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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 33
Januar
Februar
März
2008

Triumph durch Sri Lanka

Tridays 2007

Veterama in Mannheim

Grusswort

Erst auf den letzten Drücker

komme ich wieder mal dazu, das Vorwort zu unserer Zeitung zu schreiben. Und wie das so kurz vor knapp ist, fällt einem dann nichts ein, was man schreiben soll. Jeder kennt das, wenn er auf dem Bleistift kauend vor einem leeren Blatt Papier sitzt und darüber grübelt, mit welchen Weisheiten er die Umwelt beglücken soll. Meistens ist es dann der richtige Weg, über das zu schreiben, was einen schon immer drückt: Die News.

Unsere News erscheint 4mal jährlich. Jede dieser Ausgaben stellt eine gewisse Zitterpartie dar, da immer ungewiss ist, ob genug Beiträge zusammen kommen, um 32 Seiten voll zu bekommen. Bislang hat es zwar immer gereicht, aber spannend bleibt es jedes mal bis zum letzten Tag. Wer die News aufmerksam verfolgt, wird feststellen, dass es mehr oder weniger immer die gleichen sind, die Beiträge zur News bringen. Unsere eifrigen Schreiberlinge, bei denen ich mich bei dieser Gelegenheit herzlich bedanken möchte, geht diese Arbeit bestimmt nicht immer flott von der Hand. In den wenigsten Fällen, handelt es sich um verkannte Schriftsteller oder arbeitslose Zeitungsredakteure. Die permanente Zeitnot, sei es beruflich oder privat, kennt jeder und trägt ihr übriges dazu bei. In Folge ist die zeitliche Belastung der Betroffenen – hierzu zähle ich auch unsere Redaktion und „Poststelle“ – recht hoch und es ist zu befürchten, dass uns irgendwann die Schreiberlinge ausgehen.

Daher möchte ich an dieser Stelle ALLE Mitglieder dazu aufrufen, auch einmal zur Tastatur zu greifen und einen Artikel rund um das Thema Triumph (oder auch englische Motorräder im Allgemeinen) zu schreiben. Reisen, Erfahrungen, die letzte Restaurierung, technische Probleme wie der letzte Kabelwurm, alles ist erlaubt und gewünscht. Dazu kommen Übersetzungen, technische Berichte oder Tests aus der Vergangenheit. Alle Neulinge sind herzlich eingeladen, ein kleines persönliches Profil über sich und seine Maschine zu schreiben (ja so was hatten wir mal in der News). Es kann mir keiner erzählen, dass es nichts zu berichten gibt. Da jeder von uns eine Triumph besitzt, hat er diese auch schon einmal bewegt. Sicher gibt es über interessante Erlebnisse zu berichten und bestimmt ist auch das eine oder andere schon mal kaputt gegangen, was entweder geschickt provisorisch oder hoch technisch und unkaputtbar repariert wurde, und daher interessant für uns Gleichgesinnte ist. Es muss nicht gleich ein 4 seitiger Bericht über eine hoch „defektöse“ Tour nach England sein. Auch kleine Dinge, wie die „Sicherungsstory“ von Klaus, sind für jeden interessant und hilfreich. Dabei schließe ich die Neuen nicht aus, sondern möchte Sie hiermit ermuntern, etwas über Ihre Meriden-Triumphs zu schreiben. Auch diese sind aus England und haben ganz sicher die eine oder andere Marotte, über die es sich zu berichten lohnt. Wir haben uns zwar die Pflege der alten Triumphs verschrieben, aber schließlich sind mittlerweile ca. 20% unserer Mitglieder offiziell zumindest zeitweise auf einer Neuen unterwegs. Und es werden immer mehr. Wie hoch die Dunkelziffer ist, weiss ich leider nicht.

Wenn nur jedes Mitglied einmal im Jahr etwas schreiben würde, kämen um die 80 Berichte zusammen. Mit noch einmal ca. 10 Berichten von internen Veranstaltungen wäre auf jeden Fall die Belastung der einzelnen deutlich niedriger und entspannter wie zurzeit. Unsere News wird dieses mal einen Monat früher erscheinen, so dass jeder unterm Weihnachtsbaum schmökern kann. Und vielleicht findet Ihr auch Zeit und Muse, über einen möglichen Bericht nachzudenken, der dann schon in einer der nächsten News im neuen Jahr erscheinen kann.

Womit wir auch schon wieder beim nächsten Thema sind: 2008. Schon jetzt laufen die Planungen wieder auf Hochtouren, um allen Mitgliedern interessante Veranstaltungen zu bieten. Vom **22.-25. Mai** werden wir in der Nordeifel unsere legendäre **Maitour** abhalten und vom **11.-13. Juli** findet unser **Sommertreffen** wieder mal im Odenwald statt. Bitte beide Termine schon mal in den Kalender eintragen. Vom 22.-23. August 2009 findet fast zeitgleich zu unserem 10jährigen Jubiläum in England eine Feier zum 50ten Geburtstag der Bonneville statt. Laut den Organisatoren möchte man von jedem Baujahr 50 Bonnevilles zusammen bekommen und darüber hinaus etwa 4000 engl. Motorräder versammeln! Das verspricht hoch interessant zu werden, so dass ganz sicher eine Tour zur Insel vom Club organisiert wird. Erste Gespräche hierzu sind schon gelaufen.

Wir sehen uns im nächsten Jahr! Aber zuvor möchte ich Euch allen und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest wünschen, sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr. Und da die meisten die Zeit zwischen den Jahren zum Schrauben nutzen werden, wünsche ich an dieser Stelle auch, möglichst wenig vermurkste Gewinde, Kupferwürmer oder sonstige dem Geldbeutel abträgliche Dinge an Euren Ladys vorzufinden.

Euer Michael

Anträge zur Jahreshauptversammlung 2008

Falls Ihr auf der nächsten Jahreshauptversammlung einen Antrag stellen wollt, über den abgestimmt werden soll, so müsst Ihr diesen bis **spätestens 25.2.2008 beim Vorstand schriftlich** einreichen.Dieses Datum ist gleichzeitig der **Redaktionschluss für die nächste News**.
Dort wird dann auch die Tagesordnung für die Versammlung veröffentlicht.
Wir müssen jedem Mitglied ermöglichen, an der Debatte zu bestimmten Punkten teilzunehmen und gegebenenfalls auch abstimmen zu können. Das geht nur wenn die Tagesordnung rechtzeitig allen bekannt gemacht wird.
Fragen, Anmerkungen usw. können unter dem Punkt “Verschiedenes” diskutiert werden, nur zur Abstimmung, Beschlussfassung können so vorgetragene Punkte nicht kommen!

Euer Vorstand

Inhalt

Seite 5	Four Arbeiter Der Vierzylinder-Motor
Seite 8	Bud Ekins Die amerikanische Legende
Seite 11	Rickmantreffen Bremen
Seite 12	Oh Frankreich,Frankreich Triton Rally Vendee 2007
Seite 15	Triumph-Truck in Hönningen an der Ahr
Seite 17	Mit der 5TA durch Sri Lanka
Seite21	Veterama die Zweite 2007
Seite 22	WATOC Treffen 2007 Midwoulda Holland

Zu verkaufen!

Triumph Tiger 650, Bj.71, Zustand 3-4, 99%orginal
Euro Tank

Triumph T140, Bj78, Motor muß überholt werden, Zustand 3-4, Euro Tank

am liebsten beide zusammen 4500,- €
Helmar David Tel.05032/2219
bei Hanover

Redaktionswechsel

Ab der nächsten Ausgabe über nimmt mein Freund Peter Müller aus Kassel die News. Vielen Dank, daß du dich dazu bereit erklärt hast.Erst jetzt weiß ich die Arbeit von meinem Vorgänger Walter Moreth zu schätzen!
Bitte unterstützt Peter Müller und schreibt, schreibt,schreibt !!!
Danke für die Unterstützung während meiner Zeitungsarbeit.

Gruß Igel
(Manfred Groß)

Just in by Michael Ochs

Nun aber endlich
Gut Ding will Weile haben! Unsere neue Triumph-Kollektion ist endlich fertig. Neben den „Streamliner“ T-Shirts und Sweatshirts, die wir letztes Jahr schon hatten, haben wir passend zur Jahreszeit noch Sweat-Jacken und Langarmshirts machen lassen. Die Preise konnten trotz allgemein geläufigen Trend auf dem gleichen Niveau gehalten werden. Details auf einer der nächsten Seiten. George hat auch Schirmmützen mit dem alten Triumph-Schriftzug ausfindig gemacht, so dass Ihr Euch rundherum stilecht im kommenden Winter ausstatten könnt. Für Eure Liebste haben wir außerdem jetzt auch taillierte Shirts im Programm (Weihnachten naht!).

Vorsicht, günstige Triumph
Beim Stöbern in autoscout24 ist mir vor 2 Wochen die abgebildete Triumph in einer Anzeige von Privat aufgefallen. 1720€ für eine TR6SR Bj. 66 mit 10273km erschienen mir nicht zuviel (!), so dass ich gleich eine Nachricht an den Verkäufer losschickte. Die angegebene Telefonnummer erwies sich als falsch. Ein paar Tage später kam dann eine Antwort, hier der Originaltext: *„Hallo, Das Fahrrad ist noch für Verkauf. Keine Beschädigungen, keine Kratzer oder Einbuchtungen, berührten nie den Boden, keine versteckten Defekte, raucht die Maschine nicht, die ehrfürchtigen Durchläufe und Töne, ist die Maschine nie repariert worden, oder etwas wie die, gewesen nie in Unfälle und in es ist, wie annonciert. Das Fahrrad kommt mit allen Dokumenten, die Sie das Fahrrad (das Handbuch noch versiegelt, den Kaufvertrag unterzeichnet von mir) registrieren müssen. Es kommt mit Sturzhelm, Jacke und Handschuhen. Ich muß es verkaufen, weil ich es nicht mehr verwende. Danke, Mer“*

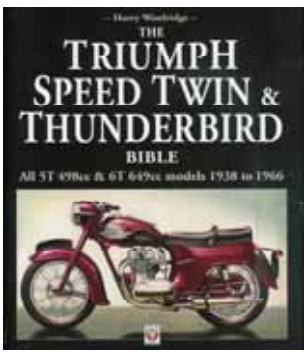
Das machte mich dann, nachdem ich dankend um weitere Infos gebeten hatte, doch etwas stutzig. Eine kleine Recherche über Google förderte eine abgelaufene Versteigerung bei Ebay/Frankreich (220162496907) eines BMW-Händlers in Daytona Beach über genau diese Maschine zu Tage (?!). Ein paar Tage später kam dann auch schon wieder eine Email des angeblichen Verkäufers (fisher0felix@xxx.com), in der er die Triumph erneut anpries: *„Ich komme ursprünglich aus Vereinigtem König-reich. Ich hatte einen Arbeit Vertrag in Deutschland und ich benötigte ein Fahrrad, also kaufte ich dieses. Ich muß es verkaufen, weil ich zurück zu Vereinigtem Königreich umgezogen bin. Ich habe alle notwendigen Dokumente, zum des sale. This zu bilden bin ein Garage gehaltenes Fahrrad, sehr gut beibehalten. Der letzte Preis ist EUR 1.400 einschließlich Verschiffen und Versicherung. IchBIN damit einverstanden, Ihnen wenige Tage für die Prüfung zu lassen. Ich hatte mit einem meiner Freunde in Deutschland gesprochen und er sagte, daß es keine Notwendigkeit an mir gibt, dorthin zu kommen, das Abkommen in der Person zu schließen, weil es viele Verschiffenfirmen gibt, die diese Art von Situationen anfassen können. So habe ich eine wenig Forschung Arbeit erledigt und eine lokale Verschiffenfirma herausfand. Ich habe sie gefragt, wieviel es für solche Verhandlung kostet und sie haben mir erklärt, daß um mit der Lieferadresse (also ihnen oben zu kommen kann die Verschiffengebühren errechnen), mich so einfach die Adresse informieren Sie, in der Sie sie geliefert werden wünschen, damit die Verschiffenfirma die Gesamtkosten errechnen kann. Danke, Mer“*
Seitdem hat sich in der Angelegenheit keiner mehr bei mir gemeldet. Ich habe mir anfangs genug den Kopf darüber zerbrochen, warum jemand zu solch einem Preis eine Triumph abgibt. Mittlerweile ist klar, dass man es einfach auf das Geld von gutgläubigen Oldtimerfahrern abgesehen hat, die Ihren Fuhrpark mit einem solchen Schätzchen bereichern wollen. Es gibt zwar Schnäppchen, aber keine Wunder. Also Vorsicht!

Neue Reproduktionen
Unser Mitglied Achim (besser bekannt als BMC, s. Anzeige) hat ein paar Teile neu aufgelegt. Dabei handelt es sich um 4 verschiedene Bremstrommelabdeckungen der Bj. ´59 - ´70 (Teilenr. 37-1332/3443/3460/1992). Die Deckel sind m.E. ordentlich gefertigt und Kosten je nach Modell 49,50€ bzw. 59,50€.

Für die Konische Nabe der OIF-Modelle (´71-´72) gibt es außerdem Bremsnockenhebel für vorne u. hinten in der originalen Länge (37-3896 / -7) oder 1“ länger (37-3896L / -7L), wenn die Hände zu schwach oder die Beläge zu alt sind. Der Satz kostet entweder 84€ oder 90€.

Neue Smith
Von Paul Goff gibt es reproduzierte Tachos und Drehzahlmesser für viele Modelle von 1966-1978. Die Tachos haben eine Übersetzung von 1,25:1, die Drehzahlmesser von 4:1. Leider passt das nicht bei allen Modellen, so dass man genau wissen sollte, welche Übersetzung man braucht. Am besten Ihr ruft vorher dort mal an (0044 1494 868218) oder schaut noch mal auf die Homepage (www.norbsa02.freeUK.com). Die Dinger kosten jeweils 65 Pfund.

