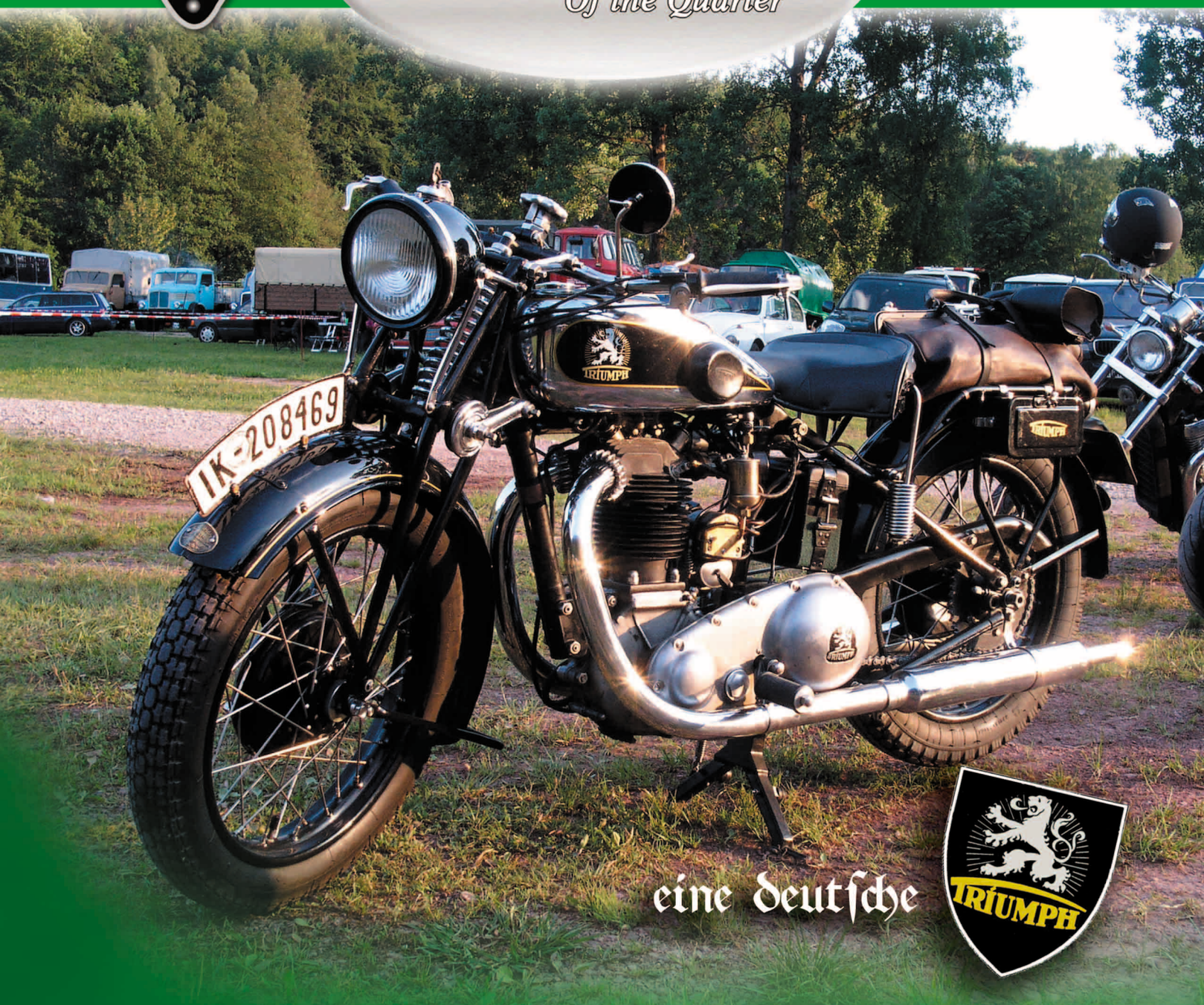
Zeitschrift für Mitglieder des TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V. GERMANY

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 39
Juli
August
September
2009



eine deutsche TRIUMPH

10-jähriges TMOC Jubiläum
Protokoll der Jahreshauptversammlung
Einladung zum TMOC Sommertreffen
Stark Regen und Hagel... (TMOC-Maitour 2009)
Erlebnisse mit einer Triumph
Einladungen von unseren europäischen Nachbarclubs

Just in by Michael Ochs

Halt – HOLDEN
Einen interessanten Mix rund um das Thema Oldtimer findet Ihr auf der Internet-Seite der Fa. Holden Vintage and Classic Limited. Zwar wird überwiegend Zubehör für Autos vertrieben, trotzdem ist dort auch einiges für Motorradfahrer zu finden: Belstaff-Jacken, Brillen, Helme, Öle, Schalter, Werkzeug, LED´s usw.. Vorsicht, wenn man die Seite erst einmal aufgerufen hat, verliert man leicht die Zeit aus den Augen. Näheres unter sales@holden.co.uk. oder 0044-1885 488488.

Commando, 2ter Versuch
Seit 2005 versuchte der Besitzer der Fa. Norton Motorsports Inc. /USA Kenny Dreer eine neue Commando mit 961 ccm zur Serienreife zu entwickeln. Der Produktionsstart wurde mehrere Male verschoben und bis auf ein paar Vorserienexemplare wurde trotz Investitionen in Höhe von 10 Millionen US$ nichts produziert. Das Projekt befindet sich jetzt wieder in seiner alten Heimat. Der Millionär Stuart Garner hat Teile und Zeichnungen gekauft und beabsichtigt noch in diesem Jahr in der neuen Fabrik 30 km nördlich von Hinckley die Produktion aufzunehmen. Am übern Teich entwickelten Konzept (Kurbelwelle 270° Versatz) soll generell nichts verändert werden. Es ist aber davon auszugehen, dass es bis zum Serienstart nicht bei den Keihin-Vergasern und den schlanken Auspufftöpfen bleiben wird, dafür sind die heutigen Auflagen zu streng. Sehr wahrscheinlich wird es eine Einspritzanlage geben. Preise und genaue Termine gibt es noch nicht. In USA waren damals 20.000 US$ angedacht. Dabei wird es aber vermutlich nicht bleiben, da Stuart Garner beabsichtigt, die Marke Norton zu einer Premiummarke zu entwickeln. Ganz nebenbei will er auch die Norton Wankelmaschinen wieder auferstehen lassen, wobei es interessant wird, woher er die Motoren beziehen will. Die Rechte und Werkzeuge liegen nämlich in Deutschland bei Joe Seifert. Einen ersten Vorgeschmack könnt Ihr Euch bei www.nortonmotorcycles.com holen.

Neues von BMC
Unser Mitglied Achim Ertel hat wieder ein paar neue interessante Sachen im Angebot, die lange auf dem Markt nicht erhältlich waren. Das wären:

oben links: Starres Antriebsrad für Zündmagnete v. Lucas (K1-K2F) und BTH (70-2741), gefertigt wie original (für alle handverstellbaren Magnete oder Elektronikzündungsumbauten), 86,50 €
oben rechts: Hauptständerschraube für Triumph f. Starrahmen (Ständer am Heck)(82-0977), 3,70€ sowie Mutter für Hauptständerschraube f. Starrahmen (37-0630), 1,95 €

Klappbare Fahrerraste TR6C Modelle, new old stock, ´71 und ´72 links (83-2856) und rechts (83-2857), je 49 €

Rücklichtträgerblech für alle Triumph ab Bj. 1973 (83-5001), 18,50 €

Metisse Replica
Wie viele von Euch wissen, war Steve Mc Queen nicht nur in seinen Filmen sondern auch als Motorradfahrer z. Bsp. im amerikanischen Nationalteam sehr erfolgreich. Auch privat war er sehr gerne auf 2 Rädern, vorzugsweise auf Triumph, unterwegs. Zu diesem Zweck baute er sich in den 60zigern aus einem Rickmann Rahmen und einem Triumph-Motor einen „Desert racer“ ganz nach seinem Geschmack. Dieses Motorrad wird nun wieder bei der Fa. Metisse in England mit einer Auflage von 300 Stück als Replica gebaut. Basis genau wie damals ist ein vernickelter MKIII-Rahmen, der gleichzeitig als Öltank fungiert. Viele Details der Maschine von Steve Mc Queen sind auch an der Replica zu finden: Fußrasten, speziell den Bedürfnissen von Steve angepasst, die Auspuffanlage, Gabelbrücken von BSA für ein besseres Handling, 35mm Ceriani Gabeln und und und. Auch die Farbe ist identisch. Übrigens kommen die ganzen Motoren alle aus USA, da scheint noch einiges herum zu stehen. Jede Maschine hat ein Zertifikat, außerdem befindet sich auf jedem Tank die Unterschrift von Steve Mc Queen. 12.999 Pfund möchte die Fa. Metisse dafür haben. Das klingt viel, wer aber schon einmal eine Metisse selbst aufgebaut hat, weiß, dass man sich schnell in dieser Größenordnung wieder findet. Eine Straßenzulassung für die Triumph gibt es genauso wie damals übrigens nicht. Bestellformulare, nähere Informationen und ein paar nette Filmchen gibt es unter www.metisse-motorcycles.com.

Grusswort

Der Triumph-Bogen

Es ist wieder mal kurz vor Redaktionsschluss bzw. eigentlich schon einiges danach und ich grübele immer noch darüber, was ich dieses Mal schreiben kann. Mit Triumph soll es etwas zu tun haben, die Belange des Clubs betreffen und jeden ansprechen. Die Chefredakteure der großen Oldtimerzeitungen haben es da schon etwas einfacher. Zumindest haben sie mehr Themen zur Auswahl und tagespolitische Themen wie die Feinstaubplakette oder H-Kennzeichen gibt es auch zu Hauf. Da kann man schon neidisch werden.

Zum Glück besuchten wir dieses Jahr auf unserer Maiausfahrt ein Oldtimertreffen in den neuen deutschen Bundesländern und dies lieferte die Idee zu den Grußworten der aktuellen News. Als wir dort mit unseren Triumphs (3 alte, 3 neue) einrollten herrschte schon ein reges Treiben. Das Gelände war fein säuberlich in verschiedene Kategorien eingeteilt: LKWs, Autos, Motorräder und … Festzelt. Wir wurden gebeten, unsere Ladies in einer Horde von Schwalben abzustellen. Jeder würde ja nun erwarten, dass man beim Erscheinen mit unseren englischen Kisten zumindest ein ganz klein wenig Aufmerksamkeit geschenkt bekommt. Wäre da nicht Olaf auf mich zugekommen (dazu hinten in der News mehr), dann hätten wir das Treffen verlassen, ohne mit irgendjemanden über unsere Maschinen palavert zu haben. Irgendwie hatte ich den Eindruck, dass unsere ostdeutschen Veteranenkollegen doch lieber unter sich bleiben und über ihre in der näheren Umgebung gebauten und vertrauten Maschinenpark (IFA, AWO) Benzingespräche führen. Wie sich im Laufe des Gespräches herausstellte, interessierte sich Olaf nicht nur für die Marke Triumph (er trug ein Hinckley-Shirt), sondern fährt selbst auch eine alte deutsche Triumph aus Nürnberg. Letztendlich standen wir alle dann ziemlich lange um seine Triumph herum, fragten dieses und jenes und es reifte der Entschluss in unserem Redakteur, genau diese Triumph, obwohl nicht aus England, auf unsere Titelseite zu bringen.

Uns allen ist bekannt, dass deutsche und englische Triumphs auf eine gemeinsame Vergangenheit zurückblicken können, auch wenn sich die Wege schon sehr früh trennten. Genauso verhält es sich mit den Maschinen aus Coventry, Meriden oder Hinckley. Allen gemeinsam ist der überspannende und verbindende Bogen über dem Schriftzug. Aus meiner Sicht ist es egal, ob der oben oder unten herum führt und wo er am „h“ ansetzt. Letztendlich fahren wir alle zusammen Motorräder der Marke Triumph und dies sollte uns verbinden.

Gerade im vergangenen Jahr sind nur allzu oft Stimme laut geworden, dass sich Fahrer von Hinckley-Maschinen in unserem Club nicht erwünscht fühlen und auf der anderen Seite Fahrer einer alten Lady gerne unter sich bleiben würden. In Folge gab es dann immer langwierige Diskussionen und es kostete mich viel Zeit und Nerven, alle wieder zu beruhigen und unter einem Dach zu vereinen. Gemäß unserer Satzung hat der Verein zwar den Zweck, „historische Motorräder der englischen Marke Triumph zu erhalten und zu pflegen“, aber andererseits kann jeder bei uns Mitglied werden, der ein „Triumph-Motorrad“ besitzt. Es mag sein, dass diese beiden Definitionen in sich schon widersprüchlich sind. Es wurde aber über das Thema Neu/Alt in der Gründungsversammlung anno 1999 lang und breit diskutiert und letztendlich beschlossen, das jeder der eine englische Triumph fährt, egal ob aus Meriden oder Hinckley, bei uns Mitglied werden darf. (Im CBBC wird dies übrigens etwas enger gesehen, die haben schließlich noch das „C“ im Namen und das scheint zu verpflichten). In den anderen WATOC-Clubs wird dies übrigens genauso wie bei uns gehandhabt. Und das ist auch gut so. Denn wenn dort eine Beschränkung auf die alten Maschinen wäre, hätten wir sicherlich auf unserem Sommertreffen weniger Besucher aus dem Ausland und umgekehrt. Schließlich soll gemäß unserer Satzung ja auch die „Völkerverständigung durch Hervorheben der deutsch-englischen Wurzel gepflegt werden“, und das geht mit 150 km/h auf der Autobahn halt besser als mit 110 km/h auf der Bundesstrasse. Beachtet in diesem Zusammenhang auch den Hinweis auf die „deutsch-englische Wurzel“. Diese wird in dieser News sicher so stark wie nie zuvor hervorgehoben.

Viele Grüße an alle Triumph-Fahrer Euer Michael

BONNIE forever!

Ursprünglich nach der Rekordfahrt des Streamliners von Johnny Allen mit 202 m/ph (345 km/h) auf den Bonneville Flats (Salzsee in Utah, USA) benannt und auf der Earls Court Bike Show in London im Jahre 1958 erstmals vorgestellt:
die **Triumph Bonneville** für 1959!
Es wird in nächster Zeit noch viel darüber in der News zu lesen sein.

So wurde gefälligst mitgefahren: Susanne mit Bonnie in Kent, England, '87

Unser TMOC fährt schließlich mit vielen Mitgliedern zur Bonneville Celebration nach England (siehe Seite 30).

Für mich aber hat das alles noch eine viel größere Bedeutung; nach dem Britbike-Ersatz Yamaha XS 650, den ich mir 1979 nagelneu für 5900 DM gekauft hatte, obwohl ich eine neue Triumph günstiger hätte haben können, holte ich mir dann endlich im Juni 1986 meine Bonneville T140 E, Bj. 81, eine der letzten aus Meriden. Also werde ich bald mein persönliches Jubiläum feiern:

25 Jahre Triumph Bonneville!

Sie rennt nach wie vor wie Gewitter, dies habe ich bei unserer diesjährigen Maiausfahrt im Thüringer Wald wieder genossen. Und dabei ist es mir scheissegal um die paar Tropfen Öl die sie verliert oder ob meine Anbauteile original sind oder nicht. Hauptsache in den gemeinsamen Jahren war für mich, dass Bonnie zuverlässig läuft, mit Sound und gut dabei aussieht; dafür habe ich immer gesorgt und werde das die nächsten Jahre weiterhin tun.

