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

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 21

Januar
Februar
März
2005

Öl, Teil 5

St. Martin
Seite 22

Sommertreffen in Stammen

Triumph -Flohmarkt Termin

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 50 MB**)

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

Jetzt haben wir gerade mal Mitte des Winterhalbjahres und schon gehen die Vorbereitungen für die nächste Saison los oder sind sogar schon eine Weile am laufen.
Michael bereitet den ersten Teilemarkt des TMOC vor und berichtet Euch in diesem Heft darüber und Karlheinz arbeitet an der Maitour, welche, wenn ich richtig informiert bin, diesmal in Richtung Main-Franken/ Steigerwald gehen soll.

Das Sommertreffen bekommt auch Kontouren, es wird in Bayern bzw. Franken stattfinden und als Samstagsmittags-Programm werden wir, sofern das klappt, einen kleinen Ausflug zum nahegelegenen bekannten Sportwagen Museum „Rosso-Bianco“ unternehmen.

Die JHV in Ober-Ramstadt bei Darmstadt steht als nächstes an und da darf mal wieder alles, aber auch wirklich alles, gewählt werden, also bitte alle TMOC'ler erscheinen.
Die Aussichten für das TMOC –

Jahr 2005 sind also sehr interessant, würde ich sagen.

In dieser News und auf der JHV wird Manfred was zur Breakdown-Liste zu sagen haben, meine Bitte dazu ist, daß sich noch einige in die Liste aufnehmen lassen. Wer weiß, vielleicht braucht Ihr auch mal Hilfe und seid dann froh, daß es so was wie diese Breakdown-Liste gibt.

George stellt Euch eine Werbeaktion des Magazins „The Classic Motorcycle“ vor.
Wenn Ihr da Abonnent werdet, bekommt der TMOC eine kleine „Spende“ von 5 Pfund pro Mann. Ich will Euch nicht dazu drängen oder überreden, aber wer vielleicht sowieso am überlegen war, ob er dort subscriber wird, der könnte jetzt sogar seinen Lieblings-Triumph-Club damit finanziell unterstützen. Das hat doch was.

So, das war's für diesmal, viel Spaß beim Lesen und wir sehen uns in Ober-Ramstadt.

Euer **Klaus**

8. bis 10. Juli 2005 Sommertreffen
Naturfreunde Eisenbach
-Bitte notieren-
Weitere Termine entnehmt ihr bitte auf Seite 26 der News.

Inhalt:

Öl, Teil 5	S. 4
Info JHV, TOP's 2005	S. 5
Keine Ahnung	S. 5
A Triumph Story	S. 6
Cash for Clubs	S. 7
Triumph „Tiger Diesel	S. 8
Sinsheim 2004	S. 9
Triumph Flohmarkt	S. 10
Die unendliche Geschichte	S. 11
Crazy Days	S. 16
Heute zu Gast be ...	S. 20
Keine Ahnung	S. 28
Triumph Treffen St. Martin	S. 22
Thruxton 900	S. 24
Speed Triple 2005	S. 25
Dates of event 2005 (Termine)	S. 26
Veterama Mannheim 2005	S. 27
Advertising Sponsoring	S. 32
Veterama Mannheim 2004	S. 27
TMOC Sommertreffen 2004	S. 29
Fahren oder nicht fahren!	S. 31
Service Bulletin 437	S. 34
TMOC Sommertreffen 2005	S. 35
TMOC Maitour 2005	S. 36
Britannia Rallye DK 2005	S. 37
Advertising Sponsoring	S. 40

ÖL, teil 5

Welches Öl?

Es gibt einige Faustregeln:

Vorkriegsautos- und Motorräder:

Motor:
Die meisten Autos haben keinen richtigen auswechselbaren oder waschbaren Filter. In diesem Fall verwendet man ein unlegiertes Einbereichsöl – Millers Milleröl – um zu vermeiden, dass aggressive Schmutzpartikel von der Verbrennung durch den Motor gespült werden. Ölwechselintervall alle 1.500 bis 2.000 km bzw. 1x jährlich. Nur wenn Sie sicher sind, dass der Motor absolut sauber ist, können Sie ein leicht legiertes Einbereichsöl – Millers „Pistoneeze“ – verwenden.
Wenn das Auto einen Ölfilter hat und kein Schlamm im Motor ist, so verwendet man ein leicht legiertes Einbereichsöl – Millers „Pistoneeze“ – Ölwechselintervall alle 3.000 bis 4.000 km bzw. 1x jährlich.
Wegen der hohen Scherkraft bei vielen Vorkriegsmotoren ist ein Mehrbereichsöl grundsätzlich nicht zu empfehlen, es sei denn, dass der Motor komplett mit modernen Lagern, Dichtungen, Ölpumpe und Filter umgebaut wurde. In diesem Fall könnte man ein vollmineralisches (nur kein synthetisches) Mehrbereichsöl bzw. 20W-50 verwenden.

Getriebe:
Bis Mitte der 30er Jahren verwendete man ein unlegiertes (GL1) Öl wie z.B. Millers „Green Gear Oil“, um Schäden an empfindlichen Gelbmetallteilen und Dichtungen zu verhindern. Danach wurden nach und nach Einbereichsmotorenöle, meistens SAE 30 oder SAE 40 – Millers „Classic Gear Oil“ - benutzt. Dieses Öl ist für Getriebe von Motorrädern, wo die Kupplung in das Getriebeöl läuft, zu verwenden. Um eventuelle Schäden an Synchrongetrieben zu vermeiden, verwendet man auf keinen Fall ein modernes synthetisches Öl.

Hinterachse:
Bis Mitte der 30ziger Jahre wurden unlegierte (GL1) – Millers „Green Gear Oil“ – genutzt, um Schäden an empfindlichen Gelbmetallteilen und Dichtungen zu vermeiden. Manche Autohersteller haben sogar Rizinusöl – Millers „Kasterblend“ – empfohlen.

Autos und Motorräder der 50ziger Jahre:

Motor:
Ursprünglich wurden die Autos und Motorräder mit einem Einbereichsöl gefahren. Wenn es keinen Schlamm im Motor gibt, und ein moderner, wechselbarer Ölfilter vorhanden ist, empfiehlt Millers ein vollmineralisches 20W-50 Motorenöl – Millers „Classic 20W-50“. Ein vollsynthetisches Öl – 0W-30, 5W-40 oder 10W-40 ist auf keine Fall zu empfehlen – es ist zu dünn und zu aggressiv. Für Motorräder ohne Ölfilter gelten die Regelungen wie bei Vorkriegsautos (siehe oben).
Getriebe:
Für die meisten Fahrzeuge aus dieser Zeit war ein Einbereichsmotorenöl vorgeschrieben – meistens SAE30 oder SAE40. Millers hat für diesen Zweck ein besonderes Getriebeöl entwickelt – Millers „Classic Gear Oil“. Dieses Öl ist für Getriebe von Motorrädern, wo die Kupplung in das Getriebeöl läuft, zu verwenden. Für Getriebe mit Overdrive ist Millers EP80W-90 sehr zu empfehlen.

Hinterachse:
Hier wird normalerweise ein leicht legiertes EP (Extreme Pressure) GL4 Öl – Millers „EP80W-90“ oder „EP140“ verwendet. Sperrdifferentiale benötigen ein so genanntes LS Öl – Millers „LS80W-90“.

Autos und Motorräder der 60ziger und 70ziger Jahre:

Motor:
Verwenden Sie hier auf jeden Fall ein 20W-50 Mehrbereichsöl – Millers „Classic 20W-50“, aber kein dünneres – 10W-40 oder 15W-40 Öl. Für sportlicheres Fahren oder lange Autobahnstrecken hat Millers ein spezielles Öl – „Classic 20W-50 Sport“ entwickelt. Autos mit dem Getriebe in der Ölwanne, z.B. Mini und Motorräder mit nasser Kupplung, benötigen ein besonderes Öl – Millers „Transverse M20W-50“ – um die enorme Scherkraft abzubauen.

Getriebe:
Siehe auch Autos der 50er Jahre. Motorräder mit getrenntem Getriebe verwenden Millers „EP80W-90“ Öl. Fahrzeuge der Marke „British Leyland“ (MG, Triumph, usw.) und andere Autos dieser Periode, wo ein Mehrbereichsmotorenöl für das Getriebe vorgeschrieben war, benötigen Millers „Transverse 20W-50“.

Hinterachse:
Anfang der 60er Jahre wechselten die meisten Hersteller auf ein GL5 Hypoidöl – Millers „SAE90 Hypoid Oil“ oder „SAE85W-140 Hypoid Oil“. Dieses Öl darf man in keinem Fall in einem Synchrongetriebe verwenden.

Copyright © Millers Oils (Classic & Motorsport) Deutschland

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von Millers Oils.

Neumitglieder

Als Neumitglied begrüßen wir recht herzlich:

Hartmut Gadow
25560 Puls
T 140 V 77', TR 6 R 56'

Michael Brückmann
64653 Lorsch
Triumph Thruxton 2004

Hallo zusammen,

habe die Protokolle gewälzt und siehe da, wir müssen volles Programm wählen, auch neue Kassenprüfer.
Die Tagesordnung der JHV 2005 sieht also so aus:

Begrüßung

Totengedenken

Bericht des 1.Vorsitzenden
Bericht des Kassenwartes
Bericht der Kassenprüfer

Neuwahlen :
- des 1.Vorsitzenden
- des 2.Vorsitzenden
- des Schriftführers
- des Kassenwartes
- der 2 Kassenprüfer

Anträge:
Antrag auf dauernde Festlegung des Ortes der Jahreshauptversammlung

Verschiedenes/Anregungen/Wünsche ...
Der Antrag Rogers ist der einzige Antrag der mir vorliegt, wenn Ihr also nichts gegenteiliges habt dann könnte die Einladung zur JHV mit dieser TAGO in Druck gehen.

Grüße, **Klaus**

Keine Ahnung!

Nicht nur „Dummes Zeug“ aus der Redaktion

Erst mal wünsche ich allen Mitgliedern, deren Familien und Freunden ein schönes, stressfreies und vor allem ein erfolgreiches „Neues Jahr“. Unsere News wird „volljährig“, deshalb auch mal ein etwas anderer Titel. Ich hoffe, er gefällt und ist nicht zu anrüchig. Die zwei Mädels gehörten zu den „Playmaids“, welche sich auf dem „Sommertreffen des RAT“ in St. Martin tummelten. Michael Ochs, so denke ich, hat das nette Foto gemacht (zumindenst mir zugeschickt) und mich sofort für den 21sten Newstitel inspiriert.
Einen Artikel über St. Martin findet ihr unter vielen anderen Beiträgen auch in diesem Heft.
Da unsere „News“ jetzt nach altem Brauch volljährig ist, kann ich auch die Redaktion mit gutem Gewissen in die noch unbekannten Hände des neuen Redakteurs, oder möglicherweise eines Teams, geben. Wäre toll, sollte es ein Team werden, welches sich die Arbeit teilt.
Unser Vostand wird es schon richten, was die Weiterführung der TMOC-News betrift. Diese Ausgabe ist dann auch definitiv die letzte von mir erstellte. Meine Gründe hierfür habe ich schon in den letzten „News“ genügend dagelegt, und es wid auch Zeit, daß mal ein „Neuer Wind“ in die News-Macher-Szene kommt. Dreizehn Ausgaben habe ich jezt, zum Teil mit Erik, zusammengestellt. Es hat mir Spaß gemacht und teilweise auch nicht, aber was soll’s, es kann ja nur besser werden. So, daß war’s, ich wünsche Euch allen eine pannen -und unfallfreie neue Saison.

Safe riding **Walter**

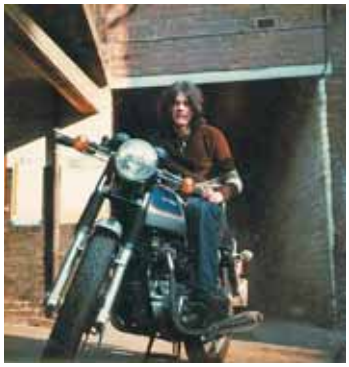
PS: Enschuldigt die fielen Rechtschreibvehler der letzten dreihzehnthausend Ausgaben ...

A Triumph Story ...

LiebeTriumph `owners´,

Ich habe 1977 eine nagelneue Bonneville und zwar ein `Silver Jubile`Modell gekauft. Anlässlich des 25-jährigen Kronjubiläums der englischen Königin Elisabeth II, (God save the Queen).

Damals hatte ich die große Auswahl zwischen sämtlichen japanischen, italienischen, deutschen und englischen Modellen. Als Engländer und Zweiradmechaniker ist mir die jämmerliche Situation des Triumphwerks in Meriden nicht entgangen. Ich entschied mich als Patriot für ein englisches Produkt und wollte damit auch die `Cooperative at Meridan` unterstützen.



Die Maschine war 2 Jahre in meinem Besitz, bis ich sie in neuwertigem Zustand, mit weniger als 1000 Meilen, verkauft habe. Sie stand bei mir zu Hause im

Flur, es war mir ein Vergnügen sie jeden Morgen und Abend zu sehen, an zu fassen, zu streicheln und ihren eigenartigen Geruch wahrzunehmen.Damals dachte ich, ich werde sie immer besitzen. Es ist anders gelaufen.

Ich weiß nicht, ob Jemand da draußen etwas Ähnliches erlebt hat? Oder bin ich nur ein alter Romantiker? Es war für mich sehr traurig als ich sie gehen lassen musste. Den Grund für den Abschied möchte ich lieber im Dunkeln lassen. Letztendlich handelte es sich um eine Frau.

Chris Thomson

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

Cash for Clubs

Mortons Motorcycle Media, der Verlag, der eine der renommierten Zeitschriften für klassische Motorräder Englands -The Classic Motorcycle- herausgibt, bietet die Möglichkeit, Geld zu sparen und –ganz umsonst- etwas für unsere Clubkasse zu tun.

