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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 28
Oktober
November
Dezember
2006

SONDERAUSGABE

50 Jahre STREAMLINER MOTORCYCLE SPEED RECORD HOLDER

Die Story - Teil 3

06. September 1956 344,97 km/h

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: michael.ochs@basf-ag.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. (0170) 9046872

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.

Just in by Michael Ochs

Was für Sammler!

In der Oldtimer Praxis fand sich letztlich eine Annonce zum Verkauf einer 86er Bonneville. Da diese in Bad Dürkheim zum Verkauf stand, war der Entschluss nicht schwer, einfach mal kurz nach der Arbeit dort vorbei zu fahren. Auf diese Weise lernte ich einen netten älteren Herren und seine zahlreichen Motorräder kennen, und natürlich das erwähnte Motorrad. Mit sage und schreibe 807 originalen Kilometern auf dem Tacho stand das Motorrad praktisch wie aus dem Laden vor mir. Auch mit kritischem Blick konnte ich keinen Rost oder sonst eine Schwachstelle ausmachen. Papiere, Rechnungen, Belege, Werkzeug, alles da, was für einer 1er erforderlich ist. Für 7600 € soll Schmuckstück sein Heim wechseln. Näheres bei Herrn Sahler, Tel. 06322/2915.

Auf nach Büriswilen

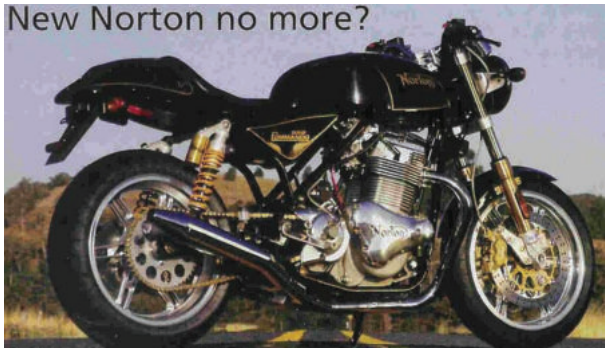
Wie im vergangenen Jahr beabsichtigen wir auch dieses Jahr wieder nach Büriswilen zum Black Shadow Treffen zu fahren. Das Treffen dürfte wohl das größte Engländertreffen auf dem Kontinent sein. An die 250 Motorräder aller engl. Marken konnten letztes Jahr bestaunt werden, neben Norton, BSA und Triumph

fanden sich auch etwas seltenere Modelle wie Brough Superior oder Vincent auf eigener Achse ein. Wer Interesse hat, mit an den Bodensee zu fahren, meldet sich am besten bei mir: 06322/958688. Das Treffen findet am 11.-12. August statt.

Triumph Scrambler McQueen Special

In Andenken an die Erfolge von Steve Mc Queen auf Triumph gibt es jetzt ein Sondermodell der aktuellen Scrambler900 vom engl. Händler Jack Lilley (0044/1784 420421). Die Maschine ist grün lackiert, besitzt schwarze Felgen und hat neben einer Einzelsitzbank auch ein geändertes Rücklicht.

Aus für Commando?



Das ehrgeizige Projekt der amerik. Firma Norton Mortorsports Inc., eine neue Norton Commando auf die Strassen zu bringen, scheint ins straucheln zu geraten. Noch im März diesen Jahres wurde verkündet, dass erste Bestellungen angenommen werden. Mittlerweile wurden diese schon wieder zurück gezahlt, da es anscheinend zu Verzögerungen kommt. Auch auf der Internetseite www.nortonmotorcycles.com ist nichts näher zu erfahren. Obwohl angeblich ca. 75% der Werkzeuge und Verträge mit Lieferanten unter Dach und Fach sind, ist noch kein einziges Motorrad – außer den Prototypen – fertig gestellt. Investoren werden weiterhin gesucht.

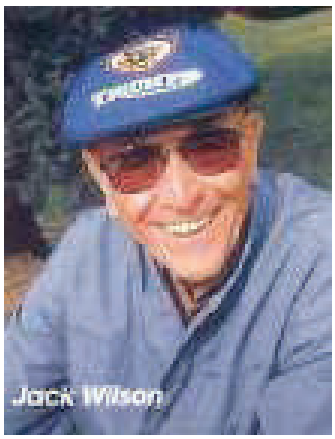
Altette wieder zu haben

Die sog. Hube von LUCAS aus den 50zigern ist wieder zu haben. Zu beziehen ist diese über Paul Goff (0044/1494 868218) für 69 Pfund, alternativ gibt's auch nur einen Verschönerungskit für 16 Pfund.

Der „Streamliner“

Im September 1956 dröhnte eine weiß, blau und rot gefärbte Zigarre über die spiegelglatte Oberfläche des Salzsees in Bonneville. Am Ende von 2 Läufen stand dann mit 345 km/h ein neuer Geschwindigkeitsweltrekord fest. Angetrieben wurde dieses Projektil von einem 650 ccm-Motor aus Meriden. Fortan war Triumph in aller Munde und eines der bekanntesten und schnellsten Motorräder aller Zeiten hatte einen Namen: Bonneville.
In einer dreiteiligen Serie soll die Geschichte des „Streamliner“ anlässlich des 50zigsten Jahrestages dieses Ereignisses noch einmal etwas näher beleuchtet werden.

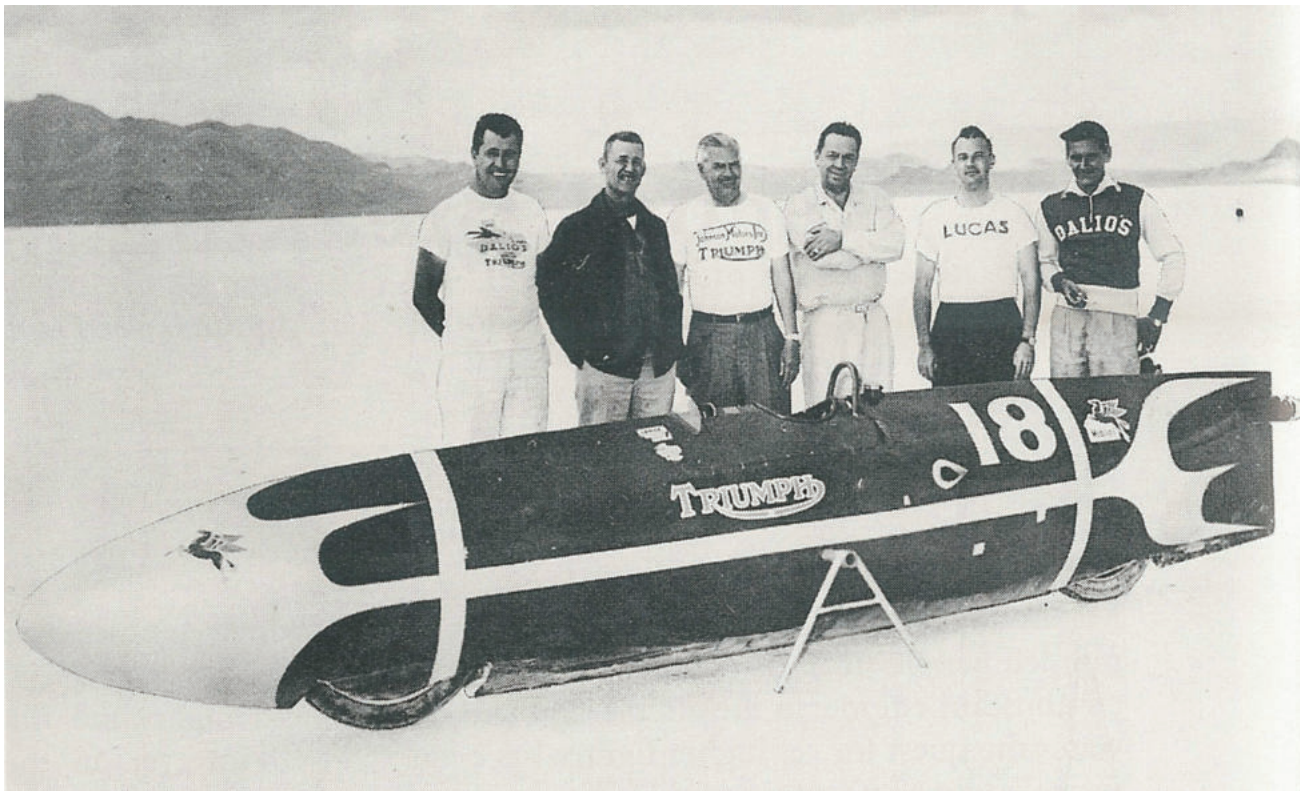
Wir schreiben das Jahr 1953, als ein Kunde deutscher Abstammung den Laden von Dalio´s Triumph Sales, einem Mekka für Geschwindigkeitsfanatiker, betrat und darauf hinwies, dass der in 1950 durch NSU mit 180 mph aufgestellte Geschwindigkeitsweltrekord unschlagbar sei. Dies provozierte den Motorenguru bei Dalio´s Jack Wilson so sehr, dass er zusammen mit JH „Stormy“ Mangham, einem Piloten und passioniertem Konstrukteur beschloss, den deutschen Fehdehandschuh aufzunehmen.



