Zeitschrift für Mitglieder des TRIUMPH MOTORCYCLES OWNERS CLUB e.V. GERMANY

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 24
Oktober
November
Dezember
2005

CLASSIC GRANDPRIX 2005 SCHOTTEN

SOMMERTREFFEN IN OBERNBURG

ENGLÄNDERTREFFEN IN BÜRISWILLEN in der Schweiz

RAT-Party in Mörstadt

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V. Germany

1. Vorstand:
Klaus Küppers
Blumenstraße 14
64846 Groß Zimmern
Tel. (06071) 44417
Email: vorstand@tmoc.de

2. Vorstand und Archivar:
Michael Ochs
Hauptstr. 74
67098 Bad Dürkheim / Leistadt
Tel. (06322) 958688
Email: m.oxx@web.de

Kassierer:
Ulrich Heltzel
Franz-Holl-Str. 27
64732 Bad König
Tel. (06063) 58278

Schriftführer:
George von Döhren
Donaustr. 45
64546 Mörfelden-Walldorf
Tel. (06105) 951365
Email: george.von.dohren@t-online.de

ILO (Teilemarkt und Treffen):
Manfred Groß
Lindenstr. 4
97702 Althausen
Tel. (09733) 780095
Email: info@tmoc.de

Road Captain:
Karl-Heinz Gehrig
Schubertstr. 6
64354 Reinheim
Tel. (06162) 81211

Webmaster:
Roger Jung
Weiperzer Str. 4
36391 Sinntal
Tel. (06664) 911205
Email: webmaster@tmoc.de

Ehrenmitglied:
Don Brown / USA

Impressum

Sitz des Vereins
64846 Groß-Zimmern (Amtsgericht Dieburg)

Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 780095, Email: tmoc-redaktion@gmx.de

Webseite von TMOC:
www.tmoc.de - Infos unter webmaster@tmoc.de

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

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 inklusive Bilder im JPG-Format (150 DPI Auflösung oder mehr, Logos oder Postscript-Dateien vor Versenden bitte komprimieren; ZIP) an die oben genannte Email-Adresse der Redaktion geschickt werden. Die in der NEWS veröffentlichen 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 Anzeigen/Beiträgen hat diese auf eventuelle Copyrightverletzungen 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.

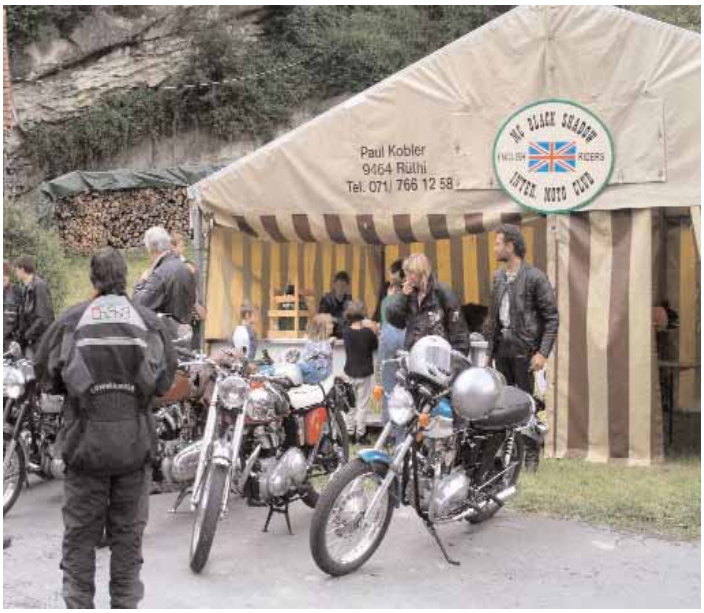
Black Shadow Treffen in Bueriswilen/CH

Am 2ten Augustwochenende veranstaltet der MC Black Shadow in Büriswilen (Schweiz) kurz hinterm Bodensee schon seit 1973 das größte Engländertreffen auf dem Kontinent.

Dieses Jahr sollten die Reden von Stephan endlich erhört werden und eine Abordnung vom TMOC dorthin fahren. Immerhin konnten wir auf 6 Teilnehmer blicken, als wir Freitag morgens in Heidelberg starteten. Zu unserem Tourführer Stephan kamen Heike und Peter, die schon ein paar Tage früher aus ihrer Heimat bei Köln aufgebrochen waren, Carsten und Klaus sowie meine Wenigkeit hinzu. Obwohl wir unter der Flagge des TMOC reisen sollten, wurden die beiden „fremden“ Maschinen, die Commando von meinem Kumpel Klaus und die A10 von Stephan, sofort von unseren Triumphs akzeptiert.

Relativ belanglos sollte es erst einmal auf der B3 Richtung Süden gehen, um dann auf die B10 in den Schwarzwald abzubiegen. Ab Pforzheim auf der B294 sollte die Reise dann schon interessanter werden, die Landschaft wurde zunehmend hügliger und kurviger, was unseren Stephan auf dem ältesten Motorrad nicht davon abhalten sollte, einen hunderter Schnitt vorlegen zu wollen. Dieses ist unter normalen Umständen auch kein Problem, kann sich aber schnell zu einem entwickeln, wenn ein Motorrad dabei ist, welches erst noch eingefahren werden muss. Erst in letzter Minute, am Donnerstag, wurde die Commando meines Freundes fertig und die Zeit reichte

gerade noch, nach dem Warmfahren den Kopf spät abends noch einmal nachzuziehen. In Calmbach wurde dann das erste mal getankt und kurze Zeit darauf die hintere Hälfte der Gruppe, allerdings nur von vorne, geblitzt. Bei bestem Wetter, dabei sollte es nicht bleiben, wurde dann in ein Gasthaus eingekehrt. Im weiteren Verlauf ging es dann weiter auf der B14 über Tuttlingen nach Stockach, um dort auf den Bodensee zu treffen. Obwohl es schon recht spät war, legten wir bei Meersburg noch eine Kaffeepause ein, um dann eine Stunde später in Friedrichshafen feststellen zu dürfen, dass die nächste Fähre erst eine Stunde später gegen 19:45Uhr abfahren sollte. Gegen 20:15Uhr hatten wir dann endlich schweizer Asphalt unter den Rändern und kurze Zeit drauf waren wir auch schon in Büriswilen.



Rund um die Tobelmühle, an einer steilen Strasse gelegen, standen schon 50 Ladys aller möglichen Fabrikate, um sogleich von uns bestaunt zu werden. Als erster Eindruck sollte das genügen, knurrte uns ziemlich der Magen. Um so größer die Enttäuschung als wir feststellten, dass es außer 2 verschiedenen Grillwürsten in rot und weiß mit einem leckeren Stück Brot nichts gab. Drei verschiedene Sorten Bier, alle mit interessanten Namen aber gut im Geschmack und der so genannte „Saft“, eine lokale Apfelweinspezialität, dienten als flüssiger Ersatz. Gegen 22:00Uhr stand auf einmal Mitch vor mir, um gleich mit einer lang und breit erzählten Ausrede aufzuwarten, warum er nicht mit dem Motorrad, sondern schon Donnerstag mit dem Auto angereist war. Wir glaubten es ihm und feierten noch bis weit in die Nacht.

Die Nacht verbrachten meine Frau Christiane, die parallel mit dem Auto angereist war, Carsten und ich in einer, nennen wir es mal „Pension“. Im Erdgeschoß sollte angeblich ein ukrainisch/russisches Restaurant sein und neben dran eine Bar, die aussah, als sei sie vom letzten Weihnachten noch nicht abdekoriert worden. Gäste sahen wir in den 4 Tagen eigentlich nicht. Die Zimmer waren spärlich, aber sauber eingerichtet, was sich noch als Vorteil erweisen sollte.
Am Morgen gab’s ein übersichtliches Frühstück und ausführliche Informationen von unserem Wirt, warum er das Haus, wel-

ches die letzten 10 Jahre eine „Kontaktbar“(schweizer Synomym für Bordell) beherbergte, nicht weiter als solches führen wollte. Rund um St.Gallen gebe es genug osteuropäische, dem Gewerbe wohl gesonnene Frauen und kennen würde er davon auch genug. Seine Lebensgefährtin, die wir in dem Gastraum nur zum Rauchen zu Gesicht bekamen, stammte übrigens auch aus der Ukraine!

In kleiner Runde, meine Frau hinten drauf, starteten wir dann eine kleine Ausfahrt durch das Appenzeller Land, auf der uns ständig englische Motorräder entgegen kamen. Mittags wurde zünftig eingekehrt und nachmittags noch kräftig Appenzeller, den wir vorher probierten (dazu später mehr), eingekauft. Wieder zurück auf dem Treffen waren inzwischen noch weitere 50 Ladys dazugekommen. Stephan hatte an der offiziellen Ausfahrt teilgenommen, die in einer Kneipe Zwischenstation mit Freibier machte, um dann um so beschwingter wieder zum Treffen zurück zu führen. Mitch berichtete, dass inzwischen eine Brough da gewesen sei. Pech! Endlich hatten wir nun mal Zeit, die Maschinen näher zu beäugen. Die Mehrheit stellten Norton Commando’s dar, dicht gefolgt von OIF-Triumphs. Alle anderen Maschinen verteilten sich gleichmäßig auf die anderen Marken und andere Modelle der beiden erst genannten Marken.
Highlights stellten die verpasste Brough und diverse Vincents dar, dicht gefolgt von einer Schwingenthunderbird, einer 48er Speed Twin, die auf eigener Achse aus Deutschland angerollt war, und diversen Vorkriegsnortons und –triumphs. Auffallend war der überdurchschnittliche Zustand, in dem sich die Maschine präsentierten. Nur wenige fielen durch übermäßigen Ölverlust oder durch einen schlechten allgemeinen Gesamtzustand auf.

