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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 35
Juli
August
September
2008

Jede Menge
Einladungen unserer
europäischen Nachbarclubs
und zu unserem
TMOC-Sommertreffen (Seite 8) !

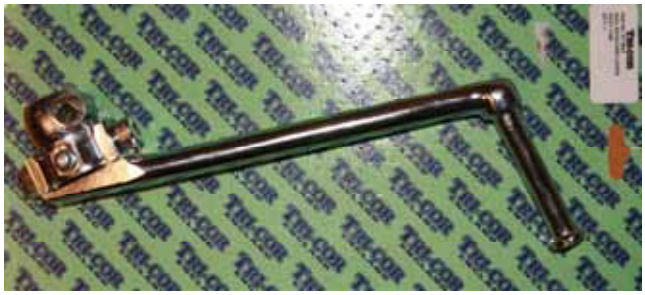
Memberbikes

Pennys
BLACK BETTY

Alles über die Motorradbatterie
Eine Reise nach Marokko · Tridays Newchurch 2007
Ein Besuch bei BMC

Teilefertigung fest in deutscher Hand
Die Fa. Andover Norton International Ltd. hat im April mit Trevor Gleadall, dem Inhaber von LP Williams vereinbart, die Geschäfte von JR Technical Publications Ltd. zu erwerben. Dazu gehören das Lager, alle EDV-Dateien und Ausstattung um den Vertrieb der technischen Unterlagen weiter fort zu führen. Betroffen sind Workshop Manuals, Parts Lists, Riders Handbooks und Wallcharts der Marken Triumph, Norton und BSA (www.triumph-spares.co.uk).
Zur Erinnerung: Bereits im Nov. 2003 hat Joe Seifert, besser bekannt als Norton Motors GmbH, die Bestände an Zeichnungen, Ersatzteilen und Werkzeugen für die Norton Wankel Modelle erworben und im Frühjahr 2004 die Geschäfte in England unter dem Namen Norton Motors Ltd. wieder aufgenommen (www.nortonmotors.co.uk).
Im März 2007 konnte Joe Seifert dann auch Andover Norton Int. Ltd. (www.andover-norton.co.uk) von der BSA Regal Group, die sich von ihren Motorradaktivitäten trennen wollte, übernehmen und damit die Ersatzteilfertigung der Commandos und Dominators in einer Hand bündeln.
Andover Norton wurde übrigens 1977 gegründet, um die Ersatzteilversorgung der Marken Triumph, BSA und Norton für Teile, die sie selbst herstellen, zu bündeln. 1982 wurden allerdings die kompletten Norton-Ersatzteile an die Norton Motors Ltd. (gegründet 1979) verkauft. Beide Firmen sind nun wieder unter einem Dach vereint und steuern hoffentlich unter der Führung von Joe Seifert einer sicheren Zukunft entgegen. Näheres dazu findet Ihr auch unter den jeweils genannten Adressen oder unter www.nortonmotors.de. Schaut Euch die Seiten mal an, wirklich interessant.

Neues von B.M.C.
Achim hat wieder mal was Neues anzubieten. Betroffen sind Fahrer von T160 mit verschlissenen oder rostigen Kickstartern bzw. Triumph´ler, die was Besonders benötigen. Im Gegensatz zu den normalen Kickstartern der Unit-Motoren, die nur im oberen Ende ausklappen, klappt dieser unten im Gelenk aus und ist so bei Betätigung ca. 2-3cm weiter vom Getriebedeckel weg als normal. Das ist gerade dann interessant, wenn man die Standard-Fußrasten klappbar machen und nach hinten verlegen möchte, um so eine etwas sportlichere Sitzhaltung einnehmen zu können. Eine bekannte Kombination ist die mit Tarozzi-Fußrasten, die Achim auch besorgen kann. Die Ersatzteilnummer ist 57-4961, die Kosten liegen ca. bei 120€ (ohne die erwähnten Fußrasten!)



Bandit im Museum
Die abgebildete Triumph Bandit (nein, nicht die von den Japsen; mit dieser wäre das nicht passiert, Walter!) hat im Februar diesen Jahres ihren Besitzer gewechselt. Kurz zur Geschichte: Als die Übermacht der Japaner immer deutlicher wurde, plante man bei Triumph und BSA mit einem 350 ccm OHC-Motor gegen zu halten. Das Motorrad ging nie in Produktion, allerdings wurden verschiedene Prototypen für Präsentationen gebaut, die meisten allerdings mit leeren Gehäusen. Das abgebildete Exemplar, ganz eindeutig als ´72er Modell am „hübschen“ Rücklicht und den Vorderschutzblech zu identifizieren, befand sich seit 25 Jahren im Besitz von Norman Hyde und ist jetzt als Dauerleihgabe an den British Motorcycle Charitable Trust im Coventry Transport Museum zu besichtigen. Die Herren dort sind ganz besonders stolz auf diese Maschine, da sie gegenüber anderen Exemplaren vollständig ist und auch fährt (siehe auch www.bmct.org unter news). Wem die Reise nach England übrigens zu weit ist, kann im Museum von Heinz Luthringshauser in Otterbach bei Kaiserslautern eine der baugleichen BSA Fury besichtigen (wir berichteten: s. NEWS 27, S.17). Neueröffnung dieses Museums ist übrigens am 8.Juni. Wir werden berichten!

6V Regler
Von Paul Goff gibt es jetzt einen neuen Gleichstrom-Regler (dynamo). Gegenüber dem von ihm produzierten alten Modell kann jetzt sowohl ein 6V als auch 12V-System unter Beibehaltung der alten 6V Gleichstrom-LiMa betrieben werden. Möglich sind immerhin 60/55W mit einem Xenon-Licht, vorausgesetzt die LiMA ist fit und die Batterie hat mind. 5Ah. Erhältlich unter 0044/1494-868218 oder www.norbsa02.freeuk.com für 42Pfund plus p&p (post and package).

Teile für „neue“ Bonnies von Norman Hyde
Da anscheinend die Teilefertigung für die Ur-Bonnie nicht mehr so gut läuft, werden nun auch Teile für die Hinckley-Bonnie von Norman Hyde vertrieben. Darunter befinden sich u.a. Auspüffe, Alu-Tanks und Umbauteile, um die „neuen“ „alt“ aussehen zu lassen. Der Vertrieb läuft parallel zu dem für die alten, allerdings gibt es einen separaten 24seitigen Katalog. Näheres unter www.normanhyde.co.uk oder 0044/1926/497375. Es bleibt zu hoffen, dass mit den neuen Teilen auch nach neuen Qualitätsstandards gefertigt wird.

Zylinderregenerierung
Wer zufälligerweise einen der letzten Aluzylinder für die 750er von Giladoni leider nur in beschädigtem Zustand sein Eigen nennen kann, dem kann jetzt geholfen werden. Die Dinger sind äußerst robust und verschleißfest, wenn sich allerdings größere Teile von jetzt auf nachher im Zylinder wieder finden (z.B. ein Ventil), dann hilft auch keine Nikasil-Beschichtung. Die Fa. Göbler-Hirthmotoren AG hat uns angeschrieben und bietet einen Überholservice für kaputte Nikasil-Zylinder an. Pro Bohrung werden dafür ab einem Durchmesser von 75mm (die 750er hat 75,88mm) 168€ plus MWSt. fällig. Nacharbeiten (Feinbohren, was immer das auch ist?) und komplette Neubeschichtungen gibt es auch. Näheres unter www.hirth-engines.de oder 07144/8551-0.

Grusswort

So ein Wetter !

Jetzt, da ich diese Worte schreibe, regnet es in Strömen. Dieses Wochenende wird es wohl nichts mit einer Ausfahrt, zumindest nicht, wenn man sicher gehen möchte, einigermaßen trocken wieder heim zu kommen.

Am letzten Wochenende bei unserer Maiausfahrt war das anders. Auf der ganzen Ausfahrt, das waren immerhin 1000 km, haben wir kein Tröpfchen abbekommen. Für die Fahrer war es zwar ein bisschen kühl in der Eifel, den Ladys hat es aber umso besser gefallen. In ihrer Heimat wurden sie schließlich für solches Wetter konstruiert. Dank unseres Mitgliedes und Vor-Ort-Organisators Jack hatten wir ein super Wochenende und viel Spaß zusammen (näheres dann dazu in der nächsten Ausgabe).

Schade nur, dass trotz des organisatorischen Aufwands wieder nur ein Bruchteil unserer Mitglieder sich interessiert zeigten und es wagten, ihre Ladys unter ihresgleichen auszuführen. Dem Spaß der Beteiligten hat dies keinen Abbruch getan, allerdings stellten wir uns im Vorstand die Frage, was wir anders oder besser gestalten könnten, um den Rechte-Hand-Nerv unserer Mitglieder anzusprechen. Die Diskussionen schwankten in der letzten Vorstandssitzung zwischen „Einstellen“ bis einer zukünftig „öffentlichen Tour“. Verblieben sind wir so, es erst einmal so zu belassen wie es ist. Ich wäre Euch dankbar, wenn Ihr Euch dazu einmal äußern könntet. Per E-mail an mich, in unserem Forum auf der Web-Seite oder einfach in einem Leserbrief für die nächste News.

Ausfälle gab es wieder mal keine, somit also auch keine Lästereien über liegen gebliebene Oldtimer oder Tipps von irgendwelchen Schlaubergern, wie man sich besser auf eine Ausfahrt vorzubereiten hat. Nichts desto trotz kann das natürlich auch mit einem bestens präparierten Motorrad mal passieren und zwar dann, wenn man sich seines Untersatzes so sicher ist, dass man ohne Werkzeug durch die Lande fährt. Oder auch dann, wenn man alleine, ohne helfende Hände unterwegs ist und dann womöglich noch im Ausland. Seit geraumer Zeit haben wir daher eine „Breakdown“-Liste im Verein, in die sich jeder eintragen kann, der im Falle eines Problems an einer Triumph dem Betroffenen weiter helfen möchte. Große technische Fertigkeiten sind hierzu nicht erforderlich. Meistens reicht es, wenn man dem anderen dann eine geeignete in der Nähe liegende Werkstatt, eine Übernachtungsmöglichkeit, .. usw. nennen kann. Dies Liste wird übrigens international bei den WATOC-Clubs verteilt, so dass man natürlich auch in unserem Fall mit Hilfe im Ausland rechnen kann. Alles in allem eine super Sache. Wer sich gerne eintragen möchte oder eine „Breakdown“-Liste fürs Ausland benötigt, meldet sich am besten bei Igel (09733/780095).

Eine weiterhin pannenfreie Fahrt wünscht Euch Euer Michael.

Inhalt dieser NEWS:

Das Memberbike (Speedmaster von Penny)	Titelseite
Just in	S. 2
Grusswort vom 1. Vorsitzenden	S. 3
Impressum	S. 4
Terminkalender 2008	S. 5
Artikel: Made in Speck	S. 6-7
Einladung zu unserem TMOC Sommertreffen	S. 8
Service Bulletin	S. 9
Protokoll der TMOC Jahreshauptversammlung	S. 10-11
Einladung: Trumpet rally TOCN Holland	S. 12
Einladung: Britannia rally TOMCC Norway	S. 13
Artikel: England-Marokko (John Young)	S. 14-16
Einladung: T-days TOMCC Belgium	S. 17
Artikel: Zu Besuch bei BMC	S. 18-19
Buchtipp: Triumph Restoration	S. 20-21
Artikel: Tridays in Newchurch 2007	S. 22-23
Einladung: Britannia rally TOMCC Sweden	S. 24
Einladung: Indian-Summer-Party RAT-Pack Baldauf	S. 25
Artikel über die Motorradbatterie	S. 26-29
Einladung: Britannia rally TOC Denmark	S. 30
Neues im TMOC-Shop	S. 31
Memberbikes: Penny und seine „Black Betty“	S. 32-35
Anzeigen unserer Sponsoren	letzte Seite

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

Road Captain:
Karl-Heinz Gehrig
Schubertstr. 6
64354 Reinheim
Tel. (0170) 9046872

Schriftführer, ILO:
Manfred Groß
Lindenstr. 4
97702 Althausen
Tel. (09733) 780095
Email: gross.man@t-online.de

Redaktion News:
Peter Müller
Weddel 60
34233 Fuldatal
Tel. (0177) 7851934
Email: Tmocredaktion@aol.com

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

Ehrenmitglied: Don Brown / USA

Impressum

Sitz des Vereins:
67098 Bad Dürkheim (Amtsgericht Darmstadt)

Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:
Peter Müller, Weddel 60, 34233 Fuldatal, Tel. (0561) 813464, Email: Tmocredaktion@aol.com

Webseite vom 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.

Termine 2008

JUNI

06.-08.06.	Britannia Rally France	Triton Club France (WATOC)
08.06.	Ace Cafe Triumph Day	Ace Cafe London, UK
12.-14.06.	Trumpet Rally	TOCN Holland (WATOC)
13.-15.06.	T-Days at the Farm	TOMCC Belgium (WATOC)
20.-22.06.	Grab the flag + IHRO	Schleizer Dreieck
27.-29.06.	Thunderbird Rally	TOMCC UK (WATOC)
27.-29.06.	Concorde Rally	TOMCC UK (WATOC)
27.-29.06.	Tridays Newchurch, Neukirchen (A)	Triumph Co. www.tridays.com
27.-29.06.	14. Treffen von Fahrern und Liebhabern englischer Motorräder, Zettmannsdorf / Franken	Klaus Gerhard Tel. 09131-506450

JULI

11.-13.07.	Sommertreffen	TMOC Germany (WATOC)
11.-13.07.	Britannia Rally	TOMCC Norway (WATOC)
18.-20.07.	Ramkvilla Rally	TOMCC Sweden (WATOC)
18.-20.07.	Offas Dyke Rally, Clyro Wales	TOMCC UK (WATOC)
25.-27.07.	Albion Rally	TOC DK (WATOC)

AUGUST

08.-10.08.	36. Engländer-Treffen Büriswilen	www.blackshadow.ch
08.-10.08.	Britannia Rally	TOMCC Sweden (WATOC)
15.-17.08.	Britannia Rally, Rodkaersbro	TOC DK (WATOC)
16.-17.08.	20. Schottenring Classic Grand Prix	Schotten, Hessen Vogelsberg
16.-29.08.	MANX Grand Prix	Isle of Man, UK

SEPTEMBER

12.-14.09	Amelandtreffen, Ameland	TOCN Holland (WATOC)
12.-14.09	IV. Indian-Summe-Party	R.A.T.-Pack Baldauf

OKTOBER

10.-12.10.	Verdon Rally Alpes de haute Provence, France	Triton Club France TOCN Holland (WATOC)

TRIUMPH

Made in Speck

oder lateinisch: Ancistrocerus viventris

Was ist los? Berichte mit grammatikalisch zweifelhaftem Hintergrund haben oft satirischen Charakter, und – zieht ruhig mal ein wenig die Köpfe ein – so bin ich auch im Moment drauf. Ich halte die News 34 in Händen und sie ist optisch richtig gut durchgearbeitet, mit neuem Redakteur und neuen Ideen... Moment mal, das erinnert mich doch noch an was. Da wurde doch vor 9 Jahren ein neuer TMOC Made in Germany gegründet, mit neuen... und, oh bittet mich nie darum, ein Resümee zum 10-jährigen zu schreiben. Es wäre eine haarigsalzige Suppe zu löffeln...