Bonnie und ich auf Tour in den Alpen irgendwann in den 90ern

Will ich wirklich mit meiner Hinckley-Thunderbird zur Bonneville Celebration fahren um „my Bonnie“ zu schonen? Mal seh'n...

Das eigene T-Shirt Motiv zum Thema "50 Jahre Bonneville" ist bereits entworfen, modifiziert von dem leider abgelehnten Entwurf für das 10-Jahres TMOC-Shirt.

Cheers, Pete

Inhalt dieser NEWS:

Triumph STM 500, Bj. 1932 (Triumph Nürnberg)	**Titelseite**
Just in	**S. 2**
Grusswort vom 1. Vorsitzenden	**S. 3**
Bonnie forever	**S. 4**
Impressum des Vereins	**S. 5**
10 jähriges TMOC Jubiläum	**S. 6-9**
Protokoll Jahreshauptversammlung des TMOC	**S. 10-11**
Die frühe Saison mit JHV	**S. 12-14**
Stark Regen und Hagel (von der Maitour 2009)	**S. 15**
Einladung zum TMOC Sommertreffen	**S. 16-17**
Warum nur Triumph ...	**S. 18**
Einladung zur Britannia Rally in Norwegen	**S. 19**
Letzter Teil: England-Marokko (von John Young)	**S. 20-21**
Interview mit Sonja (WATOC Challenge winner, in english)	**S. 22-23**
Erlebnisse mit einer Triumph	**S. 24-27**
Einladung zur Britannia Rally in Dänemark	**S. 28**
Neues im TMOC-Shop	**S. 29**
TMOC fährt zur Bonneville Celebration nach UK	**S. 30**
Die deutsche Triumph (STM 500, 1932) vom Titelblatt	**S. 31**
Anzeigen unserer Sponsoren	**letzte Seite**

Tickets für die Bonneville Celebration am 22.-23.08.09

1 Eintrittsticket, 1 Campingticket und Fährüberfahrt für 1 Person mit Motorrad im Wert von zusammen nur **61,53 €** sind wegen Absage eines Mitglieds noch zu haben. Kontaktperson hierfür ist Michael Ochs, Telefon und E-Mail siehe Impressum der News.

Redaktionsschluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor dem Erscheinen!

Das heißt für die News Nr. 40

am 28.08.09

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:
Peter Nettler
Birken 37
53797 Lohmar
Tel. (02205) 82149
Email: peter.nettler@gmx.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). CD oder 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.

10 Jähriges TMOC Jubiläum

Angefangen hat alles im Grunde genommen damit, dass ich, als blutiger Triumph Neuling, 1995 nach Dieburg zum Oldtimer Korso, anlässlich des Revivals des legendären Dieburger Dreiecks Rennen, gefahren bin.

Damals hatte ich mir meine aller erste Triumph zugelegt. Eine gebrauchte Bonnie Bj. 1976. Gekauft bei den Brüdern Wüst im Schwäbischen. Diesem Kauf war ein monatelanger Reise Marathon durch Deutschland vorangegangen. Immer mit geliehenem Hänger hinterm Escort und immer erfolglos. Eine Ruine nach der anderen, naja, heute würde ich die Triumphs, die ich damals stehen ließ, anders beurteilen, aber zurück zum 10 Jährigen TMOC Jubiläum.

Dieburg, die Nachbarstadt, bot sich an um die ‚neue alte' Triumph mal vorzuführen. Immerhin war ich mir sicher, aus der Masse der DKW, Zündapp oder NSU so richtig hervorzustechen.

Was hab ich dumm geschaut, als da einer mit einer alten BSA und noch einer mit einer Bonnie auftauchten. Das waren Stefan Müller und Uli Heltzel, unser jetziger Kassenwart.

Natürlich haben wir gleich die Köpfe zusammengesteckt und uns ausgiebig darüber gewundert, dass wir „Engländer Fahrer" in 10 Km Umkreis voneinander wohnen, uns aber nie vorher über den Weg gelaufen waren. Als mir dann auch noch die Bonnie beim Korso ausging und Stefan sie mir wieder angetreten hat, nachdem ich bis zur Erschöpfung drauf rumgekickt hatte, war eine Freundschaft fürs Leben geboren.

Als alter Vereinsmensch kam mir auch erstmals der Gedanke, dass wir uns organisieren sollten. Immerhin dachte ich damals ja wir drei Engländer-Fahrer wären alleine auf der Welt. Von anderen Clubs oder Vereinen wusste ich noch nichts.

Nach und nach schlossen sich diese erheblichen Wissenslücken und ich begann mich in der „Szene" umzusehen. Ich hatte Kontakt zu einem, CBBC angeschlossenen, Stammtisch und die erste Reise zum Oldtimer Markt in Stafford, nahm Formen an.

Zwischendurch hatte ich die OIF Bonnie in München , bei Southern Division, in Zahlung gegeben und mir dort eine 1968 TR6C angelacht. Ich hatte nämlich zu Weihnachten von meiner aufmerksamen Frau, das Buch „Triumph Motorcycles in America" von Lindsay Brooke und David Gaylin geschenkt bekommen. Ich war wie im Rausch, meine Welt bestand nur noch aus TR 6, T120, Meriden, Gary Nixon oder David Aldana. Dem aufmerksamen Leser dieses tollen Buches ist sicherlich nicht die Bildunterschrift auf Seite 83 entgangen: „Ahhhh, perfection The 1968 T 120R Bonneville". Da wars passiert. Eine 68er musste her und wenn es dass Leben kosten sollte. Natürlich eine TR6 anstatt einer T 120, schließlich hatte die erste Bonnie mich mit Vergaserproblemen genug gequält.

Im Zenith meines „Triumphalen" Hochgefühls machten wir uns gen Westen, sprich nach Stafford auf. Um es kurz zu machen, ich war überwältigt. Gewöhnt war ich an von Schwarz lackierten Boxern und Zweitaktern dominierte Veranstaltungen. In Stafford blieb mir angesichts einer unvorstellbaren Menge an Triumphs, Vincents, BSAs oder Nortons fast die Luft weg, so was hatte ich nicht erwartet. Dann kam der entscheidende Moment, der Stand einer der vielen TOMCC Branches. Wow, die hatten alles, Flyer, Handouts, Zeitung, Banner und eine originalgetreu restaurierte 67er TR6 in Mist Green and White. Unter anderen.

Verchromte Pfosten mit roten Samtkordeln grenzten den Stand ab, freundliche Vereinsmitglieder blickten erstaunt auf den, offensichtlich, Verrückten der sich vor den Stand kniete und von seiner Frau nur sehr schwer wieder zum weitergehen zu bewegen war. Ja liebe TMOC Mitglieder, der Verrückte war ich und das war der Moment in dem mir klar wurde, dass ich einen Triumph Club in Deutschland gründen musste.

Wieder Zuhause in good old Germany begann ich mit den Vorbereitungen.

Erstmal fragte ich überall nach, ob es denn schon einen Deutschen Club für Englische Triumphs

gibt, ich wollte ja sicher gehen. Hätte es schon so einen Verein gegeben, dann wäre ich dort Mitglied geworden, anstatt einen neuen Verein zu gründen.

Als alles Nachfragen keinen existierenden Triumph Club Deutschland zu Tage förderte, ging ich endgültig ans Werk. Die erste Frage war: wie erreiche ich die Triumphfahrer im Lande, ich kannte ja nur ganz wenige persönlich? Die Antwort war schnell gefunden, es muss was in die Zeitungen, die von den fellow Triumph Riders gelesen werden. In der Motorrad Handel erschien bald darauf ein halbseitiger Aufruf zur Gründung eine Triumph Owners Clubs.

Ein gewisser Klaus Küppers aus Klein-Zimmern suchte nach Gleichgesinnten, um einen Club für Fahrer Englischer Triumphs zu gründen. Auf der anderen Hälfte der Seite wurde gleich für eine Fahrt ins neue Triumph Werk in Hinckley geworben, das hatte zwar mit dem späteren TMOC nichts zu tun, war aber eine schlüssige Ergänzung zum Thema Triumph und machte zusammen mit unserem Aufruf eine ganze Seite zum Thema Triumph.

Nach einiger Zeit bangen Wartens meldeten sich doch an die zwanzig Interessenten bei mir und eine Gründungsversammlung konnte geplant werden.

Ein Termin, der allen passte, war nach einiger Zeit gefunden und als Ort für die Gründungsversammlung wählte ich den Gasthof „Zum wilden Jäger“ im Odenwald aus, weil dieser mir bekannt und nicht zu weit weg war und ich so gut planen und organisieren konnte.

tips, trends, termine

Bike NEWS

AMF Mailbox

Hallo Freunde!

Es ist wohl noch zu kalt, um das Bike schon aus dem Schuppen zu schieben. Bei der Witterung frieren einem nur unnötig die Glieder tief. Also nutzen wir die Tage, um dem Frühling elegant näher zu kommen. So lange ist es schließlich nicht mehr hin.

Während unserer Recherchen konnten wir zweifelsfrei feststellen, daß auf einen echten Biker immer genug „Arbeit“ wartet.

Ein paar gute Tips gefällig? Plant doch schon die nächste Motorrad Tour oder Reise. Dafür ist es nie zu früh. Ausflugsziele gibt es genug und die Angebote sind momentan recht verlockend.

Derlei Vorbereitungen sind jedenfalls ihre Mühe wert und erfreuen das Gemüt. Ihr wißt ja: Vorfreude ist die schönste Freude.

Oder werft einen Blick auf die „Kunst, rund ums Bike“. Das ist ein neues, sehr interessantes Thema, mit dem sich momentan viel erleben läßt. Immer mehr Künstler greifen sich das Motorrad als Objekt ihres Schaffens.

Wir haben eine „Art-Gallery“ besucht und berichten in diesem Heft darüber... Wer aber mit Kunst nix anfangen kann, der konzentriere seinen Blick auf die tollen Anzeigen in diesem Heft. Es könnte der ultimative „Traumhobel“ dabei sein.

Packen wir's an, gell...

Eure AMF-Redaktion

Klaus Küppers sucht gleichgesinnte Triumph-Fans, um einen Club zu gründen. Wer sich berufen fühlt, sollte sich mit Klaus in Verbindung setzen. Vielleicht geht die erste gemeinsame Tour schon nach England (siehe Artikel unten)...

VERY BRITISH

Triumph Owners Motorcycle Club

Wo sind sie, die zahlreichen Triumph-Fahrer auf unseren Straßen? „Triumph-Owner“ Klaus Küppers möchte in Zukunft die Fahrer der englischen Traditionsmarke durch Gründung des „Triumph Owners Motorcycle Clubs“ näher zusammenführen. Der Club soll allen Fahrern von Triumph Motorrädern, egal ob Oldtimer oder neuestes Modelljahr, offenstehen. Die Clubaktivitäten könnten gemeinsame Reisen und Ausfahrten, Markenpflege, Breakdown Register, gegenseitige Hilfe und vieles mehr umfassen. Wer Interesse am Clubleben hat, vielleicht noch weitere Ideen mitbringt, wende sich an: Klaus Küppers, Blumenstr. 14, 64846 Groß-Zimmern, Tel. 06071–44417, Fax 06071–748437.

BACK TO THE ROOTS

Triumph-Werkbesichtigungsreisen

Für Klaus Küppers und seine hoffentlich zahlreichen Mitstreiter aus dem „Triumph Owners Motorcycle Club“ wird es vielleicht die erste gemeinsame Reise in der jungen Clubgeschichte. Die Rede ist von der Triumph-Werkbesichtigungstour zur modernsten Motorradfabrik der Welt. Die steht in Hinckley.

Nicht nur Triumph-Besitzern, sondern allen Motorradfahrern stehen die Tore der Triumph-Schmiede offen.

Das große Interesse an Werksbesichtigungen veranlaßte die Triumph Motorcycles Ltd., in Zusammenarbeit mit der Stena Line, einen viertägigen Kurztrip ins englische Königreich zu organisieren. Die Reise beginnt standesgemäß mit einer Überfahrt auf der schnellsten Fähre der Welt, der Stena HSS (High-Speed Sea Service). Anschließend wartet vor und nach der Werksbesichtigung die schöne Landschaft von Constable Country und dem Peak District auf Entdecker. Allemal lohnend ist auch ein Besuch im British Motorcycle Museum. Infos: Stena Line Düsseldorf, Hildebrandstr. 4 D, 40215 Düsseldorf, Tel.: 0211-9055-150, Fax 0211-9055-180.

Wer zuerst kommt, fährt zuerst... Wie die Stena Line vermeldet, sind die Plätze begrenzt. Wer also die englische Kultstätte besuchen möchte, kümmert sich schon zeitig um seine Reservierung.

Triumph-Owners

Nach langer und intensiver Vorbereitung ist jetzt kürzlich der „Triumph Motorcycle Owners Club“ für Deutschland gegründet worden. Bei der Gründungsversammlung im Odenwald kamen 21 Triumph-Motorrad-Enthusiasten zusammen und arbeiteten eine Satzung aus, bei der natürlich Erhalt und Pflege der Maschinen aus Meriden an erster Stelle steht. Der Mitgliedsbeitrag wurde auf 50 Mark pro Jahr festgesetzt, Ausfahrten und Treffen wurden ins Auge gefasst, aber noch nicht konkretisiert. Wer mehr wissen möchte, wendet sich an: Klaus Küppers, Tel. 06181-55118 (tagsüber).

Parallel dazu hatte ich einige Persönlichkeiten in Großbritannien angeschrieben und darum gebeten die Gründung eines Triumph Clubs in Deutschland zu unterstützen. Die Queen Mom und der Prince of Wales brachten, wie ihre Antwortschreiben aussagten, der Vereinsgründung zwar Interesse entgegen, konnten oder wollten aber, aufgrund ihrer schon vielfältigen Engagements in verschiedenen Organisationen keine aktivere Unterstützung leisten. Immerhin, Antwortbriefe der Royal Family hat auch nicht jeder und wir sind auch ohne deren aktive Unterstützung was geworden.

Auch andere Post flatterte mir in jenen Tagen ins Haus, unaufgefordert sogar. Mitglieder eines anderen, in Deutschland tätigen, British Bike Clubs forderten mich unverblümt auf die Gründung eines Triumph Clubs zu unterlassen, oder sagen wir mal „zu Überdenken“.

Ihr Argument gegen die Gründung eines reinen Triumph Clubs war, dass es doch schon ihren Club gäbe und ich mich doch bitte dort einbringen solle.

Dass diese Leute mich mit ihrer Meinung nicht Überzeugen konnten hat die Geschichte des TMOC ja gezeigt.

So, da ist er endlich, der Name TMOC. Bei der Gründungsversammlung hatten wir uns nämlich auf diesen geeinigt. Natürlich in Anlehnung an den Mutterclub auf der Insel der ja bekannterweise TOMCC heißt. Bei der Gründungsversammlung gab es natürlich heiße Diskussionen zu verschiedenen Themen. Soll es einen ein-

10 Jähriges TMOC Jubiläum

getragenen Verein geben oder nur einen Stammtisch ähnlichen, losen Club. Und natürlich die Frage ob „neue“ also Hinckley Triumphs auch mitmachen dürfen oder nur die „echten“, alten aus Coventry , Meriden und Devon. Die Satzung wollte verabschiedet werden und und und. Viel Gesprächsbedarf war vorhanden und wir diskutierten bis in die Nacht hinein. Man merkte sehr deutlich, dass außer mir keiner anwesend war der Vereinserfahrung hatte, alles Individualisten. Das führte dazu, dass alles was ernsthaft nach Verein aussah, sehr skeptisch beäugt und fast zu Tode diskutiert wurde. Viele hätten lieber einen losen Club anstelle eines regelrechten Vereins gesehen. Wie Ihr alle wisst, habe ich mich damals mit meinen Ansichten weitestgehend durchgesetzt. Ich wusste ja über so manchen Fallstrick, welcher den Vorstandsmitgliedern gefährlich werden kann und an das eigene Konto gehen kann Bescheid. Dass nicht alles aus der ersten Satzung perfekt war, haben wir in einem langen Lernprozess erfahren, einige Satzungsänderungen waren in den vergangenen 10 Jahren nötig um den TMOC den Bedingungen eines deutschlandweit operierenden Vereins besser an zu passen. Das ist uns, wie ich meine, ganz gut gelungen.

