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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of The Quarter

Heft 47
Juli
August
September
2011

5 Jahre Triumph Motorcycle Clan
ein Bericht

Weltreise mit einer Triumph Tiger: Neuseeland

E5: Entwarnung für Oldtimer-Besitzer

Jupiters Fahrt

Das vorliegende Buch von Ted Simon ist erstmalig schon 1979 erschienen, seitdem hat es sich zur Standardlektüre der Tourenfahrer entwickelt. Ted beschreibt in seinem Buch seine Reise um die Welt auf einer neuen 500er Triumph (T100P) des Modelljahres 1973. Von London führt ihn seine Reise quer durch Europa und Afrika. In Südafrika setzt er nach Südamerika über, um auch diesen Kontinent der Länge nach zu durchfahren. Von den USA geht es nach Australien, von dort über Indonesien nach Indien und über den Irak und die Türkei zurück nach Hause. In Summe kommen bei dieser Fahrt über 65.000 Meilen in 4 Jahren zusammen, auf denen alleine der Motor 2mal komplett überholt wird. Das Buch handelt von Land und Leuten, die zuverlässige Natur seines Motorrades und der Entwicklung seiner Persönlichkeit im Laufe der Reise. Leider nimmt m.E. letzteres einen zu großen Teil des Buches ein. All zu oft, lässt er seine Gedanken schweifen, analysiert sich und seine Umgebung und kommt vom eigentlichen Thema, der Fahrt auf seiner Triumph, ab. Das Buch (Ted Simon, „Jupiters Fahrt“, 1480-ISBN-3 499 17511 8) ist noch bei Amazon für ca. 10€ zu haben.

Im zurückliegenden Urlaub hatte ich Zeit, auch sein Nachfolgewerk („Jupiters Träume“) zu lesen. Im fortgeschrittenen Alter von 70 Jahren startet er im Januar 2001 auf einer umgebauten, betagten BMW R80GS erneut zu einer Reise um die Welt. Sein erklärtes Ziel ist es, Personen, die er auf seiner letzten Tour kennen lernte, erneut zu besuchen. Auf seiner wieder 3 Jahre andauernden Fahrt gelingt ihm dies aber nur ein paar Mal. Umso spannender ist es aber, über die Veränderungen in den Ländern in den letzten 30 Jahren zu lesen. Da sich vieles in dieser Zeit nicht zum Positiven entwickelt hat, geht Ted Simon sehr kritisch mit der Menschheit um, verliert dabei aber niemals den roten Faden, nämlich die Reise auf seiner Maschine. Auch dieses Buch gibt es immer noch neu bei Amazon zum gleichen Preis wie das alte.
Mir persönlich gefällt das 2te Buch deutlich besser, vielleicht liegt es auch an der Übersetzung. Trotzdem würde ich das 1te Buch nicht weglassen, da so im 2ten ein wichtiger Bezug fehlt. Der Abstand zwischen den Büchern sollte auch nicht zu groß werden. Viel Spaß beim Schmökern.

Bonneville Leistungs-Kit

Die Fa. Daniele Moto, spezialisiert auf den Vertrieb von Tuning-Artikel für 2-Zylinder, bietet einen kompletten Leistungskit für die Triumph Bonneville Classic Modelle (z.B. T100) an. Dieser umfasst eine formschöne Auspuffanlage von Zard (700€), welche mit Kat und demontierbarem dB-Eater ausgeliefert wird. Zusammen mit K&N-Luftfiltern und einer geänderten Steuersoftware ergeben sich 13 PS mehr. Der Kit wurde vor einem halben Jahr für 999 € verkauft, was er jetzt kostet, ist mir nicht bekannt. Näheres aber unter:
www.daniele-moto.de.

Morgo

Morgo baut nicht nur Ölpumpen für alle Ein- und Zweizylindermodelle von Triumph sondern auch seit über 30 Jahren den legendären BigBore-Kit, mit dem der Hubraum auf 750ccm anwächst (289 Pf. incl. P&P). Nun gibt es mittlerweile auch die zwölfkantigen Zylinderfußmuttern für 650 er und 750er aus feinem Edelstahl. Die Kosten für einen Satz Muttern liegen bei 39 Pf. (inkl. P&P). Näheres und weitere interessante Dinge, darunter auch ein Banjo aus Alu!?, unter www.morgo.co.uk.

Und dann waren wir zu dritt!

Die diesjährige Maiausfahrt sollte uns wieder einmal in den Pfälzer Wald und in das benachbarte Frankreich bringen. Da die meisten unserer Mitglieder im Großraum Frankfurt wohnen, erhofften wir uns eine rege Beteiligung. Zumindest war dies bei der letzten Tour durch den Pfälzer Wald der Fall. Abgesehen vom durchweg schlechten Wetter hatten wir damals sehr viel Spaß und alle Beteiligten werteten die Ausfahrt, auch wegen des guten Weins, als vollen Erfolg. In der damaligen Unterkunft reservierten wir daher auch dieses Mal 9 Betten und hofften, dass diese reichen werden. 4 Wochen vor Ende der Anmeldefrist waren wir 3 Teilnehmer (2 aus der Pfalz!), was uns dazu veranlasste, einen Teil der reservierten Betten wieder frei zugeben. Bis zum Ablauf der Anmeldefrist wurden es leider nicht mehr, so dass wir schweren Herzens die Veranstaltung, zum ersten Mal seit Bestehen der Maitour, absagen mussten.

Natürlich hätten wir auch zu dritt durch die Gegend gondeln können. Aber stellt Euch mal die Gesichter vor, wenn wir auf Nachfrage mitteilen, dass wir gerade die Maiausfahrt des deutschen Triumphclubs bestreiten. Bislang waren die Teilnehmerzahlen bis auf die 2 Fahrten nach Franken sowie die oben erwähnte Fahrt in den Pfälzer Wald eigentlich nie richtig hoch, aber 3 Anmeldungen hatten wir noch nie. Manfred (Igel) war bislang immer mit von der Partie und brachte meistens den ein oder anderen Kumpel oder Rhönstammtischler mit. Da er aber letztes Jahr seinen Unfall hatte und bislang noch nicht wieder Motorrad fahren kann, fiel er als Teilnehmer und Zugpferd aus. Dies war aber nicht der einzige Grund für die magere Beteiligung in diesem Jahr. Auf Nachfrage bei ehemaligen Teilnehmern erfuhr ich mehr: Geschäftsreise, anderweitiger Motorrad-Urlaub, verlängertes Wochenende mit der Familie und das Treffen des Clans.

Traditionell findet die Maitour am Christi Himmelfahrt Wochenende statt und muss daher mit der sog. Vatertagstour konkurrieren. Viele nutzen dieses Wochenende dazu, anstatt mit dem Bollerwagen laut grölend durch die Gegend zu ziehen, ein paar Tage mit der Familie zu verbringen. Die Freizeit wird auch in meinem nicht Motorrad fahrenden Bekanntenkreis immer knapper, so dass ein paar freie Tage gerne dazu genutzt werden, mit der eigenen Familie etwas zu unternehmen. Mir geht es ähnlich und seit etwa 10 Jahren wird die Freizeit immer knapper. Nur kann ich, und dafür muss ich mich bei meiner Frau bedanken, auf ihr großes Verständnis für mein Hobby zählen. Daher konnte ich bislang auch an jeder Maitour teilnehmen. Da aber nicht jeder mit einer solch verständnisvollen Ehefrau gesegnet ist, scheidet für viele eine Teilnahme an einem verlängerten Wochenende aus. In der nächsten Vorstandssitzung werden wir besprechen, ob wir an der Maitour an einem festen Wochenende festhalten oder die Termine mehr streuen und dazu normale Wochenenden für Ausfahrten nutzen.

Das Ziel dieser Ausfahrten sollten wir ebenfalls überdenken. Seit Jahren erfreuen wir uns auf unserem Sommertreffen an einer wachsenden Anzahl von Gästen aus dem Ausland und natürlich auch aus Deutschland. Bislang war ich, das muss ich leider gestehen, noch auf keinem Triumphtreffen im benachbarten Ausland und schon gar nicht in England oder Schweden. Aber gerade aus den beiden letzt genannten Ländern verzeichnen wir enorme Zuwachsraten. Für meinen Teil wünsche ich mir daher, in Zukunft mehr ins Ausland zu fahren und dazu auch andere aus unserem Club zu motivieren. Wir haben zwar einige Vielfahrer wie z.B. Penny, Stephan, Heike, Peter und Igel unter uns, um nur einige zu nennen. Wenn sich aber 5 Personen auf ca. 7 Treffen pro Jahr verteilen, dann ist das im Schnitt zu wenig. Eine stärkere deutsche Beteiligung an anderen Treffen würde dort sicherlich begrüßt.

Am besagten Maitour-Wochenende sind wir dann jedenfalls auf das Treffen des Clans gefahren, da sie zeitgleich im Bergischen Land ihr 5-jähriges Bestehen feierten. Die Freude über unser Kommen war groß und zu guter Letzt waren wir zeitweise mit über 10 Personen dort vertreten, wenn man Rogers kleinen Nachwuchs auch mitrechnet. 4 Wochen später konnten wir uns auf unserem Sommertreffen erneut mit ein paar Freunden vom Clan treffen. Dazu aber mehr in der nächsten News.

Euer Michael Ochs

Hallo Leute,

Neue Ordnung!