Inzwischen tauchte dann auch Ulrich Knauber auf, der für Samstag ein Zimmer reserviert hatte, schon Freitag eingetroffen war, uns aber nicht fand und daher woanders ein Zimmer gebucht hatte. Peter und vor allem Heike nahmen diese Nachricht dankbar auf, um sodann das reservierte, nun freie Zimmer zu belegen und erst einmal ausgiebig zu duschen. Die sanitären Gegebenheiten waren auch aus meiner Sicht nicht das, was man erwarten kann. Der Toilettenwagen, gemeinsam für Männlein und Weiblein, mit einer integrierter Dusche war

bei über 300 Besuchern eigentlich abends nur noch im alkoholisierten Zustand zu betreten. Viele zogen es vor, sich anderweitig zu entleeren. Nicht verwunderlich, wenn viele sich entschlossen, zudem das Waschen für 3Tage entfallen zu lassen. Großes Minus an die Veranstalter!

Gegen 21:00Uhr legte dann die Band mit gutem alten Rock los, um uns allen im speziellen Carsten und Stephan, die kräftigt abrockten, einzuheizen. Zu den 100 Engländertreibern gesellten sich noch einmal 50 Fahrer anderer Marken und zusammen mit der örtlichen Dorfjugend und schon angegrauten Einheimischen entwickelte sich eine prächtige Party im klassischen Stil. Für Essen war nun auch gesorgt, so dass man sich neben den gewohnten Würstchen auch an anderen Speisen erfreuen konnte.
Letzter von uns war dann wieder Carsten, obwohl er sonntags früh morgens den Heimweg zusammen mit Klaus antreten wollte.

Schon früh morgens wurden wir dann von den Berg hinaufstürmenden und an unserer Pension vorbei sausenden Ladys geweckt. Wir aßen so schnell wie möglich unser Frühstück, um unten an der Tobelmühle nach dem Rechten zu schauen. Etwa die Hälfte war schon abgereist und einige wenige drückten sich gerade noch das Frühstück rein. Carsten und Klaus waren auch schon aufgebrochen und Stephan gerade im Begriff sein Zelt abzubauen, um ebenfalls den Heimweg anzutreten. Heike und Peter wollten an diesem Tag weiter nach Füssen, um dort Freunde zu besuchen. Mitch hatte endlich auch genug gesehen und fotografiert, so dass er auch beruhigt nach Hause fahren konnte. Wir verabschiedeten uns voneinander und wünschten alle eine trockene Heimfahrt. Dass dies nicht gelingen sollte, war aber jedem klar.

Auch wir beide wurden an diesem Tag noch kräftig geduscht, da wir im Gegensatz zu den anderen noch einen Tag zur Verfügung hatten und den Kanton Appenzell noch weiter erkunden wollten. Hinter St.Gallen regnete es dann so stark, dass wir uns einen Unterstand suchten, an dem doch tatsächlich eine Triumph zum Verkauf ausgestellt war. Es handelte sich um eine Export Silver Jubilee, so eine wie Wolfgang fährt, in relativ orginalen Zustand. Die Sonderteile wie verchromte Deckel, die Sitzbank in blau und der begehrte Tankbefestigungslochverschluß waren alle da, die Lackierung, oder besser Lackierungen waren alle unterschiedlich. Letztendlich zählte ich 3 verschiedene Silber und zwei verschiedne blau, was absolut nicht zum geforderten Preis von 8500Franken (=5700€) passen sollte. In der letzten Ausgabe von *The Classich Motorcycle* wurde übrigens darüber referiert, dass auf einer Auktion in England eine solche mit wenig Meilen auf dem Tacho für 4200Pfund (=6300€) verkauft wurde. Schließlich kam dann noch der Verkäufer hinzu, der berich-

tete, dass er das Motorrad im Auftrag für eine Witwe verkaufe und übrigens auch der Meinung sei, dass der geforderte Preis zu hoch ist. Wer also Interesse hat, kann die Telefonnummer vom Foto ablesen oder mich anrufen. Als der Regen dann aufhörte und der Verkäufer seine Geschichten mit alten englischen Motorrädern zum besten gegeben hatte, konnten wir schließlich wieder aufbrechen, um in einer Schaukäserei das nächste mal Unterschlupf zu finden. Den Rest vom Nachmittag konnten wir dann wieder trocken verbringen um dann am frühen Abend vollends abzusaufen. Der Beschluss, am nächsten Tag nicht alleine im Regen 400km zurück zu fahren, war daher schnell gefasst und das Motorrad um so schneller im Bus verstaut.

Euer Michael

P.S. Auf der Fahrt haben wir mit unseren 6 Maschinen jeweils etwa 500-800km abgespult. Außer einem losvibrierten Auspuffstern bei Klaus bei km 7, der schnell wieder eingeschraubt war, sind eigentlich keine Schäden aufgetreten. Unsere Ladys sind doch besser als man machmal denkt!

Beinahe hätte ich die Sache mit dem Käse vergessen. Als wir am Montag nach Hause kamen, berichtete Klaus, der seinen Käse 2 Tage lang im Tankrucksack hatte, dass dieser kurz nach dem Öffnen zum Teil an den Hund verfüttert und der Rest entsorgt wurde. Wir fanden dieses rigorose Vorgehen doch ein wenig krass. Als es schließlich ans Öffnen und Essen unseres Käses ging, verweigerte meine Frau sogleich die Nahrungsaufnahme, so „intensiv“ war der Geruch. Mein Beschluss stand fest, diesen weit gereisten Käse noch einem guten Zweck zukommen zu lassen und fürs nächste Wochenende zusammen mit mildem Emmentaler ein lekkeres Käsefondue zu machen. Auch im Verhältnis 1:2 war der Geschmack noch sehr durchdringend, vor allem dann, als der Käse kühler wurde. Auch meine Eltern verweigerten sich irgendwann und da ich nicht mehr konnte, kam der Rest samt Topf in den Hof. Am nächsten Morgen, als wir den Topf säubern wollten, war der Topf leer und fettige Pfotenabdrücke um den Topf herum zu sehen. Sollte der Appenzeller den Tieren doch besser schmecken als uns?

Einladung zur Jahreshauptversammlung

2006

Am Samstag, den 8.4.06 findet um 18.00Uhr

die Jahreshauptversammlung

des TMOC-Deutschland e.V statt.

Ort: Naturfreundehaus Gross-Eppenthal in Bad Dürkheim

Vorläufige Tagesordnung:

Begrüßung
Bericht des Vorsitzenden
Kassenbericht
Bericht der Kassenprüfer
Sommertreffen 2006
Verschiedenes

Übernachtungen können NOCH NICHT direkt im Naturfreundehaus gebucht werden, da der alte Pächter raus und der neue noch nicht eingesetzt ist. Ihr könnt mir aber Bescheid sagen (06322/958688), wenn Ihr Euer Zimmer jetzt schon reserviert haben wollt. In der nächsten News gibt es dann noch die neue Telefonnummer vom Pächter und näheres zum Preis und übers Frühstück.

Eine Anfahrtsbeschreibung gibt's dann auch!

Sollten Euch noch Themen am Herzen liegen, die einer Abstimmung bedürfen, dann lasst uns (Klaus oder mir) diese Info bitte noch zukommen. Wir nehmen den Punkt dann in die Tagesordnung mit auf.

Cassic 2005 in Schleiz

Im hintersten Winkel von Thüringen, nahe der Grenze zu Sachsen, hat sich in den letzten Jahren ein Event entwickelt, das die Herzen aller Oldtimerfreunde höher schlagen lässt. Die alte noch aus DDR-Zeiten stammende Naturrennstrecke in Schleiz wurde im vergangenen Jahr deutlich verkürzt, so dass die alten Maschinen jetzt noch öfters den interessierten Zuschauer passieren. Es war zu aufwändig geworden, die fest integrierte Bundesstrasse B282 für die etwa 10 Rennsportveranstaltungen pro Jahr zu sperren. Die Mitte Juni jedes Jahr stattfindende „Classic“ ist nur eine dieser hochkarätigen Veranstaltungen, zu denen unter anderem auch Läufe der Schweizer Motorradmeisterschaft und der Deutschen Seitenwagenmeisterschaft gehören.

Die Anreise über 450km wollten wir uns ausnahmsweise so angenehm wie möglich gestalten, so dass meine Triumph zu Hause bleiben musste, und der Bus zum Einsatz kam.
Auf Grund der Vielzahl der geplanten Läufe, neben der IHRO, GRAB THE FLAG und TRIUMPH CLASSIC CUP hatte der Veranstalter AMC Schleizer Dreieck e.V. auch noch mind. 5 eigene Schauläufe mit Motorrädern, 2 Seitenwagenserien und 2 Autoparaden ins Programm genommen, war mit einem dicht gedrängten, hoch interessanten Programm zu rechnen. Der erste Trainingslauf des TRIUMPH CLASSIC CUP starteten dann auch schon freitags um 9:00Uhr, also mitten in der Nacht. Das Teilnehmerfeld war bunt gemischt. Dominiert wurde das Starterfeld durch OIF-Maschinen in den unterschiedlichsten Tuningstufen. Thorsten Jarek (Startnummer 151) startete so z.B. mit einer 72er Bonni nahezu im Strassentrim während der Vorjahressieger Wilfried Jawinsky (107) mit einem nach fast allen Regeln der Kunst optimierten Fahrwerk und Motor antrat. Daneben waren dann auch noch einige neue Bonnies und Thruxtons zu sehen, die alle nahe am Serienzustand belassen waren. Einige andere Zweizylinder wie BMW R75 oder Kawasaki W650 waren auch am Start, fuhren aber außerhalb der Wertung mit.