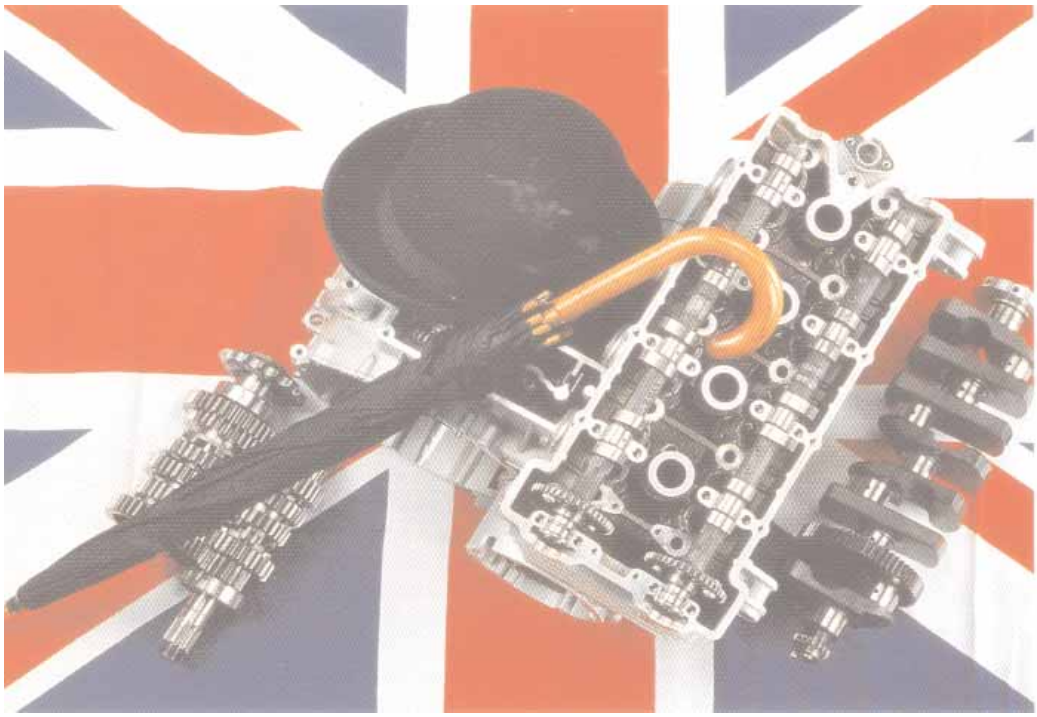
Was zu Weihnachten
Das von Harry Woolridge geschriebene Buch ist erstmals 2004 erschienen. Mir ist es erst jetzt über den Weg bzw. über den Bildschirm gelaufen und musste es sofort bestellen. Es handelt wirklich ausgiebig über die beiden auf dem Einband genannten Modelle. Detaillierte Beschreibungen der Modelljahre, jede Menge Bilder, Polizeiversionen und und und.. Zu viel zum Aufzählen, auf jeden Fall zu empfehlen (www.velocebooks.com, ISBN 1-904788-26-2 für 25 Pfund plus P&P).



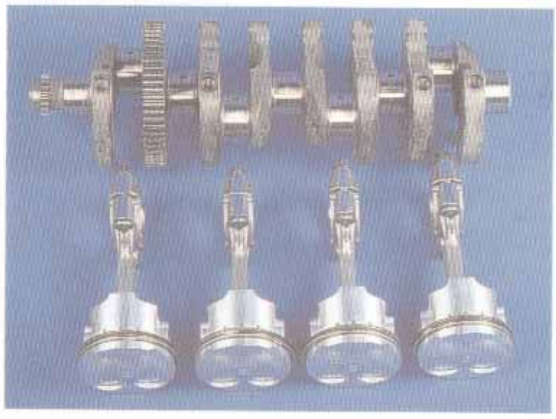
Der Vierzylinder-Motor

Four-Arbeiter

Reichlich Drehmoment stempelte den Triumph-Vierzylinder zum braven Tourenaggregat, und ein guter Schuß Spitzenleistung sorgt auch bei sportlichen Umtrieben für viel Spaß



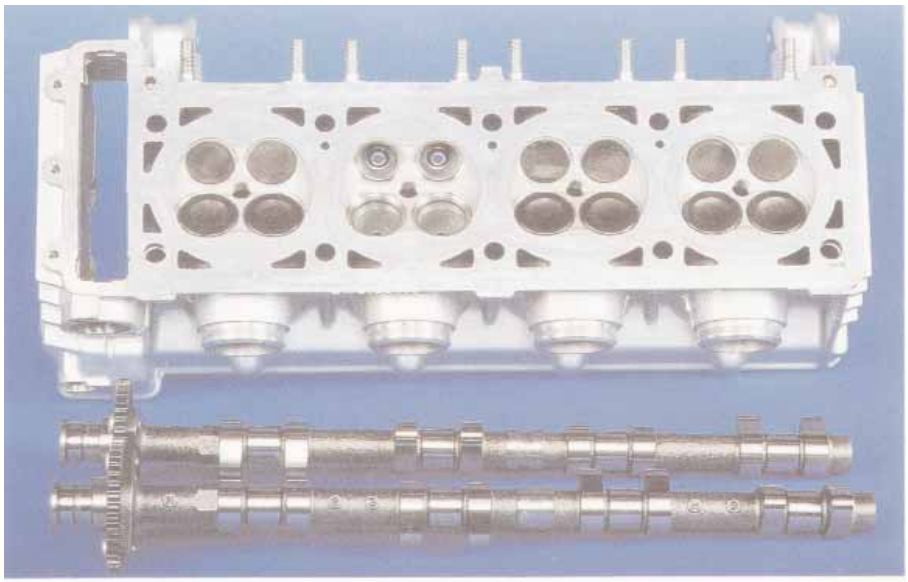
In Heft 6/1991 präsentiert PS-Das Sport-Motorrad Magazin als erste Facchzeitschrift der Welt den Triumph -Vierzylindermit dem internen Werkscode T312 in Einzelteilen. Die britische Antwort auf die Vierzylinderfrage wirkte auf den ersten Blick sehr grobschlächtig und beeindruckte zunächst nur durch ihre majestätischen Ausmaße: den riesigen Kupplungsdeckel, die fast über das gesamte Kurbelgehäuse reichende Ölwanne sowie grob ausgeführte Kühlrippen am Zylinderkopf. Auch der monumentale Steuerkettenschacht auf der rechten Seite der Zylinderbankzeugte nicht gerade von filigranem Formempfinden der Konstrukteure im englischen Hinckley.Der Reihenvierzylinder erinnerte in seiner hochbauenden Architektur eher an die seligen Laverda-Drillinge als an die in feinster Gußtechnik ausgeführten Produkte der zahlreichen japanischen Mitbewerber.
Und dennoch: Verstecken brauchte sich der neue Motor vor der Konkurrenz gewiß nicht.Nur 80,5 Kilogrammwog der Rumpfmotor mit allen Nebenaggregaten, jedoch ohne Vergaserbatterie, und er baute nur 46,5 Zentimeter breit. Mit diesen Eckdaten übertraf der 1200er Motor bereits die Honda CBR1000 F, deren 1000 Kubikzentimeter großer Vierzylinder runde drei Kilo mehr auf die Waage brachte und mit 50 Zentimeter zudem auch deutlihc breiter baute.
Wie es sich für den neuzeitlichen Motorenbau gehörte, besaß der Triumphtriebling zwei obenliegende und via Kette angetriebene Nockenwellen. Der Antrieb von der Kurbelwelle erfolgte dabei ganz rechts-wie bereits von japanischen Triebwerken gewohnt- am Ende der Zylinderbank. Das sparte ein Kurbelwellenlager im Vergleich zum mittigen Antrieb und damit Baubreite ein. Auch die hinter der Zylinderbank angeordneten Einheiten von Anlasser und Lichtmaschine sparten etliche Zentimeter.
Für maximale Laufruhe spendierten die Ingenieure dem Motor noch zwei unterhalb der Kurbelwlle liegende gegenläufige Ausgleichswellen, die mit ihrer 2:1 Übersetzung genau mit doppelter Kurbelwellendrehzahl rotieren.Wie etwa bei PKW Motoren von Porsche war dies eine wirksame Möglichkeit, dem 1179Kubikzentimeter großen Vierzylinder mit 76 Millimeter Bohrung und 65

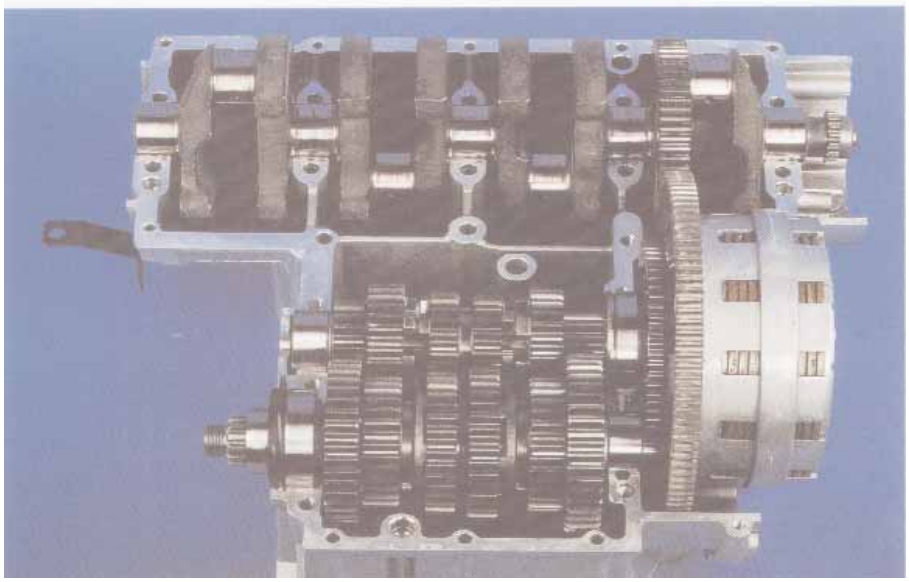


Wellenmaschine: Die Innereien des Vierzylinders waren mit denen des Drillings eng verwandt.Eine Kurbelwange ist als Primärantriebsrad ausgelegt

Wie beim Drilling: Pleuel und Kolben von Drei und Vierzylinder Triebwerken waren beim 750er und 1000er sowie beim 900er und 1200er identisch

Millimeter Hub die Vibrationen auszutreiben.
Die stattlichen 65 Millimeter Hub wiesen den Vierzylinder im Reigen seiner Konkurrenten als einen der Spitzenreiter in dieser Disziplin aus. Nur die K100 von BMW übertraf diesen Wert seinerzeit. Betrachtet man zudem 20 m/s Kolbengeschwindigkeit als kritischen Wert für die Belastbarkeit eines Kurbeltriebs, so erreicht dieser Motor diesen bereits bei etwas mehr als 9200 Umdrehungen pro Minute. Wohl auch aus diesem Grunde spendierten die Ingenieure in Hinkley dem Sportmotor der Daytona 1000 eine Welle mit nur noch 55 Millimeter Hub, Die den Wert Für die Überschreitung der kritischen Kolbengeschwindigkeit auf immerhin 10900 Umdrehungen pro Minute schraubte. Anstehenden Drehzahlorgien trug man damit also Rechnung.
Der Ventiltrieb wirkt via Nockenwellen direkt auf die Tassenstößel des 16Ventielers, deren Einstellplätchen, die Shims, aber nicht unterhalb, sondern auf den Stößeln liegen. Diese Konstruktionsart bringt Gewichtsnachteil mit sich. Jeweils 10,5 Gramm für die Shims addieren sich so zumVentilgewicht, das einlasseitig 36,5 Gramm und auslasseitig 34 Gramm beträgt.Die Anordnung über den Stößeltassen bringt durch das höhere Gewicht entsprechende Drehzahlnachteile durch die höheren Massenkräfte mit sich, hat aber auch Vorteile.So brauchen die Nockenwellen etwa zum Einstellen des Ventilspiels nicht ausgebaut werden. Der Ventilhub betrug beim 1200er Motor 8,9 Millimeter einlss- und 8,6 Millimeter auslasseitig.
Wenig revolutionär die die Brennräume: Jeweils zwei 30 Millimeter große Einlass- und zwei 26 Millimeter messende Auslasspartner stehen im Winkel von 38Grad zueinander und kümmern sich um den





Gaswechsel.Engegen der der mitlerweile üblichen und von den Japanern damals schon praktizierten Motorbauweise mit möglichst geraden Einlasskanälen verfügt der Triumphmotor noch über gebogene und damitströmungstechnisch ungünstigere Kanalführungen.Diese Bauweise ermöglichte aber dieflach stehende Vergaserbatterie, die wiederum wegen des Zentralrohrrahmenkonzeptes nötig war. Aber auf die absolute Spitzenleistung konnte Triumph angesichts des üppigen Hubvolumens ohnedies verzichten, und die in den meisten Ländern existierende 100PS Grenze übertrafenm dieVierzylinderaggregate von Triumph selbst mit Drosselblenden, die nahezu den halbenEinlaßkanal verdeckten. Wer dennoch volle Leistung wollte bekam sie: Gewaltige 141PS schickte der 1200er Motor in der offenen Version ursprünglich an die Rolle, 121PS produzierte der 1000er.
Besonderes offenbart sich nach dem Abnehmen des Zylinderkopfes.Was von außen als Einheit von Zylinderbank und oberer Kurbelgehäusehalfte anmutet, entpuppt sich bei genauerer Betrachtungsweise als servicefreundliche Verbundlösung.Die vier Zylinderlaufbuchsen aus Schleuderguß sind lediglich mit Dichtmittel in das Gehäuse eingesetzt und können so bei einem etwaigen Kolbenklemmer oder beim Überschreiten des Verschleißmaßes bequem zusammen mit den Kolben ersetzt werden. Für einen optimalen Wärmeaustausch sind die Laufbuchsen außerdem vollständig vom Kühlwasser umspült.Doch diese Bauart hat auch fertigungstechnische Vorteile. So können für die gesamte Baureihe etwa dieselben Laufbüchsen und die selben Kurbelgehäuse verwendet werden, was im Rahmen des Baukastenprinzipes einerseits verschiedene Hubraumvarianten ohne Fertigungsmehraufwand bedeutet, zum anderen aber auch hohe Stückzahlen der Bauteile und damit niedrige Kosten garantiert.