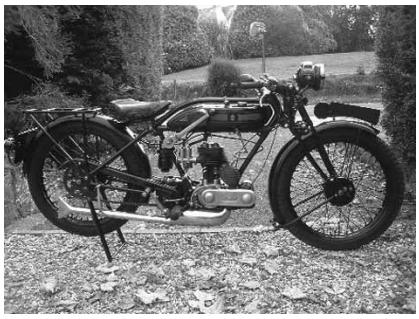
Auf Seite 4 dieser News lese ich nun: „Da ja unser Verein über 100 Mitglieder zählt...“. Leute, ich hab’ jetzt noch blaue Schenkel, so musste ich darüber brüllen vor Lachen!!! 100 Mitglieder, das glaub’ ich einfach nicht! Unser TMOC soll 100 Mitglieder haben?

Ja, wo sind die denn alle?

30, okay, das lassen wir mal gerade so durchgehen. Aber hundert, geschweige denn über hundert, nö.

Und zu den mit viel Wohlwollen geschätzten 30 sind eine Handvoll Vorständler, zwei Handvoll Treffensorganisatoren, zwei Handvoll Schreiber für die News (ähm, die letzte News hatte nur deren vier) und zzt. 15 Aktive im Forum, die sich überwiegend schon mit den vorherigen Genannten decken und nicht doppelt gezählt werden dürfen, zu zählen. Ach ja, und die Kinder, die gerade erst schreiben lernen, die zählen wir mal raus.

Und der Rest des e.V. verlässt sich darauf (ich will nicht das provokante Wort „warten“ verwenden), dass eine Handvoll immer was tut. Oder befleißigt sich, den Club in Fraktionen aufteilen zu wollen, in eine Originalo-, Hinckley- oder Chopperfahrerfraktion.



Ob Original wie dieses seltene Model Q...

... oder Hinckley’s Rocket III ...

oder den Chopperumbau.
Wen juckt das? Wir sind *ein* Club!

Wer braucht das? Ich nicht. Wir sind ***ein*** TMOC.

Und für jeden der 70 und mehr, die im Club nie in Erscheinung treten, müssen 30 und weniger eine genau gleiche gewisse Zeit in den 24 Stunden, die wir alle täglich zur Verfügung haben, den Club in irgendeiner Sparte am Leben halten. Klingt nach Beatmungsgerätschaften, ist auch so.

Da möchte ich z.B. unsere Sponsoren nennen, ohne deren Hilfe wir wohl kaum eine News mit buntem Einband bei diesem Clubbeitrag haben könnten. Sie unterstützen uns zumeist stillschweigend, und an dieser Stelle sollte das auch mal einen Dank wert sein. Da möchte ich den rührigen Rhön-Stammtisch nennen, die Treffen organisiert, uns Internet-Präsenz und ein Forum geschaffen hat (jaaaaa, man will es kaum glauben, aber so ein Forum ist nicht etwa ein von Gott erschaffenes Instrument, sondern eines von unseren Members, von denen es auch unterhalten wird !), sie unterstützen uns tatkräftig (und laut, hehe, will ich doch meinen :o))). Da muss ich nicht noch den Vorstand nennen, der eh schon genug am Lappen hat.

Ich hab’ mal überlegt, vielleicht trennt sich im TMOC erst dann richtig die Spreu vom Weizen, wenn all die Aktiven mal ein Vierteljahr gar nichts tun und warten, was die 70 plus so auf die Beine stellen. Könnte mir durchaus vorstellen, dass wir für eine Ausgabe mit Null Euro Druckkosten auskämen: Titelseite und auf der Rückseite in großen Lettern:

„Hier könnten Eure Artikel stehen, leider haben wir keine erhalten...“.

Kann ich auf der Arbeit 100 plus x-mal durch den Kopierer jagen, fertig ist. Als PDF an die Members mit Internetanschluss senden spart auch noch Porto...

Wir (maximal) 30 Aktiven kennen uns untereinander, teilweise sehr gut. Wir telefonieren, mailen oder posten uns sonst irgendwie und haben immer irgendwie Kontakt, auch ohne

(...natürlich in s/w !!!)

News und Forum.

Was ich damit sagen will: Wir bräuchten diese Medien eigentlich gar nicht. Aber was wir wollten, war, einen kompletten Club auf die Beine zu stellen mit allem was dazu gehört: eine Homepage mit Forum, eine Clubzeitung, ein Jahrestreffen und ein paar weitere Events, den WATOC-Anschluss. Und: ***Wir haben es,*** der TMOC Made in Germany lebt also quasi wie die „Made im Speck“. Wir haben alles Erdenkliche auf die Beine gestellt für Euch 70.

Und nun hab’ ich eine Bitte an die 70 plus: ***Nutzt es!*** 15 angemeldete Forumsteilnehmer, die wenigstens einen Beitrag geschrieben haben, ist dürftig. Dürft’ ich also um mehr Teilnahme bitten? Verzapft mal was für die News, das ist nicht schwer. Themen gibt’s von anno dazumal bis heute genug. Schaut in Euren Terminkalender, ob er am 2. Juliwochenende für einen Ritt in den Odenwald frei ist. Sonst muss ich wirklich glauben, dass die 100 nur ein verfrühter Aprilscherz war.

Es muss nicht jeder alles tun, aber so langsam mit den ersten Frühlingstemperaturen könnten 70 plus etwas in Wallung kommen und aufhören, sich ständig darauf zu verlassen, dass andere ihnen zuvorkommen wollen könnten. Davon lebt so ein Club... (nicht, je nach Anschauungsweise). Erinnert mich an eine Messeausstellung 2006 einer IG für britische Roadster, bei der der Präsi stolz am 2. Tag verkünden konnte: „Alle da, und die Frauen auch.“

Und so sieht das Forum aus, Farbe: rot!

Ich hab’ nämlich im Laufe der Jahre genug geschrieben und möchte nun nicht schon anfangen, halbfertige Berichte in Windeseile zu beenden, nur damit etwas in der News steht, wie letztes Mal. Das macht keinen Spaß. Spaß macht, wenn man sieht: jeder tut was dazu. Wenn der Redakteur sagt: „Mensch, ich hab’ so viel, ich hab die News proppenvoll, oder wir müssen bald vergrößern“, das macht Spaß, und nicht: ein Anruf vom Präsi, dass wir wieder mal fast nichts haben. Von solchen Anrufen hab’ ich die Nase proppenvoll. Und ich bin nach wie vor der Meinung, dass es nie und nimmer Sache eines Redakteurs sein kann, wenn nichts kommt, die News mir irgendwas vollzumachen, nur weil er der Redakteur ist. Das macht – und da spreche ich aus Erfahrung – auch nur eine klitzekleine zeitlang Spaß. Und dann nicht mehr. So stehen die Aktien, Freunde.

In diesem Sinne eine pannenfreie Tastatur (grins) neben ebenso pannenfreien Meilen. Lasst was von Euch lesen. Mitch

---

1976 - T160, 860cc Rob North Trident

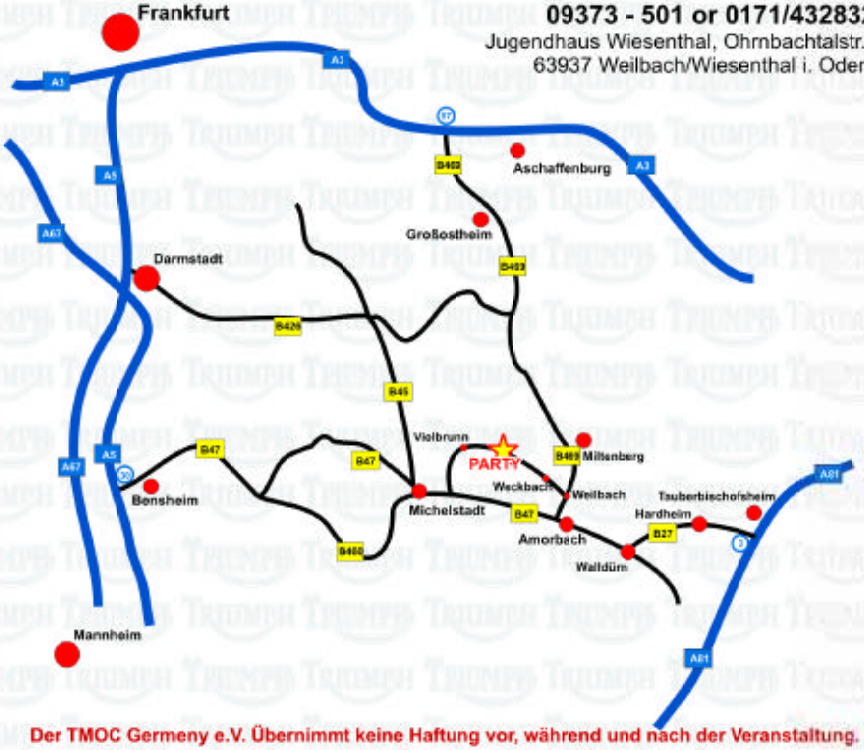
Anfahrtsbeschreibung:

Von NORDEN A3 (Frankfurt Würzburg) kommend:
Abfahrt Stockstadt (57)/B469 abfahren und weiter Richtung GROSSOSTHEIM. Bis Weilbach immer auf der **B469** bleiben. In WEILBACH rechts abbiegen Richtung WECKBACH/ VIELBRUNN/OHRNBACHTAL - immer gerade aus. Durch WECKBACH durch, nach ca. 2km das Gehöft auf der linken Seite ist WIESENTHAL und Ihr seid angekommen!

Vom OSTEN - A81 (Würzburg Stuttgart) kommend:
Abfahrt Tauberbischofsheim **(3)/B27** Richtung HARDHEIM/WALLDÜRN. In WALLDÜRN rechts auf die **B47** Richtung AMORBACH. In AMORBACH auf der **B469** Richtung MILTENBERG, in WEILBACH dann links abbiegen Richtung WECKBACH/VIELBRUNN/ OHRNBACHTAL - immer gerade aus. Durch WECKBACH durch, nach ca. 2km das Gehöft auf der linken Seite ist WIESENTHAL und Ihr seid angekommen!

Von WESTEN - A5 (Frankfurt Mannheim):
Abfahrt Bensheim **(30) B47** in Richtung /MICHELSTADT/AMORBACH, nach dem EULBACHPARK links abbiegen Richtung VIELBRUNN. Nach ca. 3km an der Kreuzung rechts abbiegen nach VIELBRUNN/OHRNBACHTAL. Durch VIELBRUNN fahren, nach ca. 6km seid Ihr in WIESENTHAL angekommen.

Telefonnummer vor Ort:
09373 - 501 or 0171/4328325
Jugendhaus Wiesenthal, Ohrnbachtalstr. 2,
63937 Weilbach/Wiesenthal i. Odenw.



Design by www.feerplex-Webdesign.de

Der TMOC Germeny e.V. Übernimmt keine Haftung vor, während und nach der Veranstaltung.

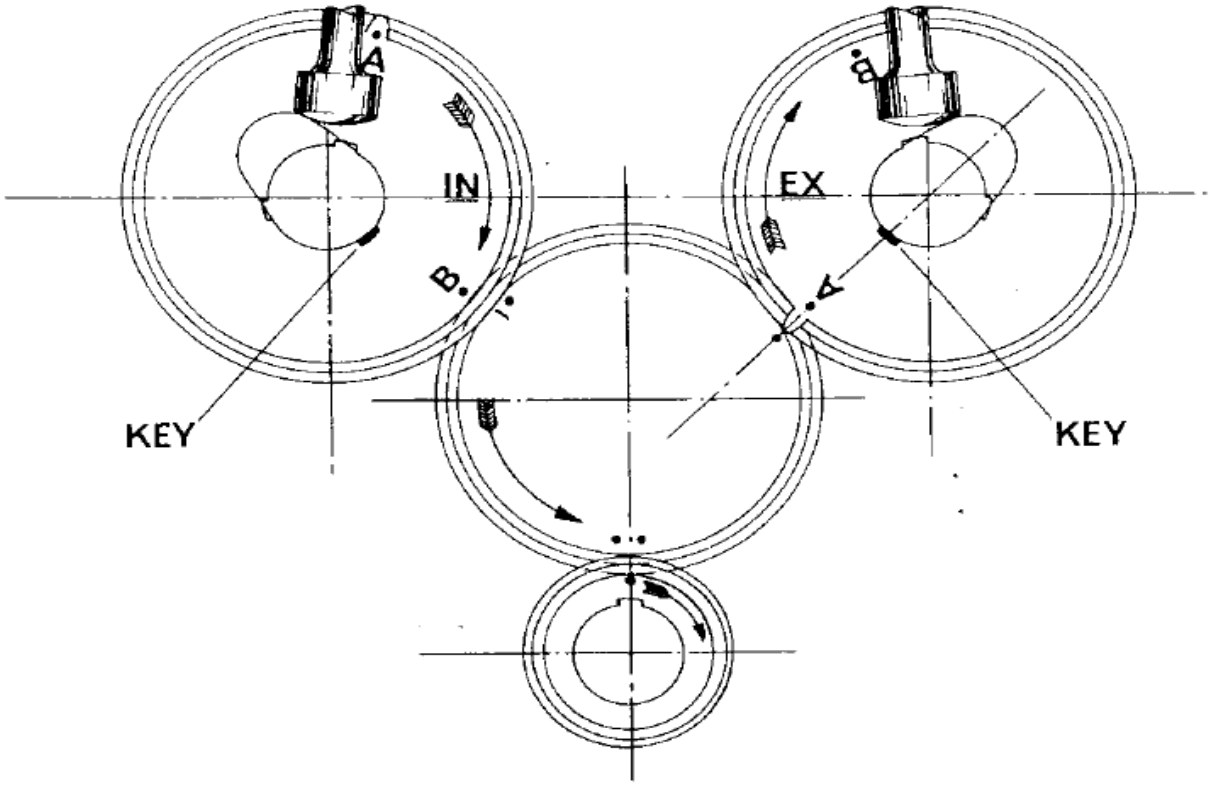
SERVICE BULLETIN NO. 424

Steuerzeiten - alle 750 ccm Zweizylindermodelle - "B" - Range

Die beiden Zahnräder für Auslaß- und Einlaßseite der 750 ccm-Modelle sind jeweils mit 2 Markierungen "A" und "B" gestempelt.

Ab der Motorennummer TR7RV 21257 sind diese Markierungen gemäß der abgebildeten Zeichnung angebracht.
Davor fehlen diese. Um Verwirrungen zu vermeiden, wenn die Zahnräder ausgebaut oder ersetzt werden, sollte beim Zusammenbau die Zeichnung beachtet werden.

Wichtig dabei ist die Position der Markierungen relativ zur Feder, mit der das Zahnrad an der Nockenwelle fixiert wird.



Januar 1973

P R O T O K O L L

zur Vorstandssitzung des TMOC Germany e.V. am 05.04.2008 in Ober-Ramstadt

Tagesordnung:
1. Begrüßung
2. Bericht des 1. Vorsitzenden
3. Bericht des Kassenwartes
4. Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstandes
5. Bericht des ILO
6. Anträge
7. Verschiedenes

1. Um 18:00 Uhr erfolgt der Erstaufruf durch den 1. Vorsitzenden Michael Ochs, es wird keine Beschlussfähigkeit festgestellt.
Beim Zweitaufruf um 18:15 Uhr wird die Beschlussfähigkeit festgestellt, die Sitzung wird eröffnet.