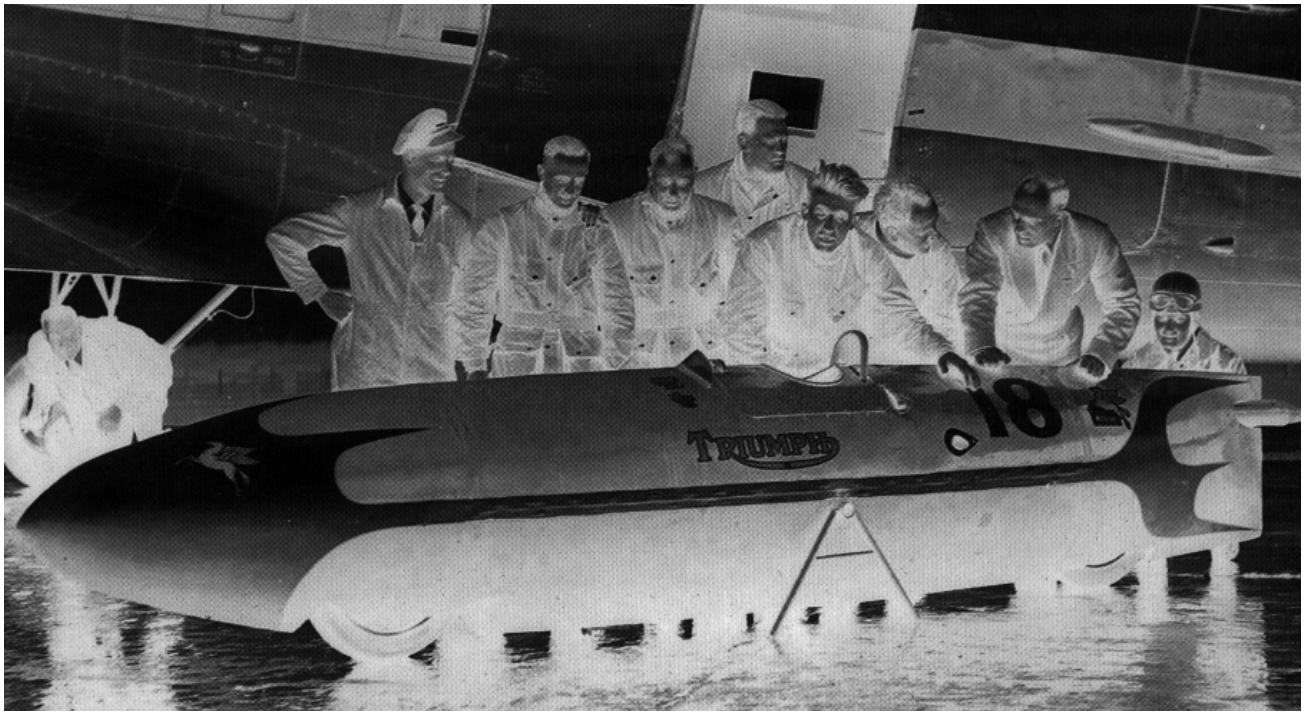
Es war naheliegend, dass nur ein Triumph-Motor zum Einsatz kommen konnte. Zum einen ließ sich dieser von allen damals zur Verfügung stehenden Motoren am einfachsten tunen und außerdem würde sich bei einem neuen Rekord der unmittelbare Verkaufserfolg bei Sponsor Pete Dalio einstellen.
Von Anfang an war „Stormy“ klar, dass nur eine voll verkleidete Maschine eine Chance haben konnte. Auf Grund seiner langjährigen Fliegerei besaß er das nötige Quäntchen Gefühl für die Formen einer solchen Rakete, bedenkt man, dass damals kein Windkanal im heutigen Sinne zur Verfügung stand. Teile aus verunfallten Flugzeugen verbaute er im Rahmen des „Streamliners“. Für die äußere Form baute er Modelle, um diese im Wasser hinter einem Boot herzuziehen. Zu allem Überfluss montierte er sogar ein Holzmodell mit Bändern daran außerhalb des Cockpits seines Flugzeuges, um die Strömungsverhältnisse zu studieren. Jedenfalls entstand innerhalb von nur 6 Monaten bis Mitte 1954 eine erste Version, die auf Anhieb mit einem Standardmotor ausgerüstet 144 mph in Bonneville erreichte.

Mittlerweile, wir schreiben das Jahr 1955, hatte der Neuseeländer Rusell Wright auf einem Vicent Streamliner bei sich zu Hause auf einem Sandstrand mit 184,83 mph einen neuen Rekord aufgestellt und es galt diesen zu schlagen.

Für den nächsten Versuch in Utah war der Motor auf Methanol umgerüstet worden und der spätere Rekordfahrer Johnny Allen im Sattel der Triumph. Mit Leichtigkeit schaffte er im ersten Lauf 190 mph, aber die sich auflösenden Reifen verhinderten den für einen Weltrekord erforderlichen zweiten Lauf in die Gegenrichtung. Einem zweiten Artikel (Cycle Magazine 1955), geschrieben durch unser Ehrenmitglied Don Brown, ist zu entnehmen, dass die Schutzbrille auf Grund der hohen Geschwindigkeit sich zu verschieben begann und Johnny so ein Teil der Sicht genommen wurde. Jedenfalls konnte mit einem zweiten Lauf über 172 mph die zuvor von dem Neuseeländer aufgestellt Marke nicht überboten werden. Es war aber klar, dass das Motorrad das Potential besaß, locker über 200 mph schnell zu sein, der damals 26 jährige Johnny Allen behauptete sogar, kurzzeitig eine Geschwindigkeit über 210 mph auf dem Tacho gesehen zu haben.



Das Team noch mit der 1955er Version der Zigarre in rot. Von links nach rechts: Jack Wilson, „Stormy“ Mangham, Wilbur Cedar (von JoMO´s), Bill Johnson (Chef von JoMo´s), John Bough (Lucas), Johnny Allen



Der größte Triumph Händler an der Westküste Johnson Motors nutzte seine Kontakte nach Meriden, um spezielle Reifen von Dunlop bereitgestellt zu bekommen. Triumph´s Boss E.T., bekannt dafür, Kosten aufs Notwendigste zu reduzieren, wurde nicht informiert. Hinter seinem Rücken waren aber hochrangige Mitarbeiter damit beschäftigt, Ihren Einfluss auf Lieferanten geltend zu

machen. Unter anderem konnten 6 Rennreifen von Dunlop losgeeist werden.

Am 22. September 1955 sollte dann der nächste Versuch, auf neuen Rennreifen von Dunlop, gestartet werden. Noch in der Nacht zuvor hatte es geregnet und alle hofften, dass die Sonne raus kommen würde, um die feuchte und damit weiche Salzoberfläche zu trocknen. Noch während des Warmfahrens des Motors waren überall feuchte Stellen zu sehen, aber letztendlich enttäuschten die Sonne und die Triumph nicht. Im Schnitt konnten 193,31 mph erreicht und damit der alte Rekord der Neuseeländer um 8 mph überboten werden. Da aber leider die Offiziellen der F.I.M. nicht zugegen waren, sondern nur Abgeordnete der amerikanischen Sportbehörde (A.A.A.) und eine ganze Latte weiterer Zeugen, Sponsoren von Lucas, Dunlop und JoMo´s, wurde dieser Wert nicht als Weltrekord anerkannt.

Nichts desto trotz wurde ein neuer amerikanischer Rekord aufgestellt und ein neuer Slogan, der uns noch heute in den Ohren klingt, geboren: „The fastest motorcycle of the world“.

DerMotor war von Jack Wilson auf Methanolbetrieb mit 2 Amalvergasern umgerüstet worden, um thermisch mit einer Verdichtung von 11:1 klar zu kommen. Ein Lucas Magnetzünder und Kerzen von Lodge waren verantwortlich für die Funken.

Es war voraus zu sehen, dass die Entwicklungsabteilungen anderer namhafter Firmen dies nicht so einfach hinnehmen würden und alle Anstrengungen unternehmen würden, diese Geschwindigkeit einzustellen. Bill Johnson, Präsident von Johnson Motors Inc. und Kumpel von E.T. lies es sich daher an Ort und Stelle nicht nehmen, folgenden Kommentar abzugeben: „Wenn ein Team den Titel für längere Zeit behalten möchte, müssen sie den vorgelegten Wert um mehr als 20 mph übertreffen. Wir sind sicher, dass unter guten Umständen und mit ein paar kleineren Änderungen an dem Design des „Streamliners“ der aktuelle Rekord auf 230 oder sogar 240 mph geschraubt werden kann.“
Nur einen Monat später traten die Triumph-Mannen erneut in Bonneville an. Am Vortag des Rekordversuches wurde der 650ccm-Motor, es war noch ein 500ccm-Motor mit im Gepäck, ausprobiert. Bei 6500 1/min, etwas über 200 mph, stellte Johnny Allen starke Vibrationen fest. Nach Transport des Motorrads in die nahe gelegene Stadt, Wendover, wurde eine Unwucht im Vorderrad festgestellt.