Wir nehmen ab sofort an dem Programm „Cash for Clubs“ vom Mortons Verlag teil. Das heisst, als Mitglieder des TMOCs können wir die Zeitschrift zu einem wesentlich günstigeren Preis gegenüber dem Einzelkauf in Deutschland abonnieren – zugegeben, das kann jeder, der die Zeitung abonniert, ohne Mitglied eines Clubs zu sein - aber dazu kommt, dass der Verlag dem TMOC **fünf Pfund** für jedes Abo bzw. Abo-Verlängerung in die Kasse einzahlt.

Selten bekommt man Geld umsonst, also hier unsere Bitte an Euch: wer sowieso vorhat, ein Abo zu bestellen, oder eines zu verlängern, bitte das beigefügte Formular verwenden. Somit sichern wir uns Einnahmen, die uns allen zu Gute kommen.

George

Important Announcement
TO CLUB MEMBERS

CASH FOR CLUBS

Save yourself some money, and reward your club in the bargain.

£5

Subscribe to one of our magazines and we will donate **£5** to your club. At Mortons we believe we produce the best motorcycle magazines you can buy, and because we are an independent company and not part of some faceless conglomerate group, we keep in touch and represent you, the movement's grassroots.

We know clubs can always do with a bit of extra cash injection, we also know their members buy our magazines. So, by subscribing you CAN save money on the shop price for yourself, plus we will give £5 to help your club. You can choose from any of the magazines below.

SEE OVERLEAF FOR APPLICATION FORM

CASH FOR CLUBS

To take advantage of this offer just fill in your details below and either hand it in to your club secretary or send it direct to:

CASH FOR CLUBS,
MORTONS MOTORCYCLE MEDIA,
PO BOX 99, HORNCASTLE, LINCS. LN9 6LZ

£5

Club Name .....

Membership No. .....

I would like to ❑ subscribe ❑ extend my subscription to

❑ **The Classic MotorCycle** UK & Ireland £32, Europe £38, RoW £50

❑ **Classic Racer** (12 issues) UK & Ireland £32, Europe £38, RoW £50

❑ **Classic & Motorcycle Mechanics** UK & Ireland £32, Europe £38, RoW £50

❑ **Classic Bike Guide** UK & Ireland £32, Europe £40, RoW £50

❑ **Used Bike Guide** UK & Ireland £25, Europe £35, RoW £40

❑ I enclose a cheque made payable to Mortons Motorcycle Media

Please debit my ❑ Visa ❑ Mastercard ❑ Switch

Card No. ..... Switch Issue No. .....

Expiry Date..... Signature..... Date.....

Name..... Tel. No.....

Address.....

..... Postcode.....

Email.....

This offer is open to club members only and cannot be used in conjunction with any other subscription offer. Mortons Motorcycle Media will donate £5 for every new or extended subscription to any of the above magazines.

Triumph „Tiger Diesel"

... Testreihe abgebrochen

Nach umfangreichen und diskreten Vorbereitungen startete am 2.Oktober 2004 ein erster Test zur Erprobung eines Triumph „TD" (Tiger-Diesel) Motors.
Als Testfahrzeuge standen eine 61er Pre-Unit Tiger und eine 73 iger OIF Tiger zur Verfügung.
Die Einvergaser Modelle wurden aus Gründen der Wartungsfreundlichkeit ausgewählt (was sich dann auch als richtige Wahl heraus stellte).
Als Testfahrer ließen sich Georg von Doehren, sowie Klaus Küppers gewinnen.
Begleitender Ingenieur war Dipl.Ing. Ulrich Heltzel der wie bekannt ist eine Gastprofessur am Institut für Technik Geschichte, Schwerpunkt: Britische Motorräder, an der Langener Weststadthalle inne hat.
Die Testfahrt sollte von Sinsheim aus nach Norden führen um das Laufverhalten der „TD" Motoren, sowohl auf kleinen kurvenreichen Straßen mit häufigen Lastwechseln, als auch auf gut ausgebauten Bundesstraßen mit längeren gleichmäßigeren Strecken zu testen. Diese waren besonders zu beachten da mit thermischen Problemen durchaus zu rechnen war.
Technische Veränderungen wurden an den Motoren keine vorgenommen. Allerdings wurde dies von den Testfahren in der Nachbesprechung heftig diskutiert.
Die ersten Meter der Testfahrt nach einfüllen des Shell V-Power Diesels (welches in der Hektik durchaus mit „Normalem" V-Power Otto Kraftstoff verwechselt werden kann, worauf der zukünftige Triumph „TD" Fahrer peinlichst achten sollte) verliefen zufriedenstellend.
Die bald einsetzende, unsere Erwartungen bei weitem übertreffende, Rauchentwicklung bei beiden Testmaschinen war geradezu außergewöhnlich stark. Ein zukünftiger Einsatz der Triumph „TD" Motoren als Rauchentwickler bei Katastrophenschutz-Übungen wird in Fachkreisen diskutiert.
Ein fast gleichzeitig einsetzender Leistungsabfall bei beiden Motoren wurde in einer sofort vorgenommenen Pause gründlich erörtert.
Nach dieser Pause wurde von einem Shell Mitarbeiter der Diesel Kraftstoff wieder abgesaugt und durch Otto Kraftstoff ersetzt. Nach wenigen Dutzend Kickstartvorgängen, welche von fast permanentem fluten der Vergaser begleitet werden mussten, war auch tatsächlich ein normaler Motorlauf zu verzeichnen. Vergaser reinigen, oder gar Zündkerzen wechseln, war nicht notwendig. Also erschien den Testern eine Weiterentwicklung der Idee eines „ Vielstoff " Motors auf Triumph Basis durchaus überlegenswert.
Am Ende gab aber wieder mal das fehlende Geld einer vielversprechenden Idee den Todesstoß. Der Shell Mitarbeiter verlangte 75 Euro für das Umfüllen des Kraftstoffes so dass eine Weiterentwicklung der „TD"-Idee aus Kostengründen gestoppt werden musste.

Die Testfahrer hoffen sehr dass eine zweite Testreihe nicht mehr stattfindet.

Euer **Klaus**

Breakdownliste

Als Beilage zu dieser News findet ihr die Breakdownliste von unserem Verein.

Die Breakdownliste ist eine nützliche Angelegenheit, habe sie selbst schon diverse mal gebraucht.

Es ist immer gut zu wissen wo man Hilfe bekommen kann!

Die Liste wird auf Verlangen auch an Mitglieder der ausländischen Clubs weitergegeben.
Also, lasst euch eintragen.
Eintragungen nehme ich entgegen.
Tel.09733/78 00 95

Manfred Groß

Sinsheim 2004

Am Samstag den 2. 10. fand der Motorrad – Klassiker – Tag in Sinsheim statt. Wie im vergangenen Jahr, war der TMOC dazu eingeladen.
Als wir anfingen dafür ein wenig zu planen sah es erst ganz gut aus was die Anzahl der Teilnehmer und die Triumph's, welche sie mitbringen wollten, anging. Aber wie es manchmal so geht, fiel kurz vor der Veranstaltung einer nach dem anderen aus, beziehungsweise es wurde bei einigen unklar, ob sie kommen konnten oder nicht. Zu guter Letzt befürchtete ich schon, daß George und ich alleine den TMOC repräsentieren würden. Soweit ist es dann doch nicht gekommen . Aus dem „vielleicht", oder „nur wenn ich das Ding zum laufen bekomme", wurde eine sehr vorzeigbare Triumph Präsenz. Da vor Ort auch noch Leute eingetreten sind und ihre Triumphs mit dabei hatten, konnten wir ein einigermaßen umfangreiches Spektrum zeigen. Da meistens die 750er OIF und B-Range (650cc) Modelle dominieren, war ich doppelt froh, auch 350er und 500er zeigen zu können. Uli's Rickmann war ein weiteres Highlight, ein wirklich schönes Motorrad das mir sehr gut gefallen hat, obwohl ich eigentlich ja eher der „Originalheimer" bin. Besondere Erwähnung verdient auf jeden Fall auch Michael's frühe Bonneville, ja, so was hätte ich auch gern. Michael's Mühen, mit der möglichst originalgetreuen Restauration, sind dann ja auch durch die Prämierung des Motorrades durch die Jury gewürdigt worden. Congratulations!
Vom Wetter her hatten wir dieses mal weit aus mehr Glück als letztes Jahr. Zwar hatte ich vorsorglich bei Frau Kimmel von Motorrad-Classic einen Hallenplatz reservieren lassen, doch hätten wir den gar nicht gebraucht, wir sind trocken hin und zurück gekommen. Eine Glosse über George's, Uli's und meine Heimfahrt findet Ihr auch in diesem Heft.
Die Veranstaltung selbst war wieder gekonnt organisiert, vom freien Essen und Trinken bis zum kostenlosen Museums Besuch, oder dem Besuch der

Steilwandfahrer Show, wurde alles geboten. Die anreisenden TMOC-Mitglieder wurden vom Motorrad-Classic Team ganz unbürokratisch mit ihren Coupons versorgt; der Hinweis auf die TMOC Mitgliedschaft genügte vollauf.
An Motorrädern wurde wieder einiges geboten, zu viel um auch nur annähernd etwas aufzählen zu können. Einfach besonders sehenswert und manchmal auch hörenswert.

Mein Fazit: sehr empfehlenswert.

Klaus

Triumph-Flohmarkt

Sicher werdet Ihr Euch noch an die Ankündigung der letzten News erinnern, dass wir vom TMOC einen Flohmarkt mit einem ehemaligen Händler, der seine Reste verkaufen möchte, veranstalten werden. Wir haben beschlossen, auch unsere Gesinnungsgenossen vom CBBC einzuladen. Zum einen lernt man dabei mal andere Leute kennen, die dem gleichen Hobby verfallen sind, zum anderen erhöht dies die Teilnehmerzahl und damit die Attraktivität der Veranstaltung. Aus dem gleichen Grund bieten wir auch an, dass die Besucher selbst Teile mitbringen können, um diese kostenlos anzubieten. Einzige Bitte: Gebt wir Bescheid wie viel Meter Tisch Ihr benötigt, damit wir die entsprechenden Flächen vorbereiten können.
Als Termin haben wir den 16. April 2005 festgelegt, genau eine Woche nach unserer Hauptversammlung. Der Markt soll gegen 13.^{00} Uhr beginnen und so lange dauern, wie Interesse vorhanden ist. Im Anschluss gehen wir dann in den gemütlichen Teil über, dem natürlich kein Ende gesetzt ist. Unser Gastgeber Raldy stellt soweit möglich Betten zur Verfügung. Wer keines erwischt, kann bei Ihm in einem der vielen Zimmer schlafen. Bitte hierzu Luftmatratze, Penntüte und was sonst noch so benötigt wird nicht vergessen. Ich hoffe auf Euer zahlreiches Erscheinen!

Euer **Michael**

Termin: Samstag, 16. 4. 2005 ab 13.^{00} Uhr, Ort: Raldys Wirtshaus, Hauptstrasse 16, 97953 Pülfringen, Tel.: 09340/1323
Kontakt: Michael Ochs, 06322/958 688, 0171/432 832 5, E-Mail: m.oxx@web.de

Anfahrt: Aus Richtung Norden über die A3 Richtung Würzburg, dann auf die A81. Von Süden über die A6 oder A81. Auf der A81 bis zur Ausfahrt Tauberbischofsheim, dort auf der B27 Richtung Buchen. In Schweinberg, kurz vor Hardheim (ca. 18km von der Autobahn) links ab nach Pülfringen, das wär´s auch schon. Die Gaststätte liegt ziemlich zentral im Ort, rechter Hand der Hauptstrasse und ist eigentlich nicht zu verfehlen.

Die unendliche Geschichte ...

(oder der Zusammenbau einer Bonneville)

Juni 2001: Sonntag Nachmittag nach dem Kaffee trinken, auf der Couch liegen und die Anzeigen in einer Oldtimerzeitung studieren. Wer kennt das nicht? Und dann stand unter Sonstiges „….BSA A10, Norton…, Triumph T120, 1960….“. So nahm die Geschichte ihren Lauf.

Da ich gerade meine Eltern im Oberhessischen besuchte und in der Anzeige eine Frankfurter Telefonnummer angegeben war, beschloss ich, mich mal nach dem Maschinchen zu erkundigen. Der Besitzer erzählte mir, er habe 1992 die Bonnie als Wrack erworben und seitdem an der Fertigstellung gearbeitet. Sie sei fast fertig restauriert, nur die Elektrik fehle, Motor, Getriebe, Gabel, Räder, Magnetzünder, alles sei in einer „Fachwerkstatt“ (der Name sei hier verschwiegen) überholt worden. Das Ganze müsste nur noch zusammengebaut werden. Insgesamt habe er bereits 20.000DM in das Motorrad gesteckt. Als er auch noch erwähnte, dass auf Orginalität viel Wert gelegt wurde, stand fest, dass ein Besuch in Frankfurt noch am gleichen Tag nicht schaden könne.

Dort eingetroffen stellte sich heraus, dass die Angaben der Wahrheit entsprachen. Die Bonnie war tatsächlich noch komplett zerlegt, die erwähnten Hauptkomponenten restauriert, jedenfalls auf den ersten Blick, und in den Rahmen eingebaut. Für das darauf folgende Wochenende vereinbarten wir einen Termin, wo der Deal abgewickelt werden sollte. Vier Stunden sollte es dauern, bis alles aus dem Keller zusammengetragen und im VW-Bus verstaut war. Auf den zweiten Blick fehlten nur Kabelbaum, Hupe (obwohl 2 von einer Harley dabei waren), Gleichrichter und die orginalen „gechoppten Monoblocs“ mit der zentralen Schwimmerkammer. Letztere sollten angeblich sehr problematisch gewesen sein, so dass sie nach nur 2 Jahren von Triumph durch die normalen Monoblocs ersetzt wurden. Manche Besitzer sollen noch schneller gewesen sein und gleich auf die normalen Vergaser umgerüstet haben. Später wurden dann oft Concentrics eingebaut. Diese waren jeweils in alt und in nagelneu ebenfalls dabei, so dass ich erst mal fahren könnte. Ach ja, Brief fehlte auch, dafür gab´s aber eine KbA.