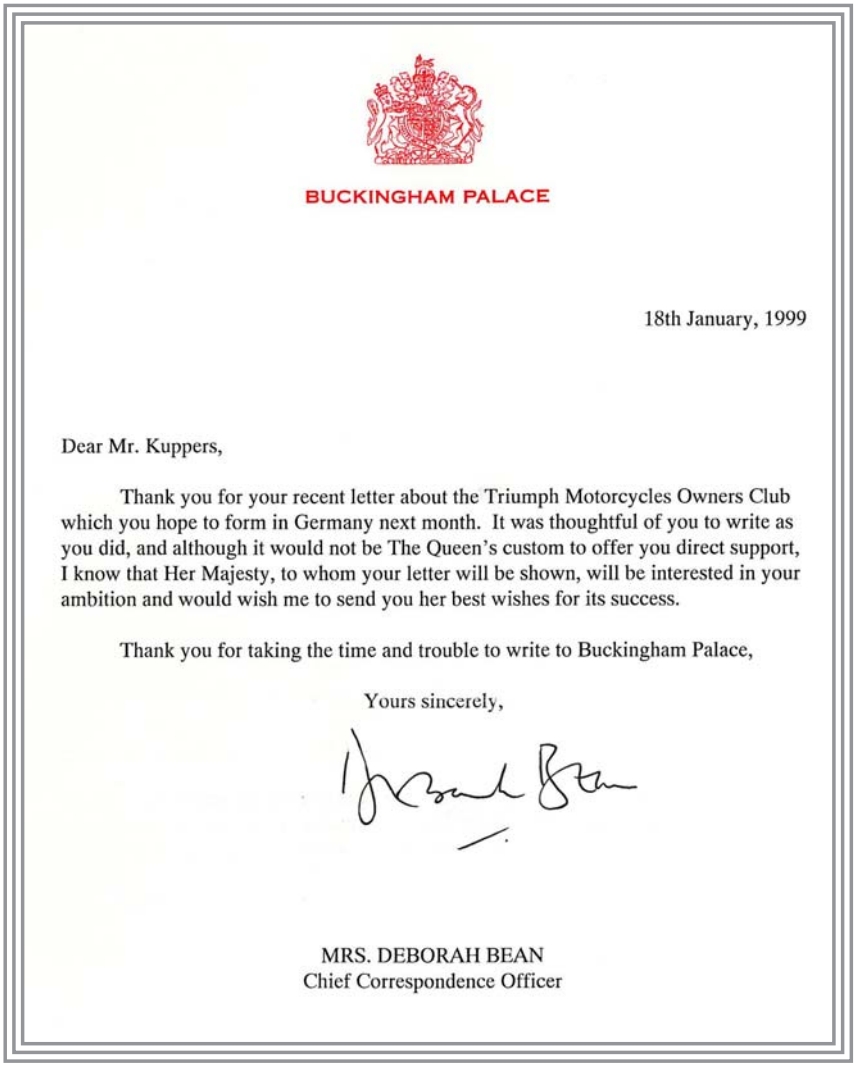
Manches Argument meiner Diskussionsgegner von damals beschäftigt mich aber heute immer noch oder besser gesagt wieder. Ich bin mir nicht sicher, ob ich alles was ich damals beim Wilden Jäger durchsetzte auch heute wieder so machen würde.

Aber so ist das halt, Ansichten verändern sich mit der Zeit. Nun war es also vollbracht, der TMOC Germany war geboren und hatte ganze 21 Mitglieder.

Der erste Vorstand bestand aus Dietmar Lensky, Dr. Thomas Schaefer und meiner Wenigkeit. Sofort stürzten wir uns in Aktivitäten, um den Verein in das Licht der Öffentlichkeit zu zerren. Wir nahmen mit einem schönen, kleinen Stand an der Motorradmesse IMOT in der Frankfurter Messe teil und veranstalteten ein erstes Treffen am Naturfreundehaus in Reichenbach. Dieser Veranstaltungsort war wirklich wunderbar gelegen, doch die steile Schotterzufahrt wird jedem, der mit dem Motorrad dort war, in Erinnerung bleiben. Heute ist dieser Zufahrtsweg übrigens gut befestigt ausgebaut.

Es folgten Clubstände auf der British Nostalgica in Frankfurt, der Veterama in Ludwigshafen und beim Motorrad Klassik Tag in Sinsheim. Die Teilnahme an der Veranstaltung in Sinsheim hat sich bewährt und mir persönlich gefällt es dort sehr gut.

Recht frühzeitig wurde mir klar, dass wir einen Weg finden müssen, um die über ganz Deutschland verstreuten Mitglieder in Kontakt mit ihrem Verein zu halten. Zu häufige Veranstaltungen waren aus eben jenem geographischen Grund ja nicht machbar. Also mit anderen Worten eine Clubzeitung musste her. Der erste Redakteur der sich fand - um ehrlich zu sein muss ich sagen, dass wir ihn ganz schön bedrängt haben - war Achim Ertel. Die Zeitung, die er machte, war mit der heutigen TMOC News noch nicht ganz zu vergleichen. Aber sie war das Bindungsglied der Mitglieder und wahrscheinlich ist die TMOC News überhaupt das wichtigste Mittel, um die Mitglieder auf dem Laufenden und den Verein am Leben zu erhalten. Deshalb gebührt mein ehrlich gemeinter Dank nicht nur den Leuten, welche mich über die Jahre bei der Vorstandsarbeit und dem organisieren der Aktivitäten tatkräftig unterstützt haben, sondern auch und vor allem den Redakteuren unserer TMOC News und denjenigen unter uns, die sich durch das Schreiben von Artikeln um die News bemühen. Macht bitte weiter so!



BUCKINGHAM PALACE

18th January, 1999

Dear Mr. Kuppers,

Thank you for your recent letter about the Triumph Motorcycles Owners Club which you hope to form in Germany next month. It was thoughtful of you to write as you did, and although it would not be The Queen's custom to offer you direct support, I know that Her Majesty, to whom your letter will be shown, will be interested in your ambition and would wish me to send you her best wishes for its success.

Thank you for taking the time and trouble to write to Buckingham Palace,

Yours sincerely,

MRS. DEBORAH BEAN
Chief Correspondence Officer

Was könnte ich noch von den Anfangsjahren unseres TMOC berichten: Vom umständehalber abgesagten Treffen in Stammen oder vom Beginn der Maitouren oder vom Sturm, der unseren Pavillon auf der British Nostalgica zerlegt hat. Vielleicht von den ersten TMOC T-shirts die ein Freund großzügig sponserte. Viel wäre noch erwähnenswert und noch mehr wurde wohl schon vergessen.

Nach improvisierten Anfängen aus dem sprichwörtlichen Nichts ist ein wirklich vorzeigbarer Verein aus uns geworden. Nach vielen erfolgreichen Sommertreffen ist die Geldnot der Anfangsjahre nun nicht mehr zu spüren. Jedes Mitglied hat das Jahr über mehrfach Gelegenheit an Vereinsaktivitäten teilzunehmen, sei es bei der Jahreshauptversammlung, der Maiausfahrt, dem Sommertreffen, anderen Touren wie z. B. nach Neukirchen oder an unserem Stand in Sinsheim. Und natürlich sollte jeder mal beim gemütlichen Jahresabschlusstreffen in Volkers in der Rhön dabei gewesen sein. Wer an keiner Aktivität teilnehmen will, der möge stattdessen die gut gemachte TMOC NEWS lesen oder den Verein durch seinen Beitrag und ab und an einem kleinen Artikel in der NEWS unterstützen. Jedem das seine.

Hauptsache ist, dass wir zusammenhalten und den Zweck des TMOC nicht aus den Augen verlieren, nämlich uns gegenseitig bei den vielfältigen technischen Problemen an unseren Ladys zu helfen und diese am Fahren zu halten.

Keep up the Triumph Spirit!
Auf die nächsten 10 Jahre TMOC.

Euer Klaus

Termine 2009

JUNI

26.-28.06	Norwegian Britannia Rally	TOMCC Norway (WATOC)
26.-28.06	Engländertreffen	Zettmannsdorf
26.-28.06	Thunderbird Rally	TOMCC UK (WATOC)

JULI

10.-.12.07	Sommertreffen 10 Jahre TMOC	TMOC Germany (WATOC)
24.-26.07.	Albion Rally	TOC Denmark (WATOC)
24.-26.07.	Legend Rally	TOMCC UK (WATOC)

AUGUST

07.-09.08.	Britannia Rally Sweden	TOMCC Sweden (WATOC)
14.-16.08.	Britannia Rally Denmark	TOC Denmark (WATOC)
15.-16.08.	Classic Grand Prix Schottenring	www.schottenring.de
21.08.	Abfahrt des TMOC zur Bonneville-Party	TMOC Germany
21.-23.08.	The Bonneville Celebration, England	TOMCC UK (WATOC)
22.8.-4.9.	Manx Grand Prix, Isle of Man	www.manxgrandprix.org

SEPTEMBER

11.-12.09.	Eurojumble, Netley March, UK	www.classicbikeshows.com
11.-13.09.	Ameland Treffen	TOCN Holland (WATOC)
18.-20.09.	Maribo Rally	TOC Denmark (WATOC)

OKTOBER

03.10.	Motorrad-Klassikertage, Sinsheim	www.museum-sinsheim.de
10.-11.10.	Veterama (A+M), Mannheim	www.veterama.de

PROTOKOLL

zur

Jahreshauptversammlung des TMOC Germany e.V. am 25.04.2009 in Bad Dürkheim

Tagesordnung gemäß Einladung:

TOP 1 – Eröffnung und Begrüßung
TOP 2 – Bericht des 1. Vorsitzenden
TOP 3 – Bericht des Kassenwartes
TOP 4 – Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstandes
TOP 5 – Bericht des ILO
TOP 6 – Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer
TOP 7 – Verschiedenes

TOP 1
Eröffnung und Begrüßung:

Die Jahreshauptversammlung wurde satzungsgemäß durch termingerechte Veröffentlichung in der Vereinzeitschrift „News“ einberufen. Um 18:10 Uhr eröffnet der 1. Vorsitzenden Michael Ochs die JHV und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Es sind 11 Mitglieder des TMOC anwesend.

TOP 2
Bericht des 1. Vorsitzenden:

Der 1. Vorsitzende berichtet über die Aktivitäten und Ereignisse des vergangenen Jahres:

Trotz geringer Zuspruchs war die Maiausfahrt 2008 dank des guten Wetters, schönen Touren durch die Nordeifel, einer günstigen Unterkunft und letztendlich einer super Stimmung für alle Teilnehmer ein voller Erfolg. Ein herzliches Dankeschön geht nochmals an Jack für die Organisation dieser Ausfahrt.

Das Sommertreffen 2008 kann als das bislang gelungenste bezeichnet werden. Der tolle Veranstaltungsort sowie die rege Teilnahme aus dem Ausland und der nahen Umgebung bildeten hierfür die Grundlage. Viele Teilnehmer bestätigten dies und ermunterten den TMOC, bloß nichts an dem Treffen zu verändern. Vielen Dank nochmals an Zens, ohne Ihn hätte der TMOC die Lokalität nicht bekommen. Und natürlich auch an Igel, der die ganze Organisation vor Ort erledigte.

Auf den Motorrad Klassikertagen in Sinsheim verzeichnete der TMOC-Stand wieder rege Interesse. Alle Teilnehmer konnten sich an den vielen ausgestellten Motorrädern erfreuen und das abwechslungsreiche Rahmenprogramm genießen.

TOP 3
Bericht des Kassenwartes:

Der Kassenwart kann nicht anwesend sein. So berichtete der 2. Vorsitzende im Auftrag des Kassenwartes über die finanzielle Lage des Clubs. Das Guthaben betrug am Ende des letzten Jahres EUR 7.609,59. Der Gewinn vom letzten Sommertreffen und die Einnahmen aus dem Verkauf von Artikeln sind gering, da die Mitglieder von diesen Aktionen profitieren sollen.

TOP 4
Bericht der Kassenprüfer / Entlastung des Vorstandes:

Während der Prüfung der Vereinskasse des TMOC durch die Kassenprüfer Wolfgang Löhr und Carsten Steiner wurden keine Beanstandungen oder Unregelmäßigkeiten festgestellt.

Da Wolfgang Löhr nicht an der Versammlung teilnehmen kann, bestätigt er per E-Mail, dass er die Kasse für in Ordnung befunden hat. Im Namen der Kassenprüfer stellt Carsten die Richtigkeit der Kassenabrechnung fest und beantragt die Entlastung des Vorstandes.

Der Vorstand wird von der JHV ohne Gegenstimme bei Stimmenthaltung der 3 anwesenden Vorstandsmitglieder entlastet.

TOP 5 – Bericht des ILO:

Der International Liaison Officer, Manfred Gross berichtet über die Situation der anderen Clubs: Es gab Änderungen in den Mitgliederzahlen, im TOC-Niederlande sind zurzeit nur 750 Mitglieder registriert. Die Clubs in Belgien und Norwegen haben aus administrativen Gründen Ihre Gemeinnützigkeit aufgegeben. Sie bestehen aber nach wie vor unter dem Dach des WATOC weiter. Trotz allem, sind die Treffen der Clubs gut besucht. Näheres kann man den Berichten zu den Clubs auf Seite 4 der letzten News (Heft 38) entnehmen.

Das nächste WATOC-Treffen findet am 01. November 2009 in Kassel statt. Alle Mitglieder sind eingeladen daran teilzunehmen. Interessenten sollen sich beim ILO melden.

TOP 6
Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer:

Gemäß Einladung mit News 38 wird der Vorstand und die Kassenprüfer dieses Jahr neu gewählt.

Vor der Neuwahl des Vorstandes einigt sich die JHV, die Wahl offen durch Handzeichen an Stelle einer geheimen Wahl durchzuführen.

1.Vorsitzender: Als Vorschlag wird Michael Ochs, amtierender Vorsitzender genannt. Er nimmt die Wahl an und wird einstimmig mit 10 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit 1 Enthaltung gewählt.

2.Vorsitzender: Es werden Peter Nettler und George v. Döhren vorgeschlagen, Peter nimmt die Wahl an, George nicht. Peter Nettler wird einstimmig mit 10 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit 1 Enthaltung gewählt.

Kassenwart: Als einziger wird Ulrich Heltzel vorgeschlagen. Er hat er sich schon vor der Versammlung bereit erklärt, für eine Wiederwahl zu kandidieren. In Abwesenheit wird Ulrich Heltzel einstimmig mit 10 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit 1 Enthaltung gewählt.

Schriftführer: Es werden Manfred Groß und George v. Döhren vorgeschlagen, Manfred nimmt die Wahl an, George nicht. Manfred Groß wird einstimmig mit 10 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit 1 Enthaltung gewählt.