2. Der 1. Vorsitzende berichtet über die Aktivitäten und Ereignisse des vergangenen Jahres:
die Maitour nach Bayern und Österreich, eine gut gelungene Ausfahrt, dank der guten Organisation und die Gastfreundschaft von unserem Mitglied Sepp Lanzinger. Das Sommertreffen war sehr erfolgreich, trotz schlechten Wetters, hatten wir viele Besucher, allein aus England kamen um die 40 Fahrer. Unser Stand bei den Klassiker-Tagen in Sinsheim war gut besucht, das Jahresabschlusstreffen in Volkers, wie immer, eine gemütliche Runde. Die Nachproduktion von T- und Sweatshirts (die Jacken sind schon ausverkauft) und der Kauf von Caps mit Triumph-Logo
Hier entstand ein Informationsaustausch bezüglich Nutzung und Rechte von Logos: Es ist nicht ganz geklärt, wer die Rechte über das „alte“ Logo hat. Es gibt verschiedene Versionen, eine Stellungnahme von Triumph Deutschland steht noch offen, so wie die Bestätigung oder Erlaubnis der Nutzung des neuen Logos auf unserer Homepage (KH Gehrig fragt beim Amt in Darmstadt nach, ob eine Eintragung vorliegt).
In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass die Teilnahme an den T-Days in Neukirchen auf freiwilliger Basis erfolgt, der TMOC nimmt offiziell nicht teil.
Der 1. Vorsitzende dankt allen, die im Laufe des Jahres mitgeholfen haben, vor allem Manfred Gross, wegen seiner Tätigkeiten als ILO und Redakteur und Roger Jung bei dem Aufbau und der Gestaltung der Homepage.
Ein weiterer Dank geht an Michael Kempf, der seit Jahren Artikel für die News schreibt und somit wesentlich zum Gesicht der News beiträgt.
Bei der neuen Homepage ist der Shop noch in Bearbeitung, alle anderen Bereiche sind frei geschaltet und aktiv, so auch das Forum. Der Shop wird ab sofort von Heike Jandt verwaltet, die Warenübergabe erfolgt am Ende der Sitzung.
Wegen des letzten Vorstandswechsels, wird zukünftig das Finanzamt Neustadt für den Vereins zuständig sein. Die Steuererklärung für die letzten 3 Jahre wird aber noch beim Finanzamt in Dieburg durchgeführt.

3. Der Kassenwart berichtet über die finanzielle Lage des Clubs, das Guthaben (Konto und Festgeld) betrug am Ende des Jahres EUR 7.767,00, in diesem Betrag sind EUR 277,00 Gewinn vom Sommertreffen mitgerechnet. Der Gewinn vom Sommertreffen und die Einnahmen vom Verkauf der Artikel sind gering, weil die Mitglieder von diesen Aktionen profitieren sollen.
Die T-Shirt Herstellung und der Kauf der Caps belasten noch die Kasse, aber durch den Verkauf der Artikel wird Geld wieder eingenommen.
Ferner erhielten wir eine Spende von EUR 100,00 von Christof Hillebrand.
KH Gehrig informiert, dass ein Verein einen Umsatz von EUR 17.500 nicht übertreffen darf.

4. Die Kassenprüfer berichten, dass die Kasse stimmt: Wolfgang Löhr konnte nicht an der Versammlung teilnehmen, bestätigte aber per E-Mail, dass bei der Kasse alles in Ordnung sei. Diese Meinung teilt auch der zweite Kassenprüfer, Carsten Steiner. Der Vorstand wird einstimmig (mit 4 Enthaltungen) entlastet.

5. Manfred Gross berichtet über die Situation der anderen Clubs, es gab Änderungen in den Mitgliederzahlen, Schweden (1.200 Mitglieder) meldet 100 Austritte, 80 in England (4.100 Mitglieder).
Belgien hat im Vergleich wenige Mitglieder (weil es viele Oldtimer Clubs gibt), aber die Treffen sind alle gut besucht (zum Trumpet Treffen kamen ca. 170 Fahrer).
Der Club in Dänemark registriert ca. 800 Mitglieder, es gibt aber um die 2.400 Triumph Motorräder dort. Zu den Treffen kommen immer ca. 150-200 Besucher.
Der Triumph Club in Ungarn (ausschließlich „neue“ Maschinen) hat 22 Mitglieder und verfügt auch über eine Homepage, aber der Kontakt ist nicht optimal.
Die WATOC-Challenge wird jetzt mit Preisen ausgestattet, um diese attraktiver zu machen (Pokale und Urkunden).
Das nächste WATOC-Treffen finden in November in Schweden statt, wer Lust hat mitzufahren, bitte beim ILO melden.
2009 findet das Treffen in Deutschland statt, der Ort steht noch nicht fest, aber eine Möglichkeit wäre Köln. 2010 ist Belgien wieder Gastgeber.
Die Breakdown-Liste muss aktualisiert, bzw. neu erstellt werden. Die alte Liste, in der die verschiedenen Möglichkeiten (Übernachtung, Reparatur, etc.) aufgelistet waren, wird verworfen.
Die neue Liste beinhaltet die Namen der Mitglieder, die bereit sind, zu helfen (Übernachtung, Info über Werkstatt,..). Spezielle technische Kenntnisse sind nicht erforderlich.
Manfred gab seine Tätigkeit als Redakteur an Peter Müller weiter. Die letzte News (Heft 34) war schon seine Arbeit. Peter verfügt über das nötige Fachwissen, dieses allein ist aber nicht genug für eine gute News: Es fehlen Berichte und andere Artikel. Hier sind alle aufgerufen, mitzumachen. Peter schlägt eine neue Rubrik vor: Ausflugtipps. Sicherlich kennt jeder mindestens eine Tour, die in irgendeiner Weise interessant ist. Jede Meldung ist willkommen.

6. Wie schon in der Einladung (News 34) ausführlich erklärt, werden verschiedene Anträge bearbeitet:
Ruhende Mitgliedschaft (§6.1.): Mitglieder, die ins Ausland ziehen, erhalten die News nicht per E-Mail, sondern ihnen wird der Zugriff zu gmx.de ermöglicht, damit sie die Zeitschrift dort lesen oder herunterladen. Während des Aufenthaltes im Ausland ruht die Mitgliedschaft, das Mitglied hat keine Stimme. Der

Antrag wird angenommen mit 15 Befürwortern, zwei Gegenstimmen und keiner Enthaltung.
Es entstand eine etwas längere Diskussion über Satzungsänderungen, Möglichkeiten und Auswirkungen dieser. Um eine Änderung zu erwirken, bedarf es 75% der Stimmen. Die letzte Änderung, 2002, war wahrscheinlich nur möglich, weil wir damals noch wenige Mitglieder waren. Klaus Küppers erklärt, dass §4 in der Satzung absichtlich aufgenommen wurde, damit eine kleine Gruppe den Sinn des Vereins nicht ohne weiteres ändern kann. Damals wurde allerdings angenommen, dass an der Satzung zukünftig nichts mehr verändert werden muss.
Da das Amtsgericht Dieburg geschlossen wurde, ist jetzt das AG Darmstadt für uns zuständig. Die Auflagen seitens des AG sind zwar gleich geblieben, allerdings wurde manche Dinge in Dieburg anderes interpretiert bzw. waren nicht erforderlich. Daher ist es jetzt erforderlich, eine Satzungsänderung durchzuführen.
Es wird über verschiedene Varianten diskutiert (einfache Mehrheit plus Vorstand, 50% der Stimmen, 75%), letztendlich wird aber einstimmig und ohne Enthaltungen beschlossen, dass eine Briefwahl über die Änderungen entscheiden soll. 75% der Mitglieder (63 Stimmen) müssen sich äußern, davon entscheidet dann die einfache Mehrheit.
Klaus Küppers schlägt vor, die Änderungen in zwei Kategorien zu teilen: Die, die das Vereinsziel ändern und solche, die das Geschäft betreffen (z.B. Auflagen vom Amtsgericht). Dies ist laut AG möglich.
Um 20:00 Uhr wird eine Pause bis 21:55 eingelegt.
Zu §6 Abs.4 schlägt Manfred Groß vor, die ¾ Mehrheit muss erhalten bleiben. Änderungen an der Satzung, die vom Amtsgericht verlangt werden, können von einer einfachen Mehrheit beschlossen werden. Hier wird wieder das Amtsgericht gefragt.
Vom Finanzamt werden wahrscheinlich keine Änderungen oder Forderungen verlangt, weil wir eine Satzung gemäß einer Vorlage vom Amtsgericht übernommen haben.

7. In Großbritannien werden verschiedenste Aktionen gestartet, um neue Fahrer zu werben. In Anlehnung daran hatte der 1. Vorsitzende die Idee, mittels eines Motorrades, das dem Club gehört, Nachwuchsfahrer zu werben, damit diese das Fahren mit einer Triumph ausprobieren können. Ein geeignetes Motorrad steht zur Zeit zum Verkauf. Es werden Pros und Contras ausgiebig debattiert (Versicherung, Standort, Wartung, Kostenbeteiligung, etc), bis alle zu der Erkenntnis kommen, dass die Idee zwar gut ist. Vor allem aus Haftungsgründen und auf Grund des hohen Zeitaufwandes für „Betrieb“ und Wartung wird die Sache aber verworfen.
Da die meisten Mitglieder (10) gegen diesen Vorschlag sind, wird nicht weiter darüber diskutiert.
Um 23:00 Uhr wird die Sitzung geschlossen.

Mörfelden-Walldorf, 25.05.2008

Michael Ochs (1.Vorsitzender)
George v. Döhren (Protokollar)

R.A.T.-Pack Baldauf unterstützt Kindertagesstätte

Motorrad-Stammtisch macht die Anschaffung eines Trampolins für die Kindertagesstätte Magdalenenstraße in Troisdorf-Oberlar möglich.

Am Samstag, dem 5. 4. 2008, war es endlich so weit, das vom Stammtisch R.A.T.-Pack Baldauf gesponserte Trampolin konnte seiner Bestimmung übergeben werden.

Viele Kinder des integrativen Kindergartens Magdalenenstraße in Troisdorf-Oberlar erschienen mit ihren Eltern, um bei der Übergabe dabei zu sein. Schon am Eingang konnten die Kinder Motorräder von elf Triumph-Stammtischlern bestaunen, die trotz des schlechten Wetters bereits vorgefahren waren. Die Erzieherinnen und Erzieher der Kindertagesstätte begrüßten alle sehr herzlich. Die Leiterinnen eröffneten die Veranstaltung und bedankten sich beim R.A.T.-Pack Baldauf für die geleistete Spende von 650 Euro, indem sie den Motorradfahrern und Fahrerinnen eine liebevoll gestaltete Putzratte „Putzi“ überreichten, die in einem Eimer wohnend für saubere Motorräder sorgen soll.

Die Erzieherinnen und Erzieher hatten sich entschlossen von dem gespendeten Geld einen Trampolin anzuschaffen, denn Trampolin springen trainiert den Gleichgewichtssinn und macht schlau, wie eine der Leiterinnen sagte. Bewegung wird hier in der Kindertagesstätte groß geschrieben und so wärmten sich alle Anwesenden zunächst einmal mit einem Bewegungstänzchen auf. Dann ging es endlich in den Turnraum, wo das neue Trampolin stand. Der Sicherheitsnetzeingang war noch ordnungsgemäß durch ein rotes Band gesperrt. Nachdem dieses gemeinsam von einem Kindergartenkind und dem Leiter des Stammtisches durchtrennt worden war, hatte das Warten ein Ende und die Kinder durften der Reihe nach das neue Trampolin ausprobieren. Zwischendurch konnten Motorrad-Buttons hergestellt werden. Es bestand die Möglichkeit sich bei Kaffee, Kuchen und Salaten zu Stärken und sich an den vielen glücklichen Gesichtern der Kinder zu erfreuen.

Das R.A.T-Pack Baldauf veranstaltet jedes Jahr eine Party und unterstützt mit den dort zusammengetragenen Spenden bedürftige Einrichtungen.

Hubert Dovern

30th Trumpet rally
June 12-13-14th 2008

This 30th Trumpet rally will be held on a beautiful location just outside Coevorden (which is between Hoogeveen (NL) and Meppen (D) in north-'eastern Holland.
There will be many special activities, so don't miss this meeting; it will be worth visiting!

To be expected:

Friday: arrival from 14-hour pm. In case you want to come earlier, please give us a phone call.
Mobile snack bar
Band: **Blazing Hank & The Blues Bullets**

Saturday: activities:
Market bike parts
Ride out with a nice activity
Mobile snack bar
Band: **The Veldman brothers**

Within walking distance is an opportunity to dine out.

The price including breakfast, cup and year-hanger:

arrival on Friday: € 30,00
arrival on Saturday: € 22,50

Address: Weijerswold 8
7742 PJ Coevorden

Info: Fam. Finke: (+31) 524 516564
Gerjan Finke: (+31) 6 45420865
Harjo Finke: (+31) 6 22252749

All drinks €1,-

Norwegian BRITANNIA

RALLY 2008 11.-13. july

At «Motangen»

In Bruvollen, Sørum komune

Meeting for British Bikes!

BRITANNIA
RALLY
2008
N

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C.
NULLI SECUNDUS
NORWAY

Please contact Elin Andresen if you have any questions: mob +47 90 64 52 08

This is "WATOC Rally Challenge" qualifying event!

Warning: all non-British bikes must park outside the meeting area (please).

(Noch) ein Jahr im Leben eines Bikers und einer “Bikerette” oder: Das Abenteuer geht weiter... von John Young

1. Oktober – 13. Oktober 2007: Die Sahara und Schneebälle – Die Reise nach Marokko

Tag 1 – Runter zum Pier

Noch heute bin ich mir nicht sicher, woher die Idee kam, diese Reise zu machen. Ich kann mich erinnern, dass Phil Humphrey den Ansatz machte, 2006 bei der Spanish Rally, schon bei der TR3OC AGM im selben Jahr, war es sicherlich keine Idee mehr, sondern ein fester Plan. Zwischen dieser Zeit und jetzt haben viele Leute mit dem Gedanken gespielt, mit zu machen, aber als wir losfuhren um Phil in Plymouth zu treffen, hat sich die Gruppe auf ganze 4 Fahrer reduziert, Sonia und ich auf der Daytona, Phil auf seinem Trike und Rob Lyttleton auf seiner T160.

Rob war schon am Freitag davor nach Frankreich aufgebrochen und wir wollten ihn in Südfrankreich am folgenden Abend bei Richard Darby treffen.

Wie immer, die letzten Tage vor einer Reise oder andere Gründe, die mich über eine Woche von meinem Büro fernhalten, bestehen nur aus Arbeit. Heute war ich schon um 4 Uhr morgens im Büro , um sicher zu stellen, dass alles während meiner Abwesenheit läuft (es hat ab und zu Nachteile, sein eigener Chef zu sein). Ich konnte trotzdem das Büro am frühen Nachmittag verlassen. Da ich am Tag vorher schon alles gepackt und das Motorrad fertig gemacht hatte, konnten wir uns binnen einer Stunde dem Berufsverkehrchaos auf der M6 anschliessen. Der Verkehr lichtete sich nach der Kreuzung M6/M5 und ich konnte die Daytona auf eine bequeme (wenn auch leicht illegale) Reisegeschwindigkeit bringen.

Diese Reise wird für uns ganz anders sein, als alle vorherigen. Erstens, sind wir vorher nie in einen anderen Kontinent gefahren (wenigstens nicht mit eigenen Motorrädern) und mit Temperaturen weit höher, als die wir gewohnt sind. Wir werden auch ziemlich weitläufige Gegenden durchqueren, aber was uns am meisten sorgen bereitete, war, dass wir zum ersten Mal überhaupt in einer Gruppe reisen werden. Bis jetzt, obwohl wir immer unterwegs Leuten begegneten oder vereinbart haben, Gleichgesinnte in irgendwelchen Rallies zu treffen, sind wir eigentlich vorher nie mit anderen Fahrern zusammen gereist. Wir waren beide neugierig und etwas besorgt, ob wir zurecht kommen mit den Gewohnheiten, Meinungen und Bedürfnissen anderer, weil wir immer das gemacht haben, wo und wann es uns gepasst hat.