Von links: „Stormy“ Mangham, Johnny Allen, Pete Dalio.

Zum Start wurde eine spezielle Vorrichtung benötigt, um J.A. bis zu einer Geschwindigkeit von 10 mph zu stabilisieren

Am frühen Morgen des 6.Setember 1956 stellte eine 650er Triumph mit 214,4mph (344,97 km/h) eien neuen World Motor Cycle Speed Record auf.

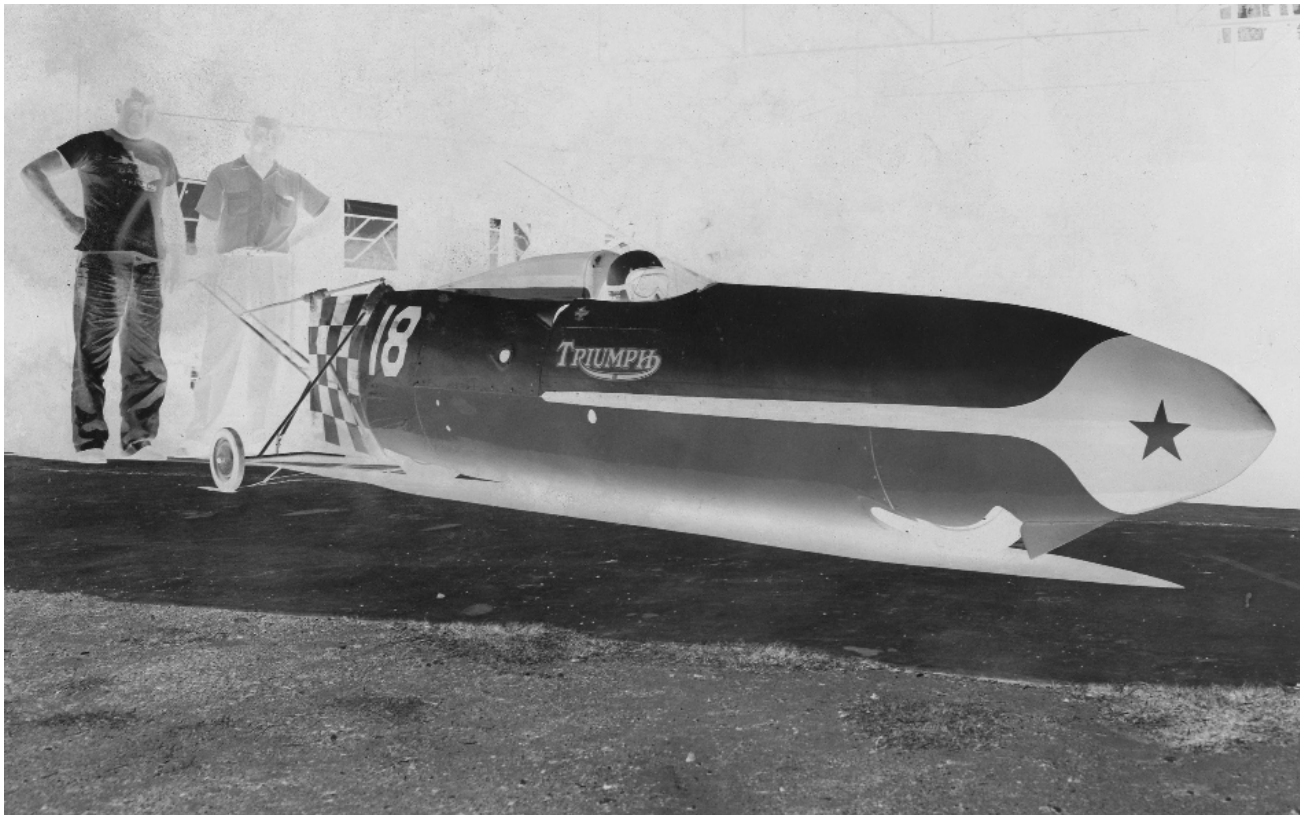
Am frühen Morgen des 6. September 1956 war man zurück auf dem Salzsee und gegen 9.00Uhr war so wenig Wind, dass man es wagen konnte zu starten. Bis zu den Zeitnahmemarken waren es etwa 5 Kilometer, die ausreichen mussten, die Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Aus einem Bericht von Johnny Allen ist zu entnehmen, dass er alle Gänge bis auf 7000 1/min ausdrehte, bevor er in den nächst höheren Gang schaltete. Die Maschine beschleunigte so gut, dass er etwa 1,5 km vor der ersten Marke schon 7000 1/min, im 4.Gang, ablesen konnte. Mit etwa 6500 1/min passierte er den Start und als er die Ziellinie überfuhr, konnte er zeitgleich wieder die 7000 1/min auf dem Drehzahlmesser ablesen. Der zweite Lauf verlief ähnlich gut und am Ende konnte ein neuer Weltrekord, der den von NSU um 3 mph überbot, mit 214,40mph (345 km/h) ermittelt werden. Im gleichen Fahrwerk kam dann noch einmal der 500ccm-Motor zum Einsatz. Auch hier konnte mit 198,02 mph durch Johnny Allen ein neuer Rekord eingefahren werden.

Der Rekord in der 40 cu.in. class “A“ wurde auch dieses Mal von der F.I.M. nicht anerkannt, da es an der Zeitnahmeeinrichtung angeblich tech-nische Mängel gab. Trotz zweijährigen Rechtsstreites gelang es Triumph nicht, die Anerkennung des Rekords zu erhalten.

Im nächsten Heft ist nachzulesen, wie der „Streamliner“ aufgebaut war und wie tief Jack Wilson in die Trickkiste greifen musste, um mit einem nicht aufgeladenen 650ccm-Motor eine Geschwindigkeit von 345 km/h zu erreichen.

Der „Streamliner“ Teil2

Im September 1956 dröhnte eine weiß, blau und rot gefärbte Zigarre über die spiegelglatte Oberfläche des Salzsees in Bonneville. Am Ende von 2 Läufen stand dann mit 345 km/h ein neuer Geschwindigkeitsweltrekord fest. Angetrieben wurde dieses Projektil von einem 650 ccm-Motor aus Meriden. Fortan war Triumph in aller Munde und eines der bekanntesten und schnellsten Motorräder aller Zeiten hatte einen Namen: Bonneville.
Im zweiten Teil dieser dreiteiligen Serie soll die Technik etwas näher erläutert werden, die sich unter der Glasfaseroberfläche versteckt.



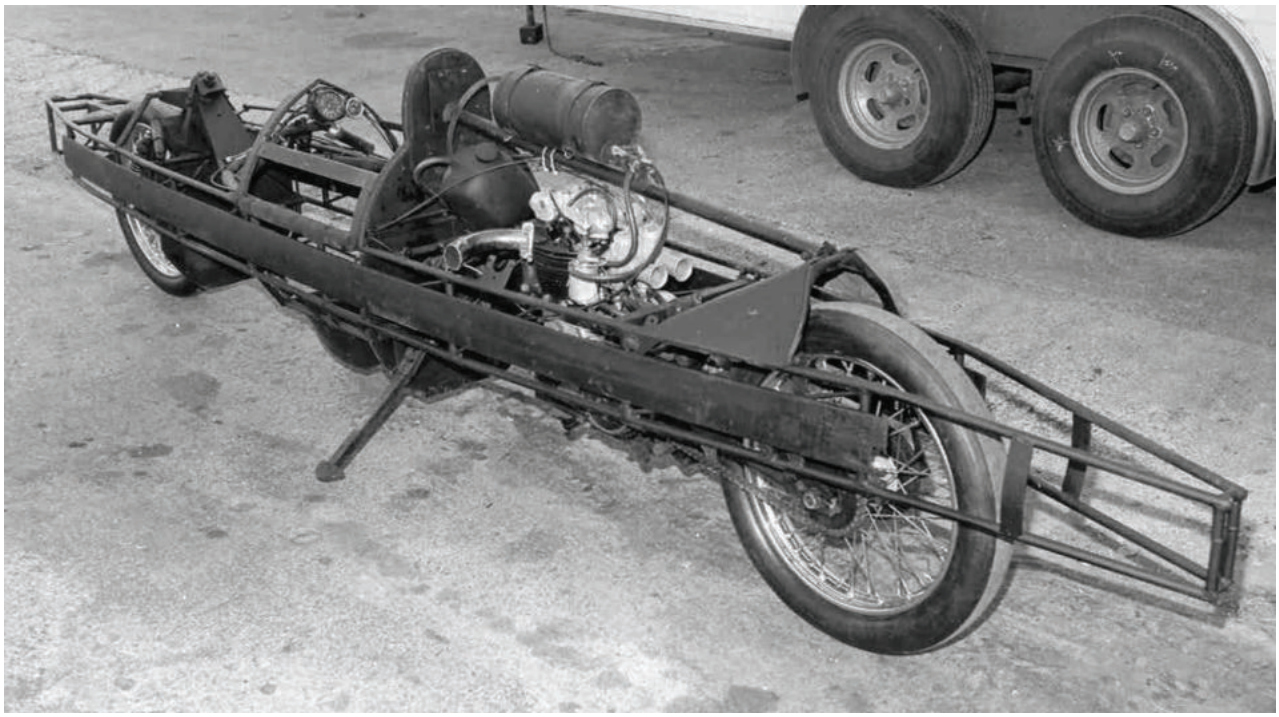
Lackierung und Ausführunge des Streamliners Sept 1956

