

Just in by Michael Ochs

Neues in und aus England

Von der Fa. Bell gibt es einen neuen klass. Helm namens R/T. Der Helm besteht aus 2 Schalen, wobei die innere den Aufprall dämpft und die äußere möglichst hart ist. Innen ist der Helm 2 farbig in Leder ausgeführt. Der Preis liegt für den in weiß und schwarz erhältlichen Helm bei 166 Pf. (näheres unter www.ajperformance.co.uk). Bei uns scheint der Helm (noch) nicht auf dem Markt zu sein.





Mit dem Bumpstop können Motorräder einfach und sicher abgestellt werden. Das Motorrad wird einfach hineingeschoben, wobei die linke Schale umklappt. Raus geht's genauso einfach. Der Bumpstop ist auf verschiedene Reifengeometrien einstellbar und wird normalerweise mit dem Boden verschraubt Es gibt aber auch verschiedene Unterkonstruktionen z.B. für den Transport auf einem Fahrzeug oder wenn der Bumpstop nicht verbohrt werden soll. Weiteres unter www.bumpstop.co.uk. Der Preis beträgt 99 Pf. plus PP.

Ulf Penners Viertakt Tuning Fibel

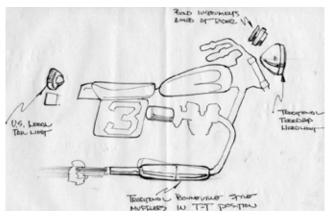
Leser der MO und Fahrer einer neuen Thruxton werden Ulf Penner sicherlich kennen. Sein Buch ist eine nette Gutenachtlektüre, die jeden von uns anregt, vom Tunen des eigenen Motorrads zu träumen. Das Buch ist leicht und locker zu lesen und nicht mit zu viel Technikdetails überfrachtet. Es zeigt an Hand verschiedener Beispiele, mit welchen Maßnahmen welche Ergebnisse erzielt werden können. Zum Beweis sind die entsprechenden Prüfstandskurven hinterlegt. Auf seiner Internetseite (www.tuning-fibel.de) gibt es einige Lesebeispiele zu studieren, darunter auch zwei, bei denen er sich jeweils einer Thruxton angenommen hat. Dort kann das Buch auch für 25€ (inkl. allem) bestellt werden.

Triumph Cursors

Auf der Inetseite des holländischen Clubs kann man sich animierte Cursor und Icons (Meriden und Hinckley) herunterladen. Darunter sind auch Cursor in Form eines vibrierenden PreUnit-Motors. Eine Installationsanleitung ist auch dabei. Danach ist der schlichte Pfeil passe und man kann sich jederzeit an seinem Cursor erfreuen (www.triumphownersclub.nl/goodies. html). Wie mein Vater schon sagte: so kann man auch mit kleinen Sachen Beamtenkindern eine Freude machen!

Craig Vetter und die Bonneville TT

Das Vorbild: Gene Romero's Triumph TT



Wie wir alle wissen, entwarf Craig Vetter die Rocket 3 aus der dann in Meriden 1973 die X 75 oder Hurricane entstand. Er arbeitete auch an einer neuen Bonneville, dies wurde aber nie umgesetzt. Die Teile dieses Modells und auch die der Rocket 3 gingen an Craig zurück, der sie der American Hall of Fame in 1998 vermachte. Auf der Bonneville-Geburtstagsparty war Craig zusammen mit seinen Modellen anwesend und am Samstag Abend hatte er Rede und Antwort geben. Alle, die nicht dabei waren, können näheres auch unter www.craigvetter.com erfahren.



Craig bei der Arbeit an der Bonneville TT

Triumph aus Japan

Das folgende Bild, welches angeblich aus Japan stammt, möchte ich Euch nicht vorenthalten. Man beachte die Verkleidungsenden. Harakiri – nicht Seppuku, der rituelle Suizid – ist damit überhaupt kein Problem.



Phantom Motorcycles?

Unter der Seite www.thephantom.co.uk behauptet eine Mrs. Ramsbottom die Firmengeschichte der 1929 geschlossenen Firma Phantom Motorcycle Company weiter fortzuführen. Präsentiert wird die sog. Phantom EG 001, ein Motorrad im Stil der 20er Jahre mit einem Commando-Motor drin. Der Rahmen würde komplett in Handarbeit wie vor 80 Jahren, d.h. mit verlöteten Fittings hergestellt und man sei stolz auf diese Fertigkeiten. Natürlich habe dies alles seinen Preis, dafür würde man aber auch ein einmaliges Motorrad erhalten. Die Seite ist so skurril, so dass ich nicht glaube, dass tatsächlich eine Firma mit seriösen Geschäftsabsichten dahinter steht (Motorrad Classic sieht das so). Überzeugt Euch selbst! Angeblich sei auch ein 5seitiger Artikel im Classic Bike Magazine erschienen. Weis jemand von Euch mehr darüber (Platz ist auf dieser Seite mehr als genug)?





Anstrengend, aber abwechslungsreich!

So könnte man diesen Sommer beschreiben. Seit der letzten News hat sich einiges getan, so dass ich fast befürchten muss, mit dem gewohnten Platz von einer Seite nicht auszukommen. Nein, keine Angst, ich werde das Limit nicht sprengen, auch wenn es aus Sicht unseres neuen Redakteurs wünschenswert wäre. Unser alter Redakteur Peter Müller - vielen Dank nochmals für seine gute Arbeit - hat sich nach dem Sommertreffen Hals über Kopf aus seinem Amt verabschiedet und wir mussten auf die Schnelle einen neuen Freiwilligen finden bzw. rekrutieren. Einfach war es nicht, unseren ehemaligen Redakteur Walter Moreth zu überzeugen. Leider ist es nicht so, dass einem in dieser Position die Artikel nur so um die Ohren fliegen und man sich die besten für die aktuelle Ausgabe aussuchen kann. Es ist jedes Mal eine Zitterpartie, ob genug zusammen kommt, und oft genug muss der Redakteur dann selbst noch zur Tastatur greifen. Der Job ist also kein Zuckerschlecken. Ich möchte Euch daher an dieser Stelle herzlich bitten, unseren neuen Redakteur tatkräftig zu unterstützen. Ich bin mir sicher, dass Ihr diesen Sommer alle genug erlebt, repariert und gesehen habt, und dies für den Rest des Clubs (ob neue oder alte Triumph) sicher von Interesse ist. Auch kurze und sehr kurze Beiträge können wir in der Rubrik "Just in" jederzeit unterbringen.

Das Sommertreffen war aus meiner Sicht, und ich glaube, dass ich da im Namen aller Teilnehmer spreche, ein voller Erfolg. Das haben mir auch viele Gäste aus dem Ausland bestätigt. Obwohl es fast die ganzen 3 Tage wie aus Eimer geschüttet hat, fanden sich letztendlich 89 Übernachtungsgäste (von Sa auf So) ein. Am Freitag bangten wir noch angesichts des schlechten Wetters, dass wir auf unserem vorab für 70 Leute bestellten Buffet sitzen bleiben, während wir samstags befürchten mussten, alle Mäuler satt zu kriegen. Dank des Kochs war das letztendlich kein Problem, wir hätten auch locker 120 satt bekommen. Näheres dazu wird Euch Roger berichten. Und: Die Location für nächste Jahr steht schon fest und die für darauf das Jahr ist auch schon im Visier.

Zwischendurch war ich dann noch auf 3 kleineren Treffen, um auch einmal über den Tellerrand zu blicken und um ein paar Meilen auf den Tacho zu kriegen: Das CBBC-Treffen bei Raldy, ein Bimota-Treffen und eine englische Kulturveranstaltung einer Kneipe bei uns
um die Ecke. Wusstet Ihr, dass der
Kultursommer in Rheinland Pfalz
unter dem Motto England steht und
Veranstaltungen in diese Richtung
vom Land gesponsert werden? Auf
jeden Fall habe ich festgestellt, das
wir uns in keiner Weise verstecken
müssen und stolz darauf sein können, ein solches Treffen unser Eigen zu nennen. Vielen Dank noch
einmal an alle Helfer.

Morgen geht's nach England und wenn Ihr diese Zeilen lest, sind alle Teilnehmer hoffentlich wieder wohlbehalten zurückgekehrt. Die Vorbereitungen sind abgeschlossen und jetzt muss alles nur noch so klappen, wie es angedacht war. Die Geburtstagsfeier der Bonnie wird wohl der Knaller schlechthin werden, ich habe mir extra noch eine 8 GB-Karte für meinen Foto geholt. Das wird hoffentlich reichen – für die Motorräder. Von der ganzen Prominenz will ich erst gar nicht reden.

Da fast der ganze Vorstand und der Redakteur in England sein werden, wird sich dieses Mal die Ausgabe unser News etwas verschieben. Außerdem wollen wir ja brandheiß von dem Treffen berichten. Ich bitte dies zu entschuldigen.

Dass dies alles nicht spurlos an einem vorbeigeht, ist klar und manchmal wird es mir auch ein wenig zu viel - war da nicht noch Sinsheim? Jedenfalls bleibt das Motorradfahren des Öfteren auf der Strecke und das Rennerle stagniert seit 3 Monaten. Da in der vergangenen Woche mein 4-rädriger Untersatz überholt werden musste, kam mir die Idee, einfach wieder mal mit der Lady ins Büro zu fahren. Das war vielleicht eine gute Entscheidung! Viele meiner Kollegen fragten mich, was denn für meine gute Laune verantwortlich sei. Arbeiten müssen die meisten von uns und ein großer Teil muss für die Anreise das eigene Gefährt nehmen. Aber wer fährt auf 2 Rädern zur Arbeit? Ich werde es auf jeden Fall noch öfters machen.

See you Michael

Hallo Leute,

da ich neu im Vorstand bin, will ich mich denjenigen, die mich nicht kennen, kurz vorstellen: geboren wurde ich 1963 in Bensberg im Bergischen Land, wo ich heute noch lebe und arbeite. Meine Lebensgefährtin ist die Heike, auch sie ist TMOC-Member und kümmert sich um den Versand der Vereinsartikel.

Von Beruf bin ich Gärtnermeister und arbeite nun nach 20 Jahren Selbständigkeit bei einer Kommune auf dem Bauhof. Seit meiner Mofazeit bin ich dem Bazillus verfallen und nun seit gut zwei Jahrzehnten absoluter Fan der Brit Bikes und natürlich ganz besonders der Marke Triumph. Seit genau 20 Jahren besitze ich meine 750 ccm "Zicke" (T140 V) und habe gut 100 000 Km mit ihr abgespult, aber dazu werde ich bei der Vorstellung der Zicke als Memberbike sicher noch einiges mehr erzählen. Seit 2004 bin ich im TMOC und vor allem davon angetan, dass hier eine breite Toleranz gelebt wird, was die Motorräder der Mitglieder angeht und natürlich weil ich als Getriebener die mittlerweile vielen und innigen

Freundschaften zu den ausländischen Triumphfreaks zu schätzen weiß. Ich hoffe, noch viele 1000 km mit der Zicke durch die Weltgeschichte schraddeln zu können um dabei viele Gleichgesinnte treffen zu dürfen.

Deshalb ist es mir auch eine Freude, in den Vorstand des TMOC gewählt worden zu sein (obwohl ich mich natürlich immer über den guten George an diese Stelle freute – hier nochmals vielen Dank; George) und ich hoffe mich dort einbringen zu können.



