am Ortseingang rechts Richtung Schützenhaus

TMOC

Von Frankfurt a. M.
Einfach die A66 Richtung Fulda fahren.
Abfahrt Steinau-West runter Richtung Ulmbach weiterfahren -> ca. 7 km.
Am Ortseingang rechts Richtung Schützenhaus

Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anreise!

1. Mai–Tour vom TRIUMPHRIDER STAMMTISCH RHÖN

Übers Internet haben wir von einem T300-Treffen schon einiges gelesen und gehört. Schnell war klar, da müssen wir hin. Bei einem unseren Stammtischtreffen haben wir dieses Termin auch gleich auf unsere „kleine“ Terminliste gesetzt. Eigentlich wollten wir mit allen Stammtischkollegen auf das Treffen fahren. Aber aus technischen und privaten Gründen bestand die Gruppe dann doch nur aus 3 Jungs, die sich auf die Reise nach Beverungen zu Villa Löwenherz machten.

Samstag früh um ca. 10.^{00} Uhr traf Igel bei mir ein. Wir fuhren erst mal zum „unserem“ Triumph-Händler (Hinkley-Triumphs), da der Kaktus noch ein paar Feinabstimmungen an seiner Daytona durchführen lies. Nach einer kleinen Kaffeepause beim Stefan Druschel (Super-Bike-Box) sind wir wieder zurück zu mir gefahren. Dort haben wir dann noch schnell meinen Kupplungszug gemacht. Um 12.^{00} Uhr ging es aber dann endlich auf die Piste. Normalerweise wollten wir die komplette Strecke nur auf der Landstrasse fahren. Aber das Wetter spielte erst mal nicht so mit. Also ging es doch auf die Autobahn. Nach 100 km hatten wir dann doch die Schnauze voll und wollte endlich durch die Kurven jagen. Zu dritt donnerten wir dann über die Landstrassen Richtung Kassel.

So um halb Drei sind wir dann beim Helmut in Hümme angekommen. Nach einem kurzen Schwätzchen sind wir dann erst mal auf das Hofgut Stammen gefahren, um unser Gebäck abzuladen.

Der Helmut hat uns dann gleich den Platz für das TMOC-Treffen gezeigt. Wir haben uns auch noch gleich die Schlafplätze im Strohhotel gesichert. Kurz darauf ist dann noch der Peter mit seiner Thunderbird eingetroffen. Jetzt waren wir vollständig, und konnten die letzten 30 Kilometer am Rande des Reinhardswald zur Villa Löwenherz reiten. Kurz vorm Ziel hat uns dann der Peter wieder Richtung Kassel verlassen. Als wir dort ankamen, waren über 30 neue Triumphs auf dem Platz. Wie wir aber erfahren haben, wurden noch einige Triumphs von ihren Besitzern

durch die Gegend gejagt. Die Villa Löwenherz ist ein richtiges Bikerhotel. Dies wird zusätzlich auch durch die ganzen Andenken verstärkt, die in der ganzen Villa verstreut ausgehängt wurden. Wir haben uns dann erst mal die ganzen Kisten angeschaut. Außer den Triumphs waren noch einige andere Motorradmarken vertreten, auf die wir aber nicht näher eingehen wollen. Für unsere CRAZY DAYS haben wir gleich mal die Werbetrommel gerührt und kräftig Einladungen verteilt. Kaktus kam gleich mit ein paar Jungs von der Triumph-Fighterfraktion ins Gespräch. Zum T300-Treffen muss man halt sagen, dass es hier eigentlich mehr um die gemeinsamen Ausfahrten geht. Es ist halt keine klassische Party, sondern nur ein kleines gemütliches Treffen unter Triumphfahrern mit Erfahrungsaustausch. In allen Ecken und Nischen vom Biergarten hat man unseren geliebten Schriftzug gesehen. Nach der bisherigen Tour haben wir jetzt erst mal unser 1. Bier am Tag genossen.

Der Wettergott wollte uns wieder eine Schnitt durch die Rechnung machen. Also sattelten wir wieder unsere Bikes und machten uns auf den Rückweg in Richtung Stammen, wo wir den restlichen Abend mit Grillen und Feiern verbringen wollten. Kurz vorm Ziel öffneten sich doch noch die Himmelstore und lies den Regen hinab fallen. Am Hofgut angekommen machten wir uns gleich dran, den Grill aufzubauen. Zum späteren Zeitpunkt ist dann noch der Hans und einige Bekannte vom Helmut dazu gestoßen. Später sind wir dann noch in die Kneipe im Hofgut gegangen, da uns leider wiedereinmal unser flüssiges Brot ausgegangen ist. Irgendwann sind wir dann in unsere Schlafsäcke gekrochen.

Früh haben wir (Igel, Kaktus und ich) uns dann erst mal am reichhaltigen Frühstück gestärkt. Wir sind dann noch kurz zusammen in Richtung Heimat gefahren. Kaktus hat sich aber recht bald von uns verabschiedet, da er gleich nach Holland weiterfahren wollte.

Igel und ich sind dann schön über Landstraße heim gefahren.

Als Abschluss muss man sagen, das es in allem ein gelungenes Wochenende war. Nächstes Jahr wollen wir auch mal über nach auf dem T300-Treffen bleiben, um die deutsche Triumphgemeinde noch besser kennen zulernen.

Für den TMOC Germany wäre die Villa Löwenherz auch mal ein interessantes Reiseziel.

So jetzt mach ich erst mal Schluss, bis demnächst wieder.

Euer Webmaster **Roger**

P.S. Die Bilder stammen vom T300-Treffen 2002, da wir leider alle die Fotoapparate vergessen haben. Weitere Bilder vom T300-Treffen findet Ihr unter **www.t300.de**.

Die Speed Twin – die erste „echte“ Triumph

Aus „Triumph Motorcycles – Twins & Triples“ von Tim Remus

Historiker würden wohl erwarten, daß die Geschichte der Triumph Motorräder 1902 beginnt, dem Jahr, als das erste Motorrad mit einem Einzylinder Motor gebaut wurde. Für den Enthusiasten beginnt die Geschichte jedoch nicht mit einem Datum, sondern mit einem Modell.

Bei diesem Modell handelt es sich um die Speed Twin, eine Konstruktion des legendären Edward Turner. Mit ihrem Hubraum von 500 ccm wog dieser revolutionäre neue Twin nicht mehr als die Einzylinder der 30er Jahre, bot aber entscheidend mehr Leistung und Drehmoment. In bester Tuner-Tradition steckte der Twin in einem Rahmen, der eigentlich für einen Triumph Einzylinder gedacht war. Um das neue Motorrad optisch von ihren Schwestermodellen zu unterscheiden war sie in jeder beliebigen Farbe erhältlich – vorausgesetzt, es handelte sich dabei um Kardinalrot. Außerdem war der Tank teilweise verchromt.