Gegen Mittag wurde schließlich der eigentliche Wertungslauf gestartet. Da nur die beste Rundenzeit über den Ausgang des Rennens entscheidet (s. Kasten), war es dem Zuschauer nicht möglich, die Spitze des Feldes zu beobachten. Um so mehr konnte man sich auf die Maschinen und die gebotenen Schräglagen konzentrieren. Am Ende siegte York Runte auf einer 500er Triumph, dicht gefolgt von Winfried Jawinski, beides Stallkollegen im „OIF-Racing Team“, das von Jörg Winkelmann betreut und von Motorradtechnik Fürst gesponsert wird. Dritter wurde Karl-Heinz Eder auf einer neuen Thruxton. Das Nachmittagsprogramm wurde mit verschiedenen Schauläufen, an denen sich jeder gegen eine kleine Gebühr beteiligen und Rennluft schnuppern konnte, gefüllt, so dass für uns die Möglichkeit bestand, das Umfeld unter die Lupe zu nehmen. Völlig ungehindert war es so möglich im Fahrerlager umher zu schnüffeln und den alten Hasen bei der Arbeit zuzuschauen. So trafen wir auch prompt unser Vereinsmitglied Achim Ertel und seine Triumph Metisse, deren Fahrer am Wertungslauf vom TRIUMPH CLASSIC CUP am Morgen teilnehmen wollte, dann aber vom Pech eingeholt wurde, als die Maschine in der Startaufstellung ausging und dann trotz Anschieben durch Jörg Winkelmann auf die Schnelle nicht mehr zum Leben zu erwecken war.

Am nächsten Morgen starteten die Läufe sogar schon gegen 8:00Uhr, wobei wir es uns vorbehielten, erst gegen 10:00Uhr mit Start der ersten IHRO-Läufe aufzukreuzen. Gegen Mittag durften schließlich auch die Teilnehmer von GRAB THE FLAG auf die Piste. Bis zum Abend wurde es jedem Fahrer einer Klasse ermöglicht, dreimal a´20min auf den Ring zu gehen und seine Maschine auf Herz und Nieren zu untersuchen. Da einige gleich in zwei Klassen gemeldet waren, konnte so schon manchmal Stress aufkommen. Den Abschluss des Renntages bildeten wie am Vortag wieder die beiden Tourenwagenparaden bis und über 1600cm^3, die vornehmlich mit Fahrzeugen aus DDR-Zeiten und osteuropäischer Produktion bestückt waren. Wer glaubt, dass man mit einem Trabbi keine Rennen fahren kann, ist auf dem Holzweg. Ein Gespräch mit einem versierten Schrauber offenbarte dann, dass die fliegenden Pappmascheekisten mit bis zu 70PS unterwegs sind und in Sachen Haltbarkeit der Motoren den Formel1-Rennern in nichts nachstehen. Am Nachmittag war uns schon ein ordentlicher Jaguar X-Type aufgefallen. Um so mehr waren wir jetzt überrascht, diesen im Zweikampf mit Lada und Co. auf der Strecke wieder zu sehen. Leider war es diesem

englischen Fahrzeug nicht gegönnt, auf allen Vieren wieder Heim zu fahren, da sich der Fahrer in der Hitze des Gefechtes wohl zu viel zugetraut hatte und sich beim Kampf mit östlichem Renngerät mit seinem Fahrzeug überschlug. Dies war dann auch der einzige Unfall an diesem Wochenende, was zugleich auch wieder für die Sicherheit bei Oldtimerrennen spricht. Der Rest des Abends verbrachten wir bei Gero Gaschott und seinem Team, das bis spät in die Nacht noch die Kupplung der Rennmaschine wechselte, um gerüstet für den nächsten Tag zu sein.

Am Sonntag fanden dann die Wertungsläufe der IHRO und von GRAB THE FLAG statt. Fast alle Rennen gingen über eine Distanz von 10 Runden und dieses Mal sollte es dem Zuschauer leichter sein das Rennen zu verfolgen, da auch der siegt, der vorne weg fährt.

Die beiden Klassen „Sportsmen 750“ und „Classic 750“ wurden gemeinsam gestartet. Vom Start weg führte Bernhard Steiner auf seiner Egli-Honda (42) und gab bis zum Zieleinlauf diese Position nicht mehr ab. Um so heißer wurde um die beiden nachfolgenden Plätze gefochten. Walter Schülin auf der OIF-Bonni (56) von Gero Gaschott und Fritz Tschumi auf einer Trident lieferten sich über die gesamte Renndistanz einen heißen Kampf, den dann schließlich die zweizylindrige Maschine für sich entscheiden sollte. Winfried Jawinski auf seiner Bonni, am Freitag noch zweiter, konnte leider nur den undankbaren vierten Rang verbuchen.

Als gegen 16:00Uhr dann auch die IHRO 500 beendet war, machten wir uns voll beladen mit Eindrücken der beiden letzten Tage und dem Beschluss, nächstes Jahr wieder dabei zu sein, auf den Weg nach Hause.

Euer Michael

Die IHRO (International Historic Racing Organization)

ist seit 1997 fester Bestandteil der „Classic“. 1985 nach einer Rennsportveranstaltung mit historischem Material im südfranzösichen Le Castellet von einem Haufen begeisterter Engländer gegründet, hat die Rennserie mittlerweile ein europäisches Teilnehmerfeld von gut 100 Fahrern. Wie zu alten Zeiten, wird schiebend gestartet und Gewinner ist der, der zuerst die Ziellinie überquert hat.
Gefahren wird auf Motorrädern, die zwischen 1945 und 1972 für Rennzwecke gebaut worden sind, in zwei Hubraumklassen (350 cm^3 und 500 cm^3). Die Anzahl an Zylindern für Viertakt-Maschinen ist nicht limitiert, während die für Zweitakter auf einen begrenzt ist. Letztere dürfen auch nur dann mitfahren, wenn sie aus europäischer Produktion stammen. Das Erscheinungsbild ist durch die Anwesenheit englischer Rennladys geprägt. Vornehmlich AJS 7R („Boy Racer“), Norton Manx und Matchless G50 dominieren das Starterfeld und die Klangkulisse. Allerdings sind die Maschinen in der Regel keine orginale Rennmaschinen, sondern Nachbauten, die die wesentlichen Merkmale der Vorbilder besitzen müssen. Scheibenbremsen, Flachschiebervergaser (außer den orginalen Gardner Vergasern, die in Gold aufgewogen werden), Kastenschwingen oder Slicks sind nicht zugelassen, was dem Streben nach Geschwindigkeit automatisch eine Grenze setzt. Oberstes Gebot ist das saubere Erscheinungsbild, dem unter Punkt 16 des Reglements mit „schlampig erscheinende Motorräder werden nicht zum Start zugelassen“ Rechnung getragen wird.

Eine Auswahl an Platzierungen

Triumph Classic Cup

		schnellste Runde
1. Runte, York	Triumph 500	1:49.40
2. Jawinsky, Wilfried	Triumph Bonni 750	1:51.21
3. Eder, Karl-Heinz	Triumph Thruxton	1:51.52

GRAB THE FLAG

„Sportsmen 750“ über 10 Runden					schnellste Runde
1. Buehler, Hansjoerg	19:35.46	Triumph Weslake	1970	680 ccm	1:55.29
2. Frey, Roger	19:45.29	Norton Domiracer	1955	750 ccm	1:57.15
3. Jarek, Thorsten	20:03.19	Triumph Bonni	1972	750 ccm	1:56.55

“Classic 750” über 10 Runden					
1. Steiner, Bernhard	18:31.96	Egli-Honda	1974	600 ccm	1:50.13
2. Schülin, Walter	18:39.60	Triumph Bonni	1978	750 ccm	1:49.96
3. Tschumi, Fritz	18:52.61	Triumph Trident	1970	750 ccm	1:51.50

IHRO

500 ccm über 14 Runden			Durchscnitt
1. Glauser, Ives	24:47.45	Seeley, Matchles G50	*1:46.2*
2. Notton, Luke	+ 0,089	Seeley, Matchles G50	
3. Politek, Peter	+ 38.83	Seeley, Matchles G50	

350 ccm über 12 Runden			
1. Notton, Luke	22:05.55	Seeley, AJS 7R	*1:51*
2. Gourlay, Lea	+13.1	Aermacchi, Ala D`oro	
3. Glauser, Ives	+ 40.46	Seeley, AJS 7R	

Kommentar: Ich habe mir mal die durchschnittlichen Rundenzeiten der IHRO ausgerechnet und kursiv hinzugefügt. Trotz leistungsmäßigem Defizit, eine 350er dürfte höchstens 38 PS haben, liegen die durchschnittlichen Zeiten des Siegers mit 1:51min auf der gleichen Höhe wie die schnellste Runde von Winfried Jawinsky auf der 750er Bonni. Diese schätze ich auf ca. 70-75 PS. Alle Achtung! Es ist allerdings zu erwähnen, dass die IHRO im Verhältnis eine hochkarätig besetzte etablierte Rennserie ist, bei der die Einzeljahresbudgets durchaus im 6stelligen Bereich liegen dürften. Bernhard Steiner mit seiner Honda z.B. hat zu Hause in der Schweiz eine Großbäckerei. Das sagt wohl alles.

Neue Teilnehmer an der diesjährigen Veranstaltung waren GRAB THE FLAG und der TRIUMPH CLASSIC CUP.
Der TRIUMPH CLASSIC CUP wurde letztes Jahr von der Zeitschrift MO unterstützt von Triumph Deutschland und LSL initiiert, um der Frage auf den Grund gehen zu können, ob die Lady´s aus Hinckley dank ihres neuen Motors schneller als die aus Meriden sind.

Gefahren wird gegen die Uhr. Wer die schnellste Rundenzeit hinlegt, gewinnt das Rennen. Beschränkungen in Sachen Technik gibt es keine, nur zwei Zylinder muss die Triumph haben. Dem Basteltrieb der Fahrer sind keine Grenzen gesetzt, so dass auch moderne Modifikation an den alten Ladys wie Flachschiebervergaser oder 17-Zollräder zur Aufnahme neuster Reifen eine Chance haben.

