Zeitschrift für Mitglieder des Triumph Motorcycle Owners Club e.V. Germany

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 41
Januar
Februar
März
2010

Jahre Bonneville – Sinsheim im Jubiläumsjahr.

Just in by Michael Ochs

Die Lösung?

Das wird sich noch herausstellen, aber alles der Reihe nach. Schon seit Jahren suche ich eine Motorradbrille, die ich mit einem Jet bzw. Halbschalenhelm fahren kann. Erschwerend bei der Suche ist, dass ich eine Brille mit Korrekturgläsern brauche und Kontaktlinsen bei mir nicht funktionieren. Brillen über die Brille sind zu klobig und eine normale Brille taugt nur auf kurzen Strecken und unterhalb von 100km/h, darüber hinaus zieht es zu arg und die Augen tun weh. Nun gibt es genug Motorradbrillen (z.B. von Davida), die modernen Sportbrillen (Ski, Fahrrad usw.) recht ähnlich sehen, eng am Kopf anliegen und zudem einen stellenweise unterbrochenen Schaumstoffrand aufweisen, damit die Brille nicht anläuft. Alle Bemühungen, diese Verglasen zu lassen, scheiterten bislang. Die Lösung von der Fa. Helly fand sich in Sinsheim in dem Modell „Eagle". Die Brille hat einen schwarzen Rahmen, in den ein Halter mit dem Glas eingeklickt wird. Standardmäßig bekommt man 2 Sätze an Gläsern (gelb und grau getönt), die aber gegen geschliffene Gläser ausgetauscht werden können. Das macht entweder ein Optiker oder der Shop, der die Brillen verkauft. Die Brillenbügel können außerdem gegen ein Band ausgetauscht werden, so dass die Brille noch besser anliegt. Zu den Kosten: Die Brille kostet 35€, zumindest habe ich das gezahlt, das Verglasen bei meinem Optiker noch einmal 100€. Näheres unter www.bikereyes.de.

Morgo

Von Morgo gibt es nun auch Ölpumpen für die Triumph Einzylindermodelle und zwar für die bis 1965 und die danach. Zum Einbau sind keine Modifikationen erforderlich. Die Preise starten bei 63,15 Pf + PP. Näheres bei www.morgo.co.uk oder unter 0044 12 74/61 44 24.

Schraubstock Heuer Compact

Ein Werkzeug der besonderen Art möchte ich Euch nicht vorenthalten. Im ersten Moment sieht der Schraubstock der Fa. Heuer nicht ungewöhnlich aus. Mit einer Spannbreite von 120mm und einer Spannweite von 130mm bei einem Gewicht von nur 4,5 kg gehört er zu Leichtgewichten unter den Schraubstöcken. Der Clou allerdings ist das patentierte Quicklaunch-System, welches durch Verdrehen des Zylinders das Öffnen und Schließen des Schraubstockes bis in die jeweilige Endposition in nur 3 Sekunden und ohne Betätigung des Schwengels (ja, der Drehknauf heißt in der Fachsprache tatsächlich so) erlaubt. Die äußerst spielfreie Führung erfolgt über die untere Achse. Neben integrierten Rohrspannbacken glänzt der Schraubstock durch ein großes Sortiment von verschraubaren Backen und durch ein reichliches Zubehör-sortiment (z. Bsp. einem Drehteller). Nachdem ich mich ziemlich lange über meinen Zweitschraubstock (Kosten ca. 24,95€) aufgeregt hatte, hat sich meine liebe Frau meiner erbarmt und mir obigen Schraubstock zum Geburtstag geschenkt, wie so manches andere Werkzeug in meiner Werkstatt (ohne das Zutun meiner Frau wäre diese unter Umständen nicht so gut ausgerüstet). Billig ist der Spaß allerdings nicht, er kostet ohne den Drehteller um die 160€. Dafür ist aber Schluss mit dem Ärger und man freut sich jedes Mal, wenn etwas einzuspannen ist. Und außerdem ist bald Weihnachten. Weiteres unter www.heuer.de.

Ich dachte, das wär´n harte Jungs!

Auf unserer diesjährigen Sinsheim-Ausstellung blieb nach Abreise aller Clubmitglieder diverses liegen, darunter auch ein Schaumstoffkissen für untern Hintern und eine Ausgabe der „Bikers News". Beim Durchblättern des Rockermagazins stieß ich dann auf ein Zubehörteil für Harleys, das für den ein oder anderen unserer Mitglieder auch von Interesse sein dürfte (was das liegen gebliebene Kissen beweist): Die amerikanische Roho Group fertigt seit mehr als 30 Jahren medizinisch-technische Sitzkissen für Berufskraftfahrer von Bussen, Baumaschinen usw. Diese gibt es neuerdings auch für Motorradfahrer in 3 verschiedenen Größen. Zitat aus B.N.: „Das Luftkammerkissen wirkt stark vibrationsdämpfend, entlastet Steißbein und Sitzbankhöcker (Anm.: Ich dachte immer die Dinger seine stabil gebaut) und reduziert die Belastung der Wirbelsäule erheblich. Und wenn man mal drauf sitzt, sieht es auch keiner". Die Luftkissen können über Laschen am Motorrad befestigt werden und kosten 109 €/St. Näheres unter www.airhawk-online.de oder 02 151/32 73 091.

8 stud barrel

Von Supreme Motorcycles Ltd. gibt es nun die 8-Bolzen Zylinder für die etwas älteren 650er unter uns. Wer noch nicht auf 9 Bolzen umgerüstet hat und nun einen neuen Zylinder benötigt hält die Lösung in Händen. Der Zylinder kommt ohne Kolben und ohne Tappet blocks, letztere können aber aus dem alten Zylinder übernommen werden. Die Kosten liegen bei 155 P f. + PP. Nähere Informationen unter 0044 14 55/84 11 33 oder per Email an enquiries@suprememotorcycles.co.uk.

Vorsicht beim Putzen!

Puh geschafft, auch Sinsheim war wieder mal ein voller Erfolg. Mit unserer Bonneville-Ausstellung haben wir den diesjährigen Veranstaltungen zu guter Letzt die Krone aufsetzen können. Dank des guten Einfalls von Dirk, eine Beleuchtungsanlage aufzustellen, konnten wir die ausgestellten Schätzchen auch in das entsprechende Licht setzen. Besuchern, die sich für das ein oder andere Motorrad interessierten, standen wir Rede und Antwort. Und wer sich die Zeit nahm, konnte sich dank der von Mitch ausgearbeiteten Präsentation mit der kompletten Modellgeschichte der Bonneville angefangen 1959 bis zum bitteren Ende auseinander setzen. Da mittlerweile auch bei den Veranstaltern (Motorrad Classic, Museum Sinsheim) das Geld nicht mehr so locker sitzt und die Teilnehmern nicht wie in den letzten Jahren ein freies Mittagessen spendiert bekamen, tut der Sache keinen Abbruch. Die ausgestellten Maschinen der Teilnehmer, die vielen Gespräche und nicht zuletzt das gute Wetter sorgten dafür, dass die Veranstaltung allen Teilnehmern des TMOC noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Da jetzt der Winter naht, wird hoffentlich ein wenig Zeit übrig bleiben, das Projekt „Rennerle“ einen großen Schritt nach vorne zu bringen. Doch drohen schon wieder die nächsten Veranstaltungen mit ihrer Organisation. Zum ersten Mal werden wir im nächsten Jahr an einer Oldtimerausstellung eines anderen Clubs teilnehmen. Der Oldtimerclub Obernau (das ist in der Nähe von Aschaffenburg) organisiert alle 5 Jahre eine hochkarätige Ausstellung, die in 2010, und zwar am 17./18. April, „Englische Motorräder und deren Umbauten“ zum Thema hat. Die Jahreshauptversammlung wird am 24. April stattfinden, spätestens dann werden sich die meisten von uns nach dem Winter zum ersten Mal wieder sehen. Sollte das Wetter mitspielen, was durch den allgegenwärtige Klimawandel durchaus möglich ist, hoffe ich den ein oder anderen mitsamt seiner Lady begrüßen zu können. Die Maiausfahrt wird nächstes Jahr mitten in Deutschland, direkt vor Euren Nasen, im Odenwald stattfinden. Die Idee dahinter ist, möglichst vielen Mitgliedern im Club die Teilnahme an dieser Veranstaltung schmackhaft zu machen. Wer bislang die weite Anreise nach München oder gar nach Südtirol scheute, hat somit keine Ausrede mehr. Im Vordergrund soll nicht das Erkunden fremden Terrains sein, sondern die gemeinsame Ausfahrt und nicht zuletzt das gemütliche Beisammensein am Abend nach einer schönen Ausfahrt. Der Termin ist der 13.- 16. Mai. Bitte vormerken, Absagen werden nicht akzeptiert...☺

Dass das Putzen des Motorrades zum Saisonende durchaus nicht ungefährlich ist, musste ich am letzten Wochenende lernen. Nachdem ich die TR6 fleißig gewienert hatte und die vermutlich letzten Sonnenstrahlen bei erträg licher Temperatur und bestem Wetter dazu lockten, die Lady mit frischem Fahrtwind zu trocknen, waren die passenden Klamotten auch schnell angezogen. Cirka 30m nach Beginn der Fahrt tat sich vor mir ein Hindernis in Form eines anhaltenden Autos auf, welches ich beschloss, mit gemütlichen geschätzten 20-30 km/h links zu überholen. Da genau zu diesem Zeitpunkt aus dem voraus liegenden Kreisel ein Auto aufta uchte und auf mich zu kam, musste ich bremsen und dies zu allem Überfluss auf einer weißen „30 Km/h“- Schmiererei auf der Strasse. Keine Sekunde später sah ich dann auch schon mein Vorderrad abschmieren und eine weitere Sekunde später befand ich mich auch schon neben meiner am Boden liegenden Lady. Dass man bei Regen nicht auf Fahrbahnmarkierungen bremst, hat man irgendwann mal gelernt, aber bei trockenem Wetter? Letztendlich waren die Reifen halt nach 30 m Fahrt noch nass und der Effekt war der gleiche als wenn es regnen würde. Der Schaden an der Lady hält sich in Grenzen und mir ist soweit nichts passiert. Zum Schluss bleibt die Erkenntnis, dass ein Unfall letztendlich nur eine Verkettung unglücklicher Umstände ist (in meinem Fall 4 an der Zahl: Nasser Reifen, Auto 1, Auto 2 und Fahrbahnmarkierung) und niemand davor gewappnet ist. Also: Vorsicht beim und vor allem nach dem Putzen!

Eine schöne letzte Fahrt wünscht Euch Euer

Michael

Hallo Leute,

Solange es noch Moppeds gibt ... ☹

MOTORRADMARKT:

DAS LEIDEN DER JAPANER IN ZAHLEN VOM OKTOBER 2009

Die Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) ist ein getreuer Lieferant von Statistiken - auch wenn sie weh tun. So weh wie die aktuellen Oktober 2009-Zahlen über die vier großen japanischen Motorradhersteller: Hier die Kurzzusammenfassung:

1. Im Oktober 2009 wurden 51.018 Fahrzeuge gebaut – ein Minus von – 69.105 Stück und – 57,5% im Vergleich zum Oktober 2008.

2. Das in Europa (und bei moto1203) relevante Segment über 250 Kubik verlor im gleichen Zeitraum – 64,9 %.

3. In die EU wurden im Oktober 2009 16.992 Stück geliefert – ein sattes Minus von – 79,3 %.

4. Kawasaki hat die Produktion im Oktober um 62,6 % zurückgefahren.

5. Das ganze ist eine Momentaufnahme für den Oktober, aber die Zahlen für die ersten Zehn Monate des Jahres Jan. – Okt. 2009 sprechen eine ähnliche Sprache:
   Die großen Vier produzierten 544.405 Einheiten – ein Rückgang von aktuell 45,7 % im Vergleich zu den 1.003.099 Stück im gleichen Zeitraum 2008.

Copyrights: http://moto1203.com/

Inhalt dieser NEWS:

Sinsheim Standfoto/50 Jahre Bonneville	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
WATOC Treffen, Einladung	S. 6
Motorradkoffer und dochvieles mehr	S. 8
Iron Butt Association	S. 9
on the road again ...	S. 10–12
Mannheimer Wetterdrama 2009	S. 13
Roedkersbro Britannia Ralley 2009	S. 14–16
Sinsheim die siebte ...	S. 17
Fahrbericht über die Street Triple	S. 19–21
Indian Summer-Party vom Rat Pack Baldauf	S. 22–23
Termine	S. 23
Thunderbird 2009/Roadtest	S. 24–27
Trumpettreffen	S. 28–29
Suchbild	S. 30
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 31
neulich gesehen ...	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglieder begrüßen wir:

1. Axel Weinreich in Krehwinkel mit seiner Tiger 750 Bj.79
2. Bea Riemann in Sörup mit Ihrer 3TA Bj. 58 und 5TA Bj. 60
3. Franz Josef Krämer in St. Augustinl mit seiner Sprint RS
4. Linword Hitzel in Raunheim mit seiner 5T Bj. 51
5. Uwe Höpfner in Sommerhausen mit seiner TR7 Bj. 78
6. Michael Bretschneider in Deidesheim mit seiner T140 Bj. 86

Redaktions-schluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin. Das heißt für die News Nr. 42

am 25. 2. 2010

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) 821 49
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:
Walter Moreth
Fasaneriestr. 24
63456 Hanau
Tel. (06181) 69730
E-Mail: triumph-140@hotmail.de

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:
Walter Moreth, Fasaneriestr. 24, 63456 Hanau, Tel. (06181) 69730, E-Mail: triumph-140@hotmail.de

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.

WATOC-Treffen in Deutschland.

Wie mittlerweile bekannt, dient dieses Treffen zur Koordination der internationalen Treffen und dem Erfahrungsaustausch der organisierten Clubs.

Um einen gemeinsamen Abend im Café Volkers zu verbringen, reisten die meisten Gäste schon am Freitag an.

Am Samstag morgen hatte wir dann einen Ausflug nach Würzburg für mitreisende Frauen und Freunde organisiert.

