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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

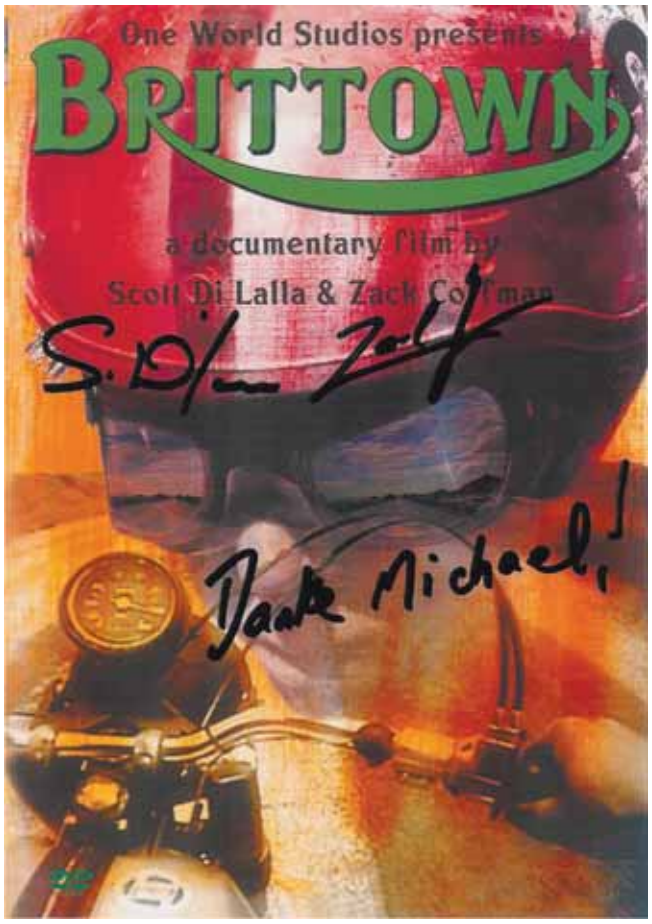
Heft 36
Oktober
November
Dezember
2008

Memberbikes

Helmut und seine Tiger 750

Wahlergebnis zur Satzungsänderung
So war unser Sommertreffen 2008
1908, der erste große Triumph
Tachos und Drehzahlmesser von 1964 bis 1985
Enladung zum Jahresabschlusstreffen in Volkers
Der TMOC fährt nach England zur Bonneville-Geburtstagsparty 2009

Just in by Michael Ochs



Am 30.6. fand in Speyer eine von 3 bundesweiten Aufführungen des neuen Films „Brittown“ statt. Die beiden Filmemacher Scott Di Lalla & Zack Coffman, Euch evtl. bekannt durch Ihren Vorgängerfilm „Choppertown“ (aber wer schaut sich schon einen Harley-Film an?), wählten zusammen mit der Zeitung „Custombike“ den Aufführungsort Speyer neben Hamburg und München aus, um dort selbst Ihren neuen Film vorzustellen. Die Einladung dazu erhielt ich von dem in der süddt. Motorradszene bekannten Horst Heiler einen Tag vor der Veranstaltung und nicht durch Lesen obigen Magazins!. Nach den einführenden Worten durch die beiden Autoren, startete gegen 21:00Uhr endlich der Film. Dieser handelt im Wesentlichen von „Meatball“, einer realen Person, die in Anaheim, CA (USA) einen Laden betreibt und englisches Eisen repariert. Daneben erhält der Zuschauer einen Einblick über seine Freizeitgestaltung und Seine Freunde, denen allen gemeinsamen die Liebe zu englischen Motorrädern tief ins Gesicht geschrieben ist. Leitfaden des Filmes ist die Restauration eines Unit-Motors, der am Ende des Films eingebaut und zum Leben erweckt wird. Der Film überzeugt durch gute Rock ´n Roll-Musik, viele sehens- und hörenswerte Motorräder (hauptsächlich Bobber) und die überzeugende Präsentation des Hobbys „Englische Motorräder“ mit Schwerpunkt auf der Marke Triumph. Wer danach dem Hobby nicht verfallen ist, dem kann auch nicht mehr geholfen werden.

Näheres auf der Seite www.brittown.com und einen Vorgeschmack in Form von Bildern auf unserer Internetseite www.tmoc.de unter Galerie_TMOC on Tour. Dort findet Ihr dann auch ein paar Bilder von der Veranstaltung. Aus der Nähe von Stuttgart war nämlich eine Gruppe von 8 Triumph-Fahrern, die meisten auf blitzsauber umgebauten und öldichten Triumphs, angereist. Und damit machten Sie mindestens genauso viel Werbung für unsere Marke wie der gezeigte Film. Weiter so Jungs!

Reifen von AVON

Wer klassische Reifen auf seiner Triumph fahren will, dem kann bei Avon teilweise noch geholfen werden. Avon wirbt damit, dass der Speedmaster und der Safety Mileage nach wie vor in alter Form aber mit neuer Gummimischung erhältlich sind. Die Reifen sind bis 180 km/h zugelassen und erfüllen somit die Ansprüche der meisten Triumphs (auch wenn mancher Besitzer meint, dass seine Triumph schneller läuft). Damit werden die meisten Reifengrößen abgedeckt, aber leider nicht alle. Die Größen 3,25x18 und 3,50x18 werden leider nicht mehr produziert, so dass Besitzer einer T100A (Speed Twin) von ´59 bis ´61, einer Thunderbird / T110 Anfang der 60er oder T100SS von ´61 bis ´70 in die Röhre schauen. Den Roadrunner gibt es nur noch in 2 Größen und der zumindest bis 2004 noch erhältliche Supreme (in 3,50x18 auf meiner Bonnie) ist anscheinend auch nicht mehr erhältlich. Die Luft wird somit immer dünner, da auch Metzler einen Reifen nach dem anderen aus dem Programm nimmt (hier gibt es nur noch ME11, 22, 77 und Block C). Die Fa. Heidenau nimmt sich dieser Lücken an, so dass zu hoffen bleibt, dass kein akuter Notstand ausbricht.

Speedmaster AM6 (front)

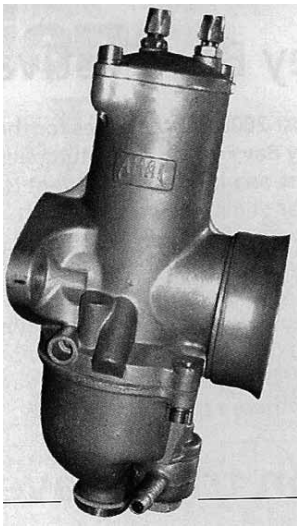
size	load/spd index	rec rim (in)	alt rim(in) min/max
3.25-17 TT	50S	2.15*	1.85* - 2.50
300-19 TT	54S	1.85*	1.60* - 2.15*
300-20 TT	50S	1.85*	1.60* - 2.15*
300-21 TT	57S	1.85*	1.60* - 2.15*
325-19 TT	54S	2.15*	1.85* - 2.50
350-19 TT	57S	2.15*	1.85* - 2.50

Safety Mileage MKII AM7 (rear)

size	load/spd index	rec rim (in)	alt rim(in) min/max
3.25-17 TT	50S	2.15*	1.85* - 2.50
350-19 TT	57S	2.15*	1.85* - 2.50
400-18 TT	64S	2.50	2.15* - 3.00
400-19 TT	65S	2.50	2.15* - 3.00
500-16 TT	69S	3.00D	3.00 - 3.50

Neue 900er

Die Fa. AMAL hat neue Formen für den MK1 Concentric hergestellt. Die neuen Vergaser werden nun mit austauschbarer Leerlaufdüse (Teilweise wurden die Dinger ohne verkauft), metall. Ablassschraube, metall. Benzinverteiler und einem metall. Ansaugtrichter verkauft. Das ganze Metall hat somit auch einen höheren Preis und kostet in England 111,5 Pfund, während die Serie 600 (22-26mm) nach wie vor 89 Pfund kostet. Ob die Dinger damit länger halten als früher ist fraglich. Sicher sind die neuen MK1-Vergaser auch bei unseren netten Sponsoren erhältlich.



Grusswort

Ist der Sommer schon rum ?

Angesichts des Wetters im August könnte man meinen, dass der Herbst kurz vor der Tür steht und die schönen Tage zum Motorrad fahren rum sind. Natürlich ist das nicht der Fall. Gerade bei Regen fühlen sich unsere Ladies pudelwohl und wenn es dem Untersatz gut geht, geht es den Fahrern bekanntlich auch gut.

Rum ist allerdings unser diesjähriges Sommertreffen. Ähnlich den vergangenen Jahren konnten wir das Niveau des Treffens erneut steigern, zumindest teilten diese Meinung alle an der Organisation beteiligten Personen. Dank unseres Mitgliedes Zens konnten wir mit dem gräflichen Jagdsitz im Odenwald einen prächtigen Veranstaltungsort für unser Treffen nutzen. Mit 2 voll ausgestatteten Häusern konnten wir unseren Gästen ausreichend Schlafplätze in Betten und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stellen. Und wer unbedingt im Zelt schlafen wollte, konnte sich rund um die beiden Häuser mit entsprechendem Abstand zu seinem Nachbarn häuslich einrichten. Auffallend ist, dass der Bedarf an Betten über die Jahre steigt und wir dieses Jahr sogar ein Pärchen abweisen mussten, weil leider kein Doppelzimmer mehr frei war. Ein Aspekt ist sicherlich unser Alter, das Durchschnittsalter zum Beispiel unserer englischen Gäste lag bei ca. 55 Jahren. Und wenn dann noch auf Ladies aus Meriden angereist wird, was prinzipiell zu begrüßen ist, kann natürlich auch nicht der gesamte Hausstand mitgenommen werden. Von daher ist es leicht verständlich, dass einem Bett gegenüber einem Zelt der Vorzug gegeben wird. Dieses Jahr waren außerdem so viele Frauen da, wie noch in keinem Jahr zuvor. Zwar waren ein paar Mädels auch ohne Männer angereist, die meisten kamen aber in Begleitung Ihres Partners. Auch dann ist es leicht verständlich, dass diese dann gerne ein Zimmer für sich alleine beanspruchen und nicht mit einer wilden Horde Männer teilen möchten. Viele davon waren Mitgliederfrauen, die ich zum ersten Mal gesehen und kennen gelernt habe. Auch das finde ich eine gute Entwicklung, da dies das Treffen „familiärer“ macht und das Zusammengehörigkeitsgefühl steigt. In Perfektion konnte ich dies letztes Jahr beim JamPot-Treffen des AJS und Matchless-Club erleben, bei dem wir den Eindruck hatten, dass eine riesige international verstreute Familie zusammen kommt. Ob unser Treffen sich in diese Richtung entwickeln wird, möchte ich nicht bestimmen. Allerdings bekam ich einige Rückmeldungen schon auf dem Treffen. Und da wurde mir gesagt, dass sich unser Treffen von den großen Veranstaltungen in Belgien und Holland dadurch abhebt, dass es noch eines der „guten alten Art“ ist, auf dem man Bekannte zum Quatschen trifft und sich ohne den durch eine Band beschallten Veranstaltungsort verlassen zu müssen unterhalten kann. Weiterhin wurden das deutsche Bier und die moderaten Preise gelobt und gewünscht, mehr regionale Spezialitäten verköstigen zu können.

Da im nächsten Jahr auch unser 10jähriges Bestehen im Rahmen des Sommertreffens gefeiert werden soll, gilt es auf die durchweg gelungene diesjährige Veranstaltung noch eines darauf zu setzen. Ob uns dies gelingt bleibt abzuwarten, zumindest gute Ideen - ich will hier noch nichts verraten – liegen vor und vermutlich werden wir auch den diesjährigen Veranstaltungsort toppen können.

Zum Schluss möchte ich noch einmal auf 2 Veranstaltungen hinweisen: Am Samstag, den 4. Oktober findet das Klassiker-Treffen in Sinsheim statt, an dem sich auch der TMOC wieder beteiligen wird. Alle Mitglieder sind aufgerufen, Ihre alten Ladies an unserem Stand zu präsentieren. Es winken wieder einige Vergünstigungen (Anmeldung bei George von Döhren). Außerdem möchte ich noch einmal darauf hinweisen, dass der TMOC beabsichtigt, im nächsten Jahr auf das 50jährige Geburtstagstreffen der Bonneville zu fahren. Laut dem Hauptorganisator Alan Buxton werden von jedem Bonneville-Jahrgang 10 Maschinen erwartet und die älteste bekannte Bonneville extra aus Italien geholt. Insgesamt werden 3000-4000 englische Motorräder erwartet. Näheres dazu in dieser News. Noch gutes Wetter wünscht Euch Euer Michael

Inhalt dieser NEWS:

Das Memberbike (Tiger von Helmut Baumann)	Titelseite
Just in	S. 2
Grusswort vom 1. Vorsitzenden	S. 3
Impressum	S. 4
Terminkalender 2008	S. 5
Artikel von unserer Maiausfahrt in die Eiffel	S. 6- 7
Satire: Wenn einer keine Reise macht	S. 8-10
Ergebnis Briefwahl TMOC Satzungsänderung	S. 10-11
Ein paar Seiten vom TMOC Sommertreffen	S. 12-17
Einladung zum TMOC Jahresabschlusstreffen	S. 18
Neueröffnung des Motorradmuseums in Otterbach	S. 19
Fortsetzung: England-Marokko (John Young)	S. 20-23
Was dreht richtig? Tachos u. Drehzahlmesser!	S. 24-25
1908: Der erste große Triumph für Triumph	S. 26-27
TMOC fährt zur Bonneville Geburtstagsparty	S. 28
Neues im TMOC-Shop	S. 29
Memberbikes: Helmut der Tiger-Dompteur	S. 30-31
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: m.oxx@web.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 (Pete ♣)
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

SEPTEMBER

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

OKTOBER

04.10.	Klassikertage im Technik-Museum Sinsheim (eigener Stand)	TMOC Germany
10.-12.10.	Verdon Rally Alpes de haute Provence, France	Triton Club France TOCN Holland (WATOC)

November

15.11.	Jahresabschlusstreffen in Volkers, siehe Einladung auf Seite 18	TMOC Germany

Redaktionsschluss

für die nächste News ist in Zukunft immer spätestens einen Monat vor erscheinen! Das heißt für die News Nr. 37

am 28.11.08

TRIUMPH

Ein Traum...