Es gibt Neues rund um die News. Wie aus dem Protokoll der Jahreshauptversammlung zu lesen ist (auf Seite 27), gibt es ab dem nächsten Jahr nur noch drei Ausgaben der News of the Quarter. Der Grund ist natürlich die mangelnde Beteiligung der Mitglieder. Nur durch deren Berichte lebt so eine „Zeitschrift“. Ob wir den Namen dann auch ändern werden in „News of the third“, oder ihn so lassen sollte der Vorstand entscheiden. Einen Vorteil der drei Ausgaben im Jahr könnte natürlich auch sein, dass der Vorstand sich entscheidet die News komplett in Farbe drucken zu lassen. Und sollten überraschender Weise die „Artikelflut“ zunehmen, so können wir mehr Seiten pro Ausgabe machen: 36 oder 40, mal sehen. Der Lückenfüller „Weltreise mit einer Triumph Tiger“ wird dann womöglich zurückgestellt. Zu dieser News, Jack hatte mich gebeten einen Artikel über das Frühjahrstreffen des „Rat-Pack-Baldauf“ zu machen – lieber Jack, ich habe leider keine Bilder mehr (versehentlich auf dem Handy gelöscht) und ohne Bilder? – habe ich keinen Plan mehr was so abging, bitte schicke mir Bilder und ne kurze Info. Werde in der nächste News dann den Bericht mit Bildern veröffentlichen. Danke nochmals an den Vorstand für die „Triumphfremde“ Manuals, welche mir mit Sicherheit beim Aufbau meines neuen Projekts unter die Arme greifen werden. Für denjenigen/diejenige die es noch nicht wissen, mein neues Projekt ist eine BSA Spitfire MK 3, Baujahr 1967 (was sonst!). Das „Moped“ hat übrigens eine bewegte Vergangenheit. Ich hoffe der Aufbau wird nicht länger als zwei Jahre in Anspruch nehmen. Danke an Igel für seine angebotene Hilfe bei der Realisierung. Werde sie nutzen und natürlich auch darüber in der News berichten. Das Sommertreffen war ein Toller Erfolg, Michael erwähnte es kurz in seinen Grußworten. Ich habe, da mit dieser News die Zeitplanung voll daneben ging, auf der vorletzten Seite einige von mir gemachte Bilder zu einer Collage (mehr oder weniger gut) zusammengestellt. Der Eine oder Andere wird möglicherweise schmunzeln. Übrigens lesenswert ist auch der Bericht von Mitch (ab S. 20) über seine „Triumphanfänge“ mit MZ – nicht nur weil ein altes „Jugendbild“ von mir auf Mitchs Triumph dabei ist. – Und ich bin jetzt ganz wuschig auf die neue Tiger XC, habe sie schon probegefahren, geiles Teil – was für den „Alltag“? – oder mehr, mal sehen.

So long, safe riding, wir sehen uns am ersten Oktoberwochenende in Sinsheim beim 32. Motorrad-Klassikertreffen.

Walter

Inhalt dieser NEWS:

5 Jahre Triumph Motorcycle Clan	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
5 Jahre Triumph Motorcycle Clan	S. 6–7
Triumph News	S. 8
Auf zur Jahreshauptversammlung 2011	S. 9
TERMINE	S. 10
Weltreise mit einer Triumph Tiger 900, **Neuseeland**	S. 11–17
30 Jahre Bonnie (Uli Knauber)	S. 18–19
E5: Entwarnung für Oldtimer-Besitzer	S. 19
Erste Erlebnisse mit einer Triumph	S. 20–23
16 Jahre und 100 000 Km später	S. 24
Veriss nicht ein paar Laufschuhe mitzunehmen	S. 26
Protokoll der Jahreshauptversammlung 2011	S. 27
Ein alltägliches Rätsel und Buchbesprechung	S. 28–29
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 30
Sommerfest 2011 Impressionen	S. 31
Äktschenbild	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglieder begrüßen wir:
Uwe Mauel aus Bonn mit seiner Thruxton und *Rolf Destabele* aus Wesseling-Urfeld mit seiner 2008er Tiger 1050.
Viel Freude und Spass im Club.

Redaktions-schluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin. Das heißt für die News Nr. 48

am 11. 9. 2011

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V. Germany

1. Vorstand:
Michael Ochs
Hauptstr. 74 67098
Bad Dürkheim / Leistadt
Tel. (06322) 958688
Email: m.oxx@web.de

2. Vorstand:
Peter Nettler
Birken 37
53797 Lohmar
Tel. (02205) 82149
Email: peter.nettler@gmx.de

Kassierer:
Ulrich Heltzel
Franz-Holl-Str. 27
64732 Bad König
Tel. (06063) 58278

Road Captain:
Karl-Heinz Gehrig
Schubertstr. 6
64354 Reinheim
Tel. (0170) 9046872
E-Mail: karlheinzgehrig@web.de

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

Shop-Betreuung:
Heike Nettler
Bestellungen nur über den Shop auf der TMOC-Internetseite:
www.tmoc.de
Tel. (02205) 82149

Sitz des Vereins:
67098 Bad Dürkheim (Amtsgericht Darmstadt)

Impressum

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.

5 Jahre
Triumph Motorcycle Clan

Der Clan wird 5

Anfang Juni stand mal wieder das Clantreffen in der alten Schule in Much an.
Als die Jungs ihr erstes Treffen hatten, hörte ich im Nachhinein von Heinz, dem Wirt und altem Windgesicht, davon. Beim zweiten Mal war ich dann schon mal sehen, mittlerweile besuchen meine Heike und ich die Jungs Freitags und Samstags, wenn wir da sind.
Auch diese Jahr kamen sie alle wieder und nun gab es ja einen besonderen Anlass: der Clan wird 5. Lange hatte wir vom TMOC ja überlegt, welches Präsent wohl angemessen wäre. Die meisten Dinge heißen ja nicht umsonst Stehrümmchen oder gar Fangstäubchen. Heike kam dann auf die rettende Idee: es gibt Torte. Das hieß für mich natürlich, dass mein holdes Weib sich viele Stunden nicht um mich, sondern um eine Torte für eine Horde (nicht so ganz) wildfremder Motorradfahrer kümmern würde – ich hab´s überlebt, obwohl es sogar 2 Torten wurden. Diese Jahr hat dann eine große Gruppe von TMOClern den Clan besucht. Freitag wahren Uwe und Jack da, Heike und ich kamen Freitag und Samstag und schließlich waren Igel, Roger, Penny, Carsten, Karlheinz, Michael und ab Samstag auch Helmuth Übernachtungsgäste. Es können durchaus noch mehr gewesen sein, durch die Doppelmitgliedschaften blick ich nicht so ganz durch. Freitag abend hatten Irmgard und Heinz fürs Grillen gesorgt und gegen 21 Uhr habe ich dann den jüngsten anwesende Rocker samt Mutter zu uns nach Hause geführt. Im Vorfeld hatte wir beschlossen, dass Jaron und Sarah bei uns schlafen, was für die Beiden sicher noch einfacher ist als zu Zelten. Jaron hat dann in den 2 Nächte auch zielgerecht aufgezeigt, an welchen Stellen im Haus der Peter noch mal bei muß. Samstag wollte ich dann auf dem weltbesten Motorrad (erinnert Euch: 750ccm Zicke) die Ausfahrt mitmachen. Um 12 Uhr mittags kam der Anruf, ob ich mich nicht beeilen könne, die Jungs wollten doch was früher los – im Jahr vorher war ich ja ein paar Minuten zu spät. Aufgrund des perfekt ausjustierten Fahrwerkes, sowie der nahezu unendliche Leistung des genialen Aggregates, erreichte ich in einer phänomenalen Zeit die alte Schule und konnte an der Ausfahrt teilnehmen . Volker hatte eine sehr schöne Tour ausgearbeitet, pausiert wurde in Bikers Rast, ich glau-

be da war ich schon 10 Jahre nicht mehr. Ohne brakedown kamen wir wieder zum Ort des Geschehens und hier wurde(n) dann auch recht bald von Michael unser(e) Geschenk(e) übergeben. Ich denke auch die Freunde vom Clan waren glücklich darüber, sich nicht streiten zu müssen, wer sich da was ins Regal stellt, sondern sich die leckeren Süßigkeit in den Magen schlagen zu können. Nun bin ich noch mal so frei, mich bei Heike für die Arbeit und das gelungene Ergebnis zu bedanken.
Schnell kam der Abend und mit ihm auch ein leckeres Spanferkel. Da ich mich so gerne um das Abnagen von Knochen kümmere, habe ich Lizard um einen gebeten – oh man, ich habe mich gefühlt wie ein Neandertaler an Weihnachten. In der Dämmerung bin ich dann schweren Herzens heim, im Dunkeln fahr ich nicht wirklich gerne. Hab dann so beim schwingenden Meditieren mit der Zicke gedacht, dass mich mit den Jungs des Clans doch auch schon einiges verbindet. Was mal wieder beweißt, das Triumphfahren den Freundeskreis vergrößert.

Noch eine schöne, Unfall- und Pannefreie Saison auf Triumph wünscht Euch

Peter Nettler

500.000 TRIUMPH-Motorräder aus Hinckley

Montag, 30. Mai 2011

Triumph feiert in diesem Monat eine halbe Million Motorräder seit Wiederauferstehung der Traditionsmarke im Jahre 1991. Deshalb versteigern die Briten eine exklusiv lackierte TRIUMPH Speed Triple mit der Fahrgestellnummer 500.000 zugunsten der Riders for Health-Organisation.

Der britische Traditionshersteller TRIUMPH erreicht in diesem Monat den Meilenstein von 500.000 produzierten Motorrädern seit Wiederauferstehung der Marke 1991. Ursprünglich im Jahre 1902 gegründet, erlebte das Unternehmen eine Wiedergeburt in den Achtziger Jahren, als der heutige Besitzer John Bloor die Namensrechte erwarb und in einem komplett neu errichteten Werksgebäude in Hinckley/Leicestershire die Motorradproduktion wieder aufnahm.
Als erstes Modell dieser neuen Ära lief im Februar 1991 eine für den deutschen Markt bestimmte Trophy 1200 vom Band. Damals fertigte man täglich gerade mal eine Handvoll Motorräder, doch im Laufe der Jahre entwickelte sich das Unternehmen prächtig und zählt heute zu den erfolgreichsten Motorradherstellern auf der ganzen Welt: Aus den damals drei sehr ähnlichen Baureihen sind heute zwanzig eigenständige Modelle vom klassisch gestylten Retrobike bis zum hoch dekorierten Supersportler geworden. In den heutigen fünf Werken fertigt TRIUMPH einen jährlichen Ausstoß von rund 50.000 Einheiten, im weltweiten Markt der großvolumigen Motorräder (über 500 Kubik) trägt eins von zwanzig Fahrzeugen das markante TRIUMPH-Logo. Mit mehr als 18 Prozent Marktanteil ist TRIUMPH im Heimatland Marktführer, in Deutschland liegt der Marktanteil aktuell bei 6,4 Prozent und in den internationalen Kernmärkten, in denen Triumph mit eigenen Vertriebsgesellschaften vertreten ist, beträgt dieser durchschnittlich 5,4 Prozent. Zur Feier des Produktionsjubiläums hat sich TRIUMPH etwas ganz Besonderes ausgedacht und legt ein Einzelstück seines bestverkauften Motorrads aller Zeiten auf:

Die TRIUMPH Speed Triple mit der Seriennummer 500.000 kommt in einer einzigartigen rot-weiß-blauen Lackierung und wird vom bekannten britischen Comedian Ross Noble über die Britischen Inseln pilotiert. Das Ende der via Twitter kommentierbaren Tour ist am 30. Mai in Newcastle, bevor das Einzelstück am 1. Juli im Rahmen des bekannten Goodwood Festival of Speed zugunsten der Wohltätigkeitsorganisation „Riders for Health“ versteigert wird. Diese von ehemaligen Motorradrennfahrern gegründete Organisation hat es sich zur Aufgabe gemacht, Mediziner in Afrika zu unterstützen und mit Motorrädern auszurüsten, mit denen sie ansonsten unzugängliche Siedlungen anfahren und dort eine medizinische Grundversorgung sicher stellen.