Die Speed Twin von 1940 war das gleiche Motorrad wie das erste Modell von 1938, bis hin zur Lackierung in Kardinal-Rot. Die Gabel hat neue Zusatzfedern, die erst in diesem Jahr dazugekommen waren (Laut „Triumph – Twins and Triples“ von Roy Bacon ergaben sich bis Baujahr 1939 folgende Änderungen gegenüber dem Ur-Modell: Vordere Kennzeichenhalterung mit verchromter Einfassung, leichte Änderung der Lenkgeometrie, verbesserte Bremsen, sowie tropfschmierung der Antriebskette mit Primäröl. Außerdem war die T 100 gegen Aufpreis mit einem Zylinderkopf aus einer Alu-Bronze-Legierung erhältlich. Der Übers.)

Somit war 1938 ein 365 Pfund (166 Kg) schweres Motorrad mit 26 PS erhältlich, daß locker über 5000 Touren gedreht werden konnte – all das zu einer Zeit, als der Markt von schweren Zwei- und Vierzylindermaschinen und von leichten Einzylindern dominiert wurde. Die Speed Twin war nicht schwerer als eine dieser Einzylinder und schneller als die meisten der großen V-Twins. Bevor Edward Turner zu Triumph kam, war er bei Ariel beschäftigt, und vor seiner Zeit bei Ariel führte er einen eigenen Motorradladen. Ebenso wie ein anderer Visionär, der im Automobilbau mit seinem T-Modell berühmt wurde, war sich Turner der Tatsache bewußt, daß ein gutes Design einfach, leicht und haltbar sein müsse.

In Turners neuer Speed Twin drehte sich eine dreiteilige Kurbelwelle mit 360 Grad Hubzapfenversatz in einem vertikal geteilten Gehäuse aus Leichtmetall. Die beiden Enden der Kurbelwelle waren in großen Kugellagern geführt, während die große zentrale Schwungmasse zwischen die beiden Kurbelwellen“hälften“ geschraubt war. Anstatt für die Pleuel Rollenlager zu verwenden, fertigte Turner sie aus einer Legierung, die ohne zusätzliche Lager direkt auf den Hubzapfen der Kurbelwelle laufen konnte. Der Motor hatte zwei Nockenwellen, eine vor und die andere hinter dem Zylinder-block. Die beiden Nockenwellen waren identisch und austauschbar.

Auf dem gußeisernen Block saß ein einteiliger Zylinderkopf. Der Block war mit sechs Bolzen auf dem Kurbelgehäuse befestigt, und der Kopf hielt mit acht Bolzen auf dem Zylinderblock. Da Turner den Kopf und den Block aus jeweils einem Stück fertigte, erhielt er einen Motor, der sowohl leicht als auch stabile war. Bohrung und Hub maßen 63 x 80 mm, der Motor war also ein klassischer Langhuber. Vor den beiden parallelen Einlaßkanälen war ein Amal Type 6-Vergaser mit einem Durchlaß von 15/16 Zoll (23,8125 mm) montiert. Einen einfache Primärkette übertrug die Kraft zum Vierganggetriebe. Das Getriebe und auch die Kupplung waren vom größten Triumph Ein-zylinder übernommen.

Von dort kam auch der Starrahmen. Der einzelne vordere Unterzug teilte sich vor dem Motor, um von dort und unter dem Getriebe doppelt zu verlaufen, während das einzelne Oberrohr vom Lenkkopf bis zum Sitz führte. Die Führung des Vorderrades wurde von einer Parallelogramm-Gabel übernommen, und ein gefederter Sattel ersetzte die hintere Federung, die zu der damaligen Zeit noch Jahre in der Zukunft lag. Mit ihrem Schmuckleisten-Schutzblech, dem großen Scheinwerfer und den auf dem Tank montierten Uhren war die Speed Twin nicht nur schnell, sondern auch elegant.

Wie die Kunden es in jenen Tagen erwarteten, hatte die Speed Twin den Öldruckmesser und das Amperemeter in der Oberseite des Tanks eingebaut. Dort waren auch der Lichtschalter und eine abnehmbare Inspektionsleuchte angebracht. Der Tacho hatte sein eigenes Gehäuse oberhalb des Scheinwerfers.

Während alle neuen Entwicklungen ihre Kinderkrankheiten haben, fielen diese bei der neuen Triumph moderat aus. Die wichtigste Änderung im zweiten Produktionsjahr betraf die Anzahl der Befestigungsbolzen des Zylinderblocks. Daher werden die Speed Twins aus dem Jahr 1939 und später auch oft als „8-Bolzen"-Modell bezeichnet, bei den früheren Maschinen handelt es sich um „6-Bolzen"-Twins.

Natürlich war auch damals schon mehr Leistung erwünscht, und daher stellte Triumph 1939 ein neues Modell vor, die Tiger 100. Die Verdichtung war von 7,2:1 auf 8:1 angehoben worden, und mit den überarbeiteten Kanälen im Zylinderkopf konnte die Tiger die magische Geschwindigkeit von 100 Meilen pro Stunde überschreiten. Um das neue Modell von der identisch aussehenden Speed Twin zu unterscheiden, erhielt die Tiger eine silberne Lackierung mit schwarzen Zierstreifen.

Die weitere Entwicklung des neuen Twins sollte bis nach dem Krieg warten müssen. Tatsächlich tat der Krieg mehr, als nur die Entwicklung ziviler Produkte zu verzögern. Die Arbeiten in dem Werk in Coventry wurde am 14. November 1940 ziemlich abrupt beendet, als die Produktionsanlagen während eines deutschen Luftangriffs zerstört wurden. So verbrachte man die ersten Jahre des Krieges in zeitweise angemieteten Räumlichkeiten bei Warwick, um dann in das neue Werk in Meriden in der Nähe von Coventry zu ziehen. Trotz der Schwierigkeiten an dem vorübergehenden Standort bei Warwick produzierte Triumph während des Krieges eine große Anzahl von Motorrädern für den militärischen Einsatz. Eine dieser Maschinen sollte die 3 TW werden, eine 350er OHV-Twin mit angeblocktem Dreiganggetriebe. Leider wurden die Werkzeuge zu ihrer Herstellung bei dem Angriff auf Coventry zerstört.

Eine der Maschinen, die während des Krieges gebaut werden konnten, war die 3 HW, eine 350er OHV Einzylinder, eine andere war die TRW, ein seitengesteuerter 500er Twin. Die 3 HW basierte auf der früheren 3 H, sie hatte einen olivgrünen Tarnanstrich und – für diese Zeit typisch – einen Starrahmen. Um die Produktionskosten niedrig zu halten, mußte die TRW sich viele Komponenten mit den 500er OHV-Twins teilen. Anstelle der sonst bei Triumph üblichen zwei Nockenwellen hatte die TRW nur eine, die vor dem Zylinderfuß eingebaut war. Mit ihrer niedrigen Verdichtung von 5:1 war die Flathead für niedrige Geschwindigkeiten ausreichend motorisiert und konnte mit so ziemlich jedem Sprit gefahren werden.