Größere Einschränkungen gibt es im Vergleich dazu bei GRAB THE FLAG. Seit 1993 veranstaltet Irmgard Kronester, Betreiberin der Rockerbox in München, Rennen mit klassischen Motorräder bis Bj. 1979, die im Gegensatz zu den Gleichmäßigkeitsfahrten des VFV den eher sportlich ambitionierten Fahrer ansprechen sollen. Austragungsorte waren bislang Strecken in Ungarn und Kroatien, um so die Kosten in Grenzen zu halten und mit reinen Exklusiv-Veranstaltungen es dem Teilnehmer zu ermöglichen, sein Fahrzeug 2-3 Tage lang nach Lust und Laune zu bewegen.

Gefahren wird in 10 unterschiedlichen Klassen, von Motorrädern bis Bj. 1930 und 500 cm^3 bis zu den starken Vierzylindern der 70iger mit bis zu 1000 cm^3.
Für Besitzer einer Triumph sind vor allem die beiden Klassen „Sportsmen 750“ und „Classic 750“ interessant. Beiden gemeinsam ist das Verbot von 17-Zollrädern, Slicks, Up-side-down-Gabeln oder Doppelkolbenbremssätteln. Flachschiebervergaser dürfen nur in den „Classic“-Klassen eingesetzt werden.

In der „Sportsmen 750“ sind Zwei- und Dreizylinder bis 750 cm^3 sowie Vierzylinder bis 600 cm^3 und Bj. 1970 zugelassen, wenn sie denn Trommelbremsen besitzen. Für die „Cassic 750“ gilt im Prinzip bis auf die Sache mit den Flachschiebervergasern und dass Bremsscheiben eingesetzt werden dürfen, das gleiche.

BRITISH BIKES
WEIGELT

Peter Weigelt
Alte Darmstädter Str. 22
64521 Groß-Gerau/Dornheim
Tel.: 06152 – 98 78 18
Fax: 06152 – 98 57 68

STADTFLUCHT

Wir verlassen Frankfurt und sind

ab 1. Juli 2005

in Groß-Gerau zu erreichen.

Tel. : 06152 - 98 78 18
Fax : 06152 – 98 57 68
www-bb.weigelt.de

Groß-Gerau liegt ca. 35 km südlich
von Ffm, Anfahrt über B 44 oder
A 67, Ausfahrt 4 Groß-Gerau.

Besuche bitte nach tel. Absprache

Im- u. Export v. engl. Ersatzteilen, Teile-Schnell-Versand
Herstellung verbesserter Komponenten;
Instandsetzung von Magneten, Lichtmaschinen u. MOTOREN
SEIT 1981:
BRITISH BIKES WEIGELT

1. Indian-Summer-Party

RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

Rat-Pack-Baldauf

Am: 08.10.2005 ab 18:00 Uhr
Anreise ab Freitag, 07.10.2005 15:00 Uhr möglich

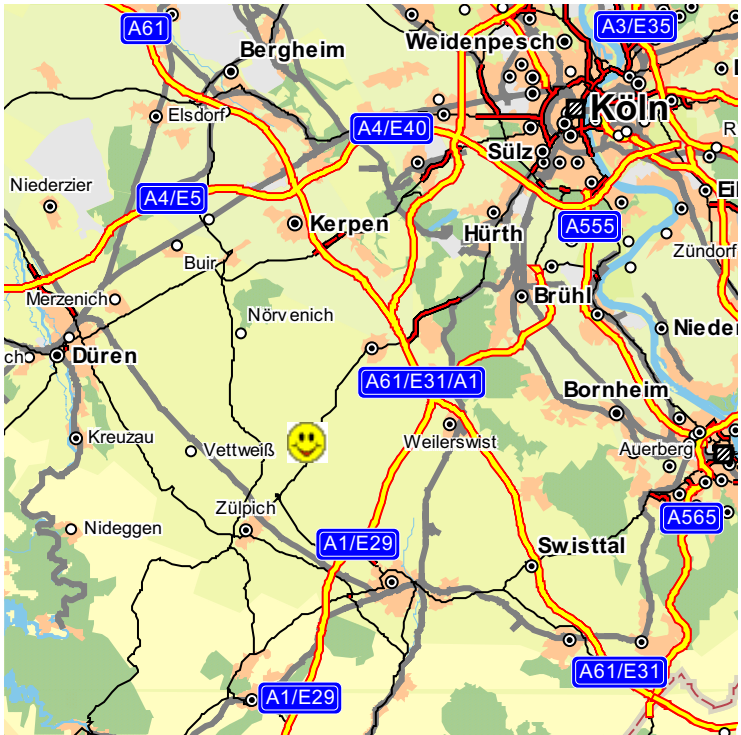
Wo: Weiler in der Ebene (Nähe Euskirchen/ Zülpich) am Sportplatz

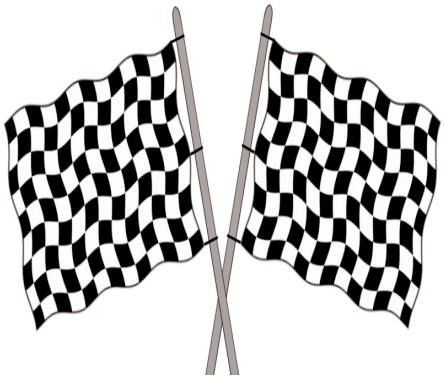
Was gibt es: Übernachtungsgelegenheit im eigenen Zelt
Für Samstags halten wir Tourenvorschläge (Eifel) bereit
Essen und Trinken (auch Frühstück) zu zivilen Preisen
Liveband am Samstag

Wir bitten um Anmeldung bis zum 11.09.2005 mit Vorkasse von 15,00 Euro (bei Ankunft gibt es dafür Biermarken) bei Hubert Dovern, hdbh1@aol.com oder Tel.: 02223/905776 , Konto-Nr.: 634 834 850, BLZ 760 100 85 (Postbank Nürnberg)

Wie findet ihr uns?!

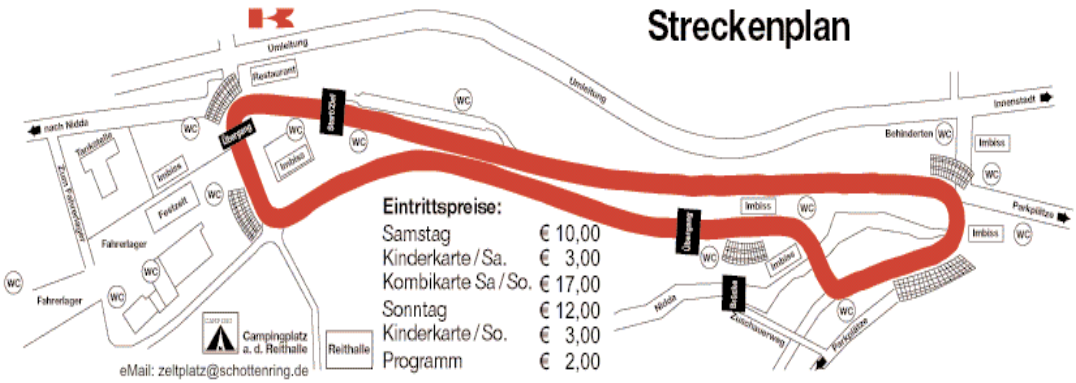
Die A 61 bis Ausfahrt Erftstadt,
Dann Richtung Erftstadt / Zülpich.
Ab der Ausfahrt gibt's auch
Schilder mit „RAT“





SCHOTTEN

Classic Grand Prix 2005



Am 20.-21. August war es soweit, da verwandelte sich das kleine Städtchen Schotten mitten im idyllischen Vogelsberg zum 17. Mal in einen Hexenkessel zum Classic-Grand-Prix von Schotten. Und dieser stand schon das ganze Jahr fest in unserem Terminkalender. Ich habe schon seit meinem Unfall an Pfingsten darum gebangt, dass ich bis dahin wieder fit bin. Meine Hoffnungen wurden belohnt! Unser Fast-Stammtisch-Mitglied (ohne Glied) Claudia hat für mich eine Trident 900 bei Ebay gefunden. Das gute Stück haben Igel, Claudia und ich eine Woche vorher in der Nähe von Köln abgeholt. Jetzt wollte uns nur noch der Wetterbericht, der heftige Regenfälle angekündigt hatte, einen Strich durch unsere Rechnung machen, doch wir haben nicht auf ihn gehört. Um 10.00 Uhr wollten wir (Kaktus, Igel und Ich) auf die Piste. Doch leider hatte ich über Nacht das Standlicht meiner Lady angelassen und hatte leichten Startproblemen.

Um 10.30 Uhr haben wir noch Roger in Schlüchtern aufgegabelt und ab nach Schotten. Wir flogen um die Kurven fast wie in alten Zeiten bis uns kurz vor dem Ziel Motorradfahrer entgegen kamen die uns zum langsam Fahren wegen den Blitzern und unserer Freunde in Grün aufforderten. Endlich am Ziel haben wir uns noch schnell eine Stärkung und ein Programm geholt und liefen Richtung Boxengasse wo wir erst mal ein paar Flyer des TMOC verteilt haben und uns die alten Ladys in Augenschein genommen haben. Jetzt neigte sich die Mittagspause dem Ende und die zweiten Läufe des Tages rückten in greifbare Nähe. Und wir machten uns Richtung Tribüne an der Haarnadelkurve. Während der Mittagspause konnte man mit einem Renngespann Runden um den Schottenring fahren. Ebenso zeigte Helmut Demuth, was man alles mit einem Rally-AUDI S1, dem WM-Einsatzfahrzeuges des Jahres 1983, anstellen kann. Nach der Pause folgten die Rennen. In der Klasse M (Gespanne bis 1964) konnten sich die Herren G. Fischer und G. Markmann auf unsere geliebte Marke Triumph gegen die starken Nortons und BMWs durchsetzen. In dieser Klasse waren auch die meisten Triumphs ver-

treten. In den anderen Klassen konnte man Triumphs aus den verschiedensten Epochen der Motorradgeschichte bewundern. Auch waren wieder einige Spitzenfahrer aus den früheren Renngeschehen anwesend. Darunter waren so bekannte Namen wie Heinz Rosner (DDR-Meister), Barry Sheenes (1977 - Weltmeister in der 500er Klasse), 6-facher Gespann-Weltmeister Klaus Enders, usw. Jetzt alle anwesenden Grössen des Motorrad-Rennsports hier aufzuzählen würde den Rahmen sprengen.