T R I U M P H

beim Hamburger MOGO

Mittwoch, 6. Juli 2011

TRIUMPH unterstützt den Hamburger MOGO, den traditionsreichen Motorradgottesdienst am Michel, bereits seit drei Jahren.

In diesem Jahr feierten 50.000 Besucher auf 35.000 Motorrädern die 28. Auflage des MOGO. Kaum Wolken, ausreichende Temperaturen, grandiose Bühnenprogramme vor dem Michel und in Kaltenkirchen machten den 26. Juni 2011 zu einem rundum gelungenen Tag. Unter der Überschrift „Follow me“ zelebrierten die Teilnehmer einen feierlichen und zu Nachdenklichkeit einladenden Gottesdienst. An der Strecke vom Michel bis zum Abschlussfest bei Kaltenkirchen säumten annähernd 200.000 Schaulustige die Strecke im Stadtgebiet und an der Autobahn und sorgten so für einen würdigen Rahmen des beeindruckenden Motorrad-Korso.
Beim Hamburger MOGO treffen sich tausende Gleichgesinnte, genießen das gemeinsame Erlebnis und das Zusammengehörigkeitsgefühl beim Motorradfahren. TRIUMPH, vor Ort vertreten durch TRIUMPH Hamburg by Q-Bike Technik GmbH, steht wie kein anderer Hersteller für diesen Spirit: Tradition, Zuverlässigkeit und Charakter stehen bei der englischen Marke ebenso hoch im Kurs wie die starke Verbundenheit der Fahrer untereinander.

Auf zur Jahreshaupt-versammlung 2011

Dieses Jahr sollte die JHV wieder in der traditionsreichen Stadt Schotten im Vogelsberg stattfinden, im selben Hotel wie letztes Jahr. Nachdem es ein hin und her mit der Übernachtungs- und Versorgungsmöglichkeiten gab, mussten wir auf das Hotel Sonnenberg ausweichen. Wie es sich herausstellte, war die Alternative doch die bessere Wahl. Direkt am Berghang, ein gut geführter Familienbetrieb, wo wir uns auf Anhieb wohl fühlten.

Bei Sonnenschein machten wir uns auf den Weg nach Schotten, früh genug, um uns im Garten zu treffen, wo wir bei guter Unterhaltung und kühlen Getränken die gute Luft genossen. Unweit von uns, tagte der Vorstand, bis das Abendessen rief und es draußen doch kühler wurde.

Zur anschließenden Hauptversammlung trafen sich alle 18 anwesenden Mitglieder in einem separaten Raum, wo wir alle Punkte der Tagesordnung erledigten (s. Protokoll).

Die Wahl brachte keine Überraschungen, einzig haben wir einen neuen ILO, Stephan Döpper, bei vielen schon bekannt wegen seinem Enthusiasmus und Engagement bei Sommertreffen und andere Clubaktivitäten. Für allgemeine Heiterkeit sorgte seine Aussage, dass er den Namen Ernst Leverkus nicht kannte. Eine weniger wichtige Tatsache, die aber ein bisschen den Wandel in unserem Club zeigt: Jüngere Fahrer haben, abgesehen von den vielen Gemeinsamkeiten, die alle unsere Mitglieder verbindet, auch andere Interessen und nicht unbedingt einen Bezug zur Geschichte der Motorräder im Allgemeinen.

Nach einem üppigen Frühstücksbuffet am nächsten Morgen machten uns fertig für die Heimreise. Ein improvisierter „Last Minute“ Flohmarkt fand bei offenen Heckklappen statt, wo einige Teile den Besitzer gewechselt haben. Auch dafür ist ein Treffen gut.

Eine gelungene Jahreshauptversammlung.

Termine 2011

	JULI		
1.– 3.	Norwegian Britannia Rally TOMCC-N.com	tomcc-n.com/ (**WATOC**)	**N**
1.– 3.	**Sommertreffen** in 53506 Heckenbach/ Eifel, (**WATOC**)	tmoc.de/ (**WATOC**)	**D**
15.– 17.	Grab the Flag, Slovakiaring/ Slowakei	www.grabtheflag.de	**SK**
24.– 26.	Tridays/ Neukirchen in Östereich	www.tridays.com/	**AT**
29.– 31.	Albion Rally, TOC-DK (**WATOC**)	www.triumphmc.dk/	**DK**
	AUGUST		
5.– 7.	Malheur, Erpe-Mere	peter@dekever.net	**B**
12.– 14.	Brittania Rally, TOMCC-Sweden (**WATOC**)	www.tomccsweden.se/	**S**
20.– 21.	23.Schottenring Classic, **Grand Prix**	www.schottenring.de	**D**
19.– 21.	BrittaniaRally, Rodkaersbro, TOC-DK (**WATOC**)	www.triumphmc.dk/	**DK**
	SEPTEMBER		
20.8.– 2.9.	Manx Grand Prix, Isle of man	manxgrandprix.org/	**UK**
9.– 11.	RatPack Baldauf hat seinen Indian Summer	Jack hat da Info´s 01 63/9 70 28 38	**D**
9.– 11.	Amelandtreffen, Ameland, TOCN-Holland (**WATOC**)	www.triumphowner-sclub.nl/info.html	**NL**
16.– 18.	Maribo Rally, TOC-DK	www.triumphmc.dk/	**DK**
16.– 18.	Windy Corner/ Treffen in Kölsch-Büllersbach	www.windycorner.de	**D**
	OKTOBER		
2.– 3.	32. Motorrad-Klassikertreffen Museum Sinsheim	www.sinsheim.technik-museum.de	**D**
8.–9.	Veterama Mannheim	www.veterama.de/	**D**
28.–30.	Watoc meeting		
	NOVEMBER		
noch kein Termin	Jahresabschlusstreffen des TMOC Germany in Reith	www.tmoc.de	**D**

Bilderrätsel: wer ist wer und auf was für einer Triumph?
Lösungen bitte an die Redaktion.

Neuseeland

19.08.2003 – km 133‘030
Nach ca. 13 Stunden Flug von Bali über Kuala Lumpur und Brisbane, landen wir müde aber glücklich in Auckland. Ohne jegliche Schwierigkeiten kommen wir durch den Zoll. Der Himmel ist leicht bewölkt, die Sonne scheint und ... es ist kalt! Im „Central City Backpacker“ lassen wir uns nieder. Der Spaziergang durch die saubere, hübsche Stadt an der kalten Luft, hält uns wach. Yeah, wir sind in New Zealand! Und der Tiger?
Angeblich soll das Schiff, was halt bei Schiffsfracht vorkommt, später als geplant ankommen. Es dauert allerdings eine Weile, bis wir herausfinden, wann. So steht nun fest: Den Tiger werden wir vor unserer Heimreise (Hochzeiten, Taufe von Marc, Marcel‘s Patenkind) nicht mehr sehen. Eine Riesenenttäuschung! Die hiesige Cargofirma, die uns von Jakarta übermittelt wurde, taugt nicht gerade viel! Schon beim Datum der Ankunft müssen wir in Jakarta nachfragen, weil die hier nicht fähig sind. Jetzt wollen sie auch noch die M.A.F.-Aktion separat verrechnen (Sauberkeitsinspektion gegen Einschleppung von Bakterien, Viren, Schädlingen usw.). Dabei war unsere Abmachung in Jakarta inclusive dieser Kosten. Nur bei Nachreinigung würden wir natürlich zusätzlich haften. Doch nach Rücksprache mit Remo, klärt sich das.
Wir finden auch eine Werkstatt, mit aufgestellter Crew, wo wir den Tiger überholen und während unserer Abwesenheit stehen lassen können. Der Transport vom Hafen dahin ist bezahlt, der Flug nach Hause gebucht. Nun heisst es nur noch: Ein neues Zelt suchen. Wir werden fündig und bestellen es auch gleich. Packen, das hierbleibende Gepäck in der Jugendherberge einstellen lassen und es ist soweit: Am 25. Mai fliegen wir (26 Stunden reine Flugzeit) über Hong Kong und Heathrow nach Zürich. Mit Gesichtsmasken bewaffnet, zum Schutz gegen den SARS-Virus.

Zwar kommen wir todmüde daheim an und brauchen ca. eine Woche Zeit zum Akklimatisieren, doch wir sind überglücklich! Es ist immer etwas Besonderes, Familien und Freunde wiedersehen zu können. Wir geniessen den Monat daheim sehr, mit Hochzeiten und Taufe, bei 35°C.
Wieder in Auckland, treffen wir einige Kollegen: Für Fondue-Übergabe, Spaghetti- oder Kino-Abend. Dann heisst es: Warten! Unser Tiger braucht Zeit ... viel Zeit! Es müssen Teile aus England bestellt werden und das dauert.
Ganz überraschend treffen wir hier auch die Worldtrucker, Andy und Marcus, wieder. Sie sind früher als geplant mit Maggie, ihrem Lastwagen, von Australien nach New Zealand gekommen. Bei Sonnenschein nehmen wir mit den beiden sympathischen Reisenden die Stadt Auckland genauer unter die Lupe.