Das Hinterrad maß 19 Zoll, währernd das Vorderrad ein Durchmesser von 20 Zol aufwies. Rechts neben dem Hinterrad war ein dreieckiger Werkzeugbehälter montiert, der Öltank war neben der Batterie unter dem Sitz eingebaut. Frühe Triumphs hatten noch keinen klappbarern Kickstarter.

Eine sehr viel interessantere Entwicklung während des Krieges war ein transportabler Bordgenerator für Flugzeuge. Er wurde benötigt, um die Batterien der RAF-Bomber auf den Flugfeldern aufzuladen, und wurde von einem speziellen 500er Triumph Twin angetrieben. Um Gewicht zu sparen, waren Zylinder und Kopf aus einer Alu-Legierung hergestellt. Für die Anforderungen des Stationärbetriebes waren die Kühlrippen quadratisch ausgelegt, und hatten außerdem

Befestigungspunkt für die Luftleitbleche der Gebläsekühlung. Diese Generatoren sollten sich einmal als sehr schnelle Generatoren erweisen, aber erst nach dem Krieg!

Nachdem der zweite Weltkrieg endlich beendet war, war es Edward Turners erstes Ziel, mit seinen Motorrädern wieder auf den zivilen Markt zurückzukehren. Mit einer neuen hydraulisch gedämpften Teleskop-gabel und mehreren Änderungen im Innen-leben des Motors waren die Tiger 100 und die Speed Twin bald für die Auslieferung an die Händler bereit. Außerdem nahm Triumph ein weiteres neues Modell in die Produktpalette auf, eine 350er Twin mit der Bezeichnung 3 T.

Einige der interessantesten Maschinen der Nach-kriegszeit wurden nicht auf herkömmlichem Wege entwickelt, sie verdanken ihr Darsein der Initiative einiger Motorradfans innerhalb der Triumph Belegschaft. Einer dieser Fans war Freddie Clarke, damals Rennfahrer und Chef von Triumphs „Experimental Department“. Er kombinierte den aus Leicht-metall hergestellten Kopf und Block des Generatorantriebs mit dem Unterteil einer T 100. Das Resultat war eine „lightweight“ Tiger T 100 und ein erster Platz beim Manx Senior Grand Prix von 1946. Eben ein schneller Generator! Der Erfolg von Clarks Hybrid-Renner zwang Triumph schließlich sogar dazu, die Grand Prix in Kleinserie zu bauen.

Als man bei Triumph zwei Jahre später beschloß, drei Maschinen für die Teilnahme bei den ISDT aufzubauen, ging man nach dem gleichen Rezept vor. Obwohl die drei Motorräder ziemlich hastig zusammengebaut worden waren, kamen ihre Fahrer mit drei Goldmedallien und dem Sieg in der Herstellerwertung zurück. Die vom Werk aufgebauten „Specials“ hatten serienmäßige Speed Twin-Rahmen, aber die neue TR 5 Trophy, die gegen Ende 1948 vorgestellt wurde, kam mit einem eigenen Rahmen mit kürzerem Radstand.

Eine der besten Triumph der Nachkriegs-Modellreihen – zumindest aus amerikanischer Sicht – war unter dem Namen Thunderbird bekannt. Wenn Edward Turners erster genialer Schritt darin bestand, einen heißen Twin in das Fahrgestell eines langsamen Singles zu hängen, so war der nächste Schritt das Aufstocken des Hubraums

Diese Speed Twin hat noch den alten Zylinderblock mit sechs Befestigungsbolzen, aber den gleichen Vergaser wie die späteren Modelle. Unter dem Vergaser ist der Lucas Mag-Dyno (Lima mit Magnetzündung) gut zu erkennen.

Alles, was an der Speed Twin nicht Rot lackiert worden war, war entweder verchromt oder poliertes Aluminium. Die Batterie ist unter dem gefederten Sattel montiert. An dieser Maschine ist zu beachten, daß der Zylinderfuß bereits mit 8 Bolzen am Kurbelgehäuse befestigt ist.

auf 650 ccm. Nachdem der Krieg vorüber war und die 40er Jahre sich ihrem Ende zuneigten, war Triumph sehr gut in der Lage, die Nachfrage der zivilen Motorradfahrer nach mehr Leistung und mehr Geschwindigkeit zu entsprechen.

Übersetzer: **Erik Hoffmann**

Vom seitengesteuerten Motor abgesehen entspricht die TRW den anderen Triumph Twins ihrer Zeit. Im Motor wurden Zahnräder zum Antrieb der einzelnen Nockenwelle verwendet. Öltank und Werkzeugbox waren Standart Triumphteile, und auch der kleine Gepäckträger auf dem Tank war bei den anderen Modellen zu finden.
Bei dieser TRW handelt es sich um ein Modell von 1954, obwohl sie im Krieg entwickelt worden war. Zu beachten ist die frühe Verwendung der Teleskopgabelbei der TRW, die bereits auf Bildern der 5 TW zu erkennen ist. Bei der 5 TW handelte es sich um ein Vorgängermodell der TRW, die aber nicht in Produktion ging.

Kleine Ursache große Wirkung

Nachdem mir auf dem Zylinderkopf der guten alten TR 6 trotz langer Standzeit ein vermeintlicher Ölfleck aufgefallen war fragte ich mich ernsthaft ob „Sie“ jetzt schon im Ruhezustand ölt. Ich Thor, ich hätte es doch besser wissen müssen, zumal es in der Garage in letzter Zeit ein bischen nach Sprit gerochen hatte. Der schön honiggelbe Fleck war Benzin mit leichten Ölanteilen welche den Zylinderkopfseitigen Motorhalterungen anhafteten. Sch ..., lieber Gott lass es den Benzinhahn sein, bitte! Also Tank ab und per Augenschein untersucht, da muß doch einer beim letzten Mal Tank montieren denselben so fest angeschraubt haben daß die linke untere Tunnelschweißnaht auf einer der Rockerbox-Zylinderkopfbefestigungsschrau ben aufgesessen hat. Im Stand war es dicht, aber sobald ich die TR 6 ankickte zeigte sich das erste Tröpfchen an der Tankunterseite direkt neben dem Benzinhahn. Also Tank noch mal runter. Jetzt will ich's aber auch genau wissen wo's her kommt. Ich hab den Tank dann in einer Wanne, die ich sonst zum Tankversiegeln benutze, fest gebunden (damit er nicht aufschwimmt) und dann Wasser in die Wanne gefüllt. Vorher hab ich einen alten Tankdeckel und Benzinhähne montiert. Den einen Benzinhahn zu und auf den anderen ein Stück Benzinschlauch gesteckt, den ich am anderen Ende auf die Pistole des Luftschlauches vom Kompressors gesteckt habe. Dann vorsichtig, gaaanz vorsichtig Druck auf den Tank gegeben. Und siehe da das Leck war per Luftblasen sofort gefunden. Es war tatsächlich die kleine Druckstelle an der Schweißnaht des Tank-Tunnels. So, jetzt weiß ich wo's her kommt, aber wer repariert den Tank ohne das eine komplette Lackierung fällig wird? (Der Scha-den ist ja nur auf der Unterseite). Wer „einen kennt der einen kennt der sowas kann“, kann sich ja mal bei mir melden.Lebenslange Dankba-keit garantiert. Ach ja, „die Moral von der Geschicht: Schraub deinen gummigelagerten Tank zu feste nicht“