Wieder zu Hause wurden die Kisten erstmal eingelagert. Das nächste halbe Jahr verging mit Sichten des Schatzes, wobei schon gleich viele Kleinteile und Schrauben durch ihr Fehlen auf sich aufmerksam machten. Als nicht orginal wurden hintere Fußrasten, die Hebel am Lenker, und Rücklicht entlarvt und in einer – zu klein gewählten - separaten Kiste verstaut. Von Anfang an stand fest, dass die Bonnie wieder wie beim Verlassen der Werkshallen erstrahlen sollte. Die 12V-LiMa sowie die Morgo Zahnradpumpe gesellten sich in die Kiste dazu. 2002 passierte sonst nicht mehr viel, außer dass ich fehlende Teile bei Herbert (GLM) und Ace Classics orderte und auch fast alles bekam. Schwieriger sollten Vergaser, Hebel und Fußrasten zu beschaffen sein. Kabel und die englischen Verbinder dazu wurden bei Kabelschmidt bestellt, schlechte Erfahrungen mit „passenden“ Kabelbäumen hatte ich früher schon mal gesammelt. Später sollte der fertige Kabelbaum dann auch dort mit Stoff umwickelt werden.

Im Frühjahr 2003 ging es dann an den Zusammenbau. Gleich bei der Gabel gab’s Probleme, da die oberen Lenkerklemmen den 1“-Lenker einfach nicht aufnehmen wollten. Irgendetwas klemmte. Es stellte sich heraus, dass die Bohrungen der Lenkerklemmung zu eng zusammen saßen und beim Anziehen der Schrauben deren Gewinde am Lenker klemmten. Ab in die Kiste. Passenden Ersatz fand ich im ebenfalls übernommenen Altteilehaufen in Form einer alten verchromten oberen Gabelbrücke inkl. Klemmen. Entchromt, verzinkt, kunststoff-

beschichtet, festgestellt, dass Verzinktes nicht kunststoffbeschichtbar ist, entkunststoffbeschichtet, und lackiert, dauerte es 4 Wochen, bis der Lenker montiert werden konnte und das Fahrwerk rollte.
Beim Kauf war der Motor schon im Rahmen montiert, jetzt sollte das Getriebe rein. Bei genauerer Betrachtung des Motors fielen die dicken Silikonwürste (klares Silikon!) auf, nicht unbedingt ein Zeichen eines ordentlichen Zusammenbaus. Auf den beiliegenden Rechnungen fand ich auch keine neuen Pleuel, so dass der Motor trotz seiner 0 km wieder auf die Werkbank sollte. Bei Gero Gaschott wurde er dann zerlegt, wobei sich einige Überraschungen ergaben: Ventilfederspannung zu hoch, Anlaufen der Ventilteller an der Rockerbox, Achse Steuerrad falsch herum montiert (so dass nicht geschmiert), Nockenwellenbuchsen und Hauptlager falsch montiert usw. (die vollständige Liste ist gegen einen frankierten Rückumschlag bei mir erhältlich). Außerdem beschloss ich, die Verdichtung zu senken, waren doch 9,5:1 Kolben eingebaut, und die Kurbelwelle statisch zu wuchten. Beim Zusammenbau wurde noch der Zündversteller trotz des neuen Novotex-Rades auffällig, da er bestimmten Zahnradstellungen nach dem Verstellen auf Frühzündung nicht mehr automatisch zurückstellte. Nach einigem Rätseln wurde das Novotex-Rad als zu groß entlarvt, mangels Alurad ein normales Steuerrad aus Stahl modifiziert und stattdessen eingebaut. Trotz einiger Bedenken meinerseits hinsichtlich Laufgeräusch der Zahnräder hat sich dies bewährt. 6 Wochen dauerte die Überholung des überholten Motors. Im Rückblick hätte ich mir den Einsatz der 7:1 Kolben sparen können. Beim Auslitern ergab sich mit den neuen Kolben eine Verdichtung von 8,3, während die alten 8,8 ergaben, doch da war schon gebohrt und gehohnt. Das geöffnete Getriebe zeigte sich ebenfalls nicht von seiner besten Seite, so dass ich kurzerhand beschloss, das Getriebe meiner Thunderbird einzubauen (diese Baustelle wird vielleicht 2010 mal beschrieben). Als nächstes ging es an den Zusammenbau des Primärtriebes. Die Wellendurchführung durch den hinteren Primärdeckel zum Getriebe wurde analog der cleveren Lösung in meiner Polizei-Thunderbird umgebaut. Bei der Kupplung fehlte eine Stahlplatte außerdem würden die vorhandenen zum Rutschen neigen (>Kiste). Eine 6V-LiMa lieferte Fürst. Ritzel, Kette und Kupplungskorb passten ausnahmsweise. Auf der anderen Seite wurde noch eine neue Kolbenpumpe eingesetzt.

Für den Probelauf des Motors fehlte nur noch die Auspuffanlage. Zu montieren war diese nur unter Zuhilfenahme eines Schweißbrenners, der rechte Auspuffkrümmer musste etwa um 5° (!) nachgebogen werden. Später sollte dieser neu verchromt werden, doch dazu später. Der linke Krümmer schien zu kurz. Für den Probelauf reichte das aber erstmal. Dieser verlief unpoblematisch, Kopf nachgezogen, Ventile eingestellt, fertig.

Wieder mit dem Maschinchen zu Hause sollte es endlich mal ein Stück geben, aber beim Hauptständermontieren stimmte schon wieder was nicht. Der für diese Baujahre typisch lange Hebel am Ständer fehlte und außerdem war der Ständer zu kurz. Irgendein Vorbesitzer fand den Ständer so anscheinend schöner. Achim besorgte in England einen neuen reproduzierten Ständer, der allerdings auch zu kurz ausfiel. Beim zweiten Versuch, der erste war inzwischen durchs Säurebad marschiert, um anschließend in deutscher Qualität kunststoffbeschichtet zu werden, passte es dann besser. Allerdings ging das Hinterrad gerade so durchzudrehen. Im späteren Verlauf des Zusammenbaus sollte sich zeigen weshalb!

Inzwischen war es Juli 2003 und an ein Fahren in diesem Sommer war nicht mehr zu denken. Da ich zu diesem Zeitpunkt neue Reifen auf der TR6C brauchte, schienen die Metzler ME11/77 der Bonnie gerade recht, waren diese doch Anfang der 60er noch nicht existent. Dafür kamen zwei Avon (MKII vorne, Supreme hinten) drauf. Bis in den Winter hinein beschäftigte ich mich dann mit den Blech- und Anbauteilen. Einiges war irgendwann mal geändert worden und musste wieder in den alten Zustand zurückversetzt werden. Sogar an der neu lackierten Schwinge musste im eingebauten Zustand was abgeflext werden! Diese lässt sich nämlich nur ausbauen, wenn vorher der Primärkasten samt Inhalt und das Getriebe das Motorrad verlassen haben. Dies schien mir dann doch etwas aufwändig. Beim Kettenschutz wanderte das neue Nachbauteil in die Kiste, während der alte eingerissene zu

Einsatz kam, da er besser passte. Natürlich wurde er vorher geschweißt. Hier lackierte ich auch zum ersten Mal mit meiner Druckluftpistole ein Motorradteil mit Acryllack. Das Ergebnis überzeugte sogar mich. Einige Halter rund ums Heck der Bonnie wurden neu angefertigt, passte halt nicht, und zusammen mit Fußrasten und Bremshebel zum Kunststoffbeschichten gegeben. Das meiste Kopfzerbrechen bereitete mir die Symmetrie zwischen Auspuff, Schutzblech und Sitz. Bis heute ist das Thema noch nicht erledigt. Letztendlich hilft eigentlich nur die Anfertigung von eigenen Auspuffhaltern und damit der Einsatz der späteren Töpfe mit Gewindelöchern an Stelle der orginalen mit angeschweißtem Halter (kann man auch bei S.D. im Katalog nachlesen). Ungefähr im Oktober konnte ich dann auch endlich die orginalen gechoppten Monoblocs in USA bei Classic Cycle Spares (die den ganzen Rest der Cycle Hub Company übernommen haben) auftreiben. Orginale Fußrasten und die ultrararen 6V-Gleichrichter wurden auch gleich mitbestellt. Der Kabelbaum war mittlerweile auch fertig und konnte zum Ummanteln (zu Kabelschmidt) geschickt werden.

Nun war es auch an der Zeit den versauten Krümmer zum Verchromen zu geben. Vier Wochen später traf mich fast der Schlag, als ich das Ding abholen wollte. Die Oberfläche war zwar super, die Lötstellen, mit welchen die Reduzierstücke am Krümmer befestigt sind, nur noch lückenhaft vorhanden. Teilweise konnte man durchschauen. Also verhandelt und vereinbart, dass nachgelötet und neu verchromt wird. Wieder 4 Wochen später das gleiche Drama, allerdings hatte man mit dem Argument, die Krümmer würden langsam zu dünn werden, auf das gründliche Polieren vor dem Verchromen verzichtet. Ein erneuter Anlauf schied somit aus, hatte er doch zudem beschlossen, Altteile für Privatleute nicht mehr zu verchromen. Meine mitgebrachten 4 Felgen nahm er erst gar nicht mehr an. Wir einigten uns darauf, dass er die Kosten für die Krümmer, sollte ich Ersatz besorgen, übernimmt. Im Rahmen der Neubestellung erzählte mir dann Achim, dass ich wohl die 59er Krümmer hätte, die sich in den geschilderten Merkmalen von denen der Baujahre `60 bis `62 unterschieden. Nach 2 ½ Monaten waren dann die neuen Krümmer endlich da und konnten zur JHV in Bad Dürkheim übergeben werden.

Bis St.Martin klappte es mit der Fertigstellung nicht, musste ich vorher doch noch über den TÜV. Trotz des roten Sammlerkennzeichens benötigt man für den Eintrag im Fahrzeugschein den Brief oder eine Abnahme nach §21, die Vorraussetzung für die Erstellung eines Briefes. Der alte fehlte ja. Also rein in den Bus und die Bonnie zum TÜV gebracht. Der Prüfer zeigte sich gnädig, die Prüfung erfolgte im Bus im angeschnallten Zustand. Dies konnte ihn aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die vorliegende Kombination aus Motorrad, Baujahr und Reifen-/Felgenkombination keinem meiner mitgebrachten Dokumente (Kopie eines Briefes, Ersatzteilliste, Datenblatt von Norton Deutschland) entsprach. Als ich ihn dann schließlich überzeugen konnte, dass die T110, Bj. 1960, deren Reifenkombination bei mir drauf ist, „praktisch Baugleich“ mit der Bonnie ist, war die erste Hürde geschafft und gleich 4 verschiedenen Reifenkombinationen eingetragen. Doch die unterschiedlichen Nummern in kbA, Kaufvertrag und Rahmen sollten zeigen, wie kulant dieser Prüfer wirklich war! Laut Vorbesitzer als komplettes Motorrad gekauft und mit Bildern so auch dokumentiert, hat die Bonnie wohl mal einen Unfall oder einen Rahmenbruch erlitten. Der neue Rahmen ist dann rechts, wie es in Deutschland üblich ist, gestempelt worden, wobei dann die letzten beiden Stellen der Nummer (6 und 9) vertauscht wurden. Als Beweis akzeptierte der Prüfer schließlich das alte Typenschild, was ich zu Hause in der Schrottkiste fand.

Nun sollte nichts mehr im Weg stehen, um Deutschlands Strassen wieder unter die Räder zu nehmen. Einmal runter nach Bad Dürkheim und wieder zurück, schon stand fest, was nicht den Wünschen entsprach: LiMa lädt nicht und Motor geht nach Schiebebetrieb nicht in Leerlauf zurück. Dem ersten Problem rückten wir, ein Freund von mir ist Elektronikfreak, mit allerlei Hightec (u.a. Oszillograph) auf den Leib, um nach 4 Stunden festzustellen, dass der Lichtschalter, der gleichzeitig den Ladestrom „schaltet“, einen Regler gibt es nicht, einen Wackelkontakt hat. Beim Zerlegen stellte sich dann heraus, dass nicht ein Wackler schuld ist, sondern es sich bei dem Schalter

um den einer 70ccm BSA handelt. Auf der Veterama konnte ich den letzten „31784“ (hat jemand noch so einen?) bei Herbie ergattern. Schweigen wir über den Preis, aber es dürfte der letzte NOS in Deutschland gewesen sein. Hauptsache die LiMa lädt jetzt. Trotz stärkerer Birne als Hauptlicht liege ich bei knapp über Leerlaufdrehzahl satt im positiven Ladebereich. Gibt es eigentlich 6V-Zehnerdioden von Lucas? Nur gut, dass ich eine Hawker Trockenbatterie eingesetzt habe. Neben ihrer Unanfälligkeit gegen Vibrationen und Tiefentladung zeichnet sie sich außerdem durch eine hohe Überspannungsfestigkeit aus. Einer normalen Batterie würde man auf diese Art und Weise über kurz oder lang den Garaus machen.
Beim zweiten Problem steht die These im Raum, dass das Gemisch zu mager ist, warum, kann mir allerdings keiner sagen. Der Vergaser zieht keine Fehlluft, Hauptdüsen und Leerlaufdüsen wurden schon gewechselt. Ein erster Erfolg hat der Einbau von 2 ½ Schiebern gebracht, nachdem ich es schon mit 3er und 3 ½er probiert habe. Jetzt ist sie aber unten rum zu fett eingestellt, was sich in Form von Schieberuckeln äußert. Hier rüber gibt es vielleicht mal einen eigenen Artikel.

