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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 42
April
Mai
Juni
2010

Mit Volldampf in den Frühling!

... und zur Jahreshauptversammlung

Original Testbericht 15. Juni 1957

- **Triumph Tiger Cub T20**
- **Boyer überprüfen**
- **Triumph Quatrant,** Meridens letzter Versuch

Just in by Michael Ochs

Neues für Altes von B.M.C.

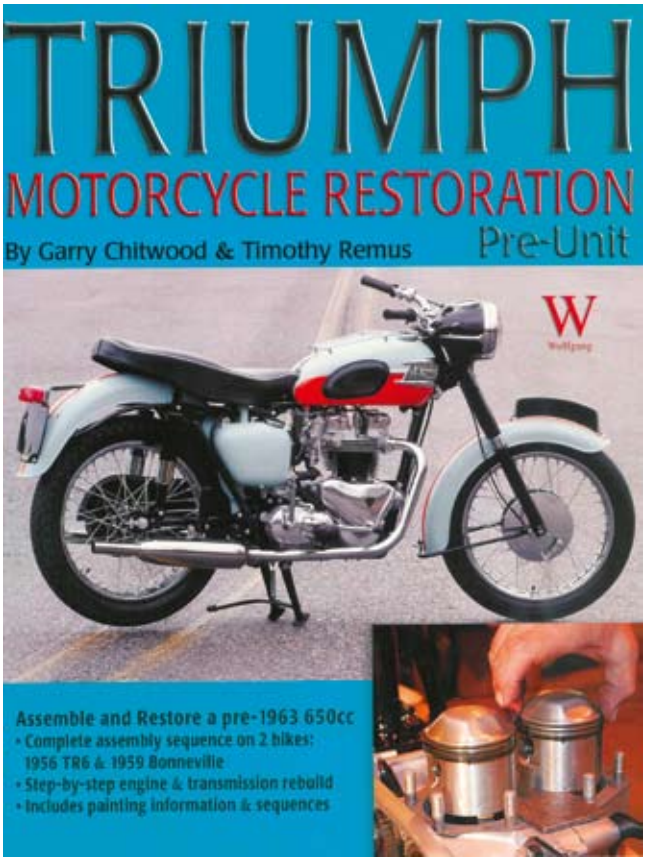
Viele von uns möchten lieber problemlos mit Ihren Pre Units durch die Gegend ballern, als sich um Einstellarbeiten zu kümmern und sich Gedanken um die alte Technik machen zu müssen. Während überholte gute Magnetzünder eigentlich ohne Probleme ihren Dienst verrichten (z.B. in George´s Thunderbird), gibt es auch welche, die einfach nicht auf Vordermann zu bringen sind. Kommt oben beschriebenes noch hinzu, liegt der Gedanke nahe, auf eine elektronische Zündung umzustellen. Natürlich gibt es diese schon von diversen Herstellern, unser Clubmitglied Achim Ertel (B.M.C.) hat jetzt aber auch einen Umrüstsatz im Programm. Abgebildet ist der Komplettkitt mit starrem Antriebsrad, den man benötigt, wenn zuvor ein Magnetzünder mit Fliehkraftversteller verbaut war. Das Zahnrad kann entfallen, wenn man zuvor mit Handverstellung gefahren ist. Der Komplettkitt (SP-0038) passt an allen Triumphs. Er umfasst neben der Zündung ein schickes Alugehäuse (Aufschrift „TRI-COR“), die Antriebswelle mit den Gebern, Kabel und 2 Zündspulen. Der Kitt kostet 359€. Ohne das Antriebsrad (SP-0037) liegt der Preis bei 276€ und passt, falls das Zahnrad vorhanden ist, an alle englischen Twins.

Öldruck

Bislang mussten wir uns auf unseren Ladies immer entscheiden, ob wir dem originalen Öldruckschalter vertrauen oder lieber den aktuellen Öldruck angezeigt bekommen möchten. Den von mir vor Jahren entwickelten Adapter zum Anschluss eines zusätzlichen Manometers habe ich jetzt weiterentwickelt und erst einmal in einer Kleinserie anfertigen lassen. Der Adapter wird an Stelle des Öldruckschalters in den Motor eingeschraubt, der Öldruckschalter selbst wird in den Adapter geschraubt. Der Abgriff des Öldruckes erfolgt radial in einem drehbaren Zwischenstück. Das Öl gelangt dann über einen weiteren, drehbaren Adapter über einen nur 4mm dicken schwarzen Kunststoffschlauch zum Manometer. Die Konstruktion hat sich bei mir über 10 Jahre bewährt und mich 2mal vor einem massiven Folgeschaden bewahrt. Für die Kleinserie wurde die alte Konstruktion überarbeitet und verkleinert. Die Kosten des Sets aus VA (ohne Manometer) lagen für die Kleinserie bei ca. 40€. Den Halter für das Manometer ist nicht enthalten und muss selbst gebaut werden, das Manometer gibt´s bei Achim. Leider ist der Adapter in montiertem Zustand etwas so lang, dass u.U. der Klemmschuh des Öldruckschalters leicht abgewinkelt werden muss, um nicht mit dem Krümmer zu kollidieren. Zumindest war es bei meiner OIF so. Bei anderen Motorrädern/Auspuffanlagen muss dies nicht der Fall sein. Um sicher sagen zu können, ob es passt oder nicht, muss vorher die zur Verfügung stehende Länge ermittelt werden. Der Adapter hat das gerade ¼“ NPT-Gewinde und passt somit zur Zeit nur auf späte 650er und frühe 750er. Die späteren haben ein konisches NPT-Gewinde, die frühen 650er BSCY. Wer sich an einer weiteren Kleinserie über unseren Club beteiligen möchte, kann sich gerne mit mir in Verbindung setzen (Michael, 06322/958688).

Es ist nicht alles Gold was glänzt

Das gilt auch für dieses Buch und zwar in doppeltem Sinn. Die beiden amerikanischen Autoren und Restauratoren Garry Chitwood & Timothy Remus haben in Zusammenarbeit mit der Fa. Baxter Cycle treffsicher ein optisch attraktives Buch erschaffen, welches leider inhaltlich bei weitem nicht das erfüllt, was der Titel verspricht. Im Prinzip ist es eine muntere Bildersammlung rund um die Restaurierung von 2 Pre Unit Maschinen. Dabei bleibt es allerdings. Der reichhaltige Text lässt so ziemlich alles offen, was man für eine professionelle Restaurierung benötigt: Maße, Tips, Quellen, Händler usw.. Auch mit einer gehörigen Portion Vorwissen ist es mit Hilfe des Buches nicht möglich auch nur annähernd eine umfangreiche Restauration zu beenden. Das größte „aha“ entwich mir allerdings, als ich in der Einleitung sinngemäß folgendes lesen konnte: „… wenn Sie eine Triumph regelmäßig fahren möchten, dann wenden Sie sich bitte an Mitch Klempf (nicht Kempf) von Klempf´s Cycle Parts. Mitch erläutert gerne, was zu tun ist, wenn das Motorrad nicht in der Garage oder dem Wohnzimmer herum stehen soll“. Wenn das mal nicht die schönen Maschinen in unserem jährlichen Kalender von Baxter Cycles entzaubert?! Und zudem jede noch so tolle Restauration eines Motorrades? Für alle, die das Buch trotzdem kaufen möchten: ISBN-13 978-1-929133-63-5, Kosten ca. 30 US$. Es gibt übrigens noch eines zum Thema Unit-Maschinen.



Der Sommer naht in großen Schritten ...

und meine TR6C steht immer noch fast so da, wie ich sie vor über 2 Monaten abgestellt habe. Gewaschen wurde sie natürlich, trocken gefahren! sowie kräftig innen und außen eingeölt. Schließlich soll das gute Stück ja keinen Rost über die kalte Jahreszeit in der zugigen Scheune ansetzen. Aber dabei blieb es auch leider.

Als ich sie vor 15 Jahren kaufte, ich meine gerade es sei gestern gewesen, befand sich meine Lady in einem bemitleidenswerten Zustand und es war ihr äußerlich nur auf den zweiten Blick anzusehen, dass sie eigentlich eine Trophy sein sollte. Bei der wenig später angesetzten Restauration fiel die Entscheidung aus heutiger Sicht zu schnell, eine Tiger daraus zu machen, als mir Achim sagte, die hoch gelegte Auspuffanlage gebe es gerade nicht. Über die letzten Jahre reifte daher der Entschluss, die Sache wieder rückgängig zu machen und sie so auszustatten, wie sie 1972 mal vom Band gelaufen ist: Chromschutzbleche, klappbare Fußrasten, 6“-Scheinwerfer und die obligatorische Auspuffanlage. Der kleine Ausrutscher im November war dann der Startschuss für den Umbau in diesem Winter. Das vordere Schutzbleche hatte ich mir schon in England besorgt und das hintere vor ein paar Jahren auf der Veterama, um es vor dem Verchromen wohlweislich exakt an die Verhältnisse meiner Lady anzupassen. Dreimal dürft ihr raten, welche Verchromung besser ist? Die Vorderlampe, die beim Kauf an der Maschine hing, wanderte schon vor 10Jahren in den Chromtopf und ich freute mich tierisch, diese zusammen mit in England besorgten Bügeln endlich wieder montieren zu dürfen. Nach kompletter Demontage der alten „R“-Lampe zwecks Umbau der Innereien in die neue „C“-Lampe musste ich leider feststellen, dass die Bohrungen in dem Gehäuse die falschen Durchmesser haben und an der falschen Stelle sitzen. Eine ausgiebige Internetrecherche ergab dann schließlich, dass es sich um die Lampe einer 1970er „C“ handelt, damals gab es noch keine Blinker, dafür aber einen zweiten Schalter. Mit der Auspuffanlage lief es nicht besser. Die in England von einem Belgier erworbenen Krümmer passten nicht (1965er) und der Versuch, hier in Deutschland eine ordentliche Auspuffanlage zu erwerben (prinzipiell gibt es die schon), führte bislang zu nichts. So ist der anvisierte Generalumbau erst einmal, auch wegen der Kälte in vollem Lauf stecken geblieben und es bleibt die Hoffnung, dass ich einen Teil der Arbeiten, den anstehenden Kupplungswechsel und die Inspektion im März bei etwas höheren Temperaturen beenden kann.

Ausreden zum kläglichen Fortschritt gibt es leider genug. Der Hauptgrund war leider die Kälte, aber wer schraubt schon gerne bei Minusgraden? Des weiteren hatten wir in unserem Haus zwischen den Jahren einen Wasserschaden, der bis heute noch nicht behoben ist. Und zu guter letzt ist am Sylvestermorgen eine Mauer auf mein Auto gefallen. Nein, sie ist mir auch nicht in den Weg gesprungen, wie mancher vielleicht meinen mag. Beruflich sieht es auch nicht rosig aus. Durfte ich im letzten Herbst noch Däumchen drehen, so kann ich mich jetzt (leider oder Gott sei dank) kaum noch vor Arbeit retten.

Ihr seht, dass es mir auch nicht anders geht als allen anderen. Und ich möchte Euch (und mir) hiermit Mut machen, dass unsere Ladies rechtzeitig zu besserem Wetter und salzfreien Strassen fertig werden. Der sich in der letzten Woche ankündigende Frühling hat sich wieder zurückgezogen und es ist zu erwarten, dass wir mind. noch 4 Wochen Zeit haben, die Ladies fit zu machen. Also ran ans Werkzeug, am 24. April ist Jahreshauptversammlung in der Nähe von Schotten. Und eine Woche vorher findet in Obernau bei Aschaffenburg eine fantastische Ausstellung rund um englische Motorräder statt, an der auch der TMOC beteiligt sein wird. Wer vorbei kommen möchte, kann sich gerne bei George melden (06105/951365). Sind das nicht Argumente genug?

Also ran!

Michael

Hallo Leute,

Triumph Bonneville Tridays-Edition ☺

Tridays Mastermind Uli Brée und LSL-Chef Jochen Schmitz-Linkweiler haben gemeinsam eine wunderschöne, auf 20 Exemplare limitierte TRIDAYS-EDITION entworfen. Es war relativ schnell klar, dass beide einen sehr ähnlichen Geschmack bei der Gestaltung ihrer Motorräder haben. Durch die in den letzten Jahren entstandene Freundschaft lag es irgendwann nahe, endlich eine Triumph nach gemeinsamen Vorstellungen umzubauen. Herausgekommen ist eine typische Uli Brée-Triumph und eine typische Jochen Schmitz-Linkweiler-Clubman. Eine grandiose Symbiose zweier Charakterköpfe. Ein moderner Cafe Racer, perfekt für die Anreise nicht nur von Krefeld (LSL) nach Newchurch Die in den klassischen Tridays-Farben gehaltene Maschine basiert auf der Triumph Bonneville mit Gussfelgen. Die Tridays sind bekanntermaßen das weltgrößte Triumphtreffen und feiern 2010 bereits ihr 5jähriges Bestehen. Da auch zeitgleich die Triumph-Hinckley-Ära ihr 20jähriges Jubiläum feiert, nahmen die Herren Brée & Schmitz-Linkweiler dies zum würdigen Anlass sich mit einer guten Flasche Rotwein (oder zwei) vor eine handelsübliche Bonneville zu setzen und sie in Gedanken in einen modernen Cafe Racer zu verwandeln. Entstanden ist ein unglaublich wendiges Gesamtpaket aus dezenter Farbgebung, dem klassischen Tridays-Logo, gepaart mit der bekannt ästhetischen und funktionalen LSL-Technik. Remus-Endtöpfe, YSS-Federbeine oder edle Details wie die Editionsnummer auf dem Motordeckel runden das anspruchsvolle Bild ab. Zusätzlich zum Erwerb der Maschine erhält jeder stolze Besitzer der Tridays-Edition ein Tridays-Package. Darin inkludiert sind 2 Übernachtungen, eines der neu entworfenen Shirts aus der Tridays-Collection, ein Tridays-Patch, kostenlose Teilnahme an den geführten Touren und sämtliche Eintrittsgelder. (Das Package ist innerhalb von drei Jahren einlösbar) Erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde die Tridays-Edition während der Motorradwelt Bodensee vom 29. 1. bis 31. 1. 2010 auf dem Triumphstand. In Folge wird das Motorrad auch noch auf den Motorradmessen in Leipzig, München, Dortmund und Berlin zu sehen sein.

Copyrights: http://www.tridays.com/

Inhalt dieser NEWS:

Äktschen-Foto 675	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
Maiausfahrt „Himmelfahrt-Tour“, Einladung	S. 6
Mitgliederprofil	S. 7
Camping	S. 8
WATOC News	S. 9
Einladung Jahreshauptversammlung des TMOC	S. 10
Test Triumph Tiger Cub 200 von 1957	S. 11–14
Veranstaltungen, Anzeigen	S. 14–17
Triumph Quadrant, Meriden’s	S. 19–21
Günstig durch Frankreich,/ Triumph News	S. 22
Termine	S. 23
Boyer überprüfen	S. 24–27
Back to the Roots	S. 28–29
Aus einer anderen Welt,/ Obernau-Info,/ rebus, Bilderrätsel	S. 30
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 31
neulich gesehen ... in Gaydon	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglied begrüßen wir:

1. Harald Pöhland in Öhringen mit seiner Triumph P, Bj. 1927

Viel Freude und Spass im Club.

Redaktions-schluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin. Das heißt für die News Nr. 43

am 25. 5. 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.