Klaus

Pfingst Tour

TRIUMPHRIDER STAMMTISCH RHÖN

Motto: „Mittendrin statt nur dabei“

Eigentlich war das Wochenende bei uns dreien (Igel, Stift und ich) total anders geplant. Aber wie man so schön sagt: 1. kommt es anders und 2. als man denkt.

Igel rief mich am Donnerstag an, was ich so am Pfingswochenende so treib. Nix, da mein Besuch leider wieder absagte.

Er sagte nur, das er schon Samstag auf Tour gehen will, da er nicht arbeiten muss. Also war klar, ich geh mit auf Reisen (einer muss ja auf unseren 2. Vorsitzenden aufpassen). Wir haben dann noch kurz rumtelefoniert wer mit will. Der Stift (Torsten) hat dann auch gleich zugesagt. Kaktus hatte leider schon einen anderen Termin vereinbart (er hat es aber schon bereut).

So jetzt wussten wir, dass wir auf Tour gehen, nur leider noch nicht wohin. Also Zeitschriften und Internet durchgewühlt. Viele Angebote gab es nicht, alles nur weiter weg. Na ja, das ist ja auch kein Problem. Es gab eine Party im Bayrischen Wald und noch ein Motorradrennen am Lausitzring bei Cottbus. Der Name der Veranstaltung hörte sich vielversprechend an -> GERMANN TT. Wir haben uns dann kurzer Hand für die German TT entschieden, da wir noch nicht auf so einer Veranstaltung waren, waren wir echt gespannt auf das, was uns erwarten wird. Samstag haben wir uns beim schönsten Bikerwetter um 13.00 Uhr getroffen und sind Richtung Osten gefahren. Ich war ja schon viel im Osten, aber so tief habe ich mich noch nie getraut.

Wir sind dann erst mal eine schöne Zeit durch den Thüringer Wald gefahren, bevor wir dann auf die Autobahn fuhren. Kurz nach Chemnitz sind wir dann wieder runter von der Bahn, um

uns die Gegend anzuschauen. Man muss echt sagen, dass es eine schöne Gegend dort ist. Wir sind durch so bekannte Orte wie Meißen (Meißner Porzellan) gefahren. Meißen ist eine wunderschöne Stadt mit einer riesigen Burg. Wir mussten dann auch noch eine Umleitung fahren, was ja eigentlich net so schlimm ist, aber plötzlich tauchte noch eine weitere Umleitung auf. Wir waren erst mal total verwirrt. Also muss ich die Jungs wieder mal nach meinem Gefühl ans Ziel führen. So gegen 21.00 Uhr erreichten wir dann endlich den **EUROSPEEDWAY-LAUSITZ**. Am Eingang hat man uns gesagt, dass der Campingplatz wegen Umbaumaßnahmen gesperrt wäre, aber in 2-10 km Entfernung sich noch 2 andere Campingplätze befinden. Das war natürlich erst mal nicht nach unserem Geschmack. Wir wollten doch eigentlich direkt an der Rennstrecke Party machen. Die Sicherheitsleute erzählten uns dann noch, das im Fahrerlager eine Feier stattfinden soll. Also sind wir dann direkt ins Fahrerlager gefahren. Auch dort sagte man uns, das wir eigentlich hier nicht zelten dürfen, weil man keine Heringe in den Asphalt hauen darf (40,- Euro pro Loch). Nach kurzem Hin- und Her haben wir dann doch noch unsere Zelt direkt im Fahrerlager aufbauen dürfen. Ab sofort waren wir auch Teammitglieder von einem Rennstall (Falls Ihr diesen Bericht lesen solltet, bedanken wir uns nochmals für die Unterstützung). Jetzt wollten wir nur noch schnell unsere Zelte aufbauen, und dann ab auf die Party.

Auf der Party war leider nicht mehr so viel los, wie wir uns gewünscht hatten. Aber es wurde echt noch richtig lustig. Wir haben dann noch mit dem Team von X-tremisten bis zum Abschluss getrunken. Anscheinend war das aber für die zuviel.

Am nächsten Tag, wo sie eigentlich Ihre Show machen sollten, hatten sie einen Unfall. Auf jeden Fall haben wir wieder mal das Licht bei der Party ausgemacht. Bei unseren Zelten haben wir noch mit einem kleinen Umtrunk weitergemacht.

Am nächsten Morgen wurden wir um 8.^{00} Uhr von den ersten Renn-maschinen aus dem Schlaf gerissen. Haben dann erst mal gefrühstückt, und haben es uns dann mit unserem Freund Jim B. auf der Tribüne gemütlich gemacht. Es waren zwar nicht sehr viele Zuschauer anwesend, aber die Rennmaschinen waren schon überragend. Vor allem die Klasse „*Sound of Thunder*“ hat ihrem Namen alle Ehre gemacht. Max. 3 Zylin-der und 1000 ccm war schon nicht schlecht. Beim Vorbeifahren hat die ganze Tribüne gebebt. Leider war nur 1 Triumph (Daytona 955) am Start. Das Team hat aber trotzdem 2 Pokale gewonnen.

Am stärksten waren die Ducatis vertreten. Oldtimerrennen gab es in 2 Gruppen. In der einen Gruppen waren die Ducatis, Moto Guzzi, Honda und Laverda vertreten. In der anderen Gruppe waren sogar einige englische Marken wie Norton und Matchless vertreten. Die Nortons dominierten diese Klasse komplett. Es wäre voll korrekt gewesen, wenn auch eine Triumph am Start gewesen wäre. Was aber nicht ist, kann ja noch kommen. Wir sind dann eigentlich immer zwischen Tribüne, Fahrerlager und Bierstände hin- und hergewechselt. Haben natürlich auch einige Fotos von den Rennmaschinen gemacht, die wir Euch natürlich nicht vorenthalten wollen. Abends sind wir dann wieder auf die After-Race-Party gegangen, wo einiges mehr los war, als am Vortag. Es waren einige Rennfans aus der Umgebung anwesend. Was sollen wir Euch aber über die Party schreiben. Der Ausgang ist ja klar wie Kloßbrühe, wenn wir (Igel, Stift und ich) unterwegs sind. Auch an diesem Abend waren wir die letzten Gäste und machten das Licht aus.