Bei einer meiner folgenden Probefahrten, ich war gerade aus dem Hoftor raus, schien mir der Öldruck doch etwas schwach auf der Brust zu sein. So 3 bar bei 2000 1/min, aber kein Anstieg beim Gasgeben. Also zurück und erstmal die Telefonseelsorge Gero angerufen. These 1, dass was mit dem Überdruckventil nicht stimmt, war nach entsprechendem Wechsel nach 10min ausgeschlossen. These 2, dass was mit den Bohrungen am Ventil nicht stimmt, hielt sich auch nicht länger. Also am besten den ganzen Timingdeckel mal abgemacht und festgestellt, dass der Simmering zur Kurbelwelle umgeklappt war. Auf Simmering wurde von jener „Fachwerkstatt“ umgerüstet, original befindet sich hier nur eine Buchse mit Wurfpassung. Die Überprüfung des Simmerings ergab, dass dieser nur bis 0,5bar zulässig ist. Einen zum tatsächlichen Öldruck passenden konnte ich dann innerhalb eines Tages in Mannheim auftreiben. Bis zum jetzigen Zeitpunkt hat mich die Bonnie nicht mehr im Stich gelassen. Nach Antreten im kalten Zustand fällt er Öldruck im Standgas von 6bar auf minimal 3 bar ab, wenn warm, und das nach wirklich flotter Fahrt, nun das, was man beim Einfahren eines 40 Jahre alten Maschinchens beim Einfahren als flott bezeichnet. Bei meiner TR6 geht der Druck schon mal so bis auf 1,5bar zurück.

Und was hat es nun mit dem Hauptständer auf sich? Bei einer meiner Probefahrten stellte ich fest, dass der Lenkkopf Spiel hat. Trotz des sorgfältigen Einbaus der Gabel, die Lager waren beim Kauf schon drin, kann das schließlich mal passieren. Also Heimgefahren und Nachgezogen. Bei der nächsten Fahrt wieder das gleiche. Nach nunmehr 5maligem Nachziehen scheint die Sache behoben. Wen erstaunt es da, dass das Hinterrad jetzt auch etwas mehr Bodenfreiheit hat?
Einige Kleinigkeiten stehen noch aus und die originalen Vergaser müssen auch noch gemacht werden. Das hält mich aber vom Fahren nicht ab, stellen sich doch bei jeder Fahrt wieder ein paar Sachen raus, die es abzustellen gilt. Der Motor läuft wirklich ziemlich ruhig, erst über 4000 1/min merkt man, dass im Rahmen ein englischer Twin arbeitet. Die Arbeit des statischen Wuchtens hat sich wirklich ausgezahlt. Bleibt nur zu hoffen, dass der Herbst noch ein paar schöne Tage bereit hält, bis das Salz dann das Fahren vereitelt.

Die erwähnte Kiste ist mittlerweile ziemlich voll, die Zahnradpumpe konnte ich schon verkaufen. Danke Oli. Wer noch was braucht, meine Telefonnummer ist ja bekannt.
Was haben wir gelernt? Einen Teilehaufen oder auch „basket case“ sollte man nicht kaufen, wenn man ein orginal getreues Motorrad wieder aufbauen möchte. Nun ja, bei einem baugleichen Modell (´60-´62) würde ich es vielleicht wieder so machen, weis ich doch nun, auf was ich achten muss. Bei ebay wurde Anfang Oktober eine 63er Bonnie in sehr üblem Zustand versteigert und nur das intensive Zureden meiner Frau und meines Seelsorgers Gero konnten mich davon abhalten, mit zu bieten. Das Ding ging dann für 784€ nach Holland weg. Bei einem solchen Angebot sollte man tunlichst darauf achten, dass es günstig ist – bei ebay war dies der Fall. Die Gefahr, dass vieles nicht passt und neu gekauft werden muss, ist hoch. Der Kaufpreisvorteil ist schnell aufgebraucht. Besser fährt man mit einer runter gerittenen Originalmaschine. Man sieht was

Sache ist und kann vieles wieder aufarbeiten. Dies ist unter Umständen zwar teurer als ein englisches Neuteil, man weis dann aber, dass es passt. Zum Beispiel sind deutsche Verchromungen weitaus besser als alles, was aus England an reproduziertem Zeug rüber kommt. Erst auf der Veterama konnte ich mich bei Herbie am Stand an einem verchromten vorderen Schutzblech (TR6C, 1971-72) davon überzeugen.

Euer **Michael**

Die Zukunft gehört den richtigen Männern/Frauen

Nach der Ära der Warmduscher, Sitzpinkler, Kekseintunker, Langsam-um-die-Ecke-Fahrern und Beckenrandschwimmer gehört die Zukunft wieder den richtigen Männern !!!

1. achtmannzelt-bei-sturm-aufsteller
2. an-tankstelle-raucher
3. bei-download-reset-drücker
4. bank-ohne-maske-überfaller
5. die-pille-durch-smint-ersetzer
6. nach-dem-kotzen-weitersaufer
7. ohne-publikum-stage-diver
8. nordpol-camper
9. nymphomaninen-befriediger
10. polizisten-duzer
11. peperoni-mit-tabasco-abschmecker
12. russenmafia-bescheisser
13. tanklastzug-ausbremser
14. sonnenfinsternis-ohne-brille-gucker
15. e-mail-vom-chef-ungelesen-löscher
16. geisterfahrer-überholer
17. hooligans-schupser
18. hochzeitstag-vergesser
19. ins-feuer-furzer
20. im-bett-erster-brüller
21. uhu-als-gleitmittel-nutzer
22. internet-aktien-käufer
23. stahl-ventilator-mit-finger-stopper
24. wein-mit-schnaps-verdünner
25. 3-liter-blutspender
26. stahlseil-bungeespringer
27. stromkasten-pinkler
28. trotz-sturmwarnung-segler
29. mit-dem-feuerzeug-in-tank-leuchter
30. persönlich-mafiaboss-schwuler-nenner
31. im-winter-ohne-griffheizung-fahrer
32. motorrad-barfuß-bremser
33. hells-angels-motorradlenker-verbieger

...aber auch die Zeiten der Vorwärts-Einparkerin sind vorbei.
Hier ist sie, die ultimative Liste der harten Frauen

1. Stadtplan-Begreiferin
2. Brad-Pitt-von-der-Bettkante-Stoßerin
3. Gumminoppenkondom-Käuferin
4. Abseitsregel-Erklärerin
5. Aufs-Männerklo-Geherin
6. Auto-der-Nebenbuhlerin-zu-Schrott-Fahrerin
7. Ohne-BH-Joggerin
8. Autorad-alleine-Wechslerin
9. Bodybuilder-Abblitzen-Lasserin
10. Chef-Verführerin
11. Im-Aufzug-Umzieherin
12. In-der-Sauna-Bückerin
13. Im-Stadtpark-Pinklerin
14. Kollegen-an-Po-Grabscherin
15. Mann-als-Beifahrer-Haberin
16. Mann-zum-Abwaschen-Zwingerin
17. Mit-Heißwachs-Bikini-Zone-Enthaarerin
18. Ohne-Vorspiel-Mögerin
19. Schwulen-Anbaggerin
20. Tequila-ex-und-hopp-Trinkerin
21. Türsteher-Abschlepperin
22. Zur Bundeswehr-Wollerin

CRAZY DAYS 2004

Trotz der geringen Teilnahme der 1. Crazy Days in Altengronau war uns klar, dass wir die 2. Crazy Days veranstalten wollten.

Nachdem wir im Winter den Termin und den Platz klar gemacht haben, konnten wir mit den weiteren Vorbereitungen anfangen. Den Termin legten wir auf den 27. 8. – 29. 8. (eine Woche früher als letztes Jahr). Den geeigneten Platz für die Party fanden wir in Ulmbach bei Steinau a.d. Strasse an der Grillhütte. Hier war viel Platz für unsere hoffentlich zahlreich erscheinenden Gäste. Nachdem auch der Ablaufplan mit den wichtigsten Punkten geklärt war, konnten wir die Flyer erstellen und mit dem Verteilen beginnen. Da wir bis zur Party genügend Zeit hatten und viele Veranstaltungen besuchten, konnten wir viele Einladungen verteilen. Auf Grund der großen Menge der Flyer, die wir unter das Bikervolk brachten bzw. der diesjährigen sommerlichen Ping-pong Wetterlage, wussten wir nicht, wie viele Biker in Ulmbach auf der Grillhütte einfliegen würden.

Der Termin rückte immer näher und wir wurden immer nervöser und ungeduldiger. Die Firma Scorpion-Webdesign von Roger sponserte einen 3x1m großen schwarzen Banner mit unserem Logo.
Auf Grund der Wetterlage im August hatten wir große Sorge, dass die Party sprichwörtlich ins Wasser fallen könnte.

Alle Vorbereitungen (z.B. Genehmigungen, Getränkehandel, Verpflegung, Tombola, Ausfahrt usw.) waren getroffen. Das Partywochenende konnte kommen. Am Freitag trafen wir uns alle um 10^{00} Uhr an der Grillhütte, um mit den Aufbauarbeiten zu beginnen. Nachdem die Pavillons, Grillecke, Theke, Feuerstelle, Schilder aufhängen, Musikanlage und last but not least die Burnoutplatte aufgebaut hatten, konnte die Party beginnen. Auch dieses Jahr hatten wir wieder einen Reifenhändler vor Ort organisiert. Unsere Befürchtung mit dem Wetter sollte sich leider bewahrheiten. Ab ca. 15^{00} Uhr hat es, bis auf kurze Unterbrechungen bis Sonntag Nachmittag durchgeschüttet. Schon während dem Aufbau konnten wir die ersten Gäste mit unserem eigenen Spezialpartyschnaps begrüßen. Unser TMOC-Kollege Peter traf mit seiner Bonnie und Heike als Erste ein. Der Regen wollte einfach nicht aufhören, wir ließen uns aber nicht die Stimmung für die angefangene Party vermiesen. Am Abend trafen noch Gäste aus Schweinfurt und Aschaffenburg ein. Später bekamen wir noch Besuch von einigen Freunden. Unser Hinkleyschrauber Christian konnte es sich erfreulicherweise auch nicht nehmen lassen, am späteren Abend schon mal auf einen Freitagsbesuch vorbei zuschauen. Trotz Wetter ließen wir uns die Partystimmung nicht nehmen. Nachts kam dann noch die Dorfjugend aus den nachbarlichen Baubuden vorbei, um mit uns bis in den regnerischen Sonnenaufgang ausgelassen zu feiern. Am Freitag konnten wir trotz beschissenem Wetter ca. 20 Gäste mit unserem hauseigenen Partyschnaps begrüßen.

Den Samstagfrüh begannen wir mit einem original englischen Bikerfrühstück (Toast, Spiegeleier, Speck, Bohnen, Marmelade, Kaffee und Tee). Igel, Kaktus und Stift bereiteten ihre Ladys für die Burnouts vor. Der nicht aufhörende Regen senkte doch langsam unsere Stimmung und es wurde uns irgendwie klar, dass

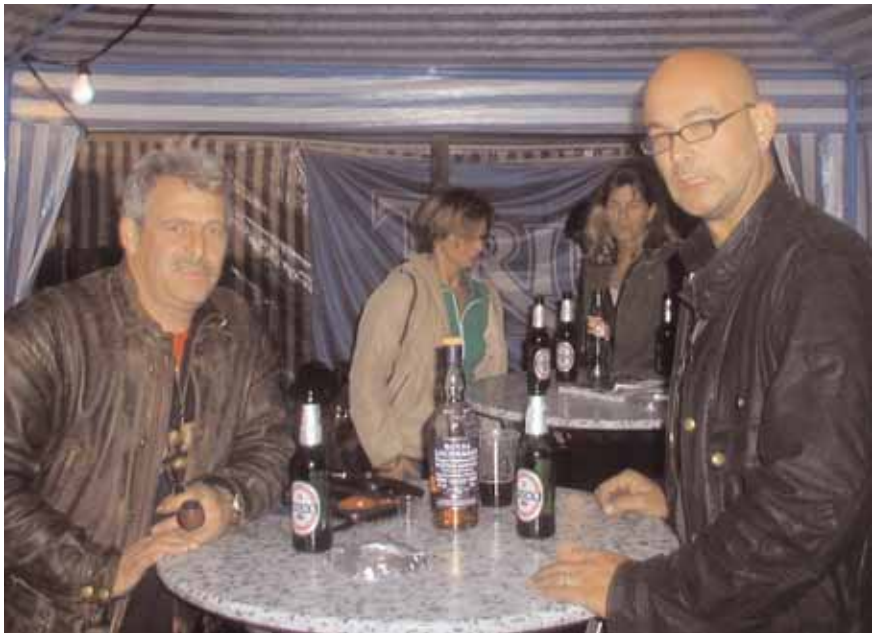
wegen dem schlechten Wetter doch nicht so viele Gäste anreisen werden, obwohl doch einige Anmeldungen erfolgt sind. Trotzdem bauten wir unsere Tombola mit über 70 interessanten Preisen auf. Die Ausfahrt viel auf grund der Wetterlage sprichwörtlich ins Wasser. In Zusammenarbeit mit dem örtlichen Triumphhändler (Hinkleys) Stefan Druschel hatten wir noch eine kleine Ausstellung von neuen und alten Triumphrennmaschinen geplant, die wir aber auch kurzfristig abgeblasen haben. Am Nachmittag trafen dann nach und nach die Gäste von weiter weg ein.