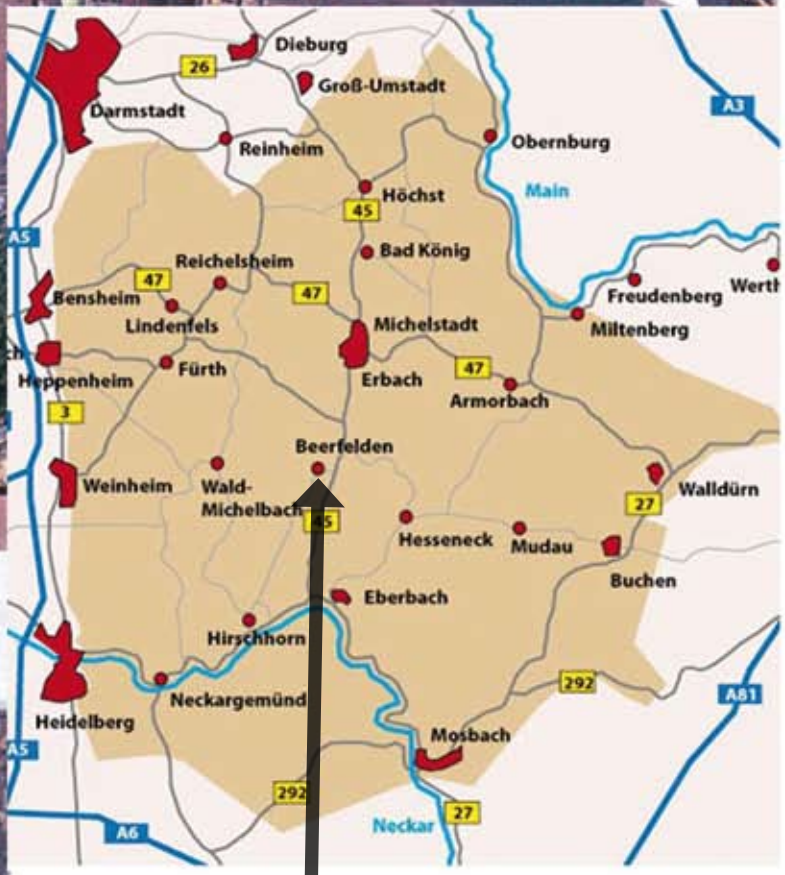
Nibelungen-Siegfried-Strasse

TMOC Germany

„Himmelfahrt-Tour“

13. bis 16. Mai 2010

Odenwald ...einfach sagenhaft!



Mittendrin!

3x ÜF für 75€

Bitte umgehend mit verbindlicher Reservation melden bei Michael Ochs oder Karlheinz Gehrig.

Mitgliederprofil

Klaus Küppers

Es ist an der Zeit dass ich den hart arbeitenden Redakteur mal wieder mit etwas zum Drucken erfreue. Da ich im Moment ehrlich gesagt außer einer überlaufenden Schwimmerkammer, an der TR 7, Gott sei Dank keine technischen Probleme, an der Triumph, habe welche einen Artikel in der News rechtfertigen würden bleibt eigentlich nur das Mitglieder Profil.
Einen schönen Touren Artikel wird es auch mal wieder geben, aber eben nicht im Januar.
Nun denn, also zu mir. Die Vorgeschichte der TMOC Gründung habe ich in der News 39, im Juli 2009 ja zur Genüge erzählt, also sollte der geneigte Leser der TMOC News ja eigentlich schon vieles über mich wissen. Wann habe ich den TMOC gegründet, wo und wieso …
bla bla bla. Es bleibt also wirklich nur noch das eher private und der Beruf.
Ich bin ein extrem gut aussehender (stimmt, d. Red. ☺), schüchterner, junger Vater von zwei Kindern, Max 9 und Lisa 6. Nein, im Ernst ich werde dieses Jahr wirklich erst

49, stehe sozusagen am Anfang des Lebens, oder so.
Triumph fahre ich seit ca 1995 als ich mich endlich traute eine dieser wunderschönen aber notorisch unzuverlässigen Ölschleudern zu kaufen. So war zumindest meine Befürchtung die durch eine, natürlich immer gut informierte und selbstverständlich extrem fachkundige, Fachpresse genährt wurde. Gemessen an so manchen TMOC Mitgliedern deren erstes Motorrad schon eine Triumph sein musste bin ich also eher ein Spätberufener oder Seiteneinsteiger. Aber bereut habe ich es nie. Auch habe ich meine Begeisterung für andere Motorradmarken nicht „weg anglophilisiert“ wow, dieses Buchstabengemenge könnte glatt das Unwort des Jahres 2010 werden. Aber Ihr wisst was ich meine und das ist die Hauptsache. In meiner Garage parken also ein MZ Gespann, die Yamaha XV 535 meiner Frau, mein allererstes Motorrad eine BMW R 100/7 Baujahr 1977 und die TR7 von 1973 einträglich nebeneinander. Wenn ich könnte wie ich wollte würden da auch eine der ersten 1000er Kawas
Oder eine Sportster oder mein unerfüllter Jugendtraum die Kreidler Florett stehen. Ihr seht, was die Motorräder angeht, stehe ich auf dem Standpunkt „andere Mütter haben auch schöne Töchter“.
Hauptsache ist mir der Spaß beim Motorrad-FAHREN, nicht das Schrauben. Fahren will ich.
Ich glaube die unter Euch, denen die Zeit auch zu fast allem zu knapp ist weil die Familie, der Beruf, das Häuschen, das Brennholz etc etc ihre Aufmerksamkeit und viel Zeit verbrauchen, werden verstehen das ich mich einfach nur auf das Motorrad setzen und losfahren will. Die Schrauberei kommt dann eher ungelegen und der Ehrgeiz unbedingt alles selbst repariert oder restauriert zu haben der wird auch geringer. Konzentration auf das wesentliche bedeutet daher bei mir meine knappe Zeit zum Fahren durch den schönen Odenwald oder auch mal in Urlaub gen Süden zu nutzen.
Beruflich läuft es zur Zeit eher suboptimal. Einige von Euch wissen ja dass ich beim US-Army-Fire-De-

partment Hanau beschäftigt war. Zwar habe ich die Schließung der US Garnison Hanau überstanden ohne arbeitslos zu werden, aber dafür pendele ich jetzt jeden Tag 120 Kilometer einfache Strecke zum US-Army-Fire-Department nach Kaiserslautern.
Das bedeutet 5.30 Uhr losfahren und um ca 18.00 Uhr wieder zu Hause sein. Das schlaucht.
Aber ich habe die Hoffnung eine Stelle in Wiesbaden zu bekommen, damit hätte sich meine Fahrtstrecke immerhin halbiert und dann kommt vielleicht auch wieder mehr Engagement für den TMOC in frage.
Ich hoffe Euch mit Euren alten Ladies zahlreich bei der Mai-Ausfahrt in meinem Hausrevier, dem Odenwald zu sehen.

Bis dann.

Euer Klaus Küppers

Camping!

von George von Döhren

Ihr kennt doch alle die Werbung, wo zwei entspannte Eltern plus zwei oder drei Kinder vom Kleinstwagen aussteigen, die (aufgeblasenen) Luftmatratzen drin bleiben und der Hund durch die Heckscheibe schaut? Da fragt der Junge: Papa, wieso fahren wir zu Hause einen so großen Wagen, wenn hier
Camping

Ihr kennt doch alle die Werbung, wo zwei entspannte Eltern plus zwei oder drei Kinder vom Kleinstwagen aussteigen, die (aufgeblasenen) Luftmatratzen drin bleiben und der Hund durch die Heckscheibe schaut? Da fragt der Junge:

Papa, wieso fahren wir zu Hause einen so großen Wagen, wenn hier in diesen alles reinpasst?
Nun, diese Frage hat viele Antworten, aber darum geht es hier nicht. Vielmehr ist es so, dass wir im Urlaub bereit sind, auf vieles zu verzichten und anderseits, werden viele Wahrheiten ans Licht gebracht. Die Meisterprüfung ist hier der Campingplatz.
Einfache Übungen sind hier nicht gefragt, das Reservieren der Liegestühle mit dem Handtuch kommt nicht zum Tragen, vielmehr geht es um die Entfaltung der eigenen Persönlichkeit. Der Büroangestellte aus Gelsenkirchen, der am Arbeitsplatz sich mit vorsichtigen Blicken in allen Richtungen auf die Toilette schleicht, läuft hier quer über den Platz, mit der halb aufgerollten Klorolle in der Hand und knallt die Toilettentür so zu, das nicht nur die unmittelbare Nachbarschaft mitkriegt, was er vorhat.

Die Dame, die samt Gatten in der Oberklassen-Limousine anfährt, radelt kurze Zeit später im klapprigen Damenrad vorbei, die noch nassen Haare umhüllt in einem langen Handtuch, der Bademantel unvorteilhaft getragen, so das man fast die Blinddarm OP Narbe ohne Mühe zu erkennen mag.
Bei unseren Nachbarn mit dem leckeren Rotwein und das unbequeme Brot (wie bekommt man eine Baguette in eine Brötchentüte, ohne das es das Gleichgewicht verliert und rausfällt? Jawohl, unterm Arm klemmen oder dem Hund zum Tragen geben) geht es trotzdem recht zivil zu. Dort ist (fast) alles erlaubt, und die Campingbewohner halten sich daran. Die Nächte sind erstaunlich ruhig (macht die frische Luft müde, oder ist es der Rotwein?), die Musik der anderen ist nicht lauter als unsere eigene, es wird in dezenter Entfernung gegrillt und man hat etwas Platz zum Atmen, solange man nicht in der Hauptsaison auf die Idee kommt, an den sonst nicht überfüllten Campingplatz zu fahren.
Gute Seiten gibt es zu dieser Art von Urlaub erstaunlicherweise auch. Wenn man zeitig aufsteht hat man mehrere fabelhafte Vorteile: Es ist noch nicht zu warm, die Toiletten und Duschen sind sauber und fast leer, im Laden, wo man Brot, Milch, Croissants und sonstiges zum Frühstücken holt, ist keine Schlange an der Kasse. Aber das allerbeste ist: Der Strand ist unverbraucht, die Wellen bügeln noch die letzen Meter Sand glatt und die aufsteigende Sonne wärmt einem leicht den Rücken.
Fehlt nur das Motorrad, aber nächstes Mal fahren wir vielleicht mit Hänger, und dann…

WATOC News

WATOC ist die World Association of Triumph Owners Clubs.
Ziel der Organisation ist es, die internationale Zusammenarbeit der verschiedenen Clubs zu koordinieren. Außerdem schreibt WATOC auch einen Wettbewerb aus, der die Mitglieder der einzelnen Clubs motivieren soll die internationalen Treffen anzufahren. Hier seht Ihr die Ergebnisse aus 2009. Gezählt wird immer der einfache Weg zum Treffen, oder von dort ab die Strecke zum nächsten Treffen. Welche Rallys zur Challenge gehören ist im Terminkalender gekennzeichnet.
Bei dieser Challenge sind auch Preise zu gewinnen. Der Sieger bekommt einen Pokal. Ab 2010 wird unter allen Teilnehmern eines Landes freier Eintritt für einTreffen in einem anderen Land verlost.
Dieses Jahr hat Andreas Pfennig (Penny) freien Eintritt bei der Brittania Rally in Schweden.
In dieser Ausgabe der News wird das Formular für 2010 beiliegen.

Name	Rider/Passenger	Club	Bike	Events	Kilometers
Erik Hundsdahl	Rider	TMCOC DK	Speed Triple 1994	10	5082
John Curtis	Rider	TOMCC UK	Daytona 675	8	5005
Sonia Young	Rider	TOMCC UK	Rocket III Trike	6	3768
John Young	Rider	TR3OC/TOMCC UK	Daytona 955	4	3476
Nel V/D Broek	Rider	TOCN	Street Triple	6	3428
Kees Stappershoef	Rider	TOCN	Bonneville T100	6	3428
Andreas Pfennig	Rider	TMOC D	Speedmaster	4	3016
Adam Palmer	Rider	TOMCC NZ		8	2780
Albert Heemstra	Rider	TOCN	Sprint	6	2669
Garry Parkins	Rider	TOMCC UK	Rocket III/Sprint	4	2477
Birthe Munk	Rider	TMCOC DK	Bonneville T100	7	2431
Palle Munk	Rider	TMCOC DK	Bonneville T140/Sprint	7	2431
Mats Nilsson	Rider	TOMCC S	Bonneville T100	5	2370
Pauline McKie	Rider	TOMCC UK	Street Triple 2008	6	2283
Jim McKie	Rider	TOMCC UK	Speed Triple 2003	6	2283
John Witherington	Rider	TOMCC NZ		3	2077
Mona K Nielsen	Rider	TMCOC DK	Thunderbird 1998	5	2027
Poul Anker Nielsen	Rider	TMCOC DK	Norton Commando 1974	5	2027
Dan Christoffersen	Rider	TMCOC DK	Bonneville T140 1981	8	2027
Ken Spall	Rider	TOMCC NZ		4	1892
Phil Loom	Rider	TOMCC UK	Bonneville 2001	5	1853
David Butler	Rider	TOMCC UK	Bonneville T100	5	1821
Will Tolson	Rider	Triton Club F	Bonneville T140 1975	3	1810
Harjo Finke	Rider	TOCN	Daytona 1999	3	1700
Gerjan Finke	Rider	TOCN	Trident 1997	3	1700
Klaus Berthelsen	Rider	TMCOC DK	Sprint 2008	5	1505
Lars Johanson	Rider	TOMCC S	Trophy 900	3	1475
Hans Peter Nielsen	Rider	TMCOC DK	Rocket III	6	1400
Peter Nettler	Rider	TMOC D	Bonneville T140V	3	1399
Erik Sandberg	Rider	TMCOC DK	Tiger 750 1973	4	1350
Manfred Gross	Rider	TMOC D	Trophy 1200	2	1326
Kjeld Nielsen	Rider	TMCOC DK	Sprint 2009	4	1260
Philippe Colombo	Rider	Triton Club F	Bonneville T120 1973	2	1210
Kenth Olaf Sjölin	Rider	TOMCC S	Speed Triple 2001	4	1079
André Chardin	Rider	Triton Club F	Triton 1955	2	1030
Jean Claude Temporelli	Rider	Triton Club F	Triton T110	2	1030
Philippe Alleton	Rider	Triton Club F	Bonneville T140 1978	2	1020
Palle Sørensen	Rider	TMCOC DK	Speed Triple/Tr6 1969	3	896

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2010

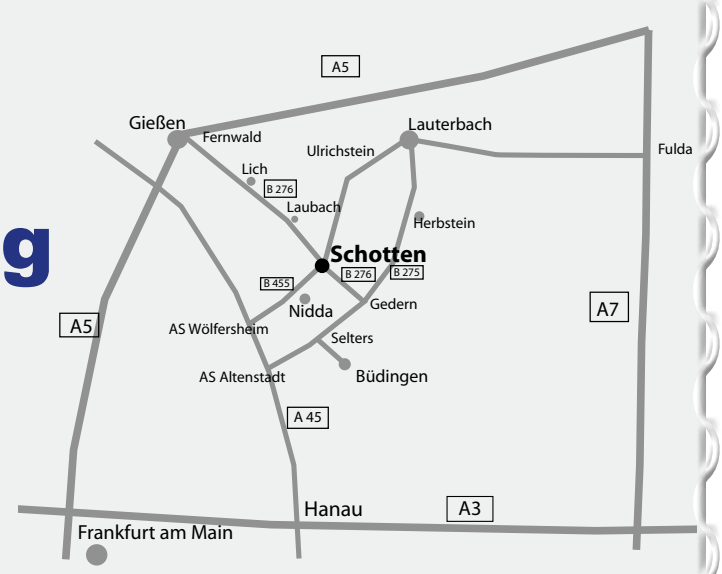
24. 4. 2010
um 18.00 Uhr

in der

Pension Schottenring

gemütlich und modern

Vogelsbergstrasse 84
63679 Schotten
Telefon: 0 60 44/701
Telefax: 0 60 44/981 01 66
E-Mail: info@fspfeiffer.de
Internet: www.fspfeiffer.de



Sie übernachten in hochwertig eingerichteten Einzel- oder Doppelzimmern. Alle Zimmer sind mit Bad und WC ausgestattet. Außerdem gibt es in jedem Zimmer einen Fernseher mit Kabelanschluss und Telefon.