Frieren möchte ich beim Schrauben in der Garage nicht, also nichts wie in den Keller mit meinem Motorrad.

Die Treppe ist zu steil, der Lenker zu breit – eigentlich ist aber die Tür zu schmal -, die Maschine draußen zu zerlegen ist zu umständlich: eine andere Lösung muss her.

Die Platten der Terrasse geben mit der Zeit ein kleines bisschen nach, ich wollte schon seit einiger Zeit den Sand- und Kiesuntergrund durch Zement ersetzen. Man könnte eigentlich die Zementplatte als eine Betondecke ausgießen, so wäre es ein leichtes, den Hobbyraum im Keller bis unter die Terrasse zu vergrößern, einige Quadratmeter mehr schaffen Platz für ein mögliches zweites Motorrad oder um die Werkstatt mit ein paar Maschinen zu ergänzen. Wenn man schon deswegen mit dem Bagger anrückt, haben wir schon die Lösung für das eigentliche Problem: an der einen Seite könnte eine nicht so steile Rampe gelegt werden, mit einer passenden breiten Tür: Voilà! der Garten sieht aus wie Sau, aber die Werkstatt ist ein Traum, zwei Maschinen drin, Werkbänke, man kann richtig loslegen... stände nicht diese wild gestikulierende Gestalt auf der Rampe und erzählt was von meinem schönen Garten, die Blumen, der Rasen, die ganze Arbeit ist jetzt für die Katz‘ und sonstiges. Alles Blödsinn, ist doch super geworden, schau mal, die Werkbänke, die Werkzeughalter an den Wänden. Moment mal, wieso ist die Wand nass? und hat eine Stofftapete? ich schau um mich um, sehr hell ist es nicht und wieso trage ich einen nass verschwitzten Schlafanzug und liege auf einem nassen Bettlaken?

Na, Träume hat jeder, die soll man gleich aufschreiben, oder glatt vergessen.

Anonym, aus Sicherheitsgründen!

TMOC Maiausfahrt 2008 durch die Eifel

Nachdem der Winter mal wieder viel zu kurz war und ich die anstehenden Arbeiten an meiner Lady immer noch nicht erledigt hatte, musste dies alles noch ca. 1,5 Wochen vor der Maitour geschehen. Also Kopf runter (die Stößelrohre waren undicht) und noch ein neues Primärritzel eingebaut.

Ich hatte schon ein bisschen bedenken ob alles funktionieren würde, denn für eine größere Probefahrt war keine Zeit mehr. Es hat dann aber doch alles gehalten, obwohl mein Kopf nicht ganz so dicht ist wie ich es gerne gehabt hätte.

Lagebespreschung auf höchster Ebene im Hauptquartier der TMOC-Burg

Die Inspektion der Rennbahn durch die Abgeordneten des TMOC

Aber jetzt zur Maiausfahrt:Donnerstags traf ich mich mit Michael bei ihm zu hause und wir donnerten Richtung Eifel, schön am Rhein entlang, am Nürburgring noch kurz einen Stopp gemacht und weiter zur Burg Hausen.

Dort angekommen begrüßten wir Heike, Peter, Jack und Igel. Nach einem Begrüßungsbierchen marschierten wir ca. 1 km in den Nachbarort zum Abendessen.

Am Freitag morgen nach dem Frühstück (wir bekamen sogar Brötchen in die Burg geliefert) rockten und rollten wir dann los. Unser erster Stopp war eine historische Senfmühle in der es allerhand zu bestaunen gab. Nach einem ereignisreichen Tag mussten wir uns leider von Heike und Peter verabschieden, denn Sie mussten wieder nach Hause. Wir machten uns dann auch auf den Rückweg um unterwegs noch an einem Café anzuhalten, dass uns Jack empfohlen hatte. Er hatte uns nicht zu viel versprochen, denn diese „Eissplitter“ genannte Eifeler Spezialität stellte sich als eine Portion heraus mit der man getrost eine 4-vierköpfige Familie satt gekommen hätte, und obendrein hat es auch noch super geschmeckt. Als wir dann zurück waren traf auch unser Redakteur Peter ein und Michael machte sich später daran uns einen super Kartoffelauflauf zuzubereiten. Den Abend ließen wir dann bei tollen Benzingesprächen und ein paar Bierchen ausklingen. Am Samstag nach dem Frühstück gings wieder los durch die tollsten Kurven, die man an diesem Wochenende echt nicht lange zu suchen brauchte. Nachdem wir uns um die Mittagszeit in einer Fischräucherei mit Forellen eingedeckt hatten beschlossen wir zum Nürburgring zu fahren (dort war übrigens gerade das 24 Stunden Rennen), um dort die Forellen zu verspei-

Bei unserer Versorgung überlassen wir nichts dem Zufall, selbst gekocht !

Unsere edlen Recken bei einer wohlverdienten Rast, man beachte die friedliche Eintracht von Meriden- und Hinckley-Krafträdern

sen. Danach gings weiter zum Classic Race Museum eines ehemaligen Honda Händlers in dem einem wirklich die Augen raus fielen. Über 100 Rennmaschinen aller Marken waren hier versammelt. Darunter natürlich auch einige Triumphs, die Herr Erpelding der Museumsleiter auch selbst gefahren hat. Nach einer super Führung durch Herrn Erpelding sind wir dann wieder Richtung unserer Burg gefahren. Auf dem Rückweg waren wir noch am Dicken Tünnes, einer Kapelle für Motorradfahrer und besichtigten eine Steinzeithöhle. Leider ging der Abend auch hier wieder viel zu schnell vorbei und wir mussten am Sonntag morgen auch schon wieder packen. So verabschiedeten wir uns und Michael und ich fuhren gemeinsam über die Mosel zurück.

Es war ein wirklich schönes, stressfreies Wochenende mit einer super Truppe. Jack hat wirklich eine super Ausfahrt zusammengestellt und alles super organisiert.
Gruß an alle TMOC´ler, Carsten

Hier noch eine kleine Anmerkung zu unserer Maitour von Pete: Wie Carsten schon geschrieben hat, war es eine sehr schöne Tour und ich frage frage mich warum der große „Rest“ unseres Clubs bei den wirklich perfekt organisierten Ausfahrten wie z. B. dieser Maitour nicht dabei ist? Es wird grundsätzlich auf gute und preisgünstige Unterkünfte wert gelegt und derjenige der die Location und die Tour mit Kultur ausarbeitet macht sich jede Menge Arbeit damit! Diesmal war es Jack Müller, alles perfekt. Wir hatten ein schönes langes Wochenende mit uns und unseren Bikes.

Hoffentlich treffen wir uns bei der nächsten Maitour 2009, wo immer sie uns auch hinführen mag, mit möglichst vielen Leuten von Euch (unserem TMOC).

Cheers, Pete ♣

Der klassische Rennstall von Herrn Erpelding, beeindruckend !

Der Pferdestall der TMOC-Burg

Satire? Wenn einer keine Reise macht...

(z.B. in den geheimnisvollen Ort „Njuutschörtsch“...)

Weil der heutige Moppetfahrer nicht mehr auf die Insel fahren will, er dort – sofern erstmalig bereisend - einen sofortigen Frontalzusammenstoß befürchtet, weil die dort ja alle „verkehrt herum“ fahren, weil man auf dieser Insel noch nicht mal mit dem Euro zahlen kann und jedes Haus Eintritt kostet, und dieses Feeling, unter Engländerfahrern zu sein trotzdem nicht missen möchte, hat sich ein österreichisches Dorf die Idee erdacht, für ein Wochenende Jodelverbot zu erteilen und dem Commonwealth für 3 Tage beizutreten. Und das garantiert, ohne vor jedem Bauernhaus gleich ein Besichtigungskassenhäuschen aufzustellen !

Jedenfalls fast.

In diesem (und nur diesem) Neukirchen ist man richtig...

Stattdessen werden andere Häuschen aufgestellt, nämlich rote. Zum Telefonieren. Auch Bobbies werden engagiert, bloß – den Linksverkehr... den kann man sich gerade noch so verkneifen. Das ganze wird hübsch verpackt mit Programmen, Läden, Bühnen (auch für die alten gebrechlichen Inselmotorräder aus grauer Vorzeit, die es - oh Wunder für die Besuchermassen - doch noch über die Alpen geschafft haben) – et voilà ! Fertig ist der Faaker See für den Triumph-Fahrer ! Nur ohne See und den ganzen „Faak“, den so’n Harleytreffen ausmacht: weniger Rauschebärte und weniger heraushängende Milchgeschäfte fragwürdiger Ladies. Und trotzdem wahrscheinlich viel weniger konservativ.

Newchurch, (eigentlich müsste es ja „Newchurches“ heißen, man nennt sich ja sonst Neukirchen und nicht Neukirche) ohne rot-weiß-rot, das nun nur noch 362 Tage im Jahr rausgehängt und durch den viel bunteren Union Jack getauscht wird (zumindest für die nächsten 7 Jahre gilt diese Regel), hat den Braten gerochen, dass auch bei anderen Markenfahrern Party machen angesagt ist – und hat reagiert. Mit einem Familienfest, sagen die Veranstalter.

Also schnell Hotel buchen nebst geführter Tour durch die Alpen, das TomTom neben den Digitaltacho geclipt, Im Pons online eingegeben, was „Newchurch“ auf deutsch heißt, und die Kiste via Süden laufen lassen. Ach ja, Handy und Digicam nicht vergessen. Und das Reifenauffüllspray, und den Elektrikbastelkasten, den sowieso keiner bedienen kann. Und die ADAC-Card. Das ist Motorradreisen heute. Oder noch einfacher, den ganzen Krempel in einen Anhänger schmeißen und möglichst außerhalb des Ortes eine Unterkunft beziehen. Auf der fast benachbarten Inntalautobahn kann man sich dann noch schnell ein paar Fliegen am Visier einfangen, bevor’s zum Treffen geht, das wirkt authentischer. Einmal Zillertal, links ab Richtung Salzach... Hallo ?! Das ist modern!!!

Ach ja, das Zillertal, das schöne. Liegt gleich nebenan. 1971 war ich erstmals für drei Wochen dort. Damals konnte Otto Normalklempner noch seinen Sohnemann für einen Fuffi und 70 Schilling Taschengeld so lange in Ferien schicken. Heute müsste man wohl für drei Wochen eine Triumph aus dem Fuhrpark verhökern... Wir wohnten im einem schlossähnlichen Gebäude, an dem täglich mehrmals die Zillertal-Dampfeisenbahn vorbeifuhr, wanderten fast jeden Tag über eine Holzbrücke über den Inn, dann

durch weite Wiesen bis Jenbach, dort über den wohl längsten Bahnübergang (mit 7 Gleisen), zweimal sogar über wackelige Holzplanken durch eine Klamm bis zum Achensee und schauten sehnsüchtig der Zahnradbahn hinterher, die durch den Ort bis zum See zuckelte.

1994, bei meiner großen Alpentour, wollte ich das ganze noch mal sehen. Das Schloss war nun eine Forstverwaltung, der alte Bahnübergang hatte Schranken, die Holzbrücke war abgerissen, der Bahnübergang geschlossen wegen der neuen Schnellbahntrasse, durch die Wiesen konnte man mangels Brücke über den Inn nicht mehr gehen, dort war eine Großbaustelle, die Holzplanken in der Klamm waren durch Stahlkonstruktionen ersetzt worden – nur die Achensee-Zahnradbahn, sie fuhr... mich zu einem leer gelaufenen Achensee. Ernüchternd. Und ich wusste noch nicht, dass ich in fünf Jahren wieder Triumph fahren würde...

Und 2008 ? Die Wiese samt dort befindlicher Großbaustelle ist

Die Achensee-Zahnradbahn als Alternative zur Wanderung durch die Klamm

der Inntalautobahn gewichen. Den Rest will ich gar nicht erst wissen. Aber es würde gar nichts anderes übrigbleiben, führe ich nach Njuutschöörtsch ! Wie gesagt: Zillertal, dann links ab. Das muss man nämlich dabei sagen, denn Neukirchen gibt es gefühlte 8 mal in Austria.

Wir sind nicht mehr jung. Außer den wirklich jungen. Aber auch für die ist dieser „Thread“. Ach ja, da fängt’s doch schon an, oder ?! Heute schreibt man keine Artikel mehr, sondern „threads“. Wir bezeichnen uns als Junggeblieben und die Jungen uns als Ewiggestrige. Wir rechnen noch in D-Mark und fahren kein Hinckley. Und wenn ich einen Redakteur schon fragen muss, was „LOL“ heißt, ich noch die –zig Tastatur-Smilies (;o) :o(oder welche auch immer) bastele, statt einen aus einer Listbox auszusuchen... jaja, man wird halt alt. Aber alt muss nicht heißen: verbohrt.