Weitaus konventioneller als die Konstruktion der Zylinder fiel indes die Gestaltung von Kolben und Kurbeltrieb aus. Die Kolben sind mit zwei Kompressions- und einem Ölabstreifring versehen und wiegen je 289Gramm, zu denen sich jeweils noch 74 Gramm für den innen konisch ausgedrehten Kolbenbolzen hinzuaddieren. Spritzdüsen in den 413 Gramm schweren Stahlpleuel sorgen dafür, daß der Kolbenboden mit kühlendem Öl versorgt wird.Entgegen der Kolben-Pleuel-Einheit fiel die geschmiedete Kurbelwelle trotz ihrer üppigen 38 Millimeter-Hauptlager sowie den 41Millimeter messenden Pleuellagern mit 10,5 Kilogramm relativ leicht aus. Dabei wurde die innere Wange des rechten Hubzapfens zum Primärantriebsrad. Daneben liegt das kleine Antriebsritzel für den Nockenwellenantrieb.
Die vordere Ausgleichswelle wird von der Kurbelwelle aus angetrieben, das hintere Pedant hingegen bringt ein Zahnrad hinter dem Kupplungskorb in Schwung. Dabei sind die Ausgleichswellen exzentrisch justierbar gelagert, was die Einstellung des Zahnflanfenspiels erlaubt. Die Versorgung des Ölkreislaufes übernimmt nach bekanntem Muster eine doppelte Eaton-Ölpumpe.
Pumpe eins fördert dabei den Schmierstoff zu den Lagerstellen im Motor, Pumpe zwei hingegen pumpt das erhitzte Öl durch denÖlkühler zurück in den Sumpf, von wo aus Pumpe eins fördert.
Alles in allem bringt der Triumph-Vierzylinder sicherlich keine technischen Sensationen, aber er ist, wie seine Konstruktionmerkmale ausweisen, auf besondere Langlebigkeit ausgelegt. Daß dabei dennoch Laufkultur und Leistungvermögen nicht zu kurz kamen, freut umso mehr.

Quelle: Triumph Motorräder aus Hinkley Jürgen Gaßebner Motorbuchverlag ISBN 3-613-01814-1

Bud Ekins, die amerikanische Legende,

ist im Alter von 77 Jahren gestorben.

Geboren 1930 in Kalifornien, wo er in jungen Jahren in der Werkstatt seines Vaters arbeitete. Obwohl sein Name später ein Synonym für Triumph wurde, entdeckte er seine Begeiste-
rung für Motorräder als er eine 1934er Harley seines Cousins fahren dürfte. Danach kaufte er eine 1940er Triumph, mit der er jede erdenk-
liche unbefestigte Straße, Weg und Kuhpfad in der Umgebung von Los Angeles erkundete. Mit dieser Maschine nahm er 1949 an der Big Bear Endurance Run teil, wo er eine gute Plazierung ergatterte. Dieser Erfolg bewegte ihn zum Kauf einer 1950er Matchless, mit der er als 20-jähriger sein erstes Rennen gewann.

Frank Cooper, Matchless Händler, war beein-
druckt von dieser Leistung und überredete Ekins nach England zum Rennen zu fahren. Der Erfolg, den er 1952 genoß, animierten ihn, die Reise ein Jahr später zu wiederholen.

Die gesammelte Erfahrung und jetzt mit Triumphs bewaffnet, machten Ekins in seinem Heimatland fast unbesiegbar. Anfang der 60er Jahre machte er auch seinen berühmten Laden auf, der ein Treffpunkt für begeisterte Triumph-Fahrer wurde, Steve McQuenn, Paul Newman und Dean Martin waren nicht nur seine Kunden, sondern auch seine Freunde.

Bud Ekins kam in den 50ern öfters nach Europa zum Rennen, aber sein Interesse galt den ISDT. 1961, auf einer Triumph, fuhr er das Rennen zum ersten Mal und verfehlte knapp die Goldmedaille. Ein Jahr später gewann er Gold, in diesem Jahr begann er auch seine Karriere als Stuntman, an der Seite von Steve McQueen in dem Klassiker „The Great Escape“ (Gesprengte Ketten).

Gleich vier Mal konnte er im Laufe der 60er Jahre den ISDT-Sieg wiederholen, einmal gewann er Silber, dazu kamen etliche Siege in USA: drei Mal den Big Bear Endurance Run, der Catalina Grand Prix und ganze sieben Mal den California’s District Number One Plate, unter anderen.

Seine Teilnahme an der Irish Rally im Südwesten Irlands Anfang der sechziger machte diese Veranstaltung weltweit bekannt.

Gleichzeitig beschäftigte sich Ekins mehr und mehr mit seinen Stunts. 1972 gab er sein Laden auf, um sich nur auf diese Aktivität zu konzentrieren.

Er machte in Dutzenden Filmen mit, zuerst nur als Stuntman, später auch als Charakterschauspieler. Bekannte Streifen wie Black Moon Rising (1986), The Blues Brothers (1980), Animal House (1970), Diamonds are forever (1971), Bullit (1968) und viele andere werden heute noch aus gutem Grund im Fernsehen wiederholt, aber sein größter Stunt wird der Sprung in „Gesprengte Ketten“ blei-
ben. Diese eine Szene, in der er auf eine in Wehrmachtfarben getarnte TR6 auf fast vier Meter Höhe 20 Meter über einen Stacheldraht-
zaun (in Wirklichkeit waren es zerschnippelte Gummibänder) flog, brachte ihm den sofortigen Ruhm, den er bis ins hohe Alter genoß. Dieser Stunt war der erste seiner Art und gleich der bestbezahlteste. Eintausend Dollar hat er für den Sprung bekommen, 1962 eine horrende Summe Geld. Die Szene wurde nur einmal aufgenommen, der Sprung klappte auf Anhieb. Gar kein schlechter Stundenlohn.

Übrigens, das (Rat)haus an dem die „Wehrmacht“ Maschine im Film parkte, die von McQueen geklaut wurde, steht heute noch an der Hauptstrasse in Markt Schwabing. Der Film wurde „on location“ in Bayern gedreht.

1998 gab Bud Ekins seine Filmkarriere auf und verbrachte seine Zeit beim Restaurieren alter Maschinen in seinem Laden in Los Angeles. Er besaß einer der wertvollsten Sammlungen amerikanischen Motorräder der Vorkriegszeit.

Er starb am 06 Oktober 2007 in Los Angeles.

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V. Germany

1. Vorstand:
Michael Ochs
Hauptstr. 74
67098 Bad Dürkheim / Leistadt
Tel. (06322) 958688
Email: michael.ochs@basf-ag.de

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

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

Schriftführer:
Ulrich Lohrengel
Junkernstr.10
37412 Herzberg am Harz
TEL.(05521)987188
Email:LohrengelU@aol.com

ILO (Teilemarkt und Treffen):
Manfred Groß
Lindenstr. 4
97702 Althausen
Tel. (09733) 780095
Email: gross.man@t-online.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.

Mai-Tour 2008 in die Eifel
22.5.-25.5

Der wohl bekannteste Ort in der Eifel ist die " Grüne Hölle" wie die Nordschleife des Nürburgrings genannt wird.
Die Eifel besteht aber nicht nur aus Nordschleife, sie teilt sich in Regionen auf die da heissen: Nordeifel eingerammt von den historischen Städten Monschau, Blankenheim und Bad Münstereifel. Einer der bekanntesten Bürger ist der Erbauer des Pariser Eiffelturms, er stammt aus Marmagen und heißt Eiffel. An die Nordeifel grenzt die Belgische Ardennen-Eifel (Spa-Francorchamps die Traditions- Rennstrecke in den Ardennen).
Dann ist da noch die dünn besiedelte Schneifel (Schnee-Eifel).Hier lebt und schreibt der Eifel Krimi Autor Jacques Berndorf.
In der Vulkan-Eifel gibt es Erdgeschichte pur zu erleben hier gibt es Deutschlands einzigen Kaltwasser Geysir in Wallenborn zubesuchen, (wir Eifeler nennen ihn Bubbel) ein paar Kilometer weiter wartet die Lava-Bombe auf Besucher.
Im Herzen der Südeifel liegt die Bierstadt Bitburg , an ihrer äußeren Grenze liegt Deutschlands älteste Stadt " Trier", eingerammt von den Grenz Flüssen Sauer und Our nach Luxemburg. Hier liegt ganz versteckt das Europa Denkmal bei Ouren im drei Länder Eck von Deutschland, Luxemburg und Belgien. Hier trafen sich die Gründungs Väter der EU.
Wir werden Quartier beziehen in Hausen, einem Ortsteil der Eifelnaturpark Stadt Heimbach. Ich habe dort die Burg mit insgesamt 12 gepflegten Zimmern und Burgschänke für uns reserviert. Nebenan im Hausener Cafe Stübchen gibt es riesige Kuchenstücke zu ganz normalen Preisen. Die Verpflegung und Bewirtung müssen wir selbst übernehmen dafür haben wir die Burg für uns ganz alleine.
Ich kann Euch allen versichern, dass es ein sehr kurvenreiches Wochenende wird. Die kleinen Sträßchen sind wie gemacht für unsere Ladys, ich habe es geliebt mit meiner New-Bonneville hier mein Unwesen zu treiben und wuchte heute noch genauso gerne meine Trophy um die Ecken. Die Eifel ist eben ein pures Motorradfahrer Paradies.
Auf einer unseren Touren werden wir einige schöne Plätze sehen und besuchen, z.B. den Zuckerbäcker in Simmerrath oder den Senf-Müller in Monschau, Bikertreffs besuchen rund um die Rureifel. Ich könnte noch Seiten schreiben von dem für mich schönstem Mittelgebirge, ich hoffe, dass Euer Interesse geweckt ist.

Mit triumphalen Grüßen
Jack Müller

Das Rickman-Treffen fand vom 10.-12. August in der Nähe von Bremen statt und war sehr ruhig und familiär, wie immer perfekt organisiert von der Familie Streithoff, die sich auch um die Ersatzteilversorgung für Rickman-Bikes kümmert. Das Treffen ist in vielerlei Hinsicht vergleichbar mit unseren TMOC–Treffen.
Dadurch, dass auch Rickman ein englischer Hersteller war, fanden sich wie jedes Jahr viele alte englische Bikes, sowohl im Serienzustand, als auch umgebaut, ein. Daneben sah man viele Caferacer, sowohl mit Rickman–Rahmen, als auch von anderen Herstellern, wie RAU oder Egli.
Die meiner Meinung nach schönsten Rickman-Metisse mit Triumph-Motor waren diesmal leider gar nicht vertreten, sondern ausschließlich CR-Modelle mit „modernen“ japanischen Vierzylindern als Antrieb. Trotzdem gab es genug interessante Bikes zu bestaunen, die man nicht an jeder Straßenecke zu sehen bekommt und es ergaben sich viele interessante Benzingespräche mit den Besitzern.
Abgerundet wurde das Treffen durch ein großes Lagerfeuer, Essen und Trinken zu zivilen Preisen und ein reichhaltiges Frühstück am Sonntag.

Safe Riding,
Wolfgang

Oh Frankreich, Frankreich – Triton Rally Vendee 2007

Ja, wohin diesen Sommer? Wieder Skandinavien? Ach nein, da waren wir schon. Was ist mit der Schweiz – auch schon gehabt. Also, wie wär's mal mit Frankreich, zum Triton Club?
Prima, wir haben Urlaub eingereicht, uns angemeldet und los. Peter besorgte noch ein Navi, das sein Schwager übrig hatte und am 10.08.07 ging es dann los.

Die Autobahn ist von uns aus nur einen Katzensprung entfernt und nach einem letzten Check rollten wir auf der A4 Richtung Belgien. Alle Götter waren uns wohlgesonnen: die Sonne schien und der große Triumphgeist beschenkte uns mit gleichmäßig brummenden Motoren. Am ersten Tag fuhren Peter und ich über *Lieve, Namur , Mons Man* nach *Soissons*. Nach dieser Tour war ich zugegebener Maßen platt und nichts hätte mich mehr zum Weiterfahren bewegen können. Aber wozu auch, es ist doch Urlaub.

In *Soissons* bemerkte ich zum ersten Mal, dass die Franzosen wirklich am liebsten ihre eigene Sprache sprechen. Wortgewaltig und hilfsbereit, aber leider für mich unverständlich, wies man uns den Weg zum Campingplatz, den wir nach einigen Ehrenrunden doch noch fanden. Schließlich konnten wir unser Zelt aufbauen. Auch hier sprach man nur die Landessprache, aber der junge Mann am Empfang war von einer herzlichen Freundlichkeit.

Im Städtchen wurden bei beginnender Dunkelheit seltsamer weise die Bürgersteige hochgeklappt. In einer Dönerbude gab es vorm Schlafengehen noch ein sagenhaft gutes Gyros, allein deswegen hätte sich die Anfahrt gelohnt.