Die Jahreshauptversammlung findet diesmal in der legendären Pension Schottenring statt. Es gibt diesmal keine Wahlen, aber interessante Themen rund um unser Hobby. Die Übernachtungen könnt Ihr direkt bei Peter Nettler buchen, Tel.: 0 22 05/82 149.
Der Preis für eine Übernachtung mit Frühstück beträgt 25€.

Wie in jedem Jahr stellt die JHV den Auftakt für eine Reihe von TMOC-Veranstaltungen dar. Auch wenn dieses Jahr der offizielle Teil recht mager ausfällt, Anträge zur Abstimmung liegen ebenfalls keine vor, verspricht der inoffizielle Teil um so interessanter zu werden. Die Ideen rund um unseren Sinsheim-Auftritt wurden auf der letzten JHV erst nach ein paar Gläschen Bier geboren! Es sind daher alle und vor allem unsere neuen Mitglieder herzlich eingeladen, um in geselliger Runde zum Saisonauftakt einen schönen Abend unter Gleichgesinnten zu verbringen.

Euer Vorstand

Das MOTORRAD

Original Testbericht 15. Juni 1957

testete

TRIUMPH TIGER CUB T 20

200 ccm

Beim Betrachten der kleinen Triumph-Tiger-Cub ist die Überlegung wichtig, aus welcher Atmosphäre heraus ein Motorrad entsteht. Die kleinen, flinken Bienen aus Italien zeigen zum Beispiel deutlich die Vorliebe der Italiener für den schnellen Straßenrennsport; wer im sonnigen Süden ein Motorrad baut, das nicht schon schnell *aussieht* — ob es wirklich schnell *ist*, das ist dann eine zweite Sache —, wird es nie verkaufen können. Der deutsche Hang zum Soliden prägt auch stark unsere Maschinen, und „schnelles Aussehen" scheint fast verpönt. An den großen englischen Brocken hängt Tradition, die man dem Äußeren der Tiger-Cub auch ansieht. Wenn man aber einmal einige Kilometer mit ihr gefahren ist, merkt man, daß die Tradition sich nur im Äußeren niedergeschlagen hat und daß dies für englische Augen winzige Maschinchen aus einer anderen Atmosphäre stammt.

Wie bei uns Tennis gespielt, gesegelt oder Motorboot gefahren wird, wie man bei uns am Sonntag mit dem Rennrad um den großen Preis des Bürgerparkes strampelt oder um die Wette rudert, so fährt man drüben mit einem Motorrad im Gelände herum und hat seinen Spaß daran, *nach Stilbewertung* den besten Fahrer festzustellen. Man betreibt *den* Trial-Sport! Keine todernste Angelegenheit, sondern eine fröhliche Sache, die jeder mitmachen kann, der ein Motorrad hat und sich keinen teuren Spezialsport wie Moto Cross oder Straßenrennen leisten will.

Viele Motorradfabriken bauen in England für diesen weit verbreiteten fröhlichen Sport kleinere Spezialmaschinen, die zwar keine höhere Motorleistung haben (bringt beim Trial nichts), dem Kunden aber die Arbeit des Herrichtens einer Trialmaschine aus irgendeinem Tourenmodell abnehmen. Er kann sein Sportinstrument also fertig im Laden kaufen, wie man bei uns einen Tennisschläger, ein Paddelboot oder ein Zelt im Sportgeschäft kauft. Es gibt da einen ganzen Haufen Konfektionäre, die ihre Maschinen mit Villiers-Motoren ausrüsten, während einige bekannte Fabriken wie BSA, Royal-Enfield und eben jetzt Triumph diese Modelle mit eigenen Motoren bauen. Selbstverständlich bauen diese Fabriken auch Trial-Maschinen mit größerem Hubraum, das Schwergewicht liegt aber doch bei den wenigen ccm, denn nicht jeder Motorradsport-Begeisterte kann sich eine 350 ccm Spezial-Maschine neben seinem Geschäftswagen halten. Als Spielzeug wird man sich also drüben eher eine 150- oder 200-ccm-Maschine für Trial hinstellen.

1952 brachte Triumph die 150-ccm-„Terrier" auf den Markt, die später mit einem 200-ccm-Motor als „Tiger Cub" gebaut wurde und nach und nach die heutige Form erhielt. Sitzposition, Gewicht, Federung, Motorleistung wurden nach den Voraussetzungen des Trial-Fahrens ausgelegt, denn man wollte neben dieser als Tourenausgabe gedachten Maschine ohne wesentlichen besonderen Aufwand selbstverständlich das Geschäft einer kleinen Trial-Maschine nicht versäumen. Das ging ohne weiteres, denn für die Trialausgabe brauchte man nur größere Räder und eine andere Übersetzung, und von den Blechteilen war nur ein etwas abgemagerter Kotflügel für das Vorderrad der Geländemaschine nötig.

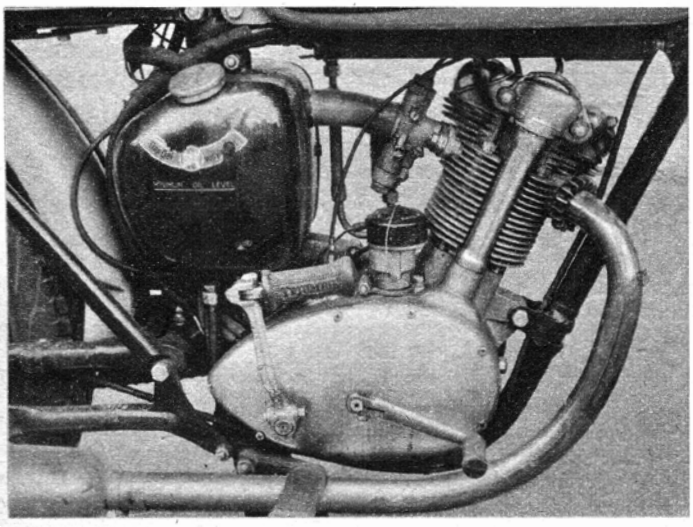
So kam die Tiger Cub sozusagen als Ableger aus dem englischen Motorrad-Breitensport, beinahe hätte man sagen können als „lohnendes Nebenprodukt". Da sie leicht, handlich, wendig und flink war, wurde sie sehr bald in den großen Städten und deren dichten Verkehr so eine Art beliebter Expreßboten-Untersatz und eroberte sich sehr schnell ihren heutigen Freundeskreis. Auf Fahrkomfort für 400-km-Reisen achtete man dabei nicht, dafür war sie eben nicht gedacht und als ich vor Jahresfrist einmal eine Maschine mit der damaligen ungedämpften Parallel-Hinterradfederung (Federung = 0,???) durch die Stadt fuhr, war ich zwar sehr beeindruckt vom Tempo und von der Wendigkeit des kleinen Wiesels, aber ebenso entsetzt von der Hopserei über Straßenbahnschienen und über schlechtes Pflaster. Ich hatte das Gefühl, daß man damit bei unseren Maßstäben nicht groß etwas werden würde. In England herrschen da eben andere Verhältnisse, ein richtiges ernst zu nehmendes Motorrad fängt erst bei 350 ccm an, was drunter ist, rangiert als Spielzeug, das man bereits bei der Konstruktion nicht ganz für voll nimmt. Die Tiger Cub schien mir zu der Zeit ein größeres Moped zum Briefmarken- und Brötchenholen zu sein, dessen Sinn eben nicht im Fahrkomfort lag.

Nun aber nach der letzten Londoner Ausstellung kam die Tiger Cub mit einer *echten* Hinterradfederung verbessert zum Vorschein, denn es hatte sich herausgestellt, daß man mit dem Maschinchen in anderen Ländern Geschäfte machen konnte, wenn man sich deren Maßstab anpassen würde.

Ich bin überzeugt, daß die Maschine nicht geändert worden wäre, wenn man sein Augenmerk nur auf den Inlandsmarkt gerichtet hätte. Denn ich habe in keiner englischen Fachzeitschrift jemals eine ernsthafte Kritik gelesen und es schien so, als seien die englischen Käufer mit ihrem Untersatz vollauf zufrieden. Geradezu grotesk, im Jahre 1955 ein Motorrad mit ungedämpfter Federung. Als ich einmal am Nürburgring einen Engländer darauf ansprach, meinte der lachend: „Was wollen Sie denn eigentlich von so einem kleinen Ding verlangen? Läuft es nicht? Damit kann man doch von Essex bis zum Nürburgring fahren, wollen Sie noch mehr? Das ist doch gut so. Bei 200 ccm!"

Nun, es kommt wohl drauf an, was man mit dem Wort „fahren" eigentlich meint. Hier in Deutschland jedenfalls muß eine 200-ccm-Maschine ein vollwertiges Motorrad sein, mit dem man bequem fahren kann. D. h. mindestens 12 PS, 400 km ermüdungsfreie Sitzmöglichkeit mit entsprechender Federung, einwandfreie Straßenlage, beste Bremsen und natürlich ausreichende Beschleunigung. Das ausgesprochene Spielzeug im Sinne der Tiger Cub geht bei uns nur bis 100 ccm. Und dies Spielzeug ist bei uns dem vollwertigen Motorrad zum *mindesten* an möglicher Fahrsicherheit ebenbürtig. Wenn Triumph die Tiger Cub nach Deutschland importieren und damit erfolgreich auf dem Markt sein wollte, war es dringend nötig, die Federung in erster Linie zu verbessern. Mit der Motorleistung von nur 10 PS bei 6000 U/min würde man noch bei dem geringen Leergewicht der Maschine (98 kg) hinkommen.

So holte ich eines Tages die verbesserte Maschine mit gedämpfter Hinterradfederung in Köln ab und begab mich gleich auf eine Langstreckenreise quer durch ohne Autobahn bis Stuttgart. Sie war nicht mehr wiederzuerkennen. Denn jetzt federte es wirklich, und in welligen Kurven gab es keine Schrecksekunden mehr. Die Beschleunigung war gut, die Bremsen zogen und nach 420 Kilometern



Als dieser Motor 1952 in England erschien – damals als 150-ccm-Aggregat für die „Terrier" – war das nicht nur als Viertakter, sondern auch als Motor-Getriebe-Block für England eine Sensation. Das Türmchen hinter dem Zylinder beherbergt Zündverstellung, Unterbrecher und Kondensator.

stieg ich nicht gerädert und nicht gevierteilt in Stuttgart ab. Man konnte also fahren, d. h. sich ohne Angst durch die Lande bewegen. Es war eine diskutable Maschine geworden.

Wenn sie nun bei uns gewisse Chancen hat, dann ist das mit einigen Eigenschaften verbunden, die bei deutschen Maschinen dieser Klasse fehlen: Die Tiger Cub ist das gegebene Motorrad zum Trial-Fahren, denn zur äußerst einfachen Möglichkeit der Übersetzungsänderung bringt sie auch alle weiteren Voraussetzungen von Haus aus mit. Es ist die Maschine, mit der man alltags zum Brötchenverdienen fährt, der man am Sonnabendnachmittag den anderen Zahnkranz verpaßt und dann am Sonntag damit seinen Spaß hat. Da ja anzunehmen ist, daß sich diese Motorsportart über kurz oder lang auch bei uns mehr verbreiten wird und daß unsere Industrie natürlich in dieser Art kein ähnliches Modell herstellen wird, bleibt die Tiger Cub interessant genug, ihr einen Test zu gönnen, auch wenn ich ihr den Nürburgring nicht zugemutet habe, weil ich mehr in Wald und Heide herumkutschierte und sie das Brötchenhol-Motorrad in der Testzeit war.

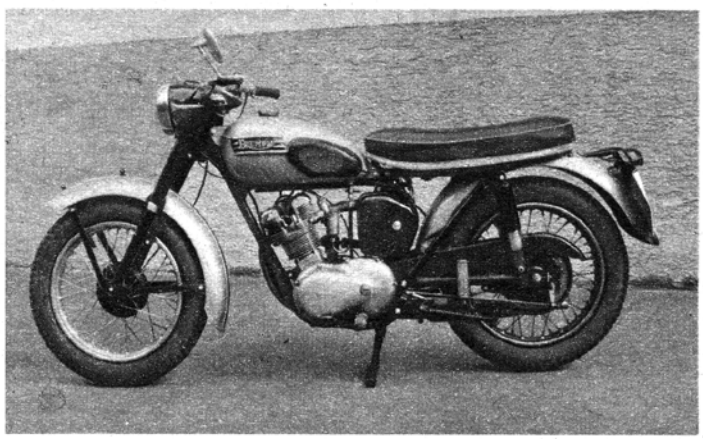
Schon beim Sitzen merkt man, daß an engen Kontakt zwischen Fahrer und Maschine gedacht worden ist. Die Knie liegen *tiefer* als sonst bei Motorrädern üblich, sie sind *nicht* scharf abgewinkelt, so daß die Füße auf den Rasten beinahe waagerecht aufgesetzt werden können. Die Rasten liegen noch drei Zentimeter *vor* der lotrechten Linie, die vom vorderen Ende der Sitzbank nach unten zeigt. Die Hände liegen auf dem 64 Zentimeter breiten Lenker wie auf der Schreibtischplatte. Fährt man ohne Sozius, rutscht man unwillkürlich noch einige Zentimeter nach hinten, wobei die Knie genau in dem sehr schmalen Stück zwischen Tank und Sitzbank zu liegen kommen.

Will man sich bis zum Stehen in den Fußrasten aufrichten, wobei die Knie in dem schmalsten Stück der Maschine liegen bleiben sollen, braucht man sich nur mit den Kniekehlen an der Spitze der Sitzbank abzustützen. Ohne besonderen Ruck oder ungewöhnliche Anstrengung kann man so im Gelände blitzschnell in den Fußrasten stehen. Beim Fahren auf längeren Reisen über Landstraße oder Autobahn ist die Sitzhaltung äußerst bequem, man sitzt eben nicht verkrampft, sondern völlig gelöst auf der *breiten* Bank. Das vermutet man beim ersten Anblick der Maschine nicht, eher denkt man an angezogene Knie krummen Rücken und zu erwartende Kreuzschmerzen.