Kassenprüfer: Es werden vorgeschlagen: Michael Kempf, Klaus Küppers und Karlheinz Gehrig.

Michael und Karlheinz nehmen die Wahl an, Klaus nicht. Michael Kempf und Karlheinz Gehrig werden jeweils einstim-

mig mit 10 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit 1 Enthaltung zu den neune Kassenprüfern gewählt.

TOP 7 – Verschiedenes:

Englandfahrt: Die Fahrt zur Bonneville Party im August ist fast fertig organisiert. Die Fähre ist für Freitag, den 21.August um 10:55 Uhr schon fest gebucht. Alle Teilnehmer müssen eine halbe Stunde vorher da sein und einen gültigen Reisepass oder Ausweis dabei haben. Die Buchungs-nummern wird Michael spätestens beim Sommertreffen verteilen. Übernachtet wird in Brügge (70 Km vor Calais) oder in Calais.

Es folgen verschieden Gespräche über mögliche Treffpunkte, Uhrzeiten, etc.

Harald Kordis bietet Platz für drei Motorräder auf seinem Hänger an. Interessenten sollen sich rechtzeitig bei Harald melden.

Sommertreffen: Dem TMOC sind kleine Schnapsflaschen mit TMOC-Logo zum Preis von EUR 1,10/St. angeboten worden. Es wird vereinbart, 200 St. bzw. 250 St., wenn der TMOC einen Mengenrabatt erhält, zu bestellen.

Es wird vorgeschlagen, Fahnen der Nationalität der Besucher aufzustellen (D,S,DK,GB,F etc.).

Heike Jandt prüft die Preise. Anlässlich des 10jährigen Jubiläums soll den Mitgliedern und langjährigen Treffenteilnehmern ein Buffet geboten werden. Eine detaillierte Abstimmung, was zu welchem Preis angeboten werden kann, muss mit dem Koch noch erfolgen (Michael Ochs).

Es besteht die Möglichkeit, tief gefrorene Kuchen für Nachmittags zu besorgen. Diese Idee, sowie auch der Vorschlag von Heike, etwas Obst (Äpfel) anzubieten, werden gut angenommen.

Dirk Höltje schlägt vor, für den Samstagabend einen Gitarrenspieler zu organisieren.

Von Dirk Höltje wird ebenfalls eine Band für das Treffen 2010 vorschlagen.

Es wird überlegt, eine Voranmeldung via Homepage einzurichten, eine Entscheidung dazu soll später getroffen werden.

50jähriges Jubiläum Bonneville: Anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Triumph Bonneville soll ein Bericht in der News erscheinen. Michael schlägt vor, dass Mitch (Michael Kempf) etwas recherchieren könne, um zu diesem Thema etwas zu schreiben. Der Artikel kann dann auch für die Klassikertage in Sinsheim verwendet werden. Mitch wird darüber nachdenken.

Für Sinsheim schlägt Carsten vor, speziell Bonneville-Modelle auszustellen. Bonniefahrer sind angesprochen, sich zu melden, damit möglichst viele Modelle präsentiert werden können (z.B. Silver Jubilee von Wolfgang Löhr).

Walter wird sich wg. eines Beamers erkundigen.

T-Shirts mit Sonderdruck sind auch eine Möglichkeit, entschieden ist noch nichts.

Die Nachfolgerin von Frau Kimmel muss kontaktiert werden, um einen Platz in der Halle sicher zu stellen.

Flyer sollen auch rechtzeitig verteilt werden.

Um 22:00 Uhr wird die Sitzung geschlossen.

Bad Dürkheim, 25.04.2009

Michael Ochs - Versammlungsleiter
George v. Döhren - Protokollführer

Hallo und guten Tag!

Wie Ihr vielleicht schon wisst, gibt es zum 10-jährigen Bestehen des TMOC Germany einen T-Shirt-Sonderdruck. Offiziell ist dieses Shirt erstmalig erhältlich auf dem

– Sommertreffen –
Wasserschloss Wülmersen
34388 Trendelburg **10.-12.07.2009**

Wir, die Mitglieder des TMOC, haben natürlich die Gelegenheit, uns vorher zu versorgen. Für uns kostet dieses besondere Andenken 12,-€ + Versandkosten. (Größen S-XXL)
Ihr könnt Eure Shirts unter **members_tmoc@yahoo.de** bestellen.

Eine kleine Auflage an Damenshirts mit V- Ausschnitt existiert ebenfalls.

Viele Grüße und hoffentlich auf ein Wiedersehen in Wülmersen

Heike Jandt - TMOC-Shop -

Die frühe Saison 2009 mit JHV

Kotz! Wie knochentrocken sich das schon wieder anhört, noch trockener als meine Trockensumpfschmierung... Aber ich bin einfach nicht kreativ, wenn ich unter Zeitdruck was schreiben muss. Das ist so und das bleibt so. Zumal ich im Winter vorgearbeitet hatte und meine anvisierten maximale Zahl von 2 Beiträgen pro Jahr schon fast fertig und mit einem geruhsamen Jahr 2009 gerechnet hatte, in dem ich mich mal unserer Baustelle widmen könnte. Weit gefehlt! Nein, so geht das nicht, ich probier's mit einer anderen Überschrift:

Mega-Margarinenveranstaltung in Ludwigshafen ! Trainerwechsel und Bombenstimmung bei der JHV ! Absoluter Horror ! Benzinverbrauch steigt in schwindelerregende Höhe !

Na, wenn das kein Aufmacher ist. Wirklich, Leute, im Winter, da war die Welt noch in Ordnung. In regelmäßigem Wechsel fiel Schnee und wurden die Straßen gesalzen, meinen lädierten Lungen ging es mal richtig gut, es lag mehr Salz in der Luft als an der Nordsee und ich musste die Ladies ein Stück tiefer als die Garage ins Haus holen, damit mir die Frames nicht anrosteten. Und deshalb ist in dieser Zeit auch praktisch nichts passiert, außer, dass ein paar Batterien auf nicht nachvollziehbare Weise auf einmal leer waren.

Dann kam der Frühling mit Macht. Die Trumpetten quollen aus den Garagentoren wie die Primeln im Garten. Und wie immer bei diesem Event durften auch die frühpensionierten Zuschauer nicht fehlen. Und wenn auch keiner die 5 Euro für einmal am Gasgriff drehen löhnen wollte, so durften sie diesmal ganz umsonst in die Schweißdrüsen meiner Lady greifen. Ausgerechnet bei der ollen 3TA (die wird der Aufmacher für einen Bericht im Herbst, yeah!) war die Batterie ratzekahl leer. So leer, dass noch nicht mal ein Glimmen im Glühfaden des Scheinwerfers erschien. Da ich's jedoch eilig hatte, vom Hof zu kommen, weil im Frühjahr die Zeit von Feierabend bis Sonnenuntergang noch recht kurz ist, griffen meine frühpensionierten Helfer freudig schiebenderweise ins Rahmenheck, wo sich ein ganzes Jahr lang eine Schmierage aus dem verflüchtigten Rotz des Ölabscheiders mit Straßenstaub und weggeschleudertem Kettenfett gepaart gesammelt hat. Wohlweißlich hatte ich schon Helm und Rucksack auf und die Garage abgeschlossen. Nach 10 Takten zündete der 350-er Twin und ich fuhr ab. Schwarze Hände winkten mir nach.

Die T120 versah danach ihren Dienst, bis letzte Woche, als der Benzinverbrauch plötzlich fast ins Unendliche stieg – aber das kommt erst am Schluss, die Chronologie geht vor.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: die Fütterama in Luschis Hafen

Gab's sonst noch was ? Ach ja, der 25.April, der Tag, bis zu dem ich gefühlte 20x den Tagesplan umdisponieren musste. Erst wollte ich nur zur JHV und sonntags evtl. nach Landau, dann nur zur JHV und sonntags wie in der Rhön bis mittags ausschlafen, dann wieder gar nicht zur JHV, dann mal mit und mal ohne Bonnie irgendwohin Richtung Pfalz und dann wieder anders. Ca. 1 Tag vorher dann beschloss irgendjemand in irgendeinem Forum, in dem ich zuweilen zu Gast bin, dass wir uns nach der langen Zeit, in der wir uns gegenseitig virtuell am Fertigmachen sind, doch auch mal treffen könnten, auch unter dem Aspekt, warmes norddeutsches Bier einer bestimmten Marke (aus dem Hause Opel ?) kostenlos verkonsumieren zu können. Treffpunkt: Veterama Ludwigshafen mittags Schlag 12 an einer bestimmten Fressbude mit der AJS/Matchless-Fraktion.

Gesagt, getan. Unter kurzem Abwägen, wie viel von meiner Bonnie nach dem Veterama-Besuch draußen noch dastehen würde, bestieg ich kurzerhand das Auto – ein blöder Fehler ! Denn ich schätze, mit der richtigen dreistelligen Zahl und einem bestimmten Namen auf den Lippen wäre ich wahrscheinlich mit Bonnie umsonst reingekommen. Es zeigt sich, was schon die letzten Jahre bemängelt wurde: die Veterama ist... joh.

Hier eine Triumph aus Nürnberg, das motorlose Nachkriegsmodell, muss auch angetreten werden...

Die meisten Stände an der selben Stelle mit dem gleichen Angebot der letzten Jahre, bei Harley wird pausenlos gegrillt, gefressen, gesoffen und Heavy-Metal gehört und ab und zu mal ein Grölschrei ausgestoßen oder ein lautes Bäuerchen gemacht, *(hört sich aber doch nicht schlecht an, wenigstens Stimmung, sollte mir vielleicht auch noch 'ne Harley besorgen. Anm. der Red.)* und ich frage mich, was die alle dort wollen. Die Harley-Kundschaft ver-

sucht doch eher, mit einem Schraubenschlüssel ein Türschloss zu öffnen und das „Ersatzteile-zu-Hause-an-die-Wand-hängen“ ist als Harleyfahrerhobby noch nicht entdeckt worden – eine echte Marktlücke! Na, wehe, wenn das in Zahnarztkreisen Kult wird...

Bei Achim stand eine frisch aufgebaute Tiger Trail, hie und da fand sich etwas BSA, New Hudson, Royal Enfield oder Douglas, und eine Triumph Model W mit einem australischen Prospekt von 1929, allerdings nur in Kopie. Die Motornummer entlarvte sie jedoch als eine 1927-er – unser Forum sei Dank. Unser Forum gibt’s übrigens noch, nur so am Rande. Könnte man sich mal einmal wöchentlich zum Quatschen treffen... auch nur so am Rande. Von der Triumph stand wirklich nur ein schrottiges Fragment herum, siehe Foto.

Triumph aus GB, Baujahr 1927, Model W wie wegwerfen – das hier ist jedenfalls nur noch ein Muster ohne Wert

Ansonsten stand dort eine Dream, leider nicht von Brough Superior, sondern von Honda – über Geschmack lässt sich streiten – neben dem Traum aller greisen Reismühlenfahrer, einer CB 450. Nicht zu vergessen die Mach IV.

Kawasaki für die 4-fache Schallgeschwindigkeit – wenn man dem Namen glauben darf

Also irgendwie scheint es mir entwickelt sich die Veranstaltung zur Japarama. Auch unverständlich ist mir, warum manche Motorräder gar nicht erst vom Hänger genommen werden, sondern ein munter durchsortiertes Riesenblechbündel sein Dasein auf einer möglichst unerreichbaren höheren Ebene ein Wochenende lang fristet, um dann möglichst mit wenig Zeitaufwand wieder angekuppelt und wegtransportiert zu werden.

Besagtes Forumstreffen fand dann auch statt, ein angewärmtes halb rohes Stück Wurst bildete mein Brunch und das danach in der Halle genossene Bier hatte die gleiche gefühlte Temperatur. Danach verlor ich irgendwie die Lust an der Harleyrama und schob von dannen, um pünktlich zur Jahreshauptversammlung zu kommen. Da war ich dann auch pünktlich ... und hundemüde von der Rennerei. Zeit für ein Schläfchen und ein bisschen Bundesliga hören. Zwischendurch kam eine BMW vorbei, vor der ich mich noch etwas tiefer in den Autositz verkrümelte. Konnte ja nicht ahnen, dass es ein TMOC-ler war, sorry.

Dann kam eine Bonnie, und nicht nur eine. Tja, und dann fiel mir ein, dass ich vor Jahren schon die Idee hatte, die JHV auf den April zu verlegen, weil man dann doch schon mit der Kiste dorthin fahren könnte – die einen tun’s, und ich mal wieder nicht. Nur wegen der Kreidlerama.

Carsten ist überall triumphal unterwegs!

Erstaunlich war gemessen an der Wichtigkeit unserer diesjährigen JHV – immerhin wurde der Vorstand neu bestimmt –die Beteiligung unserer Mitglieder. Hatte die Gastwirtin gerade innen etwas herrichten lassen – das wunderschöne Sitzungszimmer der Naturfreunde nämlich – so wollte der eine Teil des Vorstands dann doch lieber die geräumigere Gaststätte, sodass wir uns schließlich und endlich auf einer Terrasse wiederfanden, wo wir mit dem Platz „gerade so“ hinkamen. Solchen Massenansturm nicht gewohnt mussten wir ziemlich lange aufs Essen warten (Getränke gingen schnell).

Das lange Warten hat sich gelohnt: wunderschöne T-Shirts anlässlich des 50 Jahre Triumph-Bonneville Events

Dann wurde noch das Buch Hiob aufgeschlagen, wo drinstand, dass George aufhört. Die Gründe sind mir nur zu wohlbekannt. George hat sich auch danach noch sehr gekümmert und ist ein zuverlässiger Ansprechpartner. Danke noch mal, auch für die Aktion in GB zu „50 Jahren Bonnie“ !

Nun verlässt mich etwas mein Erinnerungsvermögen. Kamen die Wahlurnen aus dem örtlichen Bestattungsunternehmen oder wie war das ? Egal. Der neue Schriftführer wird’s Euch berichten. Den will ich ja nun nicht brotlos machen. Das Schwarzweizen war köstlich und wohltemperiert. Und der neue Präsi unterscheidet sich kaum vom alten. Die JHV-Sitzung war für meinen Geschmack wieder viel zu lang. Leute, dass geht alles von der Feierzeit ab! Und das Wasserschloss hat ein Klo. Wo wir feiern, das Schloss... 10 Jahre TMOC. Das ist eine wichtige Vorab-Info. Ich hoffe, der Schriftführer verzeiht mir, dass ich jetzt so spontan damit herausgeplatzt bin. So langsam kommt die Erinnerung wieder, beste Zeit schnell aufzuhören.

Meine Bonnie rief. Also jetzt neulich erst (könnt Ihr mir noch folgen?). Zum SUV-Verblasen an der Saarbrücker Uni. Das ist einfach geil, müsst ihr mal auspro-

bieren. Direkt hinter einer Ampel teilt sich die Fahrbahn in zwei Bergauf-Spuren, eine rechte für kleine Bonnies und eine linke für große SUV's, die gerne alles überholen. Es ist göttlich, erst dem Panzer hinter einem Platz zu machen und dann verheizt die Umweltsau eine gefühlte viertel Tankfüllung, um oben auf der Kuppe feststellen zu müssen: dat war umsonst, selbst so'ne alte englische Mühle nicht eingekriegt... Immer schön 10 Meter Vorsprung halten, das freut den das Bodenblech durchtretende SUV-er... nich so.

Die größte Stimmung war stets an Tisch 11.