Montag morgen haben wir uns erst mal am reichlichen Frühstückbuffet gestärkt, bevor es um 12.^{00}Uhr auf die Heimreise ging. Wir sind erst mal nur Autobahn gefahren, da wir nur noch heimwollten, da am Abend ja noch der Stammtischtermin in Volkers war. Kurz vor Erfurt sind wir dann wieder von der Bahn runter, um die Landschaft und vor allem die kurvenreichen Strecken zu genießen. Obwohl es am ganzen Wochenende ein traumhaftes Wetter war, wollte uns der Wettergott wiedereinmal nicht mit Regen verschonen. Kurz nach 18.^{00} Uhr bin ich dann halbtrocken daheim abgekommen, und konnte mein Bike wieder in die Garage schieben. Zum Ausruhen hatte ich leider nicht viel Zeit, da ja noch um 19.^{00} Uhr Stammtischsit-zung war. Dort haben wir erst mal von unserem Ausflug bei ein paar Bierchen erzählen müssen. Auf jeden Fall sind wir drei zum selben Nenner gekommen, dass das „Rennwochende“ ein voller Erfolg war und natürlich zu wieder-

holen ist. Also bis demnächst. Weitere Fotos vom Wochenende findet Ihr auf unserer Homepage „**www.triumphrider.de**“

Die 3 vom Team
Igel, Stift und Roger

Tips ab Werk!

Hallo liebe Schrauber. Unter dem Titel „Tips ab Werk“ möchte ich Euch eine neue Rubrik vorstellen, die ab sofort fester Bestandteil jeder News sein wird.
Auf unserer CD habe ich eine umfangreiche Sammlung an SERVICE BULLETINS gefunden. Dies sind Briefe von Triumph, mit denen die Händler über technische Änderungen, Tips oder Ersatzteilinformationen auf Stand gehalten wurden.
Zum Teil sind diese Informationen noch nicht einmal in den sonst sehr guten Workshop Manuals enthalten und stellen so eine echte Hilfe bei der Restauration eines Motorrades dar. Als erstes Service Bulletin habe ich die Nr.211 gewählt, da ich zur Zeit bei meiner Bonnie mit der Symmetrie am Heck kämpfe und mich frage, ob das Rad richtig eingespeicht ist. Außerdem möchte ich einem unserer Neumitglieder (er weiß, dass er gemeint ist) ein bisschen den Mund wässrig machen, auf das was noch folgt und bei der Restauration seiner TR6 helfen kann (es war kein Fehler in den Club einzutreten).
(Anmerkung der Redaktion: Das Sevice Bulletin findet ihr auf der Seite 15 im Heft)
Das S.B. stammt von 1960 und enthält natürlich nur die Räder die bis dahin gebaut worden sind. Die Daten dürften auch für Rahmen und Räder gleichen Typs anwendbar sein, die danach gebaut worden sind. Im Falle der 650er (nur hier kenne ich mich besser aus) müssten die Daten bis einschließlich Modelljahr 1962, also Duplex-Rahmen, gelten. Da mit dem Unitmotor 1963 auch die Rahmen wieder auf Einrohrbauweise geändert wurden, müsste es hierfür ein anderes S.B. geben. So weit bin ich noch nicht, Geduld!

Alle die mich jetzt verdammen, weil nichts zu Ihren OIF dabei ist, möchte ich bitten, etwas Geduld zu haben. In der nächsten Ausgabe gibt es eine vollständige Liste, wenn Walter den Platz dafür zur Verfügung stellt. Wenn nicht, machen wir es halt etappenweise!

Bei den Veröffentlichungen der einzelnen S.B. werden dann die OIF Modelle bevorzugt behandelt werden. Wer es nicht abwarten kann, ruft mich am besten direkt an.

Euer **Michael Ochs**

Leserbriefe

- oder einfach nur Kommunikation

Hallo Herr Küppers,

wie am Freitag telefonisch besprochen hier nun die Infos zu unserer Triumph Summer Party 2004.

Die Triumph Summer Party wir din diesem Jahr in St Martin (südliche Weinstraße / Nähe Edenkoben) stattfinden und wir würden uns freuen auch den TMOC herzlich begrüßen zu dürfen. Bei der diesjährigen Summer Party soll es unter anderem einen Triumph Korso geben, der von der örtlichen Polizei geführt wird. Wir könnten uns sehr gut vorstellen, dass der TMOC hier (nach der Polizei) den Korso mit klassischen Triumphs anführen könnte. Der Korso ist ca. 45 min bis 1 Std. in einem Rundkurs durch Teile der Weinstrasse angedacht. Ausserdem würden wir dem TMOC ein „Reserved Parking" direkt auf der Aktionsfläche für die klassischen Motorräder anbieten. Gerne würden wir auch Ihre Ideen zur Präsentation des TMOC mit Ihnen auf Durchführbarkeit prüfen.

Es wäre klasse, wenn Ihre Mitglieder mit uns auf der Triumph Summer Party Part II feiern würden und wir rechtzeitig über Ihr Kommen – und bestensfalls – für unsere bessere Planung eine ungefähre Teilnehmerzahl vorab erfahren könnten.

Die Summer Party (die übrigens zeitgleich mit dem lokalen Weinfest stattfindet) wird am „Haus am Weinberg" etwas oberhalb von St. Martin (mit einer herrlichen weitsicht) stattfinden. Campingmöglichkeiten gibt es direkt neben der Party für 6.- EUR pro Person. Das Tagesprogramm bietet von Probefahrten bis Modeschauen jede Menge Abwechslung, bis schließlich Abends die „Oldies" Live auftreten. Derzeit sind wir ebenfalls mit einem großem Radiosender in der Pfalz im Gespräch, der die ganze Party moderieren soll...

Ich würde mich freuen Ihr Interesse geweckt zu haben und wenn ich wieder von Ihnen hören würde.