Wie in der letzen Ausgabe schon berichtet, wurde am 6. Sep. 1956 durch Johnny Allen auf einer 650er Thunderbird ein neuer Weltrekord für nicht aufgeladene Motorräder aufgestellt. Mit 214,40 mph wurde ein neuer Rekord in der 40 cuinch Class “A“ der A.M.A. aufgestellt und gleichzeitig die bestehenden F.I.M.-Rekorde der Klassen 650 ccm, 750 ccm und 1000 ccm eingestellt.
Das Hauptaugenmerk ist sicherlich auf die stromlinienförmige Verkleidung und die darunter liegende Rahmenkonstruktion zu richten, ohne die eine solche Geschwindigkeit nie zu erreichen gewesen wäre. Um so erstaunlicher ist dies heute, wenn man bedenkt, dass die Konstruktion nicht im Windkanal optimiert wurde und nur auf der dreißigjährigen Erfahrung von J.H. Mangham alias „Stormy“ als Pilot beruhte. Der Streamliner war 15 Fuß (4,57m) lang und nur 3 Fuß (91cm) hoch. Der Radstand betrug 9 Fuß 4 Inches (2,84m). Das Gewicht lag bei 160 Pfund, was etwa 147 kg entspricht. Die Verkleidung war aus glasfaser-verstärktem Kunststoff (GFK) und bestand aus drei Teilen. (Nase, Mitte und Ende). Im Bereich des Cockpits bestand die Verkleidung aus 2 aufklappbaren Teilen, die zusätzlich mit Aluminium verstärkt worden waren. Eine davon trug außerdem den kleinen Windschild

Rahmen des Streamliners (im Hintergrund: Stuff von Big D Cycles)

zum Schutz des Fahrers. Das Heck hatte am Ende eine Öffnung für ein Rohr, aus dem sich im Notfall zwei Fallschirme entfalten konnten. Diese, einer davon 28 Inches im Durchmesser, der andere 48 Inches, wurden ursprünglich von Stormy aus Sicherheitsgründen installiert, falls die Maschine umfallen sollte. Eine Bremse wäre dann wirkungslos gewesen, ein Fallschirm bremst im Notfall nicht nur die Maschine ab, sondern stabilisiert diese auch. Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind dafür bekannt, dass das Heck nach vorne kommt, die Maschine sich anfängt zu drehen und dann letztendlich überschlägt, wenn die Maschine während der Fahrt umkippt. Stormy benutzte unterhalb von 160 km/h üblicherweise den kleinen Fallschirm zum Anhalten, bei höheren Geschwindigkeiten wären Sicherheits-gurte erforderlich gewesen, um die Verzögerungskräfte abzufangen. In dem Weltrekordlauf am 6. Sept. 1956 kamen die Fallschirme zum Bremsen aber nicht zum Einsatz. Kurz vor dem Anhalten musste übrigens die Crew hinzuspringen, um ein Umkippen der Maschine zu verhindern. Die Verkleidung wurde in verschiedenen Stufen immer wieder modifiziert, um das Gewicht zu reduzieren. Gut zu erkennen ist dies an den verschiedenen Lackierungen der Verkleidung über die Jahre hinweg.

Der tragende Rahmen selbst war nur 12 Fuß (3,66m) lang und bestand aus 0,75 Inch (19mm) Chrom-Molybdän-Rohren, die eine Wandstärke von 0,035 Inch (0,9mm) hatten. Auf jeder Seite liefen jeweils 2 Rohre fast parallel von vorne bis hinten durch. Diese waren mit Querrohren des gleichen Durchmessers untereinander verbunden. In dieser Gitterbox war nun ein Teil des originalen Rahmens eingesetzt, um den Einbau des Motors und des Getriebes zu vereinfachen. Etwa 50 cm hinter dem Vorderrad war eine massive Schweißkonstruktion aus Plattenmaterial



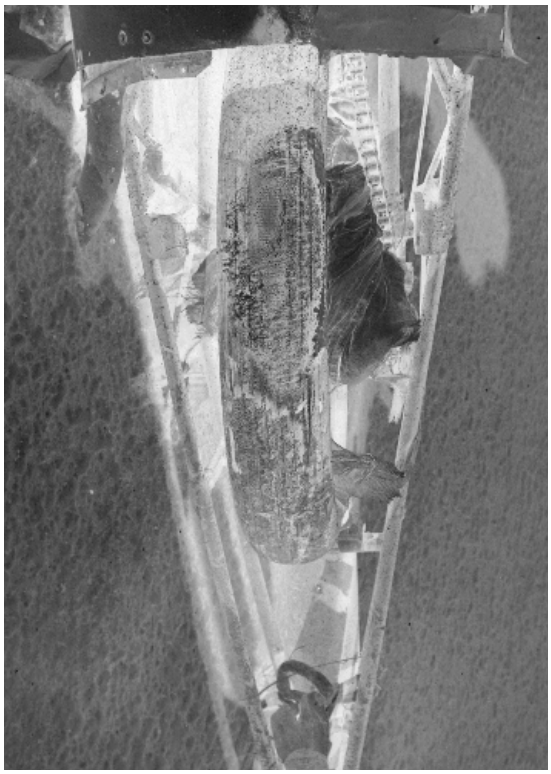
Ausleger mit dem Rahmen verbunden. Diese Konstruktion trug die Lagerungen für die Gabel, die ebenfalls durch die Verwendung von 1“-Rohren sehr steif ausfiel. Die Gabel selbst ähnelte einer geschobenen Schwinge, wie sie heute noch aus Steifigkeitsgründen an Gespannen zum Einsatz kommt. Sogar an zwei Lenkungsdämpfer wurde gedacht, um das gefährliche Lenkerschlagen - normalerweise kennen wir als Engländerfahrer dies nicht, aber jeder hat bestimmt schon mal heimlich einen Japaner gefahren - zu unterbinden.

Der Streamliner rollte vorne wie hinten auf 19“-Rädern, wobei aber nur das hintere Rad über eine Standardbremse verfügte. Beide Räder waren während des Rennens mit seitlich Aluminiumblechen verkleidet, um die Strömungsverluste zu minimieren (Cycle, Nov. 1956). Auf den Photos hier ist dies leider nicht zu erkennen, in dem erwähnten Artikel jedoch sind Photos schlechterer Qualität, auf denen man dies erkennen kann. Schutzbleche verhinderten, dass loses Salz in das Innere des Streamliners geschleudert wurde. Über dem Vorderrad (auch das ist hier nicht abgebildet) waren am Rekordfahrzeug zwei Keksdosen montiert, um das Vorderrad nach Bedarf über Gewichte am Boden halten zu können. Die speziellen Rennreifen wurden von DUNLOP gesponsert.

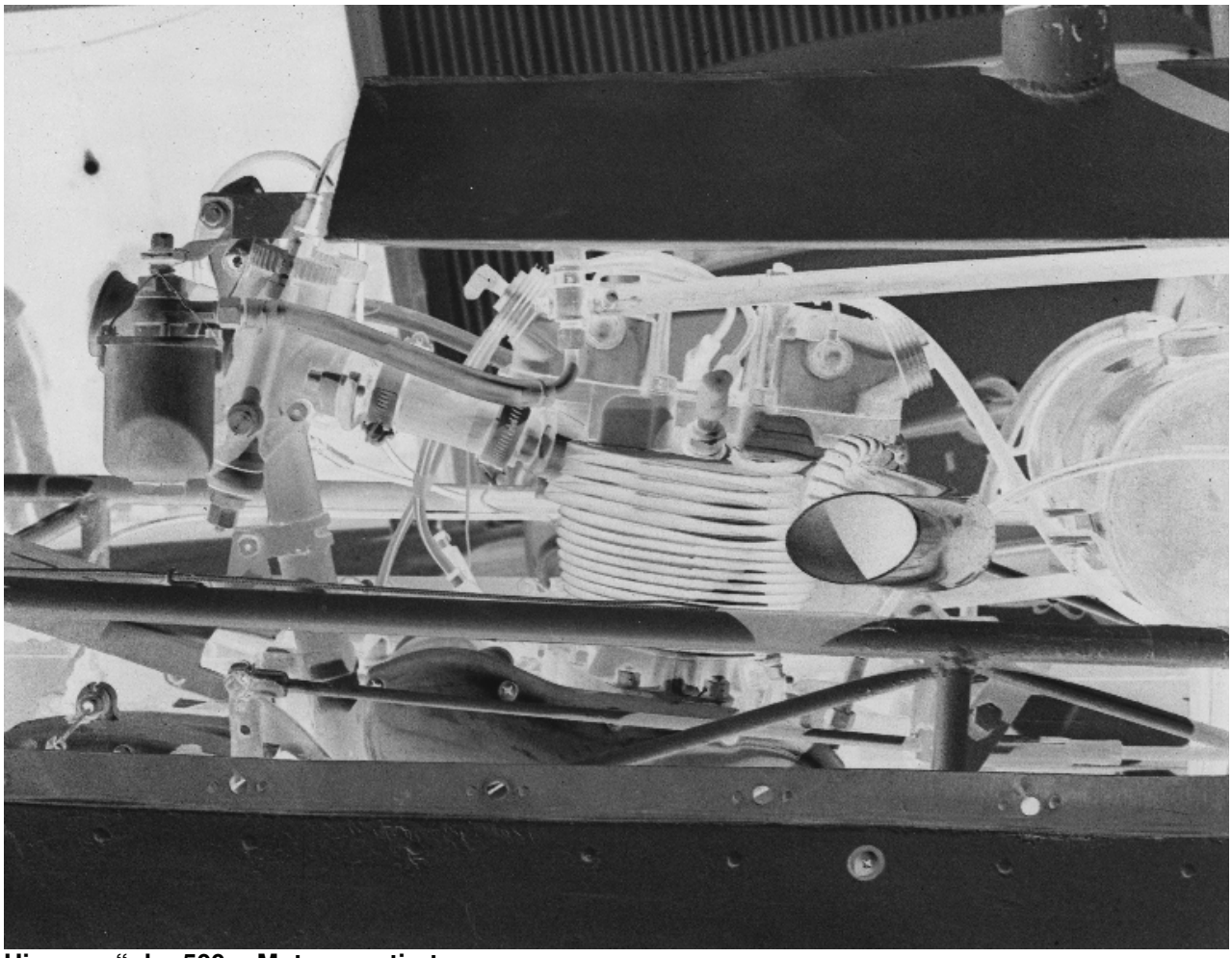
Die Sitzposition im Streamliner ist am ehesten mit der in einem Auto zu vergleichen, nur dass sich der Lenker über den Knien befand. Rechts war der Gasgriff angebracht, links die Kupplung und gleich daneben der Kill-