Die Franzosen sind manchmal noch bematschter. In Frankreich auf der Autobahn haben die ja unheimlich Schiss, weil bei 130 dort Zapfenstreich ist. Drüber wird teuer – für die Franzosen. Aber die kleine Bonnie war dieser Tage so außer Rand und Band, kaum auf der Autobahn, schwang sich die Tachonadel deutlich über 160 (okay, es waren nur km/h), nur weil da wieder irgendwelche SUV's im Anmarsch waren. In den Ortschaften gibt es überall sog. Tempo-30-Zonen mit eingebauten Stolperschwellen, die ich wirklich nur mit 30 überfahre, wenn ich sie kenne (ansonsten langsamer), da klebte mir ein Peugeot-Kombi am Topcase, den ich an der ersten Stolperschwelle mit 31 km/h überholt hatte, was in Frankreich eine Frechheit ist. Nun konnte er plötzlich die Stolperschwellen mit 40 und 50 km/h nehmen. So wie ich. Nur nicht aus dem Fahrersitz aufsteigen, so wie ich. Es hätte ihm auch nichts genutzt. Bei der letzten und ca. 55 km/h hatte er endlich die Frequenz zwischen Fahrzeugflug und Stolperschwellenlänge heraus. Es hat richtig laut gescheppert, als das Frontblech des nach vorne abgekippten Autos aufschlug und die Funken flogen. Danach war der Franzose von seinem Leiden geheilt und ich konnte die Fahrt ohne vierrädrigen Schatten fortsetzen. Doch irgendein Fluch muss er mir hinterhergeschickt haben, denn plötzlich wurde die Bonnie immer langsamer und laangsaaaamer und auf einmal stand ich – jedenfalls, wenn ich dem Tacho glauben schenken durfte, denn tatsächlich war ich immer noch gut unterwegs.

Und nun kam das größte Übel des Statistikers: ich musste Motorrad fahren und das Zählwerk lief nicht mehr. Kreiiisch !!! Ogott, mein Benzinverbrauch, dachte ich. Wo ich doch immer so umweltbewusst und benzinsparend unterwegs bin. Geht in schwindelerregende Höhen, krieg' ich nie wieder runter, den Verbrauch. Doch gerade, als ich absteigen, die Polizei, den ADAC, den Tachodienst und meine Frau anrufen wollte, dass ich wegen tschechischer Probleme (lass das bloß so stehen, Redaktör!!!) erst morgen nach Hause kommen könnte, kam mir eine andere Idee und ich fuhr weiter, schlappe 15 Meilen bis heim, pah...

Dort angekommen, eröffnete ich flugs ein neues Kapitel in meinem T120-Ordner und begab mich auf Fehlersuche. Die Vergaser waren okay und die Zündkerzen hatten auch Funken (grins). Um's kurz zu machen: es war die Schnecke (ich sag's ja immer) im Tachoantrieb. Endlich konnte ich mal was bei Achim kaufen, das ich auch wirklich brauchte. Achim war übrigens einer der wenigen, der nicht auf der JHV sein konnte, weil er seinen Stand auf der Hondarama oder wie dieses Mega-Margarinen-Event in Luuu und Maaa heißt, zu betreuen hatte. Und die TMOC-ler waren (außer Klaus) samstags nicht da, weil für den Sonntag geplant, was ich wieder verpeilt hatte. Rama. Schmiert man sich aufs Brot.

So muss ein Schutzblech aussehen – dann war's auch mal unterwegs !

Und mein Benzinverbrauchsproblem ist auch gelöst. Ich kipp mal einen 5-Liter-Kanister „einfach so" nach. Dann ist auch die SUV-Geschichte vergeben und vergessen. Das Leben ist schön.

Ach, da fällt mir noch ein: ich muss ja noch was zu 50 Jahre Bonnie schreiben. Also hier liegen schon mal 10 Bücher rum, davon 4 rein über Bonnie. Und weil ja jeder Hinz und Kunz diesen Sommer in jedweder Altmoppet- oder Clubzeitschrift darüber was auslässt und wir ja was anderes als die anderen herausgeben müssen, könnt Ihr Euch jetzt schon auf was gefasst machen. Ich fang erst nach Wülmersen an. Na denn, gute Nacht.

Mitch

Stark Regen und Hagel ...

... bei unserer TMOC Maitour 2009 im Thüringer Wald? Nix da!

Ja, ja, so sah die Wetterprognose für unsere diesjährige Maitour in den Thüringer Wald aus.

Mit freudiger Erwartung auf die Kollegen und natürlich auf den "Starkregen und Hagel" machten sich Michael und ich am Donnerstag auf den Weg. Es waren ca. 300km von der Pfalz bis nach Thüringen. Um ca. 16.00 Uhr trafen wir uns mit Igel, Ralf und Siggi in Bad Königshofen, um gemeinsam zu unserer Unterkunft in Schleusingen zu fahren. In Schleusingen erwartete uns eine schöne Pension, und nachdem wir die Zimmer in Schnarcher und Nichtschnarcher aufgeteilt hatten ging es auch gleich weiter in den Ort, wo wir bei gutem Einheimschem Schwarzbier einen schönen Abend verbrachten.

Am Freitag morgen ging es dann nach einem sehr guten, üppigen Frühstück wieder auf die Ladys.

Erstes Ziel dieses Tages war das Fahrzeugmuseum Suhl. Besonderes Highlight dieses Besuches war, dass gerade zu diesem Zeitpunkt ca. 200 Simonfahrer auf dem Marktplatz gegenüber einrollten (echt sehenswert!!). Wir rollten dann weiter durch den Thüringer Wald. Während einer Rast an einer Bratwurstbude meldete sich telefonisch unser Redaktuer Peter, der ja nachkommen wollte, und wir vereinbarten einen Treffpunkt.

Währendessen stürmten wir noch einen Aussichtsturm, der eine super Aussicht bot. Als wir dann Peter getroffen haben ging es noch ein bisschen weiter durch den Thüringer Wald. Gegen 20.00 Uhr sind wir dann wieder in Schleusingen eingetroffen. Nach dem Abendessen im Ort haben wir dann an der Tankstelle gegenüber noch ein paar Getränke geholt und auf der Terrasse unserer Pension einen lustigen Abend verbracht.

Samstag morgens wurden wir schon von Michi vom Rhön-Stammtisch geweckt, der eine Tagestour mitfahren wollte. Nach dem Frühstück haben wir noch Eingekauft im Ort, da wir abends

Grillen wollten. Wir waren dann samstags auf dem Inselberg, wo wir die super Aussicht genossen. Anschließend waren wir noch am Trusetaler Wasserfall einem 1865 erbauten riesigen künstlichen Wasserfall, der sich 58m lang in die Tiefe stürzt. Auf dem Rückweg zu unserer Unterkunft haben wir noch im Nachbarort bei einem Oldtimertreffen vorbeigeschaut, bei dem wir u.a. die Triumph auf der Titelseite bewunderten.

Abends beim Grillen haben wir dann ein paar Flaschen Bier, die uns unser Clubmitglied Ed zur Feier seines Geburtstages gestiftet hatte auf ihn getrunken - danke nochmal an Ed!

Leider ging auch dieser Abend wieder viel zu schnell zu Ende, und wir machten uns Sonntags morgens schon wieder auf den Rückweg. Nach einem kurzen Halt bei Igel, wo wir uns nochmal mit Apfelkuchen und Kaffee stärkten machten sich Michael und ich auf den Rückweg.

Abschließend kann man sagen, dass es ein super Wochenende mit einer super Truppe war. Die Straßen, welche Igel ausgesucht hatte, waren auch Top!! Ach ja, und der gemeldete "Starkregen und Hagel" hat sich als ein ganz kurzer Schauer am Freitag morgen entpuppt.

Gruß an alle TMOC´ler, Carsten

TMOC
SOMMERTREFFEN

10. – 12.7. 2009

im Wasserschloss Wülmersen
bei 34388 Trendelburg

Freunde und Fahrer englischer Motorräder sind herzlich willkommen!

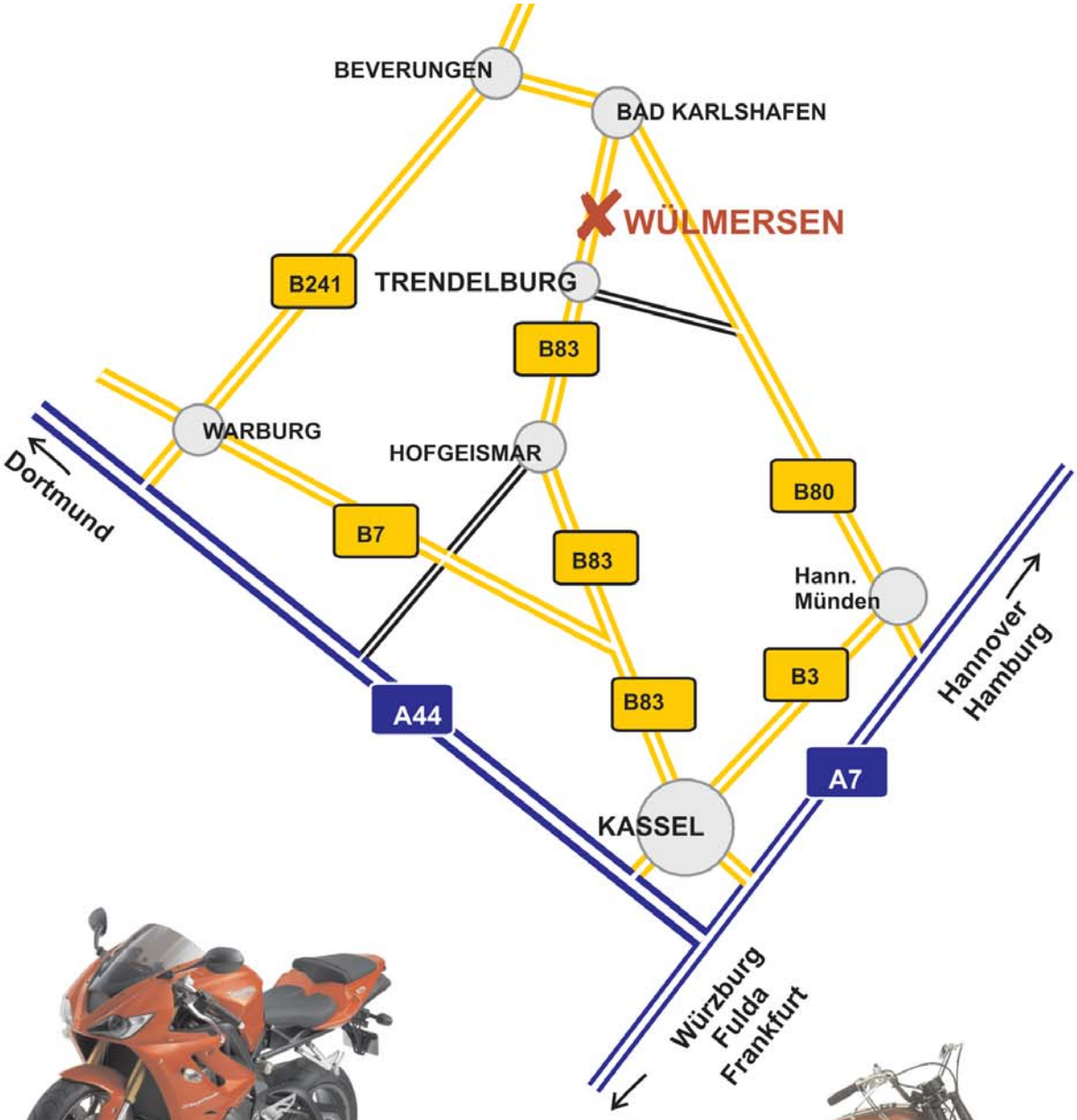
TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

Zeltplatz
Gruppenzimmer
Pokale
Ausfahrt
DJ-Musik
(an allen Tagen)

Samstag große Überraschung

Triumph Motorcycle Owners Club Germany e.V.
— Meet nice People on a Triumph —

Info: 09733 / 780095 oder 0170 / 8318825
www.tmoc.de



Weitere Infos zur Anfahrt bzw. Zur Veranstaltung
findet Ihr direkt auf unserer Webseite.

Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anfahrt!

Der TMOC e.V. übernimmt keine Haftung vor, währen und nach der Veranstaltung.

Info: 09733 / 780095 oder 0170 / 8318825
www.tmoc.de

Design by www.Scorpion-Webdesign.de

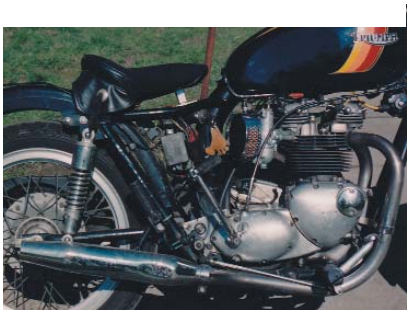
Warum nur Triumph ... von Ed Zyto

Fortsetzung von „Wie kommt man...“ aus News #38

Ich bin davon ausgegangen, das Doppelte vom Kaufpreis für die Kosmetik zu investieren um ein Bike zu bauen, nachdem sich alle Welt umdreht wenn ich vorbeigeknattert komm’.

Die Voraussetzungen waren gegeben – ich hatte eine Metallerausbildung, mein Bruder einen Motorradladen, in dem ich Schrauben lernte und in dem ich die Möglichkeit hatte an meinem Projekt zu werkeln.

Es musste etwas Bahnbrechendes sein, etwas das die Welt noch nicht gesehen hat. Für die Gestaltung des Heckteils hatte ich klare Vorstellungen. Die Engländer hatten mit der Kürzung des Rahmens bis zu den Stoßdämpfern den Anfang gemacht. Es war übrigens ein OIF-Rahmen wie jeder Triumphkenner weiß, der den ersten Teil meiner Geschichte gelesen hat (OIF??? kenn ich erst seit ich Mitglied im TMOC bin). Also: messen, zeichnen, Formteile anfertigen lassen, Rahmen sägen, heißmachen, biegen, schweißen, Schutzblechhalter ausbrennen und ein Schutzblech aus dem Zubehör, fertig. Viel Arbeit mit einem guten Ergebnis. Jetzt alle Teile strahlen und lackieren, wobei ich mit dem Tank noch ein besonders Erlebnis hatte. Die Engländer sind Hauruck-Schrauber, dass war mir klar, als ich den Stuhl 1985 von der Insel befreite, nicht dass er keinen Charme hatte, sonst hätte ich ihn ja nicht gekauft, aber die Verarbeitung ließ darauf schließen. Ich weiß nicht, wann das Liften erfunden wurde, ich glaube aber, die Wurzeln liegen in Middlesbrough. Die haben doch tatsächlich die Tankoberseite rechts und links aufgetrennt, die Hälften zusammengedrückt, den Spalt verspachtelt und überlackiert. Ein neuer Tank musste her! Die Kosten stiegen. Bei Zusammenbau der neu lackierten und aufpolierten Teile kam noch Freude auf. Der Motor wurde so ein gebaut wie ausgebaut, da er ja sein Können auf den Probefahrten in England unter Beweis gestellt hat. Zusätzlich hab ich ihr als ordentlicher Deutscher, ein Satz Luftfilter gegönnt und Auspufftüten besorgt, die wenigstens so aussahen als wären sie als Schalldämpfer erschaffen worden. Als dann mehr und mehr Kleinteile dran kamen, wurde sie immer hässlicher. Aber die Zeit drängte, also keine Zeit für Details.