Am 2. Tag ging es dann weiter. Erstaunlich fand ich, wie diszipliniert sich in Frankreich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen gehalten wird. Na, es stehen auch genügend Gründe dafür... Aber so manchmal hätte ich doch zu gerne „mal am Röllchen gedreht ". Wir fuhren über *Fontainebleu, Blois* bis *Tours*. Das *Loiretal* ist wunderschön.

Hinter *Tours* übernachteten wir in einem einfachen Hotelchen. Abends ließen wir uns dann in einem Restaurant mit einem Menue überraschen. Mutig wiesen wir auf die Tafel mit dem Tagesgericht: Das nehmen wir, zwei Mal, bitte. (keiner wusste so wirklich, was wir da bestellt hatten) – Aber als dann aufgetafelt wurde, wussten wir, was es bedeutet: Essen wie Gott in Frankreich!

Tag 3 führte uns über *Angers*, *Cholet*, *Roche sur Yon* nach *les Sables d'Olonne*. Die ganze Fahrt über schien die Sonne und ich freute mich auf das Meer, einen netten Campingplatz und einige Tage Entspannung. Aber unser Gott des Urlaubs hatte sich an diesem Tag wohl selbst eine Auszeit genommen. Ich musste feststellen, dass in Frankreich zur Ferienzeit wohl alle Franzosen gemeinschaftlich die Küste besetzen... Nirgends war ein Platz für unser Zelt. Gefrustet und bitter enttäuscht nahm ich Abschied vom geliebten Meer. Eine gute Seele / Campingplatzbesitzer bot uns ein Notquartier auf seinem Platz - vorm Klo..

Zelt aufgebaut, Essen gegangen (wiedermals lecker, lecker, lecker!) Heia machen. Der Versuch zu schlafen war eher eine Qual, weil dauernd jemand auf's Klöchen musste (Magen-DarmVirus?), die Türen knallte, sich mit mehr oder weniger lauten Geräuschen erleichterte. Wohl bekomm's! Später in der Nacht trafen sich dann die Jugendlichen an den Spielgeräten vor unserem Zelt und benahmen sich dann auch prompt so, wie wir vor 30 Jahren. Dauernd nach kurzem Schlaf geweckt zu werden empfinde ich als Folter. Als ich dann in höchster Qual Unflätiges durch die Zeltwand brüllte (höflich ausgedrückt: seid bitte ein wenig leiser, damit ich schlafen kann) war schlagartig Totenstille. Wahrscheinlich rechnete man auf den Turngeräten zumindest mit dem Erscheinen eines Werwolfes – und brachte sich in Sicherheit.

Am nächsten Tag war ich bemüht, keine Menschen anzufallen. Mein armer Mann! Vernunftgedrungen führte er mich dann unter großen Sicherheitsvorkehrungen Richtung Innland, adè geliebtes Meer!

Aber der Urlaubsgott kehrte zurück. Wir fanden einen tollen, weitläufigen und ruhigen Campingplatz, *La Bretonnière* in *Saint Julien des Landes*. Zwischenzeitlich war dann der Wettergott auf Urlaub und man konnte glauben, der ganze Landstrich wäre ein Kärcher-Testgelände. Es goss waagerecht Bindfäden. Als in der Nacht mein Schlafsack versuchte, mich zu erwürgen, wollte ich nur noch nach Hause. Aber mit einigen nachgeholten Stunden Schlaf ging es mir besser und Peter tat sein Bestes, um meine Laune aufzufrischen (z.B. mit frischen Croissants zum Frühstück, serviert mit einem bezaubernden Lächeln..(ach Cherie, du und ich und l'amour...)

In *Saint Julien des Landes* blieben wir bis zum 17.08. – Zwischendurch stellten wir fest, dass man sehr wohl ohne Karte an den Automaten-Tankstellen tanken kann. Man wartet, bis jemand mit Karte kommt, macht sich den Frauchen-Effekt zu Nutze und deutet mit traurigem Gesicht auf die Tanks der Bonnies, zuckt mit den Schultern ◊*nix Karte* und hält mit hoffnungsvollem Gesichtsausdruck seinem Gegenüber demutsvoll 20,-€ entgegen.
Ich sage euch, hat immer funktioniert. – Überhaupt, ich fand die Franzosen Klasse!!!

Aber genug des faulen Lotterlebens, es zog uns dann nach *Vendee* auf's Triton-Treffen. Die Begrüßung war herzlich und erstaunt stellte man fest, das *that funny guy from Alemagne (Igel)* nicht dabei war.

Auf zahlreichen Wunsch einer einzelnen Person organisierte uns Peter ein Zimmer direkt vor Ort, ich danke Dir!!!

Wir taten dann etwas, was wir auf Treffen „nie" tun, wir liefen nämlich umher und schauten uns so ziemlich alle Motorräder an. Ein deutscher TÜV-Beamter wäre dem Wahnsinn verfallen, so viele ideenreiche Umbauten gab es hier.

Sehr beeindruckt hat uns die Esskultur auf dem Motorradtreffen, gab es doch Mittags und Abends ein 3 Gänge-Menue.

Dies bedeutete, dass wir pro Mahlzeit mindestens 2,5 Stunden am Tisch saßen. Der Bierpilz draußen im Freien wurde um 21:00 Uhr dichtgemacht und Schluss. Alles weitere spielte sich im Saal bei Rotwein und vorzüglichem Essen ab.

Ausfahrt – ja richtig, eine Ausfahrt gab es auch! 80 – 100 Maschinen fuhr ca. 20 km kreuz und quer durch die umliegende Landschaft (sehr hübsch) und machten dann an einem Kanal halt. Jaaa, und da standen wir dann, und standen, die Zeit verstrich, und wir standen immer noch... bis Peter meinte, die Ausfahrt wäre wohl zu Ende und vorschlug, zurückzukehren. Schließlich sollten die Silly-Games noch stattfinden. Nur der Vollständigkeit halber erwähne ich, dass die Silly-Games ausfielen, die Teilnehmer standen ja noch alle am Kanal ϑ.

Auf dem Rückweg ins Quartier stellte ich fest, dass meine Bonnie ungewöhnliche Geräusche machte und auch an Leistung eingebüßt hatte. Auf dem Treffen hatten wir schon vorher die Bekanntschaft von Martin, Alexander und El von der Kanalinsel Jersey gemacht.

Martin ist ein absoluter Spezialist und hatte im Null komma Nichts den Fehler herausgefunden. Eine Stößelstange war kaputt. Es wurde etwas herumgefragt und dann dauerte es nicht lange und jemand brachte das nötige Ersatzteil. Und das alles für ein Bier! Ruckzuck war die Bonnie wieder ganz.

Einen herzlichen Dank allen, die geholfen haben!!!

Besonders gefreut haben wir uns über den 1. Platz / Weiteste Anfahrt. Es ist schon etwas Besonderes, mit dem alten Geraffel durch die Weltgeschichte zu touren. Wie meint Dedè vom Tritonclub: We try to keep the spirit.

Aber auch das schönste Treffen geht einmal vorbei und wir mussten uns auf den Heimweg machen. Unser lustiges Navi tat sein Bestes, um den Urlaub zu verlängern und platzierte uns mal vor die Einfahrt eines Fabrikgeländes, ein anderes Mal hatten wir ein Ortsschild mit der Aufschrift *Timbuktu* vor uns...

Bemerkenswert auf der Rückreise waren unsere Übernachtungen. Einmal gastierten wir im Hotel der *Formule 1-Kette:* Plastik, Leichtbauweise, steril, Desinfektionsmittel. Das genaue Gegenteil erlebten wir, als wir abends in *Arnay-Le-Duc* bei einem Hotel *Chez Kamille* anhielten, das mit 32,-€/Nacht Werbung machte. Wir durften die Motorräder im Wirtschaftsraum des Hotels unterbringen und wurden dann gefragt, ob wir zu Abend zu essen möchten. Klar, wir hatten Hunger. Aber dann landeten wir in dem hoteleigenem Restaurant und bekamen vor Staunen den Mund nicht zu. Das teuerste Menue kam 298,-€, wir fanden Gott sei Dank ganz hinten unten auf der Karte, direkt nach dem Kinderteller, etwas für 20,-€. Auf den Rotwein haben wir verzichtet... Aber es war himmlisch, so gut haben wir selten gegessen. Solltet ihr jemals dort in der Nähe sein, geht mal hin, es ist wirklich SAGENHAFT!!!

Der Rest der Heimfahrt verlief weiterhin gut, leider war es im Elsass nass und kalt. Also fuhren wir weiter in die Freiburger Ebene, wo die Sonne wieder schien. Ab da zog es uns mit Macht heimwärts und gegen 22:30 Uhr waren wir wieder zu Hause.

<u>Abschließend bleibt zu sagen</u>:
Es war ein toller Urlaub!

Dank aus tiefstem Herzen an Peter, der mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln immer dafür sorgt, dass es mir auf unseren Reisen gut geht ♥.

Alle Franzosen, mit denen wir Kontakt hatten, waren überaus herzlich.

Ein besonderes Erlebnis ist, zu erfahren, dass das Netzwerk der Motorradbekloppten auf der Welt funktioniert:

Du hilfst mir und ich Dir. – We try to keep the spirit.

R.A.T- Pack Stephan Baldauf
Triumph-Truck in Hönningen an der Ahr

Am 13./14.Oktober 2007 machte vor dem Bikertreff „Cafe Fahrtwind“ in Hönningen an der Ahr der Triumph-Truck halt. Veranstalter war Triumph Deutschland in Zusammenarbeit mit
Stephan Baldauf, Triumphhändler Niederkassel Mondorf, und dem ZSO Leverkusen.
Die Mitarbeiter der Eventfirma „Tres Companeros“ waren bereits mit ihrem Truck durch ganz Deutschland gereist, um an 36 Orten Probefahrten und Infos rund um die Marke Triumph zu ermöglichen.
Birgit, Hubert, Jack und Manfred vom RAT- Pack Baldauf erklärten sich sofort bereit als Tourguides mitzuhelfen. Also traf man sich am Samstag bereits um 7:00 Uhr in Stephans Laden, um Vorführmaschinen nach Hönningen zu bringen. Hier wurde man von den vier Companeros empfangen und eingewiesen. Zwei weitere Tourguides vom ZSO waren auch mit Testmaschinen angereist. Alle fuhren zunächst einmal die geplante Strecke ab, um zu überprüfen, ob sie in Ordnung ist. Da keine Tageshindernisse vorhanden waren konnte es los gehen.
Pünktlich um 10:00 Uhr startete bei sonnigstem Wetter, ich glaube es war vom Wetter her das optimalste Bikerwochenende der Saison, die erste Probefahrt. Die Teststrecke verlief folgendermaßen: Hönningen – Liers – Obliers – Lind – Ahrbrück – Hönningen. Eine tolle Strecke um ein Bike zu testen. Neben Berg- und Talfahrt bietet diese Strecke viele Kurven, enge Serpentinen, gut und weniger gut ausgebaute Straßen, Bundes- und Nebenstraßen. Bikes und Fahrer/innen waren also vielfältig gefordert.
Testen konnte man fast die ganze Modellpalette: sprint st, daytona, speet tripel, street tripel, rocket III, bonneville und tiger. Im Halbstundentakt ging es dann rund über die ausgesuchten Ahrtal- und Ahrhöhenstraßen. Um ca. 18:00 Uhr endete die Veranstaltung
am „Cafe Fahrtwind“.
Für die Tourguids war der Tag jedoch noch nicht zu Ende. Sie fuhren gemeinsam nach Leimbach ins „onRoad cafe“, Hier waren für sie und für die vier Companeros Betten reserviert. Dass man sich nicht nur mit einem Abendessen begnügte, ist sicherlich klar.
Schnell war eine Party in kleinem Kreis in Gang gesetzt und alle lobten die nette Bewirtung durch das neue Inhaberpaar Klasin und Lex.
Sonntags gingen die Probefahrten natürlich zwischen 10:00 und 18:00 Uhr weiter, insgesamt waren es über 200 an diesen beiden Tagen und das drittbeste Ergebnis der ganzen Tour, wie wir erfuhren. Na ja, bei dem Bilderbuchwetter blieb wohl kaum ein Motorradfahrer oder Fahrerin zu Hause. Die Bundesstraßen füllten sich schnell und alle waren froh, dass die Teststrecke größtenteils über kleinere Nebenstraßen führte.
Alle Tage war für das leibliche Wohl gesorgt. Veranstalter und Tourguides ließen sich mit verschiedenen Salaten, Frikadellen, Kuchen, Süßigkeiten und Getränken verwöhnen. Ich glaube Partyservice ist inzwischen ein lobenswertes Markenzeichen unseres Packs.
Dafür allen Spendern vielen Dank.
Fotos von der Veranstaltung kann man unter biker-day.de ansehen.

Inge Kranzusch
Für RAT- Pack Baldauf

Termine 2008

April

5.4.	**Jahreshauptversammlung**	**TMOC Germany!!!!**

Mai

3. - 4.	Spring Mustring	TOMCC-Sweden (WATOC)
9. - 12.	TOMCC-Rally	TOMCC UK (WATOC)
22. -25.	**Maiausfahrt Eifel**	**TMOC Germany !!!!**

Juni

6. – 8.	Brittany Rally France	Triton Club France (WATOC)
13. – 15.	Trumpet Treffen	TOCN Holland (WATOC)
27. – 29.	Thunderbird Rally	TOMCC UK (WATOC)
27. – 29.	Concorde Rally	TOMCC UK (WATOC)

Juli

11. -13.	***Sommertreffen***	***TMOC (WATOC) Germany!!!***
4. -6.	Brittania Rally	TOMCC-Norway (WATOC)
18. – 20.	Ramkvilla Rally	TOMCC-Sweden (WATOC)
18. – 20.	Offas Dyke Rally,Clyro Wales	TOMCC-UK (WATOC)
25. – 27.	Albion Rally	TOC-DK (WATOC)

August

8. -10.	Brittania Rally	TOMCC-Sweden (WATOC)
15. – 17.	Brittania Rally, Rodkaersbro	TOC-DK (WATOC)

September

12. – 14.	Amelandtreffen,Ameland	TOCN-Holland (WATOC)

Genau !
Das ist meine
200,-- DM – Bathtub
vom vorherigen Bild !