Peter Nettler



Inhalt dieser NEWS:

Sommerfest Gruppenfoto/50 Jahre Bonneville	Titelseite
Just in	S. 2 + S. 20
Grusswort vom 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute (Grußwort Peter Nettler)	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
WATOC Treffen, Einladung	S. 6
Zicke 750 cm³, Bericht Peter Nettler	S. 7–9
Ein Ausflug nach England	S. 10-13
Monica Ivancan auf Bonneville	S. 14
Reiseziele: Die Schätze des Monsieur Chapleur	S. 15–16
Neue T-Shirts-Vorschläge	S. 16–17
Centerfold Sonneville Celebration in Gaydon/England	S. 18–19
Sinsheim ruft	S. 20
Triumph News	S. 21
Just in 2/Neuauflagen bei BMC, Termine	S. 22–23
Memberbikes/Der runde Geburtstag	S. 24-25
Treff der Triumphriders in der Röhn	S. 26
Bericht vom Sommertreffen des TMOC	S. 27–29
und dann natürlich ein Jubiläumsmodell zum 50-sten!	S. 30-35
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 31
Prototyp der Bonneville	letzte Seite

Navi-Verbot

Spanien Motorradfahrer, die während ihres Spanien-Urlaubs ein Navigationgerät benutzen, dürfen beim Fahren nicht darauf herumtippen. Ein neues Gesetz verbietet dort die Bedienung eines GPS-Gerätes während der Fahrt. Wer es trotzdem macht, hat mit hohen Geldstrafen zu rechnen. **Quelle: Custombike 5/09**

Redaktionsschluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin.

Das heißt für die News Nr. 41

am 20.11.2009

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. (060 63) 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:
Walter Moreth
Fasaneriestr. 24
63456 Hanau
Tel. (0152) 785 19 34
Email: triumph-140@hotmail.de

Ehrenmitglied: Don Brown / USA



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

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, Größe12 Punkt). CD oder Diskette und einen Ausdruck einschicken. Fotos als Papierabzüge in SW oder Farbe werden selbst-verständlich 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/Beiträge hat dieser sie 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. Text und Bilddaten immer separat; keine Bilder in Word einbauen. Vervielfältigung, Nachdruck, elektronische Veränderung, sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

. 5

WATOC-Treffen in Deutschland

WATOC ist die "World association of Triumph owners Clubs"

Mitglieder sind:



T.O.M.C.C-England T.O.M.C.C. -Sweden T.O.C.-Denmark T.O.M.C.C. - Belgium **T.O.C.N-Holland**



Das WATOC Treffen dient zum gegenseitigen Informationsaustausch und zur Terminabsprache der einzelnen Treffen. Vertreten werden die einzelnen Clubs durch die ILO's (International Liasion Officer).

Das WATOC Treffen findet jedes Jahr in einem anderen Land statt.

Dieses Jahr ist der TMOC Gastgeber.

Das Treffen findet im Gasthof Volkers statt. In Volkers bei Bad Brückenau. vom 30. Oktober bis 1. November.

Auch die Mitglieder des TMOC sind herzlich eingeladen an diesem Wochenende teilzunehmen!

Weitere Informationen unter gross.man@t-online.de oder 09733/780095.

Gruß Igel

Zicke 750 cm³

Ein Bericht von Peter Nettler

Geschichtlicher Hintergrund

Der Rahmen verließ wohl im Januar 1972 als Tiger das Werk. Der Motor jedoch als Zweivergaser 750 ccm im September 73. Zusammengebracht wahrscheinlich in Belgien. Vielleicht weiß ich nach der Bonneville Celebration mehr?

Die Geschichte

1989 – ich hatte was gespart und die Zeit der Zweitakter und Brot - und Buttermaschinen sollte nun endlich mal vorbei sein. Muss natürlich was Cooles sein, nicht so'ne Sukayanda, wie sie jeder hat.

BMW ist zu teuer und kardanwellenmäßig. Harley ist geil, haben aber auch viele und außer den Sportie's sind es eh nur Eisenhaufen.

Was ist das? Eine Triumph zu verkaufen, auch noch in Köln – das könnte die Lösung sein. Also fahren wir mal hin und gucken uns das Ding an. Ein Motorrad, das so auf dem Seitenständer steht – nein liegt. Das is es.

Und der Sound. Gut, der Typ sagt, man braucht Zollwerkzeug, aber ich habe ja 'nen Engländer (heißt ja nicht umsonst so) und die Kopie eines

"Do-it-your-self-Buches" ist im Kauf mit drin. Was soll da schon schief gehen! Erst mal zwei "goile" Saisons, die Karre läuft mit etwas Basteln (seltsamerweise) dann doch immer wieder. Säuft Öl und Sprit, bläut und schwärzt, plett zerlegt. Motor, Räder und Rahmen gehen zum



tropft und schmeißt eigentlich alles mal ab was geht.

So langsam nähert sich der Verdacht, ein launisches Gerät erwischt zu haben. Doch das Ding hat Power und Sound. Geht was schlecht um die Kurven, aber ist ja auch das älteste Moped von allen. Auch den Urlaub in den Schwarzwald und in die Schweiz meistert die Zicke mehr oder weniger gut - wie gesagt, irgendwie krieg ich sie immer wieder ans Laufen - dabei habe ich kaum Ahnung und von Brit Bikes schon gar nicht. Wieder mal eine Panne. Irgendwie will sie diesmal nicht, also abmelden, TÜV und Restaurierung sind eh fällig, dann wird sie vielleicht auch zuverlässiger. Wie dass so ist, erst mal geht einige Zeit ins Land, bevor ich sie aus einer Ecke im Lager ziehe. Nun wird sie komHändler, an den Rest gibt sich der (Gärtner)-Meister höchstpersönlich! Anruf vom Händler: "der Rahmen ist krumm", (aha!). Also Rahmen richten, strahlen, ummanteln,

beim Spülen läuft dann Sprit aus einer Schweißnaht ...



 Ist doch glatt beim Richten aufgerissen, also schweißen und noch mal ummanteln ...
 So in etwa lief dann die ganze Restaurierung – Zicke!!!
 Aber so langsam erstand sie dann in meiner Küche wieder auf und der Tag nahte, an dem sie wieder auf die Strasse sollte. Kurz vor Fertigstellung stellte sich dann heraus, dass auch die Vorderachse noch einen weg hatte, allerdings war das Rad da schon neu eingespeicht. Auf den letzten Drücker (wegen der Urlaubsplanung!) habe ich noch eine neue bekommen.

Dann die Probefahrt mit Einfahren. Zwei Kumpels und ich nach Spanien. Eine große Inspektion mit Kopfnachziehen und allem auf einem Campingplatz hat auch was

lange verfolgt – und schlägt heute noch manchmal zu. Die Ursache, Boyer hat bei der Zündbox wohl billige Kabel verbaut. Kurz vor den Kabelschuhen reißt die Kupferlitze gerne mal glatt durch, was dann zu schönen Zündaussetzern bis hin zu ausbleibender Zündung führt. In einem solchen Fall – schuldiges Kabel ermitteln, abpitschen, neuen Schuh verquetschen und gut ist's (was sagst Du dazu, Zicke?).

1998 mit meinem guten Kumpel Nick das Feiern unserer 25.-jährigen Freundschaft. die Zündung oder waren es die Vergaser? Ich weiß es nicht genau. Meist sollen es ja Abmagerungsprobleme sein und ich habe die Vergaser damals erneuert und sorgfälltigst montiert und die Zündung habe ich neu einstellen lassen, mit Kerzenwechsel und so. Aber den Fehler wirklich gefunden haben wir damals nicht.

Noch eine größere Panne fällt mir ein: als ich in einem Frühjahr (wir hatten Heikes kleine T120 gerade neu) glücklich an einer Ampel stand, weil ich mich auf das erste Jahr mit 2 triumphalen Triumphs freute hörte ich diese typische Mahlen des Kurbeltriebes – man weiß sofort was es ist, will es aber nicht wahr haben ...

Auch wenn sie sich den Namen Zicke redlich verdient hat, muss ich sagen, dies ist das geilste Motorrad der Welt. Mittlerweile haben wir über 100.000 km abgerockt, waren in halb Europa und den Rest holen wir uns noch. Die Zuverlässigkeit eines solchen Motorrades wächst über die Jahre, wenn man



für sich! Alles in Allem ist der Urlaub gut gegangen, bis auf ein paar Elektrowürmer und später einem seltsamen Benehmen beim Anfahren. Bis ich feststellte, dass an der Motorhalteplatte ein paar Schrauben fehlten, also 2 waren es noch – Zicke!

Die Rückfahrt war übrigens die längste Regenfahrt meines Lebens, 1600 km nur Regen!!!

Der Elektrowurm hat mich

Eine herrliche Tour durch Schwaben und Bayern mit riesigem Motorradtreffen als Abschluss (Pokal für die Zicke als ältestes Motorrad!). Auf der Rücktour dann die letzten Kilometer Autobahn und hinter Bonn – peng. Springt nach 'ner viertel Stunde wieder an, aber läuft nicht richtig. Mit dem Pritschenwagen nach Hause und dann die erschreckende Diagnose Loch im Kolben. War es nun



es bewegt. Zum einen lernt man die Leute kennen, die das Wissen und Können haben, was einem selber fehlt. Zum anderen ist ja selbst ein Gärtner wie ich in der Lage auf Dauer und vor allem durch Fehler zu lernen. Dadurch werden natürlich die Langzeitschäden, die die teilweise gar nicht artgerechte Haltung, die so manch alte Triumph in ihrem Leben erleiden musste, wieder ausheilen.

Die vielen Touren, die wir schon machen durften, vor allem natürlich mit Heike und der "Kleinen", sind für mich so mit das Größte, was es gibt. Wie viele Erlebnisse einem da in Erinnerung bleiben. Sei es nun der Enthusiasmus irgendwelcher Franzosen. die weder Englisch noch Deutsch sprechen, aber deren Begeisterung darüber, dass jemand mit altem englischen Eisen unterwegs ist, ganze Supermarktparkplätze unterhält. Oder das geballte Fachwissen, welches sich in der Einfahrt einer Kurhotelgroßküche kundtut, wenn die ganzen alten Herrschaften darüber diskutieren, warum so'n Moped nach 2 Tagen Dauerregen nicht mehr anspringen will – bei der Horex war das auch so! ... und die Begeisterung über den Klang, wenn sie dann endlich brüllt!

Am schönsten sind aber die Freundschaften, die sich über die Jahre ergeben.

Auch wenn ich noch so einige Male schreien werde: "du alte Zicke". Ich freue mich auf hoffentlich noch viel Jahre.

die mich die alte Lady durch die Gegend trägt.

Zu den Bildern: Zicke, 1–2 so sieht es aus das beste Motorrad von Welt.

Goile Bremse, welcher Designer hat bloß diese Lufthutze gezeichnet?

Schweden, Kölsche Peter kucken in Schweden bei die Kupplung.