Vielen Dank an Familie Jung, Hans Lins und Michael Schulz (Triumphriders Stammtisch Rhön), die den Gästen Würzburg gezeigt hatten.
Danke auch an Heike Jandt, Peter Nettler und Carsten Steiner, die im Laufe des Samstags eintrafen.

Nun zu den Berichten der einzelnen Clubs.

Erst mal eine schlechte Nachricht. Der TOMCC Belgium hat sich aufgelöst. Einige ehemalige Mitglieder betreiben noch ein Internetforum, Triumph Vlaanderen.
Sie veranstalten auch eine Rally vom 13. – 15. 8. 2010, die aber nicht in der WATOC Rally Challenge gewertet wird und leider am selben Wochenende wie das Treffen in Schweden stattfindet. Natürlich wird die Teilnahme an dem Treffen in Belgien empfohlen, da wir alle Bemühungen natürlich unterstützen wollen.

TOMCC New Zealand

540 Mitglieder. Bei der National Rally waren ca. 200 Besucher. Die verschiedenen Chapter organisieren ihre eigenen Veranstaltungen. Auch ein 50th Bonneville anniversary wurde veranstaltet.
Das Clubmagazin wird auf der Webseite veröffentlicht.

Trident Rocket 3 owners Club

Mitgliederzahlen sind stabil bei ca. 1000 Mitgliedern. Die Hauptveranstaltung ist die Beezumph Rally. Teilnehmer und Gäste für die Rally zu finden ist kein Problem. Die Verknüpfung von Renn und Partywochenende ist sehr erfolgreich. Besucherzahlen von um die 3000.

Club Triton France

Mitgliederzahlen sind stabil bei ca. 250 Mitgliedern. Zur Zeit viele Veröffentlichungen in Magazinen. Die Rally in der Schweiz war erfolgreich, aber wegen des schlechten Wetters und der großen Entfernung zu Paris waren nicht so viele Mitglieder anwesend. Es gibt immer mehr Zusammenarbeit zwischen den klassischen Harley Clubs und der Engländer Szene. Mitglieder des Triton Clubs sind oft auch Mitglied in anderen Klassiker Clubs, Bobber und Chopper kommen immer mehr in Mode.

TOMCC Schweden

Mitgliederzahl zwischen 1300 und 1500.
Seit vielen Jahren wieder mal eine Besucherzahl von 300 bei der Brittania Rally. Grund dafür war die zentrale Lage und das gute Wetter. Die zahl der Besucher mit Hinckley Triumph ist zurückgegangen, mehr Klassiker sind nun auf dem Platz. Mitglieder auf dem Land sind aktiver als Mitglieder in den Städten.

TOC Netherland

Ca. 750 Mitglieder. Nach dem Wechsel des Redakteurs scheint die Zeitung die Leute mehr zu aktivieren. Nach verschiedenen

Ämterwechseln gibt es mehr Aktivitäten im Club.
Der Club arbeitet jetzt mehr mit den Triumphriders (Internetforum) zusammen.

TOMCC UK

Hat sich nicht viel geändert. Ca. 4000 Mitglieder. Zur Zeit wird versucht die Branches zu mehr Zusammenarbeit und Kontakt untereinander zu bewegen.

Vielen Dank an Garry für das WATOC Zelt in Gaydon bei der Bonneville aniversary.

TOC Danmark

Ca. 800 Mitglieder. Die Mitgliederzahlen sind etwas rückläufig. Clubmitglieder haben Rabatt bei einer Versicherung, aber nach Abschluss treten sie wieder aus.
Der Club versuchte auf der Insel Fyn eine Rally zu etablieren. Hoher Aufwand und nur wenige Besucher. Leider wird es 2010 diese Rally nicht mehr geben. Bei der Britannia Rally waren 25% ausländische Besucher. 60% waren Hinckley Triumph.

Weitere Planungen

Eigene Webseite ist im Aufbau.

Preise WATOC Challenge 2009

Der erste Preis ist eine Fährüberfahrt zur Beezuph Rally gesponsort vom **TR3OC**.
Alle Teilnehmer nehmen an einer Verlosung teil.
Der Gewinn ist der freie Eintritt zu einer WATOC Rally.

Das war es von der Sitzung.

Gruß Igel

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2010

24.4.2010

Die nächste Hauptversammlung findet am **24.4.2010** voraussichtlich in Schotten statt. Eine Bestätigung des Ortes sowie eine Anfahrtsbeschreibung gibt es dann in der nächsten News. Der späte Termin hat sich bewährt, letztes Jahr nutzten doch viele Kollegen das schon ganz gute Wetter zur Anreise mit dem Mittelpunkt des Interesses. Zur Erinnerung: Falls Ihr einen Antrag für die JHV zur Abstimmung bringen wollt, so muss dieser in der nächsten News zwecks Information der Mitglieder veröffentlicht werden. Wir müssen es nämlich jedem Mitglied ermöglichen, an der Debatte teilzunehmen und über Anträge abstimmen zu können. Euer Antrag muss daher dem Vorstand schriftlich (Brief oder E-mail) bis zum Redaktionsschluss der News 42 (25.2.2010) vorliegen. Fragen, Anmerkungen usw. die keiner Abstimmung bedürfen, können unter „Verschiedenes“ behandelt werden und müssen daher vorher auch nicht veröffentlicht werden. Kommt ruhig zahlreich, erfahrungsgemäß klingt die JHV immer in einem schönen Abend, in Vorfreude auf die neue Saison aus.

Euer Vorstand

Motorradkoffer und doch vieles mehr ...

von George von Döhren

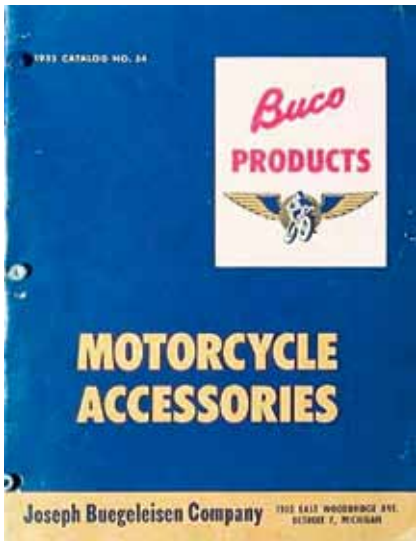
BUCO Joseph Buegeleisen & Co, wurde 1933 in Detroit, Michigan gegründet, als Hersteller von Motorradzubehör und Satteltaschen. Später, in den 40er Jahren, kamen Motorradjacken dazu.

Ursprünglich als Fliegerjacken in den 20ern entwickelt, unterliefen diese Jacken mehrere Änderungen: Das braune Ziegenleder wurde durch Pferdeleder ersetzt. Dieses war als Material reichlich vorhanden, dank der US-Kavallerie und der verbreiteten Nutzung von Pferden in der Landwirtschaft und dem Transportgewerbe. Die einreihig zugeknöpfte Front, sowie der einfache „Mandarin-Kragen“ wurden leicht verändert, später kam eine Tasche an der rechten Seite (Pistolpocket) und eine Innentasche, die mittels eines Reißverschlusses an der linken Seite zugänglich war, dazu.

Dieses Modell wurde bis in die 60er hergestellt, zum Schluss in großen Mengen durch Sears Oakbrook.

Zusätzliche Modifikationen kamen auch durch Modeeinflüsse oder dem Tragen der Jacken durch bekannte Schauspieler, wie z.B. Marlon Brando in „The Wild Ones“ (er fuhr auch eine Triumph), oder James Dean, zustande.

BUCO entwickelte die Modelle J21, J22, J23 und J24, welche immer in bester Handarbeit hergestellt wurden. Das Modell J24 ist das berühmteste und wurde von Rin Tanaka in seinem Buch „Motorcycle Jackets – A Century of Design“ als „the coolest motorcycle jacket ever“ bezeichnet.
Diese Jacken, die heute bei eBay mit bis zu $ 1.000 ersteigert werden und noch als **BUCO**-Replikat von anderen Firmen hergestellt werden, waren nur ein Teil des **BUCO** Sortiments.



Später war **BUCO** führend in der Herstellung von Helmen, produzierte aber weiterhin Zubehör in guter Qualität.
Berühmt wurden auch die „Twinmaster“ Motorradkoffer, gesehen auf dem Bonneville Treffen in Gaydon an einer Triumph. Das Modell wurde bis in die 70er Jahre aus Fiberglas hergestellt und noch heute tauchen Exemplare auf Auktionen und Märkten – vor allem in der USA und in Großbritannien auf.

Die Firma **BUCO** schloss ihre Tore Ende der 70er Jahre und so gibt es immer weniger Jacken, Koffer, Helme und sonstiges Zubehör, von dieser Firma, die über Jahrzehnte mit Qualität und gutem Design überzeugten.

Quellen: Classic Bike, verschiedene Internetseiten (Suchbegriff: Joseph Buegeleisen)

Die Iron Butt Association

Nie davon gehört? Ich bis zu unserem diesjährigen Sommertreffen auch nicht. Als ich mir während eines Gespräches mit Sonja und John Young das Nummerschild an John´s Triumph etwas genauer anschaute, konnte ich an der Stelle, an der bei uns normalerweise Händlernahmen stehen, Iron Butt Association lesen. Da mein Englisch zwar ordentlich ist, mir aber Butt bis dato nichts sagte, musste ich John um Hilfe bitten, der mir dann auch sogleich erklärte, dass es sich dabei schlechthin um den eigenen Arsch handelt. Weiter war ich damit natürlich noch nicht und ich fragte nach, was sich ominöses hinter der Eisenarschvereinigung verbirgt. Diese sei eine Organisation, die ursprünglich aus USA kommt und sich um sichere Langstreckenfahrten kümmere. Er sei selbst Mitglied in diesem Verband und habe auch schon an diverse Fahrten z.B. 1100 Meilen in 24h teilgenommen und plane, demnächst eine Fahrt von Gibraltar zum Nordkap in 5 Tagen zu absolvieren. Dass John und Sonja gut auf 2 bzw. 3 Rädern unterwegs sind, ist jedem spätestens nach dem Reisebericht über die Fahrt nach Nordafrika bekannt. Aber über 5000 km in 5 Tagen zu bewältigen, ist doch noch einmal eine andere Qualität – über die Sinnhaftigkeit dieses Unternehmens möchte ich mich nicht auslassen. Nach dem Treffen und zwar Sonntag abends gegen 23:15Uhr erhielt ich dann noch mehrere von John versprochene Emails, um mir ein näheres Bild von diesen Gewaltfahrten machen zu können. Ganz am Rande: Sonja und John sind in Wülmersen etwa gegen 10:30Uhr aufgebrochen. Nach Stafford, wo die beiden wohnen, sind es etwa 970 km. Diese Distanz hatten die beiden somit in max. 12,5 Stunden zurückgelegt, wobei eigentlich noch 1,5 Stunden für die Fähre abzuziehen sind. Im Schnitt sind das dann ungefähr 100 km/Stunde und dies auf eine so lange Distanz!. Vom Verkehr um London, an dem man auf dem Weg nach Stafford nicht umhin kommt, ganz zu schweigen. Dann sollte doch diese Distanz zum Nordkap auch zu schaffen sein?

Jedenfalls war meine Neugier geweckt und bevor wir den Artikel von John´s diesjähriger Teilnahme an der Britt Butt Rally 2009 ins Deutsche übersetzen, wollte ich mich und damit auch Euch erst einmal über die Association selbst und was dahinter steckt näher informieren.

Auf deren Internetseite (www.ironbuttuk.org) kann sich jeder selbst ein Bild machen. Wem das zu lange dauert, keinen PC hat oder einfach des Englischen nicht mächtig ist; anbei das wichtigste in Kürze.

Wie schon gesagt ist der Stammsitz der Organisation in USA. Weltweit gibt es über 24000 Mitglieder, wobei diese nicht Mitglieder in einem klassischen Verein sind. Es gibt keine Mitgliedbeiträge, weder formelle Veranstaltungen wie z.B. unsere JHV noch eine regelmäßig erscheinende Zeitung. Die IBA ist somit eine mehr oder weniger lockere Vereinigung. Der angesehenste Weg, Mitglied zu werden, ist es, eine Rally des Clubs oder eine der unten aufgeführten und durch die IBA gesponserten Fahrten, erfolgreich zu beenden. Die anspruchsvollste Fahrt ist die nur in USA und Australien veranstaltete Iron Butt Rally (11.000 Meilen in 11 Tagen). Unter anderem gibt es noch die Saddle Sore 1000 (1000 Meilen in 24 Stunden), die Bun Burner 1500 (1500 Meilen in 36 Stunden), die Bun Burner Gold (1500 Meilen in 24 Stunden), die 50 cc Quest (quer durch den amerikanischen Kontinent in 50 Stunden oder weniger), den National Parks Tour Master Traveler Award (Besuch von 50 Parks in 25 Staaten), die 10/10st Challenge (10 täglich aufeinander folgende Fahrten mit jeweils 1000 Meilen pro Tag) und zu guter letzt den 100K Club (100.000 Meilen in einem Jahr).

Auf der Internetseite der Organisation wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Sicherheit an erster Stelle steht. Dazu werden auch viele Tips gegeben, wie man sich am besten auf diese Fahrten vorbereitet. Wichtig sei das Durchhaltevermögen über eine lange Distanz und nicht die Geschwindigkeit. Da in USA das Tempolimit bei 60-70 mph liegt und dessen Einhaltung streng überwacht wird, möchte man dies auch gerne glauben. Zur Erreichen der Mitgliedschaft ist es mindestens erforderlich, die Saddle Sore 100 absolviert zu haben, was theoretisch unter Einhaltung der amerikanischen Tempolimits in 14 – 17 Stunden möglich wäre. Die verbleibende Zeit auf 24 Stunden kann man somit rasten und sich von den Strapazen der Fahrt erholen. Die Regeln zur Dokumentation einer solchen Fahrt sind nicht ganz einfach, da die Strecke in der Regel nicht fest vorgegeben ist und keine Autoritätsperson der IBA die Fahrt überwacht. Vielmehr gibt es eine detaillierte Anleitung, wie der Fahrer selbst unter Zuhilfenahme von Zeugen (z.B. an Tankstellen) den Nachweis erbringt, die geforderte Distanz in einer bestimmten Zeit absolviert zu haben. Näheres dazu könnt Ihr auf der Internetseite der IBA nachlesen. Wer nun die Distanz in der geforderten Zeit absolviert hat, dem winken eine offizielle Urkunde, die Mitgliedschaft in der IBA, Pins und letztendlich auch eine Grundplatte der Iron Butt Association zur Befestigung des Nummernschildes, genau jene die ich bei John am Motorrad gesehen habe. Wie John die Brit Butt Rally 09 im Mai diesen Jahres absolvierte, könnt Ihr dann in der nächsten News lesen.