Zu unserem Erstaunen wollte sogar unser ehemaliges TMOC-Mitglied Dietmar Lensky am Rennen mit einer 500er Triumph in der Rennklasse E teilnehmen. Wir waren sehr gespannt darauf, da wir schon einiges über seine Renn- und Schrauberkünste erfahren haben. Doch leider ist er nicht angetreten. Möglicherweise hatte er Probleme mit seiner Maschine. Am ganzen Wochenende sollen ca. 16000 Zuschauer an der Rennstrecke gewesen sein. Wir haben uns gegen 16.45 Uhr wieder auf den Heimweg gemacht und unser eigenes Rennen gefahren. Grins. Am Ende hat es keinen Tropfen geregnet, es kam sogar ein bisschen die Sonne raus.

Weitere Bilder findet Ihr auf unserer Homepage à www.triumphrider.de oder auf der Webseite www.schottenring.de

Ein echtes Highlight für alle Oldtimerfans.

Mit triumphalen Grüßen
Stift

For Sale!!!

Kult Klassiker von Morgen!!
(Motorrad Classik 6/05)
Triumph Trident
750 ccm
90 PS
45 tkm
E.Z.93
British racing green
TÜV neu
Reifen neu
Bremsen neu
Kettenkit neu
Batterie neu
Tel.09708/705666
Für Clubmitglieder 3250,-€

Verkaufe Kotflügel für Oil in Frame

Neu verchromt , gebohrt .
Der Halter für das vordere (also an der Schwinge) Ende ist dran.
Der Kotflügel ist am hinteren Ende leicht gekürzt.
Sehr guter Zustand.
Preis VHS.
Diesen Kotflügel wollte ich eigentlich an meiner 73iger TR7 verwenden , hab ihn neu verchromen lassen und dann erst bei der Montage bemerkt dass er gekürzt ist.

Klaus Küppers

Teile für 750iger Speed Triple (T300)
09741/932245 oder E-Mail saphir69@freenet.de

Ausgleichsbehälter Benzinhahn komplett Bremsscheibe (hinten) Bremsbehälter Fußbremshebel

Black Box (Zündung) Federbein hinten Felge vorne ohne Bremsscheiben Felge hinten ohne Bremsscheiben

Fußrastenhalter Sozius Fußrastenhalter vorne Fußrastenblende Gabelbrücken oben u. unten mit Lenkkopflager (beide)

Kabelbaum (1 Stecker gebrochen –Zündbox- geht aber noch / 1 Stecker fehlt –Fußbremse)

Kabelbaum Armaturen Kettenschutz Krümmer Kühler (leicht verbogen, aber dicht!) Funktion gewährleistet!

Kühlergrill (3 = Rippen heraus gebrochen) gibt's dazu Kühlerschläuche mit Thermostat Leiste (hintere Sitzbank)

Lüfter (Stecker= oben abgerissen) Motorhalteschrauben Rahmenabdeckungen (4 Stück)

Seitenständer mit Halter Schaltereinheit rechts (Lenker) Gangschalthebel komplett mit Aufnahme vorne

Scheinwerfer vorne (oben Delle am Gehäuse) Zündschloss,Tankdeckel, Sitzbankschloss + Zündschlüssel

Schwinge (hinten) nackt (mit Hebel und Achsen Tachoantrieb Tankanzeige Vergaseranlage

Zündspulen mit Zündkabel und Stecker

Club T-shirt's

Die „T-shirt's“ könnt ihr beim Vorstand des TMOC nicht mehr massenhaft kaufen, es sind nicht mehr alle Farben und Größen vorrätig.Bitte 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

5. SOMMERTREFFEN TMOC-GERMANY

Bevor ich zum eigentlichen Bericht der Party komme, muss ich (wie meistens) etwas ausholen. Als ich im Herbst letzten Jahres vom Ablauf des diesjährigen Sommertreffen hörte, war ich sehr skeptisch, da ich um die Einsatzfreude unserer Mitglieder wusste. Dadurch das der Helmut Baumann das letzt jährige TMOC-Treffen eigentlich allein organisiert hatte und wieder nur die selben Mitglieder (Igel, Kaktus, Stift, Carsten, Hans und ich) ihm geholfen hatten, wollte ich dieses Jahr eigentlich keinen Finger am Sommertreffen krumm machen. Sollten die anderen doch mal mit anpakken, damit die auch sehen, was das für eine Arbeit ist, so ein Treffen (mit kompletter Selbstversorgung) auf die Beine zustellen. Auf dem Jahresabschlusstreffen in Volkers habe ich dann auch gesagt, das man dafür mindestens 20 Leute braucht, damit jeder etwas vom Treffen hat. Na ja, die Monate gingen ins Land. In den TMOC-News hat unser Vorstand immer wieder einen Aufruf zum Helfen gemacht. Ich dachte mir so dabei „Sollen die ruhig mal machen“. Bei der Maitour hat mich der Michael noch mal gefragt, ob ich helfen will, auch da habe ich „nein“ gesagt, mittlerweile mit dem Zusatz: „Ich helfe nur, wenn auch Mitglieder mithelfen, die bis jetzt noch nicht geholfen haben“. Na gut, dachte ich mir, warten wir es halt mal ab. Ich werde auf jeden Fall erst am Samstag auf dem Treffen auftauchen und nur einen kurzen Dienst durchführen, ansonsten will ich meinen Spaß haben. Und wieder hat mal das alte Sprichwort recht gehabt:

1. kommt es anders und 2. als man denkt.

Wie gesagt, ich wollte eigentlich erst am Samstag früh in Richtung Eisenbach starten. Aber ich bin dann doch schon am Freitag spontan runtergefahren, weil ich ja auch neugierig war, wie viele TMOC-Mitglieder da waren, und auch einen Dienst machen wollten. Hab schnell noch meine neue Scheinwerfer angebaut. Nach kurzem Check, Gepäckaufladen bin ich dann so um 17.00 Uhr losgefahren. Da es kurz vorher geregnet hatte, habe ich den kürzesten Weg durch den Spessart gewählt. Auf meiner Hausstrecke (wenn ich Richtung Lohr fahre) hat es mich dann auch 5 km voll erwischt. In Lohr schnell noch in den Obi-Baumarkt, um 2 neue Birnen zu kaufen, da auch die „Hinkleys“ so ihre Eigenheitenhaben. Und schon ging es weiter. Vorbei am Mespelbrunner Schloss in Richtung Obernburg. In Obernburg gleich für den Rückweg getankt. Das ist schon ein

Witz mit den Spritpreisen. In Sterbfritz: Superbleifrei 1,26 Euro – In Obernburg: 1,22 Euro = 4 CENT BILLIGER. Hab eigentlich auch gleich das Naturfreundehaus in Eisenbach gefunden (Beschilderung hätte etwas besser sein können – es werden mehr Schilder benötigt).

Wie ich auf dem Platz eingetroffen bin, waren einige sehr überrascht, da man mich ja auch erst für Samstag eingeplant hatte. Nach obligatorischen Bezahlen von Nenngeld und Bons habe ich erst mal alle bekannte Gesichter aus dem In- und Ausland begrüßt. Muss schon sagen, wenn die Ausländer nicht da gewesen wäre, wären wir am Freitag nur mit ca. 10 Mann auf dem Platz gewesen. Nachdem ich meine Sachen beim Igel im Zelt verstaut habe, ging ich zum gemütlichen Teil über. Ich habe mich dann zu netten Benzingesprächen mit unserem ausländischen Freunden aus Dänemark, Schweden, England und Holland an einen Tisch gesetzt. Ich war erstaunt, das man sogar eine Musikanlage gedacht hatte (hätte ich das vorher gewusst, hätte ich natürlich ein paar CD's mitgenommen). Die Dänen und Schweden haben dann noch ein paar harte Drinks rausgeholt, um den Abend noch lustiger zu gestalten. Sogar der normalerweise „ruhiger" Freitag wurde zu einer ausgelassenen Partystimmung genutzt. So um 3.00 Uhr haben Carsten, Igel und ich wiedereinmal als Letzte die Lichter ausgemacht.

Am Samstag morgen bin ich dann so um 7.00 Uhr aufgestanden, da mein Zeltkollege wiedereinmal kräftig am Holz sägen war. Na ja, so kennen wir ihn halt. Michael Ochs und George von Döhren waren schon wieder fleißig an der Frühstücksvorbereitung. Michael hat mich dann auch noch schnell zum Brötchen holen geschickt. Ganz Obernburg war im Nebel verschwunden. Ganz Obernburg? Nein, die 2 Riesentürme der gegenüberliegenden Firma schauten aus dem Nebel raus - der Ausblick aufs den unter uns liegenden Ort war schon beeindruckend. Nach einem ausgiebigen Frühstück mit Kaffee, Tee, Brötchen, Marmelade, Nutella, Käse, Wurst und Rühreier mit Speck habe wir vom TMOC gleich wieder den Platz auf Vordermann gebracht. Vormittags haben dann der Peter

und der Albert (Old Triumphdevil) aus Holland noch am Albert's Triumph-Gespann geschraubt. Leider mussten die Zwei dann eine Pause einlegen, da man auf Teile vom Achim warten musste. Am Nachmittag sind dann immer mehr Triumphfahrer aus Deutschland eingetroffen. Langsam machten wir uns auch Sorgen, um die Menge an Essen für die ganzen Leute langte. Michael ist dann noch mal schnell in den nächstgelegenen Supermarkt gefahren um Ware für die Feier zu holen. Igel und ich hatten eigentlich nicht mehr damit gerechnet, das der Stift und die Claudia auftaucht. Aber plötzlich war der Stift mit seinen 2 Freunden (Jim und Jack – seinen Gehhilfen) da. Alle haben sich gefreut, das er und die Claudia doch noch den Weg nach Eisenbach gefunden haben, obwohl er

Erik
Weiteste Anfahrt Männer 1218km

Birte
Weiteste Anfahrt Frauen 1016km!!!