In der Jugendherberge lernen wir auch Timo kennen. Er ist ebenfalls aus Deutschland und kann hier in Auckland in einem Outdoor-Laden arbeiten. Vor New Zealand war er in Südamerika unterwegs, und er weiss manch spannende, lustige Geschichte zu erzählen.
Wie sind wir froh, als Chris und Eva uns anfragen, ob wir die letzte Woche ihrer Reiseferien mit dem Campervan mit ihnen verbringen wollen! Da müssen wir nicht zweimal überlegen!
Nun sind wir also mit unseren Freunden acht Tage lang im Norden unterwegs. Bei Sonnenschein fahren wir der Ostküste entlang hoch: In Whangarai treffen wir Chris‘ Schwester, welche ebenfalls mit ihrem Freund unterwegs ist. Zusammen kochen wir und haben einen schweinelustigen Abend! Gemeinsam besuchen wir den Wasserfall und verabschieden uns dann von ihnen. Die Rundreise führt uns durch das hübsche Städtchen Russell, das historische Areal um das „Treaty-house“ in Waitangi, wir besichtigen eine Wurzelholz-Uhrenfabrik, das Cape Reinga, die grosse Sanddüne, Tane Mahuta = Gott des Waldes (ein riesiger, uralter Kauribaum), sowie das Kauri-Museum. Highlights dieser Woche. Die Rückfahrt geht wieder der Ostküste entlang. Der Abschied fällt schwer, doch bestimmt werden wir uns bald wiedersehen! Danke euch beiden, für diese herrliche, unvergessliche Zeit! Habt eine angenehme Heimreise!

Zurück in Auckland steht der Tiger noch immer auf der Reperaturrampe. Erst etwa 3 Wochen später, am Montag den 11. August ,03, können wir ihn dann endlich abholen.

Dan, ein sehr erfahrener Mechaniker mit dem goldenen Händchen für Motoren, lädt uns zu sich nach Hause ein. Nun hat er nicht nur eine perfekte Arbeit am Tiger erledigt, sondern bietet uns auch noch seine Gastfreundschaft an! Ob wir da wohl noch dazulernen können? Sein hübsches Haus steht in Pokeno, südlich von Auckland, und nebst seiner „Lady“ Kathy, hausen hier noch ihre drei Hunde Ash, Jazz und Razz. Da bleiben wir ein paar Tage, geniessen die Umgebung und arbeiten am Homepagebericht usw. Dan and Kathy, you‘re great! Thank you so much for everything!

18.11.2003 – km 143‘864
Vom lustigen Ferienhaus, von Dan‘s Eltern in Pauanui, aus unternehmen wir einige Ausfahrten über die Halbinsel Coromandel. Eine ganze Woche lang geniessen

wir die Bleibe hier. Nur: Da es viel regnet, können wir nicht jeden Tag auf dem Tiger verbringen.

Doch das macht nichts, denn jetzt fängt endlich, nach der langen Wartezeit der Überholung, wieder das Touren an: So sehen wir die Hot water beach (heisse Quellen unter dem Sandstrand), den idyllischen Ferienort Hahei, Shakespearecliff, das Städtchen Coromandel ganz im Norden und die Goldgräberstadt Waihi mit kurligem Museum und noch aktivem Silber- und Goldabbau (Marthamine). In Neuseeland übrigens gibt‘s noch viele, gute Kiesstrassen; ein Genuss! Im Backpacker in Otorohanga machen wir mit einigen sympathischen Maoris, die in der Umgebung arbeiten, Bekanntschaft.
Sagenhaft?! Neuer Reifen und schon Plattfuss! Logischerweise im Hinterrad! So behebt Marcel am ersten Tag die Panne und findet ein kleines Loch im Schlauch (aber kein einziges Anzeichen im Reifen) – muss eine unsaubere Montur gewesen sein!

Ausfahrt nach Kawhia mit natürlichem Hafen und schwarzem Vulkansandstrand, Hamilton (der Districtshauptstadt) und Raglan, dem Surferparadies. Bei der Weiterfahrt nach Hawera regnet‘s und wir müssen uns mit Kaffee in einer Brasserie in Waitara aufwärmen. Nächster Halt: Backpacker auf der Ohangai-Farm in Hawera. Die Farm wird von der Schweizer Familie Othmar und Marlies Hebler geführt. Sie besitzt ca. 370 Kühe und viel, viel Land. Hier sehen wir das erste Mal, wie all die Kühe gemolken werden: Auf einem Melk-Karussell wird die Milch direkt in den gekühlten 9000 l-Tank abgeführt. Auch Peter und Yvonne mit ihren Kindern lernen wir kennen: Sie helfen auf der Farm mit und sind vor einigen Monaten hierhin ausgewandert. Mit den Australierinnen Bobbie und Shannon und ihrem Baby Jacob wohnen wir im Backpacker. In Hawera lassen wir unser Federbein beim Oehlins-Importeur überholen;

der eigentliche Grund, weswegen wir hier sind. Rob Taylor ist der Fachmann, der die Federbeine im Schlaf auseinandernimmt. Doch der ganze Spass kostet uns wieder eine Stange Geld!
Mit Bobbie erleben wir ein sonniges, lustiges Wochenende beim Mount Ruapehu: Unser erstes und letztes Skiabenteuer in Neuseeland! In Whakapapa suchen wir vergebens den Tiefschnee, doch für dieses Geld können wir dafür alle Lifte benutzen. Auf der andern Seite, in Turoa, sind sie zum Teil geschlossen (Lawinenniedergang). Das gemietete Material ist soweit okay (Marcel Snowboard, Flavia Skier). Das Anstehen an den Liften ist anders als bei uns, die Sessellifte haben keinen Ablagebügel für die Beine! Wir kommen uns vor, wie 20 Jahre zurückversetzt. Sogar den Nachbarvulkan

Tongariro sehen wir wolkenlos – einen Augenblick lang – bevor wir talwärts fahren. Wieder in Hawera, folgt die letzte Arbeit am Tiger: Die Verlängerung des Seitenständers! Endlich kann Marcel wieder ohne Flavia‘s Hilfe den Tiger parken. So geniesst er gleich eine Rundfahrt um den Mount Egmont (auch Taranaki). Der Vulkan sieht sehr ähnlich aus wie der Fuji in Japan. Flavia darf nicht mit, muss zuerst ohne sie ausprobiert werden...
Da wir das Visum verlängern lassen müssen, fahren wir direkt nach Wellington. Problemlos, innert zwei Stunden, können wir bis Ende Dezember unser Visum verlängern lassen! Wow, da sind wir froh!
Othmar, Marlies, Peter, Yvonne und Familien: Herzlichen Dank für die tolle Zeit, uns hat‘s sehr gut gefallen!
In „windy Wellington“ zelten wir bei einem Backpacker. Das war ein Fehler: Der Wind gibt sich alle Mühe und – es stürmt! Die Stadt selber, die sich über viele Hügel ausbreitet, ist schön gelegen und macht einen „normalen“ Eindruck: Nicht schachbrettmässig. Das Nationalmuseum (Te Papa) ist sehr interessant, sechsstöckig und – gratis! Es beherbergt sogar eine

John Britten-Rennmaschine: Das Highlight für Marcel. Auch über die geographische Situation Neuseelands erfährt man Wissenswertes. Zum Beispiel: Das Land driftet jedes Jahr 25 mm südwestwärts und erfährt 15‘000 Erdbeben. Ansonsten sind die Landschaften auf der Nordinsel wunderschön! Wie wird wohl die Südinsel sein? Viele Menschen meinen, sie wäre noch schöner...
Bei der australischen Botschaft möchten wir das Visum beantragen. Doch das geht nicht: Dies wäre nur in Auckland möglich! Auf die Frage weswegen, erhalten wir die Antwort: „Die Botschaft der USA macht‘s auch so...!“ Leider ist die amerikanische Regierung nicht gerade ein Vorbild für uns und enttäuscht gehen wir wieder.

Wir schaffen‘s gerade, unser Zelt bei einer kurzen Regenpause zusammenzupacken. So setzt Mitte September Marcel mit dem Tiger in der Fähre auf die Südinsel über. Flavia fliegt – für 8.- Fr.! In Nelson muss sie dann lange warten, bis es auch Marcel von Picton her geschafft hat. Abends kommen wir dem Campingplatz, etwas ausserhalb der Stadt, an und begrüssen unsere Reisefreunde Andy und Marcus aus Deutschland. Sogleich heisst es für uns: Absitzen, Abendessen futtern! Sogar bedient werden wir von den beiden! So manche Reisegeschichten wissen wir einander zu erzählen. Auch Timo,

der mit seinem Bus unterwegs ist, treffen wir hier wieder.
Da das Wetter kommende Woche gut sein soll, entschliessen wir uns, im Abel Tasman-Nationalpark zu wandern. Die dreitägige Wanderung, bei Sonne und Regen, auf dem gut präparierten Weg, gefällt uns sehr gut. Am ersten Tag kommen uns dauernd frisch frisierte, parfümierte Touristen mit sauberen Kleidern entgegen und grinsen. Wir schwitzen und keuchen! Auch die Hütten sind gut gebaut. In der ersten Nacht gibt sich Marcel‘s Schlafnachbar alle Mühe und versucht wohl, den ganzen Wald abzusägen! Der Regenwald ist fantastisch, die Strände und Küste einfach idyllisch. Zu denken geben uns allerdings die vielen Häuser mitten im Nationalpark, die auf Privatland stehen und reichen Ausländern gehören.
In Totaranui nehmen wir dann das Wassertaxi zurück, da das Wetter schlechter wird. Die Fahrt führt uns an Tonga-Island vorbei: Wir erhalten die Möglichkeit, einen kurzen Blick auf die faulenzenden Seehunde zu werfen. Wieder zurück auf dem Campingplatz, heisst‘s: Putzen und Waschen.
Bald machen wir uns auf die Reise Richtung Süden, der Ostküste entlang.
In Blenheim degustieren wir Wein, in Kaikoura stellen wir hinter dem komischsten, uralten Backpacker, mit viel Atmosphäre und eigener Radiostation, unser Zelt auf. Von hier aus unternehmen wir eine Wal-Beobachtungs-Bootstour. Wir dürfen ca. zehn Spermwale sehen und auf dem Rückweg, immer in Begleitung einiger Albatrosse, springen sogar Dusky-Delfine ums Boot! Die Tour war zwar teuer, aber sehr eindrücklich (Computervorführung) und wissenswert! Und zudem: Wo können wir in der Schweiz schon Spermwale live in freier Wildbahn sehen?
Unterwegs sonnen sich Seehunde auf den Felsen an der Küste. In Christchurch folgen wir einer Einladung: Christina lernten wir in Wellington kennen und nun dürfen wir bei ihr und ihrem Mann Paul wohnen! Mit ihnen und einigen andern Gästen führen wir interessante Gespräche. Die Stadt selber ist sehr englisch, mit schöner Kathedrale, altem ehrwürdigem, ehemaligem Universitätscampus, friedlichem botanischen Garten und interessantem Museum. Das Beste: Die fantastische Ausfahrt auf der faszinierenden Banks-Halbinsel zur französischen Pioniersiedlung Akaroa: Ein idyllisch gelegenes Dorf mit viel Flair.
Christine and Paul: Thank you so much for your hospitality, which we could enjoy a long time!
In Geraldine, ein weiteres hübsches kleines Nest, geniessen wir den Campingplatz und Schweizer Schoggi-Pralines (Choco Fellmann). Unter stahlblauem Himmel fahren wir zum Tekapo-See und zur Kapelle „des guten Hirten“ (nebst ca. vier Cars mit asiatischen Touristen)! Majestätisch thront der Mount Cook (3764 m) über die Berge. Wir fahren dem Pukaki-See entlang bis zum Dorf Aorangi, am Fusse der Berge. In Omarama finden wir bei Tony das bislang schönste Backpacker. Er ist mit 2600 ha Land und ca. 6700 Merinoschafen ein