Eines der letzten Abenteuer: Mit der Triumph 5TA durch Sri Lanka

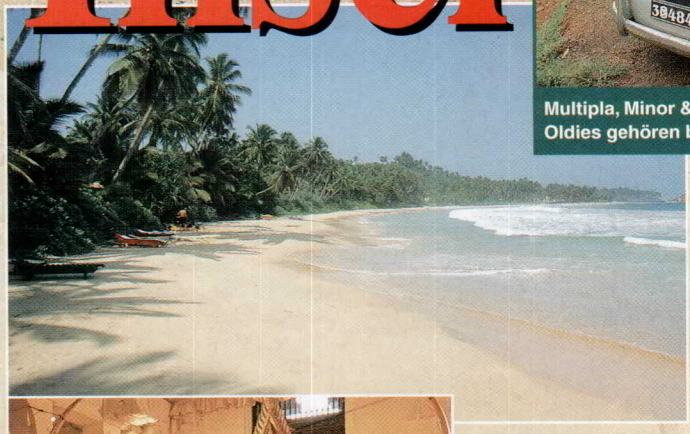
Reif für die Insel

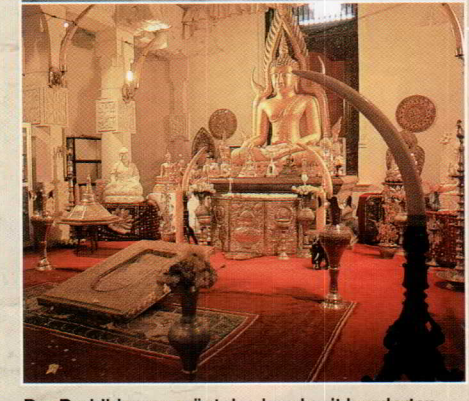
Die Lebenserwartung in Sri Lanka liegt bei mehr als siebzig Jahren. Gleichzeitig gehört die Selbstmordrate weltweit zu den höchsten. Letzteres ist leicht zu erklären: Wer die Gewohnheiten der Lkw- und Busfahrer kennt, bezweifelt nicht, dass Selbstmord für sie immer eine Überlegung wert ist. Dass die erste Statistik indes kaum in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zu bringen ist, wird jedem klar, der sich in das Chaos wagt…

Die Erkenntnis ist alt: *Nehme nie in einem Land am Verkehr teil, in dem die Menschen fest mit ihrer Wiedergeburt rechnen.* Sie schießt mir in den Sinn, als mir ein Lkw im dichtesten Verkehrsgetümmel Colombos auf meiner Spur entgegen kommt. Theoretisch darf er das nicht, was praktisch egal ist. Es ist zwecklos, darüber nachzudenken, wer die Straßenverkehrsordnung – falls es sie gibt – auf seiner Seite hat, denn der Fahrer des Trucks ist Herr über 15 Tonnen und eine laute Hupe. Ich sitze auf einer Triumph 5 TA, deren Horn müde krächzt, also habe ich den Weg zu räumen. Auch eine Art Verkehrsordnung. Aber wohin? Kein Platz rechts, kein Platz links – also erstmal bremsen und das Problem vertagen. Womit wir wieder bei Theorie und Praxis wären: Die vordere Bremse bremst nämlich praktisch nicht, die hintere theoretisch schon – vorausgesetzt man verwechselt nicht Brems- und Schalthebel…

Ab und zu verraten verblichene Fahrbahnmarkierungen auf der *Galle Road*, dass die Verkehrsschlagader der Hauptstadt in jede

Multipla, Minor & Co.: Herunter gewirtschaftete Oldies gehören bis heute zum Straßenbild


Bacardi-Feeling: Die Südküste Sri Lankas bietet noch immer viele kaum erschlossene Traumstrände


Der Buddhismus prägt das Land seit hunderten von Jahren – und hinterließ prächtige Spuren

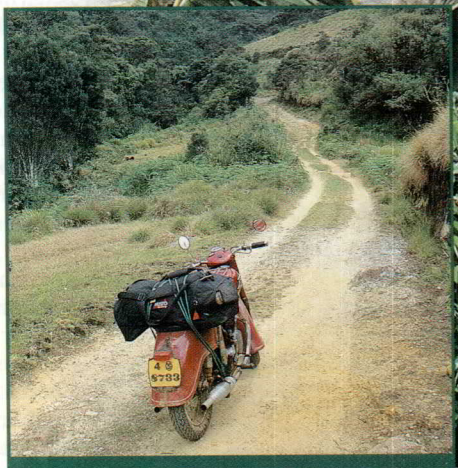
Fahrtrichtung einst dreispurig gedacht war. Je nach Breite aller Beteiligten wälzt sich die Blechlawine heute zehn- bis zwölfspurig durch das Nadelöhr. Es gibt sogar eine Mittellinie, die die Interessen der Verkehrsteilnehmer in Nord und Süd bündeln soll, aber auch die ist eher unverbindlich, wie mir der Fahrer des Lkw, dem ich wider Erwarten entkam, glaubhaft bestätigte. Sicher ist nur, dass jederzeit auf jeder Spur alles passieren kann. Und dass diese Straße definitiv nicht geeignet ist, um sich an ein Motorrad zu gewöhnen, dessen Brems- und Schalthebel genau dort sind, wo ich sie nicht erwarte.

Doch je weiter die Straße nach Süden führt, desto mehr entspannt sich die Situation. Der Verkehr ist nicht mehr so dicht, und statt Dieselruß und Abgas riecht es plötzlich nach Meer. Östlich von Galle beginnt der vielleicht schönste Küstenabschnitt. Längst nicht jeder Traumstrand ist hier direkt von der Hauptstraße aus zu sehen oder zu erreichen, aber die Triumph erweist sich als ideal, um tagelang auf noch nicht ausgetretenen Pfaden zu wandeln.

Ortswechsel: das Hochland, genau gesagt dessen äußerste Kante. *World's End* heißt die Klippe, hinter der es schlagartig fast 2000 Meter bergab geht. Wer hier früh morgens steht, ehe die Wolken aufziehen, genießt einen fantastischen Blick hinunter auf die Ebene bis hin zur Küste. Um neun Uhr wollte ich ankommen, nun ist es schon eins, und natürlich ist nichts mehr zu sehen. 50 Kilometer liegen hinter der Triumph – 50 Kilometer, die fast sechs Stunden kosteten, und für die die 26 PS starke 500-Kubik-Triumph mit ihren ausladenden Blechverkleidungen, den kleinen 17-Zoll-Rädern und der knappen Bodenfreiheit nicht gemacht wurde.

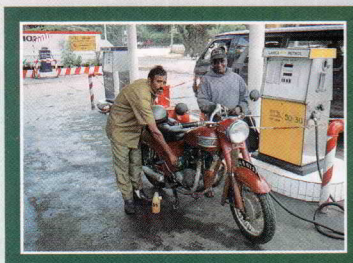
Als das schmale Asphaltband, das sich immer höher durch die vielleicht schönste Landschaft der Insel schraubt, zu einer Schotterpiste wurde, habe ich mir nichts dabei gedacht. Als aus der Schotterpiste ein Treckingpfad wurde, glaubte ich noch, das müsste so sein. Als dann gefällte Bäume den Weg vollends blockierten, kam mir die zweite Erkenntnis – eine, die jeder bessere Reiseführer erwähnt: *Stelle niemals Menschen, die dich nicht enttäuschen wollen, suggestive Fragen.* „Da gibt's doch bestimmt eine Abkürzung zum World's End?", hatte ich in meiner Unterkunft in Dickoya wissen wollen – und lieferte die Antwort ungewollt mit. Schön dumm, denn siehe da, es gab eine „very good road" durch die Teeplantagen Agra Patama und Dyagama zum Ende der Welt. Es wäre ja auch zu unhöflich gewesen, keine Straße zu kennen, wo sie sich der deutsche Tourist doch so sehr wünschte…

Auf schmalen Fußwegen konnte ich die Streckensperrung schließlich doch umfahren. Das Ende des Wegs glich einem trockenen, ausgewaschenen Bachbettt, und am Ziel bestätigte



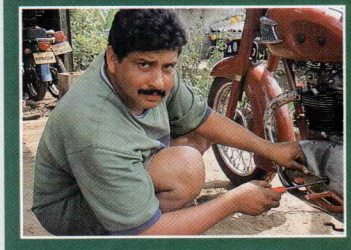
Neulich, kurz vorm Ende der Welt – als die Straßenverhältnisse noch eine Pause zuließen…

Wolkenbruch-Pause am „Kandy-Highway": Der Verkehr auf den Überlandstrecken ist gefährlich



Ölsardine: Spritverbrauch moderat, dafür leckte der Twin an allen Ecken

No problem: Wenn die Batterie leer ist, findet sich immer ein Ladegerät



Erste Hilfe am Straßenrand: Das Können der Schrauber ist beachtlich

Und wenn gar nix mehr geht, werden eben die Bananen zur Seite geräumt

mir dann ein freundlicher Mensch, was ich schon ahnte: *„Von Dickoya direkt hierher? Aber da gibt's doch gar keine Straße…"*

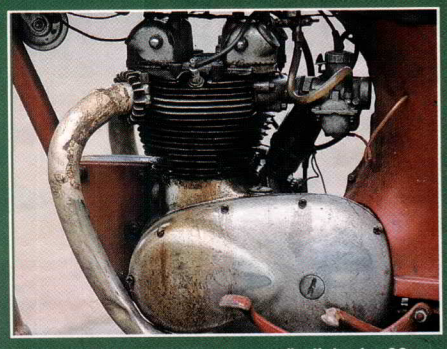
Nur gut eine Stunde Fahrt liegt zwischen dem Worlds End im Nationalpark Horton Plains und Nuwara Elia, der höchstgelegenen Stadt der Insel – wenn sich nicht wenige Meter nach dem Start die Schraube der Bremsmomentabstützung am Rahmen verabschieden hätte. Die Folge ist eine unfreiwillige Vollbremsung – zum Glück bei Schrittgeschwindigkeit – und die anschließende Suche nach einer passenden Schraube samt Mutter. Und weil gerade weit und breit kein schützendes Dach zu sehen ist, macht sich der bevorstehende Monsum mit einem Wolkenbruch bemerkbar.

Die verlorene Schraube war nicht die erste Überraschung, die die betagte Lady für mich bereit hielt. Eine Sri-Lanka-Tour mit einer alten Triumph hatte ich mir kurzweilig vorgestellt – und ich sollte nicht enttäuscht werden. Vorgestern streikte die Kupplung schlagartig und war nicht mehr willens, den Kraftschluss zu unterbrechen. Am Tag zuvor ging das Motorrad regelmäßig während der Fahrt aus, um nach kurzer Zeit wieder anzuspringen – mal für zehn Meter, mal für zehn Kilometer. Das Kupplungsseil riss, und gleich mehrfach war die Batterie leer, ohne dass herauszufinden gewesen wäre, wohin sich Ampere & Co. verabschieden…

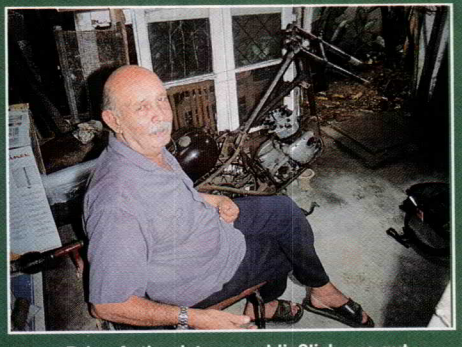
Jeder unfreiwillige Stopp ist erst einmal ein Ärgernis, aber mit der Zeit kommt die dritte Einsicht: Es gibt keine bessere Möglichkeit, Land und Leute kennenzulernen, als den Zufallsgenerator namens Triumph, der mich immer dort stranden lässt, wo ich normalerweise nie halten würde. Dass keine Panne zum echten Problem wird, liegt an der Hilfsbereitschaft der Menschen. Wenn nichts mehr geht, ist jemand mit Rat oder Tat zur Stelle. Und wenn das nicht genügt, finden sich immer genug Helfer die das Bike auf einen Transporter hieven und einen *very good mechanic* kennen. Das Kupplungsseil wurde so schnell gelötet, die Dichtung des Kupplungsgehäusedeckels durch ein passend geschnittenes Stück ordinären Kartons ersetzt, das Zündschloss ersatzlos entfernt und durch eine gezwirbelte Kabelverbindung ersetzt.

All das Ungemach liegt nicht in der Konstruktion des Motorrads begründet – und schon gar nicht in den Fähigkeiten der Schrauber hierzulande. Im Gegenteil: die Provisorien, die den Twin bis heute am Laufen halten, beweisen das Geschick der Mechaniker und die enormen Nehmerqualitäten des Bikes. Zwar sind Neuteile im fernen England zu bekommen, aber die kosten Geld. Das durchschnittliche Jahreseinkommen liegt hier bei 800 Dollar – dafür sind kaum die nötigen Teile einer Motorüberholung nach europäischem Standard zu bekommen! Und wenn die Kolbenringe oder die Lenkkopflager ein Monatsgehalt verschlingen, müssen es eben Gebrauchtteile tun.