Wahrscheinlich brauche ich nicht zu erwähnen, dass wir heftigen Regen auf dem Weg nach Plymouth begegneten. Schlechtes Wetter hat sich zu einem konstanten Merkmal von unseren Reisen entwickelt. Bevor wir wegfuhren haben wir Phil und Rob gewarnt, über die Konsequenzen, die das Reisen mit uns bringt, und haben im Spaß gesagt, dass es wahrscheinlich auch im trockenen Marokko regnen werde.

Um 19:45 trafen wir bei Phil ein und hatten gleich den ersten Vorgeschmack, was es bedeutet, mit anderen zu reisen: Das Motorrad war nicht beladen und Phil hatte noch nicht mal gepackt. Fairerweise muss ich sagen, dass er erst vor ein paar Stunden von einem Wochenende mit seinen Kindern zurück war, aber seine “Unpünktlichkeit” war eine neue Erfahrung für Sonia und mich. Wir versuchen, soweit es geht, alles zu planen. Damit wollen wir die Möglichkeit, das irgend etwas schief geht oder vergessen wird, auf ein Minimum reduzieren.

Phil arbeitet hier etwas anders als wir. Die gute Seite davon war, dass ich Zeit hatte, Phil’s Garage zu erkunden. Eine unglaubliche Fundgrube! Ich war sehr interessiert and zwei alten Lederjacken, die dort herumlagen. In den 70ern und 80ern hat Phil scheinbar einige Rallies besucht, bei denen ich auch zu Gast war. Komischerweise kann ich mich nicht erinnern, ihn gesehen zu haben...

Mit Sonias Hilfe war Phil schnell fertig und um 21:45 waren wir schon unterwegs, und kurze Zeit später schon auf dem Boot. Nachdem ich die Daytona fest gemacht und eine Kleinigkeit gegessen habe, war ich mehr als fertig für die Koje.

Tag 2 – Fahren durch Frankreich

Die Fähre von Plymouth nach Rostoff legt kurz nach 7:00 Uhr an, sodass wir bald raus vom Hafen und in südöstlicher Richtung nach Rennes fuhren.

Hier entdeckten wir den zweiten Unterschied gegenüber dem Alleinfahren: Phil’s Reisegeschwindigkeit auf dem Trike war so um 20 – 30 MPH langsamer als unsere auf der 955i. Dazu kam, dass die Reichweite vom Trike etwa 50 Meilen unter unserem lag, sodass es uns am Anfang etwas schwer fiel, an die vielen Stops und niedrigere Geschwindigkeit zu gewöhnen. Nach einigen Stunden aber konnte ich mir diese Routine aneignen und wir fuhren entspannt weiter Richtung Süden.

Ab Rennes fuhren wir direkt

Phil bei einer Pause

nach Nantes und weiter nach Noit.

Das Fahren hinter Phil's Trike hatte auch eine andere Wirkung auf mich. Das Auspuffgeräusch (bitte merken, dass ich das Wort "Schalldämpfer" nirgends erwähne) erinnerte mich in irgend einer Weise an den Düsenmotor der deutsche V1 und das hinterher fahren, Meile um Meile, war fast hypnotisierend. Ich musste alle zeitlang runter vom Gas und nach einigen Minuten wieder aufholen, um dieser Wirkung zu entgehen!!

Als wir uns Bordeaux näherten, war der Berufsverkehr im vollen Gange und mir tat Phil schon etwas leid, wie er die Umgehungsstrasse bewältigte, zwischen einer Horde verrückter Franzosen auf dem Weg nach Hause.

Ab Bordeaux fuhren wir kleine Seitenstrassen (kleine unbeleuchtete Seitenstrassen) bis Richard's Haus, was das Vorwärtskommen etwas umständlich machte. Auch wenn wir eine detaillierte Wegbeschreibung hatten, als wir seine Ortschaft erreichten, hat uns der Mut verlassen und wir riefen ihn an. Minuten später tauchte er und Rob Lyttleton im Van auf, wir folgten dem Auto die letzten paar Meilen bis zum Haus.

Wieder einmal, bin ich mir nicht so sicher, wer hier wen "eingeladen" hat, es wurde irgendwie Teil der Planung, dass wir auf dem Weg durch Frankreich bei Richard übernachten. Er hat uns königlich bewirtet, in dem er ein hervorragendes Essen vorbereitete, das wir alle sehr genossen. Es war weit nach Mitternacht, bevor wir uns gute Nacht wünschten und in unsere Betten stiegen.

Im Laufe des Abends erwähnte Rob, dass er die Kupplung abmontieren musste, weil die Welle Probleme machte. Nach der Reparatur verlor die Maschine viel Öl. Der Plan (so war er wenigstens kurz vor Mitternacht) lautete einfach weiterfahren und schauen wie die Maschine reagiert.

Tag 3 – Ab nach Spanien

Morges wachte ich von Geräuschen herumgeschobener Motorräder in Richards Werkstatt (unter unserem Schlafzimmer) auf. Ich eilte nach unten, wo Rob eifrig seine Maschine auseinander schraubte. Offensichtlich wurde der Plan über Nacht geändert...

Er hatte beschlossen, dass der Ölverlust doch zu hoch war, um ihn einfach zu ignorieren und die Ursache musste erforscht werden. Sinnvoll war es schon, diese Arbeit lieber in Richard's gut ausgestatteter Werkstatt zu erledigen als am Rand einer marrokanischen Straße. Der Plan war jetzt, dass Rob und Richard versuchen, die Panne zu beheben und dann würde uns Rob später am Tag einholen. Wir verliessen Rob und einen immer größer werdenden Haufen abgebauter Teile um 10:00 Uhr, tankten voll im Dorf und machten uns auf die Straße nach Süden, die uns direkt nach Spanien bringen sollte.

Nach ca. 200 Meilen, beim zweiten Tankstop, erhielten wir eine SMS von Rob: Das Motorrad war fertig und er mache sich sofort auf den Weg. Die „Aufholjagd" hatte begonnen. Bei jedem Stop haben wir gegenseitig unsere Positionen aktualisiert.

Am frühen Nachmittag erreichten wir Spanien und als erstes fiel uns der Spritpreis auf: Nur EUR 1,05!! Bis jetzt hatten wir zu Hause und in Frankreich, durchschnittlich

Fortsetzung auf Seite 16

Kurz vor der Abfahrt beschliesst Rob, doch den Primärantrieb auseinander zu nehmen.

Fortsetzung von Seite 15

Die „Wild Hogs“

EUR 1,35 bezahlt. Dies zeigt, wie die Steuer auf den Preis wirken kann. Ich meine, dieses hat weniger mit dem „echten“ Marktpreis vom Benzin zu tun, sondern eher damit, was der „normale“ Bürger bezahlen kann. Wenn das nicht der Fall ist, warum ist Sprit in den „weniger zivilisierten“ Ländern billiger als in unserer modernen westliche Welt? Ähnliches haben wir bemerkt, als wir die baltischen Staaten bereisten. Je weiter wir nach Osten vordrangen, um so billiger wurde der Sprit. Also, man kann sich schon darüber aufregen.

Nach weiteren 100 Meilen, nahe Burgos, hatte uns Rob fast eingeholt, gerade dann, als wir es geschafft haben, uns von Phil zu trennen. Wir hielten an, damit Sonia ihr Regenkombi anziehen konnte. Das war notwendig, bedingt durch den strömenden Regen, der uns die letzten paar Meilen begleitet hat. Es schien eine gute Idee zu sein, dass Phil weiterfuhr, und wir ihn aufholen würden. Nur, er hat vergessen uns zu sagen, dass wir eine wichtige Kreuzung ansteuerten und die Richtung, der er folgen wollte. Es war eine 50/50 Entscheidung, und natürlich trafen wir die Falsche. Eine halbe Stunde lang haben wir telefoniert und uns Nachrichten geschickt, bis wir vereinbarten, dass Phil stehen bleiben sollte und Rob und wir ihn dort treffen. Bis dahin hatte der Regen aufgehört, aber wir waren alle etwas feucht.

Diese Nacht haben wir in einer Gaststätte etwas nördlich von Salamanca verbracht. Bis dahin waren wir fast 2.000 Km von zuhause entfernt.

(Der Bericht wurde direkt vom Englischen sinngemäß übersetzt, spiegelt aber nicht unbedingt die Meinung des Übersetzers und der TMOC-News Redaktion)

Fortsetzung folgt in der NEWS 36.

Motorcycles
TRIUMPH
Owners Club
BELGIUM
TOMCC-Belgium
with support of Brewery MALHEUR
T-Days at the Farm
@ Mere (E40 exit n°18 Erpe-Mere, Schoolstraat)
13
June 2008
14
15
More info & details: 0032 486830082 or www.tomcc.be
Low budget WE: 60€ all in / 1 beer = 1 €
*** BRITISH BIKES & PRE-BOOKED ***
! ONLY !

Zu Besuch bei B.M.C.

BRITISH MOTOR CYCLES

Lord-Schatzbewahrer hinter der Theke höchstpersönlich: Achim Ertl

Für mein neustes Projekt, das „Rennerle“ verschlug es mich letztlich wieder mal zu unserem Mitglied und Sponsor Achim Ertl, besser bekannt auch als BMC. Ende letzten Jahres ist er mit Sack und Pack aus seinem alten Stammsitz von mir aus gesehen 20 km weiter nach Südwesten gezogen, um dort sein neues Domizil zu eröffnen. Schon Mitte letzten Jahres hatte Achim davon erzählt, dass er sich was Eigenes an Land gezogen hat, und ich war gespannt, wie er dieses nun gestalten würde.

Da ich zufälligerweise meinen Foto dabei hatte, war der Entschluss schnell gefasst, die Eindrücke in Wort und Bild zu fassen und gleichzeitig etwas Licht in die Historie von Achims Laden zu bringen.

1981, als sich das Werk in Meriden nur noch mühsam über Wasser halten konnte, fing alles an. Mit einem Kumpel eröffnete er eine Werkstatt in Linkenheim/ Hochstetten für Motorräder der Marken Triumph und Harley Davidson, das wollte er erst gar nicht erzählen, und war fortan offizielle Vertragswerkstatt von Triumph.

Schon 1985 wechselte er die Rheinseite und eröffnete nun allein eine Werkstatt in Winden bei Bad Bergzabern. Nachdem 1983 die Tore in Meriden endgültig geschlossen worden waren, baute fortan Harris im Auftrag von John Bloor die Bonneville und Lohrig & Kölle besorgte den Import der Maschinen nach Deutschland. Von 1985-1988 kümmerte sich Achim als offizieller Vertragshändler um den Vertrieb und die Wartung der so genannten Harris-Triumphs. Von diesen wollen viele heute nichts wissen und verteufeln sie als englisch/italienischen Gemischtwarenladen: Bremsen von Brembo, Gabeln von Paioli, Veglia Instrumente und Hebeleien von Magura. Tatsächlich aber funktionierten diese damals erstaunlich gut, oftmals besser als ihre Vorgänger aus den 70igern und bildeten eine attraktive Alternative zur japanischen Konkurrenz.

1987 wechselte er den Laden nach Minderslachen, um dann in 1990 für einen etwas längeren Zeitraum seinen Sitz in Godramstein in einem alten großen Backsteingebäude aufzuschlagen. Dort ansässig war damals auch ein Ducatihändler und da wundert es einen nicht, dass irgendwann die Idee reifte, in der Abgeschiedenheit des Pfälzer Waldes Beschleunigungsrennen für 2 Zylindermaschinen auf einer nahe gelegenen geraden Strecke auszutragen – natürlich nicht offiziell. Selbst kenne ich die Rennen nur vom Hörensagen, für die „Älteren“ im Club ist das sicher nichts Neues bzw. sind vielleicht sogar dort mitgefahren. Da ab 1988 der Nachschub an Harris-Maschinen versiegte, der Bedarf nach Gebrauchsmotorrädern englischer Abstammung (Oldtimer waren das damals noch keine) nach wie vor bestand, startete er nun seine ersten Amerika Touren, um von dort OIF-Modelle zu importieren. Durch den günstigen Dollarkurs

„Projekt Metisse“ (zu verkaufen)

und die große Nachfrage in Deutschland war damit ein gutes Geschäft zu machen. Kein Wunder, wenn man sich z.B. Suzukis dieser Zeit mit ihren an Brotkästen erinnernde Tanks anschaut. Als der Dollar immer teurer wurde und die Preise in USA so langsam anzogen, endete bei Achim in 1991 auch diese Phase. Importiert wurde fortan nur noch nach Kundenwunsch und dann auch meistens nur aus England. Anfang bis Mitte der 90er lag die Ersatzteilfertigung in England danieder und man zehrte von dem, was weltweit noch auf Lager lag. Sowohl für Kunde als auch Händler war das eine ziemlich unerfreuliche Zeit, da es fast ein Glücksspiel war, wenn man das gewünschte Ersatzteil erwerben konnte. So gab es damals z.B. Kupplungskörbe bis zum Abwinken, um die Fertigung der allzu verschleißfreudigen Center kümmerte sich aber keiner. Es war daher nahe liegend, die ersten Teilefertigungen (Stößelrohre) in Deutschland und Italien zu beginnen.

Meine erste Triumph, eine TR6C, Modelljahr. 72, kaufte ich 1995 bei/über Achim (so genau ist das heute nicht mehr zu definieren). Das war kurz nachdem er seinen Sitz nach Ramberg verlegt hatte und im Gegensatz zu früher nun auch an der Arbeitsstätte wohnte. 2001 startete dann unter dem Markennamen Sparx die erste Fertigung von Elektrikkomponenten in China (Lichtmaschinen, Rotoren, Regler). Zuvor hatte Achim sich mit dem Engländer Andy Gregory zusammen getan, der sich schon vorher die Namensrechte für Tri-Cor gesichert hatte. Manche kennen Andy vielleicht noch unter dem Namen „Rare spares“, als er auf Märkten in England seine Teile aus einem Gemüsewagen heraus, hinter einer Theke verschanzt unter die Leute brachte. Schon damals hatten die beiden den riesigen Markt in USA im Visier, da konnten die Rechte an dem alten, in den USA etablierten Namen nur helfen. Die Firma Rare Spares existiert heute nicht mehr. Stattdessen gehen ca. 70% der Fertigungen von Tri-Cor in den Großhandel bzw. Export nach USA. Den Rest vertreiben die beiden selbst im Einzelhandel. Und das mit wachsendem Erfolg und immer mehr Produkten. Fast jedes Mal, wenn ich bei Achim vorbei schaue, bin ich gespannt, was die beiden wieder neues aufgelegt haben. Waren es am Anfang nur die Elektrikkomponenten, sind in den letzten Jahren immer mehr „mechanische“ Teile dazu gekommen. Das sind um nur einige zu nennen Seitendeckel der 750er OIF-Modelle, Bremstrommelabdeckungen für verschiedene 650er aus den 60zigern usw. So war ich doch baff erstaunt, als ich bei meinem letzten Besuch nach neuen Produkten fragte und er aus dem Regal einen Kickstarter der T160 zog, nach dem ich schon einige Zeit für mein Rennerle fahnde. Mir blieb an diesem Tag nichts anderes übrig, meinen Rücken nicht nur mit einer Kurbelwelle, sondern auch noch mit diesem Kickstarter zu belasten und den Heimweg anzutreten.