Euer Michael

On the road

Nach viel zu langem Hin und Her mit Arbeitsamt und Rentenkasse hab ich endlich die Kurve gekriegt und bin wieder in Lohn und Brot. Ich hab noch mal die Schulbank gedrückt und bin jetzt IHK geprüfte Kraft für den Wach- und Sicherheitsdienst. Der Oktober ist zu Ende und ich nutze die freie Zeit in meiner ersten Spätschicht um mal wieder was für unser Clubmagazin zu Papier zu bringen. Jetzt wo ich die Querelen der Arbeitssuche hinter mir habe, hab ich auch wieder den Kopf frei, für die wirklich wichtigen Dinge, wie z.B. Euch mit meinen schriftlichen Ergüssen zu beschäftigen.

Die Zeit meiner Arbeitslosigkeit hab ich dahingehend genutzt, zu diversen Triumphtreffen zu fahren. Wenn schon keinen Job, dann wenigstens die Zeit zwischen den Bewerbungen nutzen und soweit der Geldbeutel es erlaubt ein paar Treffen anfahren.
So setzte ich mich im Mai Richtung Dänemark in Bewegung um mir mal Odense anzusehen. Das mit Odense ansehen ist aber am Samstag so richtig ins Wasser gefallen, aber die An- und Abfahrt war wenigstens trocken und der späte Samstagnachmittag auch. So konnten wir uns dann Samstag noch im Slowrace versuchen. So das das Highlight, das Vorführen der Clubeigenen Triumphdragster , nicht durch Himmelstränen getrübt wurde. Die Düfte von Hochoktanigen und deren Verbrennungsrückständen, dazu die Sinfonie der donnernden Meridentwins , deren Vibrato über den Boden ihren Weg in unser Mark und Bein fanden, betörten uns zu tiefst. Ey einfach nur geil ey. Und anschließend machten wir schön Paadie mit Spanferkel und livehaftiger Bluesmusik. Das ich dann noch den Pokal für die weiteste Anfahrt bekam, war dann noch das i Tüpfelchen.
Anfang Juni machte ich mich dann auf den Weg nach Much zum Treffen des Triumphmotorcycleclans. Die Jungs waren ja auf unserem Treffen 2008 recht zahlreich erschienen, deswegen fand ich einen Gegenbesuch für angebracht. Außerdem hatte ich im Winter 08/09 in deren Forum den Kontakt dermaßen vertieft, dass ich mittlerweile auch im Clan Member bin. Da hatte ich die gleich Idee wie Roger, der auch dem Clan beigetreten ist. Schließlich sind wir ja eine große Familie und ich dachte mir es wär nicht schlecht unsere Clubs etwas mehr anzunähern. Ich mag nun mal alte und neue Triumphs gleichermaßen und da bin ich ja nicht der einzige. Jedes Modell hat seinen eigenen Charme, ob nun Conventry, Meriden oder Hinckley. In Much ist die Ausfahrt am Samstag jedenfalls nicht nur ins Wasser gefallen, sondern regelrecht abgesoffen. Der Trost war die An -und Abreise, die auch diesmal relativ trocken war. Bei soviel Regen am Samstag blieb uns nur übrig, uns dann auch innerlich ordentlich zu befeuchten, um uns den klimatischen Bedingungen anzupassen. Es war eine gemütliche überschaubare Zusammenkunft von gut 20 Triumphmaniacs. Maniacs ist glaube ich nicht untertrieben. Immerhin , ein Gast kam aus England, den wir übers Forum kennenlernten, und Igel und Roger konnte nicht einmal der strömende Regen abhalten, mit ihren Hinckleysubmarines am Samstag geschwommen zu kommen. Nicht einmal so ein mieses Wetter konnte uns die gute Laune vermiesen. Abends kamen dann auch Heike und Peter auf einen Plausch vorbei, so dass da eine nette Runde Triumphfahrer aller Art auf einem Haufen war. Der nächste Punkt auf meiner Triumphtreffenmenüliste war mal wieder das Trumpettreffen. Also auf nach Holland. Terkaple in Friesland war der Zielort. Diesmal war das Wetter eher wie Tunnelwurst mal hell mal dunkel. Es gab nur immer mal wieder einen kurzen

again

Guss, der uns zwang die Terrasse der Zeltplatzlokalität fluchtartig zu räumen, da eine äußerst schädlich Bierverdünnung drohte. Das war aber eher nur Samstagabend so. Den Vormittag nutzte ich für eine schöne Tour zur Nordsee mit Fischbrötchenstopp, um nach England rüber zu rufen: „England, England mach Dich frisch, im August komm ich über Dich!“. Stefan und Peter liefen dann zu meiner Freude auch noch auf, so konnten wir gemeinsam die Clubehre hochhalten und auch „einen Igel“ hatten wir vor Ort, da das Orginal verhindert war. Auch dieses Trumpettreffen machte seinem Namen wieder alle Ehre, denn es tröteten und bollerten die englischen Ladys an allen Ecken und Enden. Wir redeten jede Menge Benzin und hatten einen Haufen Spaß mit den üblichen Verdächtigen wie z.B. Albert, Erik, Palle Munk und Konsorten. Erik und meine Wenigkeit mimten dann auch mal wieder die Frühaufsteher und so ging es Sonntagmorgen kurz vor Sieben gen Heimat und auf zu neuen Taten.

Als nächstes stand ja dann unser 10 Jähriges auf dem Plan, über das ja hier schon berichtet wurde. Ich möchte an dieser Stelle eigentlich nur noch mal sagen, es war mal wieder eines der schönsten Treffen und allen danken, die an der Realisierung beteiligt waren und sich ins Zeug gelegt haben ,um eine tolle Party auf die Beine zustellen. Und auch Dank an die zahlreich erschienen Gästen, die bei so, sagen wir mal, durchwachsenem Wetter so gute Laune mitbrachten. Das konnte doch nur noch von der Bonneville-Celebration getoppt werden.

Endlich war es dann soweit. Bis eine Woche davor war es unklar ob ich überhaupt fahren würde, denn hätte ich Arbeit gefunden, wäre die natürlich vorgegangen. Es wär dann zwar Schade gewesen um die bezahlten Tickets und die Bonneville wird auch nur einmal 50. Und zum 100ersten werde ich es wohl nicht mehr packen, aber eine Arbeit ist nun mal wichtiger. Was soll’s , hat ja geklappt. Da wurde ein Traum war, den ich 20 Jahre zuvor nicht mal ansatzweise geträumt hätte. Da überlegte man, ob man nun nach Thüringen oder an die Ostsee fährt, aber doch nicht nach England über ein verlängertes Wochenende zu einem Motorradtreffen. Was soll`s, was kost die Welt. Also mach ich mich Mittwoch auf den Weg, die A2 bis Rheda Wiedenbrück und dann auf Bundesstraßen durch das Sauerland und das Bergische zu unserem Jack .Er hatte sich freundlicher Weise als Etappenübernachtung angeboten. An dieser Stelle nochmals Dank für den schönen Abend und die hervorragende Bewirtung. Igel und sein Spezi Siggi trudelten auch bald ein, sowie Lizard vom Triumphchlan mit seiner Anni, die in einer nahegelegenen Pension übernachteten, gesellten sich zu uns. Wir verbrachten dann gemeinsam den genannten schönen Abend. Donnerstag ging es dann weiter auf der Hühnerleiter, leider ohne Jack, der ja eigentlich auch mit von der Partie sein wollte, aber leider arbeitstechnisch verhindert war. Also was der Wettergott in diesem Jahr alles verbockt hatte, wollte er wohl mit Macht wieder gut machen. Fast schon zu gut .Dieses Wochenende ließ er sich wirklich nicht lumpen. Wer kommt schon von nem Englandtrip mit einem Sonnenbrand wieder. Terroristisch gesehen war das Bombenwetter, außer die eine Dusche auf dem Londoner Ring. Die Tour durch die Eifel und die Ardennen war jedenfalls genial. In der Gegend war ich das erste Mal, aber bestimmt nicht das letzte Mal. Erst als die Zeit zusehend fortschritt, schwenkten wir auf die Autobahn gen Calais. Nach kurzer Orientierung fanden wir unser Hotel, wo eine kühle Dusche und noch kühleres Bier auf uns lauerte. Nachdem fast alle, außer Ed Zyto angekommen waren, und sich gehübscht hatten, war es an der Zeit Calais unsicher zu machen, um uns in Erwartung mäßiger englischer Kochkunst noch mal die Bäuche vollzuschlagen . Und auch dieser Abend in stark gewachsener Runde war ein voller Erfolg. Wir ließen uns es ordentlich gut gehen, gestärkt für das Weekend. Endlich war es soweit und wir enterten die Fähre. Großes zeichnete sich ab, denn am Hafen waren wir nicht die einzigen, die sich vom Kontinent auf den Weg gemacht hatten, die Insel der Geisterfahrer zu bevölkern. Nun unser Timing war nicht ganz so optimal. Wir griffen jedenfalls die Rushhour rund um London

ab. Keine Ahnung wie viele Kilometer Stau wir durchwurstelten, vielleicht 30 oder 40.Man war das erlösend endlich vom Ring runter zu sein und freie Fahrt zu haben. Wir wollten doch bloß endlich ankommen. Die Schlussetappe flutschte nur so und ratz fatz waren wir endlich da. Nun schnell die Stoffhäuser aufgebaut und rein in`s Getümmel. Beschreiben kann man das nicht so richtig. Tausende Triumph`s auf einen Haufen ,wann gibt es das schon mal. Einfach nur boah ey, geil ey!!!!. Man traf natürlich die üblichen Verdächtigen, deswegen heißt ja so was auch Treffen, weil man sich da trifft. Hört sich komisch an is aber so ! Ob nun aus Dänemark, Schweden, Holland und latürnich England, der harte Kern lässt sich so eine Verlustierung erster Kajüte nicht entgehen .Das WATOC Zelt war

ganz hervorragend als Treffpunkt und Rastplatz. Denn da sind wir bei den Schattenseiten der Veranstaltung. Kaum Sitzgelegenheiten um die pflastermüden Gehstelzen mal eine Pause zu gönnen, das Verpflegungsangebot war einfach nur karg, der Burger der im Eintritt inclusiv war bekam man erst nach Anstehen (ca.1-1,5 h).Die Schließung um ca.22,30 Uhr, die schon fast einem Rausschmiss ähnelte ,ohne Worte. Und ich frag mich was bei typisch englischem Wetter gewesen wäre, keine große Überdachung, Halle oder Partyzelt. Na ja ,Glück gehabt und so verbrutzelte einem die Sonne die Visage und die Festivitäten gingen Abends noch auf den Zeltplätzen weiter.
Ansonsten war jede Menge los. Die englischen Triumphclubs präsentierten sich an ihren Ständen, eine Händlermeile mit Zubehör, Ersatzteilen, vom Bestattungsgespann bis zum Aufkleber gab es alles was man braucht oder auch nicht .Honorige Leute rund um Triumph wie z.B. der Sohn von Edward Turner, Craig Vetter ,Ex-Rennfahrer u.s.w. u.s.w. War schon `ne dolle Sache. Nur ein bisschen kurz das Ganze wenn man von so weit her kommt, aber was solls man kann nicht alles haben. Sonntag war jedenfalls schon wieder alles vorbei und die Glücklichen die noch ein paar Tage England ranhängten, mussten wir zurück lassen .Siggi, Igel, Carsten und meiner einer machten sich auf den Weg gen Dover. Vorher aber stand noch der Pflichtbesuch am Ace Cafe an, den wir am Freitag aus Zeit- (Stau-)gründen haben sausen lassen. Nach mehreren Fehlversuchen wollte ich doch wenigstens einmal im Leben auf dem heiligen Boden des engl. Rockertum`s gewandelt sein. Dort wo die Ton up Boy`s ihr Unwesen trieben, der Heimstatt des Recordrace, der Wiege des Caferacers. Noch ein paar Fotos und Souveniers und ab zur Fähre. Am Abend in Calais gab es dann wieder was ordentliches zu futtern und noch einmal, in verkleinerter Mannschaft, verbrachte man gemeinsam die viel zu schnell vergehende Zeit und ließ das Erlebte Revue passieren. Es hieß Abschied nehmen, denn ich wollte Montag beizeiten loß. Um 7 saß ich auf dem Bock und nutzte die angenehme Morgenkühle. Ob ich die 950 Km durchfahre wusste ich noch nicht, ich wollte erst mal sehen wie gut ich durchkomme und wann mir der Arsch anfängt weh zu tun .Gegen 10,30 Uhr war ich beschwerdenfrei schon wieder auf heimischen Boden, na da konnte ich die zweite Hälfte auch noch runterreißen und so flog ich um 17 Uhr zu Hause ein. Da hat sich meine Black Betty mal wieder ein dickes Lob und extra Stricheleinheiten verdient. Das beste Bike was ich je unter meinem knackigen Chippendale`s Po hatte. Ein paar Tage hab ich noch gebraucht um diesen Trip zu verarbeiten, was man alles gesehen und erlebt hat war schon toll. Da wurden Träume war, Weihnachten ,Ostern und Jeburtstach uff eenem gleichzeitich.
Da es mir die Eifel angetan hatte und im September sich immer noch nichts in Punkto Arbeit ergeben hatte, beschloss ich das ursprünglich geplante Amelandtreffen sausen zu lassen und lieber mal zum Rat Pack Baldauf zu schraddeln. Die Treffen in Holland sind nicht ganz preiswert, die Kohle für die Fähre spart man auch und vielleicht wieder der einzige Kraut zu sein hat ich auch null bock drauf. Ich kann nur sagen super nette Leute da, super Preise. Gutes Programm: geführte Ausfahrten, ne Tombola für einen guten Zweck mit Preisen die sich sehen lassen können z.B. Rundflug über die Eifel oder eine Triumpharmbanduhr, Samstagabend Hardrockwunschkonzert mit nem DJ. Was will man mehr. Es waren nicht nur britische Ladies anwesend, auch Geishas, Bauerntöchter in Blau-Weiß und Cowgirls gaben sich ein Stelldichein. Auf alle Fälle ein Reise wert und mein Regal mit den Pokalen für die weiteste Anfahrt ist jetzt auch endlich voll. Ich glaub das war wohl die beste schönste tollste Saison die ich je hatte. Grüße noch mal an alle den ich über den Weg lief war schön mit Euch. Und ich wünsche Euch so eine geile Saison wie ich sie hatte für 2010.