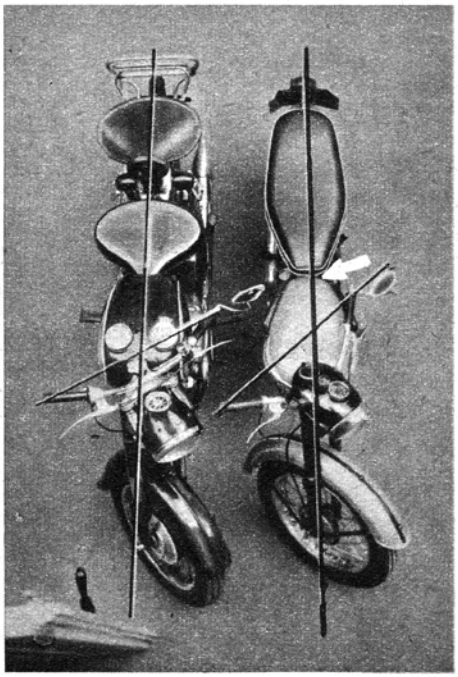
Steht man nun einmal an irgendeinem schweren Geländestück in den Fußrasten, dann legt man den Oberkörper ein ganz klein wenig nach vorn, wobei die Arme senkrecht zum Lenker herunterhängen. Auch das ist keineswegs eine verkrampfte Haltung und es ist ein Spaß, die Maschine mit den Knien in senkrechter Lage zu halten, während man mit dem oberen Teil des Körpers das Gewicht nach der Seite zu ausgleicht. Kinderspiel; wer sich beim Geländefahren noch nicht an das Stehen in den Fußrasten gewöhnt hat, dem wird es hier bei der Tiger Cub äußerst schmackhaft serviert. Diese Anordnung der Sitzposition habe ich besonders noch an der 350-ccm-Royal-Enfield kennengelernt und traf sie — bei der Geländemax wieder, die Werner Haas sich zurechtgemacht hatte und die heute Eberhard Graf aus Öhringen fährt. Eigenartig ist beim Fahren auf der Landstraße der Eindruck, den die vorhandenen Maße vermitteln, denn sie passen eher zu einem großen Brocken als zu einem Motorrad mit einem fahrfertigen Gewicht von 110 kg und einer Sitzhöhe von 72 cm (die großen Triumphs haben 78 cm, die BMW-R-26 77 cm Sitzhöhe).

Die Tiger Cub hat einen ungewöhnlich großen Lenkereinschlag, den man normalerweise bei einer Straßenmaschine nicht findet, weil er nicht benötigt wird. Im Geländewettbewerb, bei dem die Ausscheidung nach Fahrstilbewertung erfolgt — also beim Trial —, ist jedoch ein großer Lenkereinschlag buchstäblich Gold wert, weil man ihn bei langsamstem Tempo auf zerklüftetem Untergrund unbedingt zum Ausbalancieren der Maschine nötig hat. Das sind die Augenblicke, in denen es entweder langsam fahren, balancieren und null Strafpunkte oder aber gleich ein stehendes Vorderrad, fußeln und damit fünf Strafpunkte gibt. So ist zum Beispiel dies eine der ersten Verbesserungen, die ein Fahrer in den Trial-Ländern an seiner Tourenmaschine vornimmt, wenn er beabsichtigt, sich an diesem Sport mit seiner Alltagsmaschine zu beteiligen.

Außerdem braucht man die Maschine nicht noch besonders einer Abmagerungskur zu unterziehen bei ihrem Leergewicht von 98 kg und dem fahrfertigen Gewicht von 110 kg. Ein Außenzug-Gasdrehgriff mit ganz kurzem Weg, Ganganzeiger im Scheinwerfer und die dicht an das Motorgehäuse gerückten Fußhebel sind weitere Voraussetzungen für Trialfahren. Daß das Getriebe wie bei allen englischen Maschinen nur einen ganz kurzen Schaltweg hat und wie üblich butterweich und genau geht, ist natürlich noch ein Vorteil. Ebenso die leicht gehende Kupplung und die richtig verlegten und damit wenig Widerstand bei der Bedienung der Hebel bietenden Seilzüge. Das Straßen- oder Tourenmodell hat am Getriebe ein Ritzel mit 17 Zähnen und einen Zahnkranz am Hinterrad von 54 Zähnen. (Maschinenritzel 18 Zähne, Kupplungs-Zahnkranz 36 Zähne.) Mit dieser Übersetzung geht das kleine und vor allem leichte Ding unter einem 70-kg-Fahrer ehrliche 95 km/h. (Bereifung 3.25—16.) Wenn man sich lang macht, klettert die Tachonadel sogar bis über 100 km/h und falls man Geduld walten läßt, kann man sogar bis auf 105 kommen. Bei 95 km/h überdreht der Motor noch keineswegs, es sind da gerade die zulässigen 6000 U/min erreicht, bei 105 km/h sind es erst 6500 U/min. So kommt man drauf, daß ein noch größeres Übersetzungsverhältnis eigentlich nichts schaden könnte. Das Getrieberitzel ist zwar aus-

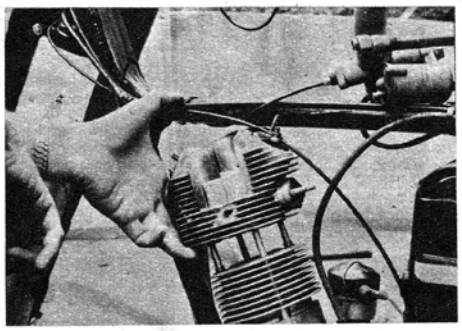


Von der linken Seite sieht die T 20 gar nicht zu zerklüftet aus wie ansonsten eine englische Maschine. Sogar eine Art beruhigte Luft gibt es. Batterie und Werkzeug sitzen im linken Kasten.

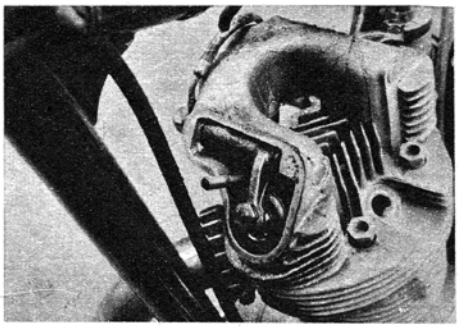


Die Maschine besitzt alle Voraussetzungen, um ohne großen Bastelaufwand damit Trial fahren zu können. Dies ist der mögliche Lenkungseinschlag im Vergleich zur Puch SGS. Der Pfeil deutet auf die Stelle, die engsten Knieschluß erlaubt.

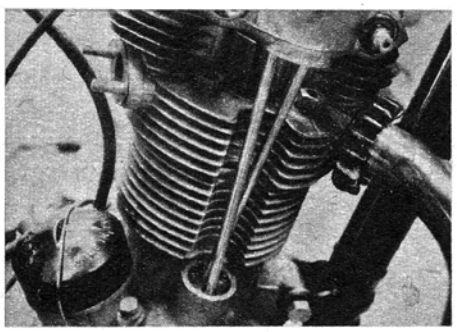
Bis dahin und nicht weiter. Es handelt sich nur um ein paar Gewindegänge der Stehbolzen. Man muß also den Motor ausbauen, wenn man einmal am Zylinderkopf etwas zu tun hat.



Die Kipphebel sind extrem breit gelagert. An der Seite sieht man die Ölleitung, die zu den Kipphebelwellen führt. Über dem Verbrennungsraum befinden sich noch besondere Kühlrippen.



Beim Aufsetzen des Zylinderkopfes müssen die Stoßstangen in ihrer Schutzhülse richtig montiert werden. Hier ohne Hülse: Die linke Stange für den vorderen, die rechte für den hinteren Kipphebel.



tauschbar, dazu muß man aber die Kupplung abziehen, das Gehäuse öffnen und einen Mordszirkus veranstalten. Dagegen ist der Zahnkranz auf dem Hinterrad weitaus leichter auszuwechseln. Wenn man nun radikal 58 Zähne nimmt — wozu dann allerdings auch die Verlängerung der Kette um ein oder zwei Glieder gehört (im Handbuch genau beschrieben) — kann man die Übersetzung so ändern, daß ein Zweizentnermann mit dem Ding noch ohne Schwierigkeit seine 90 km/h erreicht. Was aber weitaus interessanter ist: Man erhält damit für den ersten und zweiten Gang natürlich auch ein anderes Verhältnis, das gerade in diesen Gängen beim Trialfahren wichtig ist. Mit der normalen 54er-Übersetzung bei einem Gesamtgewicht von 180 kg (110-kg-Maschine + 70 kg Fahrer) würde man den 45%igen Steilhang bei Mulfingen auf der Schweren Schwäbischen Geländefahrt (bei trockenem Untergrund natürlich) gerade noch schaffen, wenn man die Drehzahl nicht zu sehr absinken läßt. Mit dem 58er-Zahnkranz hätte man hier noch einige Reserven, während man allerdings mit dem Raufschalten noch so weit warten müßte, bis die Steigung etwas weiter oben an diesem Hang um mindestens 15% nachlassen würde.

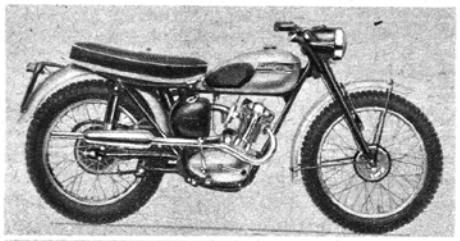
Bei beiden Typen, der T 20-Tourenmaschine mit serienmäßiger 16 Zoll-Bereifung und bei einer T 20 C, der Trialausgabe, die wegen besserer Führung vorn ein 19 Zoll Rad und hinten für breitere Reifenauflage (im Trial nur noch mit 0,6 atü gefahren!) ein 18er Rad hat, sind jeweils durch Wechseln des Getrieberitzels und vor allem durch das leichte Austauschen der Zahnkränze sehr viele Übersetzungsmöglichkeiten vorhanden. Wieviele Zahnkränze es dafür im Laden zu kaufen gibt, war leider nicht feststellbar, es gibt jedoch, was ich in Belgien feststellte, Trial-Enthusiasten, die für ihre T 20 bis fünf Zahnkränze liegen hatten. In Brüssel beim X. Trial Lamborelle sah ich auf einer Tiger Cub einen Zahnkranz mit nachgezählten 64 Zähnen. Wenn dieser Mann ein 16er Getrieberitzel zu seinem 18 Zoll Hinterrad hatte, könnte der mit dieser Übersetzung glatt an einer „Wand" von 50% Steigung hochfahren. Seine Maschine wird aber nicht mehr schneller als 85 km/h gegangen sein. Gerade für die Tiger Cub ergibt sich da folgende günstige Lage: Man schafft sich für den Geländesport einen Zahnkranz mit entsprechend mehr Zähnen und eine längere Kette an. Wochentags flitzt man mit dem Schlitten hinter seinen Brötchen her, Sonnabend Nachmittag nimmt man sich die halbe Stunde, um schnell Zahnkranz und Kette auszuwechseln, Sonntag Morgen kann es dann aus Spaß an der Freud' losgehen, zum Auswechseln der Übersetzung ist dann auch noch Zeit. Maschin-kaputt kommt beim Trial weitaus weniger vor als bei den bei uns üblichen Geländewettbewerben, so daß also Montag Morgen der Untersatz wieder zum Ernst des Lebens fertig sein kann. Das wäre also ideal, wunderschön, einfach *die* Lösung zur Verbreitung des Motorradsportes, es wäre die gegebene Maschine dafür — wenn — ja, wenn der Trialsport jetzt bei uns angekurbelt würde. Diese Bemerkung paßt nicht in einen Test? — Augenblick, in *diesen* Test *gehört* sie hinein! (Wobei ich eigentlich daran denke, welche Möglichkeiten dann für die deutsche Industrie plötzlich auftauchen — à la T 20, Tiger Cub!)

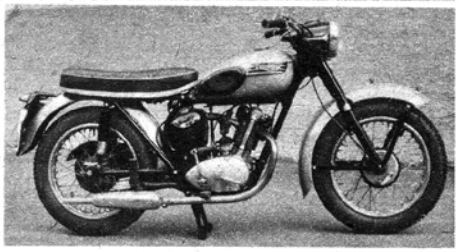
In England ist die Tiger Cub die einzige Maschine dieser Klasse mit einem Viertaktmotor. Der Zylinderkopf ist aus Leichtmetall, in dessen Wände die Wellen für die Kipphebel eingelassen sind. Über dem Verbrennungsraum, der von der Ventilkapselung nicht eingeschlossen wird, befinden sich noch ausreichende Kühlrippen. Die Kipphebel werden durch Stoßstangen bewegt. Eine direkte Ölleitung bringt zur ausreichenden Schmierung des Ventilmechanismus das Öl von außen in die hohlen Kipphebelwellen. Der Motor ist bis zur Höchstdrehzahl ganz ruhig, er vibriert kaum und die Ventile sind nicht laut. Über 6000 U/min zeigt sich ein wenig Sekt im Lenkerende und schließlich beginnen im dritten Gang bei etwa 85 km/h die Ventile urplötzlich ein kurzes böses Schnarren. Das ist Warnsignal! Hier fehlt mir nun eine Probe aufs Exempel auf dem Nürburgring. Bei den 2000 zurückgelegten Testkilometern, die auf der Straße wirklich nicht mit Bummelei zusammengekommen sind, machte sie das Überdrehen beim Überholen oder beim Hinunterfahren langer Autobahngefälle bis heute klaglos mit. Anfangs stellte ich das Ventilspiel auf 0,08 ein, beim Nachprüfen nach den ersten 1000 km hatte es sich kaum verändert. Die vorliegende Leistungskurve des Motors beginnt mit 5 PS bei 3000 U/min, man konnte aber im vierten Gang bei 40 km/h = ca. 2000 U/min das Gas voll aufreißen, ohne daß da beim Beschleunigen ein Loch auftauchte und der Motor zu rucken anfing. Weiter runter ging es aber nicht.

Eine knifflige Sache ist das Abnehmen und das Aufsetzen des Zylinderkopfes. Der Tank hat einen flachen Boden, das obere Rahmenrohr ist ziemlich weit heruntergezogen und die Stehbolzen für Zylinder und Zylinderkopf sind um wenige Gewindegänge zu lang, so daß man den Motor zum Abnehmen des Zylinderkopfes zunächst ausbauen muß, weil dieser vor dem Freiwerden von den Stehbolzen am Rahmen anstößt. Beim Aufsetzen besteht die Schwierigkeit darin, die beiden Stoßstangen in ihrer Hülse zunächst richtig anzuordnen (linke Stoßstange gehört nach vorn, rechte Stoßstange zum hinteren Kipphebel) und in die Pfannen der Kipphebel oben einzusetzen. Trick: Man kann die Kipphebel so weit anheben, daß sie aus der Öffnung des Kipphebelgehäuses ein wenig herausragen und man die Stoßstangen vorsichtig anlegen kann. Dann senkt man den Kopf langsam nach unten, bis er wieder auf dem Zylinder aufsitzt und achtet dabei darauf, daß die Stoßstangen nicht mehr aus den Pfannen der Kipphebel herausrutschen. Daß der Kolben im oberen Totpunkt stehen muß, ist natürlich klar.

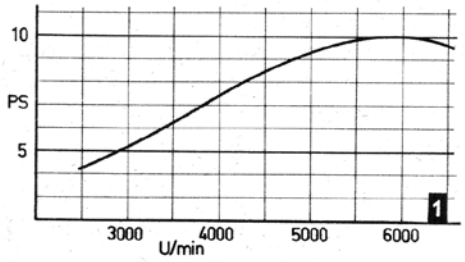
Der Rahmen ist ein geschlossener Rohrrahmen, bei dem das weit nach unten gezogene obere Rahmenrohr zum Steuerkopf hin mit dem oberen Ende der vorderen Rahmenstrebe in eine Muffe zusammengeführt und verschweißt wurde. So hängt der Steuerkopf an einer Art vorstehendem, verstärktem Ast. Ich weiß nicht, welche Begriffe man in England von Rohrfestigkeiten hat, man zeigt aber offensichtlich großes Vertrauen zur verwendeten Rohrqualität (Reynolds Tubing). Elastisches Ausweichen habe ich nicht bemerkt, denn die Enden der Telegabel blieben ruhig.