TR6T (Thunderbird) von George und CCM von Steffen in der Werkstatt

Das umfangreiche Schatzlager (Anruf genügt)

Es bleibt zu hoffen, dass den beiden die Puste nicht ausgeht und noch weitere Teile, die mittlerweile selten sind, wieder auflegen und solche, die schon seit Jahren in mieser Qualität gefertigt werden, durch bessere zu ersetzten. Viel Glück!

Euer Michael

BUCHTIPPS

Triumph Motorcycle Restoration

ein neues Buch von Timothy Remus und Garry Chitwood)

Wenn einer ein Buch schreibt, und es wird ein dickes Buch, spricht man gerne von einem Wälzer oder von einem Schinken. In merry old England ist manchmal der Name Programm. Gerade in unserer Szene hat sich ein Autor über Jahrzehnte einen Namen gemacht; es ist Roy Bacon, sozusagen der „König der Schinken“ im wahrsten Sinne des Wortes! Mit seinem „Triumph Twin Restoration“ hat er eine Fülle von Daten über meine Hausmarke zusammengetragen, einschließlich Listen über Farbgebungen und Detailfotos. Leider haben letztere, wie auch in den meisten anderen Bacon-Schinken, einen erheblichen Nachteil: sie sind nur in schwarz-weiß gehalten...

Natürlich gibt's zu dem Buch, das ich gleich kurz vorstelle, auch eine kleine Geschichte.

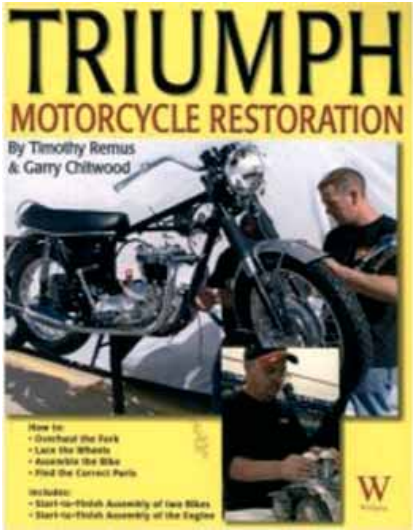
Diese beginnt in der Dreizylinder-Szene (von Meriden) und in einem weiteren Buch. Mick Duckworth (was nichts anderes als „Enten-Wert“ bedeutet) hat ebenfalls eine vollständige Geschichte über Triumph Trident (also u.a. T150, 160 und Hurricane) zusammengestellt, in dem es außer der langjährigen Entwicklung auch um die glorreichen Jahre der Production Racer geht. Dabei eine Liste der „überlebenden“ Renner und deren Besitzer. Diese Liste sieht folgendermaßen aus:

Schaut auf den Namen, den ich eingekringelt habe. Mitch Klempf... Ich musste zweimal hinschauen und konnte mir ein gewisses Grinsen nicht verkneifen. Da heißt jemand fast so wie ich, sitzt irgendwo in den USA und besitzt einen dieser heißbegehrten Racer. Oder ... nein, ich checkte 3 Dinge:

Surviving works machines

A number of factory racing triples have survived, and some are on public display in museums. A small number have remained in near original condition, but others have been modified, had engine changes or been cosmetically restored. The whereabouts of the following were known at the time of publication.

Bike	*Owner / Location*
1970 Aldana BSA	Willi's Motor Museum, Daytona Beach USA
1970 Hailwood BSA	Pierre Sola, France
1970 Triumph (believed ex-Nixon)	Jim Cotherman, USA
1970 Rice Trackmaster BSA	Bill Milburn, USA
1970 Rice Daytona BSA	converted for road use, USA
1971 Triumph *Bol d'Or* winner	National Motorcycle Museum UK, owner Les Williams
1971 Tait Triumph F750	NMM, owner Mick Hemmings, UK
1971 Romero Triumph F750	Mark Earl, UK
1971 Mann BSA (US frame)	Robert Iannucci USA
1971 Jefferies Triumph F750	Bob Bailey, USA
1971 Smart Triumph F750	Paul Smart
1971 Cooper BSA F750	NMM, UK
1971 US-spec Triumph F750	Mitch Klempf, USA
1971 Pickrell/Hailwood BSA	Les Williams UK
1972 Jefferies Triumph F750	Mel Farrar UK
1973 works-type BSA 870cc	Steve Brown, UK
1970–5 Triumph production No2.	NMM, UK, Les Williams (Slippery Sam)
1970 Triumph production No3	NMM, UK
1970 Steenson BSA production	anonymous, UK
1970 Heath BSA production	Peter Bates, UK
1976 George/Tait Triumph production	Mick Page, UK (Son of Sam)



erstens, meine Krankenakte. Nein, ich hab' keine Hallu's. Zweitens, das Buch. Ja, da steht ein „L" im Namen. Drittens, meine Werkstatt. Ja, da steht eine T150, aber keine F750... Zweifel ausgeschlossen. Ich stellte mir einen alten Sammlerzausel vor, der bei den Beezumph-Treffen mal eine zittrige Ehrenrunde auf dem Brüller dreht... und gut war für ein paar Jährchen.

Neulich wollte ich mal schauen, ob es vielleicht was Neues auf dem Buch-Sektor gibt, und siehe da (Titel): Timothy Remus, der auch an diversen Triumph-Kalendern mitgewirkt hat, hat mit Garry Chitwood einen Restoration Guide auf den Markt gebracht. „Für 23 Euro kann man sicher nichts falsch machen" dachte ich und klickte zum Kauf (momentan kostet es gar nur 21 Euro – Stand 12.5.08).

Ein paar Tage später dann ein Einschlag im Briefkasten – das Buch ist da ! Ich nehme den gelben Einband zur Hand, schlage einfach mittendrin auf – und traue meinen Augen kaum. Ein Foto mit einem Menschen und einem Triumph-Renner drauf, darunter ... ach, lest es doch selbst !

Demnach ist Mitch Klempf ein ziemlich bekannter und angesehener Händler in Amerika, und den Racer hat er damals selbst geritten. Das Buch selbst befasst sich mehr mit der Restauration eines End-60-er T120-Modells, aber – aufgemerkt – es ist ein Kapitel mit allen 650-er Modellen nach Produktionsjahren in den jeweiligen Lackierungen abgebildet. Und – alle wichtigen Bilder von der Restauration und die der Modelle sind in Farbe! Auch werden Alternativen zu nicht mehr erhältlichen Ersatzteilen aufgezeigt, z.B. Sparx (gibt's bei Achim, nebenbei bemerkt).

Deshalb möchte ich auf dieses Buch mal hinweisen und wünsche Euch eine schöne Saison.
Mitch
(ohne das „L" im Nachnamen :o))

Mitch Klempf mit Rob North Triple

Tridays „Newchurch“ 29.06.-01.07.2007

Es ist nun fast ein ganzes Jahr vergangen seit ein paar „aktive“ Mitglieder des TMOC und des RAT-Packs Baldauf mit ihren Bikes nach Östereich zu den Tridays Neukirchen am Großvenediger aufbrachen.

Über diese riesige Veranstaltung, wo ein ganzer Ort Namens Neukirchen an diesem Wochende zu britisch „Newchurch“ getauft wurde mag man geteilter Meinung sein. Für mich war es letztes Jahr aber ein willkommener Anlaß endlich mal wieder über Alpenpässe zu „wedeln“, mit meinen Freunden vom TMOC unterwegs zu sein und die fantastische Landschaft der Berge zu genießen. Natürlich hatten wir auch jede Menge Spaß an der Party im ganzen Ort bei den Rockbands, Stuntshows und sonstigen Darbietungen zusammen mit hunderten von Fans und „Opfern“ unserer verhängnisvollen Marke.

Blick vom Zimmer unserer Herberge in „Newchurch“, alles vor Ort, perfekt!

Carsten mit Alois und seinem klassischem Triple vor dem „ACE“ im Zillertal

Sehr interessant war am zweiten Tag unser Besuch bei Alois, der direkt an der Hauptstraße im Zillertal ein Roadhouse im Stil des ACE-Cafes auf einer ehemaligen Tankstelle betreibt. Sehr hübsch hergerichtet, ein Abstecher zu ihm lohnt sich. Er ist stolzer Besitzer eines Metisse-Triples und passend dazu ein Fan des guten alten Britrocks der 70er. www.camc.at

Nach diesem Besuch machten wir uns auf den Weg zur Großglockner Hochalpenstraße, mittlerweile eine Maut von 19 Euro für Motorräder! Aber wenn wir schon mal da sind... die Strecke, das Wetter und die Aussicht war

Wer hält am längsten durch ...?

an diesem Tag einfach fantastisch! Ich hatte dies damals vor 28 Jahren auf dem Weg nach Jugoslawien mit meiner Yamaha XS 650 im Mai anders in Erinnerung: Ab ca. 2000 m ü Nn. Schneegestöber! Auch der Gletscher des Großglockner ist seitdem in erschreckender Weise abgetaut. Aber was haben eigentlich die ganzen Fahrrad-Spinner dort oben verloren?

Ich wollte eigentlich nur angehmes über die Tridays in „Newchurch“ berichten, es ist auch wirklich ganz nett, aber leider doch eine rein kommerzielle Veranstaltung und für uns als Club nicht unbedingt notwendig, nicht zuletzt wegen der hohen Standgebühren. Ja, wir hatten tatsächlich einen Infostand in Erwägung gezogen. Schade, die Raffgier der Veranstalter hat uns abgeschreckt. Wir sind nicht kommerziell und die Mitglieder betätigen sich ehrenamtlich, so wie ich und viele andere. Dieses Jahr finden die Tridays vom 27.-29.6. statt. ♣ Pete

oben: bei bestem Wetter auf der Großglockner Hochalpenstraße

links: ein schöner Oldtimer der Zillertalbahn

TRIUMPH BONNEVILLE (Steve Gibbons Band, UK - 1990)

Listen to me mama, I know what you need,
a ride on a motorbike, plenty of speed !
Looking for a sort of breed that won’t let you down?
Don’t look any further, best bike that’s been around.

There ain’t no final thrill, you ain’t live until
you climb aboard a Triumph Bonneville !

I can hear one coming hugging the ground,
hear the engine humming, what a beautyful sound !
She’s built like stallion, she kicks like a mule,
takes a lot of holding, she’s a genuine jewel.

There ain’t no final thrill, you ain’t live until
you climb aboard a Triumph Bonneville !

Climb aboard ... (guitar solo) ...

Float the carburettor, check up the crank,
polish up the chrome, fill up the tank,
pull on your leather, slide on the seat,
take her to ignition, oh what a treat !

There ain’t no final thrill, you ain’t live until
you climb aboard a Triumph Bonneville !

Let’s go ...

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C

of Sweden

Welcome

To the 31st

Britannia Rally

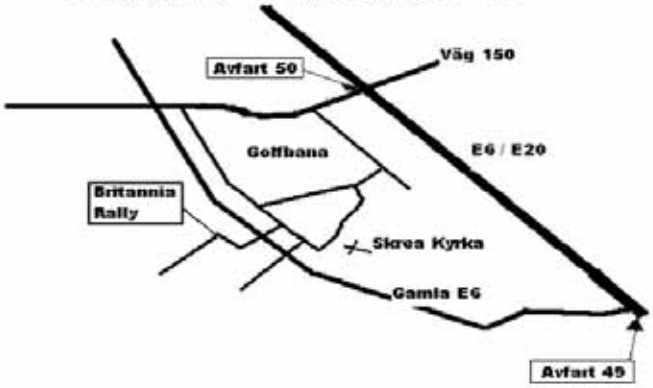
August 8-10 2008

Directions: Just south of Falkenberg on the Swedish west coast. Exit 49 (Heberg) on road E20. Follow the signs towards Falkenberg. Britannia Rally will be sign posted from the church in Skrea (Skrea kyrka)

Aktivities: Bike Show "Träffens Traja" to the best modified Triumph all categories. Traditional prizes for longest ride, best vintage bike etc.
Live Music Friday and Saturday.
Champagne Corner for the ladies Saturday night.
Bring your own Champagne
English breakfast (Sunday)

Information: The camp site will open Thursday evening for people coming early. Shower will be available within walking distance.

Contacts: Danne tfn. +46 346-962 09
Niklas tfn. +46 346-532 12



IV. Indian-Summer-Party

RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

R.A.T.-Pack-Baldauf

Wann:	12. – 14. September 2008 (Anreise 12.09.2008 ab 15.00 Uhr, Ende 14.09.2008 nach dem Frühstück)
Wo:	Weiler in der Ebene (das gehört zu Zülpich) am Sportplatz
Was gibt es:	Übernachtungsgelegenheit im eigenen Zelt Geführte Touren am Samstag Livemusic und DJ Verlosung zu Gunsten des Vereins der Autisten Köln/Bonn Essen und Trinken zu zivilen Preisen

Über eine Info wer kommt würden wir uns zwecks besserer Planung freuen.
Euer Kontakt: Hubert Dovern,
hdbh1@aol.com oder Tel.: 02223/905776

Wie findet ihr uns?
Die A 61 bis Ausfahrt Erftstadt / Zülpich.
Ab der Ausfahrt gibt dann Schilder mit „R.A.T.“.

Die Motorrad-Batterie

– die wohl am meisten stiefmütterlich behandelte Komponente

Jeder kennt das: Wer 10- oder 20-mal hintereinander sein Motorrad startet, merkt bereits, dass die Batterie erschöpft ist oder sie eine gewisse Müdigkeit zu erkennen gibt. Ist die Batterie zu schwach oder eventuell kaputt? Muss die Batterie nur nachgeladen werden oder sollte sie doch ausgetauscht werden? Reichen ein paar Kilometer Fahrstrecke, um sie wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen? Was ist die Ursache bzw. wie kann ich danach forschen?