Euer rasender Reporter Penny !

Mannheimer Wetterdrama 2009

Auch wenn es nichts bringt: Einige Tage vorher, beginnt man die Wettervorhersage etwas genauer zu beobachten … ob es kälter wird, ist egal, trocken soll es bleiben ...

F e t t e R a m a ?

Nein, nicht schon wieder ein Bericht von der Veterama! Doch, denn diesmal war vieles anders. Es fing damit an, dass die Anfahrt eigentlich nichts Gutes zu versprechen wagte – es „kübelte“ aus allen Rohren. Wie all die letzten Jahre zuvor, fuhren George und ich zu

diesem weit über Deutschlands Grenzen hinaus beliebten, rostigen Event. Erstaunlich, trotz des schlechten Wetters, vor Manheim ein Superstau – wollen all diese Leute im Matsch und Regen über das Maimarktgelände schlendern? – ja! Angekommen, ein Wunder, der Regen hörte fast ganz auf, trotzdem begaben wir uns, nach Erwerb preiswerter second-hand-Aussteller-Eintrittskarten, erst mal in die Halle 1. Ich wollte meinem zweiten Hobby fröhnen, meiner „Gangster-Limo“. Mein Haus und Hof-Lieferant Schäfer sollte in der Halle sein. Nach einigem suchen fanden wir auch seinen Stand. Vorweg, ich suchte für meinen „11er“ gelbe 6V Bilux Birnen mit Sockel. An einem Stand in der Halle wurde ich fündig. Es war ein Händler, der „alles“ oder besser gesagt fast alles hatte, nur eines nicht – einen guten Preis. 45 Euronen wollte er für ein „Birnchen“ – weil so selten. Ich erzählte ihm, dass ich doch nicht seinen Stand kaufen wolle und als wir kurze Zeit später beim „Citroen-Schäfer“ einliefen, konnte ich „neu eingetroffene Ware“ für ein neuntel des letzten Preises erwerben. Ausführliche Benzingespräche rund um den 11CV hielten mich einige Zeit am „Schäferstand“ gefesselt. Noch drei Runden in der Halle und rapider Verringerung meines Veteramabudgets, fanden wir uns bei fast schönstem Wetter auf dem Freigelände wieder. Jetzt aber ran an die Mopedteile. George kümmerte sich intensiv um „ Vergaserteile“ und ich um diverse, nicht spezifizierte Teile. So verbrachten wir fast die ganze restliche Zeit ausgiebig mit stöbern. Das macht enormen Spaß. Achim von BMC wurde natürlich auch an seinem Stand besucht. Zu guter Letzt trabten wir noch auf’s „Autogelände“ wo ein fast neuwertiger Silver Shadow Bj. 83 für zarte 25 Tauis angeboten wurde. Ich glaube, allein das Leder-Interieure war’s wert, aber wie schon erwähnt war mein Budget fast aufgebraucht

und Georges angebotene 70 Euronen waren nun wirklich keine große Hilfe um besagten Rolls zu erwerben. Gegen 18.00 Uhr verdrückten wir uns vom Gelände um auf der Rückfahrt wieder ins schlechte Wetter zu kommen – wir waren’s ja von der Herfahrt gewohnt.

Walter

PS.: Die nächste Veterama findet im Frühling statt, und dieses mal muss George passen: Der MC Obernau veranstaltet auch am selben Wochenende das „British Bike Show & Racing Specials“ eine Ausstellung mit 80 englischen Maschinen, von AJS bis Zenith, der TMOC ist auch mit ausgesuchten Motorrädern dabei.
Also, Termin freihalten, ein Besuch lohnt sich allemal…

Roedkersbro - Britannia Rally Dänemark 2009

Endlich bin ich auf dem Weg nach Roedkersbro zur BrittaniaRally vom TOC Dänemark. Es wurde ja auch langsam Zeit, nachdem ich mehrere Jahre versucht habe auf die Party vom dänischen Triumphclub zu fahren. Die Fahrt ging zwar mit

dem Auto, da Sarah schwanger ist und wir noch woanders hinwollten, aber immerhin fuhren wir hoch. Wir sind bereits am Donnerstag Abend beim Frank in Hamburg eingetroffen, damit wir am Freitag gemeinsam mit Frank und Gabi die restlichen 350 km fahren können.

Am Freitag sind wir um ca. 14:00 Uhr zu viert nach Roedkersbro aufgebrochen. Ohne nennenswerte Aktionen haben wir nach ca. 160 km die dänische Grenze erreicht. Bei Arhus sind wir dann von der Autobahn runter und auf der Landstraße Richtung Viborg weitergefahren. Wir sind dann gleich mal an Roedkersbro vorbeigerauscht und mussten die 2. Ausfahrt nehmen, was sich im Nachhinhein als Besser herausstellte.

Als wir auf den Platz kamen, hat Palle und Birde erst mal etwas komisch geschaut, bis sie es wirklich geglaubt hat. Sie hat sich dann

tierisch gefreut und nach einer langen und herzlichen Begrüßung haben wir erst mal „eingequeckt“. Wir haben uns dann erst mal den Platz angeschaut und überlegt wo wir unsere Zelte aufschlagen können. Nachdem wir uns für ein lauschiges, romantisches Plätzchen

direkt am See entschieden haben, habe wir erst mal unsere kleinen Zelte aufgebaut und uns häuslich eingerichtet. Im Anschluß sind wir gemütlich über den Zeltplatz zum Clubhaus vom Jolly Roger MC geschlendert. Und siehe da – wir waren nicht die einzigen Deutschen auf dem Platz – Stefan aus Raum Köln war auch mit einer Bekannten aus Hamburg angereist. Viele bekannte Gesichter wie Eva und Otto aus Schweden, Albert aus Holland, JC aus England und natürlich die Freunde aus Dänemark waren auch schon auf dem Platz und es wurde sich freutig miteinander begrüßt. Wir stärkten uns dann erst mal mit superleckeren Hamburgern und Pommes Rot/Weiß. Ein leckeres dänisches Bierchen gehörte da natürlich genauso dazu. Die Kinder hatten auch ihren Spass, da sie Flaschen sammelten und für jede Flasche 1 Krone bekamen. So hatte jeder was davon, die Kinder bekamen Geld und die Erwachsenen mussten die Flaschen nicht einsammeln. Aus 1 wurden 2 usw usw. Wie es dunkel wurde, fing die Liveband im Partyraum auch schon an zu spielen. Das war echt total abgefahrene Truppe – Rock und Blues vom Feinsten spielte die Band. Wie ich später erfahren habe, spielte die Band bereits das Jahr zuvor. Die Stimmung wurde immer besser, immer mehr Leute kamen auf die Tanzfläche um kräftig abzufeiern. Es wurde sich zugeprostet, ob man sich kannte oder nicht. Hier in Roedkersbro war einfach eine spitze und friedliche Stimmung und die Atmosphäre – einfach genial. So ab 1:00 Uhr wurde der Platz an der Theke bzw. auf der Tanzfläche dann auch freier. Nach und nach machten sie die Gäste auf den Weg in ihre Zelte. So um ca. 2:30 Uhr hab ich dann auch die Heimreise um den See zu meinem Schlafgemach gemacht.

So um 8:00 Uhr wurde ich durch ein angenehmes Vogelgezwitscher geweckt. Raus aus dem Zelt und erst mal auf die Bank am See zum Wachwerden gesetzt. Bei einer gemütlichen Zigarette den herrlichen Ausblick genossen. Nachdem die 3 Schlafmützen auch endlich aufgestanden sind, ging es erst mal zum Frühstück. Als wir das Frühstück gesehen, mussten wir erst mal vor Staunen schlucken – voll die reichhaltige Auswahl an Brötchen, Brot, Wurst- und Käsesorten, Obst, Joghurt, Kaffee, Tee und Kakao. Stefan hatte weniger Glück – da er direkt an dem Sumpfbereich sein Zelt aufgeschlagen hatte, war es innen komplett naß. Bei schönen Wetter sind Sarah und ich erst mal zu einer kleinen Besichtigungstour nach Viborg gefahren. Als wir gegen Mittag zurück kamen, spielte gerade eine 2-Mann-Combo relaxte Bluesmusik. Wir machten es uns dann vor dem Zelt mit unseren Klappstühlen gemütlich. Nachmittags wurden die 2 Musiker durch einen Dudelsackspieler abgewechselt. Auf einmal wurde es auf dem Vorplatz am Clubhaus laut – ca. 20-30 junge Dänen sind mit ihren umgebauten Kreidlermofas auf den Platz reingefahren. Sie machten sich mit Burnouts und sonstigen Unsinn bemerkbar. Ein Däne

sagte mir, dass es so etwas wie ein Brauch in Dänemark ist – vielleicht mit den Maibuben zu vergleichen. Auf jeden Fall war es eine nette Unterhaltung. Der örtliche Triumphhändler hatte auch einen kleinen Stand auf dem Platz, wo man sich aktuelle Modelle aus der Triumphpalette anschauen bzw. darüber informieren kann. Er hatte sogar das neueste Modell dabei – die 1600er Thunderbird. Zwischen den beiden Seen fing man mit dem Slowrace an – immer 2 gegeneinander - direkt im K.O.-System. Wer verlor musste ein Bier trinken (glaub aber das beide Fahrer ein Bier gezischt haben). Gegen Abends sind Frank und ich erst mal mit unseren Fotokameras über den Platz und haben versucht einigermaßen die Stimmung und die ganze Atmosphäre einzufangen. Ich schätze mal, dass so ca. 150 Motorräder von den Marken Triumph, Norton, BSA, AJS und sonstige Zweirädermarken ;-) auf dem Platz waren. Unsere beiden Frauen hatten mittlerweile auch Besuch von 2 Anglern, die versuchten den einen oder anderen großen Fang aus dem See zu machen, was aber nicht so klappen sollte. So gegen 18:00 Uhr machten wir uns dann alle Richtung Partyplatz um am Abendessen teilzunehmen. Es gab Schweinebraten mit Rotkraut, Kartoffeln, Zwiebeln und einer komischen dunkelbraunen Soße, was auch alles superlecker geschmeckt hat. So um 20:00 Uhr fing dann die Samstags-Band an zu spielen. Wie auch am Vortag sind die Gäste auf die Tanzfläche geströmt um einfach bei ausgelassener Stimmung zu tanzen und zu feiern. Zu späterer Stunde hat Palle die Pokale für die verschiedensten Kategorien verteilt. Da ich leider kein Dänisch verstehe, hab ich da halt leider auch nicht soviel mitbekommen. Als die Band die 2. Runde einläutete hat es auch mich auf Tanzfläche getrieben.

Irgendwann hat mich dann Erik H. geschnappt und mit zur Theke genommen – ich sollte mal richtige dänische Getränke probieren. Erik und ich standen dann relativ lange an der Bar und haben die verschiedensten Getränkesorten, bei einer netten Unterhaltung unter Freunden, getestet. Manche waren schmackhaft andere wiederum nicht so toll. Langsam verabschiedeten sich alle mir bekannten Gesichter Richtung Zelt. Ich glaube, ich habe mich dann zur ähnlichen Zeit wie am Vortag zu meiner Schlafbehausung verabschiedet.

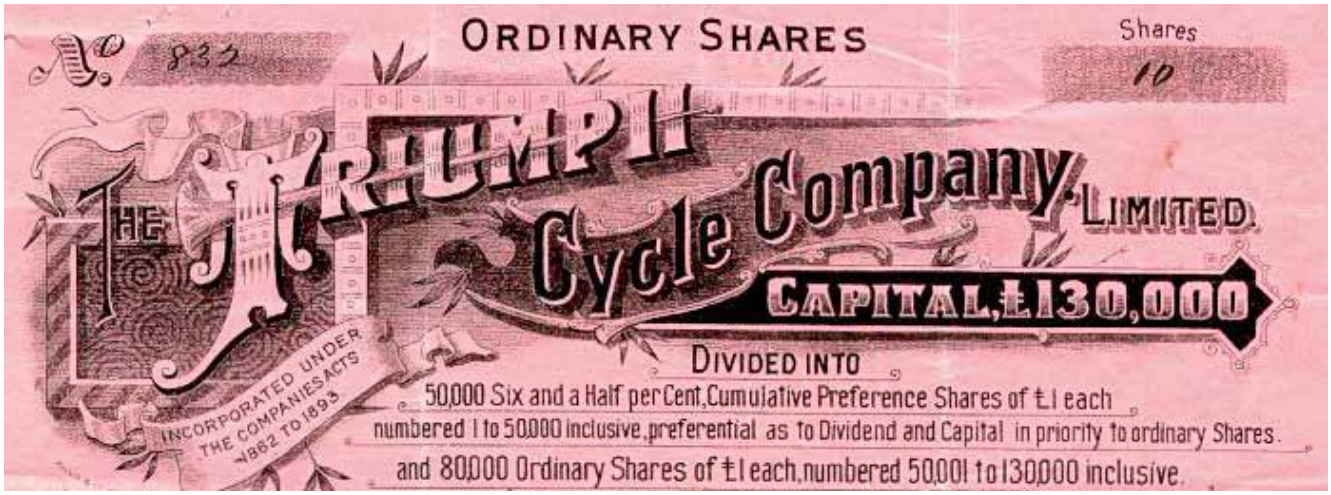
Am Sonntag Morgen wurde ich wieder relativ früh wach und setze mich zum Wachwerden auf die Bank am See. Einfach herrlich – voll die Bikerromantik. Fehlte eigentlich nur noch das Lagerfeuer und die Gitarre. Langsam kamen Frank und Gabi auch aus den Schlafsäcken gekrochen. Wir sind dann wieder gemütlich um den See zum Frühstück gelaufen. Ich hab mich erst mal ein wenig frisch gemacht, um den Schlaf aus den Augen zu bekommen. Das Frühstück war genauso lecker wie am Samstag. Viele Gäste waren währenddessen bereits am Zusammenpacken ihrer Ausrüstung. Auch wir gingen danach zurück um unsere Campingausrüstung zusammen zu packen und im Auto zu verstauen. Nachdem alles im Auto war, sind wir dann zum Partyplatz gefahren um unsere letzten dänischen Kronen am Merchandisingstand loszuwerden. Wir verabschiedeten uns dann von den uns bekannten Gesichtern und machten uns dann um 10:00 Uhr langsam auf den Rückweg nach Hamburg.