Peter Nettler



ABS-Pflicht in den USA

USA Da die Zahl der getöteten Motorradfahrer in Amerika im elften Jahr in Folge steigt, plant die oberste Straßenbehörde NHTSA, ab 2010 ABS-Bremsen an Motorrädern verbindlich vorzuschreiben. Eine allgemeine ABS-Pflicht würde vor allem Hersteller von Offroad-Motorrädern und günstigen 125ern Probleme bereiten, da es technisch und wirtschaftlich vertretbar dort kaum zu verbauen wäre. Erstaunlich ist dieser Vorschlag zudem, da in einigen US-Bundesstaaten noch nicht einmal eine Helmpflicht besteht.

Quelle: Custombike 5/09

Urin im Tank

Ohio Forscher der OhioUniversity haben herausgefunden, dass sich aus menschlichem Urin Wasserstoff herstellen lässt. Per Elektrolyse entsteht somit aus unseren Ausscheidungen Treibstoff.

Gegenüber Wasser wird bei der Aufspaltung unter Einwirkung von elektrischem Strom wesentlich weniger Spannung benötigt. Damit sinkt der Energieaufwand zur Herstellung von Wasserstoff.

Quelle: Custombike 5/09

Ein Ausaug



Back to the Roots

von Ed Zyto

Jetzt sitz ich auf der Fähre von Hull nach Rotterdam und hab Zeit für einen Rückblick auf die zurückliegende Woche. Obwohl das Bonnietreffen in Gaydon erst letztes Wochenende war liegt es vom Kopf her schon in weiter Ferne. Die Eindrücke der vergangenen Tage waren so intensiv, dass der Speicher in meinem Hirn überquillt.

Der Anfang des Jahres war so voll gestopft mit Terminen und Ereignissen, wobei ich mir einen Termin als absolutes Muss in den Terminkalender eingetragen hatte - die Teilnahme am TMOC-Sommerfest. Es wurde langsam Zeit die Leute, die ich aus den News kannte endlich mal persönlich kennen zu lernen. Dann las ich von dem Vorhaben, dass der TMOC zur Bonneville Party nach Gaydon fährt. Ich hab immer schon vorgehabt mit meiner Triumph nach Middlesbrough zu fahren um Billy aufzusuchen, der sie mir '85 vermittelt hatte. Außerdem hatte mir England damals schon gut gefallen, nur hab ich es nie geschafft mal die Kurve zu kriegen. Also war die Teilnahme an der TMOC-Tour mit der Möglichkeit einer anschließenden Rundreise durch England ein willkommener Anlass. Auch wenn ich Anfangs noch zögerte, da mich der Termindruck und auch die Arbeitsbelastung erdrückten, habe ich zugesagt. hindern sollte. Änderung der linken Fußrasten Halterung,



Schlimmstenfalls hätte ich die Kosten für Fähre, Bonniparty und Zeltplatz in den Sand gesetzt.

Meine Triumph hatte ich im Herbst '08 mal wieder auf die Bühne gestellt. Der lang ersehnte Heckumbau stand an. Neues Schutzblech einschließlich Halterung und der Einbau der neuen Stoß-

dämpfer, der eine Änderung der Aufnahme erforderte, da ich sie nicht in der ursprünglich angepassten Länge bekam. Neuer Kettenschutz der das Fetten des Hinterrades ver-

sie war vorher notdürftig an der Seitenständer Aufnahme befestigt und blockierte damit dessen Montage. Aus technischer Sicht musste ich die japanischen Zündspulen, für die ich eine Aufnahme unter dem Tank konstruiert hatte, wieder rauswerfen, da sie nicht die Leistung wie die Originalen brachten. Prob-



nach England

lem dabei war, dass ich nicht wusste wohin damit. In dem Batteriekasten unter der Sitzbank, den ich im Zusammenhang mit den Zündspulen unter dem Tank gebaut hatte, war kein Platz.

Die Arbeiten zogen sich in die Länge. Aus dem geplan-

Völker), schließlich haben die aus meiner Sicht mit der KAWA W650 den schönsten Triumph Nachbau hinbekommen. Außerdem hab ich ja selbst Japanteile verwand um meinen Stuhl zu "veredeln". In der letzten Juliwoche fingen die drei Wochen



ten Fertigstellungstermin im Mai wurde nichts. Zum Sommertreffen stand sie immer noch da als wäre nichts geschehen, obwohl ich schon eine Menge Zeit an geistiger und praktischer Arbeit investiert hatte. Jetzt musste ich so langsam den Arsch hoch kriegen. Wie sagt der Kinese: "Schnell ist nichts getan" – oder war es ein anderes Volk dieser schlitzäugigen Kopierer. Nichts gegen deren Technologie (und auch die

Familienurlaub an. Die erste Woche wurde gestrichen, powerschrauben war angesagt. Und tatsächlich habe ich am Samstag den 1. August die erste Probefahrt gemacht. Stuhl abgestellt, Koffer gepackt und ab mit der Familie für 14 Tage nach MeckPom. In der Woche vor dem Bonnietreffen musste ich an ihr noch einige Mängel beheben bis sie Mittwochabend für den langen Ritt gesattelt war. Am Donnerstag den 20. Au-

gust musste ich noch mal zur Arbeit, anschließend half mir noch ein Kollege Laschen für die Gepäckbefestigung zu bohren und erst um 17:00 Uhr ging es auf die erste Etappe nach Calais. Nach 450 km bin ich um 23.00 Uhr am Hotel angekommen. Sigi hatte mich empfangen und mir den Weg zur Spelunke beschrieben, wo ich weitere TMOC'ler traf. In den darauf folgenden Tagen überkam mich eine unerwartete Glückseeligkeit. Das Moped schnurrte und die Leute vom TMOC waren ausnahmslos nett und gesellig. Ich hatte das Gefühl als würden wir uns ewig kennen. Auch die Engländer haben geschafft einen sympathischen Eindruck bei mir zu hinterlassen und hatten ein Begrüßungsgeschenk für mich parat. Gleich beim ersten Tankstop auf der Insel sprach mich ein Biker an, der von meiner Fahrt ohne Helm beeindruckt war. Als er mich über das Bußgeld von 200 £ aufklärte war ich beeindruckt und habe fortan meine Mütze aufbehalten. Bevor er weiterfuhr fing er an in seinem Topcase zu nesteln und schenke mir ein wunderschönes Triumph T-Shirt mit einer Daytona drauf. Muss wohl ein Bonni-Modell aus den frühen 70gern sein. Die drei Tage Party in Gaydon empfand ich als absolut gelungen. Für die Leute die nicht mitkonnten gibt es nur den Trost, dass die nächsten 50 Jahre schnell vorbei gehen mögen.

Sonntag war dann der Abschied angesagt. Die Leute vom TMOC fuhren nach hause. Bis dahin hatte ich ja noch die Option mit Ihnen zurückzufahren, hatte mich

aber doch durchgerungen den Rest der Woche allein auf der Insel zu verbringen Mit Anni und Lizard. die ebenfalls noch einige Tage in England verbrinwollten, gen habe ich mich zumAbendessen verabredet und nach einer weiteren Nacht auf den Zeltplatz vom Heritage Motor Centre hab ich mich auf den Weg gemacht England alleine zu erkunden.

War schon ein komisches Gefühl mich so ganz alleine auf den Weg zu machen.

Auf der Party hab ich gehört, dass auf der Isle of Man zur Zeit der GP stattfindet. Also war das Ziel, die Fähre in Liverpool pünktlich zu bekommen. Um 20.00 Uhr wurde abgelegt. Auf der Hinfahrt hab ich drei Jungs aus Aachen angesprochen und als die Fähre um 22.30 in Dou-

glas angelegte nahmen sie mich mit zu ihrem Campingplatz in Peel. Die drei waren ein echter Glückstreffer für mich. Mit Ben, Frank und Volker vergingen drei aufregende Tage. Wir unternahmen Rundfahrten über die Insel, standen während der Probeläufe an der Rennstrecke und hatten jede menge

Zelt ihn auch noch rein ließ, war mir klar, dass Geiz alles andere als geil ist. In der letzten Nacht in Peel hatte ich dann die Alternative, im fast trockenen Schlafsack oder in einer miesen Absteige mit Flachbildschirm und all dem Gedönse die ein echter Triumphfahrer nicht in sein Zelt kriegt, zu übernachten.



Spaß. Durch Volkers Talent, sympathische Engländer wie ein Magnet anzuziehen, hab ich interessante Engländer kennen gelernt. Auch die Tatsache, dass mittlerweile der Regenkombi mein bester Freund wurde tat der Stimmung keinen Abbruch. Als der angekündigte Orkan Bill in der vorletzten Nacht an mein Zelt klopfte und mein 40 Eus teures Kaufhaus-Hightech-

Am Donnerstag, der Tag der Abreise, stand noch eine Rundreise zu den Naturdenkmälern der südlichen Inselhälfte auf dem Programm. Geführt wurden wir von Lanz, einem besonders sympathischen Engländer vom Campingplatz. Beeindruckend für mich war, dass er eine BW Kampfjacke mit dem original Union Michel auf den Ärmeln trug. Dann war der Abschied

angesagt. Als die Fähre um 20.00 Uhr nach Heysham ablegte, ich hab den Hafen gewählt um den Weg nach Middlesbrough abzukürzen, ließ ich Freunde zurück, die ich hoffentlich wieder sehen werde.

Ab jetzt war wirklich ich alleine unterwegs. Die Fähre legte um 23.30 Uhr Heysham in und ich an musste noch zwei Stunden fahren um ein Hotel zu finden. Die freundliche Dame an der Rezeption half mir am nächsten Morgen die Fähre von Hull nach Rotterdam

und ein Hotel für die nächste Nacht in Middlesbrough zu buchen. Am nächsten Tag wollte ich möglichst früh dort ankommen. Der Weg führte über Landstraßen, durch wunderschöne Landschaften und Städte, quer durch England zur Ostküste. Keine Zeit für Bekanntschaften. Im Hotel angekommen machte ich mich mit einer Adresse aus dem Telefonbuch auf den Weg in die Stadt. Das hat damals auch gekappt, warum nicht jetzt noch mal. Tja, warum nicht. An einer Dönerbude konnte mir ein Engländer mit Stadtplan weiterhelfen. Bewaffnet mit Stadtteil und Zubringerstraßen war die Zielfahndung rein Formsache. Aber erst morgen. Es war mittlerweile dunkel und ich war, von der Fahrt tags- über durch Wind und einer prächtigen Schauer, durchgefroren.

Am nächsten Morgen hatte ich Zeit bis 12.00 Uhr um das



Sonntagmorgen um 9.30 spuckt mich der Pott, nach einer angenehmen Nacht in der Koje, in Rotterdam aus. Es lagen 2.200 Kilometer hinter mir als ich um 13.30 Uhr zu Hause war. Es waren



Hotelzimmer zu räumen. Also auf nach Middlesbrough. Der Typ, der zur Adresse passte, hatte widerwillig geöffnet. Ich musste mehrmals gegen die Tür bumpern bis er sich aufraffte. Er hatte offensichtlich eine schwere Nacht hinter sich, konnte sich wohl an nichts erinnern, leider auch nicht an einen Verwandten namens Billy oder William. Also, Fehlanzeige. Ich gab auf. Jetzt noch mal schnell in die City und um kurz nach 12.00 Uhr ging es Richtung Hull. Endtermin für die Fähre war 19.30 Uhr. Ich konnte die Fahrt, entlang der Küstenstraße, voll genießen und war pünktlich an Bord.