Waren wir früher die Outlaws, der „firmeneigene Rocker“ (ja, so bin ich mal bezeichnet worden !), so ist in manchen Belangen der Fortschritt an einigen von uns vorbeigegangen – zum Glück nicht an allen. Aber man braucht ihn nicht, denn auf die Anschauungsweise kommt es an. Mein Kind ist zu Euro-Zeiten zur Welt gekommen, es schaut eine D-Mark so an wie ich damals den Saarfranken, den ich auch nur um 4 Jahre verpasst habe. „Damit haben wir mal gezahlt“ ?

Unser Vorurteil „früher war alles besser“ stimmt nicht immer. Oder doch ? Für und wider, darum geht es unterschwellig auch in diesem Artikel, pardon: Fred... (beim 4. Ti-äitsch brennt die Zunge, wenn man’s nicht dauernd anwendet).

Wer noch ein altes Benzingeschichtenbuch zu Hause herumstehen hat und nicht die digitale Buch-CD in den Player einwirft, wird bei Fritz B. Busch (lebt der eigentlich noch ?) erfahren, dass ich seinen Titel geklaut habe aus einem seiner Bücher. Aber er passt ganz vortrefflich.

Neulich waren wir in Belgien unterwegs. Unterwegs hab’ ich mir einen halbstündigen Vortrag über Navis angehört. Vorteile, Vorteile, Vorteile. Kein Anhalten mehr zum Kartenrauskramen und Suchen, Staus werden angezeigt und eine Tante labert unentwegt, auf welcher Spur man sich zu halten hat. Toll! Sogar die nächstgelegene Tankstelle hat sie aufgesagt, als der Tank grützenleer war. Nur-die Tankstelle hatte sonntags geschlossen (und es war Sonntag), und die folgenden sechs Tankstellen waren entweder ebenfalls sonntags geschlossen, oder durch einen Lebensmittelladen oder einen Kartenautomat, der alles, nur nicht unsere Karten wollte, ersetzt, oder nur noch ein leerer Bauplatz. Nach eineinhalb Stunden in der gleichen Stadt dann endlich der erwünschte Erfolg. Einmal Fenster runterkurbeln wäre einfacher gewesen, aber es gibt ja TomTom.

Aus der Engländerszene wissen wir oder haben es zum Teil hautnah erlebt, dass die britische Motorradindustrie mit insgesamt über 900 Motorradmarken im Laufe der Zeit auf fast Null geschrumpft ist, und wir wissen auch, warum. Nur eine hat sich daraus wie Phönix aus der Asche erhoben, und das war und ist Triumph. Und es war natürlich spannend, im Laufe der Jahre zuzusehen, ob es einen Auf- oder erneuten Niedergang geben würde, was die Firma anbetrifft und – wie eines Tages ein Generationenkonflikt in den Markenclubs am Horizont auftun würde. Und es kam so!

Und jetzt noch ein Mega-Treffen, das Ace-Café im Salzachtal, holdrio ! Pardon. Ist mir so rausgerutscht. Herrscht ja eigentlich Jodelverbot, aber very britischer Humor, der wird doch erlaubt sein in und über Njuutschöörtsch. Oder ?!

TomToms hindern am Pausen machen. Die Landschaft fliegt vorbei und nach der computerberechneten Restlaufzeit bis zur nächsten Tanke hat das Gesäß gefälligst auf dem Boliden sitzen zu bleiben. Anhalten, Kraftstoff auffüllen, Handy checken, ob keine SMS einge- oder Anruf entgangen ist, und weiter geht’s.

Nach Fotos von alten Triumph-Motorrädern in den Alpen kann man sich auch dumm und dämlich suchen...

Kraftvoll strotzt der Triple mit 200 über die A7 durchs Alpenvorland, geil. Mit ADAC, AVD und was weiß ich noch im Nacken ist mit dem Motorrad reisen heute ein Kinderspiel. Drüben wartet dann das all-inclusive Package für alle Events und alle Eventualitäten, Trips, Tourguides. Die Welt ist schön.

Vergessen sind all die kleinen Klitschentreffen, bei denen die Veranstalter mit spitzem Stift ausrechnen, wie sie ihre Kosten mal gerade so reinholen ohne Miese zu machen, und das ohne Stuntshows, einfach so, familiär halt. Ach, schon vergessen, Njuutschööörtsch ist ja auch ein Treffen für die ganze Familie, nur muss

Fortsetzung von Seite 9 „Wenn einer keine Reise macht"

Vorstufe zu den Alpen: T120R in einer Art Alpenvorland

man sich vielleicht vorher überlegen, was man sich ansieht, damit der Eintritt zu der Party nicht die ganzen Fahrtkosten noch übersteigt. Also doch auf die kleinen Treffen, wo man vielleicht nur 30 Leute trifft, dafür aber die richtigen. Oder doch lieber „Big Party" machen, und dafür 1200 km in die Alpen donnern, nur damit die mal ein richtiges Motorrad zu sehen bekommen (das sie vermutlich noch nicht mal kennen: „das soll eine Triumph sein ?"- frustrierend der Gedanke).

Ich bin da so unstet. Emma ist inzwischen fast eingefahren, und der Hänger ist soweit passé seit ich Emma trauen kann. Ein TomTom – äh-äh, niemals! Und auf eine „Tatsch-mich-nicht-an-Bühne" mag Emma nicht. Auch nicht in British-Austria. Naja, ich hab' ja noch ein Jahr Zeit zum Überlegen. Schließlich haben wir – welch Zufall – an dem Wochenende Royal-Enfield-Deutschland-Treffen im Saarland. Als Landsmann hilft man da mit. Und 2009 – schaumermal – wenn ich richtig gut drauf bin, da lässt man auch in Newchurch mal die Glocken raushängen. Ouuhh, das war jetzt nicht britisch-fein.

Und bevor sich jemand aufregt: bitte noch mal die erste Zeile lesen: „Satire!" Mitch

Es ist geschafft!

Ergebnis der Briefwahl zur Satzungsänderung des TMOC

In der Jahreshauptversammlung im April diesen Jahres waren nicht genügend Mitglieder anwesend, um über die anstehenden Satzungsänderungen abzustimmen. Dies war eigentlich zu erwarten, da wir dazu eine Beteiligung von 75% benötigen und unsere Mitglieder über ganz Deutschland verteilt wohnen. Vor 6 Jahren, als zum letzten Mal eine Satzungsänderung durchgeführt wurde, sah dies noch ganz anders aus. Damals waren wir noch kleiner und die meisten unserer Mitglieder hatten nicht mehr als 150 km zu den Jahreshauptversammlungen zurückzulegen. So ist auch zu verstehen, dass die Meßlatte damals für Satzungsänderungen so hoch gelegt wurde. Im Vorfeld der JHV wurde eifrig darüber diskutiert, die erforderliche Mitgliederzahl von 75% auf z.B. 50% oder rein auf die Anwesenden zu reduzieren, was sich auf der JHV fortsetzte. Letztendlich sind wir dabei geblieben und haben die Mindestbeteiligung nicht herab gesetzt, um so gegenüber Einflüssen, die die Ziele des Vereins verändern möchten, unanfälliger zu sein. Mit der Aufnahme einer zusätzlichen Klausel (§6 Kap. 4, s. in der Satzung) wird es uns aber möglich sein, schneller und ohne Durchführung einer teuren und aufwändigen Briefwahl auf Vorgaben von Behörden zu reagieren.

Da wir ein allgemeinnütziger Verein sind und dadurch auch einige Vergünstigungen haben, können wir solche Auflagen nicht einfach ignorieren.

Die Briefwahl selbst verlief ziemlich schleppend. Während am Anfang bis zu 7 Postkarten pro Tag bei mir eintrafen, kamen Sie am Schluss einzeln und in Abständen von mehreren Tagen. Letztendlich gingen bis zum Stichtag von 75 stimmberechtigten Mitgliedern aber doch 57 gültige Stimmen ein und die Hürde von 75% wurde mit 1% knapp überschritten. Die Wahl ist somit gültig.

Alle Satzungsänderungen sind somit mehrheitlich angenommen und in der folgenden Satzung abgedruckt. Die meisten Gegenstimmen erhielt Pkt. 3), da hiermit auch eine Abstimmung per Email möglich wird und viele von Euch kein Email haben oder haben wollen. Bitte versteht dies nicht falsch. Es geht bei diesem Punkt nicht darum, einen Teil unserer Mitglieder auszugrenzen. Diejenigen ohne Email würden natürlich

per Brief angeschrieben werden. Der logistische und finanzielle Aufwand der Briefwahl war so hoch, dass wir bei den Vorbereitungen nach Abhilfe gesucht haben. Ich denke, dass wir damit einen vernünftigen Mittelweg gefunden haben. Oberstes Ziel sollte es allerdings sein, dass wir an der Satzung nichts mehr verändern müssen.

In dem Zusammenhang möchte ich auch noch einmal kurz auf den Unterschied zwischen Satzungsänderungen und normalen Beschlüssen kommen. Die Satzung ist am besten mit einer Verfassung zu vergleichen, in der grundsätzliche Sachen wie das Ziel des Vereins, die Zusammensetzung des Vorstandes oder wie Wahlen durchzuführen sind geregelt sind. Alle anderen Entscheidungen werden über Beschlüsse auf den Jahreshauptversammlungen herbeigeführt. Hierbei reicht es aus, dass die anwesenden Mitglieder, also nicht 75% der Mitglieder wie bei Satzungsänderungen, über einen Antrag entscheiden. Beiden gemeinsam ist aber wiederum, dass beide Anträge vor der Versammlung allen Mitgliedern zugänglich gemacht werden, üblicherweise über unsere News. Mit der oben erwähnten Hürde von 75% sind wir also nicht handlungsunfähig, da immer noch die Möglichkeit der Beschlussfassung besteht. Alle Beschlüsse seit Bestehen unseres Vereins habe ich daher an die Satzung angehängt, damit auch die „neuen“ Mitglieder einen Eindruck davon haben, was in der Vergangenheit entschieden wurde. Und, nicht zu vergessen: Der Vorstand ist auch noch befugt zu entscheiden.

Euer Michael

Die Ergebnisse sind wie folgt:

1 - Neufassung des § 6, Mitgliederversammlg. Abs. 4 der Satzung: ja: 56, nein: 0, enth.: 1

Alt: Bei Wahlen und Beschlüssen gilt die einfache Mehrheit, bei Satzungsänderungen oder Auflösung muss eine ¾-Mehrheit der Mitglieder anwesend sein.

Neu: Bei Wahlen und Beschlüssen gilt die einfache Mehrheit, bei Satzungsänderungen oder Auflösung des Vereins müssen ¾ der Mitglieder anwesend sein. Änderungen an der Satzung, die vom Amtsgericht oder anderen Behörden auferlegt werden, können aber mit einfacher Mehrheit von den auf einer Mitgliederversammlung Anwesenden beschlossen werden.

2 - Änderung des § 6, Mitgliederversammlg. Abs. 5 der Satzung: ja: 56, nein: 1, enth.: 0

In begründeten Ausnahmefällen ist für eine Satzungsänderung die Briefwahl möglich. Die Briefwahl wird durch den Vorstand veranlasst. Für eine Briefwahl ist es ausreichend, alle stimmberechtigten Mitglieder des Vereins per Brief über die Anträge zu informieren. Es zählen nur die Stimmen, die innerhalb der in der Briefwahl angegebenen Frist zurückgesandt werden. Es müssen 75% der Mitglieder an der Abstimmung teilnehmen. Es reicht die einfache Mehrheit.

3 - Neufassung: § 6, Mitgliederversammlg. Abs. 7 der Satzung: ja: 43, nein: 9, enth.: 5

Neben der Briefwahl ist für eine Satzungsänderung auch eine Abstimmung per Email möglich. Die Abstimmung wird durch den Vorstand veranlasst, indem alle stimmberechtigten Mitglieder des Vereins per Email über die Anträge informiert werden. Es zählen nur die Stimmen, die innerhalb der in der Email angegebenen Frist eingehen. Es müssen 75% der Mitglieder an der Abstimmung teilnehmen. Es reicht die einfache Mehrheit. Da nicht alle Mitglieder über eine Email-Adresse verfügen, ist eine Kombination mit der Briefwahl möglich.

4 - Neufassung des § 6, Mitgliederversammlg. Ersatz v. Abs. 6 d. Satzung: ja: 54, nein: 2, enth.: 1

Alt: Die Mitgliederversammlung gilt als beschlussfähig, wenn mindestens 50 % der Mitglieder anwesend sind. Bei einem Zweitaufruf der Mitglieder besteht Beschlussfähigkeit mit der Anzahl der anwesenden Mitglieder.

Neu: Nach satzungsgemäßer Einladung gem. § 6 Abs. 1 gilt die Mitgliederversammlung mit den zum Versammlungszeitpunkt anwesenden Mitgliedern als beschlussfähig.

5 - Änderung des § 6, Mitgliederversammlg. Abs. 2 der Satzung: ja: 57, nein: 0, enth.: 0

Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein Protokoll anzufertigen. Dieses ist vom Versammlungsleiter und dem Protokollführer zu unterschreiben. Das Protokoll wird an die Mitglieder versandt.