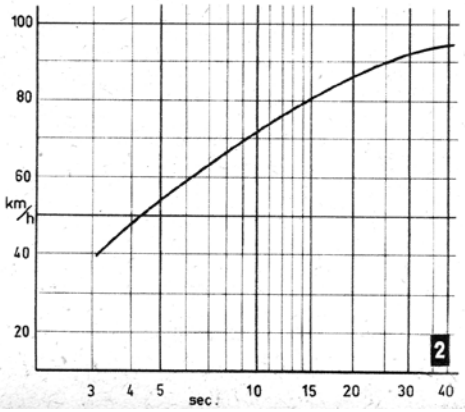
Durch das geringe Gewicht erreicht die Tiger Cub annähernd die gleichen Geschwindigkeiten wie unsere Maschinen dieser Klasse, man soll sich also nicht von den „nur" 10 PS täuschen lassen. Federung, Handlichkeit und bequeme Sitzposition verhelfen ebenso zu Fahrleistungen auf der Straße selbst bei längeren Reisen, die man nicht unterschätzen soll. Daß sie aber darüber nun aus dem englischen Trialsport ihre besondere Note mitbringt, könnte ihr auch bei uns noch manchen Freund einbringen, so daß man abschließend für die kleine Schwester großer berühmter Hundertmeilen-Renner, für das Nesthäkchen aus dem Hause Triumph in Coventry in England, eine gute Note findet. *Klacks*

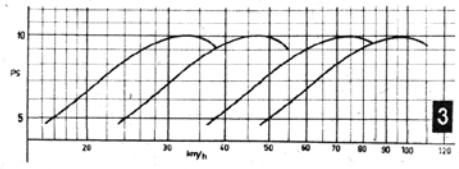


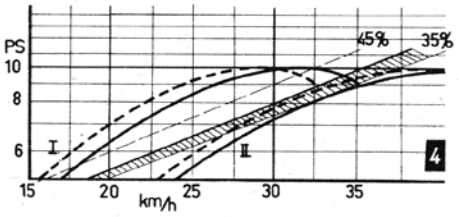


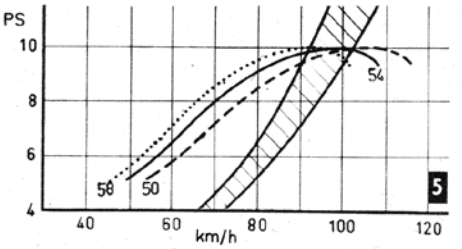
Die Trialausführung der Tiger-Cub (Typ T 20 C) unterscheidet sich von der Tourenmaschine (T 20) nur durch größere Bereifung, andere Übersetzung, abgemagerten Vorderkotflügel und fehlenden Mittelständer. Kippständer ist serienmäßig bei beiden Modellen vorhanden.











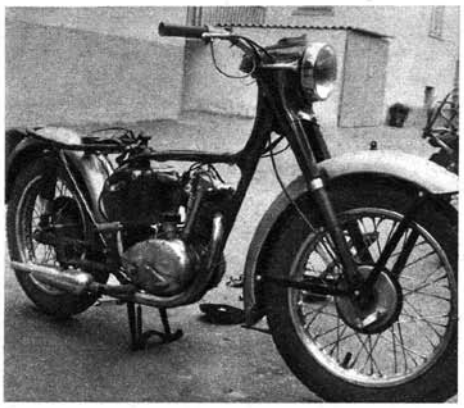
1 Leistungskurve des Motors.

2 Beschleunigungskurve.

3 Gangdiagramm. Wie bei allen englischen Maschinen ist zwischen zweitem und drittem Gang eine Lücke, weil der dritte dicht an den vierten Gang herangerückt ist.

4 Die beiden ersten Gänge sind beim Trial wichtig. Gestrichelte Linie: Tourenmodell T 20 mit 17 Zähnen am Getriebe, 58 Zähnen am Hinterrad, Bereifung 16 Zoll. Durchgezogene Linie: Tourenmodell T 20 mit 54 Zähnen am Hinterrad. Für das Trialmodell T 20 C mit 18 Zoll Bereifung und serienmäßig 16 Zähne am Getriebe und 54 Zähne am Hinterrad gilt ebenfalls die durchgezogene Linie. Wechselt man auch hier den Zahnkranz gegen 58 Zähne aus, gilt wieder die gestrichelte Linie. Steigungswiderstände: 45% für 174 kg (Trialmaschine mit Fahrer), 35% für 180 kg (Tourenmaschine mit Fahrer) bis 174 kg.

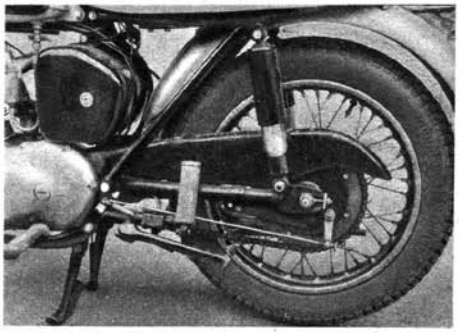
5 Fahrwiderstand in der Ebene. Der Zahnkranz mit 54 Zähnen wird serienmäßig eingebaut. Damit kommt ein Hering gerade bis zur Höchstleistung. Mit 58 Zähnen ist man also günstiger dran, während ein 50-Zähneritzel unmöglich wäre und nichts brächte.



Ohne Tank bietet sich dem Auge eine gewagte Rohrführung des Rahmens. Würde man das obere Rahmenrohr höher legen, bekäme man nicht nur den Zylinderkopf besser runter, sondern würde auch den Steuerkopf mehr abstützen können.

Technische Daten:

	T 20 Tourenmaschine	T 20 C Trial-Maschine
Bohrung/Hub	63×64 mm	
Zylinderinhalt	199 ccm	
Arbeitsweise	Viertakt	
Verdichtungsverhältnis	1 : 7	
Leistung	10 PS bei 6000 U/min	
Gesamtübersetzung im vierten Gang	6,35	6,70
Getriebeabstufung	2,99 / 2,06 / 1,32 / 1	
Bereifung	3.25–16 vorn 3.25–16 hinten	3.00–19 vorn 3.50–18 hinten
Bremstrommel	140 ⌀ mm	
Gewicht leer	98 kg	92 kg
Tankinhalt	13,5 Liter	
Ölmenge	1,5 Liter	
Testverbrauch	3,3 bis 4,1 Liter auf 100 km	
Importeur	Fa. Alan W. A. Bruce & Co., Köln, Am Römerturm 15	



Darum ging's. Als diese Hinterradschwinge mit den hydraulisch gedämpften Federbeinen bei der Tiger-Cub kam, wurde das für unsere Verhältnisse ein diskutables Motorrad. Wie einfach der hintere Zahnkranz über der gegossenen Bremstrommel zu wechseln ist, sieht man deutlich.

Veranstaltungen

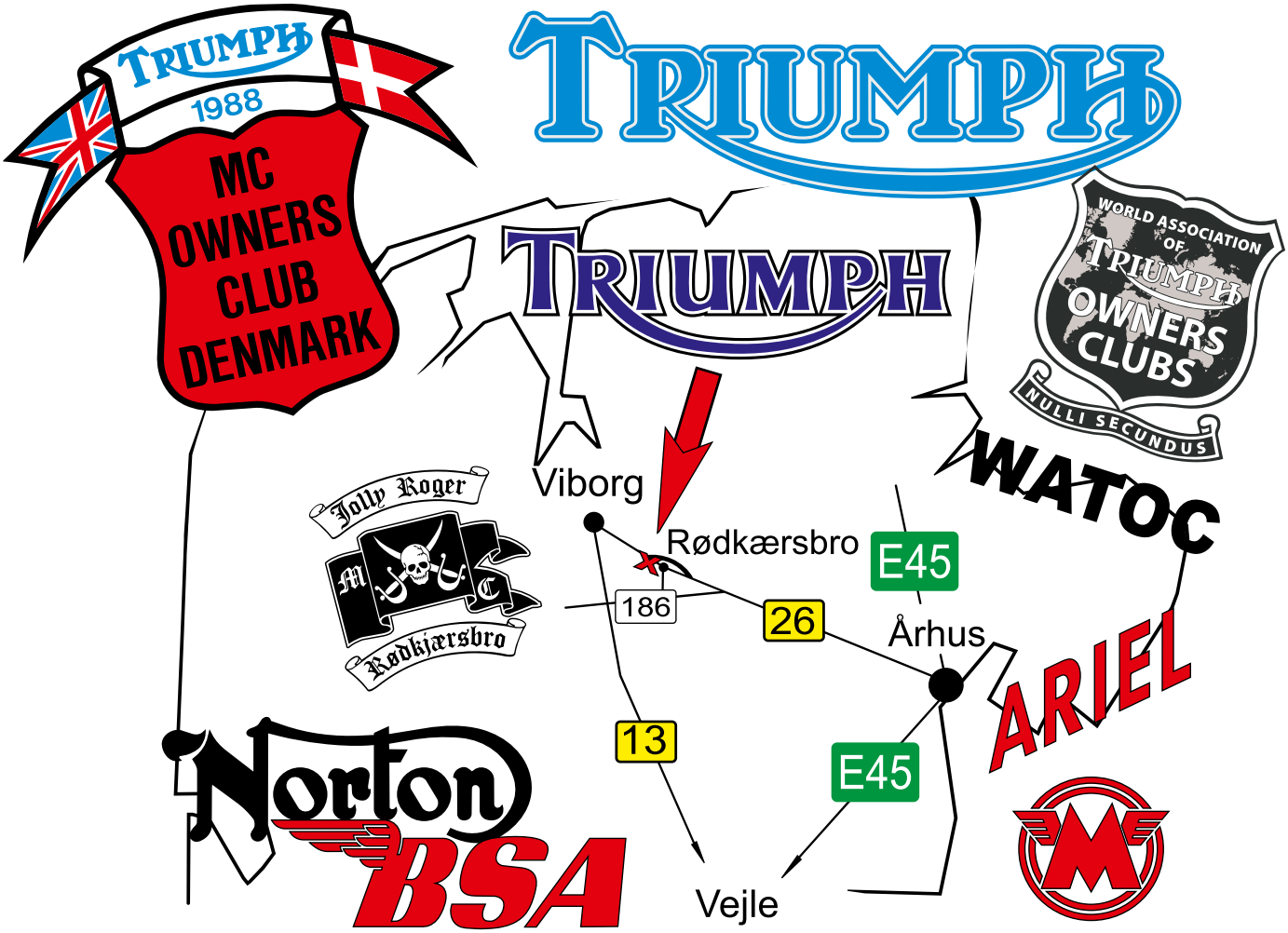
20th BRITANNIA RALLY

DENMARK 2010

20-21-22 August

Separate parking for non British Bikes

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



Always the 3rd weekend in August

www.britanniarally.dk

TRIUMPH TRIUMPH

Internationales SOMMERTREFFEN vom TMOC Germany e.V.

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

25. bis 27. Juni 2009 in 36115 Hilders

Wegbeschreibung auf der Rückseite

Großer Zeltplatz

Gruppenzimmer
(Wir bitten um Voranmeldung)

Lagerfeuer

Pokaleverleihung

Ausfahrten

SAMSTAG - LIVE

Art Crimes

BLUES & CLASSIC ROCK

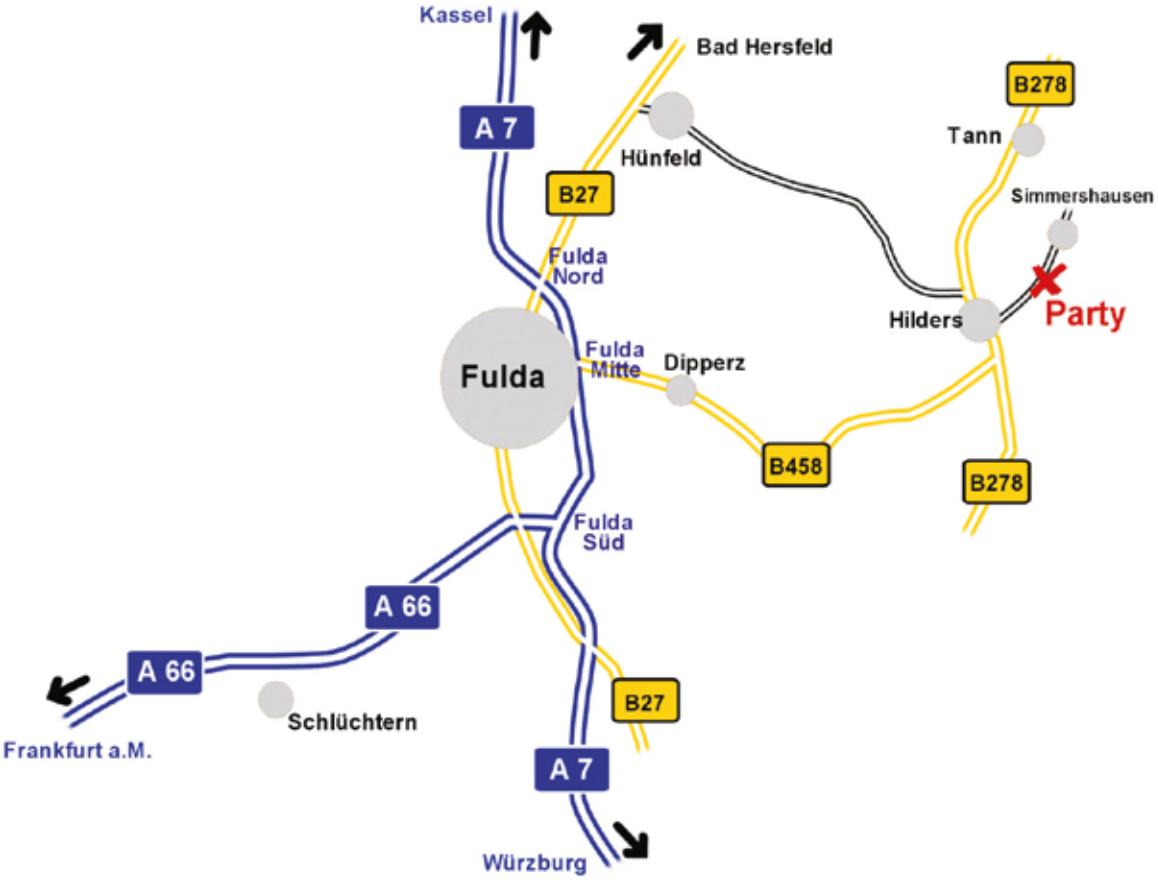
Freunde und Fahrer englischer Motorräder sind herzlich willkommen!

Für das leibliche Wohl ist an allen Tagen bestens gesorgt.

Infos unter 0171/1223539 und 09733/780095
oder www.tmoc.de

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

TRIUMPH TRIUMPH



Weitere Infos zur Anfahrt und zur Veranstaltung
findet ihr direkt auf unserer Webseite.

Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anfahrt!

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

Infos unter 0171/1223539 und 09733/780095
oder www.tmoc.de

Design by www.Scorpion-Webdesign.de

tmoc-nachwuchs BLOG

6. Januar 2010

Hallo Leute,
wie die meisten mit Sicherheit schon erfahren haben, sind Sarah und ich am 5. 1. 2010 um 0:51h Eltern von einem Jungen geworden. Ein paar Daten:

Name: ***Jaron Günther Rudi***
Gewicht: ***2110 gr.***
Größe: ***49 cm***

Leider war es keine einfache Geburt. Er musste per Not-Kaiserschnitt auf die Welt geholt werden. Er wurde danach direkt auf die Intensiv gebracht.