11 erlebnisreiche Tage und mir war klar, dass ich diesen rundum gelungenen Urlaub nur erleben konnte, indem ich jeden Zweifel ignorierte und die Sache mit einer positiven Stimmung angegangen bin. Mein Esel hatte nicht einen Hufenagel abgeworfen und der Ölverbrauch von 1,5 Liter beruhte hauptsächlich auf eine Undichtigkeit im Primärkasten. Neben dem unvollendeten Kettenschutz ist das eine Aufgabe für den nächsten Winter.

Ich freu mich drauf die Jungs und Mädchen vom TMOC bald wieder zu sehen.

Ed Zyto

Promis fahren auf Triumph ab Moniea Ivanean fährt Bonneville!

ernseh-Star Monica Ivancan (Die Bachelorette, Das Model und der Freak) hat sich Halsüber Kopf in die TRIUMPHBonneville verliebt, die sie jetzt in Empfang nehmen durfte. Nicht nur in Holtorrad und insbesondere die charakterstarken Bikes von der Insel für sich. "Das Model und der Freak" und darüber hinaus von 2005 bis 2009 mit TV-Star Oliver Pocher liiert, "Bonnie" bei TRIUMPH Bonn aus den Händen von Vertragshändler Stephan Baldauf begeistert in Empfang nehmen. Mehr über die Erlebnisse von Monica Ivancan mit



lywood fahren Leinwandstars auf TRIUMPH-Motorräder ab, auch hierzulande entdecken Prominente das Mo-



hat sich voll und ganz in die TRIUMPH Bonneville verliebt. Anfang Mai durfte sie dann den Schlüssel zu ihrer ihrer neuen TRIUMPH Bonneville gibt's im Internet unter www.vivalamopped.com



erton, der Sarg eines britischen Motorradenthusiasten im Seitenwagen wurde angetrieben von einer klassischen Triumph Motorrad. Das war der Tribut für Alan Elkinton, der in seinem Leben als Automechaniker unzählige Triumphmotorräder in seiner Freizeit in den letzten 30 Jahren umgebaut hatte. Die Prozession verließ das Haus des 57-jährigen in der Brocksstraße in Morden um zu letzten Ruhestätte nach Sutton zu kommen.

Die drei Söhne des Herrn Elkingtons organisierten das Begräbnis. Der Zweiradleichenwagen und der Fahrer wurden aus Southampton gemietet.

Bestattung auf "gut englisch"



REISEZIELE: DIE SCHÄTZE DES MONSIEUR CHAPLEUR

In Amneville bei Metz hat eine der größten Zweiradsammlungen der Welt Ihre Heimat gefunden

Kommunalpolitiker haben nicht nur bei uns oftmals einen ausgesprochen engen Horizont. Es ist kein Trost. dass es bei unseren westlichen Nachbarn mitunter nicht besser aussieht: Da hat ein gewisser Maurice Chapleur im lothringischen Luneville unweit von Nancy Zeit seines Lebens Zweiräder mit und ohne Motor gesammelt. Aber in der Stadt, in der er lebte und im biblischen Alter von 93 Jahren verstarb, fand sich kein Platz für diese einmalige Sammlung.

Da schlug im Jahr 2002 der Bürgermeister der kleinen Stadt Amneville nördlich von Metz zu und erwarb den Schatz. Um einen solchen handelt es sich nämlich: Damit das Lebenswerk nicht nach seinem Tode in alle Winde verkauft werde, erreichte Chapleur dessen Einstufung als Tresor National ("nationaler Schatz"). So gekennzeichnetes Kulturgut steht in Frankreich sozusagen unter Denkmalschutz und kann nur im Ganzen veräußert werden.

Nun also ist die Leidenschaft des Monsieur Chapleur als Museé de la Moto et du Vélo in einem weiträumigen Freizeitpark in Amnéville zu bestaunen. Das Motorrad- und Fahrzeugmuseum wird jährlich von rund 10.000 Menschen besucht.



Zwarist das äußerlich schlichte Gebäude eigens für die Collection Chapleur gebaut worden, aber die Planer haben zu bescheiden gedacht: Wenn man es betritt, wird man schier erschlagen von der Fülle der gesammelten Zweiräder. Als Vergleich fällt

einem spontan die Collection Schlumpf in Mühlhausen im Elsass ein, in der zwei Brüder das wohl spektakulärste Automobilmuseum der Welt zusammengekauft und damit ihre Textilfirma finanziell ruiniert haben.

Das hat Maurice Chapleur nicht getan, sondern seinen Zweiradhandel samt Werkstatt im Jahre 1983 in die Hände seiner Kinder übergeben, um sich ganz der Restauration klassischer Fahrräder und Motorräder zu widmen.

Der Gang durch das Museum gleicht einer Zeitreise, denn am Anfang war in diesem Falle das Laufrad des Baron Karl von Drais aus dem Jahre 1817. Die erste Fahrt mit seiner Laufmaschine, auch "Draisine" oder "Veloziped" genannt, ging von Mannheim zum Schwetzinger Relaishaus im heutigen Mannheimer Stadtteil Rheinau.

Das Fahrrad entwickelt sich im 19.Jahrhundert zu mächtigen Hochrädern, die über Pedale in Bewegung gesetzt wurden, ehe der Einsatz der Kette zu Fortbewegungsmitteln führte, wie wir sie heute kennen. Dann kamen die nächsten Sprünge nach

vorn: die Erfindung der Luftbereifung durch Dunlop 1891 und die Motorisierung der Zweiräder zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Chapleurs Sammlung reicht bis etwa 1960, 60 Ausstellungsstücke stammen aus der Zeit vor dem Esten Weltkrieg und stellen die weltweit größte ihrer Art dar. Da sind kuriose Dinge zu bewundern: Dreiräder mit und ohne Morer nicht mit Öl beschmutzen und ihr Fahrzeug auch im Anzug besteigen können.

Das Zweiradmuseum in Amneville ist das ideale Ausflugziel für begeisterte Motorradfahrer, aber auch einen halben Tag für Familien mit Kind und Kegel eine Reise wert. Es ist täglich außer montags von 13.30 Uhr bis 18 Uhr geöffnet, dienstags, don-



tor, ein motorisiertes Zweirad mit seitlichen Stützrädern, frühe Vorläufer des Motorrollers, wie er nach den Zweiten Weltkrieg in Mode kam.

Über die Jahre wechselten sich verschiedene Prinzipien ab: Zum einen ist die Technik in voller Schönheit und allen Einzelheiten zu sehen, zum anderen wird sie sorgsam verkleidet, damit sich die Fah-

nerstags und freitags auch von 10 bis 12 Uhr. Gesonderte Gruppenführungen können unter Telefon 0033 387 72 35 57 vereinbart werden. (http://www.amneville.com/culture.aspx?num_p=26#).

Quelle: Rheinpfalz im Februar 2009

Neue T-Shirts Vorschläge

Pünktlich zur 40.-igsten Ausgabe unserer News hat der "Neue/Alte" Redakteur Hirnschmalz bewegt und präsentiert der werten Mitgliedschaft eine Auswahl von sechs T-Shirt-Varianten. Der geneigte Leser ist somit in den T-Shirt-Entscheidungsprozess ein-

gebunden. Abstimmen könnt Ihr, wenn Ihr eine Mail mit dem Namen und der Nummer Eures Favoriten an unseren Vorsitzenden Michael und meine Wenigkeit per E-Mail sendet. Womit eine demokratische und manipulationsfreie T-Shirtwahl getroffen wer-

den kann. Bei Gleichstand entscheidet George. Die E-Mail-Adressen könnt Ihr dem Impressum entnehmen. ... Dann auf fröhliches Abstimmen der Mitglieder.

Euer Redakteur Walter







T-Shirt Lorbeer



T-Shirt Rally 2



T-Shirt Tiger



T-Shirt Rally 3





Sinsheim ruft!

Samstag, 3. Oktober 2009 30. MOTORRAD-KLASSIKERTREFFEN

Auf dem Freigelände des Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM versammeln sich über 150 historische Motorräder aller Epochen und Hersteller. Ob Triumph, BMW, NSU, Victoria oder Indian, alle werden sie dabei sein. Teilnehmen können alle Motorräder von 1885 bis 1984.

Die Teilnehmer des Klassikertreffens erhalten u.a. ein Profi-Studiofoto von sich und Ihrem Motorrad, freien Eintritt im Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM, ein Mittagessen sowie freien Eintritt bei der historischen Indian-Steilwandshow von Henny Kroeze. Mitglieder des TMOC

> können hierbei mit machen, sofern sie die Anforderungen erfüllen. Einfach beim Vorstand (Michael) melden und zusagen. Mitveranstalter beim Klassikertreffen ist



wieder die "Motorrad Classic", von welcher die Redakteure Waldemar Schwarz und Claus Peter Elberth zum Kreise der Jury gehören. Sie werden zusammen mit Karl Reese vom Veteranen-Fahrzeug-Verband (VFV) und den Mitgliedern des MOC Steinsberg die teilnehmenden Motorräder präsentieren und bewerten. Der Eintritt auf dem Freigelände ist frei!

Walter





Jubilaums-T-Shirts

... und der Verkauf geht weiter.

Wie schon mittlerweile bekannt sein sollte, gibt es zu unserem 10-jährigen Bestehen einen T-Shirt Sonderdruck. Das besondere an dem Shirt ist erst mal die außergewöhnliche Qualität und die Tatsache, Mann/Frau können es auch in der Disco oder zu täglichen Anlässen tragen. Es wird nicht gleich eine Verbindung zu einem "Motorradclub" offensichtlich.

Also ran an die Mailmaschine und bei Heike Jandt unter **members_tmoc@yahoo.de** bestellen. Der Preis ist 12 Euro + die Versandkosten und es gibt das Shirt in den Größen **S-XXL**, auch eine kleine Auflage an Damenshirts mit V-Ausschnitt existiert ebenfalls.





Triumph verlängert Aktion 99 Euro-Angebot gültig bis Ende 2009

Triumph verlängert seine 99 Euro-Aktion bis zum Jahresende. Das spezielle Angebot gilt für die Modelle Speed Triple, Tiger und Sprint ST. Die Finanzierung mit 99 Euro im Monat ist an eine Laufzeit von 36 Monaten und einen effektiven Jahreszins von 2,99 % gekoppelt. Die Anzahlung beträgt je nach Modell zirka 30 % des Gesamtpreises, die Schlussrate 50 %.

Wer sich für ein Modell des



Jahrgangs 2009 entscheidet, wird zusätzlich mit einem 333 Euro-Gutschein für Triumph-Bekleidung oder Originalzubehör belohnt. Die Angebote gelten bei allen teilnehmenden Händlern.

Triumph Raptor-Bekleidungsserie Bekleidung für hitzige Spätsommerausfahrten

Der Spätsommer ist da und gibt Vollgas. Doch was trägt man bei höheren Außentemperaturen auf dem Motorrad? Klar, die meisten ziehen das an, was sie sich sonst das ganze Jahr überstreifen

und schwitzen sich klatschnass. Triumph bietet Sommerbekleidung, die dem Hitzestau entgegenwirken soll. Die Raptor-Bekleidungsserie umfasst Jacken, Hosen und Handschuhen mit Netzeinsätzen die laut Hersteller



ein angenehmes Klima und guten Tragekomfort versprechen. Für Damen gibt es eine Jacke (179 Euro) sowie eine Hose (169 Euro). Die Textilkombination für Herren hält Triumph zum gleichen Preis bereit. Die Handschuhe sind aus Textil und Leder gefertigt (36 Euro) und ebenfalls als Damen- und Herrenvarianten erhältlich. Alle Preise sind inklusive Mehrwertsteuer. Mehr Informationen zur Triumph-Bekleidung unter www.triumphmotorcycles.com.