Wir freuten uns besonders über den Besuch von Carsten, Hans und Helmut, die den Weg wiedereinmal zu uns gefunden haben. Stefan Druschel kam mit seinen Crosser-Kollegen unerwartet aus allen Himmelsrichtungen und Büschen für einen Besuch eingeflogen. Zur Freude des Reifenhändlers, versuchten sich einige unerschrockene Crosser gleich mit Ihren Crossbikes auf unserer Burnoutplatte. Der Wettergott hatte Erbarmen mit uns, und ließ für einige Stunden die Regenwolken verschwinden. Das Lagerfeuer prasselte, die Lose der Tombola waren schnell ausverkauft. Wir konnten sogar eine Abordnung von Triumph-Deutschland unter unseren Gästen begrüßen. Unsere „Burnoutgang“ mit Kaktus, Igel und Stift ließen zwischendurch immer wieder mal etwas Gummi auf der Platte zurück. Die Pokale für die weiteste Anfahrt, schönste Triumph, älteste Triumph und ein Sonderpreis verteilten wir nach einer kurzen Ansprache von Roger. Den Pokal für die weiteste Anfahrt (Frau) konnten wir aber leider nicht vergeben. Stefan Druschel von Super-Bike-Box kam dann doch noch mit seiner Triumphrennmaschine (Daytona 595), auf der er bereits mehrfach 1. Plätze bei nationalen und internationalen Rennen einge-

fahren hat. Die Nacht brach herein und wir machten die CRAZY DAYS zum Programm. Die Burnouts kamen jetzt immer in kürzere Abstände. Kaktus legte immer heißere CDs ein und man feierte zu guten alten Rock'N

Roll vom Feinsten. Die Stimmung stieg nach und nach stetig an. Nach einigen verrückten Feuerspuckaktionen von Roger und Stift ließ die Burnoutgang pünktlich zu Mitternacht ihre Reifen zu platzen. Wer jetzt noch nicht da war, hat etwas verpasst. Die Gäste standen oder tanzten auf den Tischen zu den Hits von AC/DC, Little Richard, Led Zeppellin, Rolling Stones, Doors und James Brown und viele andere Rockgiganten.

Langsam wurde es wieder hell und die Gäste krochen in ihre Schlafkojen. Einige feierten gleich bis zum Frühstück durch. Um Punkt 8.00 Uhr hat uns Roger wieder mit seinem leckeren englischen Bikerfrühstück geweckt. Pflichtbewusst ließ er es sich natürlich nicht nehmen, die Gäste mit standardgemäßen „THE WALL" von Pink Floyd aus den Lautsprechern zu wecken. Nach einem gemütlichen und reichhaltigen Frühstück brachen die Gäste nach und nach auf, um ihre Heimreise anzutreten. Wir bauten zügig alles wieder ab. Als wir um ca. 15^{00} Uhr fertig waren, brach die Sonne durch die Wolken, und erstrahlte im vollen Glanz. Hätten wir den Termin von letztes Jahr nur beibehalten. Am darauffolgenden Wochenende strahlte die Sonne übers ganze Wochenende.



Im Nachhinein möchten wir uns noch bei folgenden Firmen als Sponsoren für die Tombola bedanken.

Fa. Southern Division aus München
Fa. Louis
Fa. SOS-Motorradbekleidung aus Gelnhausen
Fa. Götz-Motorsport
Fa. HeinGericke
Fa. Eigenbrod aus Mottgers
Fa. Total
Fa. Motul Deutschland
Fa. Krack aus Sterbfritz
und natürlich Orion.

Ein besonderer Dank geht an die Fa. Super-Bike-Box von Stefan Druschel, die uns mit zahlreichen Merchandisingartikel wie z.B. Triumphfahnen, -prospekte, –schilder und Preise für die Tombola tatkräftig unterstützte.

Wir würden gerne wisse, wie viele Biker bei schönen Wetter wohl gekommen wären. Das werden wir aber niemals erfahren. Dieses Jahr konnten wir ca. 50 Gäste aus Deutschland am ganzen Wochenende bei unseren CRAZY DAYS begrüßen. Eins ist sicher, die 3. Crazy Days werden folgen, aber sehr wahrscheinlich nicht 2005. Wir werden Euch aber sicherlich rechtzeitig mitteilen, wann die nächsten „verrückten Tage“ stattfinden. Wer sich gerne einen Eindruck von den diesjährigen CRAZY DAYS machen will, finden auf unserer Homepage ***>www.triumphrider.de<*** eine große Anzahl von Bilder. Natürlich haben wir aber trotzdem schon einige Aktivitäten für 2005 in Planung. Alle weitere Infos und Termine von uns findet Ihr auf unserer Homepage. Vielleicht wollt Ihr auch einfach mal auf unseren Stammtisch besuchen. Der Stammtisch findet jeden 1. Dienstag im Monat in Volkers im „Cafe Volkers“ statt. Einfach kurz durchrufen.

Triumphalen Gruß
TRIUMPHRIDER
STAMMTISCH RHÖN

Heute zu Gast bei ...

Dezember. Wir befinden uns auf einer Autobahn. Streckenweise geht es nur noch im Schritttempo weiter, weil eine geschlossene Schneedecke vorherrscht. Ansonsten pflügen wir durch eine Mischung aus Schneematsch und reichlich gesalzenem Wasser, das durch die Fahrbahnrinnen talabwärts läuft. Den ganzen Tag fahren wir mit Licht, denn es ist grau und dunkel, und es ist ein Schneetreiben ohne Ende. Auf halbwegs freier Strecke sausen wir mit 140 km/h durch das winterliche Deutschland, denn wir haben einen Termin. Und ausgerechnet an diesem Tag den reinsten Wintereinbruch.

Man kann es schon erahnen, dies ist keine rechte Motorradgeschichte. Wer außer einem Waghals fährt auch schon bei so einem Sauwetter auf der Autobahn mit diesem Tempo seine Lady spazieren? Nein, Mutters Fiesta muss für diese Tour herhalten, aber wir sind in Sachen Triumph unterwegs. Nobody knows (selbst ich nicht), dass dies einmal Stoff für eine kleine – oder wer weiß: größere?) Serie sein wird, dass ich einmal Zeit habe, für diese Clubzeitung was zu schreiben.

Wenn mein damaliger Beifahrer diese Zeilen liest, kommen bestimmt lange zurückliegende Erinnerungen. Von selbigem stammt auch die Devise, dass das Innenleben eines Triumph-Motors erst mal zu Tage befördert werden müsse (hört nicht auf ihn, fahrt lieber aufmerksam...). Und so steht meine Bonnie, eine T 140 E, mein erster fahrbarer Untersatz überhaupt, mit zerrissenem Motor in einer Garage seit was-weiß-ich-wievielen Monaten, denn ich muss viel arbeiten und 4x die Woche zum Abendgymnasium. Wer einen solchen Tagesablauf mal hatte, weiß, was da noch an Zeit für eine pflegebedürftige Lady übrig bleibt. Richtig, theoretisch gar nix mehr.

Und während wir ewig weiter fahren, denke ich darüber nach, wie ich aus der Misere kommen könnte, keine Zeit zu haben, mir Fachkenntnisse anzueignen, kein Geld für Fachliteratur und noch weniger für eine Motorrevision in Auftrag geben zu können. Dazu horrende Versicherungsprämien, denn – ich lasse die Katze ein Stück weit aus dem Sack – wir befinden uns in den Mitte 80-ern, als für eine lumpige 50 PS-Triumph bei 100 % fast 1.000 Mark im Jahr weg sind.

Die Fahrt zieht sich und zieht sich, denn allenthalben sind Unfälle und Staus zu beklagen. Erst am späten Nachmittag, die Dunkelheit zieht bereits herauf, erreichen wir unseren Zielort. Winterlich zieht sich die gesuchte Straße einen Berg hinan. Dann erkennen wir die Hausnummer unseres Ziels. Keine Ahnung, wie hoch wir jetzt sind, ist auch schon lange her. Über eine schmale Treppe und einen kleinen Steg erreichen wir die Eingangstür.

Und dann gibt es ein großes Hallo, denn wir sind bei unseren „Haus- und Hoflieferanten“, wie wir sie nennen, die wir zufällig per Telefon kennen gelernt haben, und die auf die Anfrage nach einem speziellen Abzieher sogar so freundlich gewesen sind, uns den ihrigen aus der Werkstatt kostenlos ein paar Tage zur Verfügung zu stellen (das waren Zeiten!), sogar völlig unbekannterweise!

Trotz der wenigen Zeit, die uns zum Verbleiben zur Verfügung steht, unterhalten wir vier uns prächtig, und ich sammele schnell noch ein paar Eindrücke über die urige Stube mit dem Kanonenofen, der knisternd eine wohlige Wärme verströmt, sodass man gar nicht mehr heim möchte, und am liebsten seinen Job an den Nagel hinge und selber Triumph-Händler werden will. Ich brauche keine Glaspaläste, keine Motorshows oder ähnliches. Dieses kleine Stück heile Welt, dieser Wechsel von den Einkaufszentren der Metropolen in die friedvolle Ländlichkeit mit knarzendem Holzboden, das ist das i-Tüpfelchen, das zu unserem Hobby gehört und das ich nicht missen möchte. Und die will ich hier ein wenig näher bringen.

Wir wollen dabei nicht vergessen, dass der Händlerjob zuweilen ein knochenhartes Geschäft sein kann. Gerade in den 80-er Jahren gerät die Ersatzteilqualität aus England zur wahren Geduldsprobe. Bei mir letztlich

für 8 Jahre sogar zur Hobbyaufgabe. Aber für diesen Moment glaube ich, können wir das alle ein wenig vergessen.

Schade ist, dass wir nicht länger bleiben können, sondern wieder nach Hause müssen, den weiten Weg. Nicht passende Teile werden durch andere ersetzt, in der Hoffnung, dass es wohl diesmal passen würde, und von meinem Weihnachtsgeld werde ich mit meiner ersten Barbour-Jacke standesgemäß eingekleidet. Nur das Ersatzwachs ist –o Frevel!- von Belstaff, doch das Etikett wird extra so ungeschickt zugehalten unter dem Treueschwur, dass es hundertprozentig von Barbour sei, dass wir uns halb tot lachen. 250 Mark kostet die Jacke, und ich habe sie heute noch, und sie passt noch. Sieht zwar etwas mitgenommen aus, aber dafür, dass sie im Laufe der Jahre auf zahlreichen Treffen als Fußmatte, Kopfkissen oder Moppetgarage bei Regen gedient hat, und ich bestimmt schon einen Zentner Mücken herausgeschüttelt habe, kann man von echter Qualität sprechen. Ein wenig eingegangen ist die Jacke– nicht dass jemand meint, ich sei fetter geworden...

Schade ist auch, dass ich keinen Fotoapparat dabei habe. Ich kann es daher nicht fotografisch untermalen. Es kommt ein Foto aus dieser Zeit dabei, das muss für heute genügen.

Die Idee, mal über meine Händlerbesuche zu berichten, kam erst viele, viele Jahre später. Heute hab' ich damit angefangen. Ich möchte ganz bewusst keine Wertung für die Händler abgeben. Das war in frühen Jahren schon Gegenstand dieser Clubzeitung. D.h., wenn ich nichts darüber schreibe, wie das Geschäftliche abgelaufen ist, heißt das nicht, dass es schlecht war. Und wenn ich mal den einen oder anderen besonders hervorhebe, heißt das ebenfalls nicht, dass die anderen schlecht waren. Ich war mal hier und mal da, und habe meine Eindrücke gewonnen, nicht nur für die, die dort auch verkehren, sondern auch für diejenigen, die sich mit dem Gedanken tragen, sich eines Tages für das Hobby des Britmoppetreitens interessieren zu wollen; ein Händlerbesuch gehört unbedingt dazu.

Ich möchte aber erst am Ende der Story erzählen, wo ich war. Das behalte ich so bei.

Heute waren wir bei Wolfer und Meyer in Ravensburg. Den Laden gibt es nicht mehr, aber ich habe durch Max Frey erfahren, dass es sie noch „gibt". Jungs, ich hab' Euch nie vergessen, seid herzlich gegrüßt! Meine alte Bonnie ist zwar verkauft, aber sie steht in Luftlinie nur ca. 10 Meter in einer anderen Garage bei just jenem Beifahrer von damals. Das Foto möchte ich Euch nicht zeigen, denn dann werd' ich immer traurig – sie läuft nicht mehr und man kümmert sich nicht. Lieber eines aus ihrer „lebendigen" Zeit...

Um es zu sagen wie Ihr damals: Tschüsle ade!

Euer **Michael Kempf (Mitch)**

TRIUMPHTREFFEN ST. MARTIN

Am 31.August war unser Club von Triumph Deutschland zu einem Treffen eingeladen. Stattfinden sollte dies in der tiefsten Pfalz, in St. Martin, also ganz in meiner Nähe. Gegen Mittag trafen George, Alex, Klaus und Walter halb durchgegart bei mir ein. Nach einer kurzen Pause und einer Erfrischung ging es weiter nach St. Martin. Schöne Strecken waren an diesem Tag nicht mehr eingeplant, bei 30°C im Schatten wollten wir so schnell wie irgend möglich ankommen.

Oliver erwartete uns schon, war er doch früher mit seiner Freundin angekommen, um das Hotel zu beziehen. Später trafen dann auch noch alle bekannten Gesichter aus der Rhön ein.