Dennis Pudeck

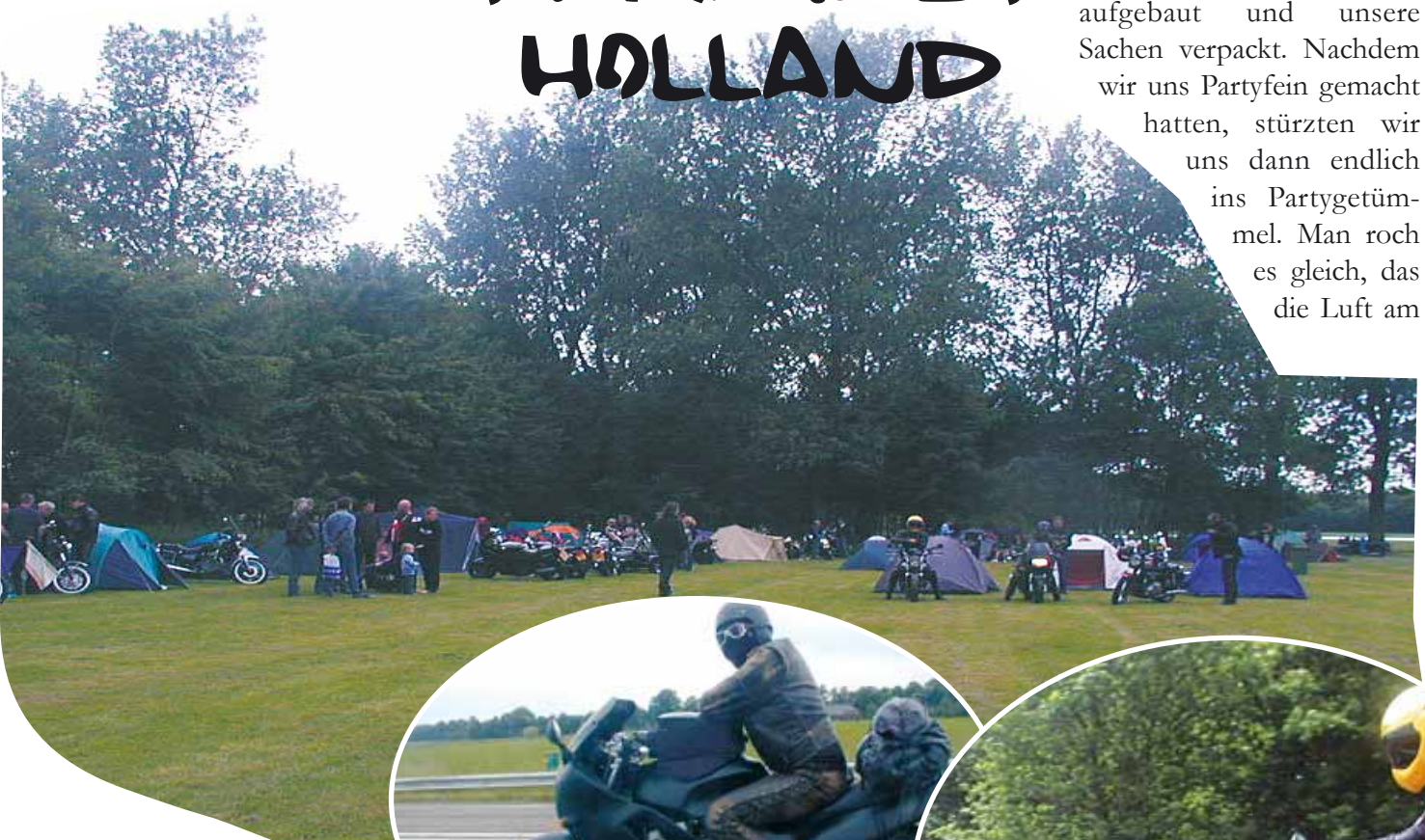
PS: Gerne können wir Ihnen für die Ausgabe Ihrer Clubzeitschrift auch Anmelde -Informationsflyer zur Party zukommen lassen.

– Anmerkung der Redaktion: Geht nicht, das Beilegen von Flyern gestattet die „Post" nicht, da es sich womöglich um Werbung handeln könnte (Büchersendung)

TRUMPET HOLLAND

Am 1. Juniwochenende sollte es unseren Stammtisch in die Niederlande zum Trumpettreffen nach Leende verschlagen. Der holländische Triumphclub feierte sein 25jähriges Bestehen.

Kaktus, Igel und Stift wollten sich an der A7 bei Uttrichshausen treffen, um gemeinsam nach Holland zu fahren. Doch Stift legte sich mit seiner Triple bei nasser Fahrbahn aufs Teer. Nachdem man die Kiste zum Triumphhändler (Super-Bike-Box) nach Mittelkalbach gebracht wurde, machten sich Igel und Kaktus um 16.00 Uhr allein auf den Weg nach Leende. Roger wollte erst einfach nur den Stift vom Händler abholen. Auf dem Heimweg kam er dann plötzlich auf die Idee, man könnte sich doch den Sprit teilen und mit dem Auto nach Holland fahren, um die Jungs zu überraschen. Gesagt, getan, noch schnell das Auto mit Zelt und Penntüte beladen, und schon ging es um 18.00 Uhr los. Die spontanen Ideen sollten doch immer noch die Besten sein. Also, rein ins Vergnügen und ab auf die Bahn. Sie kam so gegen Halbzehn auf dem Platz an. Dort trafen sie gleich auf Sigi, der ebenfalls zum Stammtisch Rhön gehört. Er ist mit seiner neuen Bonnie bereits am Vormittag losgefahren. Keine 5 Minuten später trafen dann auch Igel und Kaktus ein. Sie waren schon etwas irritiert, wie sie den Stift und Roger in Holland sahen, aber die Freude war doch größer als die Verwunderung. Jetzt haben wir erst mal die Zelt aufgebaut und unsere Sachen verpackt. Nachdem wir uns Partyfein gemacht hatten, stürzten wir uns dann endlich ins Partygetümmel. Man roch es gleich, das die Luft am brennen war, als wir die Biertheke stürmten. Wir wurden gleich von unseren ausländischen Freunden freudig empfangen. Ein DJ aus der Umgebung legte immer wieder heiße Rockscheiben auf. Wir tanzten und headbangten mit



unseren Freunden aus England, Dänemark, Frankreich, Belgien und natürlich Holland bis wir unsere Nacken schmerzend spürten. So gegen 4.[30] Uhr verkrochen wir uns nach 2 Flaschen

amerikanischen Whiskey und einigen Bierchen in unsere Schlafkojen. (*Igitt, amerikanischer Whisky! – die Redaktion … hi hi hi*) Den Samstag begannen wir mit einem reichhaltigen englischen Frühstück. So gegen 12.[30] Uhr brachen die meisten zur geführten Ausfahrt auf. Na ja, wenig Kurven und alles flach, aber das kennen wir ja alle von Holland. Roger und Stift besorgten noch einige Fläschchen im nahegelegenen Eindhoven für den Abend und hängten Einladungen von dem TMOC-Treffen in Stammen und von der Stammtischparty auf. Auf dem Platz waren ca. 200!! Motorräder, davon waren bestimmt 150 Bikes der Marke Triumph. Erstaunlicherweise stammten die meisten Triumphs aus Meriden.