Aufgrund vom Verkehrsaufkommen brauchten wir für die Strecke Roedkersbro – Hamburg ca. 5 Stunden. Nachdem wir alles ausgeladen und die Zelte zum Lüften aufgehängt hatten, wurde erst mal abgechillt.

Zum Abschluß kann ich die BritanniaRally in Dänemark nur jedem empfehlen. Das ist ein supergeiles Treffen, angefangen von der Location, den Leuten und und und. Wir haben auf jeden Fall viele neue Freunde in Roedkersbro gefunden und wollen auf jeden Fall wieder mal nach Dänemark zur Party fahren.

Also macht Euch mal auf nach Roedkersbro – Ihr werdet es nicht bereuen.

Mit triumphalen Gruß
Euer Roger



Sinsheim die Siebte ...

Samstag, 3. Oktober 2009
30. MOTORRAD-KLASSIKERTREFFEN

Motorrad-Klassikertage 2009 im Technikmuseum Sinsheim

Nach der großen Bonneville Veranstaltung in Gaydon, sollten auch die Klassikertage in Sinsheim unter dem Motto „50 Jahre Bonneville“ organisiert werden.

Die Idee war eine Auswahl der verschiedenen Jahrgänge der Bonnie als Hauptattraktion zu präsentieren, was uns durchaus gelungen ist.

Fünf verschiede Modelle standen im Rampenlicht: Unser Mitglied Dirk Höltje organisierte und montierte eine Beleuchtungsanlage, die unsere Maschinen zum Blickpunkt in der Halle machte, sogar einen Teppich in geeigneter Größe hat er verlegt. Ein schöner Anblick!

Mitch recherchierte und verfasste die Geschichte der Bonneville in 15 sehr informativen Seiten, die Walter in A3-Größe druckte. An eine Tafel gehängt, konnte sich jeder ein Bild über die Entwicklung dieses Motorrades machen. Übrigens, in Kürze wird diese Dokumentation auf unserer Homepage zu lesen sein, es lohnt sich, reinzuschauen.

Michael verfasste für jede Maschine die korrekte Beschreibung, Carsten besorgte die passenden Ständer dafür. Teamarbeit war halt angesagt, das Ergebnis sah professionell aus.

Es war trocken am Samstag, aber in der Frühe sehr kalt. Den Temperatursturz merkten wir vor allem, wenn wir die Täler des Odenwaldes durchfuhren.

Wir waren nicht die Einzigen, die etwas blass im Gesicht in Sinsheim ankamen, der Platz zwischen den Gebäuden füllte sich rasch mit Motorrädern aller Marken und Baujahre, sodass die Besucher teilweise Mühe hatten, sich durch die Reihen zu bewegen. Der Parkplatz vor dem Museum war schon am Vormittag dicht, Autos und jede Menge Motorräder parkten die Seitenstraßen zu. Es gab sehr viel zu sehen, die anfangs familiäre Atmosphäre leidet aber etwas unter der

jetzt erreichte Größe.
Ich habe nachgezählt, dieses Jahr war es das siebte Mal, dass wir an diesem interessanten Treffen teilnahmen, mittlerweile sind wir ein fester Bestandteil der Veranstaltung und werden auch im Program als Attraktion aufgeführt.
Mit insgesamt 14 Motorrädern waren wir gut repräsentiert, die Vorarbeit und die kalte Hinfahrt haben sich sehr gelohnt. ***George***

Jubiläums-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.

fahrbericht über die street triple

Den Text und die Bilder haben wir freundlicherweise von Ritchie vom T-Pack Donau-Wald (www.t-pack.info) zu Verfügung gestellt bekommen

Die Technischen Daten wurde von Triumph Deutschland übernommen!

Eigentlich ...

hatte ich am Tag eins nach unserer Rückkehr aus dem Urlaub (leider ohne Mopped in der Toskana) etwas Anderes vor als die neue Street Triple zu testen, aber es ergab sich halt so und deswegen fuhren an diesem Sonntag dann auch die Ferrari, McLaren und Co ohne mich auf der Rennstrecke in Spa. Ich hätte ja sowieso nur auf dem Fernsehen dabei sein können.

Nun aber die Geschichte von vorne:

Da das Wetter geradezu danach schrie den Tiger aus dem Käfig zu lassen schlüpfte ich eben in die Kombi um eine Runde ohne Ziel zu drehen.
Über Falkenfels ging es weiter zur Weiberwirtschaft in Kalsing auf einen Kaffee und von dort aus wollte ich eigentlich nur mal kurz zu unserem Händler, Hans Dirnberger in Cham, um ein wenig in die Schaufenster zu glotzen was es Neues gibt. Kaum dort angekommen öffnete sich die Eingangstüre und der Chef des Hauses trat heraus. Er schleppte ein paar Augenblicke zuvor eine Kundin mit ihrer Maschine ab und übergab ihr ein Leihmotorrad damit sie mit ihrer Tochter wieder nach Hause fahren konnte. Dabei fragte er mich mit einem Lächeln im Gesicht ob ich denn nicht die neue Street Triple testen wolle. Ja klar, an einem Sonntag!?! Dachte ich mir und legte den Vorschlag unter „lange nicht mehr so gelacht“ ab. Doch er meinte es ernst und fragte mich nochmals nachdrücklich ob ich es mir nicht doch noch überlegen wolle. Jetzt wurde mir klar dass ich das nagelneue Gefährt für ein paar Stunden testen konnte. Also Helm auf, ein wenig mit den Instrumenten vertraut gemacht, Kombi zurecht gerückt und los ging es. Gleich nach dem Anfahren wurde mir klar was der Hans mir vor Antritt erklärt hat mit den Worten „... der Motor zieht aus allen Lebenslagen voll durch ...“. Schon ab etwa 2000 Umdrehungen wich dem Säuseln des Triples ein Fauchen und die Fuhre zog mir die Arme lang. Zuerst etwas vorsichtiger, aber dann mit immer mehr Mut drehte ich am Gashahn und es war eine Freude das Triebwerk unter mir zu hören. Die Street Triple 675 passte von Anfang an und die Sitzposition war angenehm und sportlich zugleich. Aufrecht sitzend mit dem Oberkörper im Fahrtwind ging es dann etwas forscher zur Sache und das von mir selbst gesetzte Speed Limit in Höhe des gesetzlichen Rahmens war bereits nach sehr wenigen Kilometern überschritten. Dazu trug vor Allem das butterweich und ohne Geräusche zu schaltende Getriebe bei das es einem leicht machte die Gänge zu wechseln. Das wäre zwar nur sehr selten von Nöten gewesen denn der Motor geht wirklich ab etwa 2500 Touren ohne zu Ruckeln bis hoch an die 10000er Marke, aber geil ist es schon wenn der Triple unter dem Allerwertesten ein Fauchen aus drei Töpfen liefert als ob der gesamte Ansaugtrakt offen wäre und die db-Eater dem Rotstift zum Opfer gefallen wären. Taten sie aber nicht und auch sonst war das Teil serienmäßig unterwegs. Einen „Sportschalldämpfer“ kann man sich bei dem Getöse ruhig sparen. Well Done, Triumph!
Nach ungefähr 20 Kilometern trat dann der „Wir gehören zusam-

men und uns die Strasse - Effekt“ auf. Will heissen, ich wurde immer leichtsinniger und drehte am Gas wie ein Jungspunt der das erste Mal nach Erhalt seines Führer-

scheins ein richtiges Motorrad unter dem A ... hatte. Ich erschrak nicht schlecht als ich beim Blick auf den Tacho die Zahl „*170*“ lesen konnte und ließ der rechten Hand wieder ein kleines Päuschen. Zum Thema Tacho gleich mal ein Wort: Eigentlich ist alles da was man braucht

(oder auch nicht): Geschwindigkeit, Drehzahl, Momentanverbrauch, Durchschnittverbrauch, Trip, Lap und so weiter. Aber warum nur muss denn die Geschwindigkeit unbedingt in LCD-Anzeige gefasst werden? Zwar ausreichend groß, aber wenn die Sonne von vorne strahlt dann spiegeln sich die Gabelholme genau in dem Bereich in dem der Speed angezeigt wird und daher unleserlich wird. Mir persönlich wäre da ein „normaler“ Tacho mit vernünftiger Beleuchtung lieber. Na ja, Geschmacksache. Rechts neben dem Drehzahlmesser zeigen sechs blaue LED’s an wann es besser ist lieber einen höheren Gang zu wählen bevor es die Kiste zerlegt. Wer’s braucht und ein netter Gimmick allemal.

Verspiegelte Instrumente mit Schaltblitzen, Ganganzeige, Tacho, Drehzahlmesser, Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige und vielen weiteren mehr oder weniger nützlichen Anzeigen.

Wie das Umschalten zwischen den einzelnen Funktionen allerdings während des Fahrens von statten gehen soll wird mir vermutlich immer ein Rätsel bleiben, nicht zuletzt weil die Tasten hierfür hinter dem Seilzug für die Kupplung versteckt sind.

Gut und sehr hilfreich ist die Ganganzeige die einen stets im Klaren hält in welcher Fahrstufe des Sechsganggetriebes man sich gerade befindet.

Beim Fahren zeigte sich das Fahrwerk nie überfordert und es schien mir so als ob sich das Gefährt umso wohler fühlte je flotter die Gangart war. Bodenwellen wurden stets ausgeglichen ohne dass das Motorrad unruhig wurde, beim langsamen Fahren drangen aber alle Stöße über das Popometer und die Arme an den Körper. Der Wendekreis ist dem eines Ozeandampfers nicht unähnlich, eine Straßenbreite dürfte für Wendemanöver nicht ausreichen. Auch kam mir das Vorderrad ein wenig zu leicht vor, das soll aber nix heißen, denn als Fahrer von T300er oder T400er Triumphs aus den frühen Neunzigern ist man eine ganz andere Gewichtsklasse gewohnt. Apropos Gewicht: Bei (vollgetankt) circa 190 Kilo und einer Leistung von 107 PS eigentlich kein Wunder dass beim Beschleunigen das Vorderrad abhebt. Aber das muss so sein und tut dem Fahrspaß bestimmt keinen Abbruch. Die Handlichkeit der Street Triple hat zwar zweifelsohne seine gute Seite die da wäre: Spielerisch einfach lässt sich das Geschoss von einer Kurve in die nächste manövrieren. Doch in Verbindung mit dem geringen Gewicht kam bei mir der Eindruck auf dass sie beim langsamen Fahren (z. B. in Ortschaften, besonders im Geschwindigkeitsbereich um die 30 Km/h) etwas kippelig wirkt. Doch die 675er ist auch nicht dafür gebaut um kleine Kinder in Spielstrassen zu erschrecken. Sie kann es getrost mit den großen vom Schlage einer Speed Triple von Triumph (der sie wie aus dem Gesicht geschnitten ist), einer Z750 oder gar Z1000 von Kawasaki oder Hondas Hornet aufnehmen. Und nicht nur wegen der Optik, aber das hilft auch ein klein wenig dabei wenn sie in den Rückspiegeln der renommierten nackten sowie verkleideten Sportler auftaucht.

Was mir aber nicht so gefallen hat an dem Teil ist die Tatsache dass

ihr Lastwechsel überhaupt nicht schmecken. Nur ein kleiner Ruck am Gashahn und die Kiste macht einen Ruck als ob ihr ein Laster ins Heck geknallt wäre. Ein bisschen mehr Feingefühl wäre hier nicht schlecht.

Ebenso wird es mir ein Rätsel bleiben wo das Gepäck, und sei es nur für einen Wochenendtrip, verstaut werden soll. Tankrucksack und Soziusplatz müssen da wohl ausreichen und es ist für den Fahrer somit Schmalhans angesagt was das mitnehmen von Utensilien

geht. Aber ein Reisedampfer ist der Triple ja eh nicht und für eine Regenkombi wird sich schon ein Platz finden. Dass der Rotstift deutlich zum Einsatz kam zeigt auch das Fehlen der Einstellbarkeit des Kupplungshebels, der Hebel für die Bremse ist vierstufig justierbar. Immerhin.

Nicht so geizig zeigten sich die Macher bei der Abgasanlage: von vorne bis hinten durchgängig in Edelstahl, da dürfen die Zubehörlieferanten vergeblich auf Aufträge warten.

Die Bremse an der Vorderhand dürfte auch etwas besser dosierbar sein, sie spricht sehr schnell und aggressiv an und bedarf erhöhter Vorsicht um nicht ungewollt einen Stoppie oder gar einen Überschlag zu produzieren. Die Bremsleistung an sich geht voll in Ordnung und ist kaum verbesserungsfähig.

Die Verarbeitung ist für die Preisklasse um die 7500 Euro mehr als angemessen und ein weiterer Pluspunkt den die Street Triple für sich verbuchen kann.

Der Sound macht stets Lust auf mehr und verleitet den Fahrer trotz guter Vorsätze zum Dreh am Gasgriff. Als Folge ist man fast immer zu schnell unterwegs und erhöhte Vorsicht ist also angesagt will man nicht für 4 Wochen oder mehr ins Lager der Zwangs-Fußgänger wechseln.

Die Sicht in den Rückspiegeln ist genial, obwohl mich die Optik ein wenig an zu kleine aber dafür abstehende Ohren erinnert. Hier denke ich werden die ersten Modifikationen bei den Besitzern beginnen. Weitere Details die nicht so ganz den Geschmack der neuen Eigentümer treffen und daher baldmöglichst modifiziert werden dürften ist der Bereich rund um das Heck, sprich der Kennzeichen- und Blinkerhalter. Sieht alles ein wenig „drangefummelt“ aus, wie ich meine.