Aus Gebrauchtteilen hat Brian Anthonistz in Colombo auch die Lady aufgebaut, auf der ich sitze. „Nur das Motorgehäuse muss intakt sein, mehr brauchen wir nicht. Die übrigen Teile



Wider alle Erwartungen unverwüstlich: der 26 PS starke 500-Kubik-Twin der Triumph, der...



...von Brian Anthonistz ausschließlich aus gut gebrauchten Teilen aufgebaut wurde

Rarer Fund: Unverbastelte Klassiker wie diese Ariel Red Hunter sind die absolute Ausnahme

sammeln wir in allen Ecken des Landes", hatte Brian erzählt, als ich die 5TA abholte. Selbst schraubt er seit einem Schlaganfall nicht mehr, aber er gibt das Wissen an andere weiter, das er mit all den Motorrädern sammelte, die als Foto seine Wände zieren. Selbst eine Vincent Black Shadow ist dabei: „Die hatte ich Anfang der Sechziger. Zwei davon gab's auf der Insel, es waren die schnellsten Fahrzeuge im ganzen Land", sagte er, und seine Augen leuchteten.

Nach den Vincent muss der Oldtimer-interessierte Tourist heute nicht mehr suchen, ebensowenig nach Vorkriegs-MG, alten Rolls-Royce oder Morgan-Threewheelern. „Das alles gab's hier", erzählte Brian, „aber schon in den Siebzigern haben vor allem Botschaftsangehörige die interessantesten Stücke gekauft und außer Landes geschafft." Morris Minor und Austin A35 finden sich freilich noch immer zahlreich im Land, und selbst zwei Hansa 1800 liefen mir über den Weg, ein Fiat Multipla und vieles mehr – allesamt gnadenlos verbraucht. Wer hinter die zahllosen Bretterbuden schaut, die Motorradwerkstätten beherbergen, findet außerdem noch viele zerlegte und komplette englische Ein- und Zweizylinder, teilweise aus Vorkriegszeiten, aber die haben ihren Preis: Rund 4000 Mark ist hier beispielsweise die wackere Triumph wert, die ich bewege!

Die Fahrt von Nuwara Elia hinunter in die alte Königsstadt Kandy gehört fahrerisch zu den Highlights. Fast drei Stunden lang windet sich die gut ausgebaute Straße dem Tal entgegen, erst durch Teeplantagen, dann durch tropische Vegetation. Dank fast neuer Metzeler-Pneus und des kernigen Twins kommt echte Freude auf, am Ende wartet der chaotische Verkehr der zweitgrößten Stadt Sri Lankas auf mich. Hektische Betriebsamkeit und absolute Stille liegen hier oft nur wenige Meter nebeneinander – Kandy ist so gegensätzlich, wie es nur asiatische Städte sein können.

Auf der abschließenden Tour nach Colombo überrascht mich dann zum zweiten Mal ein Wolkenbruch. Die Hauptstadt unter ihrer Abgasglocke rückt näher, der Verkehr wird wieder gefährlich, der Smog fast unerträglich, und als ich das Motorrad abstelle, um im mondänen Mount Lavinia Hotel einzuchecken, einem ehemaligen Gouverneurspalast, überzieht mich eine schwarze Schicht aus Schweiß, Staub und Dieselruß. Am nächsten Morgen springt die Triumph einmal mehr nicht an – wieder die Batterie. Kurzerhand lasse ich mich von einem Dreirad-Taxi zu Brian ziehen, der offensichtlich froh ist, die 5TA wieder unter seinen Fittichen zu haben – und erstaunt, dass Motorrad und Fahrer ohne größere Schäden zurück gekommen sind. Zum Abschied zeigt er mir noch das neueste Fuhrpark-Mitglied, eine unrestaurierte Ariel Red Hunter. Die kann ich nächstes Mal haben, sagt er...

Lars Rosenbroc

Veterama die Zweite, 2007

Über diesen Oktober können wir uns wirklich nicht beklagen, auch an dem Veterama-Wochenende war kein Mangel an Sonnenschein und angenehmen Temperaturen.
Früh machten wir uns auf den Weg, parkten unweit des Eingangs und hatten das Glück, an den Kassen einen Moment der Ruhe zu erwischen. Minuten später waren wir schon im Gewimmel der Besucher, liefen die Gänge entlang und versuchten das Brauchbare oder Interessante zu sehen, den Schrott zu ignorieren. Gar keine leichte Aufgabe. Dort findet man (fast) alles.

Leider ist die Engländer Szene immer sparsamer vertreten, Motorräder, die ihren Preis wert sind, findet man selten, oder gar nicht.
Herbie und Achim waren –wie immer- da, auch eine –kleine- Handvoll Händler aus dem Ausland. Das war's.

Die eine oder andere Triumph haben wir gesehen, auch Nortons und eine Vincent konnte man begutachten, im großen Ganzen blieben sie eine kleine Minderheit

Die „handgemalte" Trident, in einem nicht so ganz frischen Zustand, wechselte den Besitzer für EUR 3.000, die Vincent war Abends noch da.
Es gab vieles zu sehen, auch wenn man einiges überspringt, reicht ein Tag nicht, um alle Gänge durch zu laufen.
Sicherlich ist viel Ramsch dabei, aber einen Besuch wert, wird die Veterama immer bleiben.

Für manche, die dort übernachten (müssen) und ihre Sachen im Freien lassen, ist ein Wachhund wahrscheinlich ein Garant für einen ruhigen Schlaf.

W ATOC 2007 in Midwoulda, Holland

Nachdem Manfred und ich dieses Jahr zusammen schon viel Spaß bei den T-Days in Österreich,sowie dem TMOC-Sommertreffen in Immenhausen bei Kassel hatten, beschlossen wir die diesjährige WATOC in Midwoulda, Holland vom 2 bis 4.11.2007 ebenfalls gemeinsam zu besuchen. Manfred wäre eh dort in seiner Eigenschaft als ILO hingefahren, aber alleine macht es eben nur halb soviel Spaß. Da die Temperaturen Anfang November nicht mehr unbedingt einladend waren um einen längeren Ritt auf Englischem Eisen zu machen,war schnell klar, das dass Auto als Transport-,und Reisemittel herhalten musste. Manfred kündigte eine Woche vor Abreise kurzfristig seinen Besuch telefonisch für Donnerstag den 1.11.07 bei uns in Hamburg an. So blieb ihm wenigstens die Weiterfahrt von Hamburg zur WATOC alleine erspart. Wir beschlossen also für Freitag Nachmittag die Abreise von Hamburg. Am Donnerstag Abend gegen 20:00h hatte er die Tour von Bad Kissingen nach Hamburg hinter sich und klingelte an der Tür. Es ist schön ihn wieder zu sehen, zumal um wieder ein gemeinsames Treffen anzufahren. Weil mir meine Gesundheit im August einen Streich gespielt hatte und das Treffen vom „Triumph Motorcycles Owners Club Dänemark“ für mich ins Wasser gefallen war, war die Freude diesmal doppelt so groß. Nach dem gemeinsamen Essen wurde erst einmal unter uns beiden Schraubern ausgiebig Benzin gequatscht, und das eine und andere Bier getrunken. Die ersten Termine für das kommende Jahr wurden dabei ebenfalls schon mal vorsichtig für die Urlaubsplanung 2008 besprochen. Am Freitag Morgen nach dem Frühstück beschloss ich, das Manfred noch etwas von Hamburg sehen sollte, ehe wir Nachmittags zu dritt nach Holland aufbrechen würden. Da meine Frau im Gegensatz zu mir nicht so kurzfristig einen Tag Urlaub nehmen konnte ,bot sich der Vormittag dazu also bestens an. Weil meine Frau mit unserem Auto zur Arbeit war,muss Manfred sein Auto für die Rundtour herhalten. Wir fahren also die A7 in Richtung Norden um dann kurz vor dem neuen Elbtunnel, Abfahrt Waltershof, wieder die Autobahn in Richtung Köhlbrandbrücke zu verlassen, was auch unser erstes Ziel in Hamburg sein soll. Weiter quälen wir uns zwischen den ganzen LKW´s hindurch in Richtung Zoll zum Freihafen um auf die Köhlbrandbrücke zu gelangen. Ca. 10 Minuten später ist es dann soweit und wir fahren Hamburgs höchste Brücke hinauf. Seit der Hafenerweiterung hatte sich eine Menge getan, nicht nur vom Verkehrs aufkommen, sondern auch das ganze Landschaftsbild um Altenwerder hat sich seit meiner letzten Brückenüberquerung wieder völlig verändert, ja es unterliegt einem stetigem Wandel. Das einzige was noch an Altenwerder erinnert ist die Altenwerder Kirche ,die sich trotzig zwischen all den neuen Hafenterminals mit seinen Kränen und Containern erhebt und an vergangene Tage erinnert. Oben auf dem höchsten Brückenpunkt genießen wir trotz des typischen Hamburger Schmuddelwetters die leicht getrübte Aussicht in Richtung Süden und Norden. Nach dem uns Manfred wieder sicher hinunter gefahren hat und auf die nächste Ampel zusteuerte, erwartete uns das nächste LKW-Chaos. Wir können erst die vierte Grünphase nutzen um über die Kreuzung zu kommen um dann weiter in Richtung Steinwerder fahren zu können. Mein nächstes Ziel ist der Alte Hamburger Elbtunnel, oder auch „St.Pauli Elbtunnel“ genannt,denn wir von Steinwerder(Südseite des Tunnels) mit dem Auto durchfahren wollen um dann direkt an den Landungsbrücken zu gelangen. Da ich selber nur alle paar Jahre mal durch den Hafen fahre, habe ich Manfred versehentlich eine Straße zu früh die Anweisung zum abbiegen gegeben und wir kommen bei dem Musicalzelt vom „König der Löwen“an, anstatt zur Zufahrt des Elbtunnels. Manfred dreht also um und nehmen die nächste Straße ,die uns dann direkt nach Steinwerder, vorbei an Hamburgs größter Schiffswerft, Blohm&Voss, zum Ziel führt. Nach kurzen kramen in unseren Portemonnaies findet sich eine passende 2 €-Münze,und ich löse am Kartenautomat unser Ticket für den PKW und wir werden dann direkt von einem Aufzugführer in den Fahrkorb gelotst. Die Tore des Aufzugs schließen sich hinter uns und es geht hinab in die Tiefe. Der 1911 in Betrieb genommene Alte Elbtunnel erinnert sehr an vergangene Tage, und selbst für mich als gebürtiger Hamburger ist die Fahrt mit den nostalgischen Autoaufzügen immer wieder ein nettes kleines Highlight was ich mir alle paar Jahre mal gönnte. Nach dem uns der Aufzug heil nach unten befördert hat und sich das Aufzugtor öffnet,steuert Manfred mit ca. 20km/h durch die eine einspurige Tunnelröhre in Richtung Norden ,um am Tunnelende die gleiche Prozedur wie bei der Einfahrt mit zu machen. Nur geht es jetzt mit den Auto nach oben, quasi sozusagen direkt in den Hamburger Hafen. Auf meine Anweisung hin steuert Manfred das Auto gleich links auf das kleine Parkhaus zu um dort zu parken. Wir lösen mit dem letzten Kleingeld einen Parkschein aus dem Automaten und deponierten diesen Vorschriftsmäßig hinter der Windschutzscheibe und ziehen zu Fuß weiter in