Ist aber mittlerweile auf der Frühchen-Station, da er noch zu leicht ist, und daher seine Temperatur noch nicht so gut halten kann. Aber es geht täglich aufwärts mit ihm. So wie es ausschaut wird er noch so ca. 10 Tage in der Klinik zur Überwachung bleiben müssen. Daher bin ich halt auch immer wieder im Krankenhaus um Sarah und Jaron zu besuchen. ***Roger***

19. Januar 2010

Hallo Leute,
endlich durfte ich mit Mama nach Hause. Gestern hat uns Papa um ca. 15.00 Uhr endlich holen dürfen. Wir sind alle superglücklich. Oma Gerda hat uns dann alle in Empfang genommen und mich erstmal bewundern bzw. gedrückt.

Gestern habe ich dann das erste Mal endlich mit Mama und Papa richtig geschmust und gekuschelt. Heute vormittag war auch schon unsere Hebamme zu Besuch und hat mich mal bestaunt bzw. untersucht. Ich wiege mittlerweile 2530 Gramm.

Freue mich dann auch endlich Euch alle mal persönlich kennenzulernen.

Viele Grüße

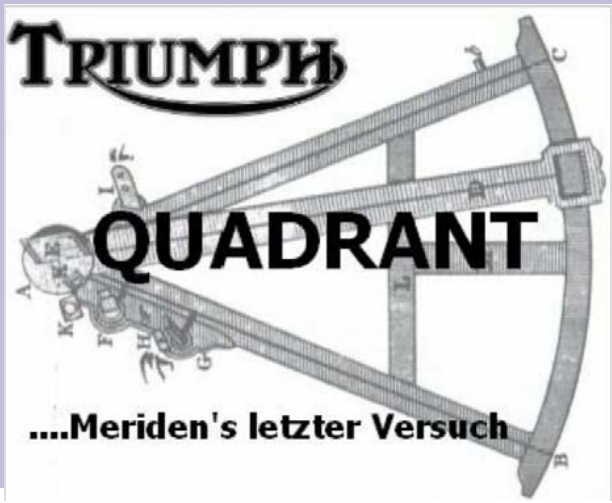
Jaron

P.S. Sehe ich nicht cool in meinem T-Shirt und Body aus ;-)

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.



In den frühen 70er Jahre standen bei TRIUMPH in Meriden die Zeichen auf Modernisierung. Zum bloßen Überleben musste man gegenüber neuen japanischen Modellen Markanteile erhalten. So wurden die Bonneville- und Tiger-Modelle mit Fünfgang-Getrieben ausgestattet und der Hubraum schließlich auf 750cc erweitert, während Ray Pickerell mit seinen überwältigenden Siegen bei der Isle of Man TT den Verkaufserfolg der T 150 Trident bescheiden beflügelte.

Die Meriden-Versuchsabteilung unter der Leitung von Doug Hele machte sich derweil schon Gedanken, wie man die Modellreihe nach oben erweitern könnte und arbeitete unter strikter Geheimhaltung an einem interessanten 1000cc Vierzylinder-Prototyp.

Vereinfacht gesehen, handelte es sich um einen mit einem vierten Zylinder versehenen Trident T150 Motor. Dazu wurde das Kurbelwellengehäuse des Prototyps aus zwei modifizierten Trident-Gehäusen zunächst zusammengeschweißt und dann fertig bearbeitet. Zylinderblock, Köpfe und Nockenwellengehäuse wurden auf die gleiche Weise angepasst. Versehen mit einem vier-in-zwei Auspuff wurde der Motor dann in ein Trident T150 Fahrgestell (asymmetrisch!) eingebaut.

Das Versuchsmodell erhielt den Projektnamen ***Quadrant***t. Ob dies in Anlehnung an die ***Trident*** Dreizylinder erfolgte oder nach dem nautischem Instrument, mit dem sich Seefahrer nach den Sternen orientierten, vermag jetzt wohl niemand mehr zu sagen. Auf jeden Fall repräsentiert es Triumph's letzten Versuch, den Anschluss an die aus Japan hereinbrechende Vierzylinderwelle zu finden.

Aus Kostengründen und um keine Rückschlüsse auf ein neues Projekt zuzulassen, wurden alle Motor- und Getriebekomponenten aus den zu der Zeit gefertigten Twins und Triples entnommen. Nur die Nockenwellen wurden von einem externen Zulieferbetrieb speziell angefertigt, getarnt als Versuchsnockenwelle für einen Austin Mini.

Zeitgleich erfolgte die Verschmelzung des Norton-Villiers Konzerns mit der BSA-Gruppe. Als eine der ersten Entscheidungen verfügte der Vorstand des neuen Norton-Villiers-Triumph (NVT) Konzerns, Dennis Poore, die unverzügliche Schließung des Meriden-Werkes, durchgeführt im Februar 1974.

Doug Hele's Versuchsabteilung wurde auf NVTs Geheiß nach Kitt's Green in Birmingham versetzt, wo sie offiziell mit der Entwicklung des Norton-Wankelmotors sowie der Triumph Trident T160 beauftragt wurde, das Folgemodell der T150 mit dem geneigten Zylinderblock der BSA Rocket.

Damit war es an der Zeit, Farbe zu bekennen und das Vierzylinder-Geheimprojekt „Quadrant“ dem NVT-Management vorzustellen. Der Vorstand zeigte sich beeindruckt und erteilte die Erlaubnis, die Arbeiten weiter zu führen. Es kamen sogar Gedanken über einen nach dem gleichen Muster gestrickten Fünfzylinder auf mit 1250ccm, genannt „The Grand Superbike“.....

Im Januar 1975 wurde ein Versuchsmodell der Quadrant der Öffentlichkeit vorgestellt und erreichte in ersten Testfahrten trotz relativ zahmer Nockenwelle bereits mühelos eine Endgeschwindigkeit von ca 200 km/h bei gewohnt gutem Handling. Leider kam dieses einzige gefertigte Modell nie über das Versuchsstadium heraus. Wie schon die Dreizylindermotoren war der neue Vierzylinder mechanisch nahezu perfekt aber sehr aufwändig konstruiert. Die Einrichtung einer separaten Produktionslinie zur serienmäßigen Fertigung der Quadrant wäre zu teuer gewesen, um gegenüber den massengefertigten japanischen Vierzylindern konkurrenzfähig zu sein.

Norton-Villiers-Triumph sah keine Chance, das viel versprechende neue Modell wirtschaftlich zu vermarkten und so fiel auch dieses Projekt letztendlich dem Rotstift zum Opfer.

Währenddessen hatte sich die Arbeiterkooperative von TRIUMPH Meriden von der englischen Regierung Subventionen erstritten, mit der sie die Motorradproduktion noch einige Jahre über den Konkurs von NVT hinaus fortführen konnte.

Der nur als Einzelstück existierende Prototyp der Quadrant wurde später vom National Motorcycle Museum in Birmingham erworben, wo er 2002 zusammen mit vielen anderen Maschinen einem tragischen Großbrand zum Opfer fiel, später aber wieder restauriert wurde.

In der Folgezeit versuchten sich einige Edelbastler an dem Nachbau einer Triumph Quadrant anhand des von Doug Hele vorgegebenen Baumusters. Beispielhaft das Modell von George Pooley auf Basis einer Trident T160 – genauso hätte wohl ein seriengefertigtes Modell ausgesehen !

Bericht : Ulrich Lohrengel
Quellen: Literatur und Internet

EXCLUSIVE INTERVIEW WITH THE WATOC CHALLENGE WINNER 2009

Words by Dan „The Dane“ Christoffersen
Photo by Pauline McKie

Name?
Erik Hundsdahl.
Alter? 59
Wohnort? Hvidovre, Dänemark.
Beruf? Werkzeugmacher.
Wie lange fährst Du schon Triumph?
Seit 1999.
Warum fährst Du Triumph?
Ich weiß es nicht, aber mein Freund Tommy organisiert das Maribo Wochenende. Ich war ein paar Mal im Wagen mit meiner Tochter dort, bis ich die Speed Triple gekauft habe.

Welches Bike hast Du für die 2009 WATOC Challenge benutzt?
Meine schwarze Speed Triple.

Hast Du noch andere Maschinen?
Also, vielleicht, aber nichts Interessantes, eine 250er.

Warum wolltest Du die WATOC Challenge gewinnen?
Ich weiß nicht, ob ich gewinnen wollte, aber keiner der anderen Dänen hat mitgemacht, also jemand musste die Drecksarbeit machen …
Wie viele Km bist Du gefahren, um die Challenge zu gewinnen, und wie viele in der Saison?
5.082 Km für die Challenge, aber nur 13.084 Km in der kompletten Saison.

Was machst Du, um so viele Kilometer fahren zu können?
Das ist eine blöde Frage. Ich tanke und fahre, manchmal fahre ich etwas länger.

Welche war die beste Rally in 2009 und warum?
Ich denke, die meisten Rallys waren gut, aber die deutsche Rally war besonders gut, es war ein schöner Platz. Die deutschen Rallies sind immer gut.
Hast Du Probleme mit Deiner Maschine gehabt?
Viel zu viele! Ich kaufte die Maschine aus zweiter Hand, nach 2000 Km, neue Pleul. Nach 2–3 Jahren nochmals neue Pleul. 2007 neuer Motor, in Deutschland gebraucht gekauft.

Aber dieses Jahr keine Probleme?
Nein, dieses Jahr war problemlos.

Welche sind Deine Pläne für 2010, willst Du auch Deinen Titel verteidigen?
Ich weiß es nicht, es wird sich zeigen.

Deine schönste Erinnerung von der 2009 WATOC Challenge?
Ich weiß es nicht, ich bin mir nicht sicher, ob es besonders gute oder schlechte Erinnerungen gibt

Warum würdest Du anderen empfehlen, an der WATOC Challenge teil zu nehmen?
Ich werde anderen empfehlen teilzunehmen, hauptsächlich um weg zu kommen und um Gleichgesinnte (Triumphfahrer) zu treffen. Mit anderen Leute reden, andere Landschaften sehen und nicht weniger wichtig, das lokale Bier zu probieren. ... ***na denn PROST***

Günstig durch Frankreich

Frankreichliebhaber dürfen sich freuen: Die aktualisierte Auflage des Insider-Reiseführers „Guide des Relais Routiers“ ist wieder zuz haben. Der französischsprachige Führer mit deutschem Vorwort ist mittlerweile der auf über 1500 Kneipen und Lokale angewachsen, die mindestens ein Menü für zehn Euro anbieten, die vor allem bei genussfreudigen LKW-Fahrern sich großer Beliebtheit erfreuen. Natürlich kann der eine oder die andere genussfreudige Triumphfahrer/rin diesen Guide auch auf ihren Frankreichtouren benutzen um preiswert und gut kulinarische Höhepunkte zu erleben. Seit 1934 bemüht sich der „Guide de Relais Routiers“ drei Dinge unter einen Hut zu bringen: Autofahrern, Motorradfahrern und LKW-Fahrern entlang der Autobahnen und großen Nationalstraßen gute Restaurants zu bescheidenen Preisen zu empfehlen. Oft handelt es sich um sehr persönlich geführte Familienbetriebe. Erhältlich für 16,90 Euro plus Porto und Verpackung bei Relais Routiers, Friedenspromenade 87, 81827 München, oder unter der E-Mail-Adresse: public.relations@achelis.com. Der handliche Führer enthält einen nach Regionen und Departements gegliederten Kartenteil mit Informationen über die Reisegebiete sowie eine alphabetische Restaurant-Liste. Hier finden sich Hinweise zur Lage des Relais Routiers, ihren Öffnungszeiten, Ruhetagen, Menü- und Übernachtungspreisen, dem Namen des Inhabers sowie ein Foto des Hauses. Liebhabern besonders gepflegter Küche empfiehlt der KS die „Relais Casserole“.

Waren die Relais Routiers ursprünglich klassische Fernfahrer-Tipps, so sind sie mittlerweile Insider-Adressen für versierte Frankreich-Fahrer. Seit über 60 Jahren präsentiert der jährlich aktualisierte Guide den neuesten Stand. Übrigens gehören dazu auch Relais-Standorte auf Korsika, im Elsass und sogar einzelne im benachbarten Ausland Luxemburg, Belgien, Italien und Spanien. Mehr Infos unter www.routiers.com

Walter

Triumph Daytona 675

675 cm, 91 kW (124 PS), 186 kg, 11.240 €

Mit kleinen Veränderungen geht Triumphs Supersport-Überflieger in die nächste Saison. Tatsächlich bestand kein Anlass, grundlegend einzugreifen, denn der etwas harsch ansprechende Dreizylinder besticht mit toller Charakteristik und super Leistung, das Fahrwerk mit hoher Präzision und Stabilität sowie klarer Rückmeldung. Passt für jede Rennstrecke, lässt auf der Straße höchstens etwas Komfort vermissen. Den zu erhöhen, stand nicht im Vordergrund der aktuellen Bemühungen, mag aber sein, dass die neuen Federelemente - voll variabel mit getrennter High- und Low-Speed-Dämpfungsverstellung - auch das können. Der Motor legte dank modifiziertem Kopf und leichterem Auspuff drei PS zu, außerdem darf er 450 Touren höher drehen. Die Bremsen agierten bisher auf hohem Niveau, dank neuer Nissin-Monoblock-Zangen vorn sollen sie nun allerhöchste Performance bieten. Ab Werk ist die Daytona 675 für die Verwendung eines Schaltautomaten vorbereitet, das finden Rennfahrer ebenso klasse wie den „verlängerten“ ersten Gang. Wer genau hinschaut, erkennt Retuschen an Cockpit, Scheinwerfer und Verkleidung.

Walter

Quelle: Motorrad

Termine 2010

	APRIL		
16.–18.	Oldtimerclub Obernau Ausstellung englische Motorräder. **TMOC**-Stand	Mehrzweckhalle Aschaffenburg-Obernau	**D**
17.+18. **24.+25.**	Veterama (A+M), Ludwigshafen Veterama (M), Ludwigshafen	www.veterama.de	**D**
24.	**Jahreshauptversammlung** in Schotten **TMOC**	www.pfeiffer-pension.de/vogelsberg.html	**D**
	MAI		
2.–3.	Technorama Ulm	www.technorama.de/	**D**
7.–9.	National Rally	TOMCC UK(**WATOC**)	**UK**
13.–16.	**Maiausfahrt** Odenwald	**TMOC** Germany	**D**
	JUNI		
4.–6.	Sommetreffen im Cafe „Alte Schule" in 53804 Much-Niederbonrath	Triumph Motorcycle Clan Germany	**D**
5.–6.	Odenwaldring Klassik, Walldürn	www.klassik-motor-sport.com	**D**
18.–20.	Trumpet Treffen, TOCN Holland (**WATOC**)	www.triumphowner-sclub.nl/info.html	**NL**
25.–27.	Grab the Flag, Schleizer Dreieck	www.grabtheflag.de	**D**
25.–27.	**Sommertreffen** in 36115Hilders/Röhn, (**WATOC**)	**TMOC** Germany	**D**
25.–27.	Thunderbird Rally	TOMCC (**WATOC**)	**UK**
	JULI		
3.– 4.	3.Fladungen Classics	www.fladungen-rhoen.de/news/	**D**
9.– 11.	Rabbit Rally	TOMCC (**WATOC**)	**UK**
9.– 11.	Offas Dyke Rally,Clyro Wales	TOMCC (**WATOC**)	**UK**
23.– 25.	Legend Rally	TOMCC (**WATOC**)	**UK**
30.– 1.8.	Albion Rally, TOC-DK (**WATOC**)	www.triumphmc.dk/	**DK**
	AUGUST		
13.– 15.	Brittania Rally, TOMCC-Sweden (**WATOC**)	www.tomccsweden.se/	**S**
15.– 16.	21.Schottenring Classic, **Grand Prix**	www.schottenring.de	**D**
20.– 22.	BrittaniaRally, Rodkaersbro, TOC-DK (**WATOC**)	www.triumphmc.dk/	**DK**
	SEPTEMBER		
1.– 3.	Isle of man	www.manxgrandprix.org/racepro.html	**UK**
10.– 11.	Amelandtreffen, Ameland, TOCN-Holland (**WATOC**)	www.triumphowner-sclub.nl/info.html	**NL**
17.– 19.	Maribo Rally, TOC-DK	www.triumphmc.dk/	**DK**

Boyer überprüfen

Die Redaktion oder der TMOC haftet nicht für etwaige Schäden.
übersetzt: George,editiert: Walter, Quelle Internet.