Grossbauer und mit ihm führen wir ebenfalls sehr interessante Gespräche. In Timaru, der hüschen Stadt, werden wir von Owen und

Robyn eingeladen. Ihr neues Haus ist unsere Bleibe für zwei Nächte. Owen fährt eine Goldwing. Zusammen besichtigen wir die Bierbrauerei (DB Draught) und erhalten je drei Flaschen Bier umsonst, nach der interessanten Führung. Flavia trinkt zwei Flaschen – ganz schön viel für eine Weintrinkerin! Doch eines ist auch heute noch sicher: Sie mag das Gebräu einfach immer noch nicht!
Unterwegs bestaunen wir die Moeraki-Boulders: Vom Meereswasser rund geschliffene, riesige Steine. In Dunedin scheinen für uns die Leute nicht mehr so gastfreundlich zu sein. Doch die Otago-Halbinsel-Rundtour mit Beobachtung der blauen Pinguine,

kreisenden, grossen Albatrosse, Seehunde, Robben und Seelöwen (in wenigen Metern Entfernung) und dem absoluten Highlight: Den Gelbaugenpinguinen, einer vom Aussterben bedrohten Pinguinart, lohnt sich sehr! Auch das alte Universitätsgelände (erste Universität in Neuseeland = Otago University) ist interessant. Von den 110‘000 Einwohnern Dunedins sind 20‘000 Studenten aus aller Welt. Die Cadbury-Schokoladenfabrik-Besichtigung lassen wir bleiben: 11.- Fr./Pers. ist uns die Schockolade nicht wert. Nur wenige Touristen verirren sich ins wunderschöne Ferienparadies der „Kiwis“: Dem District „Catlins“ mit dem versteinerten Urwald aus der Zeit des Gondwanalandes (als Australien und Neuseeland ein Land waren). Nach einem Monat sind wir in Invercargill (nichts Besonderes, zu teure Backpackers), ganz an der Südspitze der Insel und blicken von Bluff aus auf die Stewart-Island: Huu, darüber hängen aber viele Wolken! Die Überfahrt ist uns leider zu teuer.

Auf dem Weg ins Fiordland, machen wir einen Abstecher zum tiefsten See des Landes: Dem 462 m tiefen Houraka-See. In Manapouri finden wir einen schönen Campingplatz. Die Tannen sorgen für frische Luft, die alten Moris Minor-Autos sind eine Augenweide. Nur die Besitzerin ist ein Drachen. Die Schiffstour auf dem Doubtful-Sound kostet zuviel, zum Milford-Sound können wir fahren. Die Strasse führt durch einen märchenhaften, vermoosten Wald, alle 10 Minuten rauscht ein Wasserfall zu Tale. Links und rechts liegen die letzten Lawinen-Schneefelder am Fusse der steilen Berghänge. Der Homer-Tunnel ist nass und dunkel. Erinnerungen an die norwegischen Tunnels werden wach. Zuerst ist der Himmel bewölkt und 20 km vor dem Sound beginnt‘s zu regnen. Nebel hängt tief und so sehen wir vom berühmten Milford-Sound praktisch nichts. Doch die Touristen strömen in Scharen auf die Boote (40.- Fr.)! So was Blödes! Auch in Manapouri wurde „The Lord of the Rings“ gedreht. Die ganze Südinsel war ein einziges Filmset und die Landschaften sind einfach atemberaubend und bezaubernd: Genau richtig für einen Fantasiefilm.

Nächster Halt: Touristenmetropole

Queenstown.

Schwer vorstellbar, dass sich in diesem friedlichen Ort (mit ca. 7000 Einwohnern) in der Hochsaison bis zu 40‘000 Gäste pro Woche tummeln. Schockierend bei der Ankunft sind die vielen neuen Häuser. Hinter einem gemütlichen Backpacker finden wir ein ideales Plätzchen, um unser Zelt aufzubauen. Von hier aus unternehmen wir einige Ausfahrten: Wir sehen die Kawarau-Brücke, von der aus der erste Bungy-Sprung stattfand, die Goldgräberhütten am gleichnamigen Fluss, degustieren Wein im Gibbston-Tal und fahren auf kurviger, enger Kiesstrasse durchs Skippers-Tal. Wir erinnern uns an die Gegend der Himalaya-Berge in Nordpakistan. Nur, dass wir uns hier statt auf 2000 m nur auf 400 m.ü.M. befinden. Marcel bewundert die Jetboote, mit denen Touren auf dem Shotover-Fluss angeboten werden. Für Flavia sind dies bloss krachmachende Fischtöter und Naturverschandler. Die Fahrt nach Glenorchy führt uns wieder in das Reich des „Lord of the rings“.

Die Sonne zeigt sich von der besten Seite, doch das Wetter wird sich bald ändern. So fahren wir weiter nach Haast oder: Von der kargen, wenig grünen, hügeligen Umgebung in die Frische des Regenwaldes. Der alte Wald ist faszinierend! Wir bleiben einen Tag, da uns der Regen eingeholt hat. Zudem befinden wir uns in einem Gebiet mit 7 m Regen pro Jahr. Mit etwas Sonnenschein und vielen Wolken fahren wir zu den Gletschern Franz Josef (Seppi) und Fox (Fuchsi). Im Dorf Franz Josef finden wir ein tolles Backpacker, haben‘s lustig mit Simon, Reto und Susanne aus der Schweiz. Wanderung zum Franz Josef-Gletscher bei bewölktem Himmel. Beeindruckend sind die Spuren, welche der Gletscher hinterlassen hat. Bei der Abfahrt besuchen wir noch den Fox-Gletscher und den Matheson-See. Dieser sollte eigentlich sogar den Mount Cook wiederspiegeln, doch der ist wolkenbehangen. Wir schaffen es gerade noch, vor dem Regen abzufahren. In Kowhitirangi überbringen wir Grüsse aus der Schweiz für die Familie von Ah und werden gleich eingeladen, zu bleiben. Es ist sehr interessant, die neue Melkanlage (Karussell), wo 40 Kühe gleichzeitig gemol-

ken werden, zu besichtigen und mit Werner, Martin und ihrer Mutter Erika zu plaudern. Euch dreien nochmals ein dickes Dankeschön! Die Zeit bei euch war sehr beeindruckend!
Weiterfahrt nach Greymouth. So ein farbenfrohes, geniales Backpacker sieht man selten. Wir bleiben zwei Nächte und werden sogar vom Besitzer zum „Znacht“ eingeladen! Er reist selber ebenfalls viel mit seiner Yamaha XT (bevorzugt

Südafrika), meistens alleine und kommt ursprünglich aus England. Die Goldgräberstadt Shantytown ist uns zu teuer und zu touristisch. Dafür lohnt sich Andy‘s Tipp: Der Woods Creek Track. Hier haben damals chinesische Minenarbeiter Tunnels gegraben, auf der Suche nach dem Edelmetall.
Andy, thank you again so much for your kindness and interesting talks!
Die Fahrt der wilden, eindrücklichen Westküste über Westport entlang, ist sensationell! In Punakaiki bestaunen wir die Pancakerocks und Blowholes (Pfannkuchenfelsen und Windlöcher). Nebst den Algarven und der kroatischen Küste zählt für uns diese wilde Küstenschönheit zu den atemberaubendsten Erfahrungen. In Nelson dürfen wir bei der Familie von Mike und Kaye bleiben. Kaye hat Flavia bei der Ankunft auf der Südinsel am Flughafen gesehen, wo sie arbeitet und uns gleich eingeladen: „Ich habe drei Kinder, einen Mann, einen Hund und ihr dürft auf dem Boden schlafen“! Einfach toll! So geniessen wir die Bleibe, die liebliche Familie und führen auch hier interessante Gespräche. Die beiden sind ebenfalls viel gereist und einfach sympathisch. Mit ihren drei Töchtern (Megan, Anna, Sally) und der Hündin „Dusty“, haben wir‘s gut und lustig. Wir dürfen sogar eine aufregende Spritzfahrt mit ihrem blauweissen Reisecar miterleben. Damit fährt die Familie in die Ferien auf die Nord- oder eben der Südinsel. Dann heisst es jeweils: „Achtung, Hoddies on tour“!
Bald müssen wir uns verabschieden; solche Bleiben und Menschen verlassen wir immer ungern. Doch dies gehört zum Reiseleben. Auf dem Camping treffen wir noch einmal Marcus und Andy. Mit ihnen geht‘s zum Sportscafe, wo wir einige Rugby-Spiele der WM in Australien auf der Grossleinwand mitverfolgen. Die Atmosphären in diesen Bars/Restaurants ist jeweils fiebrig und spannend. Am nächsten Tag müssen wir uns, wohl für eine längere Zeit, auch von unseren sympathischen Reisefreunden verabschieden. Nach einem gemütlichen Kaffeeschwatz im Innern der Maggie gilt es ernst. Schweren Herzens sagen wir einander „good bye und tschüss“! Andy und Mar-

cus, wir drücken euch die Daumen für eure Zukunft. Herzlichen Dank für die unvergessliche Zeit mit euch!
Thank you Mike, Kaye and family for your hospitality and the pleasant days with lots of fun!
Unsere letzte Station (auf der Südinsel)/Einladung geniessen wir bei Heinz und Betty. Sie kommen ehemals aus Luzern und sind seit 13 Jahren in Neuseeland. Hier haben sie sich ein kleines Paradies aufgebaut und wir werden auch kräftig verwöhnt: Am ersten Abend gibt‘s Fondue! Und erst die feinen Kuchen nach schweizer Rezepten! Hier haben wir auch die Möglichkeit, den Tiger zu waschen und dürfen ihn sogar neben einem Verwandten in der Garage parkieren: Heinz ist stolz auf seinen gelben 98er Tiger! Die weiteren Bewohner des Paradieses: Zwei Angoraziegen, eine Hasenfamilie und die scheue Hauskatze. Einen Tag lang geniessen wir die verwinkelten Kiesstrassen der eindrücklichen Hügelkette der Marlborough-Sounds. Immer wieder gibt die Landschaft den Blick auf den pazifischen Ocean frei. Einfach herrlich, die Farben! Am letzten Nachmittag unternimmt Betty mit uns (auf ihrem Suzuki, wir mit dem Tiger) eine sonnige Ausfahrt auf kleinen Strassen durch die romantische, hügelige Gegend. Ein wunderschöner Abschluss unserer Zeit auf der Südinsel! Betty und Heinz: Herzlichen Dank für alles. Die Zeit mit euch war einfach bombig!
We‘re so glad to know you all and we‘ll never forget this great time on the Southisland. New Zealand is beautiful, also because of people like you!