Streamliner nach einem Reifenschaden?

Schalter (ein Kurzschlussschalter für den Magnetzünder), genauso wie wir es von unseren PreUnit-Ladys gewöhnt sind. Die Hinterradbremse wurde mit dem linken Fuß bedient, während der rechte fürs Schalten zuständig war. Hinter dem Fahrer, getrennt über ein Blech zur Stabilisierung des Rahmens, war der Öltank montiert und dahinter der Motor. Über dem Motor befand sich der Benzintank.

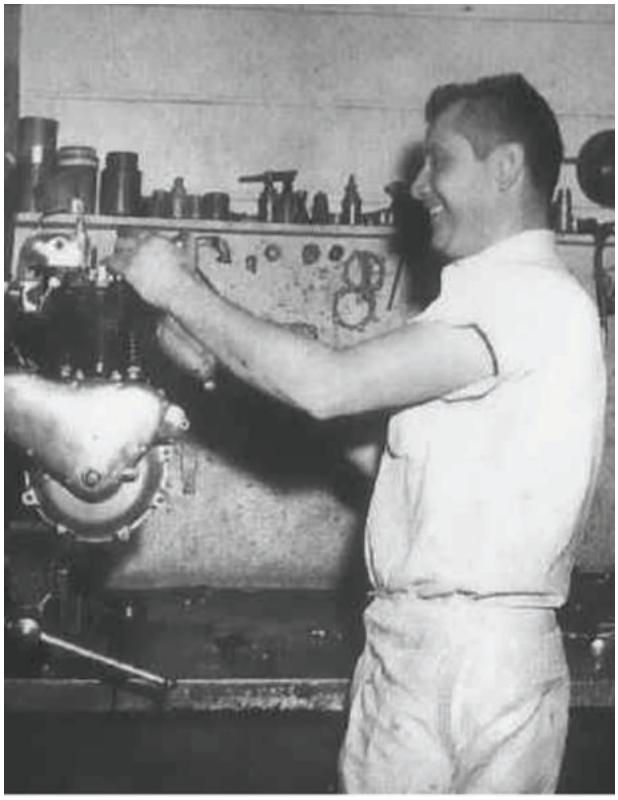


Jack Wilson, damals 29 Jahre alt und zuständig für die Motoren bei Pete Dalio´s Triumphladen in Fort Worth war für den Motor verantwortlich. Neben dem 650 ccm Motor baute er auch einen 500 ccm-Motor auf, der von vielen für ausreichend erachtet wurde und lange Zeit mit Geschwindigkeiten oberhalb 200 mph gefahren wurde. Auf Grund der Wetterbedingungen am Rekordtag und mangels Zeit kam dann schließlich doch der größere Motor zum Einsatz. Beide Motoren waren mit zwei Vergasern (Amal 276, 1 3/8“)



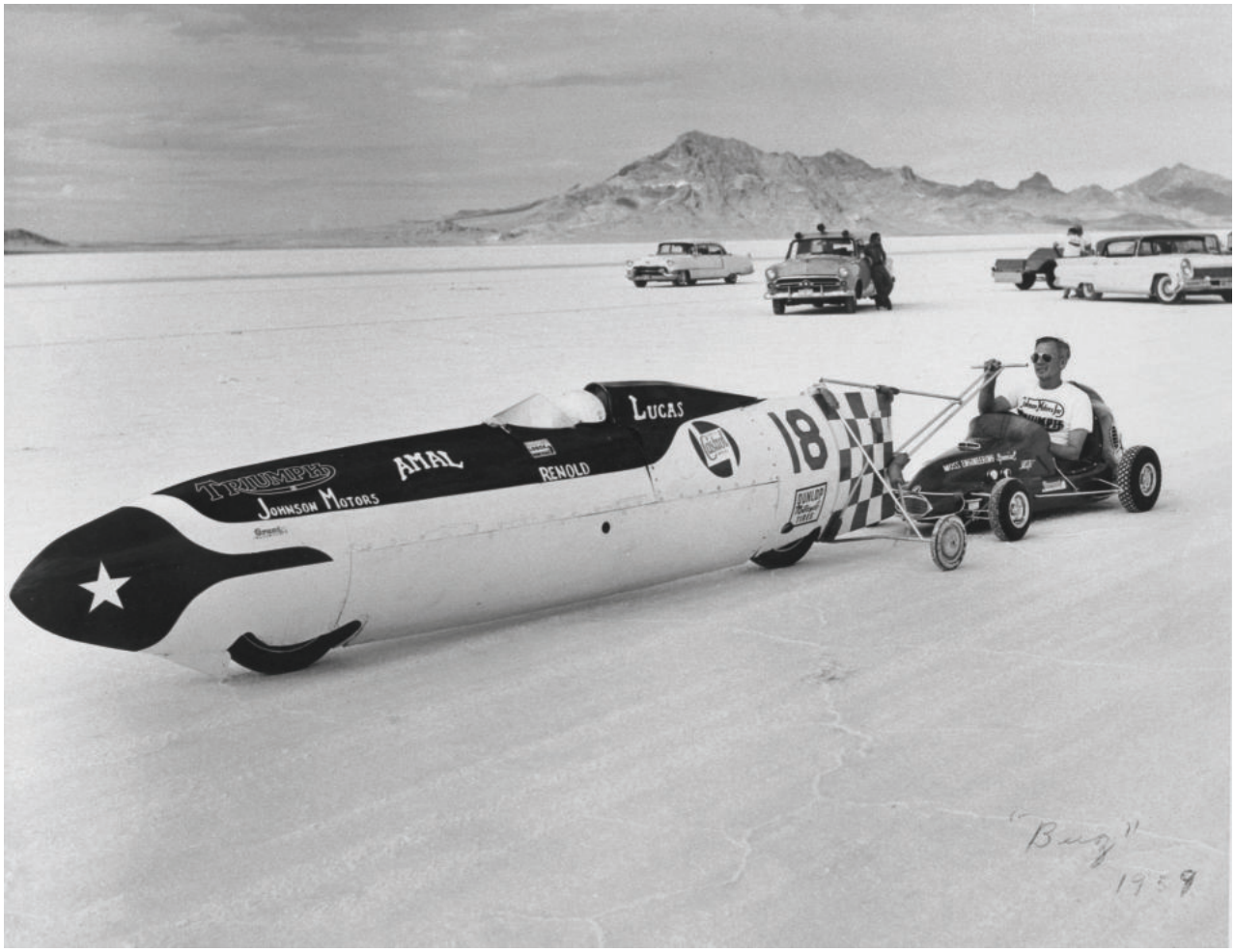
Hier „nur“ der 500er Motor montiert

ausgerüstet. Während der 500er schon mit dem „Splayed port head“ (bei uns als Deltakopf bekannt) aus Aluminium ausgerüstet war (ab Modell-jahr 1957 optional erhältlich), musste der 650er noch mit dem alten Eisenkopf auskommen. Zur Erhöhung des Gasdurchsatzes wurden möglichst große Ventile eingebaut und die Kanäle poliert. Bei den Nockenwellen vertraute man auf die in den USA so genannten „Q-Rams“, die auch schon im Rennkit für Standard-T100 ab 1951 unter der Nummer 3134 erhältlich waren, nachdem die Produktion der Grand Prix eingestellt worden war. Die Verdichtung betrug moderate 8,5:1, gefahren wurde mit einem Gemisch aus 80% Methanol und 20% Nitromethan, was dem Motor auf 80 PS bei 7400 1/min beflügeln sollte. Bei den Pleuel und der Kurbelwelle gehen die Angaben etwas auseinander. Im dem genannten Artikel in Cycle geht Russ



Jack bei der Arbeit

Kelly von Motorkomponenten aus, die jeder, mal abgesehen vom Deltakopf, der erst etwas später offiziell ins Programm kam, käuflich erwerben konnte. In Classic Bike, Okt. 1999 findet sich die Angabe, dass die Pleuel durch die Fa. Froyd und Weller aus den Blei-Bronze-Pleueln eines V8-Cadillac-Motors gefertigt wurden. Weiterhin sei die Kurbelwelle einteilig – damals waren die Kurbellen ab Werk noch 3 teilig – durch Rich Richards aus einem Lokomotivekolben und mit einem kleineren Loch für die Schlammhülse gefertigt worden. Bei der Zündung wurde ein K2F-Rennmagnet von LUCAS und Rennkerzen von LODGE eingesetzt. Beides wurde ebenfalls von den Herstellern, die als offizielle Sponsoren auftraten, geliefert.