Alles in Allem aber ist die Street Triple 675 ein grundsolides und ehrliches Motorrad das in den Händen von verantwortungsbewussten Fahrern sehr viel Spaß machen wird. Aber die von Triumph angepeilte Zielgruppe der Fahranfänger und Wiedereinsteiger, vor allem im weiblichen Bereich dürften sie dabei aber nicht so sehr ansprechen sondern eher die Gruppe derjenigen denen eine Daytona 675 zu sportlich ist.

Vielen Dank an Motorrad Dirnberger in Cham für die Stellung des Testfahrzeugs.

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter DOHC-Reihendreizylinder Motor
Hubraum	675 cm³
Bohrung/Hub	74,0 x 52,3 mm
Verdichtung	12,65:1
Einspritzung	Elektronische sequentielle Multipoint-Saugrohreinspritzung mit Staudruckaufladung und Sekundärluftsystem
Kraftübertragung	
Sekundärantrieb	X-Ring-Kette
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad
Getriebe	6-Gang

Fahrwerk

Rahmen	Leichtmetall-Brückenrahmen, ovaler Querschnitt
Schwinge	Leichtmetall-Zweiarmschwinge
Vorderrad	Leichtmetall 5-Speichen, 17 x 3,50
Hinterrad	Leichtmetall 5-Speichen, 17 x 5,50
Reifen vorn	120/70 ZR 17
Reifen hinten	180/55 ZR 17
Radaufhängung vorn	41mm Kayaba Upside-Down-Telegabel, 120 mm Federweg
Radaufhängung hinten	Kayaba Monoshock, 126 mm Federweg (einstellbare Federbasis)
Bremse vorn	2 x 308 mm schwimmende Bremsscheiben, Nissin Doppelkolben-Schwimmsättel
Bremse hinten	220 m Bremsscheibe, Nissin Einkolben-Schwimmsattel
Abmessungen	
Länge	2030 mm
Breite (Lenker)	736 mm
Höhe	1250 mm
Sitzhöhe	805 mm
Radstand	1.395 mm
Lenkkopfwinkel/Nachlauf	24,3º/95,3 mm

Trockengewicht	167 kg
Tankinhalt	17,4 Liter
Motorleistung	
Nennleistung	78kW (106PS) bei 11.700 U/min
Maximales Drehmoment	69 Nm bei 9.100 U/min
Farben	Jet Black, Fusion White, Roulette Green
Preis	ab 7.990.- €

Indian-Summer-Party vom Rat-Pack Baldauf

Dieses Jahr feiert unser befreundeter Triumph-Stammtisch aus Bonn sein 5. jähriges Bestehen. Am Freitag trafen wir uns um 16:00 Uhr bei mir um gemeinsam nach Zülpich auf das Treffen zu fahren. Leider waren einige vom Stammtisch verhindert. So das wir erst mal zu 3 durchstarteten. Da Sarah ja schwanger ist, hat sie unser Versorgungsfahrzeug gemacht. Aufgrund der Startzeit haben wir beschlossen die Autobahn zu befahren, um erst mal Kilometer zu machen. Es sollte über die A66, B45, A3, A48, A61 gehen. Zuerst sind wir recht zügig vorangekommen, aber nach dem Frankfurter Flughafen war ein ca. 15 km Stau. Igel und ich sind mit den Motorräder durch den Stau gefahren und haben auf der Rastanlage Medenbach getankt und auf Sarah gewartet. Sie hat uns leider nicht gefunden und ist dann weiter gefahren. Wir sind dann hinterhergefahren und wollten sie wieder einholen, aber auf grund der dichten Verkehrslage ging es bis Koblenz nur schleppend voran. Ab der A48 ging es dann, so das wir nach dem Wechsel auf die A61 recht schnell voran kamen. Aufgrund unseres zu „langsamen“ Fahrens mussten wir erst die 3. Abfahrt nach Euskirchen nehmen um noch ein schönes Foto mit Fahrer und Bike machen. Als wir dann ankamen war es leider schon dunkel. Also wieder Zelt im Dunkeln aufbauen ;-) Igel und ich waren ganz schön überrascht als wir Penny sahen. Er ist am Freitag früh spontan mal eben 650 km nach Zülpich angereist. 5 Minuten nach uns ist dann auch Sarah eingetroffen – sie hat einen noch „kleineren“ Umweg genommen als wir. Nach weiteren 20 Minuten ist auch Ralf (Mitglied vom Stammtisch Rhön) auf seiner 900er Trophy eingetroffen. Während dem Zeltaufbauen sind dann auch noch Gabi und Frank eingetroffen und haben gleich ihr Zelt mitaufgebaut. Endlich konnten wir auch gelassener an die Sache gehen. Nachdem wir gegessen und alle alten Bekannte und Freunde begrüßt haben, wurde auch schon der gesellige Abend mit Bier und Benzingequatsche eröffnet. Andrej aus dem Clan-Forum war auch spontan von Freitag auf Samstag angereist. Schön war auch wieder, unsere Freunde vom Triumph-Stammtisch Syke zu begrüßen.

So feierte man bis ca. – das werde ich Euch jetzt nicht verraten ;-) Bei schönsten Wetter haben wir dann erst mal das großzügige Frühstück genossen. Nach und nach sind dann alle Anwesenden aus ihren Schlafsäcken rausgekrochen und haben sich erst mal mit dem Frühstück gestärkt. Wir hatten Jack für eine Privattour für die Eifel gebucht. An der Ausfahrt hat noch Jens aus Syke und 2 Holländer teilgenommen. Jack hat uns da wirklich schöne Straßen gezeigt. Konnten halt nicht immer so „zügig“ fahren wie wir wollten, da ja in der Eifel 3 Motorradpolizisten unterwegs sind. Am Ruhrsee haben wir ein kleines Päuschen eingelegt, um dann wieder zurück zum Platz zu fahren. Nach einem leckeren Mittagessen (Steak/Würstchen mit selbstgemachten Salat) kamen nach und nach weitere Gäste auf dem Platz. Es wurde gefachsimpelt, Motorräder bestaunt. Der eine oder andere nahm auch gerne das Angebot einer Probefahrt mit einer Royal Enfield an. So ergaben sich immer wieder neue Gesprächstoffe. Heike, unsere Shopchefin, hat auch wieder ihren „kleinen“ TMOC-Bauchladen dabei gehabt. Es wurden natürlich auch wieder kräftig Lose für die Tombola mit der riesigen Auswahl an Preisen verkauft. Der Erlöß der Tombala geht wie immer an einen Kindergarten aus der Nähe. Diesmal hatten Sarah und ich nicht soviel Glück mit den Losen. Um 22 Uhr wurden erstmalig 3 Pokale vergeben - Weiteste Anfahrt Frauen (Teilnehmerin aus Syke), Weiteste Anfahrt Männer

(unser Penny mit 650 km). Größter Stammtisch waren (leider) die Sykener. Dafür haben sie später auch noch einen ausgegeben. Danach wurden die 3 Hauptpreise verlost. 3. Hauptpreis – eine Jacke (Gewinnerin Heike), 2. Preis war ein Rundflug über die Eifel und der 1. Preis war wieder mal eine schöne Triumphuhr. Im Anschluß wurden noch 3 Gemälde und 2 Triumphschilder (von Penny aus Gips) auf amerikanische Art versteigert. Nach einem harten Kampf mit Igel konnte ich das Schild für mich gewinnen. Nachdem alle Preise vergeben waren lichtete sich leider auch schnell der Partyplatz. Andere wiederum feierten noch recht lange bei Musik von einem DJ.

Nach einer kurzen Nacht in der Pennhütte hab ich mich erst mal an dem leckeren Frühstück mit allem drum und dran gestärkt. Leider fing es dann auch langsam an zu fieseln. Schnell bauten wir unser Zelt ab. Nachdem wir uns von allen verabschiedet haben, sind wir auch gleich aufgebrochen um die Heimreise anzutreten. Schnell noch an die Tankstelle um den Vorderreifen von Igel mit Luft befüllen und Benzin in den Tank, und schon ging es auf die Bahn. Bis zu A48 ging es sehr schleppend voran. Nach einem kurzen Zwischenstopp bei Montabaur auf der A3 ging es weiter. Leider hat mir/uns das Auto ein Strich durch die Rechnung gemacht und wir mussten erst mal nachschauen. Wir haben uns dann

entschlossen, so erst mal weiterzufahren. Aufgrund einer Total-Sperrung (Baustelle) der A3 am Flughafen, sind wir auch noch einen Umweg durch Mörfelden gefahren. Um 17:00 Uhr waren wir endlich wieder zu Hause. Nachdem wir die Sachen aus dem Auto gepackt haben bzw. Motorrad ab in die Garage, ging es erst mal für eine kurze Zeit auf die Couch zum Relaxen.

Wir alle freuen uns schon wieder auf das nächste Jahr, wenn die Baldaufer zur 6. Indian-Summer-Party am 2. Septemberwochenende rufen.

Mit triumphalen Gruß
Roger

Termine 2010

	APRIL		
17.+18.	Ausstellung beim Oldtimerclub Obernau (British Bike Show & Racing Specials)	Obernau/Aschaffenburg	**D**
17.+18. **24.+25.**	Veterama (A+M), Ludwigshafen Veterama (M), Ludwigshafen	www.veterama.de	**D**
24.	Jahreshauptversammlung	TMOC Germany	**D**
	MAI		
13. – 16.	Maiausfahrt des TMOC's		**D**
	JUNI		
4. – 6.	Sommetreffen im Cafe „Alte Schule" in 53804 Much-Niederbonrath	Triumph Motorcycle Clan Germany	**D**
25. – 27.	Sommertreffen des TMOC's in Hilders/Röhn	TMOC Germany	**D**

TRIUMPH THUNDERBIRD

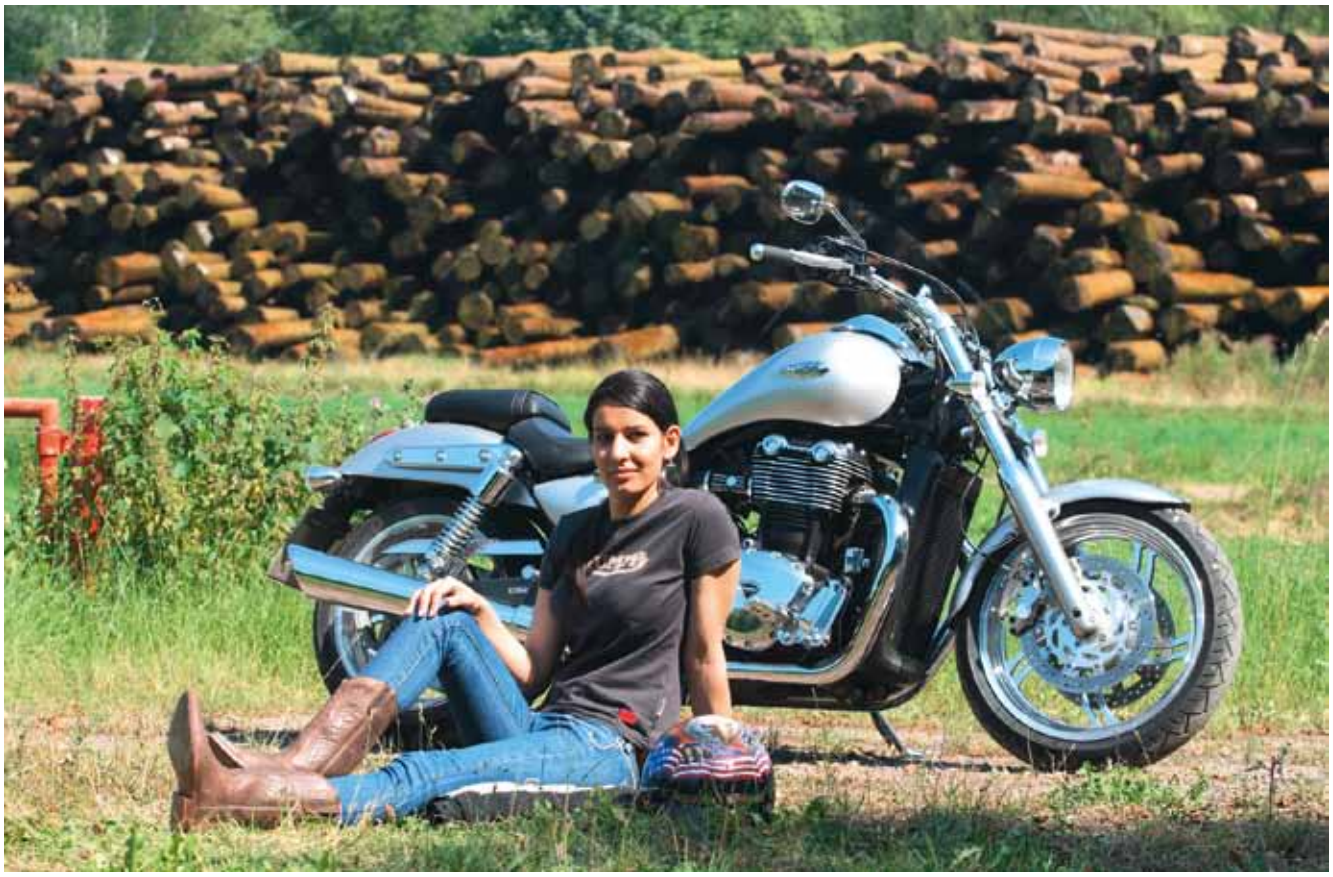
- MODELLJAHR 2009 -

DONNERVOGEL FUER EIN HARLEY-LUJA

Vor 60 Jahren war die 650er 6T Thunderbird die stärkste Triumph. Die neue Thunderbird tritt 2009 ein würdiges Erbe an. Mit 1600 Kubik Hubraum ist der Donnervogel der größte Twin in der Manege. Ähnlichkeit mit bereits bekannten Cruisern sind jedoch rein zufällig.