Upps, es war mittlerweile 1987 und ich wollte langsam mal brummen. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten ging es über Beziehungen zum TÜV, wobei die Beziehung auch Probleme mit den Auspuffattrappen hatte. Nach dieser Hürde kamen die ersten Ausritte, die aber nicht wirklich überzeugten.

Auf einmal stand ich da mit einem Stuhl, der bei den Kollegen eher Mitleid erregte. Er qualmte und fraß Unmengen von Zündkerzen. Nachdem ich der Dame bei Dr. Karrenberg aus Heiligenhaus, der zu diesem Zeitpunkt meine persönliche Adresse für Triumphteile war, einen neuen Zylinder mit Kolben spendiert habe, dachte ich das Räuchern in den Griff zu bekommen – war aber Fehlanzeige. Im Bezug auf den Zündkerzenschwund ging mir dann irgendwann ein Licht auf. Ich habe ihr mit den Luftfiltern ein zu fettes Gemisch verabreicht, Neue Düsen, neues Glück. Die Ursache für das Qualmen erledigte sich per Zufall. Bei der nächsten Kontrolle des Ölstands kam mir ein Schwall Öl entgegen. Egal was die Fachmänner in der Reparaturanleitung für eine Ölmenge empfehlen, ich hab mir wohl gedacht dass randvoll reicht.

Es folgte eine fürchterliche Zeit in der ich mehr hilflos versuchte zu retten was nicht gerettet werden konnte. Selbst neue Vergaser, ein neuer Tiger-Kopf, vorverlegte Fußrasten, natürlich selbst konstruiert, Vorderradgabel mit Trommelbremse und ein Solosattel konnten nicht überzeugen, ließen aber die Kosten aus dem Ruder laufen. Es war wohl ein Fehler den Motor zu öffnen, jedenfalls lief er nie mehr so schön wie beim ersten Mal. Aus meiner Sicht musste der Motor einmal komplett zerlegt und restauriert werden.

Weder in technischer noch in optischer Hinsicht bin ich dem Ziel meiner Vorstellungen näher gekommen. Ich musste mir was anderes einfallen lassen, was hieß, ich hatte keinen Bock mehr auf den Bock. Verkaufen oder komplett neu umbauen. Einzig der Heckumbau war es wert, die Sache noch mal in Angriff zu nehmen. Außerdem hätte ich bei einem Verkauf nur einen Schrottpreis erzielt. Es würde eine menge Zeit in Anspruch nehmen, die ich, bedingt durch den festen Job und der anderen Interessen die sich im Leben eines 30gers bieten, gar nicht bereit war zu opfern.

Wir hatten mittlerweile 1992 und ich war, wie man schon bemerkt hat, hin und her gerissen. Ich gebe den Trümmer ab, und kauf mir was Pflegeleichtes...

Fortsetzung folgt.

Norwegian BRITANNIA

RALLY 2009

26.june -28.june

Olaløkka Sand/Jessheim

Weekendmeeting English motorbikes.
Music, competitions, ride together and more.
Breakfast incl.
Barbeque, beer and vine to buy.

BRITANNIA
RALLY
2009
N

BRITISH BIKE 20/50 MC

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

Information: Contact British Bike 20/50 MC Jessheim
Frode Einmo mob.phone: +4791654477 email: foeinmo@online.no

PS: This is a "Watoc Rally Challenge" qualifying event!

Roadbook: Visit www.gulesider.no, and type in the address "HOLTEGUTUA 44". From south*: E6 from Oslo, turn off E6 in junction towards Jessheim N (ESSO/McDonalds) Follow instuctions on signs to SAND.* ***From north****: E6 from Trondheim, Lillehammer and Hamar. Turn off E6 in junction towards Gardermoen Airport/Jessheim N. Follow instuctions on signs to SAND.*

All NON British bikes (not the owner) will be parked at their own safe parking.

(Noch) ein Jahr im Leben eines Bikers und einer “Bikerette” oder: Das Abenteuer geht weiter... von John Young
Fortsetzung von NEWS Nr. 38 und gleichzeitig letzter Teil

1. Oktober – 13. Oktober 2007:

Die Sahara und Schneebälle – Die Reise nach Marokko

Tag 12 –
Der Besuch von Oradour

Nebel hing in der Luft bis spät am Tag, wir verließen das Hotel und erst nach einer halben Stunde von Clemont-Ferrand, beim ersten Tankstopp, kamen die ersten Sonnenstrahlen durch.

Die Hauptstraße in Oradour

Wir hatten vor, direkt nach Oradour sur Glanes, ein Dorf etwas nördlich von Limoges. Oradour (oder besser gesagt, die Altstadt) wird als Monument erhalten. Einige Tage nach D-Day Landungen, wurde das Dorf von einer SS-Panzer Division auf dem Weg zu den Kampfgründen in der Normandie heimgesucht und komplett niedergebrannt. Fast alle Einwohner wurden gleichzeitig auch getötet. Es ist ein Ort, den ich schon seit langem besuchen wollte. Für diejenigen, die die Fernsehserie "World of War" gesehen haben, das Dorf, was in den ersten Szenen der ersten Episode gezeigt wird, ist Oradour.

Die Tagesetappe fing schlecht an, ich verpasste die Ausfahrt, die uns auf die N141 nach Limoges hätte bringen sollen. Wir landeten schon wieder auf einer mautpflichtigen Autobahn. Es reichte nicht, dass wir Maut zahlen mussten, die Tagesetappe verlängerte sich so um die 150 Km. Es verging einige Zeit, bis ich mein Fehler bemerkt habe, so war es nicht mehr sinnvoll, umzukehren. Wie auch immer, erst um 13:00 Uhr kamen wir in Oradour an.

Man erreicht das alte Dorf, das als Monument erhalten wird, durch ein Besucher Zentrum und einer Unterführung. Ich fand die Ausstellung im Besucher Zentrum etwas beunruhigend, nicht wegen der Photos der Gewalttaten der Nazis, sondern eher weil die Franzosen die Geschichte anscheinend neu geschrieben haben. Man verlässt die Ausstellung mit der Kenntnis, dass ganz Frankreich an der “Resisstance” beteiligt war und das tatsächlich Frankreich den Zweiten Weltkrieg gewonnen hat. Komischerweise kann ich mich nicht daran erinnern, dass meine Schulbücher eine ähnliche Information vermittelt haben.

Beim Herumlaufen im Dorf spürt man eine bedrückende Stimmung, aber wie immer bei Monumenten wie diesem, ist es vielleicht verkehrt, das was damals geschehen ist, mit dem Moralkodex des 21. Jahrhundert zu beurteilen. Ich kann mir selbst nicht vorstellen, wie man sich fühlt, wenn man an der Front kämpfen muss. Auch wenn ich Horror empfinde vor der unnötigen Tötung der Dorfbewohner und ohne das ich die Taten der Deutschen entschuldigen will, weigere ich mich, sie zu verurteilen. Laut der Information im Besucherzentrum, wurde die Panzerdivision ständig auf ihrem Weg nach Norden verfolgt und ihre Soldaten getötet. Es ist für mich nicht nachvollziehbar, welche Emotionen frei gesetzt werden, wenn der eigene Kamerad oder Freund neben einem getötet wird, so kann ich die Reaktion, die so

Der Wagen des Doktors

ein Erlebnis verursacht, nicht beurteilen. Ich habe eine ziemlich laute "Diskussion" mit einem Landsman aus Yorkshire über dieses Thema gehabt. Er besichtigte auch das Dorf, als wir da waren, und zog über die Deutschen her, wann immer jemand in Hörweite war. Er hat sich nicht nur geweigert, meinen Standpunkt zu verstehen, er sah auch keine Paralelle zwischen Oradour und was die USA damals den Indianern angetan haben, oder wie die Briten sich verhalten haben, als sie ihr Königreich / Kaiserreich über Indien und Afrika erweitert haben. Aber was soll's, meinem Freund aus Yorkshire zufolge, hatte ich doch keine Ahnung – Ich bin nur ein desinformierter Biker, wieso laufe ich nicht zurück zu meiner Maschine und haue ab? Es ist vermutlich so, dass wenn den weniger intelligenten Mitglieder unserer Gesellschaft die Argumente ausgehen, können sie immer noch auf Beleidigungen und Beschimpfungen zurück greifen...

Wir fuhren von Oradur nördlich nach Orleans und dann nach Paris. Wir hatten ein Hotel in Le Touquet, eine kleine Ortschaft ca. 40 Km südlich von Calais, für die Nacht gebucht. Hier wird jedes Jahr im Februar ein Rennen veranstaltet, das am Strand ausgetragen wird. Irgendwann werden wir es besuchen.

Bis Paris war alles in Ordnung, bis ich die falsche Ausfahrt erwischte und merkte, dass wir Paris in die verkehrte Richtung umkreisten, was mehr Kilometer und mehr Stunden auf dem Motorrad bedeuteten. Es war nicht nur das zweite Mal, dass ich mich verfahren hatte, es fing auch an, heftig zu regnen, als wir endlich Paris den Rücken kehrten.Ich war dann nicht in bester Laune, als wir anhielten, um eine Tasse Kaffee zu trinken. Wie immer, Sonia saß da und lächelte, während ich über alles schimpfte.

Als wir endlich Richtung Amiens und Abbeville fuhren (wo wir schon vor zwei Stunden sein sollten), regnete es nicht mehr und der Himmel helte auf, die Temperatur aber sank merklich. Die Hitze der Sahara vor nur ein paar Tege war jetzt nur eine sehr schwache Erinnerung.

Es war kurz vor 23:00 Uhr als wir im Hotel ankamen, meine Laune war auch nicht besser geworden. Wir gingen zu Bett, gleich nachdem wir die Überfahrt durch den Tunnel online gebucht hatten. Hoffentlich wird meine Laune am nächsten Morgen besser.

Tag 13 – Zurück daheim

Und so war es!! Ein sonniger Tag (obwohl etwas frisch) und einem guten Frühstück, und ich war fertig für die Welt.

Von Le Touquet, kurze 60 Km trennten uns von der Strandpromenade in Calais, wo wir unser letzten Kaffee tranken (und die letzten Euros ausgaben), bevor wir Richtung Tunnel – und England, nach hause – fuhren.

Kurz vor 17:00 Uhr kamen wir in Pollat Pool an, und wie immer, wenn wir von einer Reise zurück kehren, scheinen die Hunde sich mehr zu freuen, als unsere Kinder!

Der Tageszähler zeigte, dass wir exact 7.761,3 Km gefahren waren, seitdem wir vor 13 Tagen das Haus verließen. Abgesehen von etwas Ölnebel an einer Deckeldichtung, lief die Daytona fehlerfrei – die Geschichte mit den Bremsen kann man hier nicht dazu zählen, sie war eigentlich meine Schuld. Der Durchschnittsverbrauch lag bei ca. 5,6 l/100Km, der neue hintere Reifen war fast austauschreif.

Statistiken bedeuten uns aber wenig. Wir fuhren eine moderne Maschine, mit all den Vorteilen, die so ein Motorrad beschert. Die Tatsache das Phil diese Reise unternahm, so kurze Zeit nachdem er sein Bein verloren hat, ist bewundernswert. Gleiches gilt für Rob. Jeder, der eine 30 Jahre alte T160 auf einer 7.000 Km langen Reise fährt, verdient unsere Bewunderung, oder vielleicht, psychiatrische Hilfe...

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

EXCLUSIVE INTERVIEW WITH THE WATOC CHALLENGE WINNER 2008

Words by Dan `The Dane´ Christoffersen.

Name? Sonia Young
Age? 47 going on 27!

Location? Penkridge England
Profession? Self employed consultant.

How many years have you been riding Triumph?
4 years.
Why do you ride Triumph?
They are the best bikes in the world and they're British!
Which bike did you use for the WATOC 2008.
My Triumph Rocket 3 Grinnall Trike (The Trocket). 2294cc of pure adrenaline!

Did you ride to win the challenge, or does it come as a surprise that you've won?
I didn't ride to win the challenge and I was very surprised that I won. I just enjoy riding the bike and visiting other countries and meeting lots of new people.

How many km´s did you do?
In total last year I rode 32,000 kilometres on my Trocket, just under 7000km on the trip to Russia.

You rode 4411 km to win the challenge, how did you make it possible?
I've picked up the bug from John and love riding my bike. Our bike trips are our holidays. And I have a comfy seat and strong arm muscles!

John has won the challenge the last 2 years, this year you beat him with 202 km, what's the story?
John was acting chairman of the TR3OC and had to drive a minibus to Beezumph with the American racers in – I rode my Trocket there and back hence the difference. I doubt I'll beat him again but you never know!

What was the best rally of 2008 and why?
I enjoyed them all for different reasons, - the Trumpettreffen at Coevorden because it was so picturesque and I got to see Jon Bon Jovi (not at the Rally unfortunately!), the German Sommertreffen because it was the start of our Russian adventure, the Danish Albion rally because it was at the end of our trip and I had survived being arrested in Russia, and the Triton rally in the south of France because it was in such a lovely location and the weather was glorious.

But for the best I would have to say Beezumph because it was such a historic event with the American guys there (Don Castro, Don Emde, David Aldana, Dick and Kay Mann, Gene Romero, Craig & Carol

Vetter) – to meet all those famous racers and be involved in looking after them was a privilege and an honour. There was such a buzz at Cadwell the whole weekend.

Have you had any problems with the bike, any break down?
I had a broken spring and shock absorber in Wales just after I bought the bike, but it kept going. The potholes in Russia bent a wheel and popped the front fork seals and it kept going. I think (I hope) it is indestructible!

What's your plan for 2009, are you going to defend your title?
I have a number of trips planned for 2009 – one to Nordcapp with John, and then In October I will either go to Peru without John or maybe to Egypt or Istanbul with John – it all depends. I will obviously be going to some of the Watoc rallies again and would love to win the title again - but it's more about enjoying yourself on the trips and riding your bike and meeting like minded people.

What's your best memory from the 2008 challenge?
Winning the long distance female award at the Sommertreffen – It was such a nice surprise. Especially as we were at the start of our Russian adventure and I had only done a fraction of the trip to get there!

What's your worst memory from the 2008 challenge?
There really aren't any from the rallies, although when John phoned me from the side of the road on the way back from the Triton rally to say his SSR was broken is probably a good contender. That will teach him to try to catch me on the Trocket!

Why should other Triumph riders do the WATOC challenge?
You meet great people in countries and areas that you wouldn't necessarily go to otherwise. We look on the rallies as an excuse to get out on the bikes and see new places. Life is too short not to.

Do you have a good advice to other female Triumph riders?

1. Find a bike you are comfortable with and ride it. I made the mistake of having a bike too tall for me (the Triumph Bonneville) and it knocked my confidence after a few spills. That was the reason for buying the trike.
2. Don't ride tired – that goes for men too. Everyone rides differently and if you need a rest, take one. It's not a race.
3. Go to the rallies – there's always plenty of other women there and we have a good time.
4. Don't think you're in competition with the men – you're not. They're just glad you like riding your bike!
5. Believe in yourself and you can achieve anything – I'm just getting to grips with this one myself!

I've heard you've got yourself a Tiger Cub, what's the story?
I've been asked to try for an all-women's ride across Peru in October and it's on 2 wheels, most of which is off-road. The Tiger cub was bought as a small bike to get my confidence back on 2 wheels. It was less of a runner than we were led to believe though and is now on John's list of jobs to do. I am embarrassed to say that I have now bought a HD sportster to practise on. (It is really a low seat with an engine attached and will probably stay in the UK). Once I get my confidence back it will undoubtedly be swapped for a nice Triumph of some description!