Hier eine Version von 1959, „Haltetechnik“ schon etwas ausgefeilter

Die Endübersetzung betrug 2,33:1, das Getriebe war Standard, allerdings mit dem sog. „closed ratio“ Zahnradsatz ausgerüstet.
Die so ausgerüstete Maschine konnte am 6. September 1956 mit 214 mph einen neuen Weltrekord erzielen, der leider von den Offiziellen der F.I.M nicht anerkannt wurde. Was nach der Rekordfahrt mit dem Streamliner passierte, erfahrt ihr im nächsten Heft.

Der „Streamliner“ Teil 3 by Michael Ochs

Im September 1956 dröhnte eine weiß, blau und rot gefärbte Zigarre über die spiegelglatte Oberfläche des Salzsees in Bonneville. Am Ende von 2 Läufen stand dann mit 345 km/h ein neuer Geschwindigkeitsweltrekord fest. Angetrieben wurde dieses Projektil von einem 650 ccm-Motor aus Meriden. Fortan war Triumph in aller Munde und eines der bekanntesten und schnellsten Motorräder aller Zeiten hatte einen Namen: Bonneville.
Im dritten und letzten Teil dieser Serie geht es um die Jahre bis zum alles zerstörenden Brand im „National Motorcycle Museum“ in Birmingham und um den Wiederaufbau des Streamliners durch eine Hand voll Texaner rund um Dennis Tacket.

Nach der Rekordfahrt am 6.Sept. 1956 wurde es ruhig um den Streamliner. Es wurden noch verschiedene Fahrten gemacht, ein neuer Weltrekord kam damit aber nicht mehr zu Stande. 3 Jahre später in 1959 konstruierte Joe Dudek, ein Flugzeugingenieur, das ultimative Rekordfahrzeug Gyronaut X1. Fahrer war Bill Johnson – nicht zu verwechseln mit dem Chef von Johnson Motors – und mit Hilfe eines Bonneville Motors konnte schließlich der Rekord in 1962, diesmal unter Anerkennung durch die F.I.M., auf 224,7 mph (361,5 km/h) hochgeschraubt werden.

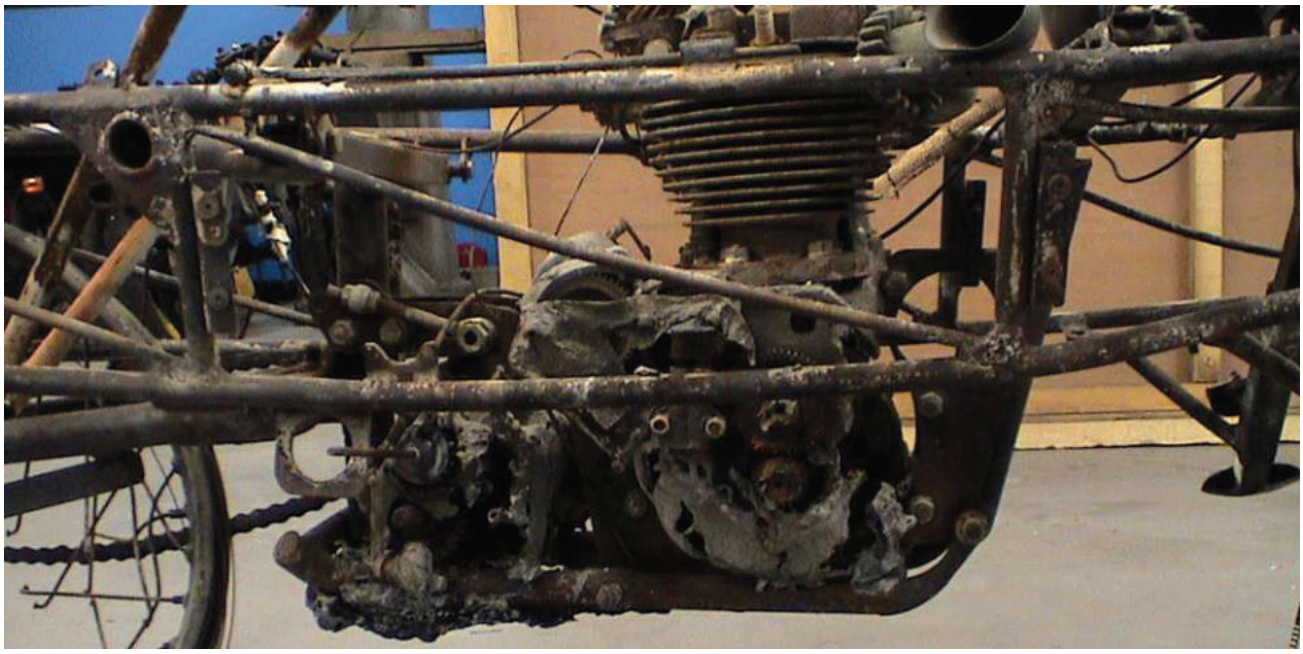
Währendessen tourte der Streamliner durch Europa und wurde bei verschiedenen Gelegenheiten öffentlich präsentiert. Hughie Hancox, damals im Reparaturservice bei Triumph tätig, erinnert sich, dass eines Tages der Streamliner an Bord einer Douglas D3 Dakta in Elmdon (heute Birmingham International) landete und auf dem kürzesten Weg nach Meriden gebracht wurde. Dort wurde er einige Tage in der Endmotage ausgestellt und jeder konnte einen ehrfürchtigen Blick auf das Fahrzeug und J. Allen, der auch mit von der Partie war, werfen. Einige Tage später wurde der Streamliner auf einen nahe gelegenen Flugplatz gebracht, um ihn dort zu photographieren. Weder wurde der Motor angemacht, noch einige Meter gefahren.

Der Streamliner kuz nach dem Brand im Museum

Erst 1983 erinnerte man sich in England wieder an den Streamliner und dass dieser sich noch bei Big „D“ Cycles, dem neuen Laden von Jack Wilson, in Oak Cliff, Texas befand. Auch Jack war sich bewusst, dass die hinterste Ecke in seinem Laden nicht der richtige Ort für solch ein Gefährt war. Der Handel mit dem „National Motorcycle Museum“ wurde perfekt gemacht und fortan konnte die Maschine in Birmingham besichtigt werden.

Am Nachmittag des 16. September 2003, dem Tag den ein Liebhaber englischer Motorräder nie vergisst, brach ein Feuer im Museum aus, welches von 900 Motorrädern ca. 650 zerstörte, darunter auch den Streamliner. Dennis Tacket, ein begeisterter Triumph-Fahrer seit seiner Jugend und Freund von Jack Wilson, dieser war inzwischen verstorben, setzte sich sofort mit dem Museum in Birmingham in Verbindung. Als Big „D“ Cycles geschlossen worden war und sich auf dem Dachboden die alten Formen für die GFK-Hülle des Streamliners fanden, war Dennis ebenfalls zugegen. Er wusste daher, dass die Formen immer noch Formen immer noch existieren und sich nun bei Ed Marby, ebenfalls einem Rennfahrer, befinden. Diesen Sachverhalt schilderte er dem Museumsbesitzer Roy Richards und als Richards darum bat, die Formenkaufen zu können, um den Streamliner in England wieder aufzubauen, antwortete Dennis nur: „ Der Streamliner wurde in Texas gebaut und sollte dort auch wieder aufgebaut werden.“

Ohne zögern wurden die kümmerlichen Reste von Richards eingeschifft, wohl wissend, dass dies der einzige Weg war, den Streamliner wieder hin zu bekommen.