Von Picton aus geht die Reise mit einer bequemen Fährfahrt wieder zurück auf die Nordinsel. Gerade noch mit Glück (dank Absage von Reservationen und aufgrund einem unterlaufenen Fehler bei unserer Internetreservation), haben wir einen Platz gekriegt. Denn bei einer LKW-Fähre ist die Passagierzahl limitiert. Wir sind ja auch genug früh da. Auf der Fähre, welche um 19.30 Uhr ablegt, werden wir sogar kulinarisch versorgt (nebst Kaffee, Milo auch noch „Znacht“) und der Küchenchef ist ein aufgestellter Kerl, der uns immer informiert. Die See ist ruhig.
Um Mitternacht kommen wir in der Jugendherberge in Wellington an. Zum Glück haben wir vorgebucht! Langsam beginnt die Hochsaison... So „verdrücken“ wir uns an die Ostküste, nicht aber, ohne einen alten Bekannten zu besuchen: Hans aus dem Kanton Luzern ist wieder mal mit seinem Fahrrad unterwegs und zurzeit in der Gegend. So treffen wir ihn auf dem Campingplatz, sitzend vor seiner Villa.

Unsere Attikawohnung stellen wir gleich nebenan auf. Der Abend, bei Bier, Kuchen und Wein, ist lustig und es gibt so viel zu erzählen, seit wir uns in Helsinki vor zwei Jahren kennengelernt haben. Während er auf die Südinsel weiterreist, geht unsere Fahrt der Ostküste entlang hoch. Auch dir, Hans, ein dickes Dankeschön und allzeit gute Fahrt!

In Hastings nimmt unsere Reise ein vorläufig abruptes Ende. Hier erfahren wir, dass Flavia‘s Mutter überraschend vor drei Tagen verstorben ist. Ein Schock! Wir können es nicht glauben und wie in einem Traumzustand „funktionieren“ wir, organisieren mit grosszügiger Hilfe des Backpacker-Besitzerpaares und des TCS die sofortige Rückkehr. Kurzfristig müssen wir auch von Monica und Milan, dem tschechischen Paar, welches wir im Norden kennengelernt haben, verabschieden. Thank you Monica and Milan for the funny discussions and your time. See you again in Switzerland or Czech!
Einen Tag brauchen wir, um nach Auckland zu gelangen. Bei Dan dürfen wir übernachten und unseren Tiger parkieren. Die nötigsten Sachen gepackt, fährt uns unser Freund in die Stadt. Hier holen wir die Tickets ab und am Flughafen sagen wir ihm „good bye“. In diesen Situationen sind solche Menschen wichtig und wertvoll. Dan, Jon and your wife: We appreciate so much your help! Thank you very, very much for everything!
Dem TCS verdanken wir die Organisation der Flugtickets, um die wir sehr froh waren!
Ein langer Flug, eine schwere Zeit liegt vor uns.

02.02.2004 – km 147‘504

Die dritte Einreise in NZ gestaltet sich problemlos und von Dan werden wir sogar abgeholt. Ein grosses Glück, dass wir wieder bei ihm wohnen dürfen! Zur Weihnachtsfeier sind wir bei der Familie seiner Schwester eingeladen und sitzen zusammen draussen unter bewölktem Sommerhimmel. Im Gegensatz zur letzten, einsamen, „vergrippten“ Weihnacht in Kuala Lumpur, erleben wir nun ein herzliches, warmes Familientreffen mit etwas ungewohntem, aber sehr feinem Essen wie Truthahn, Muscheln und Früchtekuchen. Niemals werden wir dieses einmalige Erlebnis vergessen!
Yeah, endlich sehen wir auch unseren Tiger wieder! Doch leider konnte Dan die neuen Reifen noch nicht bestellen. Bald verlassen wir unsere Freunde, um im Norden der Backpacker-Farm „The Farm“ Grüsse von daheim zu überbringen. Wir campieren im grossen Garten, bleiben länger als geplant, da uns der ruhige Platz mit viel Grün und Pferden gut gefällt. Zudem geniessen wir die lustigen Gespräche mit Gesche und Sandra, die hier arbeiten (woofen). Mike, Ellen und Familie, die Besitzer, sind aufgestellte Leute. Wir machen ein paar Ausfahrten in die herrliche Küstenlandschaft der Bay of Islands, den eindrücklichen, erfrischenden Waipoua-Kauri-Wald und können endlich die neuen Reifen auf die Räder des Tigers montieren lassen.
Blumen blühen, Fohlen tollen auf den Wiesen – NZ im Sommer! Am 30.12.2003 ist vorläufig unser letzter Tag hier im Norden. Schweren Herzens müssen wir Abschied nehmen vom idyllischen Platz. Doch während der Plauderei mit Mike reift die Schnapsidee und um 23.30 Uhr fällt der Entschluss zu deren Durchführung: Nach zwei Stunden Schlaf machen wir uns, mit geborgenem Auto von Sandra, auf den 300 km langen Weg zum Flughafen nach Auckland. Das Gefährt muss öfter mal um die nachtaktiven Possums gesteuert werden, die uns mit erschreckten Augen ansehen. Damit taten wir natürlich den Kiwis keinen Gefallen (diese Tiere sind eine Plage). Am Flughafen überraschen wir Jan, der uns ganz verdutzt anguckt. Freudig ist das Wiedersehen, sind doch bereits zweieinhalb Jahre seit Skandinavien vergangen. Mit ca. siebzig andern Gästen, Backpackern und Freunden der Familie feiern wir Silvester und schlemmen wir die Könige. Zu Ehren von Ellen‘s Geburi, werden zwei Lämmer gegrillt. Am Neujahrstag lassen Jan, Sandra, Gesche und wir in einer traumhaften Bucht die Seele baumeln. Bald jedoch müssen wir uns endgültig verabschieden...
Wieder in Auckland, gilt es für uns Internetarbeit zu erledigen und neue Flugtickets zu organisieren. Mit Elke, Nick und Jan erleben wir einen fantastischen Abend mit köstlichem, koreanischem Essen und excellentem Kinogenuss: „The Lord of the Rings, Return of the King“.
Danach sagen wir Jan „good bye“. Er wird auf der Südinsel eine Englisch-Schule besuchen. Marcel chauffiert ihn mit dem Tiger zum Flughafen. Für uns geht die Reise nach Matamata weiter. Hier

dürfen wir bei Niklaus und Brunhild in ihrem hübschen Häuschen mit grossem, praktischem Garten, eine Weile wohnen. Wir besuchen Wai-o-tapu (das faszinierende, farbenfrohe Vulkangebiet, welches ständig blubbert und sich bewegt), verbringen mit Marietta und Dave aus der Schweiz einen lustigen Nachmittag, besuchen Rotorua und sein „Maorialtstadt-Quartier“ Ohinemutu mit speziellem Glasbild der Kirche St. Faiths. Im „Agradome“ werden wir über die Schafarten und die anstrengende Arbeit eines Schäfers (inklusive Schafschärung) aufgeklärt. Die hügelige, von Vulkanen geformte Gegend mit den vielen Seen wie Green, Blue Lake und dem Mount Tarawera ist wunderschön. Die Zeit vergeht im Fluge und schon müssen wir uns von den sympathischen Gastgebern verabschieden.
Von Taupo aus, wo wir als nächstes stationiert sind, durchlaufen wir das Tongariro-Crossing (Nationalpark, 1900 m.ü.M.). Da es Hochsaison ist, dürfen wir die anstrengende, aber absolut eindrückliche Wanderung mit ca. 500 andern Leuten teilen. Diese verteilen sich zum Glück dann unterwegs. Die öde, felsige, graubraune Landschaft besteht aus rotem und schwarzem

Lavagestein, gelben Schwefelablagerungen, Vulkanen, Geröllhalden, türkisfarbenen Seen – eine seltsame, einmalige Welt – eine eigene Welt. Des weiteren besichtigen wir die Huka-Falls (Waikato-Fluss), das Maoridorf Whakarewarewa in Rotorua (sehr interessant, aber leider zu kurze Tanzvorstellung). Im Honey-Hive-Centre degustieren wir die verschiedensten Honigsorten, sehen durch Plexiglasrohren und -kästen den Bienenvölker bei der Arbeit zu und testen Fruchtwein. Dieser schmeckt vorzüglich, süss wie Wein, wird aber eben von andern Früchten hergestellt (Kiwi, Aprikosen). Auch die Aratiatia-Schlucht bestaunen wir, und das Wairakei geothermale Kraftwerk glänzt nur so von den riesigen Chromstahlrohren. Craters of the moon (Mondkrater): Einfach einmalig! Über die Desertroad (Highway 1 mit Mount Ruapehu zur Seite) fahren wir durch eine steppenhafte Ebene und biegen in die Gentle Annie-Road ein, die sich durch Hügel an Farmen vorbeischwingt und uns nach Hastings/ Napier bringt.