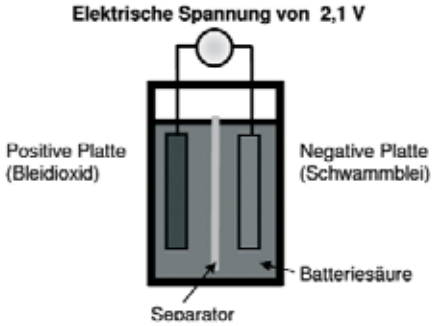
Durch den Einzug von elektronischen Bauteilen in sicherheitstechnisch relevante Komponenten hat die uneingeschränkte Funktionstüchtigkeit der Motorradbatterie zunehmend an Stellenwert gewonnen und wird auch in Zukunft noch verstärkt gewinnen – und zwar in Bezug auf die Verkehrssicherheit des gesamten Fahrzeugs. Diese Erkenntnis hat uns dazu veranlasst unter der Rubrik Tipps & Tricks/ A-Z zum Thema „Motorrad-Batterie“ Stellung zu nehmen. Deshalb finden Sie hier einige Zeilen mit sicherheitstechnischem Background zur Wartung und Pflege von Batterien, um somit einerseits unsachgemäßem Umgang vorzubeugen, anderseits aber auch für mehr Aufklärung und Verständnis für dieses sensible Bauteil unter den Motorradfahrerinnen und -fahrern zu sorgen. Denn auch Ihre Batterie bedarf einer intensiven Pflege, mit der Sie einen natürlichen Verschleiß gleichwohl nicht verhindern können. Erschwerend kommt hinzu, dass im Vergleich zum Auto speziell beim Motorrad die Batterien stärkeren Vibrationen und zum Teil auch höheren Temperaturen ausgesetzt sind. Zum Thema „Batterien“ gibt es eine Vielzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen. Wir möchten hier an dieser Stelle keine verwissenschaftlichte Abhandlung verfassen, sondern auf verständliche Art und Weise erklären, warum und worauf bei der Wartung und Pflege von Motorradbatterien zu achten ist. Motorradbatterien, allgemein Kraftfahrzeugbatterien, werden auch Starterbatterien genannt. Der Ursprung des Begriffes „Starterbatterie“ erklärt sich von selbst durch die Funktion der Batterie, den elektrischen Anlassermotor mit elektrischer Energie zu versorgen, um so den Verbrennungsmotor zu starten. Beim Startvorgang müssen daher kurzzeitig sehr hohe Ströme (Stromstärke, in der Einheit [A] Ampere) zum elektrischen Anlassermotor fließen und genau hierfür ist eine Starterbatterie konzipiert und ausgelegt. Starterbatterien sind somit nur für kurzzeitige Belastungen geeignet und nicht für kontinuierlich längerfristige Stromabgaben gedacht. Für diesen zyklischen Betrieb gibt es andere Batterietypen, so genannte Antriebs-Batterien, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

Heutzutage haben aber Starterbatterien nicht nur die Funktion den Anlasser zu betreiben, sondern sie müssen auch während einer normalen Fahrt den Ausgleich von Lastspitzen sicherstellen. Aber auch bei Motor- und somit Lichtmaschinenausfall, z.B. während des Ausrollens, müssen weitere notwendige elektrische Funktionen kurzzeitig, solange das Fahrzeug rollt, gewährleistet sein. Darüber hinaus sollte im Stillstand auch noch genügend Strom für das Standlicht oder auch die Warnblinklichtanlage zur Verfügung stehen. Wie man sieht, hat eine solche Batterie vielfältigste Aufgaben. Zusätzlich angebaute Zubehöre, wie etwa beheizte Sitze oder Griffe, Radio, Navigationssysteme oder auch Diebstahlsicherungen beanspruchen die Motorrad-Batterien heute stärker als früher. Speziell im Stand, wenn der Motor aus ist und somit die Lichtmaschine keinen Ladestrom erzeugt, nehmen diese zusätzlichen Stromverbraucher die erforderliche Energie zu 100% aus der Motorradbatterie. Aber auch im Stand, wenn der Motor nur mit Leerlaufdrehzahl läuft und die Lichtmaschine nur einen Bruchteil ihrer maximalen Ladeleistung liefert, wird – je nach momentanem Gesamtstromverbrauch – ein Teil oder auch die gesamte erforderliche Energie der Motorradbatterie entnommen. Wer dann auch noch häufig im Kurzstreckenbetrieb unterwegs ist, braucht sich nicht zu wundern bzw. sollte es besser wissen, dass die Batterie in ihrem Ladungszustand immer weiter abfällt, weil im Kurzstreckenbetrieb kein ausreichender Batterieladevorgang stattfinden kann. Einige Automobilhersteller begegnen diesem Missstand seit geraumer Zeit, indem sie in die Autos zwei unterschiedliche Batterietypen mit unterschiedlichen Stromkreisen einbauen. Zum Starten wird ausschließlich die Starterbatterie, für alle übrigen zyklischen Verbraucher eine Antriebsbatterie verwendet. Eine solche Anwendung ist wegen des Platzbedarfs im Motorrad und des zusätzlichen Gewichts schwierig zu realisieren, jedoch in der Zukunft in einigen Motorradtypen durchaus vorstellbar. Häufige Ursachen für die unsachgemäße Entladung der Starterbatterie können ständige Verbraucher wie z.B. Uhren oder Datenspeicher sein, aber auch ungewollte Kriechströme am Kraftrad sorgen für eine schleichende Entladung. Selbst wenn diese Ströme mit Stromstärken von wenigen Milli-Ampere [mA] nur gering sind, haben sie dennoch längerfristig große Auswirkungen auf den Ladezustand der Batterie. Eine einfache Messung mit einem Amperemeter gibt hierüber schnell Aufschluss.

Die Blei-Säure-Batterie: Seit der Erfindung der ersten wiederaufladbaren Batterie ab Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts wird die Technik nach dem Blei-Säure-Prinzip nach wie vor, jedoch mit wesentlich besseren und weiterentwickelten Komponenten, auch heute noch eingesetzt. Gemäß Definition nennt man eine nicht wiederaufladbare Batterie Primärbatterie, eine wiederaufladbare heißt Sekundärbatterie oder Akku-

mulator – kurz Akku. Ein Bleiakku, also ein Akkumulator nach dem Blei-Säure-Prinzip, so wie er in Krafträdern zum Einsatz kommt – wie natürlich auch all die anderen Akkumulatoren – ist bekanntlich ein Energiespeicher, der beim Laden elektrischen Strom „aufnehmen“, in Form von chemischer Energie speichern und bei Bedarf wieder als elektrische Energie abgeben kann. Hierzu wird Bleidioxid als positive Elektrode und poröses Schwammblei als negative Elektrode eingesetzt. Als Ionen-Leitmedium zwischen den Elektroden dient eine mit Wasser verdünnte Schwefelsäure. Sie bildet den Elektrolyten.

Aufbau der Batteriezelle des Bleiakkus:



Alle Bleiakkus haben eines gemeinsam, sie haben eine Nennspannung von 2 Volt je Zelle. Heutzutage haben alle Krafträder ein 12 Volt Bordnetz, ältere Varianten haben 6 Volt. Zukünftig werden aber wohl 24 oder 36 Volt-Bordnetze ihren Einzug halten, um dadurch bei gleicher Leistung geringere Stromstärken und somit dünnere Stromkabel verwenden zu können. Um die Bordnetzspannung von 12 Volt durch einen Bleiakku zu erreichen, werden 6 Zellen a 2 Volt Nennspannung elektrisch in Reihe geschaltet. Dies ist bei den preiswerten handelsüblichen Motorradbatterien an den 6 Verschlussstopfen zu erkennen, die je eine Kammer bzw. Zelle ver-schließen.

Der Aufbau: Zu unterscheiden sind Bleiakkus nach ihrem Aufbau. Und zwar gibt es – und das sind zur Zeit wahrscheinlich noch die meist verbreiteten Motorradbatterien – den konventionellen „Nass-Akku“, also den mit einem flüssigen Elektrolyt. Diese Akkus zählt man zu den wartungsarmen und geschlossenen Batterien, obwohl sie nicht auslaufsicher sind und daher nur stehend in das Fahrzeug eingebaut werden dürfen. Ein deutliches Indiz sind die sechs Verschlussstopfen und der seitliche Entlüftungsschlauch.

Bei diesen „offenen“ Akkus muss gelegentlich der Elektrolyt- bzw. Säurestand überprüft und ggf. – nachdem ein Verlust durch Verdunstung oder Gasentweichung entstanden ist – mit destilliertem Wasser aufgefüllt werden. Die geringen Anschaffungskosten sind die hauptsächlichen Vorteile dieses Akkutyps.

Eine Blei-Säure-Batterie, die als Vlies- oder Gel-Typ hergestellt wurde, nennt man wartungsfreie Batterie, da sie fest verschlossen und mit einem Sicherheitsventil (englisch VRLA = valve regulated lead acid = ventil-regulierte Blei-Säure Batterie) gegen Überdruck ausgerüstet ist. Wartungsfreie Batterien, auch als MF-Batterien (engl. Maintenance Free = wartungsfrei) gekennzeichnet, sind nach DIN insofern wartungsfrei, da während ihrer Betriebsdauer der Elektrolyt nicht nachgefüllt werden braucht. Spezielle „Gas-Umwandlungssysteme“ im Innern der Batterie verflüssigen entstandenes Gas, so dass der Elektrolytverlust deutlich gemindert wird.

Aber auch dieser Batterietyp bedarf einer intensiven Pflege, wodurch die Bezeichnung „wartungsfrei“ nicht ganz korrekt ist. Bei den VRLA-Batterien ist der Elektrolyt „festgelegt“, wodurch sie aus-laufsicher sind und in der Regel lageunabhängig eingebaut werden dürfen. Der sogenannte „Vlies-Akku“, der seinen Namen durch das im Inneren verwendete Mikroglasfaser-Vlies erhält, wird auch unter der Typen-bezeichnung AGM-Batterie (engl. Absorbent Glass Mat = absorbierende Glasfaser-Matte) vertrieben. Man kann sich dieses Glasfaservlies auch als saugfähiges Löschpapier vorstellen, das die Schwefelsäure aufsaugt, bindet und somit festlegt.

Als weitere VRLA-Batterie gibt es den sogenannten „Gel-Akku“. Diese Akkus besitzen einen eingedickten (gelierten) Elektrolyt. Das Gel wird durch Zugabe von Kieselsäure zur Schwefelsäure erzeugt. Gel-Akkus sind durch ihren Elektrolytüberschuss ebenfalls wartungsfrei, eignen sich eher für Tiefentladungen, haben die geringsten Probleme mit Säureschichtung und besitzen im Gegensatz zu allen anderen hier genannten Akkus die geringste Selbstentladung. Ursprünglich wurden Gel-Akkus als Antriebs- und nicht als Starterbatterie konzipiert. Jedoch findet man immer mehr Anbieter, die diese Technologie auch als „Starterpaket“ für den Kfz-Bereich anbieten, zumal der Startvorgang, neben all den anderen kontinuierlichen Verbrauchern (zyklische Verbraucher), nur noch die geringste Belastung für eine Batterie darstellt.

Nach wie vor haben AGM-Batterien im Vergleich zur Gel-Batterie ein zehn bis fünfzehn Prozent besseres Hochstromverhalten, welches für den Startvorgang entscheidend ist. Jedoch lässt sich bei richtiger Auslegung auch eine Gel-Batterie als kombinierte Starter- und Antriebsbatterie einsetzen. Ein weiterer Vorteil der Gel-Batterie ist, dass sie ihre Kaltstartleistung über die gesamte Lebensdauer konstant hält, während alle übrigen Batterietypen deutlich an Kaltstartleistung verlieren. Im Vergleich zu herkömmlichen Blei-Säure-Akkus haben VRLA-Batterien den höheren Anschaffungspreis, wobei der Gel-Typ etwas teurer ist als der AGM-Typ. Dieser Nachteil rechnet sich dennoch, wenn man die wesentlich bessere Verträglichkeit bei Vibrationen, die damit verbundene längere Lebensdauer und die einfachere Wartung (keine Überwachung des Elektrolyts und Nachfüllung erforderlich) berücksichtigt.

Die konventionelle Nass-Batterie

Wissenswertes: Grundsätzlich gilt: Die momentan mögliche Kapazität der Batterie und der momentane Ladezustand bestimmen den Gesamtzustand einer

Die AGM-Batterie

Batterie. Unter der Kapazität eines Akkus versteht man sein „Fassungsvermögen“. Lädt man z.B. einen völlig leeren Akku eine Stunde lang mit einem Strom von 5 Ampere [A], so hat er anschließend eine eingeladene Kapazität von 5 Ampere-Stunden [Ah]. Die gleiche Lademenge hätte aber auch der Akku, wenn man ihn 5 Stunden mit 1 Ampere laden würde. Grundsätzlich altert jeder Akku und verliert über die Jahre an Kapazität seiner vom Hersteller angegebenen Nennkapazität, auch wenn er nicht benutzt wird! Starterbatterien haben je nach Belastung und Pflege eine ungefähre Lebensdauer von 3 bis 5 Jahren. Nach Norm ist die Lebensdauer einer Starterbatterie bereits erreicht, wenn weniger als 80% der Nennkapazität zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus kann die Nennkapazität von Akkus durch falschen Gebrauch und falsche Wartung (häufiges Entladen bis 0%, Tiefentladen unter 0% oder Überladen) deutlich reduziert werden. Die Herstellerangaben der Nennkapazität beziehen sich immer auf +20° C Umgebungstemperatur und eine Entladezeit von 20 Stunden. Niedrigere Temperaturen verringern die verfügbare Kapazität, da temperaturbedingt eine Verlangsamung der elektrochemischen Reaktionen stattfindet. Ebenfalls kontraproduktiv kommt hinzu, dass bei niedrigen Temperaturen aufgrund der höheren mechanischen Reibung im Motor für einen Startvorgang deutlich größere Startströme benötigt werden, als bei höheren Temperaturen.

Besitzer von älteren Motorrädern, welche noch keinen elektronischen Regler (elektronisches Bauteil als Gleichrichter und Spannungsregler zwischen Lichtmaschine und Bordnetz) eingebaut haben, sollten wissen, dass im Winter trotz häufigen Motorradgebrauchs von Zeit zu Zeit mit einem externen Ladegerät nachgeladen werden sollte. Denn auch während der Fahrt, wenn die Lichtmaschine die Batterie auflädt, kann diese nicht mehr voll geladen und somit grundsätzlich immer nur ein unzureichender Ladezustand der Batterie erreicht werden. Der Grund hierfür liegt in der Tatsache, dass die optimale Ladespannung bei tieferen Temperaturen höher sein muss als bei höheren. Da aber die früher verwendeten Regler nicht temperaturkompensiert sondern mit einer fest vorgegebenen Spannung arbeiten, wird im Sommer gut, im Winter aber nur unzureichend geladen. Deshalb ist im Winter zusätzlich zur ohnehin schon abgesenkten Kapazität in der Regel auch noch ein geringerer Ladezustand festzustellen. Dies soweit zu älteren Reglern.

Werden Batterien – auch ohne angeschlossen Verbraucher – gelagert, so hat jede Batterie in Abhängigkeit vom Batterietyp und von der Lagertemperatur eine entsprechende Selbstentladung. Diese ist immer gegeben und wird durch Nebenreaktionen an den Elektroden und/oder durch innere oder äußere Kurzschlüsse hervorgerufen. Je nach Akkutyp, Umgebungstemperatur und Alter werden Selbstentladungen von 0,1 – 1% der Kapazität pro Tag (entspricht 3 - 30% pro Monat) erreicht. Bei niedrigeren Temperaturen ist die Selbstentladung geringer als bei hohen Temperaturen, wobei eine Temperaturerhöhung um 10° C ungefähr eine Verdoppelung der Selbstentladungsgeschwindigkeit bewirkt. Die Selbstentladung findet nicht konstant, sondern asymptotisch über der Zeit statt, d.h. dass die Selbstentladung zu Beginn der Lagerzeit wesentlich höher ist. Ebenso beeinflusst der Ladezustand, also die tatsächliche Kapazität zum Zeitpunkt des Lagerungsbeginns, das Ausmaß der Selbstentladung. Dies sind Gründe genug, seine voll aufgeladene Batterie über die Wintermonate an einem trockenen, aber kühlen (z.B. +10° C) Platz zu lagern. Schließen Sie von Zeit zu Zeit an einem temperierten Platz (z.B. +20° C) Ihr Ladegerät an die Batterie an, um so wieder 100% Kapazität laden zu können.