6 - Änderung des § 6 Mitgliederversammlg. , Abs. 1 der Satzung: ja: 53, nein: 3, enth.: 1

Die Mitgliederversammlung (Jahreshauptversammlung) ist jährlich vom Vorstand, unter Einbeziehung einer Einladungsfrist von 8 Wochen, durch persönliche, schriftliche Einladung einzuberufen. Dies kann auch durch Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift geschehen.

7 - Änderung des § 6 Mitgliederversammlg. , Abs. 2 der Satzung: ja: 56, nein: 1, enth.: 0

Alt: Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein Protokoll anzufertigen. Das Protokoll wird an die Mitglieder versandt.

Neu: Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein Protokoll anzufertigen. Das Protokoll wird allen Mitgliedern durch Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift zugänglich gemacht.

Mal sachte anfangen ...

(von dem zweifelhaft ernstgemeinten Versuch, an John Youngs WATOC-Thron zu rütteln)

„Yeeeehaaaa !!!“ Genau das rufe ich aus, als ich am Sonntag Mittag wieder das Jahrestreffen verlasse und auf die Landstraße Richtung Amorbach einbiege. Aber hören kann das keiner mehr, denn es ist eh kaum noch jemand da, und Emma röhrt mit den Roadster-Tüten so laut, „dass der Treffen-Legende nach sogar...

Nach 6 Jahren Abstinenz habe ich erstmals wieder Gelegenheit, ein Jahrestreffen zu besuchen. Vorausgegangen sind die wichtigsten Faktoren hierzu: ich habe Urlaub, keinen Bock, im Haus zu arbeiten, ein paar ruhige Abende zur Planung, ein Moppet, dem ich trauen kann, neue Regenklamotten, die auch was abhalten, meinen alten „Römer“ wiedergefunden, die Chance auf ein brauchbares Nachtlager und – ich muss die (Rücken-)Schmerzgrenze von 300-400 km nicht überschreiten.

Ach ja (seufz), ich fahre nicht gern bei Regen, muss danach wieder putzen, das geht mir auf den Geist. Aber der guten Laune folgend starte ich diesmal sogar bei schaurigem Wetter. Die ersten 80 Kilometer erfahre ich mein persönliches Waschprogramm: Vorwäsche, Hauptwäsche und zweimal Spülen. Über die „langweiligste Strecke des Odenwalds“ (O-Ton Klaus) fresse ich ab Bensheim die wegfliegenden Sägespäne des Lasters vor mir, bevor er hinter irgendeiner Spitzkehre schnell mal vernascht wird und nun hinter mir weiter spanen darf. Aber heute ist mir das alles egal, auch dass ich schon wieder die vielen interessanten Treffen der TMOC-s entweder verpasst habe oder sich die Termine mit zeitgleichen just in meiner Gegend decken. Mit dem Interview mit John Young der News 34 vor dem Auge steuere ich zielbewusst durch Berg und Tal. 9.688 km, pah, was ist das schon ?! Heute wird der Grundstein gelegt, gut dieses Jahr wird es wohl schlecht noch möglich sein, den WATOC-Challenge zu gewinnen, aber eine Duftmarke werde ich schon setzen mit ... Moment, gleich werde ich ankommen ... 226 Kilometern. Okay, wir fangen alle klein an.

Michael ist schon da, aber nicht etwa der Präsi, sondern der aus der Heidelberger Kante, und unterwegs hat er einen Briten aufgegabelt, den ich beim besten Willen nicht verstehen kann. So wird auch dieses Mal die Auffrischung meiner Englischkenntnisse am Mangel der selben scheitern. Als ich schon fieberhaft darüber nachdenke, ob ich mein Nichtwissen durch eine rasche Spontan-Ausfahrt überbrücken soll, kommen rettenderweise Igel, Zens und Michael (diesmal der Präsi) in rascher Abfolge zum Treffen. Uff...

Die beiden ersten des Treffens...

Tja, man baut auf, es kommen weitere Aufbauhelfer. Zens nimmt mich mit auf Hinweisschilder-Aufhänge-Tour und wir arbeiten ein paar Jahre verpasste Freundschaft auf, während wir über die Landstraßen stiefeln.

Mittagszeit am Freitag - endlich klart es auf!

Unterwegs sehen wir diverse (hihi) alte Tridents aus Dänemark, von denen wir zwar einer den Plan zum Erreichen des Treffens (hier links abbiegen !!!) schreiend und winkend quasi vor des Vorderrad werfen, was selbigen aber nicht davon abhält, stur geradeaus weiter zu fahren (später wird er mir erklären, dass er mehr die Ladekontrolle kritisch im Blick hatte). Als wir zurück sind, kann auch Emma, meine Bonnie in ihrer Funktion als „der letzte Wegweiser vor dem Treffen“, unter die Plane geschoben werden. Irgendwann finde ich mich mit dem Präsi im Empfangspavillon wieder. Und es dauert nicht lange, da biegen die nächsten zum Treffen ein. „Slippery Sam“ schießt es mir beim Anblick des Triples durch den Kopf. Dahinter folgt ein Trike, auf dessen Rücksitz meine Bonnie und ich locker quer draufgepasst hätten, ohne dass die Räder seitlich herausragen würden - Family Young ist angekommen.

Man schreitet zur Nennung, und weil ich gerade an exponierter Stelle sitze, schiele ich verstohlen auf Johns Challenge-Bogen – na, was haben wir denn da? Einmal Trumpet-Treffen, 800 km, einmal Thunderbird Rally, 35 km – jaja, wenn man schon die Meter zusammenkratzen muss? - einmal

Unser Treffenplatz in Wiesenthal in einer kleinen Montage - die beiden Häuser stehen in rechtem Winkel zueinander. Gerne wieder!

TMOC Germany... schluck! Tausendvierundzwanzig Kilometer! Okay, das war's dann, denke ich, soll ich jetzt 3x nach Skandinavien

Triumph Rocket 3-Trike; die Werkzeugrolle ist größer als meine Gepäckrolle. Wie man da wohl hindurchsieht?

düsen, um das wieder einzuholen? Schnell noch ein geheimes Foto geschossen (aber das darf ich nicht veröffentlichen wegen dem Datenschutz). Aber ich sagte es ja bereits anfangs, mal eine Duftmarke setzen, mehr will ich ja nicht.

Ich stelle schnell noch meine bildschöne Bonnie neben die (noch viel bildschönere) T160V, dann darf Zens noch einmal so

Emma meets Sam...

tun, als ob „Sam" ihm gehören würde, gibt 2 schöne Fotos für die News, grins. Penny ist auch eingetroffen, den ich hier ganz beson-

Das Heck des T160-Triples

ders erwähnen möchte. Er bringt den „Spirit" mit, den wir uns alle für den Club so wünschen: richtig weite Anfahrt aus dem Brandenburgischen, trotzdem immer am Anpacken, und wenn die richtige Mucke (z.B von einer Band mit Namen „Zylinderkopf") läuft, rockt er ab – yeeehaaaa !!!!!

Das Bier kostet 1 (in Worten: einen) Euro und kommt –Achtung, Schleichwerbung ! – von der Brauerei Faust aus Miltenberg, deren Besichtigung samstags ansteht. Trotzdem kommen wenige Dänen. Man kennt ja deren Alkoholpreise. Vielleicht ist auch die zeitgleich stattfindende Norwegian Britannia Rally die Ursache ?! Wie dem auch sei, die Feier verläuft in ruhigen Bahnen, wir sind draußen in der Natur und bis zum nächsten Dorf sind es schon ein paar Kilometer. Zwei Häuser stehen uns zur Übernachtung zur Verfügung, sie sind sehr sauber (wenn ich dagegen an die Spinnenarmeen von Reichenbach denke, das war das naturbelassendste Naturfreunde-haus I ever saw...), nett aufgeteilt und im Fachwerkbereich eindeutig für kleine Leute unter eins siebzig Körpergröße ausgelegt. Ich begebe mich in den TMOC-Shop und lasse mich von Heike ausgiebig über die Sommerkollektion samt Kopfbedeckung beraten. Auch Emma geht nicht leer aus

Eine der ersten und die älteste von mir bisher gesichtete Trident: T150T, eine meiner geliebten Aquamarinfarbenen, der Zylinderkopf von 1967 !!!

und bekommt einen Aufkleber.

Ausklang bildet für mich ein Mini-Whiskytasting, denn Zens hat einen rauchigen Single Malt herbeigezaubert (wir vermuten einen Vatted oder Second Label, und das ist hier ausdrücklich nicht abwertend zu verstehen, im Gegenteil), der erstaunlich gut kam und im Preis-Leistungs-Verhältnis eine deutliche Note 1 verdient. Abgerundet wird das Ganze durch einen torfgeschwängerten Cask Strength Laphroaig mit ca. 58 Umdrehungen, den ich zwar bereits am Geruch erkenne, aber ich kann mich schon nicht mehr erinnern, dass er von Roger stammt – vermutlich haben mich die Phenole etwas bei der Geruchsprobe betäubt. Schon kurz danach will ich mal meine Schlafstatt vorbereiten und weil sie gerade so schön da liegt... einmal Probeliegen und weg bin ich.

Samstag morgen bediene ich

Motordetail einer T160

die 4-Zylinder-Kaffeemaschine und mache einen Rundgang, um dem Gerücht nachzugehen, Triumph alt und neu wären etwa fifty-fifty anwesend. Ein 22:9 bleibt für die neuen Triumph festzuhalten, doch das Verhältnis wird sich im Laufe des Samstag zu Gunsten der Meridens ändern. Zens will unbedingt zu einem Classic Trial, Dirk und ich auch. Also brechen wir gegen Mittag mit dem Triple im Sandwich nach Großheubach auf. So'n Trial ist immer lustig, denn hier ist Geschick gefragt und solche Hinweise wie: „Ey, du hast'n Platten hinten..!" werden geflissentlich überhört. Ansonsten ist so'n Trial schon eine Story für sich wert.

Gut, wir fahren nach längerer Zeit weiter, vielleicht um irgendetwas zu essen? Doch der Plan wird umgeworfen, denn wir treffen in Miltenberg eine Gruppe Triumph-

Fahrer. Nanu? Ah, man hat bei der Ausfahrt die Gruppe verloren. Zens als Ortskundiger checkt schnell ab, ob sie schon bei der Brauereibesichtigung waren, nee, waren sie nicht, also fahren wir sie hin. Die Brauerei liegt nämlich gerade mal zwei Straßen weiter. Dort steht dann auch ein weiterer Pulk der Ausfahrer. Mit weinerlich-entrüsteter Stimme berichtet mir Gunnar, „die mit den alten Triumph" seien ihnen auf der Landstraße einfach auf und davon gefahren, 130 Sachen und dann durch die Kurven weggewedelt,

Kleine Impressionen des TMOC-Sommertreffens:

Aus GB kommen noch zwei T160, Baujahr 1975

Bonneville T100 – die Jubiläums-maschine zum 100sten Geburtstag von Triumph

Klaus kommt ange-Tiger-t und durch-bricht das Zielband

sogar die ganz alte T110 da von 1955... Uli und Fritz werden als Übeltäter ausgemacht. Ulis regungslose Miene mit dem ver-ständnislosen Blick... er lässt es kommentarlos im Raum (nein, in der Gasse) stehen, nicht mal ein Schulterzucken entlockt es ihm. Und während die Brauereibesichti-gung startet, erzählt mir Fritz, wie er anno 1964 zu seiner T110 kam, mit der er heute auf'm Treffen ist...

Zens präsentiert hier „seinen" schlüpfrigen Sam

Neue Triumph im Sporttrimm

6T (Thunderbird) aus GB, der Fahrer hat vor der Anfahrt schnell noch die Kolben gewechselt. Nach der Motor-nummer ein Modell von 1955 mit einem zusätzlichen „C" als Motorbezeichnung

Carsten mit Bonnie – wo trifft man ihn nicht ?

Triumph Twins: 50-er, 60-er und 80-er Jahre

Ebenfalls aus GB eine seltene T140 E Executive: Motorrad, Packtaschen und Topcase sind Ton in Ton ausgeliefert worden

Ideenreicher Umbau um einen 1976-er T140V-Motor

Triumph Fastback, grins

Die Executive von hinten. Man beachte das Kennzeichen

Road Captain Karl-Heinz freut sich auf die Ausfahrt

Danach schiebt die große Gruppe wieder ab, während Zens und ich noch einen heißen Ritt durch den Odenwald starten. Es ist halt einfach von Vorteil, jemanden bei sich zu haben, der hier jede Kurve und Bodenwelle kennt. In Ermangelung eines Bremslichts

Penny ist für strikte Geschindigkeitskontrollen

orientiere ich mich an den Fehlzündungen beim Gaswegnehmen meines Vordermannes. So brettern wir einen saftigen Schnitt. Auf den wenigen langen Geraden lasse ich Emma laufen und muss wieder daran denken, wie schnell

Beim Classic Trial in Großheubach messen sich viele Britinnen, darunter neben ein paar Tiger Cubs auch diese 3TA

sie wohl mit Verkleidung und Stummellenker wäre... Danke für die super Ausfahrt!!!

Den nicht mit Ereignissen überfrachteten Abend nutzen viele für Unterhaltungen über alles mögliche, Lagerfeuer, Buhlen um die letzte Bratwurst, Einladungen oder mal schnell den Unterarm mit heißem Öl beträufeln...