Triumph Deutschland hatte für diesen Tag ein Programm aufgestellt, das keine Langeweile aufkommen lassen sollte. Doch erst einmal galt es, die vielen Triumph´s unter die Lupe zu nehmen und nach altem Eisen Ausschau zu halten. Unter ca. 100 Hinckley´s fanden sich 4 alte Ladys, im Laufe des Tages sollte noch die ein oder andere dazu kommen. Gegen 15^{00}Uhr sollte die Rundfahrt starten, was auch endlich nach elendlich langen 15 Minuten in der Sonne passierte. Angesagt war eine 30km Tour durch die Pfalz, nicht angesagt war, dass man Gefahr laufen sollte, seinen Motor zu ruinieren. Im Schneckentempo ging es bis nach Edesheim und wieder zurück nach St. Martin. Was man unter normalen Bedingungen locker in einer halben Stunde schafft, wurde durch die Führer auf über eine Stunde ausgedehnt. Überholen war verboten, wie hätte das auch ausgesehen, wenn wir den neuen Triumphs davon gefahren wären? Wieder zurück stand als nächste Attraktion eine Präsentation der neuen Thruxton, gesponsert durch Playboy auf dem Programm. Wieder Erwarten hochgeschlossen räkelten sich dann zwei Playmates vor dem Objektiv eines Profiphotografen auf dem Leder der Triumph, um sodann das Feld uns Fotoamateuren zu überlassen. Parallel zu allen Veranstaltungen fand auch eine Vorstellung der neuen Rocket3 statt. Ausgebucht bis auf die vorletzte Tour gelang es mir per Verlosung doch noch eine Maschine zu ergattern. Ausgesucht hatte man eine der kleinsten Strassen im Umkreis von St. Martin, was im Angesicht von über 300kg Lebendgewicht (leer) anscheinend allzu großen Übermut dämpfen sollte. Dies

gelang in meinem Fall auch sehr gut, war ich doch nicht darauf erpicht, den Riesenhobel in die

Ecke zu schmeißen. Lange Rede kurzer Sinn: Diese Triumph ist so schwerfällig, als hätte einer bei unseren alten Dingern den Lenkkopf mit 100Nm angeknallt. Zudem kracht das Getriebe bei jedem Schaltvorgang so sehr, als hätte man zehn Gummikühe auf einmal unter

sich. Auf Nachfragen, ob dies normal sei, erhielt ich die Antwort, dass sich das Getriebe, was auf Grund des großen Drehmoments von 200Nm ein „ganz besonderes Getriebe“ sei, erst noch einlaufen müsse. Na denn. Richtig ist, dass das Drehmoment wirklich wahnsinnig hoch ist. In jedem Gang, auch im letzten Gang, zieht es einem bei spontanem Gasgeben die Arme lang. Allerdings wird jede sportliche Ambition sofort durch die Sitzhaltung, die mich irgendwie an eine medizinische Untersuchung erinnert, im Keim erstickt. Für kleine kurvige Strassen sollte man auf jeden Fall bei unseren alten Ladys bleiben.

Gegen 18^{00}Uhr packten dann die ersten Händler ihre Sachen, die meisten Tagesausflügler hatten vorher das Terrain schon verlassen. Gleiches galt für meine Begleiter, die allesamt am gleichen Abend wieder zu Hause sein wollten. Auch ich beschloss daher das Feld zu räumen und mit einem Freund (auf Norton) noch eine Tour bei nunmehr vernünftigen Temperaturen, durch

den Pfälzer Wald zu machen, während Igel, Roger, Kaktus und die anderen sich auf die gegen 21^{00}Uhr beginnende Lifeband einstimmten.

Euer **Michael**

THRUXTON 900

Thruxton ist heutzutage eine wenig fast vergessenes Großbritannien. Doch im Jahre 1969 gab dieser für seine schnelle und flüssige Streckenführung bekannte Kurs einem ganz besonderen Rennmotorrad von Triumph, der T120R Bonneville, ihren Namen. Bei den legendären Thruxton 500,einem Langstreckenrennen über 500 Meilen, schaffte die T120R nämlich das Kunststück, den ersten, zweiten und dritten Platz zu erobern.

Die Thruxton-Modelle von damals mit ihren getunten Motoren und der schnittigen Linienführung waren im Prinzip Rennmotorräder für die Straße, die die damaligen sportlichen Straßenfahrer in ihren Bann zogen. Mehr als dreißig Jahre danach besitzt dieser Mix aus ursprünglichem Motorradfahren und feiner Café-Racer-Linienführung nach wie vor eine fast magnetische Anziehungskraft. 2004 ist die Zeit reif für eine aktuelle Neuauflage der Triumph Thruxton 900 um eine neue Generation Motorradfahrer zu beflügeln. Für den Einsatz in der neuen Thruxton 900 wurde der luftgekühlte 790cm3 Paralleltwin der Bonneville auf 865cm3 aufgebohrt, schärfere Nockenwellen, neue Vergaser und Megaphon- Schalldämpfer bescheren mehr Leistung und Drehmoment übers ganze Drehzahlband – der Thruxton 900-Twin bringt es auf standesgemäße 70 PS bei 7250 U/min, das maximale Drehmoment von 72 Nm liegt bereits bei 5750 U/min an. Den neuen, sportlichen Look vervollständigen polierte Kurbelgehäusedeckel, ein geteilter Stummellenker und zurückverlegte Fußrasten.

Längere Federbeine und eine überarbeitete Telegabel mit einstellbarer Federvorspannung verschaffen Federung wie Dämpfung einen größeren Arbeitsspielraum, die schärfere Lenkgeometrie fördert ein leichtfüßigeres Handling. Eine Zweikolbenzange mit schwimmend gelagerter Einzelscheibe vorn verrichtet eine kräftige, gleichwohl jederzeit sensibel dosierbare Verzögerungsarbeit.

Dank des soliden Doppelschleifen-Stahlrohrrahmens mit stabiler Zweiarmschwinge lässt sich das höhere Motorenpotenzial ohne Reue auskosten, mit den gestiegenen Anforderungen wird das Chassis spielend fertig. Den letzten Schliff verleihen der Thruxton 900 ein verkürzter vorderer Kotflügel und ein klassisch geformter Sitzhöcker, beides betont den traditionellen Café-Racer-Stil nachdrücklich.

Unterstrichen wird die klare Linienführung von den beiden Farbvarianten Jet Black und Sunset Red, ein „Chequered Flag -Emblem auf dem Tank und silberne Radabdeckungen verfeinern die Optik. Die Thruxton 900 vermittelt Fahrspaß pur, ein anderes Entwicklungsziel gab es nicht. Wobei nicht nur der für Triumph geradezu magische Name eine vergangene Ära konserviert.

– Das Motorrad selbst wirkt heute noch genauso aufregend wie damals.

Walter

SPEED TRIPLE 2005

Modelländerungen 2005: - Überarbeiteter Motor mit größerem Hubraum (1050 cm³) - Neues Fahrwerk mit Upside-Down-Gabel, radial montierten Bremszangen, überarbeiteter Schwinge und hoch gelegten Endschalldämpfern - Neue Farbvariante Neon Blue mit Scorched Yellow

Im Motorradbereich ist es wahrlich nicht leicht, Kultstatus zu erlangen. Doch schon beim ersten Auftritt vor mehr als zehn Jahren hat die Speed Triple genau das erreicht. Manche Dinge treffen eben auf Anhieb den Nerv, wie der gelungene Mix aus Triple-Power, sportlicher Agilität und aggressivem, puristischem Look der Speed Triple beweist. Ihrem einzigartigem Charisma sind Fahrer aller Kulturkreise dieser Welt verfallen, außerdem werden ihre herausragenden Fähigkeiten nahezu jeder Situation gerecht – vom „Show Off" in der Stadt bis zum engagierten sportlichen Ritt.

2005 erweckt Triumph die Legende neu zum Leben, mit verschärftem und verfeinertem Erbgut. Frisch vom Zeichenbrett kommt ein 1050 cm3 großer, von einer elektronischen Kraftstoffeinspritzung gefütterter DOHC-Dreizylinder mit sattem Drehmoment aus dem Drehzahlkeller, einer druckvollen Mitte und beeindruckender Leistungsfähigkeit: 130 PS bei 9100 U/min und eine Drehmomentspitze von 105 Nm bei 5100 U/min sprechen für sich.

Doch es geht um mehr, als pure Kraftmeierei. Stets hat das Augenmerk der Triumph-Entwickler auf Fahrbarkeit und beherrschbarer Kraftentfaltung gelegen und so zeigt sich der neue Motor überarbeitet mit einem neuen, leichter schaltbaren Getriebe, einem Schaltgestänge, das die Schaltarbeit vereinfacht, sowie einer Kupplung mit Ruckdämpfer, die das Spiel im Antriebsstrang weiter minimiert. Natürlich ohne den knorrigen Charakter des Dreizylinders zu verfälschen, der seit jeher die Anhänger der Speed Triple fasziniert. Kurbelgehäuse und Motordeckel sind mit Schrumpflack überzogen, was zusammen mit versteckt verlegten Leitungen die kraftvolle Ästhetik des Dreizylinders hervor hebt.

Um diese Kraftquelle herum wurde ein neues Fahrwerk konstruiert: Der verwindungssteife Alu-Rahmen mit handlicher Lenkgeometrie sichert hohe Neutralität bei unbeirrbarer Stabilität. Die voll einstellbare 45 mm Upside-Down-Gabel und das Zentralfederbein piggyback reservoir wurden speziell für die neue Speed Triple entwickelt, wodurch bestes Fahrverhalten resultiert.

Ebenso dürfte das Paar radial montierter Vierkolben-Festsattelzangen mit 320 mm großen schwimmenden Bremsscheiben ein neues Kapitel in Wirkung und Dosierbarkeit aufschlagen.

Fünfspeichenräder, die charakteristische und neu gezeichnete Einarmschwinge sorgen für die entsprechende Optik. Zwei hochgelegte End-

schalldämpfer mit ovalem Querschnitt bilden das akustisches Gegenstück zum typischen „Ansaugröcheln“.

Neben dem muskelbepackten Motor und dem feinen Fahrwerk macht das gewagte Styling der Speed Triple einen Großteil ihrer Faszination aus. Gewürzt mit zahlreichen Bauteilen aus Edelstahl und gebürstetem Alu setzt die Speed Triple neue optische Maßstäbe. Das alles strahlt jene muskulöse Attitüde aus, die sich vor allem in Südeuropa besonderer Beliebtheit erfreuen wird. Die Speed Triple wirkt beeindruckend minimalistisch - wie um den Motor herum gebaut, trifft damit auch den deutschen Geschmack. Auch die Details verdienen eine besondere Aufmerksamkeit: Das LED-Rücklicht und Klarglas-Blinker ergänzen optisch die beiden Frontscheinwerfer, die schon immer ein Kennzeichen des unverwechselbaren Speed Triple-Stils waren. Neue Instrumente bieten einen analogen Drehzahlmesser mit programmierbarem Schaltblitz, Turenzähler und einen digitalen Tachometer. Drei Farbvarianten stehen zur Verfügung: Jet Black, Neon Blue und Scorched Yellow. Wie üblich bietet ein reichliches Originalzubehör die Möglichkeit – nicht nur – kosmetischer Ergänzungen. Im Triumph-Zubehörkatalog findet sich darüber hinaus ein Gepäck-System.

Die neue Speed Triple ist bedienungsfreundlicher, gleichzeitig schärfer und viel, viel stärker geworden. Die Legende geht weiter.

Walter

Dates of event 2005

Only the events mentioned below are qualifying for the rally challenge.

TOCN
2, 3, 4 April: Spring Rally, Amsweer
4, 5, 6 June: Trumpettreffen, Friesland
9, 10, 11 September: Amelandtreffen

TOMCC-Belgium
24, 25, 26 June: T-days, Westouter

TOMCC-UK
13 – 16 May North Wales
1, 2, 3 July: Thunderbird Rally, Oswestry
22, 23, 24 July: Bexley Branch Rally
23, 24, 25 September: Concord Rally, Weston-Super-Mare

TMOC-Germany
8, 9, 10 July: Sommertreffen Frankfurt Area

TOMCC-Sweden
12, 13, 14 August: Brittania Rally
27 August: Skånska Anglofilrallyt
July: Summer Camp in Ramkvilla (one day event)
Fall: Hinckley Skåne, Late fall run (one day event)

TOC-DK
20, 21, 22 May: Maribo Camping event (date to be confirmed)
19, 20, 21 August: Brittania Rally

TOMCC-Norway
1, 2, 3 July: Brittania Rally

Triton Club
17, 18, 19 June, Burgundy Rally, Sologne

TOMCC-NZ
4, 5, 6 February National Rally Pukekohe

Other Rallies Qualifying for the Challenge
29, 30, 31 July: Albion Rally Denmark,

Mannheim 2004 Veterama

– oder der Triumph Preisspiegel

Am zweiten Wochenende im Oktober öffnete die Veterama auch dieses Jahr wieder die Tore für Freunde des rostigen Eisens. Dank des strömenden Regens am Freitag war es dem Besucher vergönnt, den chemischen Vorgang des Oxidierens live zu beobachten.

Als ob die Mitglieder des TMOC dieses Wetter vorhergesehen hätten, konnte ich sowohl kein bekanntes Triumph-Gesicht vor Ort ausmachen, noch hatte sich jemand im Vorfeld bei mir gemeldet. George sei hier mal ausgenommen, der auf Grund von Bedienungsproblemen mit seiner Triumph am Sinsheimwochenende nicht teilnehmen konnte. Angespornt durch den „sensationellen“ Fund im letzten Jahr, lies ich mich nicht abschrecken und stand schon freitags um 16[30]Uhr zur Jagd bereit auf dem Veteramagelände. Eine gleich in Eingangsnähe stehende Tiger 750ccm, Bj. ca.'75-`77 (Zustand 3, VHB 3999.-€) verhieß erneut eine erfolgreiche Teilnahme. Bei diesem Eindruck sollte es aber bleiben. Bis Samstag Nachmittag durchkämmte ich die ganze Motorradabteilung und den Auto/Motorrad-Gemischtwarenladen, ohne dass meine Kaufgelüste angeregt wurden. Wäre da nicht eine Nabe gewesen, die mir vor meiner Nase weg geschappt wurde, und ein schon verkaufter PreUnit-Motor gewesen, hätte ich doch glatt das zukünftige Fernbleiben dieser Veranstaltung beschlossen. Zwar harrten Achim und Herbert freitags im Regen dank wärmender Tropfen tapfer aus, ansonsten waren aber nicht viele Stände mit Triumph-Teilen zu entdecken. Nur ein paar bekannte Gesichter mit Kisteninhalten, die vor zwei Jahren schon zu durchwühlen waren, und ein paar neue Gesichter, die sich Garagenschätze vergolden lassen wollten. So wurde mir eine 69er Vorderradnabe für 400€ (!) offeriert.