Zur Messtechnik: Zunächst muss ganz klar festgehalten werden, dass nur die Messung der Kapazität eine genaue Aussage über den Gesamtzustand einer Batterie gibt. Diese Messung lässt sich aber nur mit aufwendiger Messtechnik in Fachbetrieben feststellen. Alle übrigen Spannungsmessungen mit einem Voltmeter hängen von verschiedenen Faktoren ab, sind daher sehr ungenau und lassen nur Aussagen bei bekannten Vergleichswerten des gleichen Akkutyps und Herstellers zu! Deshalb muss hier der häufig verbreiteten Meinung, dass die Messung von z.B. 12,6 Volt nach einem Ladevorgang zu der Aussage führt – „der Akku ist ok“ – widersprochen werden. Selbst bei Akkus, die kaum noch Restkapazität haben, misst man nach einem Ladevorgang Leerlauf-spannungen von deutlich über 12 Volt. Zur Erinnerung soll hier nochmals verdeutlicht werden, dass nur der Ladezustand aber nicht die „momentan mögliche Kapazität“, also der Gesamtzustand einer Batterie, mit einem Voltmeter ermittelt werden kann. Eigentlich reicht es völlig aus, wenn Sie das Startverhalten oder aber auch das Verhalten bei eingeschaltetem Abblendlicht beobachten. Merken Sie hier z.B. sichtbares Aufhellen des Abblendlichtes während Sie aus der Leerlaufdrehzahl heraus erhöhtes Standgas geben oder dass trotz vorherigem Ladevorgang nur kurzzeitig genügend Energie von der Batterie zur Verfügung gestellt wird, so wird im Regelfall ein zeitlich naher Austausch der Batterie unumgänglich sein.

Der Vollständigkeit halber und nur für „Freaks“ sollen die folgenden Erläuterungen dienen. Den Ladezustand eines konventionellen Blei-Säure-Akkus kann man anhand eines Säureprüfers, der im Fachhandel zu bekommen ist, kontrollieren. Ist der Akku voll geladen, so misst man je nach Batteriehersteller eine Säuredichte von 1,26 bis 1,28 kg/l bei 20° C.

Die Gel-Batterie

Halbvoll geladene Akkus haben Säuredichten von ca. 1,20 kg/l, komplett entladene Akkus von ca. 1,10 kg/l. Dieser Test setzt jedoch voraus, dass die Batterie nicht direkt vorher geladen oder genutzt wurde. Aber nochmals, auch diese Messmethode sagt nichts über die verbleibende Kapazität des Akkus aus, sondern gibt nur Auskunft über den Ladezustand! Zwischen den Zellen sollte kein merklicher Unterschied (= 0,02 kg/l) in der Säuredichte zumessen sein, was ansonsten auf einen möglichen Defekt hindeuten würde. Ferner ist die „Säureschichtung“ ein bekanntes Problem bei Nass-Akkus. Auch hierauf sollte man achten. Eine andere – wenn auch sehr ungenaue – Möglichkeit den Ladezustand eines Akkus zu messen, ist die Ermittlung der Leerlaufspannung anhand eines Voltmeters. Aber auch hier gilt: Die Leerlaufspannung sagt nur etwas über den Ladezustand, nicht aber über die verbleibende Kapazität einer Batterie aus!

Als Tipp: Je mehr Zeit zwischen dem Lade- oder dem Entladevorgang und der Messung der Leerlaufspannung liegt, umso genauer ist die Aussagekraft der Messung hinsichtlich des Ladezustandes. Wichtig zu merken ist, dass der Zustand eines Akkus nicht durch die Messung der Leerlaufspannung, also ohne angeschlossene Verbraucher, zu ermitteln ist. Selbst bei Batterien, die fast keine Restkapazität mehr besitzen, sind Leerlaufspannungen von über 12 Volt zu messen. Wer den Zustand seiner Batterie genauer wissen möchte, kann hierzu seine Batterie in einer Servicestation überprüfen lassen.

Fazit: • Warten und pflegen Sie Ihre Batterie genau so häufig wie andere Komponenten. Schenken Sie auch Ihrer Batterie genügend Aufmerksamkeit.

• Beim Putzen der Batterie immer leicht angefeuchtete Baumwolltücher verwenden, um eine elektrostatische Aufladung der Batterie zu vermeiden!

• Achten Sie beim Einbau der Batterie darauf, dass die Batteriepole nicht korrodiert sind. Korrosion bewirkt eine Zunahme der Übergangswiderstände und verringert somit den möglichen Stromfluss. Gegebenenfalls Pole säubern und mit Polfett einfetten!

• Tragen Sie dafür Sorge, dass die Batteriepole und auch alle Kabelverbindungen am Motorrad gut gegen Feuchtigkeit isoliert sind, um so Kriechströme und ein unnötiges Entladen der Batterie zu vermeiden.

• Auch „absolut wartungsfreie“ Batterien benötigen eine gewisse Wartung. Die Angabe „wartungsfrei“ ist nur unter bestimmten Bedingungen, die oben bereits beschrieben wurden, korrekt.

• Vermeiden Sie ständige „Ruheverbraucher“, denn auch Stromstärken von wenigen Milli-Ampere können eine Starterbatterie im Laufe der Zeit empfindlich belasten.

• Tragen Sie dafür Sorge, dass Ihre Batterie immer zu 100% geladen ist. In der Regel schaffen Sie dies nur durch externes Laden mit einem geeigneten Ladegerät. Stets – also immer – für einen hohen Ladezustand sorgen. Nach Entladung oder Teilentladung müssen Blei-Akkus im Gegensatz zu anderen Akkus sofort wieder vollgeladen werden.

• Einbau-Steckdosen für Normstecker (z.B. Zigaretten-Anzünder) aus dem Fachhandel sind nützlich, wenn Sie immer wieder schnell ein externes Ladegerät anschließen möchten.

• Gerade bei Motorrädern ist die Batterie aus Gründen des Platzbedarfs und des Gewichts klein, aber – und dies muss hier in aller Deutlichkeit gesagt werden – ausreichend ausgelegt. Ihre Wartung und Pflege entscheidet über den Zustand der Batterie, womit Sie direkt auch Einfluss auf die Lebensdauer ausüben können.

• Um eine adäquate Lebensdauer von Starterbatterien zu erzielen, müssen folgende Faktoren berücksichtigt werden:

• Vermeidung von längeren Stillstandszeiten in tiefen Ladezuständen. Als Beispiel: Vermeidung von Überwinterung, ohne vorher die Batterie aufzuladen.

• Vermeidung von Tiefentladungen. Als Beispiel: Das Park- oder Abblendlicht solange brennen lassen, bis man glaubt, ein 6 Volt-Bordnetz zu besitzen (gedimmtes Licht).

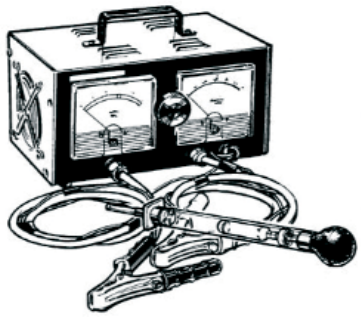
• Vermeidung von Überladen, Verwendung geeigneter Ladegeräte.

• Wird Ihr Kraftrad über die Wintermonate „eingemottet“, sollten Sie nach Möglichkeit die Batterie ausbauen, voll laden und an einem trockenen, aber kühlen (z.B. +10° C) Ort lagern. Schließen Sie von Zeit zu Zeit an einem temperierten Platz (z.B. +20° C) Ihr Ladegerät an die Batterie an, um so wieder 100% Kapazität laden zu können. Steht Ihr Fahrzeug in einer temperierten Umgebung mit Temperaturen wie zuvor genannt, so können Sie die Batterie auch in Ihrem Kraftrad belassen und dort regelmäßig warten. Vergewissern sie sich nur, dass keine zyklischen Verbraucher angeschlossen sind. Ansonsten sollten Sie zumindest die Batteriekabel abschrauben.

• Steht eine Batterie-Neuanschaffung ins Haus, erkundigen Sie sich vorher im Fachhandel, ob es alternativ zu Ihrer Batterie eine höherwertige Qualität geben könnte. Sie werden es im Laufe der Zeit danken. Jedoch passt nicht jede Batterie in Ihr Motorrad und zu Ihrem Regler, der für das ordnungsgemäße Laden der Batterie verantwortlich ist.

• Bevor Sie Ihre Batterie laden oder sich hierfür ein Ladegerät anschaffen, erkundigen Sie sich zuvor genau beim Fachhandel oder beim Hersteller, wie Ihre Batterie zu laden ist und welche Ladegeräte geeignet sind. Auch hier gibt es erhebliche Unterschiede in der Einstellungsmöglichkeit (Ladespannung, Ladeverfahren, Modus), bei der Anwendbarkeit (Batterie muss ausgebaut sein oder darf im Fahrzeug verbleiben) und natürlich im Preis.

Quelle: Institut für Zweiradsicherheit e.V. Essen. www.ifz.de

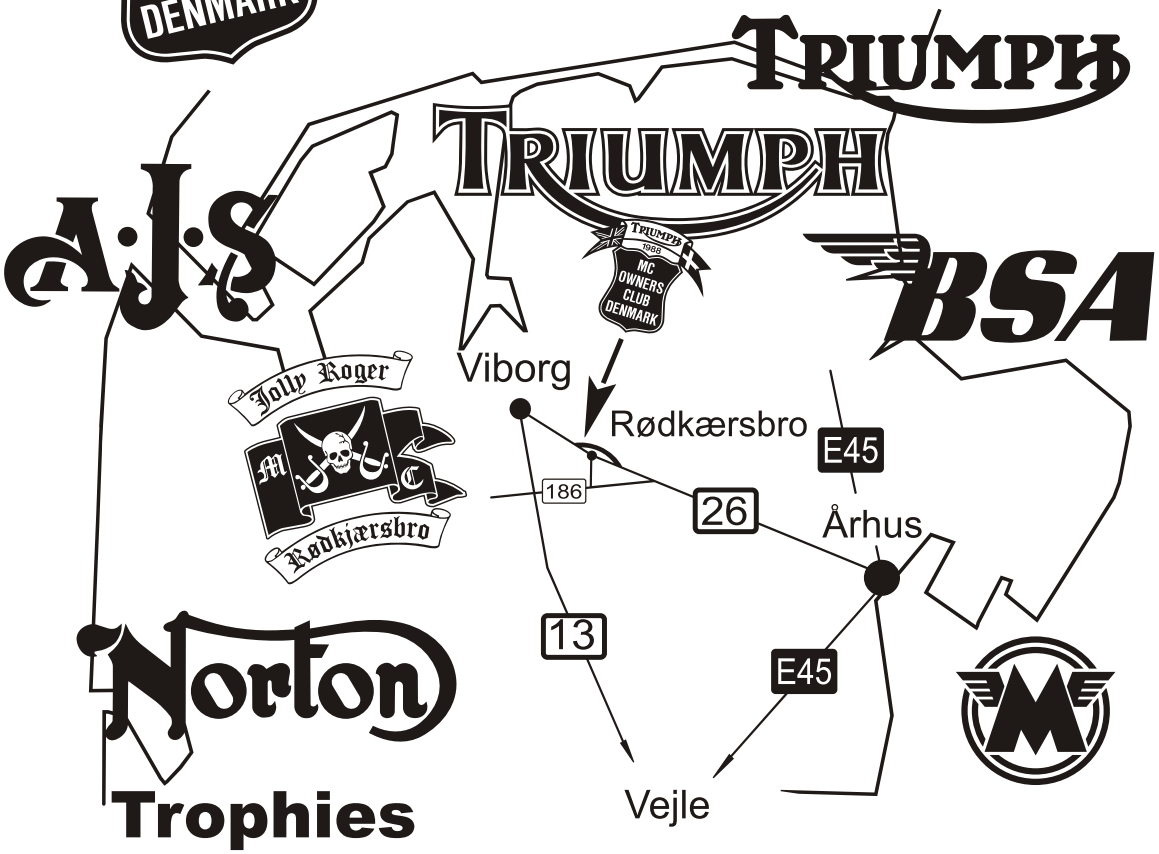


18th BRITANNIA RALLY

15-16-17 August 2008

Separate parking for <u>non</u> British Bikes

Camp/tent site at **"Jolly Roger"** Motorcycle Club
Nørrelanggade 40 DK-8840 Rødkærsbro
15 km SE of Viborg Phone +45 **86 65 92 47**
TOC DK: Palle Munk Phone +45 **86 65 91 28**
WATOC ILO: ***pallemunk@yahoo.dk***
Dan Christoffersen ***dantriumph@hotmail.com***



Trophies

Longest Distance Female - Longest Distance Male
Longest Distance Female DK - Longest Distance Male DK
Longest Distance on a Triumph before 1989
Finest Standard - Finest Special - Finest Triumph

Always the 3rd weekend in August

www.britanniarally.dk

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!

Vom Tretchopper zur Triumph

Von und mit Andreas „Penny“ Pfennig

Den Anfang zu finden ist meistens das Schwerste beim Schreiben aber wenn es dann läuft dann läuft es, genauso wie meine Nase zurzeit. Ich musste mir meinen Gewürzprüfer klempnern lassen um dem Waldsterben Einhalt zu gewähren und meinen Mitmenschen und mir ruhige und erholsame Nächte zu ermöglichen. Da man zwischen den einzelnen Arztterminen eh nur rumgammeln kann möchte ich die Gelegenheit nutzen mich und mein Bike vorzustellen.

Viel Spektakuläres gibt es über mich nicht zu berichten. Ich bin Erstzulassung 22.7.64, in Staaken (gehört jetzt wieder zu Berlin-Spandau) geboren und in Falkensee aufgewachsen. Falkensee liegt direkt an der ehemaligen Mauer. Wir Falkenseer konnten jedenfalls sagen, bei uns liegt der Westen im Osten. So kann ich mir bei Bedarf aussuchen wo ich herkomme. Bin ich nun Berliner oder nicht? Wessi oder Ossi? Ich bin für Nichtberliner aus den neuen deutschen Entwicklungsländern. In Falkensee ging ich 10 Jahre lang zur Schule und erlernte danach das Handwerk des Stuckateurs welches ich heute auch noch ausübe. Handwerk hat ja leider schon eine ganze Weile keinen goldnen Boden mehr aber man kommt über die Runden. Zum Glück habe ich eine Frau die ganz gut verdient. Wie heißt es so schön: “Hauptsache man ist gesund und die Frau hat Arbeit“. Meine Frau Antje kommt aus Schönwalde, Nachbargemeinde von Falkensee. 20 Jahre sind wir nun schon zusammen, seit 91 verheiratet und unser Sohn David wird auch immer größer und zählt 14 Lenze. Die ersten 4 Jahre unsere Ehe wohnten wir in Berlin-Neukölln. In Falkensee und umliegenden Ortschaften eine Wohnung zu finden war damals nicht machbar. Ungefähr 50-80 % der Immobilien Randberlins hatten westdeutsche Eigentümer. Da die Eigentumsverhältnisse erst endgültig geklärt werden mussten, ob es eventuell auch jüdische Vorbesitzer gab, bevor etwas vermietet oder verkauft werden konnte, konnten Jahre vergehen. Dort wo alles geklärt war, waren die Preise erstmal dementsprechend happig. Mitte der 90er beruhigte sich dann aber der Markt , als das Schicksal an unsere Neuköllner Altbautür klopfte. Das Häuschen in dem meine Schwiegereltern seit den 60ern wohnten und meine Frau groß geworden ist, wurde von den Alteigentümern zum Verkauf angeboten. Meine Schwiegereltern wollten nicht mehr auf ihre alten Tage, also packte ich die Gelegenheit beim Schopfe und wir kauften die Hütte. Nach 10 Jahren Umbau und Modernisierung so immer Stück für Stück wie es Geld und Zeit es erlaubten kann man jetzt auch Haus dazu sagen. Seit letztem Jahr stehen wir im Grundbuch auch an 1. Stelle, so dass man mehr Ressourcen fürs Hobby hat. Zeitmäßig geht es mir aber auch wie Mitch. Erst mal den Kalender mit Terminen vollhauen und dann kommt der Rotstift. Geldmäßig läuft es so, was ich nebenbei verdiene kann ich fürs Motorrad haben. Letztes Jahr lief es ganz gut, dementsprechend konnte ich meine „Black Betty“ aufrüsten. Lasst mich aber mit dem Anfang des Dilemmas beginnen und das ist schon 30 Jahre her. Mit 14 fiel mir ein westliches Druckerzeugnis in die Hände. Eine „Easy Riders“. Vollgestopft mit Höllenmaschienen wie ich sie mir nicht hätte vorstellen können. Glimmer und Metalliclacke, tonnenweise Chrom, Lenker aus gedrehtem Vierkant, kilometerlange Gabeln usw. usw. Für jemand der nur MZ und Jawa kannte der reinste Kulturschock. Ich war sofort infiziert und 2 Wochen später hatte mein Fahrrad einen Apfelwange und ne Isobare. Flammen aufgemalt und der Tretchopper war geboren. Mein Vater kam aus der Metall-