Miltenberg aus dem Fenster des Brauereiturms

Sonntag morgen verpasse ich Penny bei der Abfahrt nur um Sekunden. Gerade als ich zur Tür rauskomme, biegt er mit der dumpf grollenden Black Betty in die Ausfahrt Richtung Landstraße ein.

Beim Packen merke ich, dass ich dringend was anderes für hintendrauf brauche, die 25-Liter Gepäckrolle ist wirklich nur für die Eintagestour geeignet. Außerdem gehen schon die Nähte auf... Wir frühstücken ausgiebig, bauen ab, packen, plaudern, eine letzte Coke, ziehen Resümee, nächstes Jahr ist die 10.Sommerparty, ich denke, mit Mann und Maus müssen wir da antreten. 22 gezählte Helfer in diesem Jahr hört sich viel an, aber verteilt man sie auf die verschiedenen Stationen und über 40 Stunden Arbeitszeit an diesem Wochenende, so ist es für jeden ein Fulltimejob gewesen.

Besonderen Dank den Unermüdlichen, die sich die Mühe gemacht haben, das Treffen überhaupt zu organisieren, und diejenigen, die zeitweise auf die angenehmen Seiten des Treffens verzichtet haben, um die drei Havaristen wieder flott zu kriegen.

Kaum losgefahren, komme ich in eine allgemeine Verkehrskontrolle, meine allererste überhaupt. Emma rollt sozusagen auf den Kontrollparkplatz (Schleichfahrt kurz über Standgas). Alle Polizisten sind nett bis auf den mit den 4-Sternen-Schulterklappen, die über die Hemdbegrenzungen rüberragen wie meine Hupen am Motorrad. Er diagnostiziert eine mögliche Ölundichtigkeit am Zylinderfuß. Isses aber nich, hihihi. Schließlich hilft man mir noch in den Rucksack, ein paar Triumphfahrern überbringe ich noch die traurige Botschaft, dass das Treffen schon vorbei ist. Dann schleichen wir bis zur nächsten Kurve davon, und dahinter ... hähähä, Gaaaaas, Phooooon !!!!

Über die Hirschhorner Höhe (da schnalzt die Zunge des Odenwald-Bikers) pirsche ich mich an eine Horde BMW-Fahrer an und schaue mir eine halbe Stunde lang genüsslich an, wie ein 1200-er Gummikuh-Chopper durch jede Kurve gehoben wird. Via Neckartal geht's nach Heidelberg, ich überbrücke den Oberrheingraben durch eine kurze Autobahnfahrt und weiter geht's über Bad Dürkheim, den Pfälzer Wald und das gesamte Saarland über Land. In Saarbrücken dann sind selbst die Schaugläschen am Benzinfilter leer als ich gemütlich ausrolle, „267 km ohne nachzutanken" notiere und den letzten Kanister nachschütte, bevor es auf die letzten 20 km nach Hause geht.

Schon einen Tag später wird das Gepäckrollenproblem gelöst. Dann geht es noch an die Ölundichtigkeit, die vermutlich am Stößeltunnelring zu finden ist (so ein Mist) und an der Gabel oben – immer eins nach dem anderen. Dann warte ich auf eine europaweite Sommergrippe-Epidemie – und in diesem Jahr werde ich mit den WATOC Challenge-Titel schnappen. Grins.

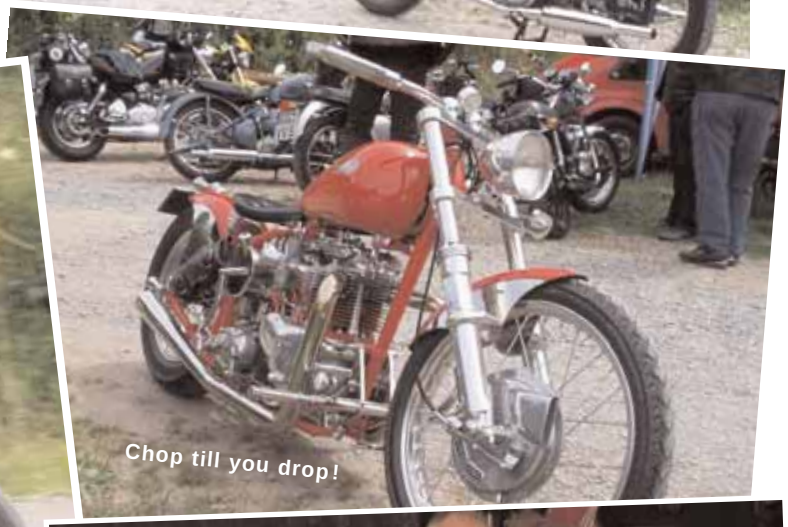
Pannenfreie Herbstausfahrten wünscht Mitch

... und noch ein paar Impressionen unseres Sommertreffens:

Da Mitch schon einen Artikel von unserem Sommertreffen verfasst hat, habe ich mir meinen sparen können, will aber ergänzend auf diesen zwei Seiten noch ein paar schöne Bilder präsentieren, diese Fotos sind von mir und meinem walisischem Freund aus London, Jeff Meyrick, geknipst worden, enjoy.

Leider hat ja bekanntlich alles einen Haken. So habe ich nach dem Treffen erfahren, dass uns die ev. Pfarrgemeinde (Eigentümer des Platzes) unserem Verein eine Endreinigung von 400 € in Rechnung gestellt hat, Abzocke! Wir hatten alles sauber und ordentlich hinterlassen.

Aber dies sollte der Erinnerung an dieses sehr schöne Treffen keinen schlechten Beigeschmack geben. ♣ Pete



Chop till you drop!

... ein Gast rollt ein, sehr fein!

...das muss kesseln, Helmut! Erklärt Gunnar aus HH

Artenvielfalt, so soll es sein!

Mamma Mia, here we go again... Otto und Eva, unsere Schweden

wir hatten ein lustiges Empfangskomitee.

geche diese Kurvenräuber im Odewald müsse mir endlich a mol was unternehme!

Ene hab ick noch!

es gibt alles halt, im Odenwald; sogar Füchse ...

... ja hinter der Theke, Theke, ist der schönste Platz!

... und Mitch och noch? Wat n' ditte?

hier lacht der Onkel Doktor, on his BSA!

Den Dänen hats gefallen, denn Dänen lügen nicht!

Einladung zum Jahresabschlusstreffen 2008

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

Samstag, den 15. November 2008 ab 18.00 Uhr

Die Veranstaltung findet im Café Volkers, Hartweg 4 in 97769 Volkers statt.

Volkers liegt an der A7 zwischen Würzburg und Fulda
Abfahrt Bad Brückenau/Volkers.

Übernachtungen bei Manfred Groß unter Tel. 09733/780095 oder per mail: gross.man@t-online.de buchen.

Bitte bis 9.November anmelden.

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 ...

Neueröffnung des Motorrad-Museums in Otterbach am 8. Juni 2008

Am 2ten Sonntag im Juni wurde in Otterbach (Nähe Kaiserslautern) das durch Heinz Luthringshauser gegründete Museum neu eröffnet. Zu diesem Ereignis waren Honoratoren des Ortes geladen, um gebührlich die Neueröffnung des Museums zu feiern. Über meinen Kumpel Klaus durfte auch ich zu dem auserwählten Kreis gehören und mit den Ersten die neuen Räumlichkeiten und die neuen Modelle in der Ausstellung bewundern.

Seit 1980 beherbergt das Motorradmuseum Heinz Luthringshauser in Otterbach eine einzigartige permanente Ausstellung fahrzeuggeschichtlich bedeutender Motorräder in wohl weltweit für diesen Zweck einmaligen Räumlichkeiten.

Museum vor dem Umbau

Es ist die ehemalige evangelische Kirche des Ortes, in welcher der Gründer, bis zu seinem Tode 1997 auch Leiter des Museums, eine nicht nur für Motorradfahrer faszinierende Sammlung aufgebaut und in nahezu perfektem Zustand erhalten hat.

Von Beginn an vom Förderkreis Motorradmuseum Heinz Luthringshauser finanziell und aktiv unterstützt, war es Heinz Luthringshauser möglich diese erstaunliche Dokumentation von über 80 Jahren Motorradgeschichte zu schaffen, bestehend aus repräsentativen Maschinen deutscher Hersteller wie Adler, BMW, HOREX, Miele, NSU, Opel, Zündapp, etc. und italienischen, englischen und Japanischen Fabrikaten. Exoten, wie z.B. eine MEGOLA von 1921 mit 5-Cylinder-Sternmotor im Vorderrad ergänzen die Sammlung um seltene Stücke, an denen die Entwicklung des Motorrads eindrucksvoll abzulesen ist. Prunkstücke der Sammlung sind ein Grasbahn-Schwenker und das Siegesgespann von Heinz selbst, welches bislang zum jährlichen Oldtimer-Treffen im Ort immer hervorgeholt wurde, um dann in einer Gedenkminute an den Gründer des Museums angelassen zu werden und mit kräftigen Gasstößen unter dem Gejubel der Anwesenden diese in Entzückung zu versetzen. Interessant ist natürlich auch, aber das wurde schon ein paar Mal erwähnt, das Ausstellungsmodell der BSA Fjury.

Das von ihm 1980 gegründete und seither persönlich von ihm geführte Motorrad-Museum ist Ausdruck seiner ein Leben lang

Heinz Luthringshauser (21.01.1931 - 05.09.1997) war 1970 deutscher Meister in der Seitenwagenklasse 500 ccm, 1972 Vize-Weltmeister und 1974 Sieger der Tourist Trophy (TT), dem härtesten Straßenrennen der Welt, auf der Isle of Man.

ungeminderten Begeisterung für den Motorsport, um den er sich selbst durch seine herausragenden Leistungen und seine stets mit Fair Play errungenen Erfolge so verdient gemacht hat. Ihm gebühren Dank und Anerkennung ebenso für sein sportliches Vorbild wie für sein Engagement für die Erhaltung historischer Motorräder.

Heinz Luthringshauser's Idee und sein Lebenswerk werden heute vom Förderkreis des Museums in seinem Sinne weitergeführt, um sein Erbe der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können. Zu den jüngsten Aktivitäten des Förderkreises gehörte nun die völlige Neugestaltung des Innenraums in 2 Ebenen. Die meisten Sachen wurden vom Förderverein in Eigenleistung umgesetzt. Trotzdem wurden nach eigener Aussage fast die gesamten Barmittel des Vereins aufgebraucht. So hat alleine die imposante Stahlkonstruktion, auf der nun die Motorräder der oberen Etage stehen, alleine mehr als 10.000 € Materialkosten verschlungen.

Öffnungszeiten: April-Oktober an Sonn- und Feiertagen von 10.00 - 12.30 und von 14.00 - 17.00 Uhr, Eintritt 2 € / Nase.
Besuche außerhalb der Öffnungszeiten können vereinbart werden:
Tel. 06301-2367

England - Marokko und zurück

(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 4 – Endlich Gibraltar

Am Abend davor hatten wir vereinbart, dass wir heute in der Früh aufbrechen würden, um in Gibraltar zu einer vernünftigen Uhrzeit einzutreffen. 7.00 Uhr war die ausgemachte Zeit. Rob und Phil erschienen ordungsgemäß 20 Minuten später. Bei dieser Reise haben wir keinen frühen Aufbruch mehr vereinbart...

Nach dem Frühstück und dem Packen der Maschinen, fuhren wir gleich weiter. Wir waren noch ca. 800 Km nördlich von Gibraltar und eifrig bemüht, den “langweiligen” Teil der Reise hinter uns zu bringen. Obwohl wir das Hotel bei dichtem Nebel verlassen haben, dauerte es nicht lange bis dieser verschwand und wir fuhren unter starkem spanischen Sonnenschein. Das kam der Sache schon näher!

Ich bin schon vorher in Spanien gefahren, aber wenn man von der nördlichsten Ecke bis zum südlichsten Zipfel unterwegs ist, merkt man erst, wie täuschend groß das Land ist. Dieser Eindruck ensteht hauptsächlich, weil sich die Landschaft in Zentralspanien wenig ändert. Als wir die Kilometer Richtung Sevilla (die letzte große Stadt vor Gibraltar) abrollten, wurde es ständig heisser. Bei dem nächsten Tankstop waren wir uns einig, dass wenigstens vom Wetter her, hier unser richtiger Urlaub begann.

Gibraltar ist einer dieser Orte, die bei der Anfahrt nicht sichtbar sind, und im nächsten Augenblick fast das ganze Blickfeld füllen. Diese Eigenschaft ist gar nicht mal so schlecht, da die Spanier sich bis heute nicht bemühen, Hinweisschilder auf zu stellen, bis man fast auf dem Felsen steht. Dies kommt noch aus der Zeit, als es große Spannnungen zwischen der spanischen und der britischen Regierungen wegen diesem Stück Land gab.

Ein schnelles Zeigen unserer britischen Pässe, schon waren wir durch den Zoll und jagten hinter Phil her, mit zu hoher Geschwindigkeit durch die vollen Straßen der Stadt. Ich denke, Phil hatte vergessen, dass weder Rob noch ich jemals durch Gibraltar gefahren waren, und da er einen großen Teil seines Lebens dort verbrachte, die Stadt in- und auswendig kannte.

Eigentlich beruhte meine ganze Gibraltar-Erfahrung auf einer Halbtags-Tour durch den Ort bei einer Klassenfahrt, als war ich elf.