Geschichte lässt sich nicht erfinden, Geschichte wird geschrieben. Historisch betrachtet steht die Thunderbird gut da. Nur wenige neue Modelle können auf eine so erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken. Einerseits. Anderseits muss die Triumph-Firmen-Chronologie genau betrachtet allerdings in zwei Kapitel unterteilt werden. Das 1. Kapitel ist die „klassische“ Epoche mit den Werken in Coventry ab 1902 und später in Meriden bis zum bitteren Ende Mitte der 1980er Jahre.

Das 2. Kapitel schlug John Bloor auf. Nach der Triumph-Pleite kaufte der wohlhabende Bauunternehmer alle Rechte und baute in Hinckley ein hochmodernes Werk. Ab 1990 rollten taufrische Triumph Motorräder vom Band. Einen Vergleich mit japanischen Produkten brauchten die englischen Bikes von Anfang an nicht zu scheuen. Und trotzdem waren sie anders. Anders als die Nippon-Kräder und anders als BMW, Ducati, Moto Guzzi, Aprilia oder Harley-Davidson. Es ist gelungen, die Erinnerung an die klassischen Bikes wachzuhalten, ohne in technisches Retro-Design zu verfallen. Man könnte auch sagen, Motorräder mit britischem Charakter zu bauen. Und jetzt, im Sommer 2009, die Thunderbird. ‚Wau‘ und Kompliment!
Außer der Namensverwandtschaft und dem Hubraumwunder hat die neue 1600er Thunderbird allerdings kaum noch etwas mit der 650er Thunderbird von Anno 1949 zu tun. Dem fachkundigen Betrachter kommt da eher eine Harley-Davidson in den Sinn. Optische Anleihen lassen sich nämlich nicht verleugnen. Frontpartie, Tankgestaltung mit Tachopanel und das Heck sehen verdächtig Harley-mäßig aus.



Harley-Davidson verkauft seinen Namen, das Bike gibt es kostenlos dazu.

Triumph verkauft Motorräder, sie heißen:
Bonneville, Speed Triple, Daytona, Tiger, Thruxton, Rocket III, Thunderbird ...
Doch um es kurz zu machen, ein Vergleich mit Harley-Davidson ist nicht statthaft. Und das ist ganz einfach. Harley-Davidson verkauft

seinen Namen, das Motorrad bekommt der Biker kostenlos, sozusagen geschenkt, dazu. Das wird jedenfalls gerne so dargestellt und bringt das einzigartige Harley-Phänomen auf den Punkt. Harley ist Lifestyle, American Way of Life, Mythos, Legende und Easy Rider. Spricht der Biker von seiner Maschine, nennt er sie Harley, vom

Motorrad ist keine Rede.
In der Triumph-Gemeinde zählen andere Werte. Man fährt Bonneville, Thruxton, Tiger, Street Triple, Daytona, Speed Triple, Rocket III oder demnächst eine Thunderbird von TRIUMPH.
Die Thunderbird ist ein Power Cruiser, eine Gattung, die Triumph zwar nicht erfunden hat, doch mit dem 1600er Big-Twin neu definiert. Motorrad fahren macht Spaß. Keine Frage. Es gibt allerdings auch noch eine Steigerung: Die Begeisterung und das Fahrerlebnis. Und das beginnt in aller Regel mit dem ersten Kontakt, mit der Sichtung. Hier entscheidet sich, macht einen das Bike an, weckt es Interesse, möchte man damit wegfahren.
Wem Chopper und Cruiser Wurst sind, braucht an dieser Stelle

kaum weiter nachzudenken. Fans von Langgabel-Bikes und Power-Cruisern schleichen wie neugierige Jungs um die Thunderbird, fragen, ob sie sich mal drauf setzen können und mal hören dürfen, wie der Motor klingt. Motorräder sieht man heutzutage an jeder Ecke. Maschinen, bei denen aber auch Passanten stehen bleiben und gucken, sind die Ausnahme. Die Thunderbird ist so ein Bike. Sie ist ein Blickfang, besitzt Ausstrahlung, Charm und Eleganz. Bereits hier streicht die Thunderbird maximale Punktzahl ein.

Triumph darf ein großes Kompliment gemacht werden. Mit der Thunderbird haben die Briten einen beachtenswerten, eigenständigen und unverwechselbaren Power-Cruiser auf die Räder gestellt. Das hört sich gewaltig und außergewöhnlich an, ist es auch. Die Meßlatte liegt hoch. Vergleiche, auch wenn sie die Thunderbird überhaupt nicht nötig hat, drängen sich aber trotzdem auf. Harley-Davidson hat ja solche Modelle im Angebot und die dicken Cruiser von Honda, Yamaha, Suzuki und

Kawasaki sind so perfekt, dass sich kaum noch eine Steigerung erwarten lässt. Und alle haben einen fetten V2-Motor unter dem Spritfass. Das hat sich mittlerweile so eingebürgert, das Cruiser ohne V2-Motor eigentlich nicht mehr vorstellbar sind. Fast schon so, als ob die urigen Typen Deutscher DIN-Norm entsprechen.
Triumph geht seinen eigenen Weg und Tradition verpflichtet bekanntlich. Bei Triumph sind es eben die Twins. Das sind nach klassischer Sprachweise nebeneinander angeordnete Zweizylinder-Triebwerke, bei denen die Kolben parallel in den Zylinderbuchsen rauf und runter flitzen.
Diesem Bauprinzip folgt der neue Thunderbird-Motor. Nur eben völlig modern ausgeführt und der Clou, die Kurbelwellen-Hubzapfen sind um 270 Grad versetzt. Mit diesem Trick bekommt das Aggregat einen noch eigenwilligeren Charakter und einen Auspuffklang fast wie ein V2-Motor.

Der 1600er Triumph-Twin ist eine vollkommene Neuentwicklung.

Zwei Ausgleichswellen sorgen für fast vibrationsfreien Motorlauf, die Pleuel auf der Kurbelwelle sind um 270 Grad versetzt.Zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Sechsganggetriebe, Einspritzanlage, G-Kat und zum Hinterrad ein Zahnriemen gehören zum Stand modernen Triumph-technik.

Cruiser sind seit einigen Jahren voll in Mode. Ursprünglich hat die Sache aber nichts mit Motorrädern zu tun. Mit „cruising“ wurde in den USA der 1950er und 1960er Jahre eine Lebensanschauung ausgedrückt. Um ordentlich auf den Putz zu hauen, eine Show abzuziehen, dick anzugeben und bei den Mädchen gut anzukommen, hatten junge Kerle ihre Straßenkreuzer mächtig aufgemotzt. In dieser Zeit entstanden die berühmten „Hot-Rods“ und „Low-Rider“. Der Hollywood-Streifen „American Graffiti“ wurde zum Knaller, und zum Kult-Film für alle Cruising-Fans.

Viele Jahre später war es für die Motorradindustrie eine willkommene Vorlage. Mit großen Eimern haben sie ihre Power-Bikes mit dieser „Cruising-Philosophie“überschüttet und fertig waren die „Cruiser-Modelle“. In der Praxis kommt diese Gattung gut an. Selbstverständlich auch die neue Triumph Thunderbird. Das Fahrgefühl ist mit einem amerikanischen Straßenkreuzer vergleichbar. Nichts hetzt, nichts drängelt, Leistung ist satt vorhanden. In den Technischen Daten ist von 86 PS die Rede, noch besser sind aber die 146 Nm bei 2750/min. Das schiebt! Triumph hat der Thunderbird ein Sechsganggetriebe spendiert. Zwei hätten aber auch gereicht, nämlich der fünfte und sechste Gang. Ist der Brummer erstmal am Rollen, lässt sich

fast alles in den beiden großen Fahrstufen bewältigen. Innerorts im fünften und außerhalb im sechsten Gang. Das ist so, als ob man mit Automatik cruisen würde. Ausstattung und die nur 710 Millimeter hohe Sitzposition sind ebenfalls 100prozentig cruiser-like. Die Hände liegen auf einer breiten Lenkstange, gemütlich ruhen die Stiefel auf vorverlegten Fußrasten.

Schon nach wenigen Kilometern stellt sich ein herrliches Wohlfühl-Gefühl ein. Es ist fast so, als ob man im Leben nie auf einem anderen Bike gesessen hätte. Es passt einfach alles. Die urige Motorencharakteristik, auch wenn sie längst den Geräuschvorschriften entspricht, überträgt sich auf den Chauffeur. Es beginnt im Bauch und krabbelt langsam bis zum Kopf in die letzte Haarspitze.

Über das Handling braucht sich keiner Gedanken machen. Satt liegt die rund 340 kg schwere Thunderbird auf der Straße. Der Power-Cruiser folgt willig jeder Kurve und wenn es mal geradeaus geht, fährt er stur der Himmelsrichtung nach. Der Federkomfort zeigt sich als nicht zu weich und auch nicht zu hart, die Fahrwerksabstimmung erhält die Auszeichnung kommod.

Das ABS ist bei einer Notbremsung die Lebensversicherung

Langweilig wird es trotzdem nicht. Das liegt am Gesamtpaket, der Motor-Power, der Fahrdynamik und den Bremsleistungen. Optional gibt es für 600 Euro Aufpreis ein ABS und das sollte unbedingt mit geordert werden. Nicht weil Triumph ihrer Kundschaft nichts zutraut, ganz im Gegenteil. Die Bremsanlage ist eine Wucht. Gut dosierbar nehmen die beiden Vierkolben-Sättel die vorderen 310-Millimeter-Bremsscheiben in die Zange. Feinfühlig lässt sich das Vorderrad so stark verzögern, dass der Reifen ordentlich wimmert. Ein Tick mehr Druck jedoch und das Vorderrad blockiert. Geübte Fahrer lösen blitzschnell die Bremse, nur so lässt sich der unvermeidliche Abflug verhindern. In einer Notsituation können solche Spirenzchen allerdings lebenswichtigen Bremsweg kosten. Die Katastrophe ist programmiert.

Hat der Thunderbirdler dagegen ein ABS an Bord, kann er die Bremsleistung bis zum sicheren Stillstand voll ausnutzen. Um aber von vornherein jedoch jedes Missverständnis zu vermeiden, auch weiterhin bestimmt der Aktivist Zeitpunkt und Stärke der Bremsung. Das ABS verhindert lediglich das Blockieren des Rades. Klingt simpel, ist aber ein hochkomplex-technischer Vorgang. Vereinfacht ausgedrückt, Motorradfahrer ohne ABS-Bikes müssen beim blockierenden Vorderrad reflexartig die Bremse lösen. Bei einer Notbremsung mit ABS dagegen muss der Fahrer die Bremse halten. Klingt einfach, muss jedoch trainiert werden.

Übung macht den Meister

Für das Erproben des ABS ist es ratsam, sich einen geräumigen und leeren Parkplatz oder gleich einen Verkehrsübungsplatz zu suchen. Praktisch ist es, wenn man zu zweit ist, zur Kontrolle und falls doch etwas passiert. Sicher ist sicher. Je nach Routine werden dann zunächst aus 30, dann aus 50 und 70 km/h Vollbremsungen im ABS-Regelbereich bis zum Fahrzeugstillstand geübt. Das ist deswegen wichtig, um sich „geistig“ und in der „Motorik“ vom „Bremse lösen“ auf „Bremse halten“ umzustellen. Der neue Handlungsablauf muss in „Fleisch und Blut“ übergehen, nur so lässt sich in einer Notsituation das Potential des ABS voll ausschöpfen.

Die Thunderbird macht süchtig. Süchtig nach diesem Kribbeln im Bauch, es lässt sich nicht genug davon kriegen. Am schönsten ist es abseits von viel befahrenen Straßen. Quer durch die Natur, mit einem offenen Jethelm und der Nase im Wind. Motorrad fahren pur, ein Erlebnis, das mit kaum etwas anderem auf der Welt vergleichbar ist. Motorradcheftester Ernst „Klacks“ Leverkus, sagte einst: „Nur Fliegen ist schöner“. Dem gibt es nichts hinzu zu fügen.

Und dann sind da noch die Pausen. Irgendwo in einem Straßencafé. Die Thunderbird parkt selbstverständlich im Blickfeld. Einfach nur schön. Fast perfekt denkt man. Vielleicht noch ein Windschild, Packtaschen und Trittbretter. Gibt es im Zubehörprogramm, Triumph denkt wirklich auch an alles.

Text: ***Winni Scheibe***
http://www.winni-scheibe.com

Trief,trief – der Redaktör.

Motor

Typ	Flüssigkeitsgekühlter DOHC-Parallel-Twin, 270° Hubzapfenversatz
Hubraum	1.597 cm³
Bohrung/Hub	103,8 x 94,3 mm
Verdichtung	9.7:1
Einspritzung	Gemischaufbereitung Elektronische sequentielle Multipoint Saugrohreinspritzung mit progressiver Drosselklappenbetätigung
Kraftübertragung	
Primärantrieb	Zahnrad
Sekundärantrieb	Zahnriemen
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbad
Getriebe	6-Gang mit permanentem Eingriff, schrägverzahnt Motorölvolumen 4,2 Liter

Fahrwerk

Rahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen
Schwinge	Leichtmetall-Zweiarmschwinge
Vorderrad	5-Speichen-Leichtmetallguss, 19 x 3.5,
Hinterrad	5-Speichen-Leichtmetallguss, 17 x 6.0
Reifen vorn	120/70 R19 Metzeler Marathon ME880
Reifen hinten	200/50 R17 Metzeler Marathon ME880
Radaufhängung vorn	447 mm Showa-Telegabel, 120 mm Federweg
Radaufhängung hinten	Showa-Federbeine mit 5-fach verstellbarer Federbasis, 95 mm Federweg
Bremse vorn	2 x 310 mm schwimmende Bremsscheiben, Nissin 4-Kolben-Festsättell
Bremse hinten	310 mm Bremsscheibe, Brembo 2-Kolben-Schwimmsattel

ABS Optionales 2-Kanal ABS

Instrumente/Funktionen

Auf der Tankoberseite montierte Instrumente mit großem Tacho und integriertem Drehzahlmesser.
LCD-Anzeige für Gesamtkilometer, 2 Tripmaster, Kraftstoffstand, Restreichweite und Uhrzeit.
Fernbedienung der Funktionen am Lenkerschalter. Anzeige: Uhrzeit / Trip 1 / Trip 2 / Gesamtkilometer / Kraftstoffstand / Restreichweite
Warnleuchten Blinker / Fernlicht / Neutral / Motormanagement / Kraftstoffstandwarnleuchte / Öldruck
Alarmanlage / Wassertemperatur
Scheinwerfer 1 x H4 60/55W
Rücklicht LED-Rücklicht
Blinker Klarglas mit Rückstellautomatik

Abmessungen

Länge 2,340 mm
Breite Lenker 880 mm
Höhe 1,120 mm
Sitzhöhe 700 mm
Radstand 1,615 mm
Tankinhalt 22 Liter
Vertikale Bodenfreiheit 140 mm
Trockengewicht 308 kg
Leergewicht vollgetankt 339 kg

Motorleistung (an der Kurbelwelle nach 95/1/EC)
Max. Leistung 85 PS / 63 kW bei 4.850 U/min
Max. Drehmoment 146 Nm bei 2.750 U/min

Farboptionen:
Jet Black, Pacific Blue / Fusion White, Aluminium Silver / Jet Black

Preis: ab 13.740,- Euro

Trumpettreffen 2009

von Peter Nettler

Wir hatten mal unverbindlich überlegt, ob wir nach Holland zum Trumpettreffen fahren, aber wie so oft nix festgemacht. Aber am Frei-

tag haben wir uns noch mal kurzgeschlossen und festgestellt: was sein muss, muss sein! – Auch wenn weder die Wetteraussicht gut war, noch die freie Zeit so üppig, wie es sein sollte. Also abends noch die Moppeds gesattelt, Samstagvormittag noch ein wenig geschafft und dann ab.