Richtung Landungsbrücken. Wir schauen uns die Rickmer Rickmers an,ersparten uns aber das Schiff gegen Entgelt zu besichtigen und tappen weiter in Richtung Fischmarkt. Wir erklimmen kurze Zeit später eine Treppen in Richtung Kiez (Reeperbahn) und kommen an Hamburgs berühmt berüchtigter Herbertstraße an. Wir beschließen den Sichtschutz zu durchqueren und machen eine kurze Fleischbeschau, die aber angesichts der Tageszeit auf einem Freitag eindeutig zu früh ist und für eine große Leere in den Schaufenstern sorgt. Die meisten weiblichen Dienstleister scheinen sich noch zu erholen, was uns aber eh egal ist,wir wollen nur kurz glotzen und haben eh keine weitere Absichten um unser Geld hier zu lassen. Wir verlassen die Herbertstraße und überqueren den Hans-Albers-Platz und bummeln noch ein Stück die Meile rauf. Am Ende überqueren wir die Straßenseite ordnungsgemäß an einem Fußgängerübergang und laufen bis Mitte Reeperbahn die Meile wieder runter. Manfred entdeckt die Filiale einer Fastfoodkette auf der gegenüberliegenden Straßenseite und beschließt das er Hunger hat. Ich gebe dem widerstandslos nach und wir bestellen uns ein zweites Frühstück mit Softdrink und kauen 5 Minuten später beide munter drauf los. Wir quatschen entgegen aller Benimmregeln noch ein wenig beim Essen und sind beide guter Dinge. Ein kurzer Blick auf die Armbanduhr sagt mir das es langsam Zeit wird um nach Hause zu fahren, meine Frau hat gleich Feierabend und dann steht der Anreise zur WATOC nichts mehr im Wege. Nach 20 Minuten und vollem Bauchgefühl verlassen wir die Fastfoodfiliale und steuern direkt das Parkhaus wieder an. Alles ist bestens, da Auto steht wo es stehen soll und wir steigen ein. Diesmal lasse ich Manfred auf der Hafenstraße fahren,vorbei an der alten Speicherstadt. Weiter geht es über die Norderelbbrücke in Richtung Süden, dann auf die Stadtautobahn, worauf wir ohne Stau oder sonstigen Schikanen 20 Minuten später in Harburg ankommen. Weitere 5 Minuten später sind wir wieder bei mir zu Hause eingetroffen, rauchen noch eine Zigarette und genießen noch eine Tasse frischen Kaffee.
Es ist 13:50h ,als Gabi endlich von der Arbeit kommt. Nachdem Gabi auch ihren Kaffee ausgetrunken hat, packen wir unser Gepäck bei Manfred in den Kofferraum und verlassen Hamburg um 14:30h zu dritt Hamburg in Fahrtrichtung Holland. Es ist Freitag Nachmittag und die Bremer Autobahn ist eine Mittelschwere Katastrophe für alle Verkehrsteilnehmer. Besonders für PKW´s ist es eine reine Nervensache. Um diese Zeit rollen hunderte von LKW´s in das anstehende Wochenende nach Westen und man muss als PKW-Fahrer höllisch auf dieser Unfall trächtigen Strecke aufpassen. Etwa 60km vor Bremen haben wir auf der linken Spur wieder eine Menge Bummler und Manfred ist nur einen Bruchteil von Sekunden abgelenkt, als ich „Bremse“ schreie und unser Transportmittel Gummi im Wert von etwa 40€ auf der Straße lässt. Manfred bekommt das Auto 2 Meter vor einem Blechschaden zum stehen und wir sind alle drei Schlagartig hellwach. Wieso es zum stocken gekommen ist können wir nur raten, kommen aber kurz darauf einigermaßen wieder in Fahrt.
Ich frage Manfred etwa 10 Minuten später ob er eine Straßenkarte mitgenommen hat,um zu sehen wo wir abfahren müssen um nach Neueschanze, dem Grenzübergang zu kommen. Ich hab meine vergessen sagt Manfred und ich muss lachen. Hättest du das nicht eher sagen können, dann hätte ich eine Karte eingepackt. Was soll es, so schlimm kann es ja nicht werden, das finden wir auch ohne Straßenkarte. Es ist zwar schon 15 Jahre her das ich diese Strecke gefahren bin um zur Dutch TT nach Assen zu fahren, aber das sollte ich schon noch ohne Hilfsmittel hin bekommen können. Etwas später überrede ich Manfred bei Bremen die Autobahn in Richtung Norden über eine Abzweiger zu verlassen, was sich 15 Minuten später als Fehler herausstellt. Da der heimatliche Kaffee anfängt uns zu schikanieren, steuert Manfred einen Parkplatz mit WC Häuschen an. Wir entledigen uns vom Kaffee und suchen vergeblich eine von den oftmals durch die Autobahnmeisterei aufgestellten
Straßenkarten. Wir steigen also wieder ein und folgen weiter der Autobahn in Nördlicher Richtung.Etwa 30km später beschließen wir von der Autobahn zu fahren da wir kurz vor Wilhelmshafen sind. Manfred steuert auf eine Landstraße in Fahrtrichtung Westen und wir fahren über Land und durch mehrere kleine Dörfer als uns endlich nach etwa einer Dreiviertelstunde ein Hinweisschild nach Oldenburg wieder den richtigen Weg weist. Wir fahren durch den Emstunnel und kommen etwas später wieder auf die Autobahn. Mir ist das ein wenig peinlich als Nordlicht so zu patzen, aber eben nur ein bischen. Schließlich fahre ich die Strecke auch nicht jeden Tag, geschweige ist das meine Hausstrecke zum Moped fahren. Nach fünf Minuten auf der Autobahn hegen Manfred und Gabi noch immer Zweifel. Wir müssen nach links sagt Manfred mir. Quatsch erwidere ich, wir müssen bei Oldenburg rechts weg ,wenn wir nach Holland wollen. Wir haben eine hitzige Diskussion am laufen und keiner will nachgeben. Zwanzig Minuten und etlichen Lachern später knickt die Autobahn nach recht ab mit dem ersten Hinweis auf den Grenzübergang. Ich lehne mich zurück und muss zwangsläufig grinsen. Also wenn ich mich auf eines verlassen kann, dann ist das mein innerer Kompass, das hatte ich die letzten Jahre immer wieder festgestellt, weiß der Geier warum. Gabi packt die Thermokanne aus und versucht ihren Kaffee an den Mann zu bringen. Manfred möchte einen, ich setze freiwillig aus,ansonsten müssen wir gleich wieder irgendwo rechts anhalten. Wir kommen gut weiter,die Autobahn ist lange nicht so voll wie zwischen Hamburg und Bremen und ehe wir uns versehen sind wir über die Grenze. Ich staune ein wenig,es hat sich eine Menge verändert seid ich das letzte mal hier gewesen bin. Die Autobahn geht jetzt glatt durch und nur ein Schild gibt uns einen Hinweis, das wir bereits in den Niederlanden sind. Irgendwie komme ich da immer noch nicht so ganz mit klar. Jahrelang waren Grenzkontrollen in Europa üblich, und jetzt schert sich keiner mehr darum wer wann und wo über irgendwelche Grenzen fährt. Europa wächst wirklich zusammen, nirgendwo mehr als an den alten Grenzen konnte man das feststellen. Nach etwa zwanzig Kilometern hinter der Grenze mussten wir wieder mal rechts ran. Manfred steuerte diesmal eine Raststätte mit Cafeteria an und wir suchen zu dritt die WC´s im Kellergeschoss auf. Man merkt sofort, das wir in einem anderem Land sind. Alles piko bello sauber und ordentlich,selbst am frühen Abend. Da könnte sich manche Raststätte bei uns eine fette von Scheibe abschneiden. Wir fahren gleich nach unserem Kellerbesuch weiter. Manfred hatte zum Glück die Wegbeschreibung vom Holländischen Triumph-Club ausgedruckt und wir fahren auf Anhieb die rich-

tige Abfahrt von der gut ausgeschilderten Autobahn bei Windschoten ab und sind 10 Minuten später im dunklem an unserem Ziel. Vor dem Hotelgebäude steht doch tatsächlich eine gelbe Daytona mit britischer Zulassung. Es gibt anscheinend doch noch echte Kerle auf diesem Planeten. Bei dem sch....Wetter von England nach Holland. Dem Kerl konnte ich nur meinen Respekt zollen,wenn er mir über den Weg läuft. Direkt hinter der schicken Front ist eine riesige alte Scheune angebaut. Ein Schild verweist uns an die Rezeption hinter der Glastür direkt in die Scheune. Dort sitzt natürlich niemand mehr und wir lassen unsere Köpfe in der riesigen Scheune kreisen. Die Grundmaße sind gigantisch und die Dachhöhe ist ebenfalls nicht zu unterschätzen.

Wir hören Stimmen und Gelächter vom Ende der Scheune und folgen der Geräuschkulisse.
Wir gehen durch eine Tür und kommen in einer Art Speiseraum mit integrierter Küche an, wo uns die Besitzerin freundlich begrüßt und uns durch eine weitere Tür den Weg weist. Wir kommen in einen riesigen Raum,mit Tresen. Wir werden von Albert,dem ILO vom Holländischem Club herzlich begrüßt. Weitere Mitglieder anderer Clubs wie Dänemark und Belgien sind schon da und begrüßen uns ebenfalls. Nach den ganzen Begrüßungen bestellen wir drei uns erstmal ein großes Bier und relaxen einen kleinen Moment. Etwas später treffen auch die Mitglieder vom Club Triton
aus Frankreich ein,sowie Club-Mitglieder aus Belgien,Schweden,Norwegen und England. Kurze Zeit später werden die Schlafplätze zugeteilt. In der Scheune gibt es davon mehrere. Es gibt Indianer Zelte,oder auch Tippis genannt. Weiter gibt es offene Bambushütten und es gibt so etwas wie eine Art Container mit zwei Zimmern mit je vier Betten. Wir drei bekommen ein Zimmer im Container zugeteilt und sind zufrieden.
Es wird ein gemütlicher Abend und Albert vom Triumph Club Niederlande zum Abendessen lädt. Es gibt Kartoffelmus oder gestampfte Kartoffeln. Das Mus ist in 2 Haufen auf dem Teller angerichtet. In dem Mus ist Gemüse eingebettet. In dem einem Haufen scheint Broccoli eingearbeitet zu sein, das Gemüse in dem zweiten Haufen kann ich beim besten willen nicht zuordnen. Auf dem Kartoffelmusberg liegt obenauf noch eine dicke Wurst,die sich kurz darauf als eine Art Wiener, jedenfalls geschmacklich, darstellt. Die Küchenchefin erklärt uns auf Holländisch was wir da auf dem Teller haben, aber ich kann nur Brocken davon verstehen, jedenfalls wünscht sie zum Abschluss allen einen guten Appetit. Ich schaffe nicht den riesigen Berg an Kartoffelmus, und beschließe das ich satt bin. Nachdem alle Satt sind geht es wieder in das Wirtszimmer und und die Hauptsprache ist von nun an Englisch und Englisch gemischt mit der jeweiligen Landessprache der Teilnehmer. Je später es wird desto lustiger und lauter wird es. Ich kann mich mit meinem Schulenglisch einigermaßen verständigen und finde gefallen daran. Der Wirt kommt kaum nach mit dem Bier zapfen und um Zeit beim kassieren der Getränke zu sparen gibt es jetzt Getränkekarten im Wert von 10€ das Stück aus, die dann nur noch abgestrichen werden. Es ist mittlerweile 23:00h und ich bekomme langsam die ersten Probleme beim der Verständigung,was aber nicht an meinen Ohren liegt,sondern weil unser aller Zungen die ersten Bier bedingten Ausfälle nicht mehr vertuschen kann. Ich beschließe etliche Biere später das ich müde bin und gehe ohne eines Blickes auf die Uhr ins Bett und schlafe wenig später zufrieden ein.
Es wird langsam hell um mich herum und nur widerwillig mache ich vorsichtig die Augen auf.
Als nächstes bemerke ich das ich keine Kopfschmerzen oder andere Nebenwirkung durch die Getränke des Vorabend erlitten habe. Ich schäle mich also aus dem Bett und erledige die allmorgendliche Waschprozedur. Ich ziehe mir danach meine Klamotten an und trabe in Richtung Wirtsstube. Dort stehen schon Kaffeekannen und Becher bereit und ich gönne mir ein Tässchen Bohnensuppe. Nach und nach füllt sich der Raum und dann werden wir wieder in den Speiseraum zum Frühstück gerufen. Da gibt es Weißbrot,ein etwas dunkleres Brot und Weizenbrötchen, die von der Konsistenz an die Brötchen einiger Amerikanischer Fastfood-Restaurants erinnern. Weiter entdecke ich das für Holland typische Zuckerbrot, ein Weizenbrot,mit eingebackenem Kandiszucker.
Ich esse 2 Scheiben „normales“ Brot mit Aufschnitt und gehe wieder ins Wirtshaus um in Ruhe meiner Nikotinsucht nachzugeben. Nachdem alle mit dem Frühstück fertig sind weist uns Albert an Schuhe und Jacken anzuziehen. Wir wollen zu Jan-Frank Bakker gehen, dem Holländischen Meister von diversen Klassikbikerennen in ganz Europa. Er hat seine Bike´s in einer Traktorenwerkstatt am Ortseingang von Midwoulda stehen. Ein Teil unserer bunt gemischten Gruppe geht die ca.1,5 Kilometer zu Fuß, der Rest von uns,die nicht mehr so gut zu Fuß sind werden von Rita, Alberts Frau in einem Kleinbus dort hingefahren.
Kurz nachdem wir angekommen sind empfängt uns Jan-Frank Bakker und zeigt uns seine Classikracer. Er hat zwei sehr schöne alte umgebaute BSA´s dort stehen,mit denen er die Rennen bestreitet. Die Werkstatt ist vom Feinsten und auf mehreren Regalen stehen die unzähligen Pokale, die er bisher bei seinen Rennen gewonnen hat. Der Mann hat wirklich Benzin im Blut, das wurde mir hier und jetzt klar.

Nach der Besichtigung gibt es in der Kantine der Traktorenwerkstatt noch einen Becher Kaffee für alle,die möchten. Es soll wieder zurück zum Hotel gehen als irgendwer eine Palette mit Dosenbier aus dem Kleinbus holt und verteilt. Mir ist es noch ein wenig zu früh für Bier und ich lehne dankend ab und setzte mich in Bewegung um wieder ins Hotel zu kommen. Wir treffen alle wieder ein und einige Zigarettenlängen später wird wieder zum Essen gerufen. Es gibt eine Senfsuppe die Geschmacklich sehr lecker ist. Dazu werden belegte weiche Weizenbrötchen ,wahlweise mit Kochschinken oder gekochtem Ei gereicht. Ich verdrücke zwei Teller Suppe und zwei Brötchen und bin einigermaßen satt. Etwa eine halbe Stunde nach diesem Mittagessen geht es für die ILO´s zum eigentlichen Meeting und den Rest unserer Gruppe wird von Rita mit dem Kleinbus in zwei Touren in die nahe gelegene Kleinstadt Windschooten gefahren. Gabi und ich entschieden uns für die zweite Bustour und sitzen etwa 30Minuten später im Kleinbus. Es geht kurz durch Midwoulda an zahlreichen kleinen Häuschen vorbei und dann an einem riesigen, künstlich angelegtem See vorbei. Hinter dem See erkenne ich ein großes Neubaugebiet. Rita erklärt uns ,das es die „Blaue Stadt“ ist. Der Name ist anscheinend wohl in zusammenhang mit dem riesigen Künstlichem See entstanden.