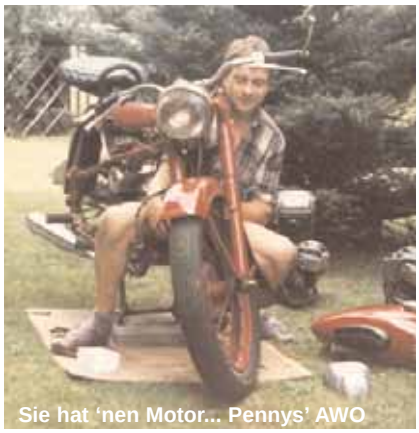
branche das war sehr hilfreich. Seit dem sind Motorräder das Salz in der Suppe meines Lebens. Das war zwar alles ziemlich unsozialistisch, aber das war meine Familie sowieso. Mein Halbbruder, Baujahr 61, ist Österreicher, meine Großväter hochdekorierte Offiziere in der Wehrmacht und meine Omas konnten die „Roten“ ganz und gar nicht leiden, das prägt. Meinem Bruder haben ich meinen andern Virus zu verdanken: Rockmusik! Damals schallte den ganzen Tag Uriah Heep, Deep Purple, Led Zeppelin, Black Sabbath und Co. durchs Haus und hinterließ bei mir bleibende Schäden. Hardrock und Motorradfahren gehört bei mir zusammen. Mit 16 machte ich dann meinen Motorradschein der bis zum 18. auf 150 ccm beschränkt war, ab dem 18. durfte man dann alles fahren was es auf 2 oder 3 Rädern gab oder nicht gab. Mein erster Hobel war eine MZ RT 125 für 150 Mark. Ein gebrauchtes Moped war drei mal so teuer. Im ersten Winter bekam das Teil gleich einen Choppertrimm. Hoher Lenker vom Mofa, Stufensitzbank, ein bisschen Chrom und Oma brachte mir zu Weihnachten eine Büchse Metallicblau aus Westberlin mit. Wer mich sah, schüttelte nur mit dem Kopf, das war mir aber wurst. Später, als sie dann auch mal westliche Motorradzeitschriften zusehen bekamen, fanden sie das alles nicht mehr so lustig. Dann kam eine MZ TS 150 dazu, die ich sportlicher machte. Die würde heute als Caferacer durchgehen. Einen flachen Magura-Lenker der irgendwie über Ungarn seinen Weg zu mir fand, Solohöckersitz, Seitenbleche selbstgedengelt, Blinker von irgendwelchen Autos und Oma spendierte zu Weihnachten ein schönes Weinrotmetallic. Und so ging es weiter, ein Motorrad gekauft, schick gemacht, gefahren und für gutes Geld verkauft and the next. Ich fuhr des weiteren MZ-TS 250, Jawa 350, MZ-BK 350 bis ich durch Zufall endlich an eine AWO herankam. Endlich einen Viertakter, die Harley des Ostens, zwar nicht so schnell wie eine MZ, aber dafür Bums und Sound. Anfang der 80er etablierte sich dann auch im Osten eine Bikerszene mit Clubs und Colours und Treffen inspiriert durch Westmagazine. Auch Ungarn war Treffpunkt zwischen Ost und West. Man sog gierig auf was diese westliche Subkultur uns zu bieten hatte. Ideales Mittel um gegen unser System anzustinken, anders sein, auf der Suche nach ein bisschen Freiheit zwischen Mauer und Stacheldraht. Ich fand in Falkensee 4 Gleichgesinnte und gründeten unseren AWO Club, die „Low Riders“. In unserer geregelten Mangelwirtschaft waren Clubs enorm wichtig. Der eine hatte da Beziehungen, der andere dort. So half man sich gegenseitig die alten Hirsche am Laufen zu halten und aufzubauen. Die Kameradschaft unter den AWO-Fahrern war einzigartig. Hatte einer eine Panne, auch wenn man ihn nie zuvor gesehen hatte, wurde nicht im Stich gelassen und man gab sein letztes Ersatzteil her, auch wenn man es vielleicht auf der Rücktour bitter bereute. Die Jahre vergingen und mehrere AWOs gingen durch meine Hände, teils gechoppt oder original aufgebaut. 1988 tauschte ich dann meine beiden AWOs, die ich seinerzeit hatte, gegen eine BMW-R 35. Sozuzagen die Indian des Ostens. Dann fiel die Mauer und alles wurde anders. Die Leute zerstreuten sich, man brauchte sich nicht mehr gegenseitig, die meisten Clubs lösten sich auf. Manche blieben ihren alten Bikes treu, etliche fahren jetzt Harley, andere wollten lieber einen Sportler, Tourer oder Enduro. Viele haben das Motorradfahren auch an den Nagel gehangen. Ich blieb bei einer Kawa 750 LTD und dem „Gelber Schal“ Motorradclub in Spandau hängen. Ein Jahr und 20.000 km später trennte ein Benz auf der A2 die Kawa und mich. Dank meinem Schutzengel war nur die Kawa Schrott. Ich hatte nicht einmal einen blauen Fleck. Um mein Motorrad hätt ich trotzdem heulen können, ich war grade mit dem Aufbau fertig und wir hatten so viel schöne Touren gemacht. Auf der Suche nach

...we are born, born to be wild !

Wer will auch mal auf den Titel der NEWS und in diese Rubrik? Ganz einfach: Zwei bis drei gute Bilder von eurem Motorbike, ein paar technische Daten oder eine kleine Geschichte dazu entweder per e-mail an tmocredaktion@aol.com oder per Post an: Peter Müller, TMOC-Redaktion Weddel 60, 34233 Fuldatal.

Memberbikes

einem neuen Motorrad verliebte ich mich in eine AME K-10 auf Basis einer Kawa Z-1000. Böses Teil, Traum aus jüngsten Jahren. Ich stellte aber fest, was toll aussieht, fährt sich nicht unbedingt toll. Da ich lieber längere Touren fahre als irgendwo vorm Cafe den


Sie hat 'nen Motor... Pennys' AWO

Dicken mache, trennten sich unsere Wege alsbald zu Gunsten einer Honda VF 750 C. Absolut bequemer Softchopper mit Kardan. Ihr hab ich die meisten meiner Pokale für die weiteste Anfahrt zu verdanken. Dänemark, Tschechei, Österreich und Frankreich bereisten wir. Doch nebenbei sparte ich für das, was 10 Jahre zuvor absolut unerreichbar gewesen wäre, eine Harley. Anfang der 90er verdiente ich in Berlin noch richtig gute Kohle und leistete mir das einzige mal in meinem Leben ein Neufahrzeug, eine Fat Boy. Doch dann kommt das, was meistens kommt: 94 mein Sohn, 95 das Haus. Kaum noch Zeit und Geld zum fahren, 97 der erste Bandscheibenvofall, 98 der zweite mit OP, 99 ein gebrochenes Bein. Durch die langen Krankenzeiten verlor ich meinen Job und musste wohl oder übel zu Gunsten unseres Hauses und meiner Gesundheit von meiner Maschine trennen. Es folgten vier schlimme Jahre ohne Motorrad. Jedes Wochenende wenn es schön war, sah und hörte ich die Biker in's Berliner Umland ausschwärmen, ich hätte kotzen können oder heulen oder irgendwas dazwischen. Was soll's, ich bekam meinen Rücken wieder in den Griff, fand wieder Arbeit und das Haus wurde auch langsam fertig. Eines Tages kam mein Nachbar an und machte mich mit einem Engländer bekannt, den er auf einer seiner Reisen kennen lernte. Der Beginn einer wundervollen Freundschaft. Motorräder und Hardrock, wir haben denselben Level. Er lud uns nach England ein und ich durfte dort alte und neue Bonnevilles probe fahren. Es war um mich geschehen, erst recht als dann noch eine Speedmaster sah. Jetzt musste ich nur noch das Geld zusammen bekommen. Mein Freund Rob sagte dazu, ich soll nur sagen was ich für eine Triumph ich möchte und wenn etwas Geld fehlt legt er es erstmal aus, für einen „Happy Penny" macht er das gerne. Na wenn, dann eine Speedmaster meinte ich, schwarz mit Flammen. 2 Wochen später rief er mich an: "Penny, your Bike is ready for you". Da ich nun nicht unbedingt im Winter von Wolverhampton nach Berlin fahren wollte musste ich mich noch bis April 2005 gedulden. Endlich war es soweit. Ich flog rüber und konnte endlich mein Schätzchen in die Arme nehmen. Wenn man etwas liebt, merkt man erst wenn es weg ist, wie sehr man es vermisst. Nach so langer Zeit endlich wieder auf der eigenen Maschine zu sitzen, da fehlen sogar mir Randberliner Großschnauze die Worte. Diese Woche in England zählt zu den besten meines Lebens. Es war auch noch Classicbikeshow in Stafford , der Himmel für jeden Engländerfan. Das National Motorcycle Museum musste ich mir nach dem Wiederaufbau auch noch mal ansehen und dann gibt es da noch das „ The Wheel" so eine Art Ace Cafe. Das Wetter war auch nicht typisch Englisch, einfach nur geil, da mit Rob und seinen Freunden umherfahren .Aber auch die schönste Zeit geht mal zu Ende und mein Freund begleitete mich zur Fähre nach Harwich. 24 Stunden später landete ich dann aufgeweicht in Schönwalde, das englische Wetter hatte freundlicher Weise in Cuxhaven auf mich gewartet.

Gekostet hat die Speedmaster 1,5 Jahre alt , 3000 Meilen auf der Uhr, 7000 Euro plus Lacksatz 450 Euro (kostet in Germany 800 oder so). Inklusive 1 Woche England mit Flug und Fähre, Scheinwerferglas, TÜV und Anmelden machte der Spaß 7900 Euro. Nach den ersten gemeinsamen 10.000 Meilen bereue ich den Kauf nicht eine Sekunde. Sie läuft wie ein Uhrwerk, kein Rost oder wassergefülltes Rücklicht wie bei meiner Harley oder undichte Kopfdichtung. Ich bin kein Freund von Kette einsprayen, wenn man lange Strecken fährt und das Wetter ist auch noch schiet, ist doch alles Käse. Deswegen war die erste Maßnahme ein Scottoiler, einfach genial das Teil. Der Tacho hat mal gesponnen, da bekam er sein Fett weg und das war auch schon die Mängelliste. Ansonsten tadellos. An der Optik habe ich etwas gear-

damals bei den Rockers im Osten ...

beitet. Der Lenker ist etwas gerader und breiter, von LSL, dazu Ochsenaugen von Hella, die Griffe von Polo und für den besseren Blick nach hinten Spiegel von MFW. Das Heck ist mittlerweile auch etwas kürzer. Cateye-Rücklicht und Bulletblinker sind von Louis. Mit dem Solositz, Flammenlack soll das Ganze sich an den Hot Rod Look anlehnen, deswegen auch der Auspuff mit Slashcut und auch die Bleche, wo vorher die Soziusfußrasten waren, bekamen von mir Scallopform. Die Donnertüten kommen aus dem Hause Raask und sind leider nicht ganz legal. Zu den inneren Werten muss ich sagen, der Motor ist gut. Aber irgendeiner in der Motorradpresse hat mal geschrieben der Name Speedmaster passt nicht, denn soviel Speed hat sie nicht. Das hab ich persönlich genommen und mir vorgenommen meiner Black Betty mehr Dampf und Speed zu verpassen. Mit freundlicher Unterstützung Rainer Schenks „Classicbike Raisch“ und „Morgalla und Tausch“(machen eigentlich Oldtimerrestauration aber auch Harleys und was sonst noch 2 Räder hat) trommeln nun Wisecokolben mit 904 ccm (original 790 ccm) im Herzen meiner Lady. Sie bekam einen größeren Luftfilterdeckel nebst K&N Luftfilter, das Sekundärluftsystem ist rausgeflogen und das Ritzel hat jetzt einen Zahn mehr. Noch bin ich beim Einfahren, aber sobald die Ergebnisse des Umbaus stehen werdet ihr es erfahren. Man merkt aber jetzt schon dass da mehr unterm Tank los ist. Da ich diese Maschine bestimmt noch eine Weile fahre hat sie auch schon allerhand Edelstahlschrauben bekommen und Stahlflexbremsleitungen stehen als nächstes auf dem Wunschzettel. Da ich nicht so der Chrompolierer bin soll auch noch dieses oder jenes schwarz werden (Gabel oder Räder oder beides). Ich mag ja auch sosehr den schwarzen Motor: ordentlich waschen, mit dem Lappen kurz rüber, Silikonspray und schön schwarz. So nun hab ich wohl genug über mich gelabert. Ich hoffe es war nicht zu langweilig und wenn doch dann Pech gehabt. Falls ihr zu irgendwas Fragen habt, immer her damit, vielleicht taugt es ja mal für einen Artikel wenn es mehrere interessiert oder einfach nur so. Sollte es euch mal nach Berlin verschlagen oder ihr wollt euch mal die Bundeshauptstadt anschauen, meldet euch bei mir. Ich freue mich immer über guten Besuch und habe auch Platz zum Übernachten. An alle die ich bis jetzt aus diesem Club kennen gelernt habe: ihr seid alle schwer in Ordnung und die, die ich noch nicht kenne bestimmt auch.

I`m proud to be a member of the TMOC Germany!

Schrott- und pannenfreie Fahrt wünscht euch Penny!

Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Ersatzteile!

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

Since 1976

GLM

BRITISH MOTOR CYCLES

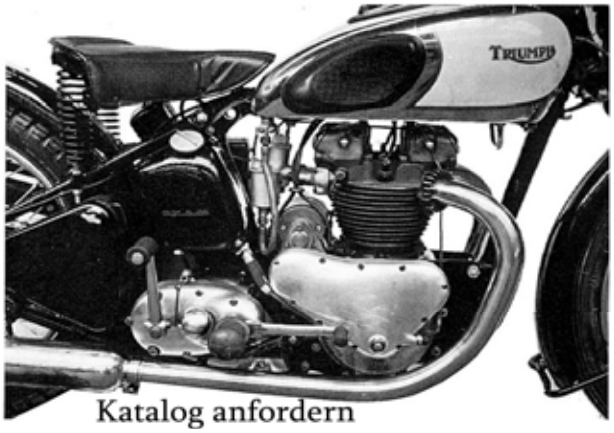
Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
E-Mail: info@glm-british-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

CLASSIC SD BIKES

TRIUMPH ♠ Norton ♥ BSA ♦

SOUTHERN DIVISION

Ersatzteilversand
Tegernseer Landstr22 81541 München
089-134452 info@southern-division.de



Katalog anfordern

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