Wir erreichten das Hotel, wo wir gedachten, die Nacht zu verbringen und fingen an, die Motorräder zu entladen. Nach ein paar Minuten kam Phil wieder raus und sagte, das Hotel sei ausgebucht. “Kein Problem” meinte er, “ich kenne noch eins”. Also, alles wieder drauf und nach einer kurzen, aber nicht weniger wilden Fahrt, waren wir beim “anderen Hotel”. Auch voll. “Nun, da gibt es noch ein Hotel auf der anderen Seite des Felsens” sagte Phil.

Jetzt wurde aber “sugeriert”, dass anstatt ziellos durch die Gassen zu fahren, wir uns moderne Technologie zu nutze machen, um dort anzurufen, um zu erfahren, ob Zimmer frei sind. Tatsächlich war das der Fall.

Als wir am Hotel waren, meinte Phil: “Vielleicht ist es keine so gute Idee, hier zu übernachten, wegen der Affen” (scheinbar war das Areal um das Hotel auch von den berühmten Gibraltar-Affen frequentiert, und es kommt vor, dass sie Autos beschädigen). In diesem Moment hatte ich eine kurze Vision von Rob, der auf einer leicht überhitzten T160 saß, mit krallenartigen Händen um Phil’s Hals.

Ich habe mich an diese Ansicht sehr gewöhnt

Europa endet hier – der Felsen von Gibraltar

Danach haben wir immer die nächste Übernachtung schon morgens vor der Abfahrt gebucht...

Am Abend sind wir in die Stadt gefahren, um Freunde von Phil zum Abendessen zu treffen. Am nächsten Morgen würden wir schon unterwegs Richtung Afrika sein...

Die Kamerafrau bei der Arbeit

Tag 5 – Durch die Straße von Gibraltar nach Marokko

Bevor wir zum Hafen fuhren, musste Phil einiges in Gibraltar erledigen, das gab uns Zeit, ausgiebig im Hotel zu frühstücken, was wir sehr angenehm fanden, denn wir hatten einen sehr schönen Blick auf das Mittelmeer.

Kurz nach zehn war Phil wieder da und wir brachen auf zum Hafen, aber nicht bevor Sonia das Ganze mit ihrer Videokamera dokumentierte.

Wie ich vorhin erwähnte, eine der Berühmtheiten von Gibraltar ist die Affen-Kolonie, die frei auf den Felsen leben. Es dauerte nicht lange, und die Tiere wurden auf das Filmen von Sonia aufmerksam. So weit ich das vertanden habe, werden die Affen von den Bewohnern von Gibraltar eher als Störung empfunden, für die Touristen aber (wir inklusive), sind sie eine Attraktion. Sie haben keine Angst vor Menschen, was man im Gegenteil von uns nicht unbedingt behaupten kann. Da wir schon einige Geschichten hörten, über die Schäden, den sie anrichten können, haben wir uns auf Distanz gehalten.

Als wir den Felsen verließen, wollten wir noch eine Sache auskosten: Das billige Benzin. Wie ihr auf dem Bild sehen könnt, wird für ein Liter 64p (EUR 0,79 d.Red.) verlangt.

Das Leben ist schon hart für die Bewohner des Felsens, billiges Benzin und das ganze Jahr Sonnenschein. Natürlich gibt es aber auch hier eine Schattenseite – würdest Du täglich etwas mit den Spaniern zu tun haben wollen?

Vollgetankt, fuhren wir um die Bucht, nach Algeciras. Auf dem Weg zum Hafen, spürte ich langsam, wie sich die “Atmosphäre” änderte und sobald wir am Schalter unsere Tickets für die Überfahrt kaufen wollten, haben wir den ersten Vorgeschmack der marrokanische “Hilfsbereitschaft” erfahren, an die wir uns in den nächsten Tagen gewöhnen würden. Natürlich hatte diese “Hilfe” immer einen Preis.

Im Gebäude, wurden wir von einer dieser Personen ausgesucht, die uns “überzeugte” und anschliessend in Richtung einer bestimmten Verkaufstheke “diri-

Benzin in Gibraltar: 64p / EUR 0,79

gierte". Wir buchten die 12:00 Uhr Fähre und um 11:55 waren wir noch im Gebäude. Man versicherte uns aber, dass das Schiff den Hafen nicht pünktlich verlassen würde. Klar, sie hatten Recht. Wir fuhren in aller Ruhe um die Laderampen und nachdem wir schon an Bord waren, mussten wir eine Zeit warten, bis das Schiff ablegte, weit nach 12:30 Uhr.

Unsere Rückfahrt war auf ein spanisches Schiff gebucht, die Hinfahrt aber, war unter marrokanische Flagge. Dies bedeutet zweierlei: Erstens, die Konzepte "Gesundheit" und "Sicherheit" scheinen bei den Marrokanern unbekannt zu sein (ich wage zu behaupten, eine Übersetzung dieser Worte gibt es in der marrokanischen Sprache nicht) und zweitens, da wir uns im Fastenmonat Ramadan befanden, war die Auswahl an Essen un Trinken recht bescheiden.

Wenigstens hatten wir die Möglichkeit, viele Meersbewohner zu beobachten. Während der Überfahrt sahen wir Delfine, Wale, Sonnenfische und Schildkröten.

Die Fahrt dauerte um die drei Stunden, und als wir uns Marroko näherten, sah die Landschaft fast gleich aus, wie die, die wir verlassen hatten, auf der anderen Seite des Meeres. Schon am Land, war die Kultur eine ganz andere.

Nachdem unsere Pässe von einem Vertreter der marrokanischen Regierung abgestempelt wurden, liefen wir runter zu den Maschinen. Es war offensichtlich, dass jemand ein Blick in einer meiner Satteltaschen geworfen hatte, nichts fehlte, aber mir war dann klar, dass ich in den nächsten Tagen mehr als gewöhnlich auf meine Sachen aufpassen müßte.

Am Land mussten wir durch die Passkontrolle. Diese normale Routine (so wie wir es in Europa gewohnt sind) endet genau hier. Nach der Kontrolle, kommst Du zu einer anderen, wo "hilfsbereite" Marrokaner dich durch das Ausfüllen von verschiedenen Formulare lotsen. Wir kamen zu der Überzeugung, dass diese eine Art Einführ-Dokumentation für unsere Motorräder waren. Als alles erledigt war, blieben die Marrokaner in unserer Nähe und warteten auf die Bezahlung ihrer Dienste. Unkenntniss der marokkanischen Sitten lies mich den Mann EUR 10,00 geben, nachher erfuhren wir, das dies ca 15-mal den gängingen "Tarif" entsprach.

Die Folge war, dass wir auf einmal von einer Menge "Helfer" umzingelt wurden, die auch leichtes Geld verdienen wollten. Am Ende packten wir unsere Maschinen und fuhren einfach davon. Rückblickend empfand ich diese Situation –und auch die Fahrt durch Tangier- als die bedrohlichsten während unseres Aufenthalts in Marroko. Da Sonia mit mir fuhr, machte mich wahrscheinlich etwas unruhiger als Rob oder Phil, die alleine waren und gut auf sich selbst aufpassen konnten.

Bald ließen wir Tangier hinter uns und fuhren Richtung Casablanca, wo wir übernachten wollten. Die Landeswährung (Dhurums) kann man nur in Marroko tauschen und wegen dem Durcheinander am Hafen war unsere Absicht, dort Geld zu tauschen, flöten gegangen. So waren wir unterwegs mit Euros und Creditkarten in der Tasche, sonst nichts.

Wir tankten nach ca. 80 Meilen. Ich bot meine Karte an, wurde aber nicht akzeptiert. Wir fanden in ganz Marroko keine Tankstelle, die Kreditkarten annahm. Zum Glück konnten man in Euros bezahlen, das Ruckgeld bekamen wir in Dhurums. Dies war sehr hilfsreich, weil wir vorhatten, die neue Mautstrasse bis Marrakesch zu benutzen. Wir mussten diese Masche während unsere Reise öfters benutzten, wenn uns die Dhurums ausgingen.

Als Neulinge in Sachen Marroko und um auf der sicheren Seite zu sein, bedeckte Sonia ihre Haare, wenn sie ihren Helm absetzte. Während unserer Reise erfuhren wir, dass die Einstellung Frauen gegenüber sehr unterschiedlich ausfiel. In einer etwas abgelegenen Tankstelle sorgten Sonia's Haare für Aufregung. Auf dem Marktplatz in Marrakesh wiederum, trugen Frauen (auch marrokanische) die Haare offen und kleideten sich fast "westlich". Wir haben einfach auf die jeweilige Situation reagiert, so ist es am Besten gelaufen.

Das andere, an das wir uns im Laufe der Tage gewöhnen sollten,

waren die häufigen Polizeikontrollen an der Strasse. In den 5 Tagen, die wir in Marokko verbrachten, haben wir pro Tag ca. 6 Kontrollen gesehen, bei denen Autos routinemässig zur Seite gewunken und kontrolliert wurden. Wir haben Glück gehabt, wir wurden nur einmal angehalten, und das am ersten Tag. Um die Wahrheit zu sagen, es waren Polizisten auf Motorräder und wahrscheinlich war es reine Neugier auf unsere Maschinen, als sonst was. Nicht zu vergessen, eine Motorrad-Reise nach Marokko (oder ähnlichen Gegenden) werden normalerweise auf Maschinen des Typs BMW GS1200 oder ähnlichen gemacht. Von den fünf Gruppen, die wir angetroffen haben, hatte nur eine Motorräder, die nicht BMWs waren. Ja, und wir: ein Trike, eine 30 Jahre alte T160 und zwei auf eine Super Sprots – sicherlich keine “normale” Maschinen für so eine Reise.

Als wir das Hotel erreichten, war es schon dunkel. Es stand direkt am Meer, wir speisten auf einem Balkon mit Blick auf den afrikanischen Atlantischen Ozean.

Tank-Stopp in Marokko und Sonia mit einer netten Kopfbedeckung

(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 37.

Was dreht richtig?

Tachos und Drehzahlmesser sind nicht gerade günstig, zumindest wenn man ein originales Instrument von Smith an sein Schätzchen schrauben möchte. Umso ärgerlicher ist es, wenn das teuer gekaufte Stück zwar funktioniert, aber den falschen Wert anzeigt. Das kann daran liegen, dass die Innereien defekt sind oder einfach schon zu viele Meilen darauf sind. Unter Umständen hat die übertragende Welle was oder der Geber ist defekt. Für den Drehzahlmesser gilt ähnliches.

Es kann aber auch daran liegen, dass man einfach den falschen Tacho, bei den Drehzahlmessern gibt es nicht so große Unterscheide, gekauft hat. Chronometer und Magnetos kann man zwar noch einfach auseinander halten, wenn man es aber genau wissen möchte, welches Modell zum eigenen Motorrad passt, hilft nur die Typenbezeichnung weiter. Die Unterschiede liegen in den unterschiedlichen Skalen (Aussehen, Messbereichendwert, ...) und der Drehzahl der Welle, bei der ein bestimmter Wert angezeigt wird. Als Beispiel mag hier der Tacho der Bonnie ´71/´72 dienen, auf dem "SSM 5007/00 1000" abzulesen ist. Die "1000" geben Aufschluss, bei welcher Drehzahl der Welle 60 mph angezeigt werden. Der Tacho der 500er weist "SSM 5007/02 1600" auf und würde, nun unverändert an eine Bonnie gebaut, den falschen Wert anzeigen. So geschehen bei meiner ersten Restauration.

Sollte ein falscher Wert angezeigt werden, ist neben der Typenbezeichnung des Instrumentes zu prüfen, ob das Motorrad im Originalzustand vorliegt. Bei den Unit-Modellen ist das z. Bsp. im Falle des Tachos recht einfach. Sollte hier die falsche Geschwindigkeit bei korrektem Instrument angezeigt werden, so kann es eigentlich nur an einem falschen Antrieb liegen. Das Austauschen ist in diesem Fall recht einfach und günstig zu bewerkstelligen. Schwerwiegender ist es dann, wenn der Abgriff für den Tacho z.B. im Getriebe stattfindet, dann spielen Übersetzung oder Radgröße eine Rolle. Eine Korrektur ist dann schon aufwändiger, einfacher dürfte es dann aber sein, einen neuen Tacho zu besorgen.

In der Liste findet Ihr die zu Eurer Lady passende Typenbezeichnung der Tachos und Drehzahlmesser ab Modelljahr 1964. Ab diesem Zeitpunkt wurden bei Triumph keine Chronometer mehr verbaut. Die Liste beinhaltet vor

allem Tachos mit Meilenanzeige. Wo mir Informationen zu Tachos mit Kilometeranzeige vorliegen, habe ich diese ergänzt. In der Liste stehen die abweichenden Typencodes in Klammern hinter denen für solche mit mph (z.B. "SSM5001/00 (…/01)").