Entgegen dem Teileangebot sah es bei den Komplettmaschinen etwas besser aus als in den letzten Jahren, das Angebot war aber bis auf eine Tiger Cub (Zustand 3-4, 2000€) auf die 70erJahre beschränkt. Bei allen Maschinen bewegten sich die Preise zwischen stolzen 4.000 bis 4.800€, richtig gute Maschinen im 2er Zustand und besser waren aber nicht dabei. Bei den meisten Maschinen war noch einiges zu machen oder auszutauschen. Ach ja, eine ca. 77'er Bonnie ging für 2.300€ bei einem Händler weg. Schutzblech, Fußrasten und ein paar Kleinteile fehlten, ansonsten sah die Lady ganz passabel aus. Laut dem Verkäufer habe er sie unter anderem in den USA gefahren und dann mit rüber gebracht. Die letzten Jahre habe sie auf seinem Dachboden verbracht. Eine 5T, angeblich Bj. 51, aus Indien stammend, war am gleichen Stand für 3.800€ ebenfalls zu haben. Viel zu viele

provisorisch geschweißte Teile, die Trapezgabel und die falsche Motornummer – wahrscheinlich in Indien passend gemacht – ließen meine Nackenhaare sich sträuben. Alte Erinnerungen an einen beinahe Deal mit 2 Sri Lanka T100 in ähnlichem Zustand, der für in Summe 5.500DM über die Bühne gehen sollte, ließen dieses Angebot doch etwas überteuert erscheinen.

Mit Kleinteilen von Achim und Herbert im Sack verließ ich gegen 15^{00}Uhr das Gelände, hoffend, dass die nächste Veterama etwas mehr für uns Triumphfahrer bietet.

Euer **Michael**

P.S. Auf Grund des vielen Regens am Freitag, ließen es sich einzelne Oldtimer- und Tierfreunde nicht nehmen, Fische in den entstehenden Tümpeln des Feldes 10 auszusetzen. Besseres Wetter am Samstag verhinderte dann aber größere Zuchterfolge. Das Bild wurde Samstag gegen 11:00Uhr aufgenommen.

TMOC SOMMERTREFFEN 2004

Da ich ja zum Triumphtreffen in Lende/Holland meine Speed Triple aus der Kurve geworfen habe, machte ich mich am Freitag Mittag um 13⁰⁰ Uhr mit meiner alten Suzi GS 500 in Delft auf den Weg nach Stammen zu unserem Sommertreffen des TMOC Germany. Um ca. 17⁰⁰ Uhr traf ich dann in Stammen ein und stellte mich gleich hinter die Theke, wo schon Igel und Kaktus auf mich warteten. Helmut stand schon hinter den Grill und versorgte die Gäste mit leckeren Bratwürste und Steaks. Auch unsere ausländischen Freunde aus England, Dänemark, Holland und Schweden waren auch schon teilweise eingetroffen. Ich war erstaunt wie Helmut fast allein dieses Treffen organisiert und geplant hatte. Als Roger dann glücklicherweise mit seinem Auto kam, (er erklärte sich bereit, die nötigen Utensilien wie z.B. CD-Spieler, CDs, Kaffeemaschine, Pokale, Kabeltrommeln usw. zu transportieren) konnte die Party beginnen.

Würstchen und Steaks waren schnell verzehrt und so mussten wir uns dann (leiderJ) flüssig weiter ernähren. Um ca. 3⁰⁰ Uhr früh machten wir dann auch das Licht aus, um in unsere Schlafsäcke zu kriechen. Helmut ist dann am Samstag um 6⁰⁰ Uhr!!! auf gestanden und hat wieder Brötchen, Steaks und Würstchen als Nachschub geholt. Nachdem wir die Getränke durchgezählt hatten, musste Roger mit seinem Auto noch mal weg, um noch mehr kühle Blondinen (Bier) zu holen. Ich bin um 12⁰⁰ Uhr nach Fulda zu unseren Triumphhändler Stefan Druschel gefahren und habe meine Suzi gegen meine heissgeliebte Triple eingetauscht und machte mich sofort wieder auf den Rückweg in Richtung Stammen.

Als die letzten Biker auf dem Platz fuhren, hat Klaus eine kleine Ansprache gehalten, die Pokale verteilt und die Tombola mit schönen Preisen eröffnet. Und wir vom Stammtisch und Helmut waren wieder fleißig im Einsatz. Der Grill lief auf Hochtouren und die Kühlbox mussten wir fast gar nicht mehr zu machen. Später kam Klaus mal vorbei und hat sich persönlich bei uns für den Einsatz bedankt, denn eigentlich wollte

der Vorstand die komplette Bewirtung dem Hofgut Stammen überlassen. Der Abend brach herein und die Gäste machten es sich am lodernden Lager-feuer gemütlich. Da Igel um 24^{00} Uhr ja Geburtstag hatte, kamen wir (Kaktus, Roger, Carsten und ich) auf die Idee eine Laolawelle einzustudieren. Weil es trocken so wenig Spaß gemacht hat, haben wir die Laolawelle mit unseren eigenem feuchten Stil verfeinert. Wir kamen auf immer verrücktere Ideen. Auf einmal hat sich Igel in unsere Reihe eingereiht. Nach und nach sind die Anwesenden auf unsere Einlage aufmerksam geworden und haben sich an die Theke gesellt. Um 24^{00} Uhr übereichten wir vom Stammtisch Igel einen gravierten Spiegel in einem Slickreifen als Geschenk. Zusätzlich haben wir ihm noch ne Flasche Jim Beam als Abendschluck geschenkt. Ab diesen Moment weiß ich nur noch, dass wir bis ca. 4^{00} Uhr Morgens am Nagelklotz standen und um die Wette nagelten. Ich glaube, wir alle haben irgend wie gewonnen. Plötzlich bemerkten wir, dass wir wieder einmal die letzten waren, die noch nicht in ihre Schlafkojen bzw. Pensionsbetten gekrochen sind. Wir räumten noch ein wenig auf und legten uns dann auch ab. Sonntag früh bauten wir nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet noch alles ab. Die Gäste verabschiedeten sich, um sich auf den Heimweg in ihre ferne Länder zu begeben. Nach der Kassenabrechung stellten wir einen guten Gewinn im Gegensatz zu letztem Jahr fest. Hierdurch hat sich bestätigt, dass es richtig war, ent-

gegen der Idee der Vorstandschaft, die Bewirtung durch uns selbst durchzuführen. Aufgrund des positiven Ergebnis will der Vorstand das Sommertreffen 2005 in gleicher Art und Weise durchführen, und hofft auf Euer zahlreiches Erscheinen und Unterstützung als Helfer.

Das Sommertreffen 2004 war aufgrund der super Organisation von Helmut Baum eine coole Party geworden. Trotzdem fand ich es schade, daß zu wenig Mitglieder auf ihr eigenes Treffen gehen, und erhoffe mir im Jahr 2005 mehr Teilnahme.

Mit Triumphalen Gruß

Stift (Torsten)

Fahren oder nicht Fahren? Fahren!!!

Bericht vom Amelandtreffen 2004

Donnerstag Abend war alles bereit für meine Fahrt zum Treffen des Holländischen TMOC auf Ameland: meine Triumph war durchgecheckt, das Öl frisch gewechselt und meine Sachen alle schon gepackt. Leider würde ich diesmal allein fahren müssen, da die Morini von Eva, meiner Frau, mit Getriebeschaden in der Werkstatt stand und meine T 100, Bj. 70, leider für 2 Personen mit Gepäck nicht das geeigneteste Transportmittel ist.

Dann kündigte sich Donnerstag Abend plötzlich eine Erkältung mit Fieber an. Na super! Also erst einmal früh ins Bett und hoffen, dass Freitag Morgen das Fieber wieder weg ist.

Freitag war ich immer noch nicht ganz auf dem Posten und vertrödelte den ganzen Vormittag mit Fiebermessen und Abwägen, ob ich fahren soll oder nicht. Kurz vor 12.00 Uhr zeigte das Thermometer endlich nur noch 37,4 Grad an, - nun aber nichts wie los! Ich kam gut voran und hätte locker die Fähre um 17.30 Uhr in Holwerd erreicht, wenn ich mich nicht in Groningen verfranst hätte. Dort war wegen eines Unfalles, der gerade erst passiert war, die Strasse gesperrt. Ich versuchte mir durch den entstandenen Stau meinen Weg zu bahnen und die ungefähre Richtung bei zu behalten, was leider nicht klappte. An einer Ampel traf ich dann einen freundlichen Harleyfahrer (so was gibt´s auch), der mir den richtigen Weg zeigte. Leider erreichte ich durch diese Aktion Holwerd erst kurz vor 18.00 Uhr, die nächste und letzte Fähre des Tages sollte erst um 19.30 Uhr fahren. Zeit genug einen Snack im Imbiss an der Fähre einzuwerfen.

Die Fähre kostet knapp 30 Euro für eine Person mit Motorrad, hin- und zurück.

Es waren mittlerweile noch einige Biker eingetroffen, die auch zu dem Treffen wollten. Gemeinsam fuhren wir auf das Treffengelände und schrieben uns ein. Als Give-away gab es dann für jeden eine Sonnenbrille mit Triumph Logo und Tigerkopf auf dem Bügel. Da es schon ziemlich dunkel war, baute ich schnell meine Dackelhütte auf. Danach ging es ins Zelt, wo es Dosenmucke und Medizin (Bier) gegen mein Fieber gab. Besonders habe ich mich gefreut, dass Manfred/Igel auch da war, - leider waren wir die beiden einzigen Deutschen. Aber es waren auch viele andere bekannte Gesichter da, u.a. wieder einmal Graham Ham aus England mit seiner Speed Twin von 1948. Graham schreibt für ein neues Bikemagazin namens "Real Classic", für das er von den Triumph-Treffen berichtet.

Auf dem Platz waren weit über 100 Bikes, die meisten OIF, diesmal waren auch nicht so viele Harleys wie im Vorjahr vertreten. 2003 konnte man fast denken, versehentlich auf einem Harleytreffen gelandet zu sein.

Bei den Moppeds fällt auf, dass einige Holländer ein Faible für Ratbikes zu haben scheinen. Viele Bikes waren ölig und rostig, starteten aber beim ersten Kick. Ich sprach dann mit einem Holländer, der ein Schwestermodell meiner T 100 fuhr und erzählte ihm, dass ich eine frühe Trident mit u.a. total verrosteter Sitzbank gesehen hatte. Daraufhin klappte er lächelnd seine Sitzbank hoch, die sauber in der Mitte durchgerostet war

super leckeren Hähnchenspießen in Erdnusssoße stärken. Die waren eigentlich für die Crew gedacht und übrig geblieben, - Glück muss man haben!
Abends brachte dann die gleiche Liveband, die auch schon im Vorjahr aufgespielt hatte, Rockklassiker u.a. von BTO, CCR und der Steve Miller Band zu Gehör. Ein Lagerfeuer gab es natürlich auch wieder. Es wurde wirklich alles geboten, was zu einem super Treffen gehört.

und mehr Löcher als ein Schweizer Käse aufwies.
Nicht wenige Holländer scheinen auch ihre vorzugsweise gelben Holzschuhe fast ständig zu tragen, was in Kombination mit Motorradklamotten doch schon etwas skurril aussieht.
Samstag war das Wetter dann super, ich habe mir glatt einen leichten Sonnenbrand eingefangen. Ich bin dann erst einmal am Strand spazieren gegangen und habe dann den Ort Nes unsicher gemacht. Ameland ist wirklich

sehr schön und noch nicht zu touristisch angehaucht. Beim Einkauf im Supermarkt wurde zu meiner Überraschung auf- bzw. abgerundet, da die Holländer die 1- und 2-Centstücke nicht mehr wollen.
Zurück am Zeltplatz hatte ich dann Glück und durfte mich mit

Die Nacht zum Sonntag erreichten uns dann die Ausläufer von Sturmtief „Iwan“ und einige Zelte haben das Treffen nicht überlebt. Auf dem Weg zur Fähre stürmte es so heftig, dass ich schon dachte, es weht mich samt Mopped ins Wasser. Ich habe die Fähre aber doch heil erreicht.
Es war schon beeindruckend, als kurz vor dem Anlegen am Festland fast 100 Motorräder auf der Fähre gestartet wurden, wobei mir besonders der Sound einer alten Panther mit dem großen Sloper-Einzylinder eine Gänsehaut bereitete.
Meine Rücktour endete dann kurz vor Oldenburg unplan-

viele nette Leute getroffen, und mein Englisch wieder etwas aufpoliert.
Meine Triumph hat inzwischen längst ein neues Auslassventil samt Führung und läuft wieder und meine Antwort auf die Eingangsfrage lautet ganz klar: **FAHREN !!!**

So long,

Wolfgang Tauchnitz

mäßig, als sich ein Auslassventil verabschiedete. Sofort hielt ein Däne auf einer netten JPS-Norton an und bot mir seine Hilfe an. Ich mußte aber leider doch die Dienste des ADAC für den Rücktransport in Anspruch nehmen.
Fazit: Mopped kaputt, Sonnenbrand, Stimme fast weg, da ich für meine Verhältnisse sehr viel geredet habe, aber Fieber kuriert,

Joke

Frauenfreundschaften

Eine Frau ist die ganze Nacht nicht nach Hause gekommen. Am nächsten Morgen hat sie ihrem Mann erzählt, dass sie bei einer Freundin übernachtet hat. Ihr Mann hat ihre 10 besten Freundinnen angerufen. Keiner der Freundinnen hat die Aussage bestätigt.

Männerfreundschaften:

Ein Mann ist die ganze Nacht nicht nach Hause gekommen. Am nächsten Morgen hat er seiner Frau erzählt, dass er bei einem Freund übernachtet hat. Seine Frau hat seine 10 besten Freunde angerufen. 5 seiner Freunde haben ihr bestätigt, dass er bei ihm war und 5 seiner Freunde haben sogar behauptet, er wäre noch da!