Erlebnisse mit einer Triumph *(3. Teil) von Mitch*

Und wie immer für Dauergestresste, die keine Zeit zum Lesen der Stories haben, zunächst die Kurzfassung:

Infos bekommt man nur vom Hörensagen, von heutiger Informations-Technologie sind wir meilenweit entfernt, es wird probiert und experimentiert, wir sind nicht immer so professionell am Werk und die Ladys verändern Zug um Zug die Optik.

Die Zeit geht ins Land. Gerade habe ich auf dem Rechner meinem TMOC-Ordner die fällige Raumerweiterung bis zur News 50, der „goldenen Ausgabe“, genehmigt, und immer beim Aufrufen dieses doch recht gewaltigen Ordners fallen so gewisse Textdateien auf mit Stichpunkten, über was mal wieder geschrieben werden könnte.

In den News 6 und 13 hatte ich seinerzeit begonnen, ein wenig über die Erlebnisse mit meinem ersten fahrbaren Untersatz überhaupt, einer 1981-er Triumph Bonneville 750, zu berichten. Nun soll es eine Fortsetzung geben – schau mer mal, wie weit ich heute komme.

Ja, die 80-er Jahre, in die geht’s nun zurück. Sie haben für die Motorradfahrerei eine ganz andere Bedeutung. Die Versicherungsprämien übertreffen die für ein Auto um ein vielfaches. Runde tausend Mark sind für ein 50 PS-Motorrad pro Jahr fällig, und die Bonnie hat deren 42 – auf dem Papier. Tatsächlich sind es 49 PS und noch tatsächlicher dürften die 50 PS dank der Norton Roadster-Tüten anstatt der Original-Torpedorohre leicht überschritten sein.

Irgendwann rappelt und scheppert es in Eriks Torpedorohr, der Schalldämpfer ist hin, irreparabel. Wir flexen ihn auf, und zutage kommt eine in den Dämpfer eingeschweißte Trennwand mit einem kleinen Löchlein ganz unten, maximal zwei Drittel so groß wie das sichtbare Auspuffloch am Ende des Schalldämpfers. Das ist des Rätsels Lösung, deshalb der Hitzestau, die hellorange glühenden Krümmer bei sommernächtlicher Autobahnhatz. Die Abgase werden angestaut und müssen sich den Weg durch ein Löchlein, das noch nicht mal im Fluchtpunkt des Endrohres liegt, nach außen bahnen. Also muss eine neue Investition ran: Schalldämpfer, durch die man durchgucken kann, und die Originalen werden mit Sprühöl und Lappen trocken gelagert für den bösen TÜV.

Es gibt keine Saisonkennzeichen. Wer über Winter nicht fahren möchte, muss abmelden und im Frühjahr wieder anmelden. Das Saarland hat zu der Zeit eine einzige Kfz-Zulassungsstelle. Ich glaube, ich brauche keinem zu erzählen, was da abgeht. Die „Horch emol“ und „Gugg emol“-Rufer aus den Autohäusern, die wahrscheinlich ihr halbes Leben auf der Zulassungsstelle verbringen, sind mit den Bediensteten per-Du und werden gerne vorgelassen. Fehlt irgendeine Kleinigkeit, heißt es: Abreise, auch wenn man schon diverse Stationen durchlaufen hat. Um 12 Uhr werden die Pforten geschlossen, wer bis dahin drin ist, kann froh sein, wenn er um 16 Uhr fertig ist. Einmal bin ich mit der Abfertigung kurz vor 12 Uhr soweit, dass ich mir ein Kennzeichen drucken lassen kann. Die Kennzeichendruckerei ist natürlich ein Privatunternehmen außerhalb des Hauses auf dem Parkplatz. Als ich zurück-

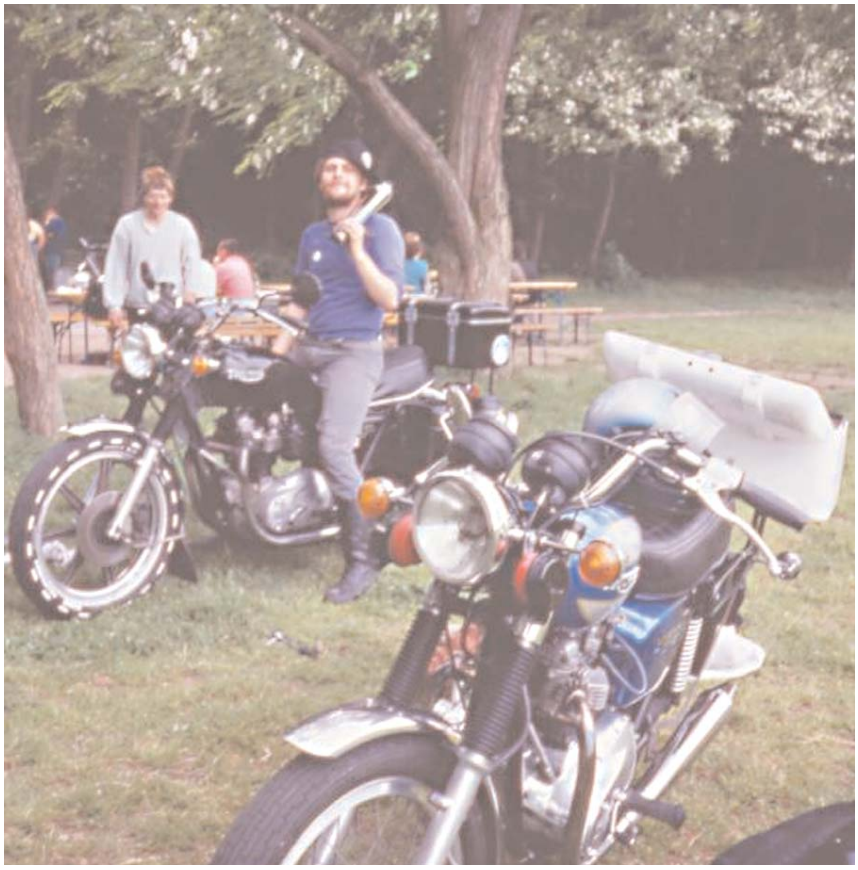
Seltener Anblick auf saarländischen Straßen: gleich 3 Bonnies treffen sich zur Ausfahrt (ca. 1986, Saarbrücken), in der Mitte meine Gussradbonnie mit der obligatorischen braunen Wochenend-Übernachtungswolldecke

komme, ist es nach 12. Ich darf am nächsten Tag wiederkommen und mich neu einreihen. Meine ganzen Unterlagen hat man mir am Vortag wohlweißlich mit nach draußen mitgegeben... ach ja, irgendeine satirische Bemerkung kann ich mir in diesem Zusammenhang nicht verkneifen: am Ausgang der Zulassungsstelle findet sich schließlich ein letzter Stau. Es sind die Leute, die den ganzen Tag wie ich hier verbracht haben, die verzweifelt versuchen, durch die Tür zu kommen. Dies gestaltet sich deshalb so schwierig, weil alle die selben dicken Hälse haben, der kaum noch durch den Türrahmen passt. Wer hier nicht von Berufs wegen hier erscheint, verbrät bei einer Kfz-Anmeldung mindestens einen Urlaubstag.

Es gibt kein world wide web. Es gibt keine Telefon-Flatrate (nur ein Telefon, und das funktioniert praktisch immer). Jede Ersatzteilbestellung zieht 5 bis 10 Ferngespräche mit sich, und die sind teuer. Denn entweder brauchen die Teile ungewöhnlich lange oder sie passen einfach nicht. Fotos mache ich mit einer Pocket, die ich beim Auszug aus dem Elternhaus mitbekommen habe. Deren Negative sind nur halb so groß wie die eines „normalen“ Fotoapparats; die Fotoqualität nochmals die Hälfte davon...

So bleibt nur der Traum, der Wirklichkeit geworden ist – die Bonnie. Die leicht über 50 PS werden leidlich ausgenutzt. Die Brennräume sind immer frei, in den Vergasern herrscht richtig Durchzug, und nur die Drehzahlbegrenzung an der magischen 7 macht dem Fahrspaß ein Ende bei etwa 170 km/h.

Das kann so nicht bleiben. Und so wird das ganze Jahr über sorgsam geplant und nicht ausgegeben, weil am Ende des Geldes stets noch ein Batzen Monat übrig ist, bis der Allheilmonat Dezember



Als den wirklich allerletzten Schrei empfand ich damals die Verwendung von Reifenfarbe, mit der alles auf dem Reifen ausgemalt wurde. Beim Fahren bildeten die Striche durch die Trägheit des Auges einen Kreis.

kommt und einmal richtig die Kasse klingelt. Überhaupt die Monate Dezember und Januar bedeuten eine rege Schrauber- und Fahrtätigkeit, und wenn auch die Zähne im Takt des Paralleltwins noch so klappern, raus muss ich !

Die erste Motorrevision ist bereits beschrieben worden; sie war eigentlich unnötiger denn je. Beim ersten Motorlauf danach stellen wir entsetzt ein lautes ratterndes Geräusch unter dem Steuerdeckel fest. Hmmm, hat das was zu bedeuten ? Ja, natürlich hat das was zu bedeuten, aber es ist mir ehrlich gesagt nach 18 Monaten des Wartens egal. Unvorsichtigkeit siegt und im Laufe der Wochen reduziert sich das Rattergeräusch zusehends und die Leistung ist auch da. Aber mit Lightweight-Mitch (damals 58 kg) sind doch sicher mehr als 170 Sachen rauszuholen, also wird mutig ein 40-er Kettenrad geordert und das 47-er ersetzt. Erik fährt zu der Zeit ein 45-er. Nun liegen plötzlich auf der Autobahn bei 6.100 U/min 120 Meilen an, denn auch ein Meilentacho erscheint authentischer und gehört zu den wenigen Ersatzteilen, die wenigstens funktionieren, auch wenn er von Veglia ist.

Ich profitiere von Eriks Experimentiersucht, die manchmal etwas in grobe Peinlichkeiten ausufert, was besonders unseren faulen saarländischen Dealer (dessen Name nach wie vor geheim bleiben wird, er dealt ohnehin schon lange nicht mehr) erheitert, lerne aber auch viel von ihm, z.B. über die Funktionsweise von 2- und 4-Takt-Motoren. Und – als Abendschüler schon immer vollbeschäftigt, schwimme ich ein wenig im Strom mit. Vom Hörensagen erfahre ich von einem CBBC, dessen Mitglied ich werde. Aber das ist uns nicht echt genug. Wohl aus der Classic Bike (die ich mir gar nicht leisten kann, aber der

Erlebnisse mit einer Triumph

Purist Erik) erheischen wir die Adresse einer gewissen Edna Page in GB und werden Member der TOMCC auf der Insel. Dieser Club verwöhnt uns nun mit einer monatlichen Clubzeitschrift, die uns aber technisch nicht sehr viel weiter hilft, denn als Besitzer von Bonnies der Baujahre 1981 und 1983 haben wir schlicht den Ausschuss erwischt, der der Sage nach nur noch von Harris getoppt wird. Dementsprechend „beliebt“ sind die Kisten. Auch Walter, unseren Ex-Redakteur treffe ich in dieser Zeit zum ersten Mal, hier auf dem Foto 1987 auf meiner Bonnie sitzend (da sind sicher diese kleinen englischen Viren gerade übergesprungen !).

Erik schmeißt die Chromstahlfelgen runter und wartet mit Akront Alu-Hochschulterfelgen auf, doch ihm steht der Sinn nach anderem: er möchte ein Gespann. Seine Bonnie wird alsbald wieder stillgelegt. Und zwar bis dato, das ist also über 20 Jahre her. Sein Motor hat zuvor sein 1.Übermaß erhalten, heimlich. Ich hab’s trotzdem gemerkt. Zuerst soll der Delta-Kopf auf seine Bonnie, danach macht der Tigerkopf das Rennen. Hauptsache, die Mk 2-Concentrics kommen runter, mit denen er fortwährend auf Kriegsfuß steht. Ich nicht. Meine Zündkerzen sind immer dunkelbraun, mit diesem Kerzenbild lässt es sich weiter den Gashahn aufreißen. Mit der Tiger hat er mich dann eines Tages verblasen. Mich. 30 Kilo leichter und ein paar PS mehr. Als ob ich das nicht merken würde. Höher verdichtete Kolben waren das Zauberwort. Auf die Frage nach dem warum kommt es nur bröckchenweise: ei, die Übermaßkolben gibt es nur mit 8,6-er Verdichtung (zu der Zeit ist das so). Wieso Übermaß ? Ei, und das Übermaß ist erforderlich geworden, weil das Öl auf einmal alle gewesen ist. Aha. Vergessene Ölstandskontrolle gepaart mit Ölverlust: Kolbenfresser.

Wir haben nur Flausen im Kopf. Mit gefällt die originale Tanklackierung nicht mehr – sie wird Opfer der Drahtbürste. Schwarz ist gut, schwarz metallic wäre noch besser. Als ich die Kosten für eine simple Tanklackierung erfahre, gefriert mir das Blut in den Adern und ich greife zur Spraydose...

Nicht nachmachen ! Ein ehem. Nachbar, der kurz nach dieser Sprayeraktion weggezogen ist, hat mich beobachtet und wir lachen uns 15 Jahre später nach einem unvorhergesehenen Wiedersehen darüber schlapp. Das Einzige, woran er sich noch erinnern kann, ist, als ich versucht habe, einen Metalliceffekt per Sprühdose auf den Tank zu zaubern... Doch zunächst die einzelnen „Arbeitsschritte“ (wie gesagt: nicht nachmachen!): Nach der Grundierung und Lackierung stelle ich fest, dass beim ersten Tanken der ganze Lack in einer einzigen Schmierage abläuft. Der Lack ist nicht kraftstofffest. Also das Ganze noch einmal. Bei diesem Versuch kommt der Metalliceffekt zum Tragen. Es weht ein kräftiger Wind, ich stelle mich etwa 5 Meter vom Tank weg und besprühe die Luft, die den Lack in feinen Punkten zum Tank trägt. Geil, aber metallic ? Zum Schutz des Ganzen noch ein tüchtiger Überzug mit Klarlack – na ja, kein Schönheitspreis, aber waaahnsinnig individuell !!! Doch diesmal verträgt sich der Klarlack nicht mit dem schwarzen Lack und die komplette Lackoberfläche brodelt und pustelt vor sich hin. Alles wieder runter.

Walter ziemlich langhaarig auf meiner (hier bereits umgebauten) Bonnie

Der dritte Lack ist schwarz und bleibt es auch. Ich lackiere auf der Arbeit, in der Mittagspause, in einem abgelegenen Treppenhaus, setze den Tank im Zimmer auf den Schrank; er ist voll Sprit. Ich ermahne die Kollegen, nicht dran rumzufummeln und gehe kurz aufs Klo. Ich komme zurück und es stinkt bestialisch nach Benzin. Die lieben Kollegen haben am Benzinhahn rumgespielt und statt auf „off“ auf „Reserve“ gedreht. Toll. Die Story erzählt man sich heute noch.