Box-Leitungen/Kabel aneinander reiben

- Die angeschlossene Zündkerze auf den Zylinderkopf legen, die Schwarz/gelben, die schwarz/weißen Leitungen aneinander reiben.
- Bitte beachten: Dieser Test setzt voraus, dass Batterie, Kabel, Verbindungen, Schalter und Erdungen in Ordnung ist.
- Auch wenn andere den Test für ausreichend halten, ist es möglich, dass die Box funktionsfähig ist, obwohl man keinen Funken sieht.

Wenn die Box und alle anderen Komponenten in Ordnung sind, müsste die Zündkerze eine Serie schneller Funken erzeugen.

- Wenn keine Funken entstehen, kann es bedeuten, dass die Box doch defekt ist. Es kann aber auch bedeuten, dass die Box nicht richtig an dem Motorrad angeschlossen ist, eine Zündspule defekt ist, oder dass nicht genügend Strom vorhanden ist, um die Zündung betriebsfähig zu halten.
- Eine schwache Batterie – (Batterie laden), hohe Wiederstände (sulfatisierte Batterien sollten ersetzt werden), defekte Ladesysteme, korrodierte Verbindungen, Sicherungen, Schalter und schlechte Erdung verursachen mehr Probleme als eine defekte Boyer Box.

Achtung: Bei den meisten Boyer-Zündungen erzeugt das Ein- und Ausschalten mit dem Zündschlüssel einen Funken an der Kerze, ***ABER NICHT*** bei Triumph/BSA und Norton Zündsysteme. Die Box schaltet sich nicht an, bis sie einen Volt-Impuls von der Einstellplatte bekommt.

Einstellplatte:

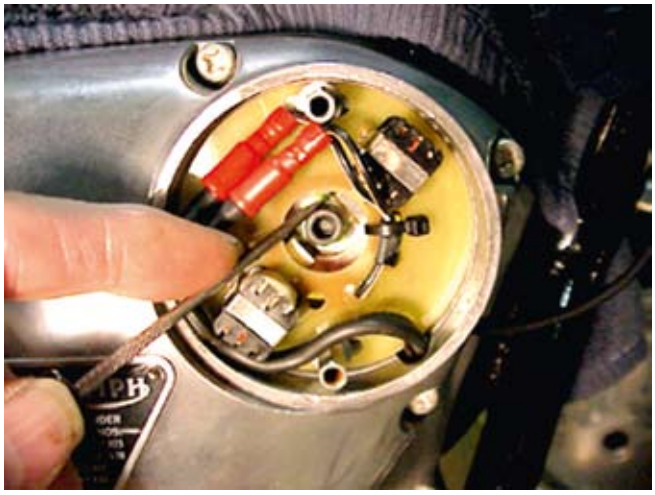
- Widerstandmesser an die schwarz/gelben und schwarz/weißen Leitungen anschließen
- Gerät einschalten und Widerstand ablesen.
- 137 Ohm ist ein typischer Widerstandwert für Triumph und Norton Einstellplatten.
- Der Widerstand der einzelnen Spulen sollte auch in etwa diesen Wert haben. Wenn eine Spule 66 Ohm aufweist, sollte die andere auch diesen Widerstand haben.

Falls kein Wert angezeigt wird, die Widerstände der einzelnen Spulen sehr unterschiedlich sind, oder der angezeigte Wert wesentlich niedriger als erwartet ist:
Beschädigte Leitungen oder Spulenisolierung defekt.
Einstellplatte austauschen.

Magnetischer Rotor:

- Den Rotormagnet an eine breite, flache Fläche halten.
- Der Magnet sollte das Gewicht vom Rotor zu tragen.

Falls der Magneten das Gewicht nicht halten kann: Rotor ersetzen.

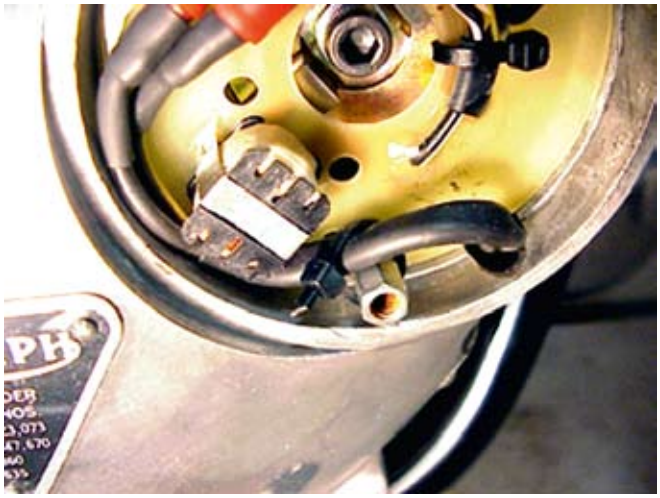


Rotor locker

Der Rotor sitzt am Nockenwellenkegel nicht fest. Die Befestigungsschraube an der Buchse hat sich gelockert, war zu lang, der Rotor konnte nicht an den Kegel gepresst werden.

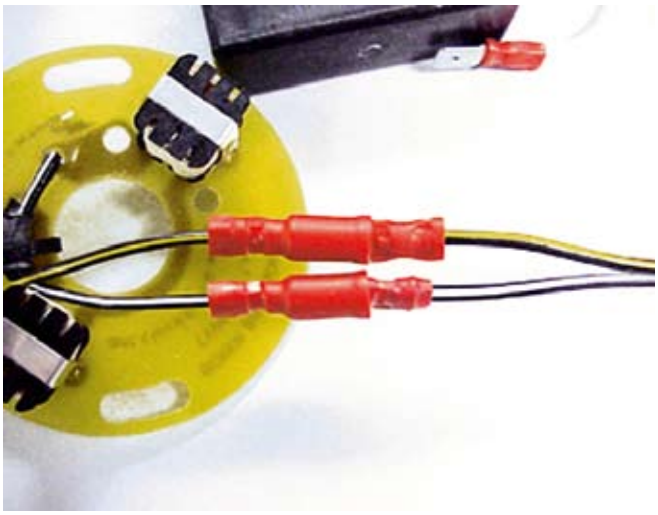
- Überprüfen, ob die Schraube fest sitzt.
- Falls die Schraube fest sitzt und der Rotor sich noch frei dreht, Schraube kürzen.

Nachdem die Länge der Schraube überprüft wurde, diese mit einem Tropfen **BLAUEN** Loctite befestigen. **Nie ROTEN** Loctite für diese Arbeit benutzen.



Leitungen/Kabel sichern

- Falls es defekte/gerissene Kabel gab (hauptsächlich Norton), kann man diese mit einem dünnen Kabelbinder an der Platte befestigen, die Kabelspannung wird so reduziert.
- Bei Nortons braucht man etwas längere Kabel zwischen Motor und Rahmen, um die Bewegungen der Isolastic Motoraufhängungen zu kompensieren. Eine kleine Schleife zwischen Rahmen und Motor sollte reichen.



Kabel/Verkabelung Einstellplatte

- Es ist wichtig, dass die Kabel richtig angeschlossen werden. Die Schwarz/gelben und die Schwarz/weißen Kabel müssen farbpassend angeschlossen werden
- Das Schwarz/gelbe Kabel der Einstellplatte muss diese Markierung bis zur Box behalten. Wenn diese Kabel falsch angeschlossen werden, arbeitet der Zündversteller nicht, bzw. verkehrt. Er wird auf maximale Frühzündung eingestellt sein.

Dazu kommt, dass die Box den Funken 70° versetzt erzeugen wird. Dieser springt dann nicht, wenn der Magnet sich den Spulenzapfen nähert, sondern erst in der gleichen Entfernung danach, sodass man den Rotor am Nockenwellenzapfen um 70° in Drehrichtung versetzen muss.

Spulenwiderstand überprüfen

- 6 Volt Lucas, PVL Spulen haben 1.9 Ohm Widerstand.
- Zwei dieser 6 V Taiwan Spulen, in Serie angeschlossen, haben ca. 3,8 Ohm widerstand.
- Zwei 12 V Taiwan Spulen, in Serie angeschlossen, haben ca. 9 Ohm Widerstand.

Die Spulenhalterungen sollte man nicht sehr fest anziehen, um einen möglichen Kurzschluss in der Primärwindung zu vermeiden (der Tester wird einen niedrigeren Widerstandswert als erwartet anzeigen). Die Spule zieht dann sehr viel Strom über die Box. Es ist üblich, dass dann die Box nicht mehr arbeitet

- 12 V Lucas oder PVL haben 3.8 Ohm Widerstand. Die Widerstände der Primär- und Sekundärwicklungen sind je nach Marke und Modell unterschiedlich. Bitte hier die Angaben des Herstellers beachten.

Der Zustand der Batterie beeinflusst die Widerstandsmessungen. Wenn man Zweifel am Zustand hat, sollte man die Batterie laden/austauschen, bevor man die Tests durchführt.

- Zwei dieser Taiwan 6 V-Spulen in Serie angeschlossen werden ca. 3,8 Ohm Widerstand haben.
- Zwei 12 V Taiwan Spulen in Serie zeigen ca. 9 Ohm an.

- Die Boyer Doppel-Spulen haben 4,5 Ohm Widerstand Boyer und ähnliche twin Spulen können überhitzen. Ein Kühlblech wird als Zubehör angeboten, um die Spulen zu kühlen.

Zündspule überprüfen (einzeln)

Falls der Motor auf einem Zylinder läuft, ist das Problem nicht die Boyer Zündung. Hier sollte man die Spule, Zündkabel und Zündkerze überprüfen.

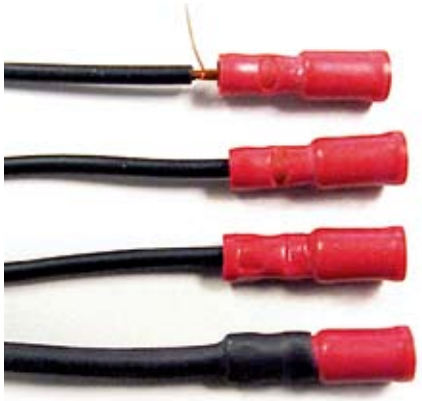
- Um jede Zündspule einzeln zu überprüfen, muss man die Boxkabel (schwarz und rot) an eine Spule anschließen. Plus an Masse: Das schwarze Kabel von der Box an der Minus-Pol der Spule anschließen.
- Das rote Kabel der Box an Plus der Spule anschließen.
- Ein Erdungskabel vom Plus-Terminal an Masse (Plus-Pol der Batterie) anschließen.
- Es soll wie das Bild oben aussehen.
- Zündkerze herausschrauben und (am Zündkabel angeschlossen) auf den Zylinderkopf legen.
- Kickstarten und kontrollieren, ob Funken entstehen.
- Die andere Zündspule genauso überprüfen. Falls einer oder beide Spulen keine Funken erzeugen, vom Fachmann überprüfen lassen oder ersetzen.

Batterie überprüfen

Falls keiner dieser beiden Batterietester , entweder Lade- oder Leitfähigkeitstester, nicht vorhanden sind, kann man trotzdem einen einfachen Test durchführen.

- Batterie laden, bis der Voltmeter mehr als 12,7 V anzeigt.
- Voltmeter anschließen, bei einer vollen Batterie sollte die Messung über 12,7V liegen.
- Fernlicht und Bremslicht einschalten, Anzeige kontrollieren. Die Spannung wird fallen, das sollte aber langsam sein. Falls die Scheinwerferleuchtstärke schwächer wird, und die Spannung auf 12,4V oder darunter fällt, sollte man die Batterie vom Fachmann überprüfen lassen oder ersetzen.

Um eine gründliche Überprüfung vorzunehmen, gibt es zwei professionelle Testapparate. Das Testen der Batterien hat sich im Laufe der Jahre geändert:



- *I*n frühen Jahren hat man das spezifisches Gewicht (Volumengewicht) der Batteriesäure gemessen: Voll geladen1.285, Halbe Ladung 1.210,Entladen unter 1.150 zu 1.300
- Dieser Test wurde ergänzt mit einem Ladetester, so wird die Fähigkeit der Batterie, Versorgungsstrom für die elektrischen Komponenten des Motorrades zu liefern, geprüft. Dieser Test zeigt ungefähr, wie sich die Batterie im Straßenbetrieb verhalten wird.
- Heute wird der Zustand der Batterie überprüft, indem man ihre Leitfähigkeit feststellt. Da diese Leitfähigkeit die Leistung einer elektronischen Zündung beeinflussen kann, ist es die bessere Wahl, einen Straßenbetrieb zu simulieren. Der Tester links im Bild zeigt den Zustand.

Wenn die elektronische Zündung Probleme macht/nicht richtig funktioniert, liefert der Leittester die zuverlässigsten Ergebnisse. Sollte die Batterie einen dieser Tests nicht bestehen, muss sie ersetzt werden.

Verbindungen/Anschlüsse

Viele Boyer-Probleme kann man auf defekte oder kaputte Verbindungen zurück verfolgen.