Bonneville, Bonneville SE und Bonneville T100 Triumph-Klassiker mit drei Gesichtern

In diesem Jahr feiert der britische Motorradhersteller das 50. Jubiläum seines Klassikers Triumph Bonneville. Ihren Namen verdankt sie den Weltrekordfahrten auf dem Bonneville Salzsee in Utah/

USA von Johnny Allen Anfang der 1950er Jahre. 2009 steht der britischen Paralleltwin mit 865 Kubik in drei Versionen bei den Händlern: Bonneville, Bonneville SE und Bonneville T100.

17-Zoll-Gussrädern, niedrige Sitzhöhe, kurze Radabdeckungen vorn wie hinten sowie spezielle Megaphon-Schalldämpfer und eine gerade Sitzbank sollen an den ursprünglichen Charme der Siebziger Jahre erinnern. Die Bonneville in der SE-Version besitzt einen Leichtmetall-Motordeckel und verchromte Tankembleme. Weiterer Unterschied zur Standard-Version sind erweiterte Instrumente mit serienmäßigem Drehzahlmesser und eine Zweifarblackierung. Ebenfalls in Zweifarblackierung zeigt sich die Bonneville T100. Im Unterschied zu ihren beiden Schwestern erinnert die T100 an das Styling der Sechziger Jahre. Klassische Speichenräder, "Peashooter"-Schalldämpfer, neue Gabelfaltenbälge, überarbeitete Lenkeraufnahmen, modifizierte Fußrasten, eine schwarze Instrumentenkonsole, verchromte Motordeckel, Gummi-Kniepads und traditionelle verchromte Tankembleme sollen die Blütezeit des britischen Motorradbaus wieder aufleben lassen. Die Triumph Bonneville steht für 8140 Euro beim Händler, die Bonneville SE kommt auf 8890 und die T100 kostet 8990 Euro, jeweils zzgl. 250 Euro Nebenkosten.

Quelle:

www.motorradonline.de

Just in by Michael Ochs

Neuauflagen bei BMC

Unser Mitglied Achim Ertel (siehe Anzeige in dieser Ausgabe) hat zwei Bremshebel mit Bremszylinder vorne in guter *TRI-COR* Qualität neu anfertigen lassen.



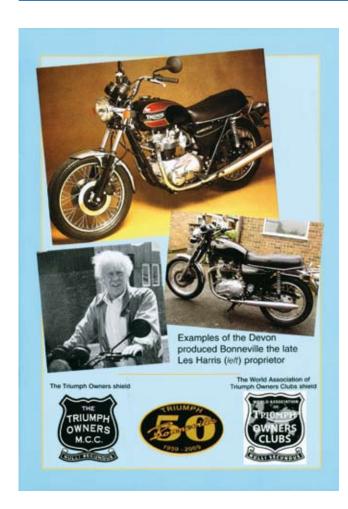
Bremszylinder vorne ab Baujahr 1979 (60-71635), 189,50 Euro incl. MwSt.

Bremszylinder vorne ,73-'78 (60-41025), 189.50 Euro incl. MwSt..



Den hinteren Bremszylinder komplett, auch mit VA Zylinder Baujahr 1975–1982, gibt es für 159 Euro incl. MwSt

Die Teile sind bei ihm und auch bei GLM , Southern Division. und anderen Händlern erhältlich



Les Harris und seine in Devon produzierte Bonneville. 1985–1988, die ersten mit Aluzylinder von Gilaroni.

Der TMOC-LED-Suchscheinwerfer ...

sollte in keinem vernünftigen Mitgliederhaushalt fehlen. Eine überwältigende Lichtflut ergießt sich auf die auszuleuchtende Stelle. Für ganze 10 Euro in unserem MemberShop bei Heike Jandt erhältlich (inclusive Batterien).



TERMINE 2009/10

OKTOBER

3. 10. Motorrad-Klassikertage, Sinsheim

10.-11. 10. Veterama (A+M), Mannheim

30.-1. 11. WATOC-Treffen in Volkers

www.museum-sinsheim.de

www.veterama.de

TMOC Germany

NOVEMBER

14.11. Abschlusstreffen in Volkers

TMOC Germany

JUNI 2010

25.-27. 6. Sommertreffen in der Röhn

TMOC Germany

Ginladung zum Jahresabschlußtreffen

Samstag den 14. 11. 2009 ab 18.00Uhr

Die Veranstaltung findet im

Cafe Volkers

Hartweg 4 in 97769 Volkers statt.
Volkers liegt an der A7 zwischen Würzburg und Fulda –
Abfahrt Bad Brückenau/Volkers

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

Bitte bis 7. November 2009 melden.

Memberbikes Der runde Geburtstag

ine Einladung zu einem runden Geburtstag von einem guten Freund ist schon eine Reise wert. Wenn dieser Freund auch derjenige ist, der seine Scheune als Lagerplatz für meine Thunderbird zur Verfügung stellte, dann geht einfach kein Weg daran vorbei.

Also, zusagen, alle notwendigen Papiere zusammentragen und den Koffer packen war schnell erledigt. Zwei Wochen sind vielleicht eine lange Zeit, aber wenn man versucht, vieles zu erledi-

gen, sind die Tage schnell um. Alle erdenklichen Behördengänge um die 6T nach Deutschland zu überführen sollten nicht unterschätzt werden, so hatte ich vor, gleich nach meiner Ankunft damit anzufangen. So etwas

klappt selten: Familie, Freunde und sonstige Versuchungen schoben sich zwischen notarielle Beglaubigungen, Amtsgänge und das profane Besorgen von Verpackungsmaterial. Der Geburtstag stand auch im Mittelpunkt. Ein bisschen bei der Gartenund Wegebeleuchtung helfen, einige fast vergessene Besorgungen in letzter Minute erledigen und das Treffen viele alter Freunde und Bekannte, schon war der Tag der Feier gekommen: eine Riesenparty, die bei gutem Wetter und noch besserer Laune bis zum nächsten Tag andauerte.

An dem Morgen war an schrauben nicht zu denken, aber was soll's, es war eine klasse Nacht und ich hatte noch 5 (Arbeits)tage Zeit.

Ziemlich spät machte ich mich auf den Weg um mit der Teil-Zerlegung der Maschine zu beginnen, dies sollte dazu führen, die Kiste optimal zu füllen und Beschädigungen an den Teilen möglichst zu vermeiden.



(Foto Scheune)

Es ging zügig voran, bis wir die Mutter der Kurbelwelle lösen mussten, um den Primärkasten entfernen zu können. Hierfür braucht man

eine etwas dünnwandige Nuss, die wir natürlich nicht hatten. Verschiedene vorsichtige Versuche blieben erfolglos, also packte ich die losen Teile in Luftpolsterfolie. Warum soll man eigentlich ein Primärkasten ausbauen? (Foto Primärkasten) Es ging doch auch so. Danach schnell von allem Maß genommen, um den Platzbedarf zu kalkulieren, damit ich am nächsten Morgen die passende Kiste besorgen konnte.

Nach mehreren Telefonaten merkte ich, dass eine neue Kiste fast die Hälfte vom Motorradpreis kosten würde, so konnte ich nach einem weiteren Anruf eine gebrauchte, fast passende finden. Für Umme. Danach ging es zum "Home-Center" – die chilenische Variante vom

OBI – um Luftpolsterfolie, Schrauben, Nägel und ein paar Latten
zu besorgen. Die Kiste
zu zimmern war wenig Arbeit, besondere
Beachtung bekamen
die extra eingebauten
Streben (Luftfracht wird
nicht immer schonend
behandelt) – und der
Deckel, der stabil und

leicht zu öffnen sein sollte, falls der Zollbeamte die Kiste prüfen wollte.

Zuerst kam der Rahmen samt Motor in die Kiste – keine leichte Sache, das Gewicht



über den Rand der Kiste zu heben, er war immerhin über einen Meter hoch- danach kamen mehrere Versuche, um alle anderen gut verpackten Teile so optimal wie möglich zu verstauen. Die Mühe hat sich gelohnt, alles kam



unbeschädigt an. Sicherlich war die Lackierung nicht im Neuzustand (ist auch so geblieben), aber einen zusätzlichen Kratzer oder eine Beule

wäre schon ärgerlich gewesen.

(Foto Teile 1, 2 od. 3)

Die fertige Kiste haben wir mit einem Transporter abends abgeholt, um früh am nächsten Morgen die Fahrt nach Santiago anzutreten.

Startschwierigkeiten haben die Abfahrt erheblich verspätet, was uns aber letztendlich zu Gute kam: Wir erwischten



den Zollbeamten nach seiner Mittagspause, die er scheinbar zur einer kräftigen Nahrungszufuhr genutzt hat. Die übliche Hitze um diese Jahres- und Uhrzeit taten den Rest, ein Beschau war dann unnötig, die Papiere schnell abgestempelt und unterschrieben: der Weg zur Verladung war frei.

Die Frachtbuchung war schon vorher gemacht,

alles andere erledigten wir ohne Probleme. Es war abgesprochen, dass die Kiste einen Tag vor meiner Ankunft in Frankfurt ankommt, sodass ich gleich die Einfuhr erledigen konnte, ohne das Lagergebühren entstehen. Es klappte reibungslos. Mon-



tags nachmittags ist beim Zoll viel los, so hatte der Beamte kein Interesse, sich rostiges Eisen anzuschauen, nach einer ziemlich langen Wartezeit waren die Formalitäten plötzlich schnell erledigt.

Der Transport nach Hause war kein Problem, auch wenn der Staplerfahrer etwas skeptisch schaute, passte das Motorrad ins Auto, die Kiste machte ich auf dem Dach fest (s. Foto im Auto oben). Nach dem Auspacken habe ich alles gründlich gereinigt, so konnte ich feststellen, dass ich eine Menge Gewicht



hätte sparen können, wenn ich diese Arbeit vor der Verladung erledigt hätte. War aber trotzdem gut so, auch ohne Zollbeschau. Dreck konserviert und schützt, denke ich. (Foto Werkstatt)

Lust habe ich schon gehabt,



alles wieder zusammen zu bauen und zu versuchen, den Motor zum Laufen zu bringen - man liest doch immer wieder: Der Scheunenfund, der 30 Jahre irgendwo stand, brauchte nur neues Benzin, Kerzen und ein Ölwechsel, schon läuft er einwandfrei. Wäre ein schöner Abschluss für diese Geschichte - ein dritter Teil wäre dann überflüssig - aber so ein Risiko, vieles kaputt zu machen, wollte ich nicht eingehen. Also, die Geschichte geht

weiter ...

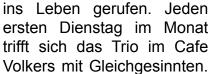
George

Treff der Triumphriders in der Rhön

Rosalinde Schwarz

eidenschaft für den Motorradsport – Freaks der T 300 kommen aus ganz Deutschland

"Triumphial" beherrschte unverwechselbarer Sound von Motorrädern des Typs T300, Marke Triumph, kürzlich die Szene in Volkers. Trophy, Speed Triple, T3 Sprint erlaubten einen Blick in die lange Werkstradition des Hauses Triumph. Bereits die die Ankunft von rund 70 Maschinen aus dem gesamten Bundesgebiet hatten im Brückenauer Stadtteil für Furore gesorgt.