Die Liste stammt aus dem Internet, ich war selbst erstaunt, diese bei der Suche nach Informationen über Instrumente der Fa. Smith zu finden. Ich habe die Liste mit mir vorliegenden Unterlagen verglichen und korrigiert, eine Garantie für die Richtigkeit kann ich allerdings nicht geben. Gerade bei Modellwechseln geben meine Quellen teilweise die alte und neue Modellnummer wieder. In Zweifelsfällen habe ich immer den Angaben aus den Ersatzteillisten den Vorrang gegeben. Sollten aus Eurer Sicht falsche Angaben in der Liste stehen, so teilt sie mir bitte mit. Ich werde sie dann prüfen und übernehmen. Die Liste wird übrigens auch auf unserer Webseite veröffentlicht. Und da ich an einer ähnlichen Liste für die Chronometer arbeite, wäre ich Euch dankbar, wenn Ihr mir dazu Informationen zukommen lassen könnten. Bei diesen wird es erst richtig kompliziert, da wie oben erwähnt, die Zuordnung zu richtigen Motorrad von dessen genauer Endübersetzung ab dem Getriebe abhängt (Sekundärübersetzung, Radgröße). Wichtig ist hier vor allem die Angabe der Drehzahl, da nur so geprüft werden kann, ob ein Tacho evtl. an einem anderen Modell passt.

Year	Model	ccm	Tacho (mph)	(km/h)	Drehzahlmesser
1964	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1964	TS1 Tigress	175	SN 3170/18		
1964	T20	200	SSM2001/00	(…/03)	-
1964	T20SH/SS/Trial	200	SSM2001/00	(…/03)	RSM2002/00
1964	TW2 Tigress Twin	250	SN3170/18		
1964	3TA	348	SSM5002/00	(…/01)	-
1964	T 90	348	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1964	5TA	490	SSM5002/00	(…/01)	-
1964	T 100SS	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1964	6T Thunderbird	649	SSM5002/00	(…/01)	
1964	T120 Bonneville	649	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1964	TR6 Trophy	649	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1965	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1965	TS1 Tigress	175	SN 3170/18		
1965	T20 Scrambles	200	SSM2001/00		
1965	T20 SH Tiger	200	SSM2001/00	(…/03)	RSM2002/00
1965	T20 Tiger Cub	200	SSM2001/00	(…/03)	-
1965	TR Trials cub	200	SSM2001/00		RSM2002/00
1965	TW2 Tigress Twin	250	SN3170/18		
1965	3TA Twenty one	348	SSM5002/00	(…/01)	-
1965	T90 Tiger	348	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1965	5TA Speed Twin	490	SSM5002/00	(…/01)	-
1965	T100SS/SC	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1965	6T Thunderbird	649	SSM5002/00		
1965	T120 Bonneville	649	SSM5001/00	(…/01)	RSM3001/02
1965	TR6 SS Trophy	649	SSM5002/00		
1966	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1966	T20 Bantam	200	SSM2001/00	(…/03)	-103
1966	T20 SM	200	SSM2001/00	(…/03)	RSM2002/00
1966	T20 SR/SH	200	SSM2001/00	(…/03)	RSM2002/00
1966	T20 Tiger Cub	200	SSM2001/00	(…/03)	
1966	T20 Trials	200	SSM2001/00	(…/03)	
1966	3TA Twenty one	348	SSM5002/00	(…/01)	-
1966	T90 Tiger Sports	348	SSM5001/00	(…/01)	-
1966	5TA Speed Twin	490	SSM5002/00	(…/01)	-
1966	T100SC Tiger	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1966	T100SR Tiger	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1966	T120 Bonneville	649	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1966	T120 Thruxton	649	SSM5001/00		
1966	TR6 SR/SC	649	SSM5001/00		
1967	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1967	T20 Bantam	200	SSM2001/00		
1967	T20 Tiger Cub	200	SSM2001/00		
1967	T90 Tiger	348	SSM5001/00	(…/01)	-
1967	T100SS Tiger	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1967	T100ST Daytona	490	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1967	T120 Bonneville	649	SSM5001/06	(…/01)	RSM3003/01
1967	TR6 SR SC	649	SSM5001/00		
1967	TR6 SR/SC	649	SSM5001/06		
1968	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1968	T20 S/C super	200	SSM2001/00		
1968	TR25	250	SSM2001/02		
1968	T90 Tiger	350	SSM5001/00		-
1968	T100	500	SSM5001/00		RSM3003/01
1968	T100 Daytona	500	SSM5001/00		RSM3003/01
1968	T120/T120R	649	SSM5001/06		RSM3003/01
1968	TR6 R /C Trophy	649	SSM5001/06		RSM3003/01
1968	TR6 Trophy	649	SSM5001/06		
1968	T150 Trident	740	SSM5001/06		RSM3003/01
1969	T10 Tina Scooter	97	SSM1100/00		
1969	TR 25W Trophy	250	SSM2001/02		RSM3003/06
1969	T100 (All)	500	SSM5001/00		RSM3003/01
1969	T120/T120R	649	SSM5001/06		RSM3003/01
1969	TR6-C-R Trophy	649	SSM5001/06		RSM3003/01
1969	T150 Trident	740	SSM5007/00	(…/12)	RSM3003/01
1970	TR25W	250	SSM5007/02		RSM3003/01
1970	T100 (All)	500	SSM5001/00	(…/01)	RSM3003/01
1970	T120, TR6	649	SSM5001/06	(…/12)	RSM3003/01
1970	T150 Trident	740	SSM5007/00	(..1/12)	RSM3003/13
1971	T25SS Blazer	250	SSM2001/07		RSM2001/02
1971	T25T Blazer	250	SSM2001/07		RSM2001/02
1971	T100C Trophy	500	SSM5007/02	(…/03)	-
1971	T100R Daytona	500	SSM5007/02	(…/03)	RSM3003/13
1971	T120R	649	SSM5007/00	(…/01)	
1971	TR6C Trophy	649	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1971	TR6R Tiger	649	SSM5007/00	(…/01)	
1971	T150 Trident	740	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1972	Bandit r/SS	350	SSM2001/07		RSM2001/02
1972	T100C Trophy	500	SSM5007/02	(…/03)	-
1972	T100R Daytona	500	SSM5007/02	(…/03)	RSM3003/13
1972	T120R	649	SSM5007/00	(…/01)	
1972	TR6C Trophy	649	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1972	TR6R Tiger	649	SSM5007/00	(…/01)	
1972	T150 Trident	740	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1973	T100C Trophy	500	SSM5007/02		-
1973	T100R Daytona	500	SSM5007/02		RSM3003/13
1973	T150 Trident	740	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1973	X 75 Hurrican	740	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1973	T140 Bonneville	750	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1973	TR7Tiger	750	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1974	Bandit r/SS	350	SSM2001/07		RSM2001/02
1974	T100C Trophy	500	SSM5007/02	(…/03)	
1974	T100R Daytona	500	SSM5007/02	(…/03)	RSM3003/13
1974	T150 Trident	740	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1974	TR7RV Tiger	750	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1974	T140V Bonneville	750	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1975	T160 Trident 750	740	SSM4004/00		RSM3003/13
1975	T140V Bonneville	750	SSM5007/00	(…/01)	RSM3003/13
1976	T140V Bonneville	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1976	TR7RV Tiger	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1977	T140V Bonneville	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1977	TR7RV Tiger	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1978	T140V Bonneville	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1978	TR7RV Tiger	750	SSM4003/00	(…/01)	RSM3006/00
1979	T140E Bonneville	750	0919/092/9901	(-7100)	99-7101
1979	TR7 Tiger	750	0919/092/9901	(-7100)	99-7101
1979	T140D Bonneville Spezial	750	0919/092/9901	(-7100)	99-7101
1980	T140 Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1981	T140E Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1981	T140EV Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1981	TR7V Tiger	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1981	TR7VS Tiger	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	TR65S Tiger	649	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	T140ES Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	T140E Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	TR7T Tiger Trail	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	TSS	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1982	TSX	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1983	T140 Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223
1985	T140E Bonneville	750	Veglia 60-7222	(-7270)	60-7223

1908 *Der erste große Triumph für* Triumph

Nichts war in den Gründerjahren des Motorradbaues zur Ankurbelung der Produktion und des Verkaufs so wichtig wie Wettbewerbserfolge. Der erste wichtige dieser Erfolge feierte meine Hausmarke vor genau 100 Jahren - und wieder auf der Isle of Man.

Das erste TT-Motorradjahr 1907 samt Gründungsgeschichte und Kursbeschreibung konntet Ihr ja bereits im letzten Jahr in der News lesen. Obwohl Triumph ein Modell mit Riemenantrieb eingesetzt hatte, verzichtete man auf Tretkurbeln und kam dennoch damit die steilen Anstiege hoch. Hinter Charlie Collier auf Matchless errangen Jack Marshall und Frank Hulbert die respektablen Ränge 2 und 3 auf Triumph in der Einzylinderklasse.

Hier das 1908-er Modell in einer der damals üblichen Zeichnungen, die einer Fotografie sehr nahe kommen

Von dem Beinahe-Gewinn beflügelt gibt es im Jahre 1908 für Triumph nur ein Ziel: ein Sieg muss her. Eine geringfügige Änderung erfährt das Reglement, denn es werden keine Tretkurbeln mehr an den Motorrädern zugelassen. Gestartet wird wie im Vorjahr in zwei Klassen, der Einzylinder- und der Zweizylinder-Klasse und, auch 1908 ist der Spritverbrauch ein Kriterium für die Wertung.

Da ich nur ein Bild von einer der Wettbewerbsmaschinen auftreiben konnte, lasse ich in den Bericht auch ein paar Bilder der 1908-er Straßenversionen einfließen.

In der Zweizylinderklasse starten diesmal 20 Fahrzeuge, darunter zwei belgische FN mit längs eingebautem Vierzylinder-Reihenmotor und Kardanantrieb (sog. „Wellenantrieb“) mit nur 413 ccm Hubraum und 4 PS bei 2.000 U/min – die Konstruktion entstand bereits 1904 – während Triumph wie ihr größter Konkurrent Matchless lediglich in der Einzylinderklasse antritt. Hier gehen 15 Motorräder zur Startlinie, davon gleich sieben Triumph.

Bemerkenswert ist, dass er tragendes Teil des Rahmens ist und bei notwendiger Demontage der Motor entweder seitlich herausgenommen oder nach unten abgelassen werden kann.

Auch die Straßenmodelle 1908 warten mit dem neuen 476-ccm-Triebwerk auf, das etwa 4 PS liefert

Der Vorjahresmotor ist um 2 mm aufgebohrt worden von 82 auf 84 mm bei gleichbleibendem Hub von 86 mm, wodurch der Hubraum von 453 auf 476 ccm wächst.

Es folgt der Motor von beiden Seiten, hier die Steuerseite. Die Tretkurbel ist indes beim TT-Rennen nicht mehr erlaubt. Der Vergaser dürfte nicht original sein.

Aber die Triumph-Leute haben sich noch etwas anderes einfallen lassen: In Ermangelung von Kupplungen oder Getrieben ist ausgangs der Kurbelwelle statt einer normalen Rolle für den Riemenantrieb eine Doppelrolle montiert worden, die man in die jeweils gewünschte Position (Flucht zum Hinterrad) drehen kann, damit der Rennfahrer entweder mit einem Übersetzungsverhältnis von 4:1 oder 6:1 unterwegs ist. Problematisch ist nur, dass der Antrieb über einen Lederriemen erfolgt, und beim Wechsel von der längeren auf die kürzere Übersetzung (also unmittelbar vor dem Berg) auch

der Antriebsriemen um ein paar Glieder gekürzt werden muss, weil selbiger sonst am Berg schlabbert und durchrutscht und die Fuhre damit zum Stehen kommt. Umgekehrt verhält es sich bei der Bergabfahrt. Würde auf 6:1 gewechselt, ohne den Abtriebsriemen zu verlängern, säße dieser zu stramm und könnte leicht reißen. Ob die Fahrer nun Riemen unterschiedlicher Länge bei sich tragen oder die Riemen um ein paar Glieder verlängern oder kürzen, ist nicht überliefert, aber auf jeden Fall ist der „Gangwechsel“ zeitraubend –

stellt Euch vor, heute müsste jedes Motorrad in einem Rennen für einen Gangwechsel zuerst stehen bleiben!

Nicht zu vergessen, dass auch weiterhin das Motorradfahren ein einziges Korrigieren irgendwelcher Einstellungen an Motor, Vergaser oder sonstigen Anbauteilen darstellt.

Um es gleich vorweg zu nehmen: in der Zweizylinder-(eigentlich müsste es heißen:

Hier nun eine Wettbewerbsmaschine, das Modell TT von etwa 1910 – Ihr seht: breitere Kühlrippen und keine Tretkurbel, d.h. anschieben

Mehrzylinder-) Klasse kann Norton seinen Vorjahressieg nicht wiederholen. Norton hat zwar schon seinen eigenen Motor entworfen, einen monströsen Dampfhammer mit 120 mm Hub, den späteren „Big 4“-Motor, startet aber mit den gleichen Peugeot-V2-Motoren wie 1907. Rem Fowler, der Vorjahressieger fällt aus und die zweite Norton wird letzte der ankommenden Racer. Eine der beiden FN hingegen belegt den 3. Platz.

In der Einzylinder-Klasse geht es um die Ehre. Vorjahressieger Charlie Collier und der Zweite Jack Marshall liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Duell, das Marshall auf Triumph mit nur 2:17 Minuten Vorsprung für sich entscheiden kann ! Auch die schnellste Runde fährt

Beim Pioneer Run 2006 fuhren gleich drei Triumph von 1908 mit (es gab nur ein Modell in dem Jahr); hier zwei Bilder davon mit den Startnummern 42 und 41. Man beachte bei 42: hoher Lenker und Pedale ist ein Straßenmodell

Marshall mit einem Schnitt von gut 68 km/h. Im ganzen Rennen verbraucht seine Maschine noch keine 2,5 Liter Benzin auf 100 km, erstaunlich wenig für den geringen Wirkungsgrad der Motoren damaliger Zeit.