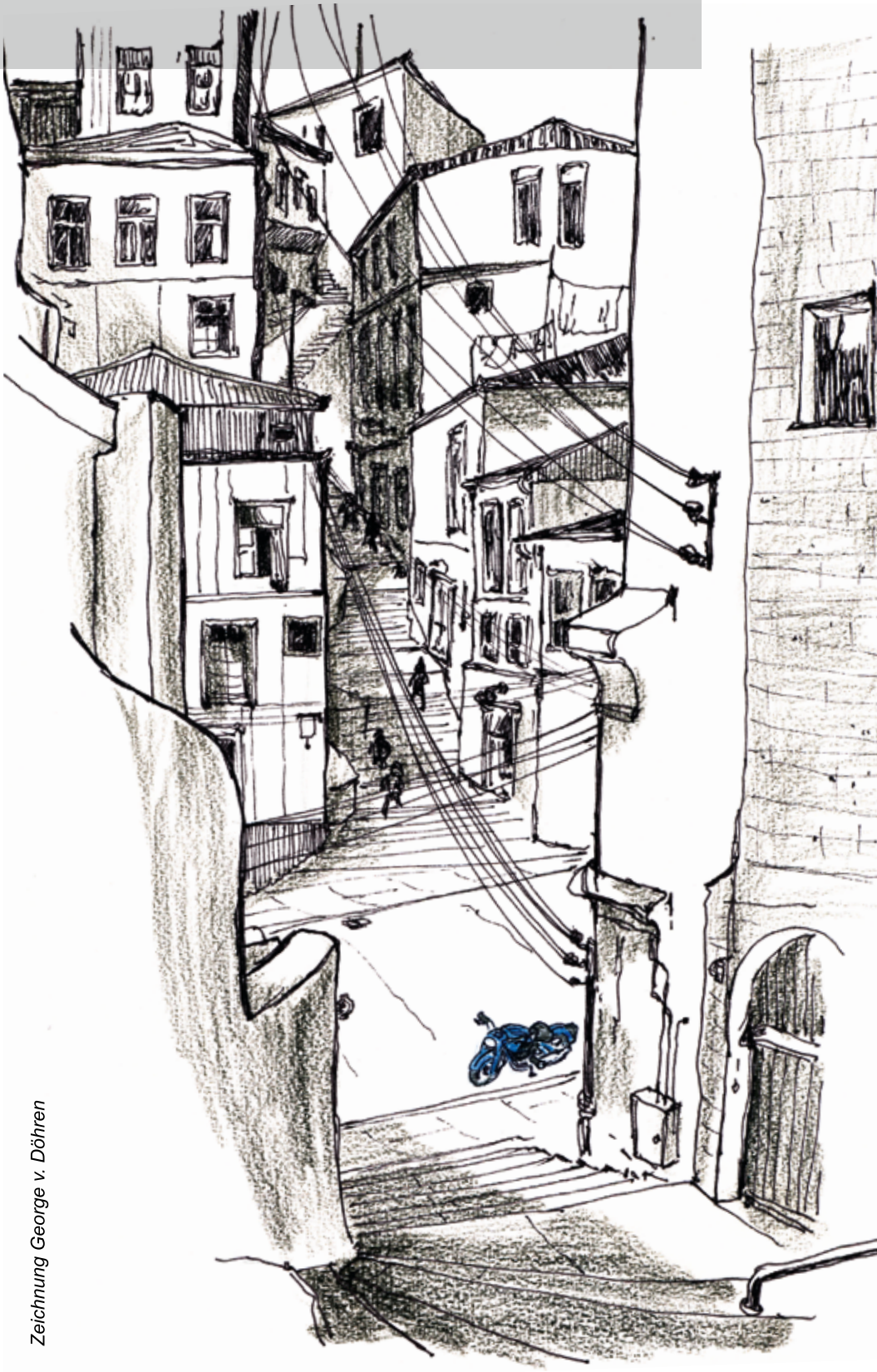
- Die erste Verbindung wird garantiert Probleme verursachen
- Die Zweite ist besser, zeigt aber nur eine Pressstelle, die nur den blanken Draht hält.
- Die Dritte hat zwei Pressstellen, diese halten das Kabel und die Isolierung, verhindert so, dass das Kablel bricht.
- ***Die Vierte hat zwei Pressstellen und ein Stück Schrumpfschlauch über Kabel und Isolierung. Die Montage der Zündung sollte mit diesen Verbindungen gemacht werden.***

Es wird öfters empfohlen, die Steckverbindungen zu löten, aber diese Lösung hat ihre eigenen Probleme. Da die Lotverbindung steif ist, neigt das Kabel an dieser Stelle zu brechen. Man empfiehlt, hier ein Stück Schrumpfschlauch zu benutzen, um die Verbindung zu festigen. Das hat wiederrum zur Folge, dass eine mögliche Bruchstelle nicht mit bloßem Auge zu erkennen ist, also: Keine gute Lösung. Wartung und Überprüfung der Anlage werden damit auch erschwert. Boyer empfiehlt die Zündung ohne gelötete Verbindungen zu installieren. Boyer Brandsen empfiehlt den Gebrauch von „Dielectric“ Fett für alle elektrischen Verbindungen, Sicherungshalter und Batterieanschlüsse, um Korrosion zu vermeiden.

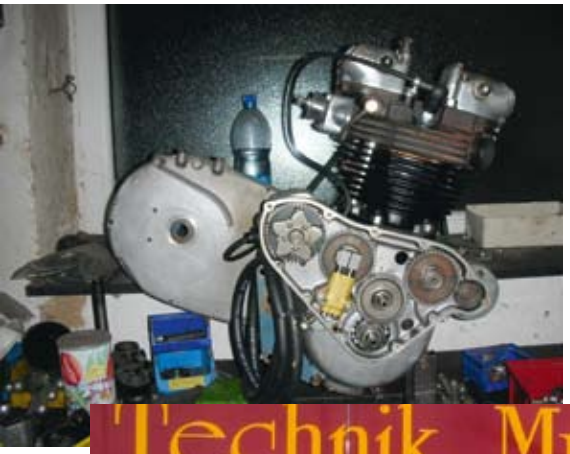
Rostige Verbindungen verursachen einen zu großen Widerstand, der zu Spannungsabfällen führt. Diese können es verursachen, dass die Boyer Box nicht richtig funktioniert obwohl sie in Ordnung ist. ***W.***

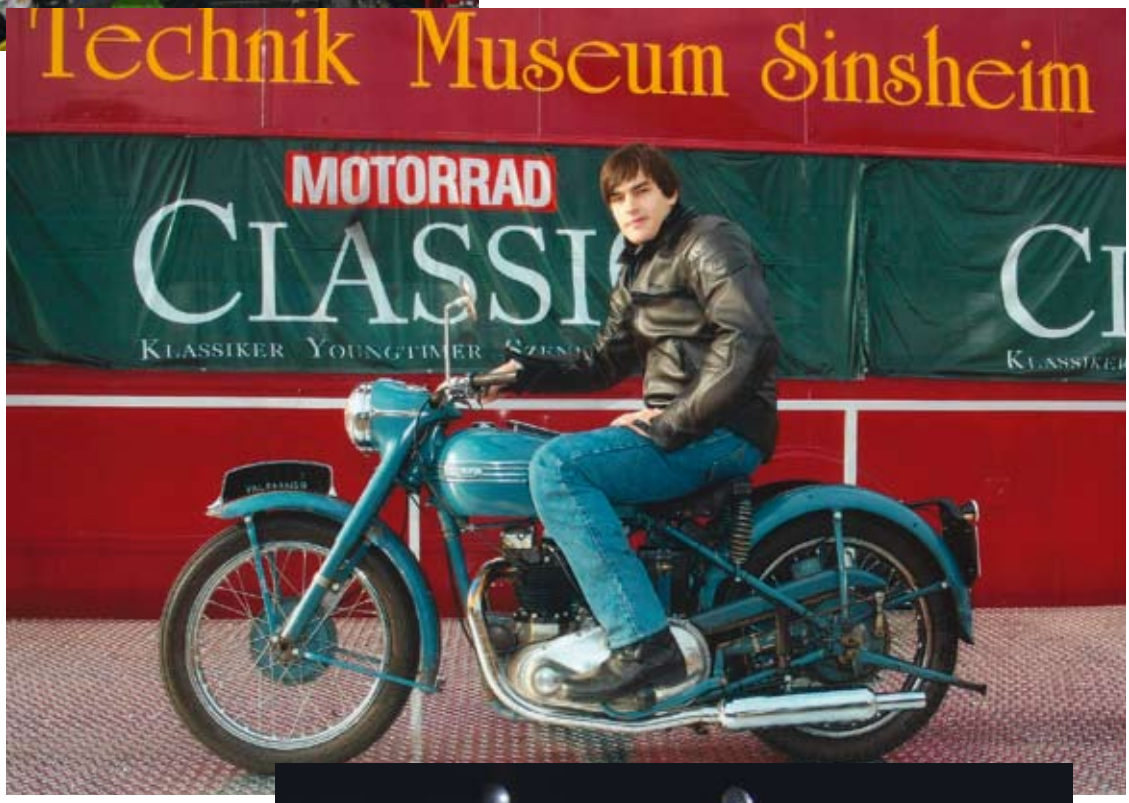
Back to the roots ...

Das Motorrad war in keinen so schlechten Zustand (dachte ich) und außer einigen wenigen Kleinigkeiten komplett. So stand ziemlich schnell fest, dass der Originalzustand erhalten wird und nur so viel gemacht werden sollte, dass eine Alltagstauglichkeit und sicheres Fahren gewährleistet ist.
Also, mit diesem Vorsatz machte ich mich an die Arbeit: Alle lackierten Teilen habe ich gründlich gereinigt von Flugrost beseitigt, danach mit Politur und Wachs behandelt, das Ergebnis lässt sich sehen…
Der Öltank wurde auch innen gereinigt, beim Spülen kam einiges raus, außer Rost. Das Getriebeöl war sauber, durchsichtig und ohne Metallreste, eine schöne Überraschung!
Der Benzintank war schon eine andere Geschichte, der Benzinrest und die Feuchtigkeit hatten Jahrzehnte Zeit, ihr Unheil zu verrichten. Hier war einiges an Arbeit angesagt, was später erledigt wurde.
Also, packte ich alles ins Auto und fuhr nach Ramberg zu B.M.C. Der Motor sollte gemacht werden: Der Zylinderkopf bekam neue Ventile und Führungen, der Motor selbst neue Kolben, Kurbelwellenhauptlager und Ölpumpe. Die Kurbelwelle und Pleuellager waren in Ordnung. Lichtmaschine, Magneto, Tacho und Vergaser wurden überholt, alle Kabel, Scheinwerfer (TÜV bedingt), Bremslicht und der Regler wurden ausgetauscht.
Neue Felgen und der komplette Auspuff mussten her, da war keine Rettung mehr möglich. Dazu kamen die Standröhre, ein Amperemeter, Brems- und Lichtschalter, etliche Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben und sonstige Kleinteile, sowie beide Ketten. Die Kupplung habe ich fast vergessen …
In der Zwischenzeit bemühte ich mich, den Benzintank sauber zu bekommen. Ein Nachbar hat einen Betonmischer, halbvoll mit Wasser und fast ein Kilo Schrauben und andere Kleinteile, in eine Decke gepackt, haben wir den Tank an den



Zeichnung George v. Döhren





Mischer befestigt und stundenlang drehen lassen. Wir haben mehrmals das Wasser gewechselt, es verging der ganze Vormittag, bis die Brühe etwas heller wurde, langsam dachte ich, dass nur die äußere Lackschicht den Tank zusammen halten würde. Nachdem der Tank richtig trocken war, habe ich Bleikugeln eingefüllt und lange Zeit gedreht und gewendet. Das Resultat – abgesehen davon, dass ich fast Arme wie Arnold Schwarzenegger bekam – war nicht schlecht, aber wie sich später herausstellte, leider nicht ausreichend. Nach einiger Zeit war die Unterseite des Tanks feucht, die Undichte habe ich provisorisch mit Kernseife gestopft, aber eine Versiegelung musste her. Die Lösung war einfach: Auf dem Weg in den Urlaub, den Tank bei Achim abliefern, auf der Rückfahrt abholen, fertig. Dachte ich.

In der Zwischenzeit war B.M.C. umgezogen, so holte ich mein Motorrad in Münchweiler ab. Zwei Tage danach war die Anmeldung schnell erledigt (mit kleinem Nummernschild), es konnte losgehen.

Es folgten mehrere Fahrten, kurze und längere, kleine „Krankheiten“ wurden beseitigt, und auch eine große: Die alte Lichtmaschine war der Anforderung, ständig mit Licht zu fahren, nicht gewachsen, eine neue musste her.

Mein Sohn Philip hatte fast gleichzeitig seinen „Führerschein mit 16“ Begrenzung hinter sich und meldete mit Recht Ansprüche auf die Thunderbird an. Zwischen einer 74er Honda CB125 – die weiterhin treu ihren Dienst leistet- und einer 650er Triumph gibt es schon Unterschiede …

Die Rosette in Sinsheim war eine schöne Überraschung, aber ein wirkliches „Highlight“ war die Fahrt nach England. Es war geplant, die „Bonneville Celebration“ in Gaydon zu besuchen und ich hatte eigentlich vor, mit meiner TR6 zu fahren, aber ich kam nicht dazu, die Buchsen an der Schwinge rechtzeitig zu wechseln. Notgedrungen, beschloss ich mit der Thunderbird zu fahren. So ganz überzeugt war ich nicht, die erste richtig lange Reise und mein Mangel an Erfahrung, da macht man sich schon Gedanken. – Unbegründet, wie ich feststellte, als wir wieder in Walldorf ankamen.

Als wir die schönen, kurvigen Landstraßen in der Nähe von Gaydon fuhren kam mir der Gedanke, dass dieses Motorrad, das vor fast auf den Tag genau 58 Jahre und in Neuzustand auf dem anderen Ende der Welt verkauft wurde, jetzt wieder unweit von dem Ort, wo es hergestellt wurde, über den Asphalt rollte …

Unwichtig, schon, aber wie viele Motorräder können so eine Geschichte erzählen?

George

1930, also vor 80 Jahren, nimmt Matsuda die Entwicklung eines motorisierten Lastendreirads auf. Unter dem Namen Mazda-Go läuft im Oktober 1931 die Serienproduktion des ersten Motorfahrzeugs an. Mazda steht dabei für Ahura Mazda, den altpersischen Gott des Lichts. Ahura Mazda wird als Gott der Weisheit, Intelligenz und Harmonie betrachtet sowie als Symbol für den Ursprung der östlichen und westlichen Kulturen. Allerdings spielt bei der Namensfindung auch der Name des Unternehmenspatriarchs eine Rolle, denn Matsuda wird im Japanischen ähnlich wie Mazda ausgesprochen.

允元兄 充兆兇全光 八公免共儿冲 捫訃訂虫衣-決凪,1931

Aus einer anderen Welt!

Das erste Motorfahrzeug: der Mazda-Go, 1931.

Motorradclub 1983 Obernau läd ein

Englische Motorradausstellung

vom 17. – 18. April 2010 in der Mehrzweckhalle, 63743 Aschaffenburg-Obernau

Geplant ist eine **British-American-European-Raching-Spezial,** kurz **B.A.E.R.S.**
Anfahrtskosten, Übernachtung (sofern benötigt), sowie für das leibliche Wohl wird gesorgt.
Der Motorradclub 1983 Obernau läd ein, ein schönes und interessantes Wochenende mit gleichgesinnten Motorradfreunden zu verbringen. Der Club freut sich uns begrüßen zu dürfen. Wer mitmachen will soll sich entweder bei George von Döhren anmelden, oder direkt eine Postkarte mit Daten der Maschine mit der ihr teilnehmen wollt, Adresse mit Telefonnummer und gegebenenfalls der E-Mail-Adresse, an:
Motorradclub 1983 Obernau, Andre Fick, Im Hag 18, 63834 Sulzbach, schicken.

Ihr könnt natürlich auch über E-Mail: MCO1983@web.de, oder die Telefonnummer: 0 60 28 – 61 55 Euch gegebenenfalls auch anmelden. **Sagt aber George trotzdem Bescheid über eventuelle Anmeldungen.**

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

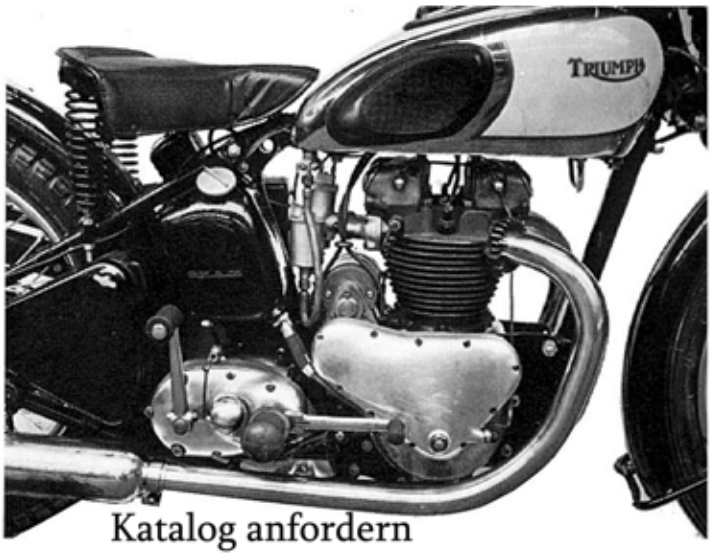
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

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

Neulich in Gaydon!