Was noch vor einem Jahr eine Spinnerei am Stammtisch war, ist am Wochenende bei einem bundesweiten T300 Treffen Realität geworden. 48 Stunden lang lebte der Geist englischer Motorrad-

geschichte in Volkers. 1902 war im englischen Coventry das erste Motorrad dieses Typs gefertigt worden.

Höchsten Wert legten die Motorradenthusiasten auf blank polierten Chrom und Metall. In "Reih und Glied" standen die Ma-

schinen geparkt und schon kurz nach der Ankunft wurden Firmenlogo gewienert, Fliegen von Scheinwerfer und Schutzblechen geputzt sowie Staub von Tachometer und Tank gewischt.



Ideale Routen

"Die Resonanz ist riesig", freuten sich Roger und Igel, dass alle Motorradfreaks im



Ort ein Quartier beziehen konnten. Urvater des T300-Forums war einst Jochen Krupski, der begann, alljährlich T300- Treffen zu organisieren. "Die Rhön birgt ideale Routen", schwärmten die Motorradfreaks von der 250 km langen Ausfahrt zur Milseburg, Wasserkuppe und Kreuzberg.

Leidenschaft für den Motorradsport schwingt in Rogers
Stimme, als er von der Philosophie unverwechselbarer
Zweiräder erzählt, von Motorrädern schwärmt, die im
Aussehen, in PS-Leistung
und im Charakter etwas
"Einzigartiges darstellen", so
Jung. Die Nacht zum Tag in
der Triumph-Motorradwelt in
Volkers. Infos zum Stamm-

tisch unter www. triumphriders.de oder über Roger Jung Telefon 01 71–122 35 39.



Am Fußes des Volkersberges wurde gefachsimpelt, Gepäcktaschen geschnürt, Lederkombis zugeknöpft und Helme eingerastet, bevor satter Motorensound das Startsignal zur Ausfahrt durch die Rhön vorgab.

Einst nur Spinnerei

Vor einigen Jahren hatten Igel (Manfred Groß, Volkers), Kaktus (Hermann Hartmann, Lauter) und Roger (Roger Jung, Oberzell) den Stammtisch "Triumphriders" Rhön

10 Years on the Road

Sommertreffen vom TMOC auf dem Wasserschloss Wülmersen

Roger Jung

igentlich wollte jemand anders den Bericht über das Jubiläumstreffen schreiben, aber leider wurde da anscheinend aneinander vorbei gequatscht. Na ja, dann schreib ich den Bericht halt doch.

für ein TMOC-Sommertreffen noch nie. Wir haben gleich Pläne vom Aufbau usw. geschmiedet. Man, was hatten wir hier für Möglichkeiten. Die Ideen sprudelten nur so aus uns raus. Abends beim Grillen sind Helmut und mir immer noch weitere Ideen



Igel und ich hatten eigentlich vor, das Treffen zum 10. Jährigen Jubiläum in der Rhön auszurichten. Da wir leider aber keine passende Location hatten, die zum gewünschten Termin frei war, mussten wir eine andere Lösung finden. Über das Internet bin ich auf das Wasserschloss gestoßen. Daraufhin habe ich mich gleich mal mit Helmut B. in Verbindung gesetzt und er hat sich darum gekümmert. 2 bis 3 Tage später hat er gleich zurück gerufen und mitgeteilt, dass alles unter Dach und Fach ist. Ein paar Wochen später bin ich mit Igel zu einer Besichtigungstour zum Helmut gefahren, um sich halt auch mal alles direkt vor Ort anzuschauen. Ich kann nur sagen, dass wir (Igel, Helmut und ich) absolut begeistert und vor allem einig waren - so eine geile Location hatten wir

zum Treffen eingefallen. Na ja, da müssen wir dann halt auch noch den Vorstand von unseren Ideen überzeugen. Wie die letzten Jahre zuvor wurden rechtzeitig die Flyer für das Treffen an alle Clubs, Bekannte und Händler rausgeschickt. Die Bestellungen



der Getränke, Essensauswahl usw. wurde direkt vor Ort von Helmut vorgenommen. Die letzten Absprachen wurden getroffen. Der Termin rückte immer näher. Ein Teil hat sich schon am Donnerstag beim Helmut verabredet. Überraschender Weise war schon Erik aus Dänemark da, als ich am Donnerstag

Abend beim Helmut eintraf. Freitag früh haben wir uns direkt nach einem leckeren Frühstück auf den Weg zum Wasserschloss gemacht um aufzubauen. Eigentlich hatten wir ja mit strahlenden Sonnenschein gerechnet um unser Aufbauplan A auch durchzuführen. Leider hatte uns aber der Wettergott einen Strich durch die Rechnung gemacht und wir mussten umplanen. Aber da wir ja helle Köpfchen sind, hatten wir auch einen Plan B in der Tasche. Wir bauten alles beim Brauhaus rein. So waren wir gegen jedes Wetterspiel gesichert.

Nach und nach trafen weitere Clubmitglieder ein, um beim Aufbau mitzuhelfen. Bis Mittag hatten wir die meisten Arbeiten erledigt und wir konnten das erste Mal den Grill zur Stärkung anwerfen. Langsam trafen auch die erste Gäste aus dem europäischen Ausland ein. Die meisten waren von oben bis unten pitschnass und so waren sie froh das sie erst mal ein Kaffee für die innere Wärme bekamen. Nach und nach sind immer mehr Gäste aus dem In-bzw. Ausland eingetrudelt. Sie bezogen entweder ihre Quartiere in den Bettenlager bzw. bauten ihre Zelte auf dem großzügig angelegten Zeltplatz auf. Einigen Gästen hat die Regenfahrt so gut gefallen, dass sie sogar einige extra Kilometer rund um Wülmersen drehten. Mit finsteren Mienen sind aber auch diese

nach einer kurzen Körperpflege gut gelaunt am Tresen gelandet und haben sich mit Essen und Trinken gestärkt. Um 18.00 Uhr waren wirklich noch nicht so viele Gäste da, so dass wir befürchteten, das dieses Jahr nicht so viele Teilnehmer, wegen des schlechten Wetters, kommen würden. Aufgrund unseres Jubiläums haben wir uns als Begrüßung etwas einfallen lassen. Aber wir sollten uns täuschen - nach und nach kamen immer mehr Unerschrockene auf ihren englischen Ladys angefahren. Jeder Gast bekam zur Begrüßung ein Likör "Altöl" oder "Bonneville" angeboten. Die meisten Gäste kamen mit Modellen aus der Hincklev-Ära angereist. Abends konnten sich die Gäste entweder mit der leckeren Gulaschsuppe, Steaks oder Würstchen stärken. So waren gegen 21.00 Uhr bereits 90 Teilnehmer aus allen Teilen Europas auf ihren Maschinen angereist. Im Brauhaus wurde alte Freundschaften gepflegt und neue geknüpft. Bis in die frühen Morgenstunden wurde bei Rockmusik aus der Musikanlage getanzt und mitgesungen. Trotz schlechten Wetters war eine ausgelassene Stimmung vorhanden und es wurde bis zum Morgengrauen gefeiert. Da ich mich für dieses Jahr bereit erklärt hatte, ein englisches Frühstück mit allem Drum und Dran zu machen. hatte ich im Morgengrauen mit Unterstützung von Dirk H. und Rolf N. (der aus bestimmten Gründen sich nicht schlafen legen wollte) schon mal eine Grundreinigung des Brauhauses vorgenommen.

Nach und nach kamen dann alle Gäste aus ihrem Schlafsack gekrochen und konnten ab 8.00 Uhr sich am leckeren Frühstücksbuffet mit ausreichend Rührei. Speck und Baked Beans, mal richtig stärken. Der Wettergott hatte dann ein Einsehen und lies erst mal die Sonne strahlen. Um 13.00 Uhr ist unser ehemaliger Redakteur Peter Müller mit einem Konvoi von aus- und inländischen Gästen gestartet. Die Ausfahrt ging durch den malerischen Reinhardswald und weiter an der Weser entlang nach Bad Gäste wegen kurzen Regenschauer in das Brauhaus flüchten, was der Stimmung aber kein Abbruch tat. Trotz des wechselhaften Wetters kamen immer noch weitere Fahrer unserer geliebten Marke, und so füllte sich der Platz ständig weiter. Nachmittags gab es dann Kaffee und Kuchen, wie immer zu fairen Preisen. Als die "Ausflügler" auf den Platz zurück kamen, gab es natürlich wieder neuen Gesprächsstoff. Abends konnten wir ca. 110 Gäste aus England, Schweden, Dänemark, Frankreich, Holland und natürlich auch Deutschland begrüßen.



Karlshafen über Beverungen zurück nach Trendelburg. Ein Zwischenrast mit fantastischer Aussicht wurde natürlich auch geboten. Einige Teilnehmer haben die Gegend rund um Trendelburg auch auf eigne Faust mit Motorrad und per Fuß erkundigt. Gäste, die auf dem Platz blieben, konnten sich direkt an den Motorrädern der Hinckley und Meriden-Ära ausgiebig laben und sich zu den "bekannten Benzin-Gesprächen" hingegeben um über die jeweilige Technik zu fachsimpeln. Hin und wieder mussten die Um 19.00 Uhr war es dann so weit: Es fand die offizielle Begrüßung statt unser Vorstand begrüßte die Gäste aufs herzlichste in deutsch und englisch. Unser ehemaliger Vorstandsvorsitzender, Klaus Küppers. erzählte anschließend noch

ein wenig über die Entstehung des TMOC Germany. Wie jedes Jahr wurden auch dieses Jahr diverse Pokale wieder durch unseren Vorstand überreicht.



Triumph Rider: Senior

Albert Heemstra, Holland, Sprint 66 J., 363 km, 900, Bj. 1996 Longest Distance, Female: Sonia Young, England, 47 J., 966 km, Rocket 3 Threewheeler, Bj. 2005 Longest Distance, Male: Martin Roberts, England Insel Jersey, 48 J., 1005 km, Trident, Bj. 1997 Oldest Triumph: Michel Gehrmann, Deutschland, 48 J., 350 km, 6T Starrahmen mit Unitmotor, Bj. 1952 Junior Triumph Rider: Tommy Johannson, Schweden, 25 J., 930 km. Bonneville T100. Bj. 2005

Nachdem auch von teilnehmenden Triumphclubs Glückwünsche und Geschenke überreicht wurden, eröffnete unser ehemaliger Vorstandsvositzender Klaus Küppers Jubiläumsbuffet das Freibier. Ich kann euch gar nicht alles aufzählen, was da aufgetischt wurde. Es war wirklich für jeden was dabei - regionale Schmankerl, Spannferkel, Haxen, Rotkohl, Klöße, diverse Salate-, Käseund Wurstsorten und vieles. vieles mehr. Beim offiziellen Teil hatte ich persönlich die Ehrungen der Gründungsmitglieder (10 Jahre im Verein) vermisst. Gehe aber mal davon aus, das dies im Rahmen des Jahresabschlusstreffens in Volkers (siehe Einladung auf Seite 21) nachgeholt wird ;-)

Da leider der Live-Act für Samstag Abend kurzfristig abgesagt wurde, spielte die Musik wieder aus der Anlage. Anscheinend hatten wir dieses Jahr keinen guten Kontakt zum Wettergott, es regnete aus allen Wolken.