Doch nicht nur der Sieg ist bemerkenswert, Triumph belegt auch die Plätze 3, 4, 5, 7 und 10, und somit ist nur eine einzige Triumph in diesem Rennen ausgefallen.

Dies ist der Anfang einer als recht erfolgreich zu bezeichnenden Renngeschichte der Marke Triumph. Obwohl meines Wissens ein TT-Sieg danach nicht mehr eingefahren wurde, reicht es oftmals für vordere Platzierungen bei der TT sowie zahllose andere

Und hier beim 41-er schließlich bitte genau hinsehen: Steinschlagschutz vor dem Motor, fehlende Tretkurbel und Stummellenker – eine Wettbewerbsmaschine, möglicherweise eine der sieben TT-Starter !

Erfolge in dieser aufregenden Zeit, und Triumph wird danach eh durch ihre Zuverlässigkeit („trusty“) Schlagzeilen machen.

Nicht zu vergessen die Brooklands-Bahnrennen, den von Ed Turner entwickelten Speed Twin, der wie eine Bombe ins Motorradzeitalter einschlug bis zu den Production Racern Anfang der 70-er, als die 750-er Triples der Konkurrenz noch mal ordentlich zeigen, wo der Hammer hängt.

Aber das sind andere Geschichten für spätere News ... nur dieser wichtige Sieg vor 100 Jahren, er erhält einen Ehrenplatz in der bewegten Geschichte der britischen Motorradmarke Triumph.

Schieber hoch! Mitch

TMOC fährt zur Bonneville Geburtstagsparty

Nächstes Jahr wird die Ikone des englischen Motorradbaus 50 Jahre alt. Und anlässlich dieses Ereignisses plant der TOMCC England ein Treffen auf die Beine zu stellen, welches das offizielle Treffen zum 100jährigern Geburtstag der Marke Triumph vor 6 Jahren bei weitem in den Schatten stellen wird. Nach mir vorliegenden Angaben sollen es damals rund 300-400 Motorräder gewesen sein, so plant man heute die 10fache Anzahl an englischen Motorrädern (aller Marken) zusammen zu bekommen. Außerdem sollen von jedem gebauten Modell der Bonneville 10 Stück präsentiert werden. Als besonderes Highlight wird die älteste bekannte Bonneville aus Italien geholt.

Die Feier findet am 22. - 23. August 2009 im Heritage Motor Center in Gaydon (das liegt etwa zwischen London und Birmingham) statt. Haupttag des Treffens ist der Samstag, an diesem soll mit allerlei Veranstaltungen ein ordentliches Programm geboten werden: Prämierungen der schönsten Motorräder in den verschiedensten Klassen, Interviews mit heute noch lebenden Personen aus der Ära Meriden. Sonntags wird es dann eine große Ausfahrt geben. Näheres, sobald dies bekannt wird, könnt Ihr auch unter www.bonnevillecelebration.org nachlesen.

Der TMOC plant an dieser Veranstaltung teilzunehmen und gemeinsam dort hin zu fahren. Da wir rund 920 km vor uns haben (gerechnet ab Frankfurt), geht es schon Donnerstag früh los. Übernachtet wird in der Nähe von Calais, um dann am nächsten Morgen über zu setzten und gemütlich die restlichen 300 km durch England zu fahren. Zurück soll es dann wieder am Sonntagnachmittag gehen, so dass Ihr montags wieder zu Hause sein werdet.

Zu den Kosten: Die Teilnahmegebühr am Treffen beträgt bei Voranmeldung je nach Anmeldetermin 14 Pf. (bis Ende September) bzw. 16 Pfund und am Treffen selbst dann 25 Pfund. Auf dem Veranstaltungsgelände kann im Zelt übernachtet werden (ab 12 Pfund / Wochenende), das auf dem Veranstaltungsgelände geplante Hotel wird bis dahin leider nicht fertig.

Die nächsten Hotels liegen etwa 13 km entfernt (ab ca. 40 Pf. mit Frühst.), bei B&B (ca. 30-35 Pf.) sind es etwa 5 bis10 km je nach Anbieter. Wer also gerne im Bett schlafen möchte, muss leider eine Fahrt vom/zum Treffen in Kauf nehmen. Zudem muss die Unterkunft frühzeitig gebucht werden. Die Überfahrt auf der Fähre kostet etwa 50-60 €. Alles in allem sind also je nach Unterkunftsvariante 250€ bzw. 300€ ohne Nebenkosten und Benzin einzukalkulieren.

Anmeldung: Wer sich uns gerne anschließen möchte, möge sich bitte bei mir melden (06322/958688). Auf Grund der angespannten Übernachtungssituation wird bei Übernachtung im „Bett“ der Anmeldeschluss der 15. Oktober 2008 sein. Die Reservierung der Betten für die An- und Abreise und die Buchung der Fähre kann später erfolgen, so dass hier Anmeldeschluss der 15. Dezember 2008 sein wird. Wer sich bis dahin noch nicht entschließen konnte, darf natürlich auch mitfahren, muss sich dann allerdings selbst um die Sachen kümmern. Da ein Teil der Sachen im Voraus gebucht und bezahlt werden muss, müssen wir bei Anmeldung auf eine Anzahlung bestehen. Wer gerne kürzer oder länger auf der Insel bleiben möchte oder sich gerne selbst sich um die Sachen kümmern möchte, kann auch gerne nur Teile des Angebotes buchen (z.B. nur Eintrittskarten zur Veranstaltung). Zurzeit sind mir etwa 11 Personen bekannt, die mit nach England fahren werden.

Euer Michael

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!

Memberbikes

A LIVING LEGEND

von Helmut Baumann

Die Infektion habe ich mir Anfang der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts bei einem Motorradrennen am Flugplatz Kassel-Calden eingefangen. Ich war mit Freunden, auf meiner 250er Zweitakt Moto Guzzi, zum Rennen gefahren. Beim Schlendern über den Besucherplatz, fiel mir eine Norton Commando auf. Nach einer Weile kam der holländische Fahrer dazu und freute sich über unsere gewonnenen Blicke. Als er dann auch noch den Twin ankickte, waren wir vollends begeistert. Der Holländer schwärmte so von seiner Commando, das wir glaubten, es sei das Nonplusultra.

In unserer Gegend gab es aber keine Norton-Händler, wo man sich hatte eine kaufen können. Einige Zeit später hörte ich aber soll einen Triumphhändler in Kassel. Also rauf auf die Guzzi und den Händler besuchen. Nach kurzem suchen in einer 50er-Jahre-Siedlung, fand ich nach eine umgebaute Garage, in der Rasenmäher repariert wurden. Als sich die Werkstatt betrat, sah ich im "Showroom" eine nagelneue Bonneville. Die Triumph-Niederlassung schienen noch im Aufbau begriffen zu sein. Mein Interesse war aber geweckt. Der freundliche Händler gab mir auch die neusten Prospekte mit. Hierbei handelte es sich um zwei einzelne Blätter in einen Umschlag aus Pappe. Ein Blatt mit der Aufschrift "Bonneville UK" und eins mit "Bonneville USA" mit allen technischen Daten und dem klingenden Satz "A Living Legend". Diese Mappe habe ich heute noch.

Später las ich in einer Motorrad Zeitung, wie ein anfällig und sensibel die Twins seien sollen. Meine Schrauberfähigkeiten hielten sich sehr in Grenzen und mir war die Sache zu heikel. Dann kam die vermeintliche Rettung. Kawasaki brachte eine 750er Paralleltwin auf den Markt. Die Motorrad Zeitung schrieb -British Bike, ohne englische Krankheiten- also genau das Moped, dass ich brauchte. Diese Z 750 war also mein großer Twin. Der Kauf stellte sich aber bald als totale Pleite raus. Die vier Stahlbolzen und zwei Sechserschrauben zwischen den Zylindern konnten den Kopf kaum halten. Das Resultat: Das Teil ölte wie ein Schiffsdiesel. Zu allem Übel flog mir dann auch noch der Rotor der Lichtmaschine ab. Nach zwei Jahren, war die Angelegenheit dann für mich vorbei. Ich habe dann zehn Jahre abstinent gelebt, was das Motorrad fahren angeht. Als mein Leben eine neue Wendung erfahren hat, kam mir die Triumph wieder in den Sinn. In dieser Zeit zog ein etwas reservierter Typ in meine Nachbarschaft. Wir trafen uns bei einem Bier in der Kneipe um die Ecke und unterhiehlten uns ganze Abende über Mopeds. Ganz besonders über englische Motorräder. Er fuhr damals eine 250er BMW mit Beiwagen. An einem Samstagabend berichtete er mir von dem Vorhaben, sich eine "Triton" anzuschaffen. Ich hatte zu dem Zeitpunkt keine Ahnung was das sein kann. Am nächsten Wochenende war ein Oldtimermarkt in Hamm, bei dem er sich ein solches Teil ansehen wollte. Er lud mich ein doch mitzukommen. In Hamm wurde er sich mit dem Verkäufer dieses "Triton" aber nicht einig. Da er aber aus dem Internet noch eine Adresse in Heidelberg hatte, fuhren wir am selben Tag noch nach Heidelberg. Dort angekommen besichtigten wir diesen Umbau. In einer Lagerhalle einer Baufirma neben Gerüstteilen und Mischmaschinen standen vier Motorräder. Darunter die Triton und eine Triumph Tiger US Version, Bj. 81. Der Zustand der Tiger war traurig, aber der Besitzer versicherte mir, sie hätte erst 15.000 km gelaufen. Das Moped gefiel mir und wir sprachen auf der Heimfahrt über einen möglichen Kauf. Am Wochenende darauf holten wir beide Maschinen mit einem Anhänger ab. Zuhause

mein Schatz !!!

Die „Tiger-Lady“ fest im Griff von Helmut

angekommen, baute ich eine neue Batterie ein, trat drei mal auf den Kickstarter und der Motor lief. Dieses Startverhalten nach vierjähriger Standzeit, ich war begeistert! Die rasselnden Geräusche aus dem Motor erklärten wir damit, daß es ein Stößelstangenmotor ist. Nach einigen kurzen Ausflügen in der näheren Umgebung wagten wir uns für ein Wochenende in den Steigerwald zum Weinfest. Ohne Regenbekleidung, nass bis auf die Haut, kam ich dort an. Das leichte stottern schob ich auf die Nässe in der Elektrik. Am Sonntag nach dem Frühstück habe ich das Gepäck auf geschnallt und wollte starten, aber es tat sich nichts. Nach zwei Stunden vergeblicher Mühe, habe ich dann den ADAC angerufen. Der gelbe Engel kam auch bald und war zuversichtlich die Lady wieder zum Leben zu erwecken. Nach einiger Suche zupfte er ein Massekabel ab und war sich sicher, den Fehler gefunden zu haben. Zündung an, ein Kick und der Motor lief. Ab auf die Autobahn und nach Hause. Im Rückspiegel bemerkte ich eine weiße Ölfahne aus dem linken Auspuffrohr. Bei genauerer Betrachtung zu Hause, musste ich feststellen, dass die Geräusche des Motors nicht nur auf das Motorprinzip zurückzuführen waren. Was folgte, war ein Motoraufbau in einer Werkstatt, weil ich selbst immer noch Angst vor der Schrauberei hatte. Als danach aber immer neue Pannen mir den Fahrspaß verdorben, und meine finanziellen Mittel begrenzt waren, beschloss ich, mich mit Hilfe des Handbuches fit zumachen. Mein Baby, wie ich die Lady nannte, hat mich fast zwei Sommer lang schwer geprüft. Es verging kaum eine Ausfahrt, so kurz sie auch sein mochte, ohne Panne. Viele waren allerdings auf den „begnadeten Schrauber“ des Vorbesitzers zurückzuführen. Nachdem ich außer der Kurbelwelle und den Nockenwellen alles alles und jedes schon in der Hand hatte, läuft sie jetzt schon um die 60.000 km ohne Probleme. Es war, als wäre ein Knoten geplatzt. Nach der ADAC Aktion bin ich aber immer ohne fremde Hilfe nach Hause gekommen. Ich hoffe, der Segen hält an. Mein Rat an alle, die neu zur Triumphfamilie kommen und eine der alten Ladies fahren: Lasst euch nichts von selbst ernannten Motorenexperten vormachen!

Die Dinger laufen, und das nicht schlecht! In diesem Sinne – Ride on... Euer Helmut

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.

Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Ersatzteile!

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

Since 1976

GLM

BRITISH MOTOR CYCLES

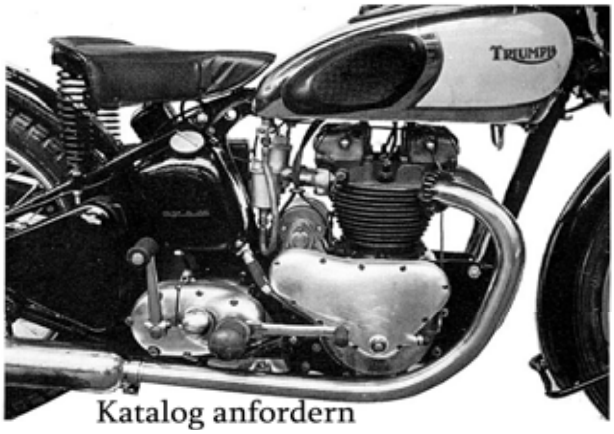
Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
E-Mail: info@glm-british-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de

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