Da das Treffen nordöstlich von Amsterdam stattfand, sind wir frevelhafter Weise Autobahn geschiggert. Stephans T300 macht das ja nix, ich aber habe ja immer ein schlechtes Gewissen, weiß ich doch, dass die Zicke dies gar nicht mag – andererseits ist sie ja auch das beste Mopped von Welt, anstellen gibt's nicht. Jedenfalls sind wir pannenfrei und auch so einigermaßen trocken angekommen. Die Ausfahrt war wohl gerade in vollem Gange, jedenfalls waren mehr Zelte als Leute da. Also schnell abgerödelt und Zelte aufgebaut. Dann mal den Platz begutachten: wieder mal ein Campingplatz. Sehr schön in einem kleinen Hafen gelegen, mit netter Gaststätte. Dann schon das erste bekannte Mopped: Penny ist da. Dann so nach und nach die altbekannten Gesichter der Holländischen Kollegen, unter an-

derem auch der Panther Jan mit seinem Einzylinder mit dem Panther-Parts-Trailer. Und wenn ich schon mal bei den Moppeds der Konkurrenz bin: ein sehr ausgefallenes Golden-Flash-Gespann mit Plungerfederung und als Gag eine (amerikanische?) Sirene, angetrieben wie ein Dynamo, fiel mir auch ins Auge. Als dann die Leute von der Ausfahrt zurückkamen, stellten wir fest, dass wir uns mitten im skandinawischen Lager eingenistet hatten – aber um ehrlich zu sein, waren die alten Wikinger für mich auch ein Grund hierher zu schraddeln – ich hatte sie ja bald ein ¾ Jahr nicht gesehen. Bald wurde es Abend und leider auch nass. Nach dem (Restaurant-) Buffet spielte eine Band auf. Allerdings habe ich wie so oft nicht lange durchgehalten und mich inne Heia gehauen.

Morgens ging dann das Gerücht

um, Panther Jan wäre abends noch schwimmen gewesen.

Ich muss ihn danach fragen, wenn ich ihn das nächste Mal treffe. Hart war es abends jedenfalls, die Reste haben wir nach dem Zeltabbau noch da gesehen, wo vorher ein Vorzelt war … Als ich aufstand, konnte ich Penny gerade noch „Tschö“ sagen, er war schon wieder im Aufbruch. Stephan und ich sind dann auch recht bald nach dem Frühstück aufgebrochen. Nach halber Strecke sah ich die schwärzeste Wolke meines bisher nicht gerade kurzen Lebens auf uns zukommen. Mit den ersten Tropfen konnten wir eine Autobahnausfahrt nehmen und uns direkt unter der Zubringerunterführung in Sicherheit bringen. Das Wasser stieg so schnell, dass wir schon dachten, wir würden noch nasse Füße bekommen. Aber wie so oft hatten wir Glück. Allerdings, es war diesmal wieder eine Situation, wo man als Exraucher der Verzweiflung näher kommt, da die Zeit nicht umgehen will. Nach einer Stunde war der Spuk dann vorbei und wir konnten unseren Heimweg fortsetzen.

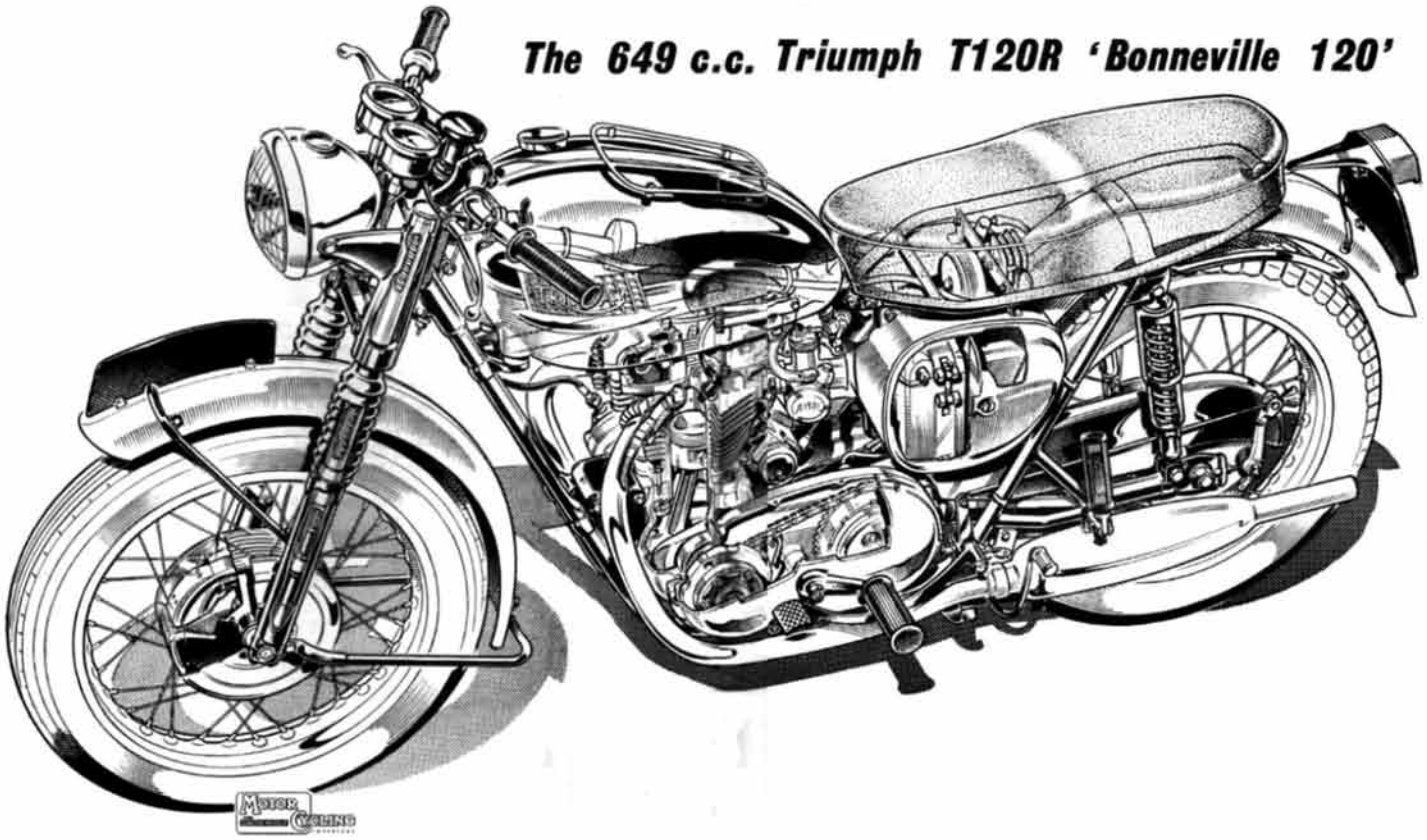
Schön war’s mal wieder – in diesem Fall vor allem das Wiedersehen mit den ganzen Kollegen. Allerdings ist natürlich das stundenlange Schraddeln auf dem alten Bock Balsam für die Seele.
Wenn so’n Wochenende dann auch noch pannenfrei ist – wat willste mehr?

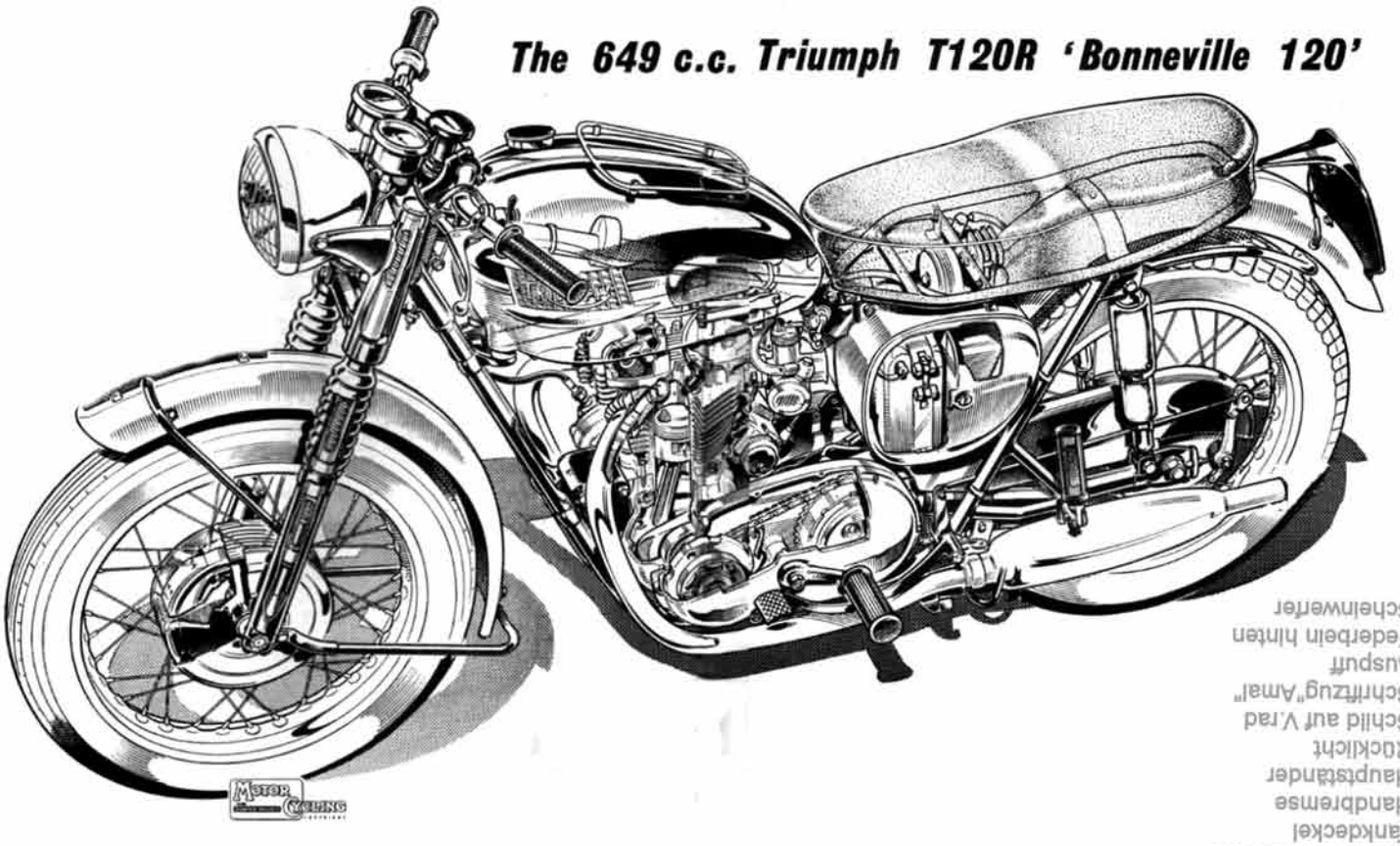
Keep the Spirit, Peter

Raum für Notizen der Mitglieder.

10 - Fehler - Suchbild

Bild aus: "Bonneville Gold Portfolio 1959-1983"





Speiche Vorderrad
Tankdeckel
Handbremse
Hauptständer
Rücklicht
Schild auf V.rad
Schriftzug"Amal"
Auspuff
Federbein hinten
Scheinwerfer

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

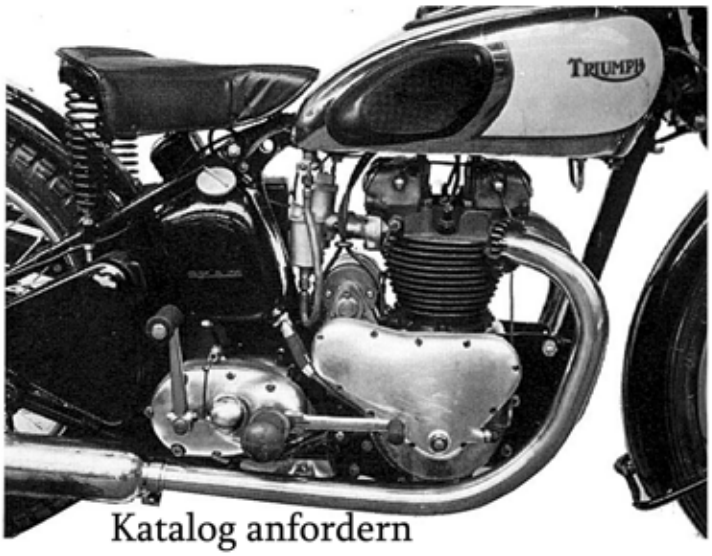
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

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 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

Anders reisen, aber mit Spass!