Nach 3-4 Stunden kamen dann alle, bis auf den Roadcaptain und Roadbreaker (seine Harley hat 5km vor dem Ziel sein Geist aufgegeben), wieder zurück. Als alternatives Programm konnte man mit alten Oldtimertraktoren zu einem Motorrad-Fußballspiel zwischen Deutschland und Holland fahren. Wir hatten es leider zu spät erfahren, um unsere „deutsche“ Mannschaft anzufeuern. So um 18.[00] Uhr trafen dann noch Christian, Simone und Jörg ein. Die 3 sind erst am Samstagnachmittag in Fulda losgefahren. Nachdem die 3 ihr Zelt aufgebaut hatten, sind wir zum BBQ gegangen. Es war voll das reichhaltige

Barbecue, mit Steaks, Würstchen, Speck, Fleischspießchen und Baguette. Ebenso konnten wir aus mehreren Soßen und Salaten auswählen.

Während der Pokalver-leihung wurde noch der 25. Geburtstag vom TOCN mit einer Runde Sekt begossen. Erst heizte wieder ein DJ mit bekannten Rockklassikern ein, um später von einer Rocken-Roll-Band abgelöst zu werden. Beim Song „Highway to Hell“ von AC/DC nutzte Roger die Gelegenheit, um alle zu den CRAZY DAYS GERMANY OF TRIUMPH in Ulmbach einzuladen. Wir machten wieder einmal unserem Partynamen alle Ehre und unser ausländischen Freunde waren begeistert.

Plötzlich fuhr Jörg mit seiner Buell ins Zelt und machte einen Burnout. Kaktus konnte das nicht auf seiner Triumphehre sitzen lassen, dass ein Harleyfahrer auf einem Triumphtreffen als einziger einen Burnout hinlegt. Kurzer Hand schraubte er seinen Endtopf runter und legte mit seiner Daytona einen schönen Halbkreis auf die Tanzfläche. Nachdem wir keine Bons, Bier, Zigaretten und Whiskey mehr hatten, legten wir uns um ca. 5.[00] Uhr alle in die Zelte. Am Sonntag begannen wir mal wieder mit dem englischen Frühstück. Wir bauten dann unsere Zelte ab und machten uns in Richtung Heimat.

Der Stift und der Roger fuhren noch bis zur Grenze hinterher, um dann

direkt nach Hause zu fahren. Die anderen fuhren noch einige bekannte Bikertreffpunkte im Ruhrgebiet an, um dann anschließend über’s Land nach Hause zu kurven. Der Letzte traf so

gegen 20.30 Uhr zuhause an.
Als Resümee kann man sagen, das es wieder mal ein gelungenes Wochenende auf einer Triumph-party war (wo man gerne wieder hinfährt). Ein kleinen Minus Punkt haben wir aber gefunden, dies betrifft aber nicht die Veranstalter sondern den TMOC Germany. Wir waren mit insgesamt 8 Deutschen auf dem Platz. Davon waren 6 vom Stammtisch (7 Mitglieder) und nur 4 vom TMOC (70 Mitglieder). Wir würden uns freuen, wenn mal wieder mehr Mitglieder vom TMOC uns bei Ausfahrten ins In- und Ausland begleiten würden. Also, bis demnächst. Weitere Fotos vom Wochenende findet Ihr auf unserer Homepage *„www.triumphrider.de“*

Wo ist der Wille zum Wahnsinn ???

Triumphalen Gruß
TRIUMPHRIDER
STAMMTISCH RHÖN

Roadmap: **From south:** Take off from E-6 north of Lillehammer towards "Gausdal/Jørstadmoen", follow rv 255 about 11 km to "Follebu"
From north: Take off from E-6 at "Tretten", follow rv 254 to "Segalstad bru" about 19 km.
At "Segalstad bru", go straight forward and follow rv 255 about 4 km to "Follebu".

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

Öl, Teil 3

Warum Ölwechsel

Motorenöle:

Die guten Eigenschaften des Öls vermindern sich einerseits mit zunehmendem Alter (Zeitfaktor) und andererseits mit jedem zurückgelegten Kilometer (Verschleissfaktor).
Kondenswasserbildung durch die Temperaturschwankungen im Motor, Ölverdünnung durch Benzinkondensat, Verschmutzung durch chemische Nebenprodukte aus der motorischen Verbrennung und normalen Metallabrieb, Alterung durch Sauerstoffoxidation, Druck- und Scherbelastungen u.s.w., erschweren es dem Öl seine Aufgaben zuverlässig zu erfüllen und Schäden an Bauteilen und Lagern zu verhindern.

Aus diesen Gründen ist es sehr wichtig, das Öl und den Ölfilter einmal im Jahr oder beim Erreichen der vorgeschriebenen Kilometeranzahl zu wechseln.

Auch wenn das Fahrzeug wenig oder nicht bewegt wird und in einer „trockenen“ Garage steht, vermindert sich die Qualität des Öls. Durch die Feuchtigkeit und den Sauerstoff, die in unserer Luft immer vorhanden sind, findet eine sogenannte Alterung (Oxidation) statt. Diese reduziert die chemische Stabilität und die Korrosionsschutzeigenschaften des Öls.

Getriebe-, Achs-, und Automatenöle:

Der Alterungsprozess dieser Öle verläuft ähnlich dem eines Motorenöls. Die Verschmutzung durch chemische Reaktionen ist wesentlich geringer, dafür sorgen aber die extrem hohen Zahnflankendrücke, die zwischen den Zahnrädern entstehen (Scherkraft), für einen starken Leistungsabbau dieser Öle.
Deshalb wird hier ein Getriebeölwechsel alle 3- 4 Jahre empfohlen. Bei Getrieben mit Overdrive empfiehlt sich, wegen dem zusätzlichen Abrieb der Overdirve-Kupplung ein zusätzlicher Overdrive-Filterwechsel oder Reinigung.

Wann ist der richtige Zeitpunkt zum Ölwechsel?

Der optimale Zeitpunkt bei Oldtimerfahrzeugen ist vor dem Überwintern des Fahrzeugs, also gegen Ende Herbst.

Es gibt mehrere Gründe, die dafür sprechen:
Neues Öl schützt den Motor besser vor innerer Korrosion.
Das neue Öl enthält weniger Kondenswasser.
Durch die noch voll intakten Antioxidantien ist die Alterung des ungebrauchten Öls wesentlich geringer.
Gebrauchtes Öl ist stark mit Benzinrückständen durchsetzt, dabei entstehen Säuren, welche für schädliche Reaktionen an den Motorbauteilen verantwortlich sind.