Wir überqueren kurz darauf die Autobahn und fahren durch den Ortseingang von Windschooten. Als erstes fällt mir eine große alte Windmühle auf und Rita lenkt den Kleinbus weiter in Richtung Innenstadt. Ich sehe 2 Minuten später eine weitere Windmühle und Rita steuert direkt darauf zu um dann wenige Minuten später direkt davor anzuhalten und uns in die Freizeit zu entlassen. In genau drei Stunden später hole ich euch hier wieder ab erklärt sie uns und Gabi und ich steuern direkt auf einen Verkehrskreisel zu,von dem 2 Straßen als Einkaufszone abgehen. Ebenfalls direkt am Kreisel beginnt eine Art Kirmes die eine weitere Straße weiterzuführen scheint. Uns beiden fällt als erstes das Riesenrad auf,was zahlreiche Passanten anlockt. Wir entschließen uns aber zuerst für die Einkaufstraße ohne Kirmes und schlendern drauf los. Es ist zwar erst November, aber die Einkaufstraße ist bereits Weihnachtlich geschmückt. Wir entdecken mehrere Läden mit Krimskrams und da wir zu Hause gerade unsere Wohnzimmer komplett neu renoviert haben und uns noch einige Accessoires fehlen durchstöbern wir diese als erstes. Wirklich fündig werden wir nicht und wir bummeln weiter. Wir sind jetzt schon fast zwei Stunden unterwegs und beschließen jetzt die Kirmes aufzusuchen um den Rest der Zeit bis zur Abholung durch Rita herum zu bekommen. Gabi besteht unbedingt darauf mit dem Riesenrad zu fahren. Ich habe keine rechte Lust sage ich ihr,außerdem ist es eh schon kalt genug ist. Meine Widerrede nützte mir gar nichts und kurz darauf sitzen wir beide in einer Gondel und werden sanft in 40 Meter Höhe geschickt. Die Aussicht ist klasse, aber der Wind ist hier oben noch unangenehmer als unten am Boden. Gabi hat Höhenangst und sieht wie wirdas erste mal mit der Gondel oben sind ängstlich aus.

Nach einigen Runden werden wir beide aus der Gondel wieder entlassen und schlendern weiter auf Kirmes an zahlreichen Buden und Fahrgeschäften. Wir entdecken beide eine Bäckerbude und steuern direkt auf diese zu. Aber anstatt Berlinern und Schmalzkuchen gibt es hier Bollen. Das Gebäck hat ein wenig Ähnlichkeit mit Krapfen und die Auswahl macht uns zu schaffen. Wir können uns nur unter „Appelbollen“ etwas vorstellen und ich bestelle uns jedem einen zum Sofortverzehr. Es ist eine gute Entscheidung, denn es ist wie vermutet ein Krapfengebäck mit Apfelstückchen und ist vom Geschmack her nicht zu verachten. Wir schlendern weiter und kommen an einem Wurststand. Mir steht der Sinn nach etwas deftigem und bestelle mir als Hamburger einen selbigen. Nachdem ich das Frikadellenbrötchen verputzt habe bummeln wir weiter. Es gibt nichts außergewöhnliches mehr zu sehen und ein Blick auf meine Uhr sagt mir das es langsam Zeit wird zur Mühle zurückzukehren,damit Ria uns pünktlich aufsammeln kann.Wir gehen langsam zur Mühle zurück wo uns 10 Minuten später Ria wieder einsammelt und uns zurück nach Midwoulda fährt.

Die Sitzung ist auch fast am ende und ich genehmige mir ein erstes Bier für heute.

Zwei Stunden später müssen wir uns alle wieder warm anziehen. Der Holländische Club hat einen Reisebus bestellt und der ganze Trupp erstürmt selbigen.
Wir kennen nicht das Fahrziel, nur eines hat uns Albert verraten. Es geht in ein Restaurant zum Abendessen. Während der Fahrt geht mir allerhand durch den Kopf ,vor allem was ich wohl essen werde. Mir steht der Sinn nach Fleisch und ich male mir in meinen Gedanken schon aus was für ein Steak ich mir bestellen werde. Der Bus steuert auf die die Autobahn und die Schilder verraten mir das es nach Groningen gehen wird. Bis Groningen sind es knapp 50km und wir sind recht schnell dort. Der Busfahrer kurvt links und rechts mit dem Bus durch die Stadt und hält schließlich an einer Gracht. Ich sehen ein hölzernes Schiff dort liegen,vordem ein Papppirat steht. Über dem Deck trohnt ein großer Hozschild mit der Aufschrift „Dat Pannekookenschip“. Meine Gedanken an eing vernünftiges Stück Fleisch lösen sich schlagartig in Luft auf. Irgendwie sind die Holländer mit ihrer Küche für mich doch ein Rätsel. Ich beklage mich aber nicht,auch nicht als Manfred meinte er ißt einen Pfannenkuchen mit Mett. Ich gucke ihn an und frage ihn ob er das ernst meint. Wieso erwidert er mir,in Belgien habe ich das schon gegessen und das war nicht schlecht! Ich schüttle nur den Kopf und betrete mit den anderen das Schiff und warte auf den kulinarischen Anschlag des da nun kommen möge. Wir gehen in den vorderen Bereich des Schiffes und finden dort alle Platz. Es ist ein riesiger langer Tisch aufgebaut an dem die Mehrzahl von uns ein Platz findet,der rest der Gruppe findet vorne im Bug an einem weiteren großen Tisch Platz. Wir bestellen alle unsere Getränke und gucken neugierig was schon auf dem Tisch für den ungetrübten Pfannkuchen Genuß aufgebaut ist. Es gibt Töpfchen mit Zucker, Ahornsirup, Apfelmus und Preisselbeeren. Gut kenne ich alles denke ich bei mir und proste mit dem eben eingetroffenem Bier dem Dänen Erik zu, der mir gegenüber seinen Platz hat. Kurze Zeit später kommen die Bedienungen mit großen Tellern zu uns ,auf denen Unmengen von Pfannkuchen aufgetürmt sind. Weitere Bedienungen bringen weitere kleine Töpfe mit allerlei Beilagen für die Tellerminen. Darunter entdecke ich unter anderem gebratenen Zwiebeln mit Champignons und zweifle wirklich ob es Menschen gibt die sich so etwas auf Pfannenkuchen tun. Nur wenige Augenblicke später werden meine Zweifel bestätigt und ich sehne mich heimlich nach der Küche meiner Frau. Ich nehme mir das Apfelmus und bestreiche mir damit eine Tellermine, rolle diesen zusammen und nehme Messer und Gabel und fange an zu essen.
Etwa in der Mitte des Pfannkuchen angekommen und mit kauen beschäftigt stelle ich fest, das sich in dem Pfannkuchen irgend etwas befindet was ich nicht definieren kann. Ich kaute auf etwas mit leichtem Widerstand, kann aber nicht feststellen was es ist. Also schweige ich und esse weiter. Mit jedem Bissen den ich nehme habe ich diesen faden artigen Widerstand beim kauen im Mund. Ich beschließe mir nichts weiter dabei zu denken und nehme mir den zweiten Pfannkuchen vor. Diesmal nehme ich etwas Zucker und Apfelmus dazu und rolle diesen wieder zusammen um weiter zu essen. Ich habe wieder diesen leichten faden artigen Widerstand im Mund und frage leise meine Frau,ob sie selbes Problem hat. Sie bestätigt es mir leise mit ja ,weiß aber auch nicht recht was es sein kann.
In gleichen Augenblick nimmt sich Manfred,der links neben mir sitzt, einen Pfannkuchen und dreht diesen auf seinem Teller beim auffüllen um. Schlagartig ist sehe den Grund des Widerstands beim kauen. Da haben die doch glatt Hauchdünne Scheiben von Speck mit in die Pfannkuchen eingebacken,was ich geschmacklich nicht bemerkt habe. Ich mag die Holländer wirklich, aber ich wunderte mich doch über die Esskultur meiner Europäischen Nachbarn und war nach dem zweiten Pfannkuchen wirklich satt. Die Jungs vom Schwedischen Club schienen schwer begeistert zu sein und hauten richtig rein. Ich gönnte es ihnen und bestellte mir ein weiteres Bier. Nachdem wir etwas zweieinhalb Stunden später alle mit essen und trinken fertig sind und bezahlt haben, entern wir wieder den vor der Tür wartenden Reisebus und werden sicher zurück gefahren. Abend geht es wieder weiter mit Bier trinken und Geschichten erzählen, aber viele aus der Gruppe haben einen weite Rückfahrt nach Hause am kommenden Tag zu bewältigen und gehen dementsprechend früh, mit vorzeitiger Verabschiedung von allen anderen, ins Bett. Ich mache mit auch nicht mehr so lange und bin noch vor Mitternacht im Bett. Gabi und ich sind am Sonntag morgen beide gleichzeitig wach und sitzen zusammen um 8:30h am Frühstückstisch. Gegen 9:15h hat Manfred es auch geschafft sich aus der horizontalen Lage zu befreien und kommt ebenfalls zum Essen. Wir gehen anschließend unsere Sachen packen,bezahlen dann bei Albert unser Zimmer und verabschieden uns von allen Teilnehmern der WATOC 2007.Um 10:30h brechen wir dann auf in Richtung Hamburg und kommen 3 Stunden später dort kaputt aber heil und zufrieden an.

Wir bedanken uns herzlich beim Holländischen Triumph Club „TOCN“ für die Gastfreundschaft und die gelungene Organisation des Treffens. Weiteren Dank an Manfred Groß,der mir und meiner Frau das WATOC-Treffen 2008 ermöglicht hat.

Gabi & Frank Nüske

Neues im TMOC-Shop *(zu beziehen bei George 06105/951365)*

GANZ NEU
Langarm T-Shirt, Fruit of the loom, schwarz, 100% Baumwolle, 205 g/m2, Farbmotiv "Streamliner", Logo des TMOC als Nackenmotiv in weiß; **15 €/St.**
Größen: M, L, XL, XXL

GANZ NEU
T-Shirt for Women, taillierter Schnitt, Fruit of the loom, rot oder schwarz, 95% Baumwolle, 5% Elastan, 230 g/m2, "Streamliner" und Logo des TMOC als Nackenmotiv in weiß; **10 €/St.**
Größen: M, L, XL

NICHT NEU
TMOC-Aufnäher (5€) sowie Aufkleber in verschiedenen Größen (1,5€, 1€).

GANZ NEU
Schirmmützen mit „Triumph"-Schriftzug, natürlich dem alten! Preise stehen noch nicht fest!

GANZ NEU
T-Shirt, enger Schnitt, (Slim Fit), Fruit of the loom, schwarz oder rot, 95% Baumwolle, 5% Elastan, 185 g/m2, "Streamliner" und Logo des TMOC als Nackenmotiv in weiß; **10 €/St.**
Größen: M, L, XL, XXL

GANZ NEU
Sweat-Jacket, Fruit of the loom, schwarz, 70% Baumwolle, 30% Polyester, 280 g/m2, Logo des TMOC als Brustmotiv und „Triumph" als Rückenmotiv in weiß; **24 €/St.**
Größen: L, XL, XXL

NEU (bessere Qualität)
Sweat-Shirt, Fruit of the loom, schwarz, 80% Baumwolle, 20% Polyester, 280 g/m2, Farbmotiv "Streamliner", Ärmelaufdrucke „TMOC" und „Germany" in weiß; **24 €/St**.
Größen: M, L, XL, XX

ODER
NEU (bessere Qualität; ohne Ärmelaufdrucke)
Sweat-Shirt, Fruit of the loom, schwarz, 80% Baumwolle, 20% Polyester, 280 g/m2, Farbmotiv "Streamliner", Logo des TMOC als Nackenmotiv in weiß; **24 €/St.**
Größen: M, L, XL, XXL

NEU (bessere Qualität)
T-Shirt, klassischer Schnitt, Fruit of the loom, grün oder schwarz, 100% Baumwolle, 205 g/m2, "Streamliner" und Logo des TMOC als Nackenmotiv in weiß; **10 €/St.**
Größen: M, L, XL, XXL

Von der letzten Serie sind auch noch ein paar T-Shirts in **jeans-blau** da, sowie von der vorletzten Serie mit einer **Thunderbird** als Motiv!

Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Ersatzteile!

Gratis Lagersortiments-/Preisliste gegen frank. DIN A 4-Rückumschlag

Since 1976

GLM

BRITISH MOTOR CYCLES

Fischerstr. 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

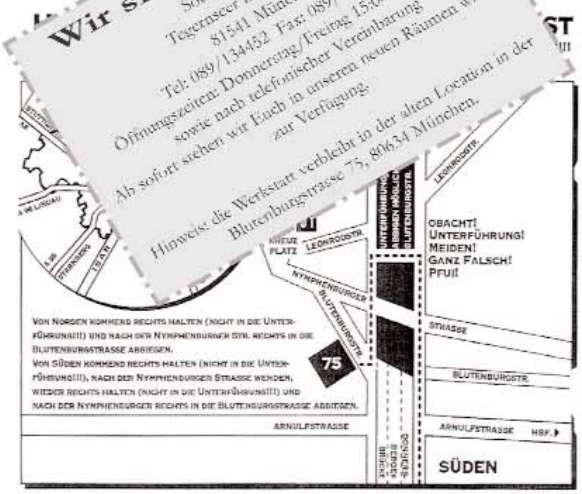
Southern Division Classic Bikes

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 sehen wir Euch in unseren neuen Räumen wieder zur Verfügung.

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



Achtung wir sind umgezogen

B.M.C.
BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

ERSATZTEIL IM - UND EXPORT
TÄGLICHER VERSAND WELTWEIT
MOTOR – UND GETRIEBEINSTANDSETZUNG
RESTAURATIONEN, SONDERAUFBAUTEN, TRITONS

SPARX IMPORTEUR
DEUTSCHLAND, FRANKREICH, ÖSTERREICH

B.M.C. 66981 MÜNCHWEILER AN DER RODALB, SCHULSTR. 4
TEL.: 06395 / 910136, FAX: 06395 / 910137
E – MAIL: BRITISHMOTORCYCLES@T-ONLINE.DE
WWW.BRITISH-MOTOR-CYCLES.COM

Oldtimertechnik Schünemann

TriBSA Isny Classic

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

Triumph/BSA-Tuningnockenwellen incl. Stößel
im Tausch; plasmanitriert.

40 Euro pro Nocken