Unterwegs stoppen wir bei einer Farm, wo die Bauern gerade dabei sind, die Hintern der Schafe zu reinigen: Die verschissene Wolle wird weggeschnitten, da bald das Schären beginnt. Beim Gespräch mit einem Bauer erfahren wir, dass diese Farm 26‘000 acres (also 10‘400 ha) gross ist, 60‘000 Schafe, 5000 Rinder und 2500 Stück Rotwild besitzt. Und wir dachten, die Buscot-Station auf der Südinsel wäre gross?! Durch die, uns bereits bekannte, Art-Deco-Stadt Napier gelangen wir am nächsten Tag nach Gisborne.

Hier quartieren wir uns im umfunktionierten Backpacker (ehemaliges Nonnenkloster) ein, treffen zufällig Alex und Tom, in Hastings kennengelernt, wieder und machen eine eindrückliche Begegnung mit der Künstlerin Meredith Christian. Sie arbeitet an einem globalen Umweltschutzprojekt mit Bildern, Geschichten der Maori-Traditionen. Obwohl von Capitan James Cook Poverty-Bay (Armutsbucht) genannt, ist die Gegend heute ein wichtiges Gemüse- und Fruchtplantagen-Zentrum.

Die Fahrt geht weiter ans East Cape. Erster Stop: Das kleine, ruhige Maoridorf Whangara. Hier wurde „Whale Rider“ gedreht, ein sehr interessanter, fantastischer Film über Konflikte der Maorigenerationen und -kultur. Der 660 m lange Pier in der Tolaga-Bay wird heute nicht mehr von Schiffen angefahren, da es ja jetzt die Landverbindung (Strasse) gibt. Er verfällt langsam im sandigen Wind und wilden Meereswasser. Kurzer Schwatz mit Alex, einem Motorradfahrer aus Deutschland. Von ihm erhalten wir den Tip, das Backpacker in der Tokomaru-Bay zu besuchen. Der ganze Norden der Ostküste ist relativ dünn besiedelt, von Touristen nicht überlaufen, ursprünglich, Natur pur. „Brian‘s Place“ entpuppt sich als Kleinod: Gemütlich, erholsam. Mit den wenigen Gästen haben wir‘s lustig, mit Lorenz führen wir interessante Gespräche. Der Strand ist lang, wild, der Wind bläst um unsere Ohren und peitscht die Wellen auf. Trotzdem badet Marcel kurz und geniesst das Wellenspiel. Am nächsten Tag fahren wir zum East Cape. Die kiesige Strasse führt uns an Hügeln mit Buschwald, robusten Kühen am Strand und Pferden auf den Weiden vorbei. Die ganze Gegend wird vorwiegend von Maoris bewirtschaftet. Am Cape angelangt, halten wir nur kurz an. Die Bewölkung nimmt zu, so fahren wir unseres Weges weiter. In der Maraehako-Bay gelangen wir an ein anderes paradiesisches Plätzchen: Das gleichnamige Backpacker, welches gestern ein älteres Pärchen aus England empfahl. Sie vergassen da im Kühlschrank ihr Bier und „vermachten“ es uns! Mit Gregor und Priska aus der Schweiz erleben wir einen herrlichen Abend, sehen beim Zubereiten und Räuchern der frisch gefangenen Fische zu (der Besitzer bietet Boots-Fischertouren für die Gäste an), kommen in den Genuss von Red Snapper-Fischfilet dank grosszügiger Einladung der beiden Schweizer. Später am Abend spendiert der Backpackerbesitzer uns Gästen Austern und vom geräucherten Fisch. Mmh... das ist ein Schlemmen!

Glücklicherweise, fast ohne Regen, fahren wir wieder nach Pokeno und somit zu Dan. Nun beginnt die Arbeit: Putzen unseres sämtlichen Materials, Waschen der Kleidung und des Tigers wegen den strickten Einreisebedingungen Australiens. Doch damit nicht genug: Auch die dritte Verschiffung unserer Reise will organisiert sein. Bob, der Dan‘s Haus neu bemalt, lädt uns zu einer Glühwürmchen-Höhlen-Tour ein. Nachdem wir uns etwa eine Stunde lang in der wunderschönen Gegend verfahren haben, finden wir endlich die Farm und somit den Eingang zur Nikau-Höhle. Die Nikau-Palme, welche nur hier in NZ wächst, gab ihr den Namen. Zwar ist die Höhle nur 1 km lang, doch die Glühwürmchen sind (wie Sternen am Himmel) einfach total faszinierend. Der Weg geht meist durch den Bach, den Stalaktiten und Stalagmiten entlang. Das letzte Stück muss im Wasser durchkrochen werden: Eine enge Angelegenheit. Nass und schmutzig gelangen wir wieder ans Tageslicht und lassen die Höhlenwelt mit Spinnen, Aalen, Raten und Krebsen hinter uns. Nun aber zurück, Barbara, Bob‘s Frau, hat das Abendessen vorbereitet. Dieses Erlebnis, sowie die Stunden mit Dan und seinen Eltern Mike und Ali lockern die strenge Zeit auf. Es scheint, als wollen sie uns noch die verbleibende Zeit in ihrem schönen Land versüssen...

Am 02. Februar ,04 ist es soweit:

Der Tiger und die Boxen in der Holzbox aus Indonesien verpackt, im Hafen abgeladen und alles sonstige organisiert, nehmen wir mit einem weinenden und lachenden Auge Abschied. Für all unsere Freunde, Reisebekanntschaften und Gastgeber ein dickes Dankeschön! NZ wird von Menschen, wie euch, gemacht was es ist: Ein wunderschönes, grünes, gastfreundliches und interessantes Land!

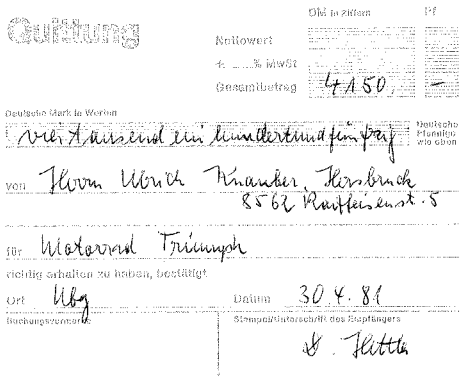
NZ good bye – OZ hello!

30 Jahre Bonneville

Eine Geschichte

Nein das ist kein Druckfehler: seit 30 Jahren bin ich stolzer Besitzer meiner Bonnie.
Am 30. April 1981 habe ich meine Bonnie mit einem Kilometerstand von ca. 15700 in Fürth bei Nürnberg für 4.150 DM gekauft. 2.350 DM hatte ich selbst, 1.800 DM hatte ich mir von meiner Mutter geliehen. Ich wohnte damals in Rosenheim und habe sie selbst ohne Probleme dorthin gefahren.
In dem folgenden Sommer habe ich öfters Tagestouren durch Oberbayern und die Alpen unternommen.

Am 1.Juli 1982 habe ich sie berufsbedingt stillgelegt und bis zu ihrer Wiederinbetriebnahme am 4. Juli 1990 in diversen Unterkünften geparkt. Die letzten 2 Jahre verbrachte sie unter einem Kirschbaum mit einer Plastikplane zugedeckt. Das Unkraut war bereits bis zum Tank hochgewachsen, als ich sie wieder hervorholte. Ich schob sie quer durch Nidda zu einem Bekannten der das Wunder der Wiederzulassung vollbrachte.
1991 startete ich zu unserer ersten Fahrt zur Isle of Man. Ich berichtete bereits darüber in der News Heft 28 (Oktober, November, Dezember 2006). Wie man dort nachlesen kann war die Fahrt etwas desaströs. Nichts desto trotz und gerade deswegen machte ich mich noch sechs Mal auf zur Isle of Man mit Bonnie. Wobei die weiteren Reisen nicht ganz so spektakulär waren wie die erste, aber jeden nicht Engländer-Fahrer wohl an den Rand des Wahnsinns gebracht hätte. Man stelle sich vor, direkt nach dem Rennen, wenn jeder auf der Piste unterwegs ist um zu zeigen, daß er immerhin fast so gut ist wie Joe Dunlop, bleibt Bonnie mit einem Zündaussetzer stehen und springt nicht mehr an. Tausende, jawohl Tausende, von Bikern fahren an, mit Halstuch beflaggter, Bonnie vorbei ohne anzuhalten und die freundliche Dame beim ADAC in München fragt wo denn die Isle of Man sei und zu welchen Land die denn gehören würde. Dann wollte sie auch noch den Namen der Strasse wissen, wo das Malheur passiert ist. Nach ca. 30 Minuten kam eine SMS: der Kollege vom RAC sei unterwegs, bis zu seinem Eintreffen könnten aber noch ca. 3 Stunden vergehen. Nach eineihalb Stunden war der freundliche Herr da und sichtlich nicht begeistert von dem was er da sah: eine 24 Jahre alte Bonnie. Er fand den Kurzen relativ schnell und so konnte die Fahrt weitergehen.
Oder es gibt da noch die Anekdote von dem Tankstopp in Nottingham, wo Bonnie an der Zapfsäule aufheulte als würde jemand den Gashahn bis zum Anschlag aufdrehen und nicht wieder loslassen. Also schnell den Zündschlüssel rumgedreht und erst einmal vollgetankt. Beim Starten das gleiche wieder: Bonnie heult auf, als wollte sie die Kolben oben aus dem Zylinder schicken. Also schnell Gang rein und ab die Post. Irgendwie kam ich jedoch immer mehr in den Feierabendverkehr und bei jedem Stopp das Gleiche. Die Hitze von den Zylinderköpfen war fast nicht mehr auszuhalten. Irgendwann siegte die Vernunft und ich beschloss etwas zu unternehmen. Also an der Bordstein gefahren und den Motor abgestellt. Gewartet bis die Temperatur halbwegs reparaturfreundliche Zustände annahm und dann den Vergaser zerlegt. (Auf dem Gehsteig in einem nicht unbedingt sehr vertrauenerweckenden Vorort von Nottingham. Die Haustür hinter mir war mit Brettern vernagelt und mit Graffitti vollgesprüht.) Schliesslich hält so eine fahrende Disco neben mir an und der schwarze Mitbürger brüllt mir zu: „You are doing the right thing, man!“. Ich hoffte ich tat das Richtige. Vergaser wieder zusammengesetzt und festgestellt, daß kein Bargeld für alle Fälle mehr vorhanden war, schliesslich war es inzwischen ca. 18Uhr und kein Hotel in Sicht. Also zu Fuss zum nächsten Geldautomaten im Freien an einer Hauswand. Also ich auf der Strasse britische Pfund aus dem Automaten gelassen, in der Hoffnung, daß nicht jemand auf die Idee käme, ich hätte ja nun etwas, was man mir gleich wieder abnehmen könnte. Also ich auf die Bonnie und mit aufheulendem Motor auf den Highway. Vollgasfahren