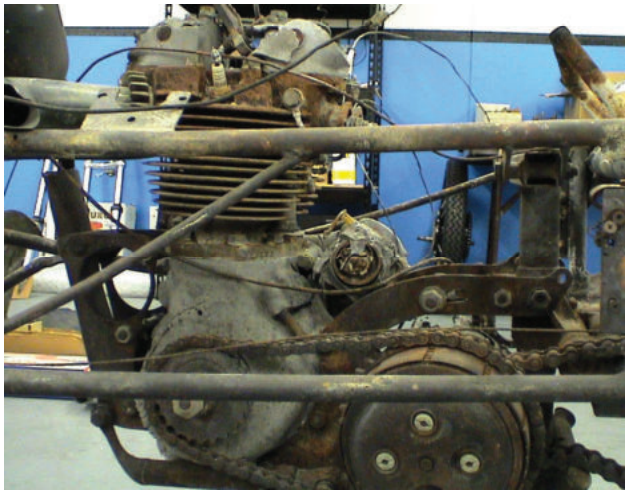


Steuerdeckel nicht mehr vorhanden, fürs Getriebegehäuse gilt das wohl auch

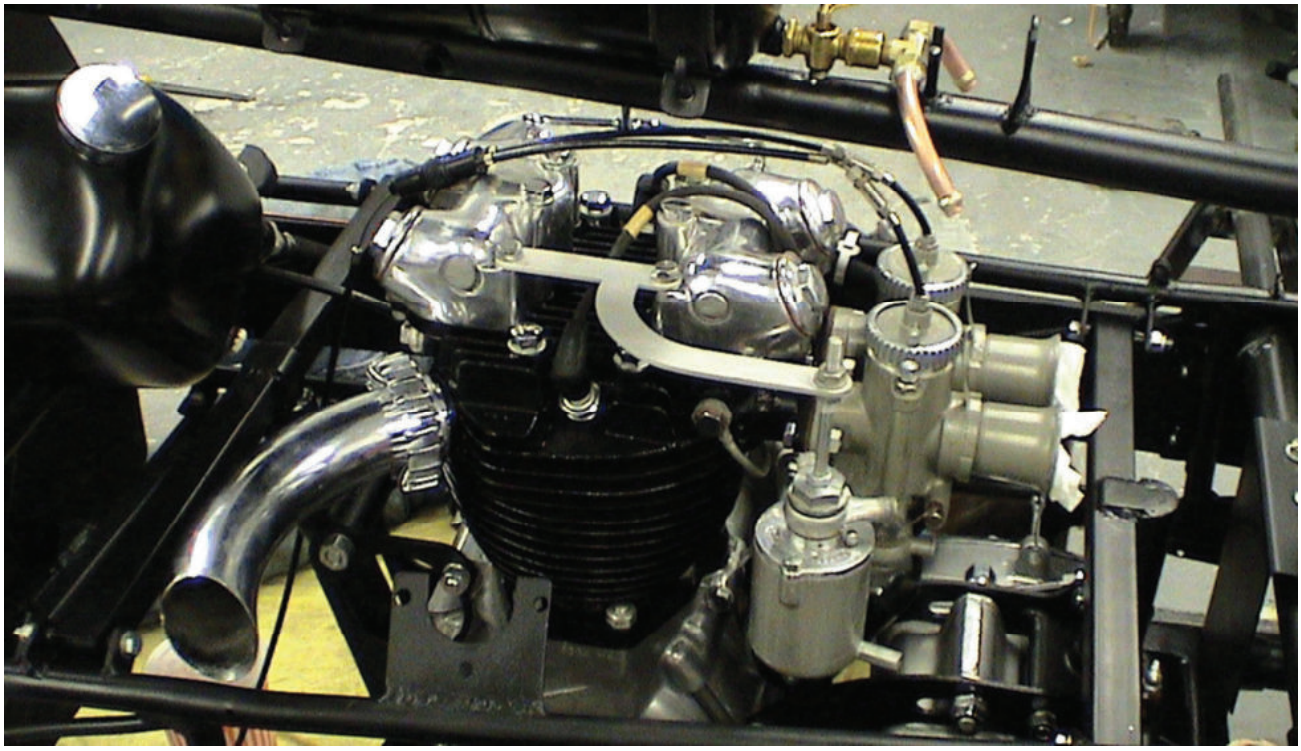
Dennis Tacket scharte mittlerweile eine Freunde um sich, darunter auch Ed Mabry und Keith Martin, Besitzer von RPM Cycles.

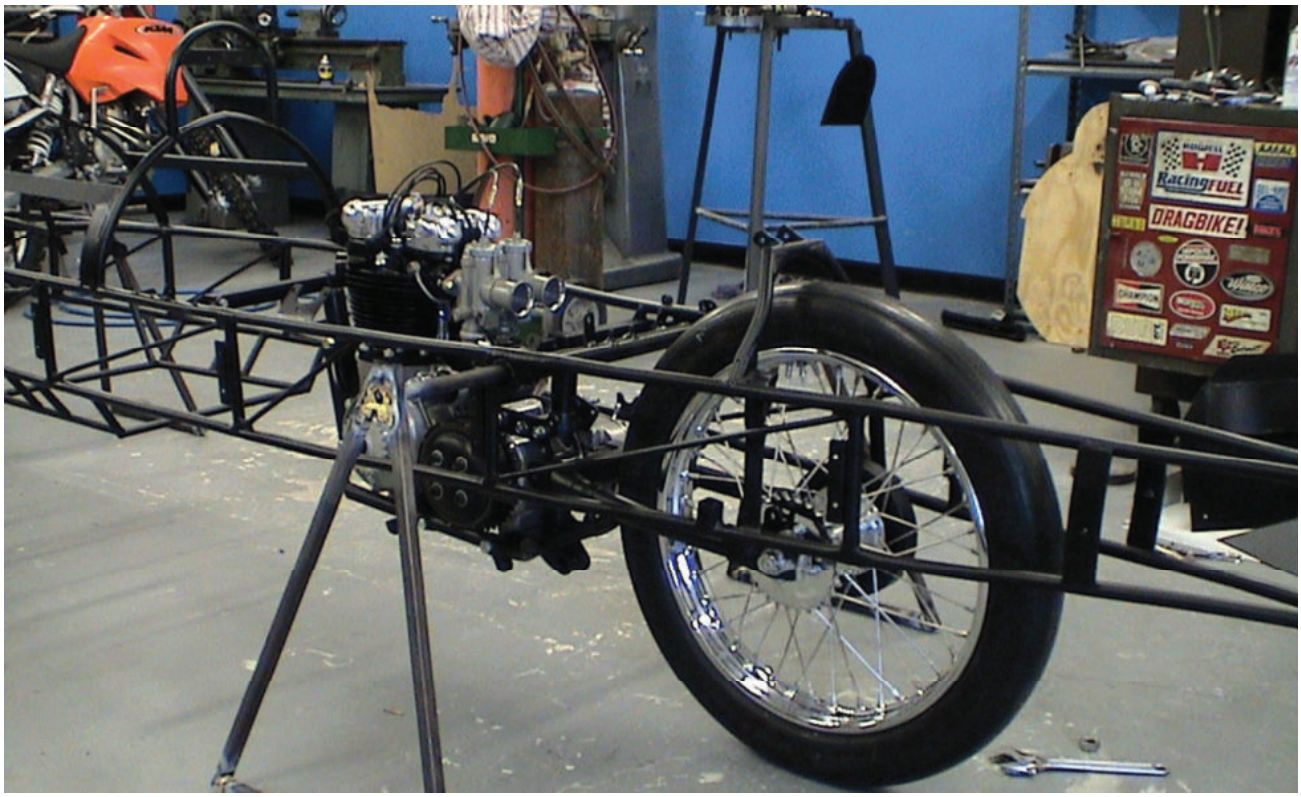
Als der Streamliner im Oktober 2003 in Texas eintraf, bot sich ein trauriger Haufen Teile dar. Alle Teile aus Gummi oder GFK

sowie alles auch Aluminium war beim Feuer im Museum entweder verbrannt oder fast zur Unkenntlichkeit geschmolzen. Einzig der Rahmen und alle Teile aus Stahl waren noch erhalten. Von Anfang an war klar, dass die Restauration schnell und effektiv durchgezogen werden musste, da das National Motorcycle Museum im Dezember 2005 seine Neueröffnung plante und der Streamliner Mittelpunkt dieser Veranstaltung sein sollte. Zuvor sollte er auch noch bei den Bonneville Motorcycle Speed Trials am 5. September ausgestellt werden. Ziel war es, den Streamliner in seiner letzten Version aus dem Jahr 1955, mit der J. Allen den Rekord einfuhr und die dann auch durch England tourte, wieder auferstehen zu lassen. Da sich Jack Wilson beim Bau des Streamliners weitestgehend aus dem Serienbaukasten von Triumph bediente, die Teile teilweise aber stark modifizierte, sollten alle „neuen“, durch das Feuer vernichteten Teile durch solche aus den Fünfzigern ersetzt werden.