Fazit: Wer seinen Motor langfristig schützen will, ersetzt das Öl am Ende der Fahrsaison. Die Sommerkleider werden ja auch nicht schmutzig über den Winter eingelagert!

Wie viele Kilometer bis zum nächsten Ölwechsel?

Bei den meisten Fahrzeugen aus den 30er bis 50er Jahren wurde vom Hersteller vorgeschrieben, zwischen 1.600 – 2.400 Kilometern oder
1.000 – 1.500 Meilen das Fahrzeug zu warten.
Ab den 60er Jahren, vor allem dank den damals aufgekommenen Mehrbereichölen, wurden die Intervalle bis auf 5.000 Kilometer oder 3.000 Meilen erhöht.
Ab Ende der 70er Jahre fuhren die ersten Fahrzeuge mit bis zu 10.000 Kilometer Ölwechselintervall.

Jedoch schon damals, wie auch noch heute, wird von den meisten Fahrzeugherstellern verlangt, dass mindestens einmal im Jahr das Öl und der Ölfilter gewechselt wird, unabhängig davon, ob die maximale Kilometeranzahl erreicht wurde oder nicht.

Copyright © Millers Oils (Classic & Motorsport) Deutschland.

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von Millers Oils.

Rally Triton France

Burgundy Rally 2004

We are pleased to invite you, and all Classic British bike fans, to our annual rally.
The international rally, organised by the **„Club Triton Franc“** will be held from

20th to 22th August 2004, close to Vézelay (South of Auxerre, 89), and is a WATOC (World Association of Triumph Owners Clubs) Rally challenge qualifying event.
The meeting is open to anyone on a classic British bike only, and to all members of clubs affiliated to **WATOC**.

There will be a Bike show, free camping with toilets, live rock music

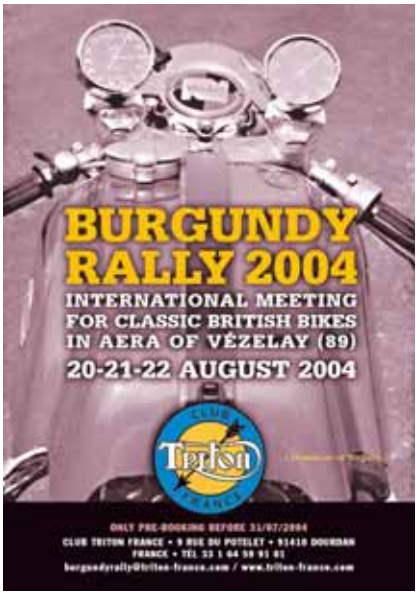
on Saturday evening. Food will be provided, there will be a ride-out,

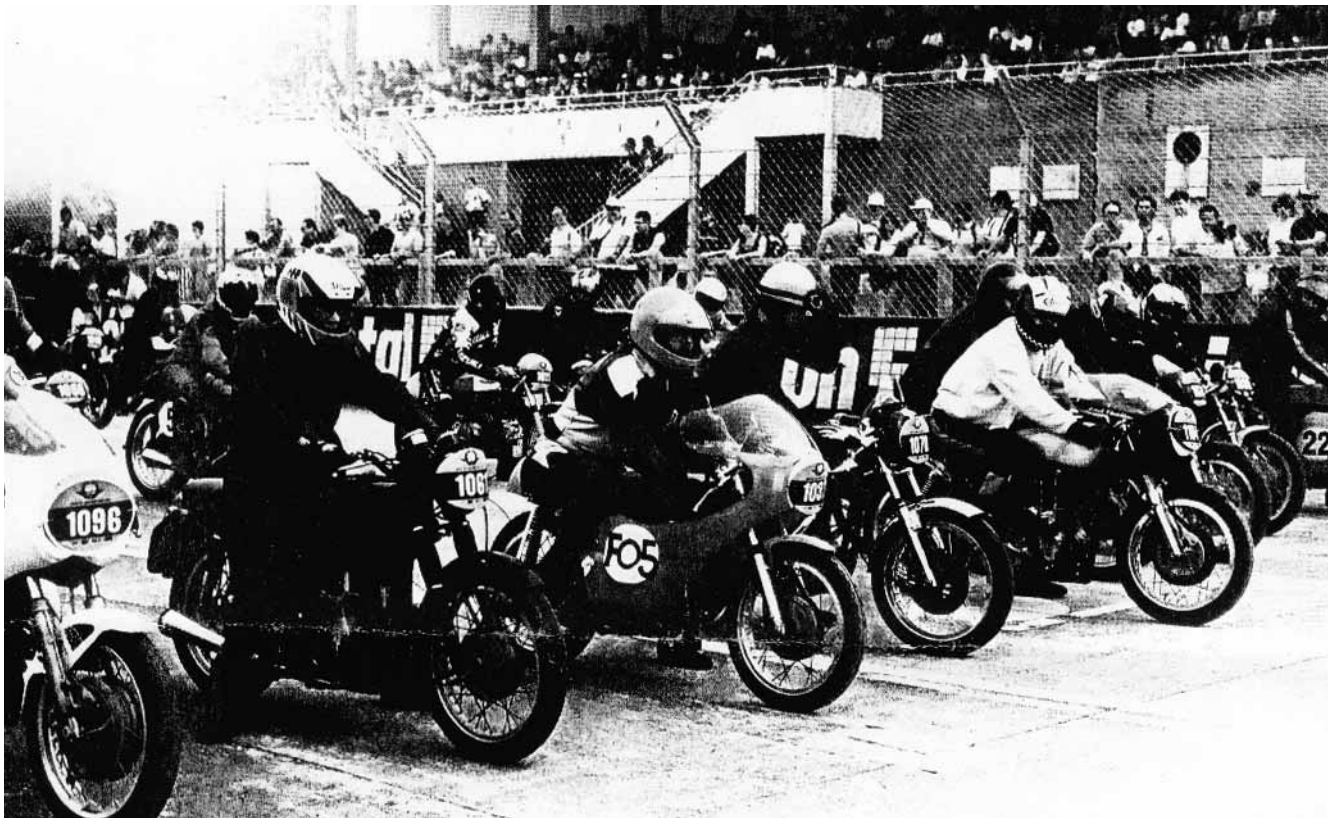
trophies and T-shirt, and drinks will be at special low prices...

For more Rally information, contact :

Club Triton France
9 rue du Potelet
91410 - Dourdan
France
Tel : 00 33 (0)1 64 59 91 01
burgundyrally@triton-fran-ce.com
Best regards Andre (dede)
Club Triton France

Andre Chardin
Institut d'Astrophysique Spatiale
Bâtiment 121
Université Paris XI
91405 Orsay cedex
tel: 0169858538
fax: 0169858675





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

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