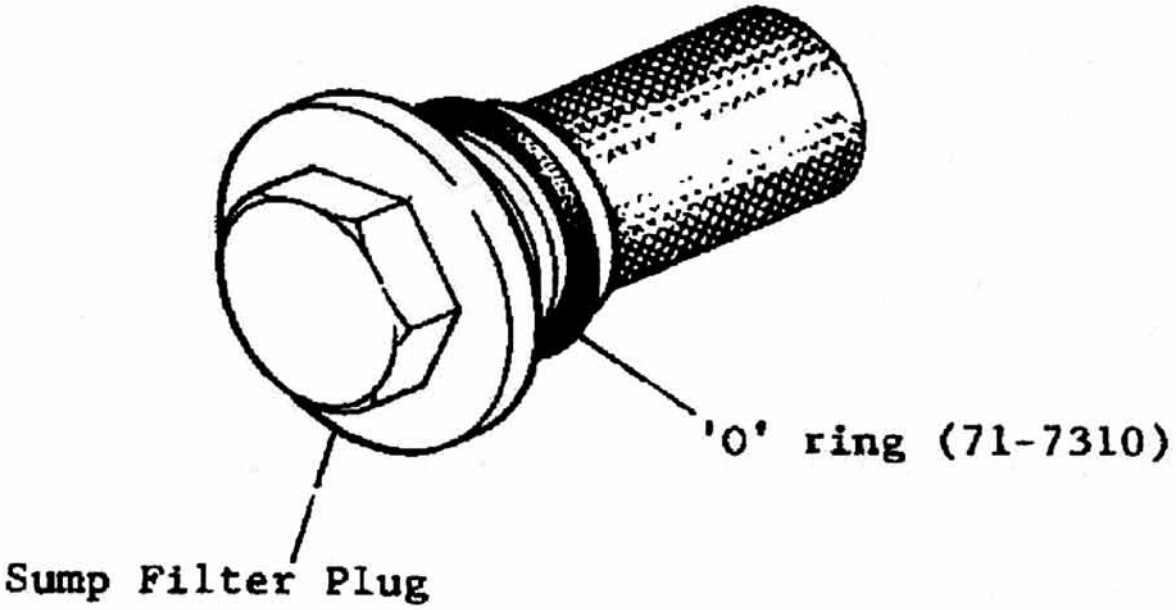
SERVICE BULLETIN NO. 437

Sumpffilterverschluss - B Modelle (650er)

Es ist aufgedeckt worden, dass die Flachdichtung zwischen der Verschlussschraube und dem Kurbelgehäuse manchmal zu Undichtigkeiten neigt.

Undichtigkeiten dieser Art können einfach dadurch abgestelt werden, dass ein O-Ring, Teilenummer 71-7310 , statt der Flachdichtung eingebaut wird. (Dieser O-Ring wird auch zur Abdichtung der Stößelrohre benutzt).

Anmerkung des Übersetzers: Ob dies hilft, ist mir nicht bekann, ein Test ist es wert. Zumindest kommt man besser ran beim Wechsel, als bei den problematischen Stößelrohren. Passende O-Ringe aus Viton (für die Stößelrohre) gibt es übrigens auch. Damit ist bei mir seit 20.000km oder 8Jahren Dichtigkeit an dieser Stelle eingekehrt.



May 1973.

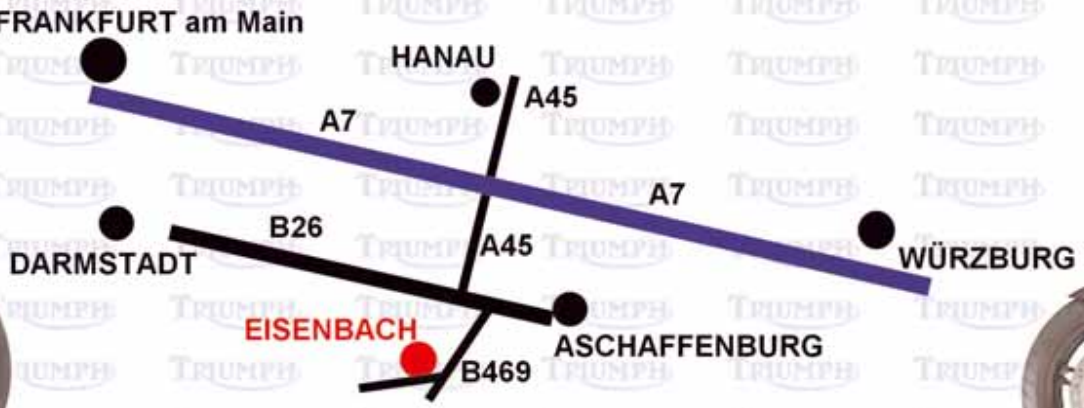
SOMMERTREFFEN 2005

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
Germany

08-10.07.2005

Bedrooms (06022-38503),
Campground
Breakfast, Dinner, Barbecue

Naturfreundehaus Eisenbach
63785 Eisenbach a. Main
bei Obernburg



KONTAKT:
Klaus Küppers - vorstand@tmoc.de - 06071-44417
www.tmoc.de

Voranzeige!

TMOC MAITOUR 2005

vom 5. bis 8. Mai.

Ich plane zur Zeit mit Karl Heinz Gehrig die Maitour 2005.Gedacht ist eine Steigerwald-Hassberge Tour.Das ist grob die Gegend zwischen Schweinfurt, Bamberg und Coburg. Stattfinden soll die Tour vom 5. bis 8.Mai. Donnerstag der 5. Mai zur Anreise. Freitag und Samstag zum Touren und Sonntag der 8. Mai wieder zur Heimreise. Der 5. Mai ist Feiertag- Christi Himmelfahrt. Ihr bräuchtet also Freitag Urlaub. Die Anreise am Freitag ist natürlich auch möglich, da wir Freitag und Samstag wieder zum selben Quartier zurückkehren. Wie bei der Harztour wollen wir in einem Feriendorf oder etwas Vergleichbaren in der Gegend übernachten.

Ich habe dort im Umkreis einige motorradfahrende Arbeitskollegen, denen ich die schönsten Strecken entlocken werde. Wenn ihr Interesse habt, bitte bei mir melden, wie immer Tel: 09733/78 00 95 oder bei Karl Heinz: 0170/904 68 72

Gruß Manfred

Britannia Rallye des TMOC Dänemark

Traditionell am 3. Augustwochenende findet das Treffen des Dänischen Triumph Owners Club auf dem Gelände des Jolly Roger MC in Roedkersbro statt.

Freitag Mittag fuhren Eva und ich in Wedel los. Schon kurz hinter Elmshorn fing es dermaßen an zu schütten, dass wir uns bei einem Bauern in der Scheune unterstellten und unsere Barbourklamotten anzogen. Der Landwirt war gerade dabei seinen riesigen Traktor zu warten. Kein Vergleich zu den Treckern, die ich als Kind auf dem Hof meines Onkels fahren durfte.

Als der Regen dann nachließ ging es weiter, wobei es manchmal so stark regnete, dass man kaum noch die Straße sehen konnte. Wir kamen gut voran, bis wir bei Flensburg links abbiegen mussten: Ich als unser "Roadcaptain" (hi,hi!) wie immer vorneweg, blieb an der Abzweigung stehen und winkte wie wild. Leider sah mich Eva wegen eines neben ihr fahrenden LKWs nicht und fuhr weiter geradeaus.

Ich wartete und wartete, aber sie kam nicht zurück. Über ihr Handy war sie auch nicht zu erreichen und auf ihrer Mailbox sagte mir nur eine Stimme auf Dänisch, dass sie nicht erreichbar wäre. Nach über einer Stunde haben wir uns dann mittels SMS und Handy doch noch wiedergefunden. Puh, war das nervig! Fast hätte das unseren ersten richtigen Ehekrach gegeben!!!

Die weitere Anfahrt verlief dann problemlos und wir bauten schnell unser Zelt auf und mischten uns unter die Leute. Plötzlich begrüßte uns Peter von unserem Club, den wir erst auf dem Sommertreffen kennen gelernt hatten. Seine Freundin Heike hatte leider keine Zeit, so dass er diesmal allein angereist war. Das Gelände in Roedkersbro ist klasse, mit großem Clubhaus, Fischteichen und massig Platz zum Zelten. Die guten Sanitären Anlagen, inklusive Duschen, sahen auch am Sonntag noch besser aus, als auf vielen „normalen“ Volksfesten und straften das Image vom dreckigen Rocker Lügen. Für die Rallyeteilnehmer gab es die Möglichkeit, kostenlos Kettenspray auszuleihen und Öl nachzutanken. Als die Kupplung an Peters Triumph Probleme machte, wurde ihm sofort geholfen, wirklich vorbildlich! Neben diesem tollen Breakdown-

Service verkaufen die Dänen auch wirklich schöne Clubklamotten für kleines Geld.
Abends spielte dann eine Band Rock´n´Roll Klassiker. Mir war aber irgendwie noch nicht nach Tanzen und so sagte ich zu meiner Eva: „Warte bis morgen, die Band am Samstag ist bestimmt noch viel besser“.
Ich sollte mich täuschen... Samstag morgen stärkten wir uns dann am reichhaltigen Frühstück im Clubhaus und sahen uns danach den Ort und natürlich auch die anderen Bikes an. Bei unseren dänischen Freunden fällt mir immer der hervorragende Zustand der meisten Motorräder auf, was wohl auch mit einer speziellen Luxussteuer zusammenhängt, die in Dänemark erhoben wird. Viele Bikes waren wirklich in Showroom-Condition. Unter den Teilnehmern war auch ein Däne, der die 80 schon weit überschritten haben musste. Er fuhr ein BSA, A 10 Gespann und hatte sichtlich seinen Spaß, - sehr sympathisch. Auf dem Platz sah ich auch das erste Mal die neue Rocket III, die besonders die Dorfjugend begeisterte. Und ich dachte immer, die Honda Goldwing sei groß...
Nachmittags gab dann die üblichen Games und Abends gab es dann natürlich wieder ein Lagerfeuer und die Preisverleihung. Außerdem wurde dann wie jedes Jahr ein alter Panzermotor angeschmissen, - was für eine geiler Krach (sorry, aber ein anderes Wort fällt mir dazu nicht ein)!
Leider war die Band dieses Abends nicht wirklich gut, der Gitarrist schrammelte nur Akkorde und jedes mal, wenn ein Solo angesagt war, musste sich der Bassist abmühen. Der Abend war trotzdem nett und nach einigen Bieren gefiel mir die Band auch schon besser.
Sonntagmorgen, nach dem Frühstück, traten wir den Heimweg an. Die Rücktour verlief fast trocken und ohne Panne. Alles in Allem ein tolles Wochenende.
Wer nicht da war, hat was verpasst!!!

Best Regards, **Wolfgang**

B.M.C.
BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

BIKES MIT STIL UND SOUND

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

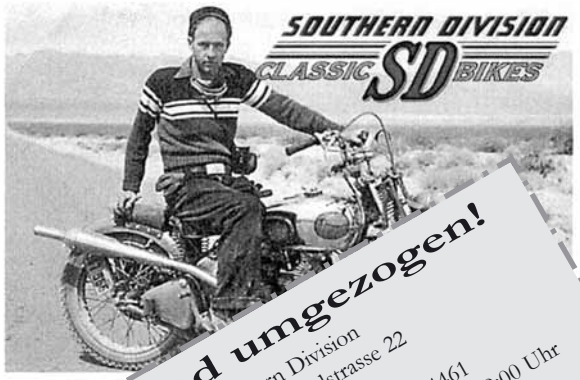
TÜV-Service im Haus für alle Marken
B.M.C. 76857 Ramberg • Schlossbergstr. 51
Tel. 0 63 45/53 48 • Fax 0 63 45/75 23

TRIUMPH

Southern Division Classic Bikes

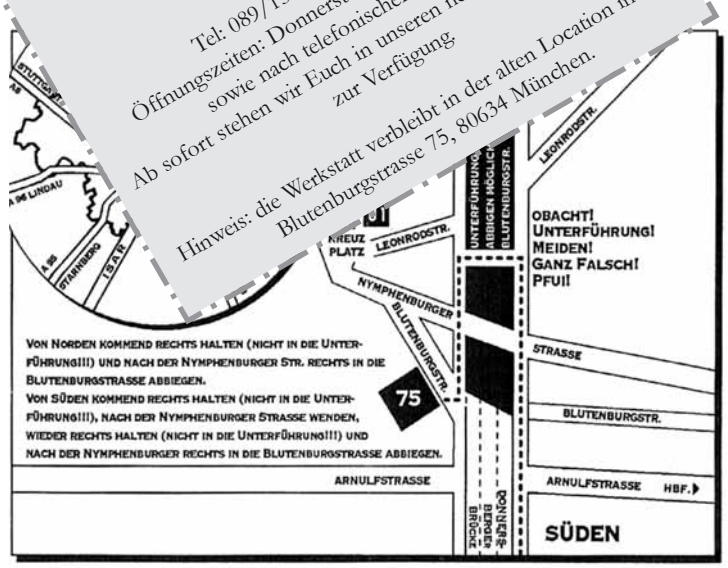
Blutenburgstr.75 D 80634 München Tel. 089/134452 Fax 089/134461, Mo-FR 11-18.30, Mit. geschlossen, Sa 10-14
www.southern-division.de E-Mail: info@southern-division.de

Anzeigen unserer Sponsoren



Wir sind umgezogen!
Southern Division
Tegernseer Landstrasse 22
81541 München
Tel: 089/134452 Fax: 089/134461
Öffnungszeiten: Donnerstag/Freitag 15:00-19:00 Uhr
sowie nach telefonischer Vereinbarung
Ab sofort stehen wir Euch in unseren neuen Räumen wieder zur Verfügung.

Hinweis: die Werkstatt verbleibt in der alten Location in der Blutenburgstrasse 75, 80634 München.



BIKES, SERVICE & SPARES

Mehr als **50.000** Artikel auf Lager!

Gratis Lagersortiments-Preisliste gegen frankierten DIN A 4-Rückumschlag anfordern!

TMOC Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf alle Teile

Since 1976
GLM
BRITISH MOTOR CYCLES

Fischerstraße 1 · 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 · Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
E-Mail: info@glm-british-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

... seit über 25 Jahren!