Meinem Dealer gefällt diese neue Farbe überhaupt nicht, war er doch der Erstbesitzer der Bonnie. „So ein Macker“ entfährt es ihm, denn neben dem schwarzen Tank sind auch die völlig gerissenen Seitendeckel inzwischen den unifarbenen in schwarz gewichen. Doch hier stehen die Zeichen auch nicht auf Dauerfreundschaft, denn mein

Dealer ist zwar hilfreich bei der Sache, aber mit einer beängstigenden Langsamkeit, selbst Tote drehen sich schneller im Sarg um. Einmal in Wallung gekommen, läuft es aber ganz gut. Bei der Motorüberholung will es die Pleuelschraube nicht durchs Pleuel schaffen. Ich bringe ihm die Sachen mit der Frage, ob er weiterhelfen, sprich die Pleuelschraube da reinfummeln kann (wie gesagt, da passte früher so gut wie nichts). Ein Schraubstock schafft schlussendlich Abhilfe, und aus dem Pleuel tritt mit dem Schraubengewinde auch das Material des Pleuels aus – ein neues Pleuel wird fällig. Leider erfolgt dieser „Einbau“ in meiner Abwesenheit. Über den Streit wegen der Kostenteilung zerbricht die Freundschaft für immer.

Erik schwört indessen auf ein neues Verfahren zur Erhaltung des Rahmens: Spritzverzinken und Pulverbeschichten. In den 80-er Jahren ein absolutes Novum. Jede Tour zur Realisierung dieses Vorhabens führt bis vor die Tore Heidelbergs, denn erst in St.Leon-Roth sitzt der nächstbekannte Pulverbeschichter. Wir schauen zu und staunen. Aus einer Sprühpistole wabert ein Pülverchen raus und bewegt sich zielgerichtet durch die Luft auf die da hängenden Metallteile, wo es scheinbar restlos hängen bleibt. Dann wandert das Ganze in einen Ofen der maximalen Größe eines Triumph-Hauptrahmens...

Eriks Tiger-Bonnie erhält die Vorboten seines Gespanneinsatzes: eine sündig schöne Schwinggabel, breitere Schwinge hinten und dementsprechend breitere Felgen. Und weil es so schön ist, wird wieder einmal der Motor seiner Innereien beraubt. Ich profitiere wieder davon, indem ich ihm die Akront Hochschulterfelgen abkaufe. Die hässlichen Gussräder weichen. Immerhin 44.000 km hat der harte Avon Vorderradschlappen drauf, abgenutzt ist er nur an den Flanken (wo sonst ?). Dann hält in Eriks Garage ein Watsonian Palma Linksseitenwagen Einzug, der sogleich gestrippt wird und der Rahmen spritzverzinkt. Pulverbeschichten geht nicht, dafür ist in St.Leon-Roth noch die Kabine zu klein. Und so steht der Palma heute noch: 20 Jahre alt, durch zahlreiche Garagen und feuchte Hallen gewandert, das Boot bewohnt von Mäusen, ohne je einen Meter im Gespannbetrieb gelaufen zu sein, ohne Lack und – Respekt – ohne den geringsten Fitzel Rost. Die Fa. Engel am Ensheimer Flughafen hat gute Arbeit geleistet und irgendwann wird sie auch weitere Teile meiner Moppets wieder auf Jahrzehnte rostfrei herrichten.

Der Umbau bahnt sich an. Der frisch angebauten Guzzi-Scheibe müssen zunächst die Blinker weichen – sie erhalten separate Halterungen. Der Tank ist bereits schwarz. Den Rest gibt es ein anderes Mal zu sehen ...

Unsere erklärten Feinde sind die Japanerfahrer. Als „Albtraum aller Reismühlen“ verewigt sich Erik auf meinem mit Sprüchen aller Art vollgeschriebenen Schrank auf meiner Bude – darauf einen Earl Grey Tea ! Ein Honda CBX-Fahrer fährt stolz mit seinem 6-Zylinder-Reihenmotor vor und wird prompt gefragt, wie lange er zum Einstellen der 24 Ventile braucht – er bekommt sie in der Werkstatt für 80 Mark eingestellt – wir kontern: „Ah ja, interessant. Dafür tanken wir 2 Monate lang unsere Motorräder und fahren damit in der Gegend herum...“

Ich bewege die Bonnie nicht nur zur Arbeit, auch an den Wochenenden bin ich stets damit unterwegs. Ich liebe dieses Leben des Herumvagabundierens. Mit dem Freitag Mittag sitze ich auf dem Bock und es geht das ganze Wochenende auf Tour, immer heimatnah. In den Hunsrück, in die Eifel, nach Luxemburg, in die Nordvogesen und seltener mal in die Südvogesen, den Schwarzwald und die Schwäbische Alb. Bis Sonntag Abend. Das hätte von mir aus bis zu meinem Lebensende so weitergehen können. Aber es kommt halt stets alles anders.

Doch zunächst will ich meinem Tourenmotorrad noch die Krone aufsetzen, und aus ihr ein optisches Unikat machen: eine Frontscheibe muss her. Doch zuvor werden die Reifen noch mit Reifenfarbe bepinselt, und ich lege an Gewicht und Bärtigkeit zu ... und damit geht dieser 3.Teil meiner Triumpherlebnisse zu Ende und wird der 4. und vorerst letzte meiner ersten Triumph beginnen – irgendwann einmal in dieser News oder nie, wie ich stets zu sagen pflege.

Ride safely, Mitch

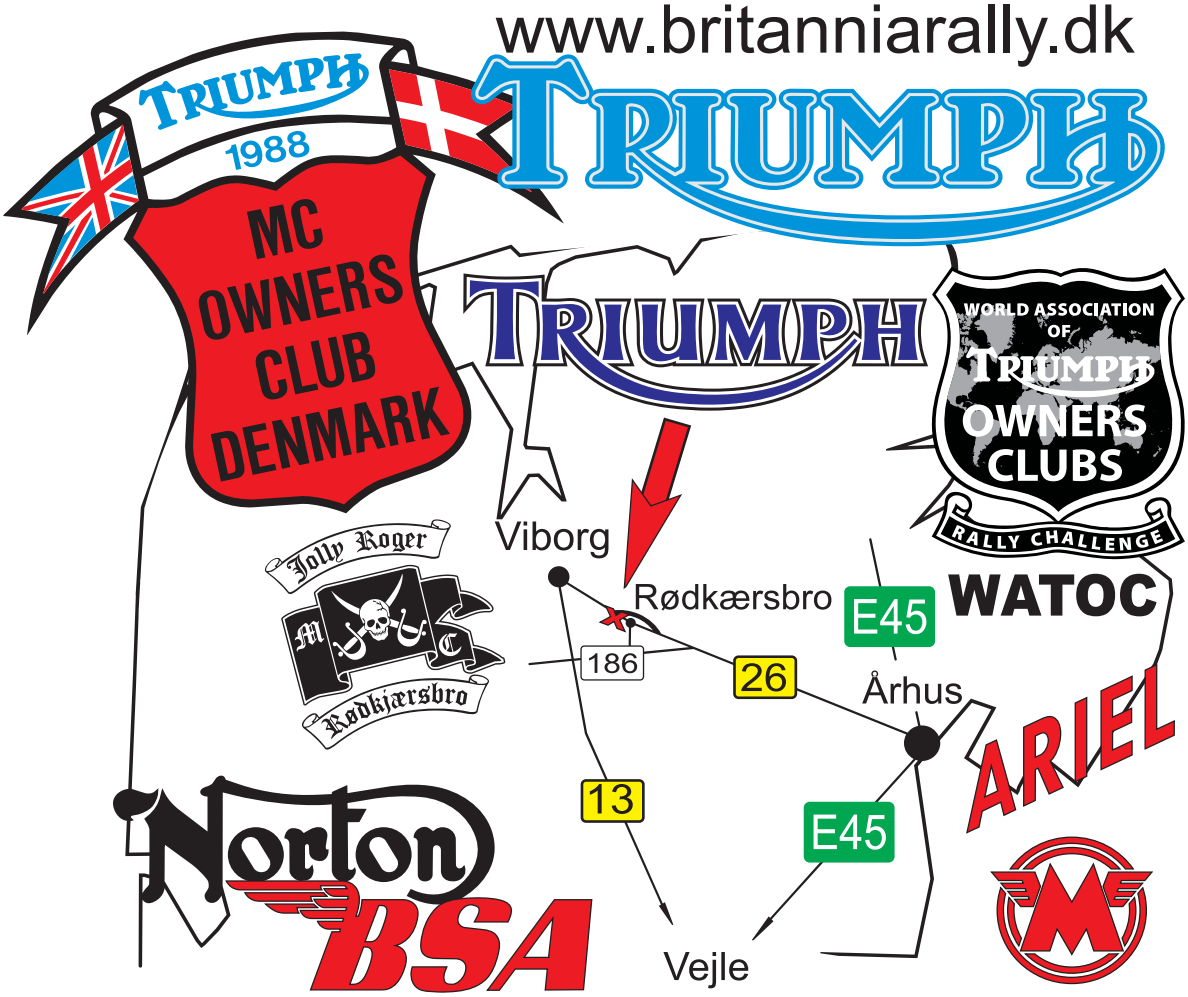
19th BRITANNIA RALLY

14-15-16 August 2009

Separate parking for non British Bikes

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

www.britanniarally.dk



Always the 3rd weekend in August

Neues im TMOC-Shop *(zu beziehen bei members_tmoc@yahoo.de)*

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!

TMOC fährt zur Bonneville Geburtstagsparty

Dieses 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 7 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 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). Wer sich bis jetzt 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.

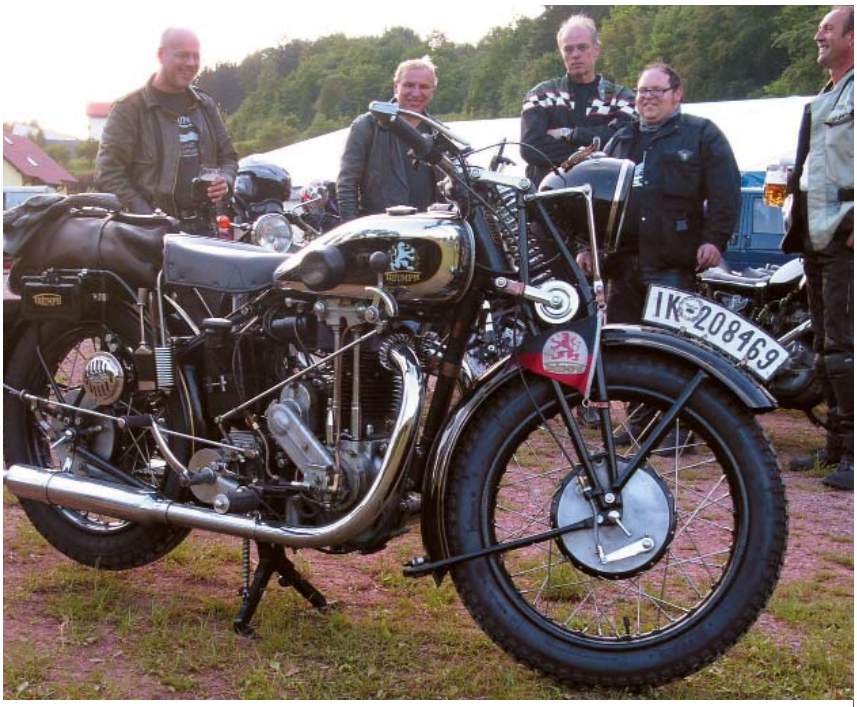
Euer Michael

TRIUMPH Nürnberg 1932

Das Motorrad auf unserer Titelseite ist ausnahmsweise mal eine deutsche Triumph und gehört auch nicht einem Mitglied unseres Clubs.

Den Besitzer trafen wir auf unserer diesjährigen Maiausfahrt im Thüringer Wald auf einem Oldtimertreffen, auf dem vornehmlich Motorräder der Marke Simson und LKWs der Marke IFA ausgestellt waren. Ins Gespräch kamen wir mit Olaf, als er sich bei uns als einer der wenigen nach unseren Ladies erkundigte. Auf meine Frage hin, warum er ein Triumph-Shirt trage, aber einer Harley Davidson WLA fahre, teilte er uns mit, dass er auch noch eine Triumph, allerdings eine deutsche, besitze. Ob er die noch gerade holen solle? Natürlich stimmten wir dem zu und ermunterten Ihn, dies zu tun. Und 15 min später rollte er auf der eigenen Achse wieder auf dem Treffen ein.

Bei der Triumph handelt es sich um eine Triumph STM (für Sport Touren Motorrad) aus den Triumph Werken Nürnberg. Die Maschine ist Baujahr 1932 und besitzt einen 500ccm MAG Motor aus der Schweiz. Bis 1929 wurden für die 4-Takt-Modelle noch Triumph Motoren aus England eingebaut. Als es aber zu Unstimmigkeiten zwischen den beiden Firmen kam, suchte man sich in Nürnberg einen neuen Zulieferer und fertigte MAG-Motoren fortan in Lizenz im eigenen Haus. Kurze Zeit drauf durfte dann auch nicht mehr der Triumph-Schriftzug auf dem Tank verwendet werden, sondern nur noch der neue Name der Triumph Werke Nürnberg (TWN).



Freude über den Oldtimer: Manfred, Olaf (der stolze Besitzer), Rolf, Carsten und Sigi

Der Motor leistet laut der TWN IG (www.twn-ig.de/geschichte) 20 PS, während uns der stolze Besitzer 22 PS für den OHV-Motor nannte. Egal wer nun recht hat, das Motorrad hat eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h und war damit für damalige Verhältnisse ein echter Kracher. Auch heute lässt sich damit im Verkehr noch locker mithalten (eine SR500 hat gerade mal 27 PS!).

Olaf kaufte vor 6 Jahren die Maschine in Teilen von einem Sammler in Magdeburg und restaurierte sie in den folgenden 3 Jahren zum heutigen Zustand (mindestens 2+). Die Basis kostete Ihn 2800 €, an fehlenden Teilen kamen nochmals über 1000 € hinzu. Ingesamt waren es am Schluss dann um die 8000 €.

Da der Motor mit einer Verlustschmierung arbeitet und die Ventile nicht gekammert sind, tritt das Öl u. a. dort aus. Folglich sind der Motor sowie der Fahrer eines solchen Motorrads eigentlich immer ölverschmiert. Mich persönlich würde dies, obwohl „es so gehört“, ein wenig stören. Aber manche Motoren unserer Ladies sehen auch nicht besser aus, obwohl die Ventile geschlossen laufen und die Verlustschmierung seit 1938 eigentlich passé sein sollte. Euer Michael

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

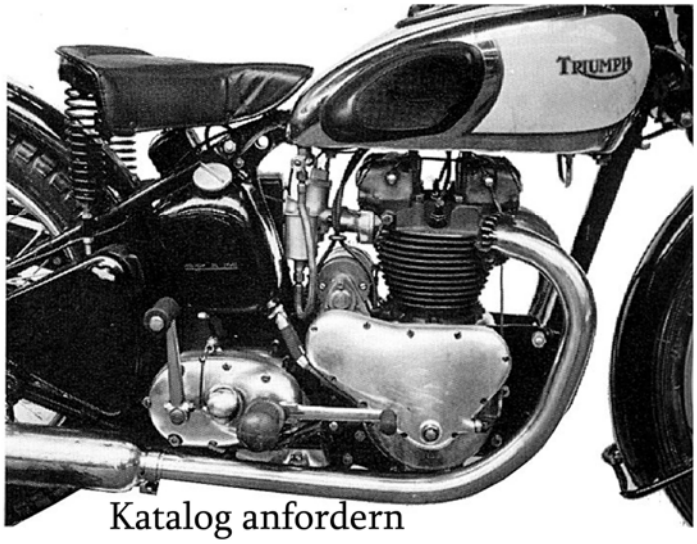
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

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 CLASSIC MOTORCYCLE ELECTRICAL PRODUCTS **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