Bernd
Ältestes Motorrad

Anka
Ältester Teilnehmer
Anreise übrigens ca.900km!

ja immer noch Schmerzen und Probleme durch den Unfall hat. Der Platz rund um das Naturfreundehaus füllte sich immer mehr. Sogar eine Fünfergruppe aus den neuen Bundesländer hatte den Weg zu uns gefunden. Zum Abend kam dann auch noch der Rest von unserem Rhön-Stammtisch. Endlich waren wir vollzählig. Aufgrund der Schmerzen hat uns der Stift auch nach 3-4 Stunden wieder verlassen. Es war eine echt ausgelassenen, gemütliche Stimmung – die Theken- und Grillmannschaft hatte alle Hände voll zu tun.
Da unser 1. Vorstand ja verhindert war, haben Igel und ich die Pokalverleihung durchführen müssen:

Weiteste Anfahrt – Damen	Birte Munk 1016km TOC Dänemark
Weiteste Anfahrt – Männer	Erik Hundsdahl 1218km TOC Dänemark
Ältester Teilnehmer	Anka ????? 67 Jahre TOC Dänemark
Älteste Triumph	Bernd mit seinem Chopper Bj.1949

Nach der Pokalverleihung hat man sich wieder den gemütlichen Benzingesprächen gewidmet.
Chicken (der Mann mit dem Schottenrock) hatte uns noch aus der Klemme geholfen, und uns ein paar AC/DC-CDs zu Verfügung gestellt. Die wir dann auch gleich auflegten. Als die Sonne dann langsam am Horizont in die Tiefe verschwand, haben sich dann die Gäste aus Nah und Fern am Feuer oder an der Theke eingefunden. Kaktus hat sich dann auch langsam ans Auflegen der Musik-CDs gemacht.
Es wurde wieder einmal richtig abgerockt. Nach einiger Zeit kamen auch die Gäste, die am Feuer gesessen haben, an die

Theke um sich das lustige Schauspiel anzuschauen. Unser neuer Freund, Chicken – der Schotte, legte nach mehreren Wünschen durch die Damenwelt auch einen netten kleinen Strip hin. Besser gesagt, er zeigt was er unter dem Schottenrock hat. Durch die ganze aufgeheizte Stimmung hat ein Triumphfahrer seinen Oberkörper frei gemacht, und seine geniale Tätowierung gezeigt – auf dem kompletten Rücken war ein Triumphmotor als Totenkopf gestochen. Im Nacken hatte er noch die Triumphtriangel tätowiert. Michael konnte sich an der Tätowierung nicht satt sehen, und hat immer wieder ein Foto davon gemacht. Die Gäste rokkten auf den Tischen – der Thekenbereich war Rock'n Roll pur. So um 2 Uhr war es dann rum, Kaktus hat es wieder einmal geschafft, eine Musikanlage zu liefern – die Hochtöner der Boxen waren durchgeschossen. Michael hatte noch ein paar Wiederbelebungsversuche gestarten, aber leider hatte es keinen Zweck. Danach dauerte es nicht mehr lange, bis sich dann alle in die Schlafkojen verkrochen. Vielleicht war es auch besser so, da einige der Gäste noch einen weiten Weg vor sich hatten. Wir vom TMOC waren dann noch bei einem gemütlichen Bier zusammen gesessen und haben ein Resümee von der Party gezogen. Nachdem sich dann alle in ihre Schlafgemächer verzogen hatten, haben Igel und ich die Lichter ausgemacht.
Am Sonntag morgen wurden ich durch ein Regenschauer geweckt. Ich dachte nur „Mist", jetzt muss jeder im Regen heimfahren. Also habe ich mich erst mal aufgemacht, um Michael und George bei den Frühstücksvorbereitungen zu helfen. Nach und nach sind dann die Gäste aus ihren Zelten bzw. den Schlafräumen gekrochen, um sich vor der langen (meistens) Heimfahrt noch mal zu stärken. Wir haben dann noch alles aufgeräumt und die Abrechnung mit der Wirtin vom Naturfreundehaus gemacht. Zum Abschluß wurden wir dann nochmals zu Kaffee und Kuchen von den Gastleuten eingeladen. Igel, Kaktus und ich sind dann so um ca. 13.00 Uhr in Richtung Heimat losgebraust. Langsam merkten wir in unseren Knochen das lange, aber schöne Wocheende. Die Strecke führte uns durch Mespelbrunn, Lohr und natürlich Gemünden, wo wir uns geteilt haben. Ich fuhr weiter Richtung Sterbfritz und die zwei anderen in Richtung Bad Kissingen.

Zum Schluss meiner Berichterstattung will ich Euch noch mein Resümee über die Party mitteilen:

Als aller erst muss ich mal den Michael Ochs und George von Döhren ein riesiges Lob aussprechen. Die beiden haben sehr viel Arbeit und Mühe in dieses Treffen gesteckt, und hat mir gezeigt, dass es sich doch lohnt bei unserem TMOC Mitglied zu sein. Meiner Meinung nach, war dies das beste
TMOC-Treffen seit dem Bestehen unseres Clubs. Mit meiner Vorahnung, dass nur wenige Helfer da sein werden, hatte ich leider Recht, obwohl am ganzen Wochenende ca. 20!!! TMOC-Mitglieder (ca. ¼ vom ganzen TMOC) anwesend waren. Dieses Jahr waren auch viele Mitglieder nicht anwesend, die
eigentlich sonst bei jedem Treffen als Gäste und Helfer dabei waren. Leider war aber wieder nur ein geringer Teil bereit, einen Dienst beim Treffen zu machen. Dadurch hatten die Helfer (allen voran Michael und George) allerhand zu tun. Na ja, vielleicht wird es irgendwann mal mit der Beteiligung der Mitglieder besser – ich werde die Hoffnung nicht aufgeben. Denn dadurch hätte jeder von uns was von dem Treffen. Und die Hoffnung, das es jetzt aufwärts geht, keimt langsam wieder auf. Zum Schluss muß ich sogar sagen, war ich froh, dass die Anlage kaputt gegangen ist, da unser Kaktus sonst wieder kein Ende gefunden hätte, und unsere Gäste keinen Schlaf gefunden hätten. Auf jeden Fall hat man gesehen, dass man durch Werbung einiges erreichen kann. Wir sollten nächstes Jahr einfach da weiter machen, wo wir dieses Jahr beim Treffen aufgehört haben.

Also bis demnächst

Euer Webmaster
Roger

Einladung zum Jahresabschlusstreffen 2005

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

Samstag, den 12. November 2005 ab 20.00Uhr

Die Veranstaltung findet traditionell im Cafe Volkers|,Hartweg 4 in 97769 Volkers statt.Volkers liegt direkt an der A7 zwischen Würzburg und Fulda-
Abfahrt Bad Brückenau /Volkers

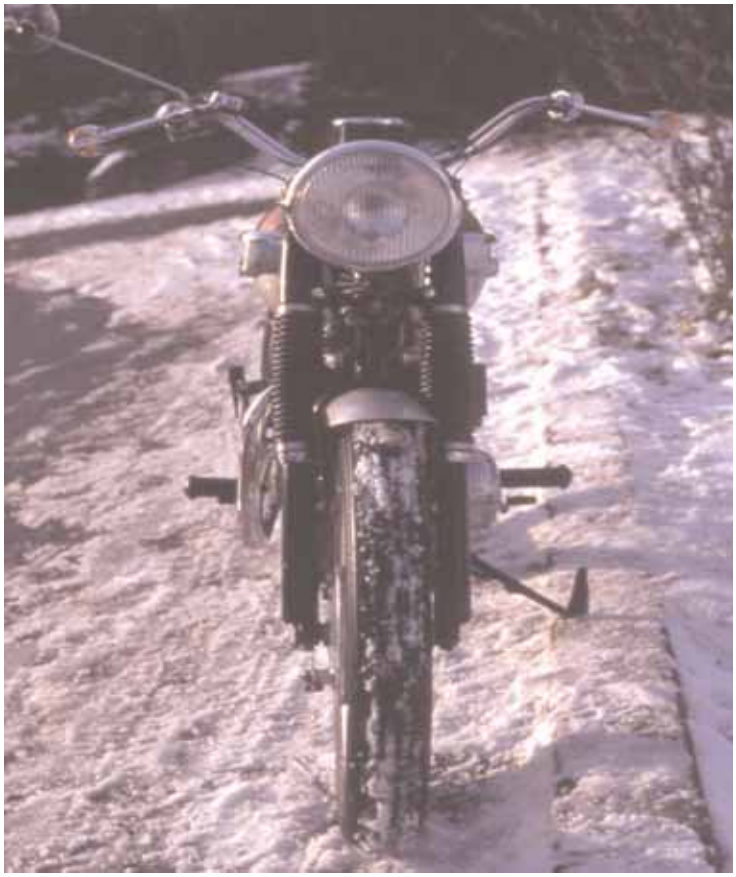
Übernachtungmöglichkeiten werden von Manfred Groß unter Tel:09733/780095 organisiert.