Das Brauhaus war deshalb bis auf den letzten Platz mit Gästen aus In- und Ausland gefüllt. Trotz allem wurde zur gespielten Musik richtig abgetanzt. Es bildeten sich neue Gesprächsgrüppchen, wodurch auch neue Freundschaften und Kontakte geknüpft werden konnten. Es wurde wieder der eine oder andere Nagelkönig ausgeklopft. Manche machten es



sich gleich bei einer guten Zigarre und einem Single Malt Whisky direkt an der Theke gemütlich. Es wurde wieder bei guter Stimmung bis in den Morgengrauen gefeiert.



Der Sonntag begann ebenfalls mit einem sehr umfangreichen Frühstücksbuffet "englischer Note" und es stand von allem reichlich zu Essen für die Gäste bereit. Der Kaffee wurde etwas stärker gebrüht um auch die letzten müden Geister wach zu machen, und man genoss ein letztes Mal das Frühstück in gemeinsamer Runde. Nach und nach verabschieden wir uns von unseren Gästen, die von Dannen fuhren. Anscheinend hatte am Sonntag der Wettergott ein Einsehen,

da es nur noch kurze Regenschauer gab. Da es den Gästen anscheinend wieder gut gefiel, haben sich einige schon mal unverbindlich für das kommende Jahr angemeldet. Wir bauten dann auch alles wieder ab (leider wieder nur die gleiche kleine Gruppe die beim Aufbau half). Wir verabschieden uns dann um 15.00 Uhr auch vom Wasserschloss Wülmersen. Aber eins ist uns allen klar. sehr gerne würden wir wieder hier her zurückkommen um ein Triumph-Treffen zu veranstalten.

Jahr für Jahr konnten wir immer mehr Gäste auf unserem internationalen Triumph-Treffen begrüßen. Schön ist vor allem, das die Gruppe der Stammgäste von Jahr zu Jahr wächst. Als Abschluss bleibt mir nur "DANKE" zu sagen an alle Helfer, Unterstützer, Gäste und Besucher. eine interessanten Durch Web-Seite für Gruppenun-(http://www.grupterkünfte penfahrten.com) hat endlich auch mit einer geeigneten Location in der Rhön für nächstes Jahr geklappt. Wir würden uns freuen, wenn wir viele alte und neue Gäste in Hilders/Rhön, bei Fulda, vom 25. bis 27. Juni 2010, begrüßen dürfen. Nächstes Jahr können wir dann wieder ein Jubiläum feiern – das 10. Sommertreffen vom TMOC Germany e.V.. Wir sind schon in der Vorbereitungsphase, damit wir Euch auch nächstes Jahr ein paar Überraschungen bieten können. Ihr wisst ja, nach dem Treffen ist vor dem Treffen ;-)

Mit triumphalen Grüßen Euer Roger aus der Rhön

... und dann natürlich ein Jubiläumsmodell zum 5**0**-sten!

Venn da diese kleine Ölundichtigkeit nicht wäre. Ansonsten ist sie ja fast perfekt. Naja, die Kette knallt so'n bisschen und manchmal tickert der Motor bei der Berganfahrt, als ob Kolben und Ventile mal eben ihre ewigen Kontaktschwierigkeiten überwinden wollten. Aber bei dem immer wieder kontrollierten Spiel von 0,25 mm kann es einfach nicht passieren, zumal das Ventilspiel schon einmal wesentlich enger eingestellt war, ohne dass ... und seither befleißige ich mich, bestimmte Werkstatthandbücher auf bestimmten Seiten handschriftlich zu ändern.

... und dann natürlich ein Jubiläumsmodell zum 50-sten! Wenn da diese kleine Ölundichtigkeit nicht wäre. An-



Damit fing's an: Weltrekordfahrt der "texanischen Zigarre" auf den Lake Bonneville in Utah/USA 1956

sonsten ist sie ja fast perfekt. Naja, die Kette knallt so'n bisschen und manchmal tickert der Motor bei der Berganfahrt, als ob Kolben und Ventile mal eben ihre ewigen Kontaktschwierigkeiten überwinden wollten. Aber bei dem immer wieder kontrollierten Spiel von 0,25 mm kann es einfach nicht passieren, zumal das Ventilspiel schon einmal wesentlich enger eingestellt war, ohne dass ... und seither befleißige ich mich, bestimmte Werkstatthandbücher auf bestimmten Seiten handschriftlich zu ändern.

Ich bin mal wieder in meiner sommerlich warmen Heimat unterwegs. Manch einer würde mich am liebsten verprügeln, wenn ich mit Pulli und Halbschale die Wälder auf Nebenstraßen durchpflüge um dann mal eben auf die Autobahn abzubiegen und nachschaue, ob "sie" die 85 mph noch so locker schafft wie eh und je. Sie schafft sie, braver kleiner Unit-Motor, 18,5 PS, 350 ccm von 1959. 4-stellige Motor-Nummer. soeben 50 Jahre alt geworden, laut Werk sogar nur 75 mph ...

Moment mal: Fünfzig? Ich muss wieder nach Hause, denn ich habe noch einen Artikel zu schreiben! 2009. Alles wird irgendwie rund (ich bin übrigens auch etwas runder geworden, aber im Gegensatz zu den anderen runden lässt es sich dieses Jahr noch korrigieren). Ich schreibe für die 40. Ausgabe der News des TMOC, der gerade 10 Jahre alt geworden ist. Der 3TA-Motor wird 50, meine Trident 40, eine der Bonnies 30 ...

Bonnie! Die Bonnie wird 50! Nicht meine Bonnie, ich wäre glücklich, hätte ich eine

50-Jährige. Oder vielleicht doch nicht. Neue Motorräder



Johnny Allen beim Anschub...

haben meistens Kinderkrankheiten. Selbst der 3TA-Motor hat sie, von 1959 bis dato, und da ist der Unit bereits drei Jahre alt (und für 650er Modelle noch gar nicht zu haben) und die Triumph-Produktion hat mit Erscheinen der Bathtub-Modelle, die in den USA optisch nicht so der Brüller sind, verkaufsmäßig bereits einen kleinen Dämpfer erlitten. Und was willst du mit einer Bonnie des ersten Baujahres ? Jeder buhlt um das schöne Stück, jeder will sie kaufen, haben, hören. Ich nehme an, so ein Gefährt darf man nicht mal eben auf der Straße bewegen und es ist sicher oberste Staatspflicht, es auf Concours-Zustand zu halten und wohl einem Museum mit dem großen Schild "Bitte keine Daumenabdrücke auf den Tank machen" zu den sonstigen Motorrädern der Kaste der Unberührbaren aufzustellen. Da fahre ich lieber 50 Jahre 3TA. Obwohl ich ja noch gar keine 50 bin. In Italien soll ja noch eine rumstehen und zur Börsdayfeier nach GB gekarrt werden. Hört man. Von "auf eigener Achse" hörte ich nichts.

Es hat lange gedauert, bis ich mit dem Bericht angefangen hier habe. "Schuld" daran waren die "Vorgaben", die clubseitig (fragt bloß nicht, von wem, ich gebe keine Antworten darauf) an jenem besagten Frühjahrstag bei der JHV für das Thema "50 Jahre Triumph Bonneville" gemacht wurden:

Erstens: Ein Bericht muss in die Clubzeitung. Zweitens: er muss sich von den anderen unterscheiden. Es soll etwas darin vorkommen, was Otto-Normalbonnietreiber noch nie gehört hat, und das könnte man in diesem und jenem Buch finden. So in der Richtung jedenfalls.

Während ich Punkt 1 problemlos zustimme, war der Hauptknackpunkt der zweite. Literatur hab' ich zuhauf: Bonnie year by year, Bonneville T120, Twins and Triples, Racing History, Restoration, Tuning, Development History, History mit Restoration Motorradkataloge, Guide. Testberichte. packenweise Nacelle-Hefte (in denen nun schon gefühlte 30 Ausgaben auf diese 50-Jahr-Feier hingearbeitet wird) und so weiter und so fort. Sie alle haben zwei entscheidende Merkmale: sie sind fast alle auf englisch und sie sind bereits geschrieben worden. Etwas Neues, was noch keiner weiß, was aber schon in einem Buch steht, ist ja nichts Neues. Neuigkeiten können demzufolge nur aus einer mündlichen Überlieferung stammen, nicht der schriftlichen, es sei denn, ich selbst hätte Streamliner und Gyronaut X1 geritten; dem war aber nicht so. Naja, und

der Profiübersetzer war ich freilich nie, würde ich dafür jemanden bemühen, könnte er/sie auch gleich den ganzen Artikel selbst schreiben. So ein Dilemma.

50 Jahre Bonnie, month by month, das hat noch keiner geschrieben. Damit könnte man die News füllen bis ins 23. Jahrhundert. Nein. das wäre eine Drohung. Wir bleiben bei der 50 und ich bei meiner künstlerischen Freiheit eines einzigen Artikels darüber. Ohnehin haben sich schon hunderte Schreiberlinge die Griffel darüber wundgeschrieben. Wenn der Bericht erscheint, werden einige aus dem Club von der Insel zurücksein und überglücklich von dem Sound von mindestens 4.000 (erwarteten) Bonnies berichten können. Und sie werden auf eigener Achse unterwegs gewesen sein.



Prototyp der Bonneville, vermutlich ausgestellt auf der Earl's Court Show 1958 in GB, hier gesichtet auf der 50-Jahre-Bonneville-Party im August 2009 in Gaydon/GB

Ich kann mich freilich nicht erinnern, dass eine ähnliche Fete aus Anlass des 50. Geburtstages der Tiger gefeiert worden wäre. Die gibt es immerhin schon seit 1936, und die Thunderbird seit 1952. Nur der TR3OC feiert eine Woche vor der Bonnie-Party ihr Beezumph 18 mit dem Thema "40 Jahre Dreizylinder in GB" und möchte dazu möglichst viele Tridents des

ersten Baujahres 1969 sehen. Nun ist die Tiger auch stetig vom 250-er Einzylinder zum 1000-er Triple gewachsen. Auch die Thunderbird gönnt sich inzwischen den dritten Brennraum (außer der ganz neuen 1600-er) und die Trident muss noch 10 Jahre warten, bis sie 50 wird. Aber die Bonnie... sie ist von der Motorisierung her ihrem Konzept –zumindest optisch- treu geblieben: Paralleltwin mit zwei Vergasern.