Die originalen Formen lagen noch bei Ed



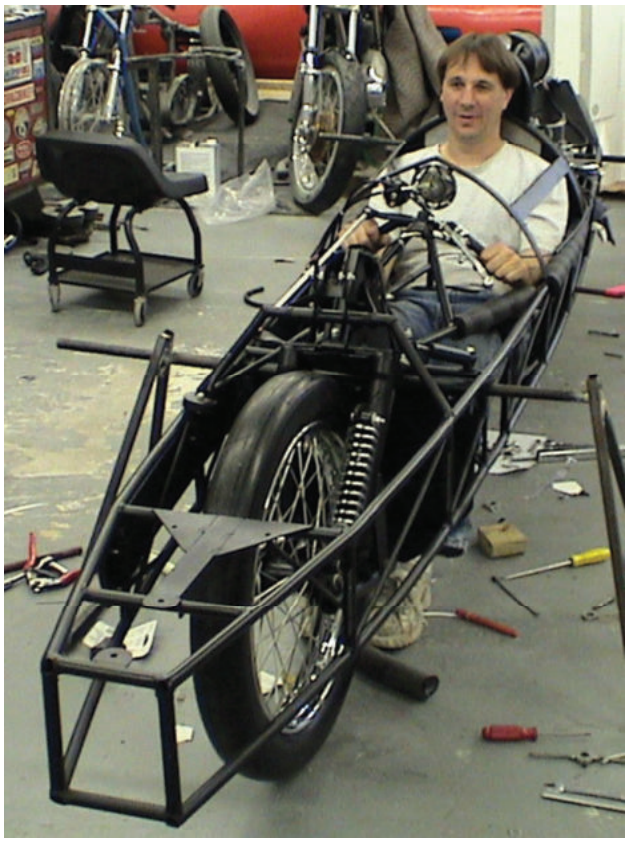


Motor, Getriebe schon montiert. Man beachte die besondere Nabe.

Alle Bearbeitungsmethoden sollten denen von damals entsprechen oder zumindest so aussehen, als sei es damals bearbeitet worden. Da es sich bei der Restauration um die eines historischen Fahrzeugs handelte, sollte die Restauration den Zustand vor dem Feuer wiedergeben und nicht ein überrestauriertes Fahrzeuge mit Hightech der Neuzeit als Ergebnis haben.

Da kaum originales Bildmaterial vorhanden war, machte man sich auf die Suche und fand Stormy´s Sohn Charlie Mangham, der auch tatsächlich bündelweise Photos von seinem Vater hatte und einiges noch aus seiner Kindheit zu berichten hatte.
Nach Transport des Rahmens in Ed´s Werkstatt wurde der Rahmen dort gerichtet und die alten Formen zum Laminieren der neuen Außenhülle vorbereitet. Am 21. Februar 2004 konnten dann erstmals wieder die beiden Hälften der Verkleidung zusammengefügt werden und das Team rund um Dennis war erstaunt, wie gut Ed seine Arbeit beim Richten gemacht hatte und wie gut die beiden Hälften an den Rohren anlagen. Anfang März dachte man den Rahmen und die Verkleidung zu 99% fertig zu haben und es konnte ans Lackieren gedacht werden.

Als Projektleiter von Telekommunikations-einrichtungen verstand Dennis es, die Arbeit



auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Keith Martin baute aus alten Gehäusen den Motor für den Betrieb mit normalem Benzin auf. Ein anderer baute den originalen Tank auf, Stewart Garrison bot sich an die Blecharbeiten (Sitzblech und Vorderradschutzblech) zu übernehmen und Daniel Dzivi wollte den Sitz aufpolstern. Dennis bestellt währenddessen alle benötigten Teile wie z.B. die Reifen und die Räder.

Am 16. April wurde der Streamliner zu Keith Martin und RPM Cycles transportiert, um dort laut Plan in den nächsten 2-3 Wochen Motor, Getriebe das Hinterrad einzubauen. Da das bei Buchanan bestellte Hinterrad immer noch nicht da war, wurden vorläufig andere Räder montiert.
Einen Monat später war man immer noch nicht viel weiter, da das Hinterrad enorme Probleme machte. Da Jack Wilson sich ursprünglich einer extra angefertigten Nabe aus Aluminium bediente, um so kleinere Kettenräder für höhere Geschwindigkeiten montieren zu können, viel diese Arbeit nun erneut an. Die Nabe wurde aus dem Vollen gedreht und danach noch einmal angefertigt, da beim ersten Mal die Winkel der Speichenlöcher nicht gepasst hatten. Die alte Vorderradnabe konnte dagegen erhalten und mit neuen Speichen versehen werden.

Von den Federelementen wurden exakte Kopien angefertigt, da die alten zu sehr in Mitleidenschaft gezogen worden waren. Das Unterteil des Motors war inzwischen fertig, Kopf und Zylinder passten gut auf die neuen Gehäuse der Thunderbird. Erstaunlicherweise waren die meisten Schrauben am Motor nicht cadmiert sondern verchromt, vermutlich um dem Salz auf der Rennstrecke besser widerstehen zu können. Eine weitere interessante Neuigkeit ergab sich, als man Jess Thomas, der den 500ccm Rekord mit dem Streamliner damals fuhr, befragte, wie der Sitz gepolstert war. Er erzählte, dass gerade 2 Fußrastengummis auf das vordere Ende des Sitzbleches geklebt waren und dass dies damals vollkommen ausreichend war.

Wieder einen Monat später war die Restauration zwar zu 90% abgeschlossen, allerdings stellte sich heraus, dass sich die

Rohre zum Steuerkopf unter dem Gewicht des Fahrzeugs verbogen und dadurch Vorder- und Hinterrad 1/8“ aus der Spur waren. Durch das Feuer hatten die Rohre wahrscheinlich an Festigkeit verloren. Dennis und sein Team beschlossen, dies zu korrigieren, was viel Zeit in Anspruch nahm. Letztendlich wäre es vielleicht einfacher gewesen einen neuen Rahmen zu bauen oder den alten bei einer Firma richten zu lassen. Aber man hatte beschlossen den alten Rahmen zu verwenden und ihn zu richten, wie es damals schon Jack Wilson getan hatte. Und das rächte sich nun. Unglaublich wie man es ursprünglich geschafft hatte, nur mit Hammer, Hebeln und Holzblöcken bewaffnet das Ding gerade zu bekommen.

Um das Gewicht zu minimieren, wurden noch einmal eine leichtere Außenhaut angefertigt und am 10.Juli war der Rahmen endlich gerade und alle Teile zur Endmontage bereit. Die Außenhaut stellte sich aber als zu dünn heraus und kurzerhand wurden an den betreffenden Stellen 2 weitere Lagen GFK aufgebracht.

Das „Projektteam“ rund um Dennis (ganz rechts)

Im Lauf des Augusts konnte der Rahmen gestrahlt und mit der Außenlackierung begonnen werden. Am 29. August war es dann endlich soweit: Die Verkleidung war fertig lackiert. Am 1. September wurde der Rahmen lackiert und im Anschluss in Tag- und Nachtschicht die Endmontage durchgeführt. Am 3. September, 2 Tage vor dem anvisierten Fertigstellungstermin zu den Bonneville Motorcycle Speed Trials war die Restauration abgeschlossen und der Streamliner auf dem Hänger verstaut.

Innerhalb von rund 11 Monaten war der Streamliner wieder aus der Asche auferstanden und konnte dem Museum in Birmingham zurückgegeben werden, wo er seitdem wieder zu bewundern ist. Entstanden ist ein voll funktionstüchtiges Motorrad, das auf Grund des wieder verwendeten Rahmens allerdings keine Rekordversuche mehr starten kann. Gratulation an die Leistung des Teams rund um Dennis Tacket.

P.S.: Ich stehe mit Dennis in engem Kontakt und als er von unserer dreiteiligen Serie hörte, bot er sofort an, eine entsprechende CD mit Photos und Infos über den Teich zu schicken. Außerdem hat er bei uns eine ansehnliche Zahl an T-Shirts bestellt und mittlerweile dürfte das Team um Dennis damit eingekleidet sein.

Triumph Motorcycle Owners Club e.V. Germany

Die Erhaltung, Pflege und das Fahren von Triumph Motorräder war der Grundgedanke der Enthusiasten, die 1999 den TMOC gründeten.
Uns verbindet die Begeisterung für die Marke Triumph und bei uns bist Du nicht allein!
Hier findest Du:

- Treffen und organisierte Ausfahrten in ganz Europa
- Günstige Versicherungen für klassische Motorräder
- Mitgliederrabatt bei Ersatzteilkauf
- Archiv für Ersatzteillisten und Manuals, Hilfe bei technischen Fragen
- Pannenhilfe von Mitgliedern für Mitglieder, auch in einigen anderen europäischen Ländern
- Unsere vierteljährlich erscheinende Mitgliederzeitung, die **„News“**

Das alles für EUR 28,00 Mitgliederbeitrag im Jahr

Beim diesjährigen Sommertreffen haben wir wieder Gleichgesinnte aus Dänemark, Belgien, Schweden, England und natürlich auch aus Deutschland getroffen.

Bist **Du** interessiert?

Dann wende Dich bitte an:

Klaus Küppers	Tel.: 06071-44417
Michael Ochs	Tel.: 06322-958688
George v. Döhren	Tel.: 06105-951365
oder per E-Mail an	**vorstand@tmoc.de**

Wir freuen uns auf Deinen Anruf!