Bitte bis 5.November anmelden.

Gruß Igel

... das Bremslicht funktioniert ja gar nicht !!!

Die nächste TÜV-Story. Just gestern am 18.8.2005 erlebt, sozusagen taufrisch von der Wut in den Fingern in die Tasten gehämmert. Ich möchte das diesmal Geschehene in den Dialogen wiedergeben, damit es als 1-Akter vielleicht einmal uraufgeführt wird..



Es folgt quasi die Fortsetzung meiner Story aus der News 16 („Behörden-Freude“), denn der Schauplatz ist der Gleiche. Das tragikomische Stück benötigt 5 Personen, den Motorradfahrer M und die vier Prüfer P1, P2, P3 und P4. Prüfer 4 sollte zwei unterschiedlich lange Beine (Beckenschiefstand o.s.ä.) haben (wichtig für die Handlung).

Seid Ihr bereit? Vooorhang !!!

Eine Halle mit Prüfer 1
P1 (ruft, die Unterlagen in der Hand, nach draußen): Fahren Sie das Motorrad bitte rein !!!

M (rollt die Triumph herein): Guten Tag.

P1: So, dann machen Sie mal das Licht an. *(M schaltet Abblendlicht ein) P1 guckt und guckt...* Da ist ja gar keine Streuung, so geht das aber nicht.

M: (schaut leicht irritiert): Was gibt’s denn für ein Problem?

P1: Das Licht, es streut überall hin. Ist da wenigstens Abblendlicht und Fernlicht dran?

M: Natürlich *(schaltet auf Fernlicht).* Hier ist das Fernlicht... *(wartet, schaltet zurück)* ... und hier ist das Abblendlicht.

P1: Die Lampe hat ja überhaupt kein ECE-Zeichen !

M: Ich denke, mit einer Originallampe dürfte das auch schwer sein, das Motorrad ist von 1964, ich vermute, da gab's bestimmt noch keine ECE-Zeichen.

P1 (belehrend): Wenn Sie in Deutschland ein Motorrad zugelassen haben wollen, muss es ein Licht haben, das den Bestimmungen entspricht.

M: Aber irgendjemand muss das ja mal überprüft haben, denn das Motorrad ***ist*** ja bereits zugelassen, ich bin ja lediglich zur HU hier.

P1: Und wer hat das Motorrad damals in Deutschland zugelassen?

M: Das war 2003 der TÜV Hessen.

P1: Ja, wenn die das so durchgehen lassen... *(P2 kommt gerade vorbei)* Kommst du mal gerade ? *(P2 bleibt stehen, schaut interessiert zum Motorrad)* Schau dir mal das Licht an. Keine ECE-Nr. ... und wie das streut.

P2 (schüttelt Kopf und Schultern, als könne man das nicht ändern): Jaa. *(freundlich zu M):* Haben Sie den Kfz-Brief da ?

M: Nein, tut mir leid, den hab' ich nicht mitgebracht.

P1 (entrüstet): Ich trag' doch die Lampe da nicht ein! *(P2 nickt noch einmal freundlich und geht)* Sie müssen da einen anderen Lampeneinsatz einbauen, der den Vorschriften entspricht.

M: Okay.

P1: Sowas muss Ihnen doch schon mal aufgefallen sein.

M: Nein...

P1 (unterbricht): Ei, was sehen Sie denn nachts noch mit dieser Lampe ?

M: Ich war noch nicht nachts unterwegs. Sehen Sie, ich fahre recht selten mit den Motorrädern und dann zumeist tagsüber.

P1 (geht nach hinten und schaut sich das Rücklichtglas an): Und was haben wir da? Da steht ja auch keine ECE-Nr. drauf.

M: Das Original hatte Risse, und neue Originale gibt es leider meines Wissens nicht mehr von diesen WIPAC-Gläsern. Ich habe extra gewartet, bis ich solch ein Glas ergattern konnte. Es ist aber ganz neu und entspricht dem Original.

P1: Moment... *(geht ins Haus und kommt mit P3 zurück)* Hier, das Rücklicht... *(zeigt darauf)*

P3: (murmelt): Hmm, ja,... keine Nummer drauf ... geht aber einwandfrei, und ein Rückstrahler ist auch dran, es ist okay, offensichtlich noch neu ... Haben Sie den Kfz-Brief dabei?

M: Nein, leider nicht. Wir sind schon sehr froh in der Szene, wenn sich wieder Hersteller von Teilen finden, die auch passen und dem Original in nichts nachstehen. Ist es okay?

P1: Es fehlt das Prüfzeichen, ohne das kann besteht keine Betriebserlaubnis.

P3 (lächelt gequält): Ja, Sie müssen es leider auf ein gültiges Rücklicht umbauen, das geht so nicht – ach so, das ist ja eine einzige Halterung für Rücklicht und Kennzeichen... ja, das tut mir leid, dann müssen halt evtl. neue Bohrungen rein oder die Halterung ganz weg und was anderes dran.

M: Die Originalteile abbauen und dann was aus dem Zubehörmarkt, und hier neue Bohrungen ggf. ins Schutzblech, das wäre okay, ja ?!. *(P1 und P3 nicken- M schüttelt den Kopf)* -Nö.

P1 (tritt auf den Schalthebel, der 1. Gang rastet ein, er schaut nach hinten): Das Bremslicht funktioniert ja gar nicht.

M: (lächelt): Das funktionierte noch nie beim Schalten in den 1. Gang – die Bremse ist hier *(tritt auf die Bremse, worauf das Bremslicht aufleuchtet)*, und die Schaltung rechts.

P1 (völlig überrascht): Das ist ja'n Engländer, o Gott, mit denen hab' ich schon schlechte Erfahrungen gemacht *(der Gesichtsausdruck von M. sollte jetzt so langsam aussehen, als wolle er sagen: "Und ich mit TÜV-Prüfern deiner Sorte auch")* – naja, jetzt prüfen wir's noch zu Ende. *(bückt sich am Vorderreifen, sucht ihn mit der Taschenlampe ab; P3 geht)* Da muss doch irgendwo die Reifengröße stehen.

M (freundlich): Hier, ich hab' sie mit weißer Farbe ausgemalt... *(zeigt auf die weißen Zahlen)*

P1 sucht unbeirrt weiter und brummelt was vor sich hin, geht zum Hinterrad, sucht dort ebenfalls): Könnten Sie mal das Hinterrad drehen ?

M: Was suchen Sie denn ?

P1: Die Reifengröße.

M: Die steht hier *(zeigt auf die Zahlen auf dem Reifen direkt vor der Nase von P1)*

*P1 (kontrolliert noch kommentarlos die Profiltiefe, steht dann auf):*Machen Sie mal den Motor an, ich möchte eine Probefahrt machen. *(M kickt den Motor an, P 1 setzt sich drauf, fährt los, macht eine quietschende Vollbremsung, fährt dann eine Runde, kommt dann zurück)* Fällt Ihnen an dem Lenker nichts auf? *(M zuckt mit den Schultern)* – Der ist krumm. Moment... *(eilt wieder ins Haus und kommt mit P4 zurück, zu P4 gewandt):* Setz' dich mal drauf. *(P4 besteigt das Motorrad und guckt, P1 wartet kurz):* Und ?

P4 (zuckt mit den Schultern): Nix.

P1: Und der Lenker?

P4 (schaut sich die Lenkerenden an, zuckt wieder die Schultern): Krumm?

P1(erleichtert): Und ich dachte schon, ich hätte einen Knick in der Optik. *(zu M gewandt):* Sehen Sie?! Und

ich habe drinnen nix zu ihm gesagt! Merken Sie denn das nicht beim Fahren?

M: Nee. Der Lenker ist ja auch nicht krumm.

P1: Natürlich ist der krumm. *(scheucht P4 vom Motorrad und setzt sich selbst drauf, zieht ihn hin und her)* Der hatte mal einen Unfall und jetzt ist er verbogen. Das sieht man nur nicht, weil das da unten drin ist, wo man's nicht sieht *(zeigt in die Mitte des Lenkers an der Gabelbrücke).* Wenn Ihnen während der Fahrt der Lenker abbricht, kommt die Polizei zu mir, und ich werde dann dafür haftbar gemacht, dass ich diesen Lenker habe durchgehen lassen. *(zieht am Lenker)* Sehen Sie! Der Lenker ist sogar lose! Das hab' ich ja noch gar nicht gesehen.

M: Ähm, bei Triumph sind die gängigsten Modelle mit in Gummi gelagerten Lenkern versehen, so auch hier.

P1: Und wo soll das sein?

M: Hier, an der Befestigung zur Gabelbrücke *(zeigt nach dort)*

P1 (schaut dort hin, zieht und drückt den Lenker) Tatsächlich, aber der Lenker ist verbogen, den messen wir jetzt aus. *(zu P4 gewandt)* Setz' Dich wieder drauf. *(P4 setzt sich aufs Motorrad, leider steht das Motorrad nicht gerade, obwohl sich P4 gerade hält, wohl wegen der unausgewogenen Beinlänge)* So, der Kollege hält jetzt das Motorrad gerade, wie sie sehen...

M: ... hält er nicht, er steht nach da *(zeigt den Schiefstand an)*

P1: Der steht ganz gerade... *(geht auf die rechte Motorradseite, misst vom Boden zum Ochsenaugenblinker)* ... da haben wir einen Meter... *(geht auf die andere Seite, misst gleichermaßen)* ... und hier einen Meter und zwei. Das sind schon 2 Zentimeter Unterschied. *(schaut zu dem Clubemblemen, die links und rechts der Lampe befestigt sind)* Hmm, das ist aber gefährlich. Tja, es tut mir leid, aber Sie müssen sich einen geraden Lenker besorgen. *(schaut nachdenklich auf den Rückspiegel)* Einen linken Rückspiegel haben Sie nicht montiert?