Obwohl, das sollen ja heute auch nur noch Attrappen sein



Triumph-Verkaufsprospekt von 1958, auch 1959 wird die Bonneville dort noch nicht aufgeführt sein

für eine verborgene Einspritzanlage. EURO 3 (das ist das Zauberwort für die alle 2 Jahre fällige ASU) wird heute gefahren, das ist die Bonnie für den Umweltschutz, und nicht nur für den. Auch für den Lärmschutz ist man mit der "New" Bonneville unterwegs, dafür sorgen über 200 ccm mehr in den Zylindern, mehr Leistung und auf der anderen Seite eine Auspuffanlage und ein Leergewicht, die alle diese guten Vorsätze wieder ins Nichts kompensiert und mit manch guter alter Bonnie

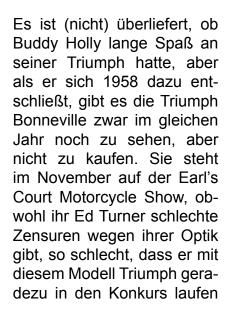
seinen Retro-Kumpanen mit hochgezogener Aufpuffanlage nicht so gut aussehen lässt, wenn er mit seinen 2 Ausgleichswellen gleichwohl einen perfekten Rüttelschutz vermittelt. Besser man greift ins Norman Hyde-Regal oder geht nach Frankreich, wo man der neuen Bonneville ein wenig seiner im Vergleich zu seiner heutigen Konkurrenz erlangten Erlahmung etwas Abhilfe geschaffen hat. Und das schon vor Jahren! Wie die meisten Motorradfahrer, die ihre ersten Mop-

Stadtmoppet fahren. ein sozusagen? Gut, für lange Autobahnfahrten mit Dauervollgas riet man mir schon damals immer ab. Also konsultierte ich den Weltatlas und landete in ... richtig: in Bonneville (das war nun unschwer zu erraten). Genauer gesagt, in einem Ort in Belgien. Das liegt England am Nächsten, aber fast 100 km entfernt von der nächsten Rennstrecke in Spa. Auch in Frankreich gibt's den Ort mehrfach. Doch angesichts eines "nur" 177 km/h schnel-



testen. Und doch war es so. Und zwar in Bonneville/USA.

Heute weiß man überall um den Lake Bonneville, auf dem zu Ehren der Triumph-Zigarre anno 1956 gerade jetzt erst wieder ein neuer Weltrekord gelandet wurde. Matt Capri hat den Turbo gezündet und eine (unverkleidete) Bonnie auf über 162 miles-per-hour katapultiert. Dieses Jahr sollen es gar 200 mph sein. Die ganze Geschichte des tatsächlichen Ursprungs der Triumph Bonneville an gleichnamigen See ist hier in mehreren Ausgaben der News im letztem Jahr ausführlich berichtet worden. Natürlich diese Geschwinreichen digkeiten nicht an die des Streamliners heran; es wäre auch irgendwie ein bisschen unverschämt und unbritisch. Also wird bei 214 mph der Spaß definitiv aufhören.





Eine gamze Riege von 1959-er Ur-Bonnies sind in Gaydon zu sehen

petkilometer mitten in der britischen Motorradkrise zurückgelegt haben und auch sonst noch nicht mit dem englischen Bazillus befallen waren, konnte auch ich mit dem Begriff "Bonneville" nicht allzu viel anfangen. Warum sollte ein englisches Motorrad den französischen Namen "Gute Stadt" tragen? War sie gut in der Stadt zu len Motorrades bei dem doch gewaltigen Hubraum von 750 ccm wäre ich nie und nimmer auf "the USA" gekommen. Es klang auch nicht so mystisch wie etwa eine 1.000-er Vincent, die bis dahin in ihrer Endgeschwindigkeit mit "not yet tested" angegeben wurde. Gelegenheit dazu hatte man ja reichlich, das Gefährt mal anders als mit Badesachen bekleidet auf seine Höchstgeschwindigkeit zu

sieht. Wie recht er doch orakelt hatte. Doch zuerst wird mit der Bonnie so ganz beiläufig für ein gutes Jahrzehnt eines der berühmtesten Motorräder der Welt und ein Verkaufsschlager obendrein entstehen. Und Mr. Turner wird es auch gottlob nicht mehr erleben müssen, wenn seine Prognosen eintreffen Die Bonnie gerät auf dieser Motorradpräsentation 1958 nämlich zum "show stopper". Das ist, wenn Auge an Großhirn meldet, dass die Füße Wurzeln ziehen sollen, weil's etwas eine gute zeitlang zu beäugen gibt. Was bleibt also Triumph ob dieses ungeahnten Interesses anderes übrig, als die Ärmel hochzukrempeln und bald die Zweivergaserversion auf den Markt zu bringen ?!

So müssen also 1958 Buddy Holly samt Band mit Thunderbird und TR6A vorlieb nehmen, der 18-jährige Hailwood die 500 Meilen in Thruxton auf einer T110 gewinnen und die Rickman-Brüder ihren ersten Metisse-Rahmen noch um die 500-er T100 zimmern.

Dann geht alles sehr schnell. Auf der T110 basierend, die damals schon recht brachiale 42 PS aufweist (und wer das nicht glaubt, soll mal versuchen an Fritzens 1955-er T110 dranzubleiben, wenn's an die Clubausfahrt geht!), kommt 1959 die erste Bonneville auf den Markt. Zu spät für den eben genannten amerikanischen Rock'n'Roller; er stürzt auf einer Konzertreise bereits am 3.2.1959 mit einem Kleinflugzeug ab - mit 22 Jahren.

Eile ist geboten, weil die

amerikanischen Händler auf ein leistungsstärkeres Modell pochen als die Einvergasermodelle, die bis dahin bereits fleißig mit Doppelvergasern aufgepeppt werden. Diese Eile ist so groß, dass es die "T 120 Bonneville" bis zum Verkaufstart weder in den Jahreskatalog noch in den Doppelschleifenrahmen schafft. Rahmen, Gabel und die Nacelle, eine Komposition aus Lampe mit integriertem Tacho-Drehzahlmesser-Instrument sind eigentlich die Hauptunterschiede zu dem bereits im Folgejahr in diesen Punkten geänderten Modell. Auch der Motor, ein 650-er Paralleltwin mit 46 PS, ist noch ein "pre-Unit", mit seinem separaten Getriebe. Der Fortschritt eines Unit-Motors ist der Kundschaft der Modelle Twenty-One (350 ccm) und T100 (500 ccm) vorbehalten (und so'n 50 Jahre alter Unit-Motor ist was Geiles, falls ich das noch nicht erwähnt haben sollte...). Die Bonnie hat nur schlappe 4 PS mehr als die T110 und läuft damit auch keine 120 Meilen, worauf man sich bis dato bei den Typenbezeichnungen T 70 bis T 110 recht gut einstellen konnte (außer bei der T 100. das war schon immer ein brachialer Bürster). Die Tanklackierung wird mit pearl grey und tangerine angegeben, demnach sind Perlen mit Mandarinen verauickt worden.

Bereits im ersten Produktionsjahr ändert sich auch schon die Farbgebung: statt der Mandarine befindet sich in der unteren Tankhälfte ein etwas heller geratenes Königsblau. Ab 1960 wird es

nun jährlich Farbveränderungen (und nicht nur die) geben, die die tollsten Blüten treiben. Die verchromte Lampe steht nun separat wie Tacho und Drehzahlmesser, Rahmen und Gabel sind wie oben beschrieben.

1963 hält der Unit-Motor und damit komplett neue Motornummern Einzug bei Triumph. In den Mitt-1960-ern erlebt die Bonnie ihre Blütezeit mit immer höher verdichteten Motoren, immer fragmentartigeren Auspuffanlagen und Instrumentierungen. die Ausführungen der Modelle an Ost- und Westküste der USA (wohin 80% der Produktion verschifft und verkauft wird) differieren optisch und zuweilen technisch recht eindeutig voneinander. Auch die Tanks der Bonnies unterscheiden sich in Lackierung und Größe, je nachdem, für welche Auslieferungsregion sie gefertigt werden.

Dies alles aufzuführen, hat bereits Bücher gefüllt, in denen man in Monaten und Jahren an langen Winterabenden schmökern und sich die Schönste aussuchen kann. Natürlich kann man auch eines der WATOC-Treffen besuchen. Das gemeinsame ist, dass man sich hie und dort die Finger leckt. Hie, um eine Buchseite umzublättern, da nach einer echten Bonnie...



1963 erhält die Bonneville den Unit-Motor

Oldtimertechnik Schünemann



Nockenwellenmodifizierung Restaurierung Motortuning Umbauten Reparatu



40 Euro pro Nocken

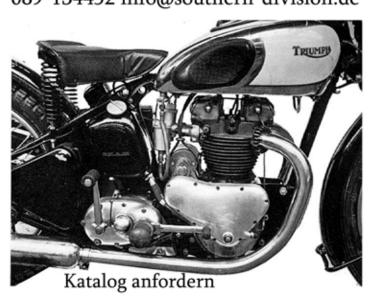


🐥 Тецимриј

Norton

SOUTHERN DIVISION

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





Karl-Ernst Schüneman Boschensäge 4

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

> **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

Ende der 60-er gibt es die ausgereiftesten Bonnies mit den schärfsten Vorderrad-Trommelbremsen, mit denen Triumph aufwarten kann, der 8-Zoll-Duplex. Dann folgen Oil-in-Frame-Rahmen, die Fünfganggetriebe und 750-er mit den letztlich von 71 auf 76 mm aufgebohrten Zylindern, was sich als nicht sehr glücklich in der Vollgasfestigkeit erweist (der Prototyp geht erst gar nicht in Serie).



Manch abgespeckte Wüstenrenner-Version kommt lediglich mit dem Drehzahlmesser als Messinstrument aus...



Verschärfte Abgas- und Lärmschutznormen und ein für den **US-Markt** leicht angechoppte Version ziehen der Bonnie, die nun T140 heißt und von den 140 mph nun wirklich meilenweit (genau gesagt: 30 Meilen) entfernt bleibt, die Zähne und sie verkommt ein wenig zum Reisedampfer. Was ihr jedoch immer geblieben ist: der Durchzug aus dem Drehzahlenkeller und das fantastische Fahrwerk. Nach langem Arbeitskampf schließt Meriden seine Pforten. Ein letztes erfolgloses



Bei diesem Scrambler ist die Bezeichnung Auspuffrohr wörtlich zu nehmen – mehr ist es nämlich wirklich nicht

Aufbäumen der Harris-Modelle beschließt das Leben der Bonnie – so dachten wir. Doch nachdem die Erfolgsgeschichte der Marke Triumph in den 1990-er Jahren doch weitergeht, geschieht das vorher nicht Fassbare. Eine Retro-Welle erfasst die Bikerszene und nach langen Gemunkel ist die "New Bonnie" wieder in den Verkaufsläden.



Lange dauert es, bis die erste an mir vorbeifährt. Der Sound ist fürchterlich. Sie pfeift wie eine SR 500 mit zusätzlicher Kesselflöte auf dem Auspuff.

Aber sie lebt, wird natürlich kein Verkaufsschlager. Zu altmodisch ist für junge Leute das Outfit, zu bescheiden anfänglich die Leistung. Und für viele eingefleischte Trumpettentreiber fehlt das Knorrige der 60-er Jahre, eben das echte Feeling. Doch 2007 wird nachgebessert – die Bonnie verkauft sich nun besser, besonders wieder in den USA.



Auch die Gebrüder Rickman karossierten den Bonneville-Motor in den End-Siebzigern

Sei es drum: 50 Jahre ist die Bonnie nun alt, sie wird – wenn auch mit größeren Pausen – noch immer produziert, sie ist ein recht modernes



Oben: Smiths Chronrmetrics-Instrumente Links: Bonnies der Baujahre 1966, 1968 und 1971

Motorrad geblieben (!) und... zum 50-sten darf natürlich ein Sondermodell nicht fehlen. Selbiges in einer Auflage von 650 Stück, damit es sich auch kein Ladenhüter wird.

So lasst uns feiern, ride Bonnie, makes fun. Mitch