P4, der abgestiegen ist: Das Motorrad ist doch aus England.

P1: Ach ja, da ist gar Linksverkehr, grummelbrummel,... aber hier in Deutschland ... *(überlegt)* ... kann man da nicht... ?

M: Nein, da kann man nicht und da werde ich auch kein zusätzliches Loch reinbohren.

P4: War 1964 überhaupt schon eine Rückspiegelpflicht ?

P1 schweigt eine Weile.

P4: Kaufen Sie sich doch einfach einen neuen Lenker.

M: Schauen Sie mal, der Verkäufer hat mit versichert, dass dieser Lenker mit den angeschweißten Halterungen für die Brems- und Kupplungshebel nur für dieses Baujahr verwendet worden seien, 1964, und weil ein Sturz zum Bruch dieser Halterungen geführt hat, ist man in Folgejahr wieder davon abgekommen. Diese Lenker gibt es nicht mehr zu kaufen. Ich müsste also einen anderen kaufen und zusätzlich die Aufnahmen für die Hebel und die Hebel selbst. Dann hab' ich aber kein Original-Motorrad mehr.

P4: Dann müssen Sie sich halt irgendwie noch mal so einen Lenker besorgen...

M: Sind wir jetzt fertig ?

P1: Moment noch, das Prüfprotokoll ... *(holt es)* Sie haben 4 Wochen Zeit, die festgestellten Mängel zu beheben und das Fahrzeug wieder vorzuführen.

M: Ich brauch' nur *eine* Woche! *(P1 und P4 gucken verdutzt-fragend).* Dann bin ich bei einem Fachhändler, und dort kommt der TÜV ins Haus und ich krieg' meine Plakette. Und mein Lenker – ist gerade. Tschüs! *(Alle ab)*

Szenenwechsel
M. sitzt wortlos am Papierschredder und dreht das Prüfprotokoll genüsslich-langsam durch. Dann entspannen sich seine Züge, er greift zum Telefon und wählt...
Ende. Vorhang fällt.

Ich hab' die bessere Erfahrung gemacht, ein paar Kilometer zum Händler Eures Vertrauens zu fahren, ist besser und der Dealer kann's auch sicher besser erklären oder belegen, falls Fragen auftauchen. Und für die paar hundert Kilometer im Jahr wäre die rote Dauernummer, glaube ich, besser. Oder was denkt Ihr?

Andererseits (jetzt hat sich das Erlebte mal 2 Wochen gesetzt): wir gehen immer den Weg des geringsten Widerstandes, will sagen, wir suchen uns einen anderen TÜV, die Dekra oder was auch immer. Eigentlich ist das nicht immer richtig. Deshalb mal die Frage in die Runde: der TÜV trifft ja eine öffentlich-rechtliche Entscheidung über die weitere Nutzung eines Fahrzeugs. Wie jede dieser Entscheidungen muss auch die vom TÜV, sofern sich der Fahrzeugeigner benachteiligt fühlt, überprüfbar sein. Ich kann mir nicht vorstellen, dass eine TÜV-Entscheidung so endgültig ist wie ein Gerichtsurteil.

Wohin kann ich mich also wenden, wenn ich im Glauben bin, der TÜV-Fachmann faselt nur einen vor sich hin und verfügt in Wirklichkeit nur über ein fundiertes Halbwissen ? Es muss doch eine übergeordnete Institution geben, bei der man vortragen kann, die HU sei fehlerhaft durchgeführt worden?! Und wo steht bitteschön, ab welchem Baujahr ein Motorrad Rückspiegel braucht, und ab wann Blinker und wie man trotzdem sein Motorrad im Originalzustand auf Deutschlands Straßen bewegen darf ?

Yours, Mitch.

Jan Van den Bossche TOMCC-Belgium By the way: pleased to announce You all I got the podium at the last CRMB-Classic races at St-Hubert on 26-27-28 august. 3rd in the 750cc with the Rob North Trident

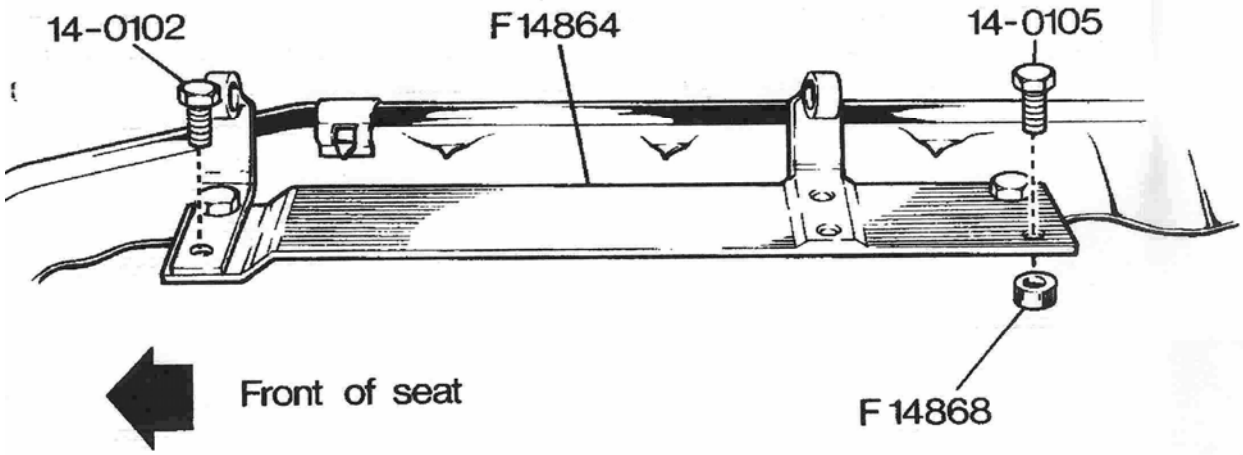
SERVICE BULLETIN NO. 415

Rahmen - "B" Range (650ccm) Modelle

Der Rahmen mit der Nummer F12089 wird nicht länger geliefert und wird durch den Rahmen F14283 ersetzt.

Der orginale Sitz mit der Nummer F13634 wird nicht auf den späteren Rahmen mit der Nummer F14283 passen, da die Aufnahmen für die Sitzbank eine neue Position haben. Um zu vermeiden, eine neue Sitzbank kaufen zu müssen, wenn ein Rahmen bestellt wird, werden die folgenden Teile benötigt, die alte Sitzbank zu befestigen.

F14864	Adaptor Assembly	1 off
F14868	Spacers	2 off
14-0102	Bolts	2 off
14-0105	Bolts	2 off



Anmerkung des Übersetzers: Bislang war mir dies nicht bekannt, da ich davon ausging, das sich die beiden Rahmen nur in der Höhe bzw. darin unterscheiden, in welcher Höhe der hintere Rahmen am Zentralrohr angesetzt ist. 1972 gab es dann noch eine weitere Rahmmeversion F14578. Worin die sich von den beiden anderen unterscheidet ist mir nicht bekannt. Interessant ist, dass man bei Triumph darauf bedacht war, den Verunglückten weitere Kosten durch Kauf einer neuen Sitzbank zuzumuten. Wer hätte das gedacht!

B.M.C.

BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

BIKES MIT STIL UND SOUND

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

TÜV-Service im Haus für alle Marken

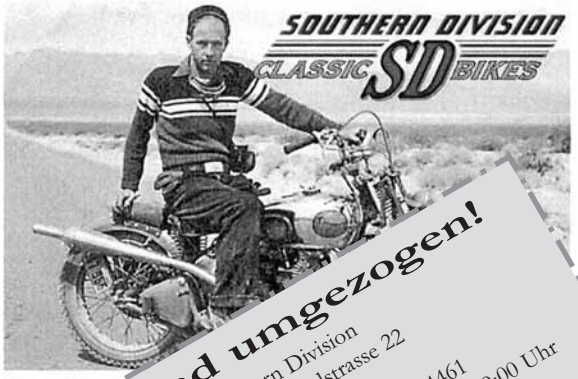
B.M.C. 76857 Ramberg • Schlossbergstr. 51
Tel. 06345/5348 • Fax 06345/7523

TRIUMPH

Anzeigen unserer Sponsoren

Southern Division
Classic Bikes

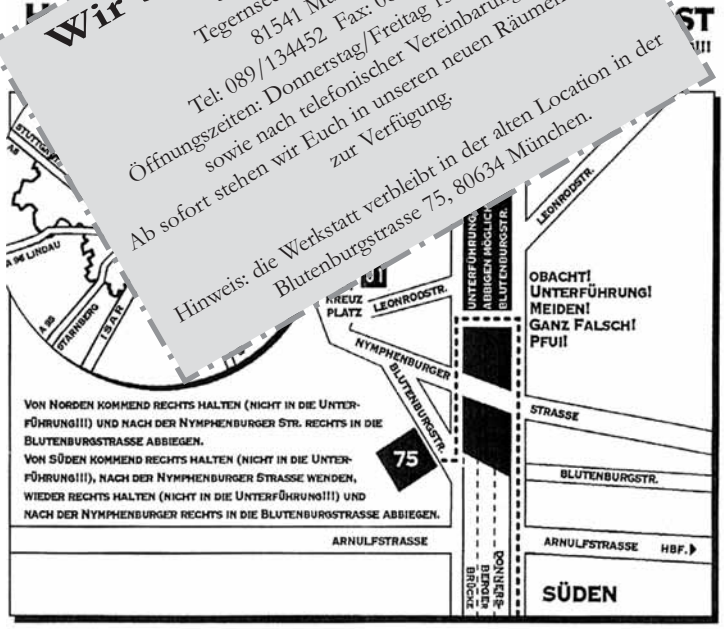
Blutenburgstr.75 D 80634 München Tel. 089/134452 Fax 089/134461, Mo-FR 11-18.30, Mit. geschlossen, Sa 10-14
www.southern-division.de E-Mail: info@southern-division.de



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!