Quittung

Ohne in Ziffern | Pf

Nettowert

+ ....% MwSt

Gesamtbetrag 4150 –

Deutsche Mark in Worten: vier Tausend ein hundertfünfzig

Deutsche Mundartlich wie oben

von Thom Uhrich Kranacher Kersbrück 8562 Raiffeisenst. 5

für Motorrad Triumph

richtig erhalten zu haben, bestätigt

Ort Uhg

Datum 30.4.81

Buchungsvermerke

Stempel/Unterschrift des Empfängers

U. Flittle

war ok, nur nicht anhalten. Also bis Felixstowe unter Vollgas. An der Schranke zum Sea-Terminal angekommen, springt der Diensthabende aus seiner Kabine und brüllt mich an (um Bonnie zu übertö-

nen): wo ich hinwolle. Zum Schiff!! – habe ich zurückgebrüllt. Das Schiff ist weg! - war seine Antwort. Also Motor aus und auf den menschenleeren Parkplatz geschoben und wieder die Vergaser zerlegt. Gegen Mitternacht kam eine Polizeistreife angefahren und bat mich

höflichst doch das nahe gelegene Hotel aufzusuchen. Also ich mich auf den Weg dahin gemacht. Das Hotel war zu, war ja schliesslich 1 Uhr nachts. Also Bonnie ins Gebüsch geschoben und mich daneben gelegt. Am nächsten Morgen wimmelt der Platz von Reisewilligen, ganze Reisebusse warten auf ihre Abfertigung. Also ich auf Bonnie und schnell, möglichst ohne Aufsehen aufs Schiff. (Solange sie noch kalt war, heulte der Motor nicht so schlimm.)
Auf dem Schiff erst einmal ein Bier gekauft. In Rotterdam war es dann 15Uhr Freitag nachmittag: Berufsverkehr. Eine rote Ampel an der anderen. Also Bonnie und ich möglichst ohne anzuhalten durch Rotterdam. In Wesel musste ich nocheinmal tanken, was mit dem für mich schon gewohnten Schauspiel vonstatten ging. Zu Hause angekommen hab ich dann 2 neue Vergaser bestellt und seitdem hatte ich dieses Problem nicht mehr.
Vor kurzem hat die Tachowelle ihren Dienst aufgegeben, so daß der genaue Kilometerstand nicht mehr abzulesen ist, die Uhr ist bei 89563 stehen geblieben, aber es dürften inzwischen über 90000 km sein die Bonnie bereits gelaufen ist und es sollen noch viel mehr werden.

Mit triumphalen Grüssen,
Euer Uli Knauber

E5: Entwarnung für Oldtimer-Besitzer

Autor: Uschi Kettenmann

Gute Neuigkeiten für die Besitzer historischer Fahrzeuge: In Deutschland sind die Kraftstoffanbieter per Verordnung verpflichtet, E5-Super weiterhin anzubieten – und zwar zeitlich unbefristet. Das hat MdB Jens Koeppen, Vorsitzender des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut, mitgeteilt. Im Rahmen der Diskussion über E 10 hatte der Parlamentskreis in seiner letzten Sitzung beschlossen, sich für den Erhalt des E5-Kraftstoffes über das Jahr 2013 hinaus einzusetzen. Die EU verlangt nur ein verpflichtendes Anbieten bis 2013. Deutschland geht mit der Verordnung also über die EU-Vorgaben hinaus. Grundlage ist die Neufassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV), die am 14. Dezember 2010 in Kraft getreten ist. Die neue Fassung der 10. BImSchV dient der Umsetzung der europäischen Kraftstoffqualitätsrichtlinie 98/70/EG sowie der europäischen Schwefelrichtlinie 1999/32/EG.

Der entscheidende Passus ist der § 3 „Anforderungen an Ottokraftstoffe; Bestandsschutzsortenregelung“. Darin heißt es:
„(2) Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Normal“ oder „Super“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.
(3) Wer Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super Plus“ mit mehr als 5 Volumenprozent Ethanol anbietet, ist verpflichtet, an derselben Abgabestelle auch Ottokraftstoffe nach Absatz 1 der Qualität „Super Plus“ mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 Massenprozent und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 Volumenprozent anzubieten.
(4) An Abgabestellen, an denen im Durchschnitt der zwei jeweils vorangegangenen Kalenderjahre weniger als 500 Kubikmeter Ottokraftstoffe nach Absatz 1 in den Verkehr gebracht wurden, gelten die Verpflichtungen nach Absatz 2 und Absatz 3 nicht.“

Diese Verpflichtung könnte nur durch eine Änderung der Verordnung zurückgenommen werden, was jedoch laut Koeppen nicht geplant ist.

Erste Erlebnisse mit einer Triumph

(4. und letzter Teil)

Hier die Kurzfassung für die Leute, die zuerst mal wissen wollen, was sie erwartet, bevor sie drauflos lesen: die Bonnie mutiert zum Tourendampfer, es kommt zum Endkampf Weib gegen Lady, die Lady verliert, nicht ganz aus Vernunftgründen. Fortsetzung der News 6, 13 und 39 ...

Im Umbau und noch ohne Blinker: die Bonnie im Touren-Trimm mit einer Frontscheibe der Moto Guzzi California. Und-Gussräder (kotz)!!! - Bild aus 1986

Wegen der immerwährenden Tourentätigkeit meiner T140E des Baujahres 1981 kenne ich mittlerweile jede Schraube und jedes Wehwehchen und merke alsbald, wenn der Zeitpunkt gekommen ist, einen Kondensator zu wechseln, die Zündung neu einzustellen, und das ohne großartige Kenntnisse über die Elektrik des Gefährts. Oder die zugestopften Vergaser zu reinigen. Man hat mir gewisse Grundkenntnisse beigebracht und ein wenig habe ich mir zusammengelesen. Im diesem Zusammenhang möchte ich gerne noch auf Hüppens „Motorradelektrik“ als Lesestoff für Anfänger hinweisen, ein Buch, das wertvolle Informationen liefert, wenn es ums Zünden und Leuchten geht.
Jedes abnorme Verhalten des Twins fällt sogleich auf, auch in Nuancen und veranlasst mich zum Anhalten und Nachschauen. Es ist vielleicht unglaublich, aber ich hätte nicht gedacht, dass ich durch die spätere jahrelange Abstinenz und die heute doch seltene Zuwendung gepaart mit dem Berufsstress hinsichtlich der Handhabung mit den Trumpetten so viel verlernen könnte und bin froh, mir viele meiner heutigen Arbeitsschritte z.T. penibel aufgeschrieben zu haben –auch und besonders mit denen dabei gern begangenen Fehlern! - damit ich sie bei Bedarf wieder nachlesen kann.

Aber zurück zu den 80-er Jahren, in denen ich die Bonnie stets am Warten bin, ohne einen PC mein Eigen zu nennen. Eigentlich lebe ich fast nur mit dem Motorrad. Ich habe sogar eine passable Schlafposition auf der Bonnie hingekriegt, denn was gibt es schöneres in den warmen Sommermonaten, als auf der Lady fläzend den Nachthimmel zu betrachten und seine Freiheit in vollen Zügen zu genießen... ?!

Die 7 Kilometer Fahrt von und zur Arbeit werden mir bald zu kurz für die Lady und ich habe mir hierfür eine 1966-er MZ ES 125 zugelegt. Kaum ist dieser „Ausbund an Hässlichkeit“ der staunenden Verwandtschaft präsentiert, bekomme ich einen Tipp über eine auf einem Schrottplatz lagernde Zweitmaschine, einen Haufen 1968-er ES-Teile in Kisten, einen Gelände-125-er Eigenbau mit MZ-Motor aus dieser Zeit und einen kompletten, aber festen Motor. Alles wird zusammengekauft, für keines der Offerten muss ich mehr als 100 Mark hinblättern.

Die Schrottplatz-MZ hat fast die identische Fahrgestellnummer (nur in der letzten Ziffer ist eine Änderung, vermutlich wurden sie am gleichen Tag gebaut). Der Motor ist fest, so fest, dass ich schließlich nach wochenlangen Versuchen sogar das Pleuel absägen muss, weil es eh verbogen ist. Der Rahmen ist sorgsam mit Mennige dick überzogen und steht so heute noch rostfrei herum. Sie wird noch eine ganz wichtige Rolle spielen in späteren Geschichten! Der Enduro-Eigenbau besteht aus einem total verbrutzelten Rahmen ohne Zuordnungsmöglichkeit zum Hersteller, einem DKW-Tank (den ich noch habe), Gabel, Schwinge, zwei Rädern und einem Motor, der vom Verkäufer nur einmal kurz angelassen wurde und sofort wieder gestoppt, weil er undefinierte Geräusche von sich gab.
Der Motor der ersten MZ hat einen gebrochenen Kolbenring und einen tiefen Riefen im Zylinder, eine gebrochene Schaltfeder, die leider ganz tief im Motor sitzt, klingt aber sonst gesund. Im Motor des Gelände-Eigenbaus wurde der Kolben in falscher Einbaulage fixiert, sodass die Ringnuten in den Überströmkanälen landeten und bei der ersten Motorumdrehung brachen, auch hier ein tiefer Riefen im Zylinder,

Das einzig Vierrädrige war mein kleiner Fuhrpark aus MZ und Triumph. Obligatorisch die Aufkleber: „Japanschrott nein Danke !“

aber ansonsten scheint alles heil.
Wie immer heißt die unvorsichtige Devise: erst mal fahren! Irgendwann im Winter bin ich mit Erik auf

der MZ im Doppelpack unterwegs, 8,5 PS schleppen 112 kg MZ und ca. 160 kg Fleisch mit Knochen. Eine SR 500 wagt es , uns zu überholen. Ich gebe Gas, scheiß auf den Riefen im Zylinder, auch durch die nächste Ortschaft. Wer bremst verliert. Wir verlieren zwar schließlich trotzdem, aber die Rauchfahne ist bombastisch, die auf der Strecke noch lange stehen bleibt. In meinem Heimatort angekommen, kommt ein ungesundes Geräusch aus dem Motörchen – das untere Pleuellager ist hin. Flugs wird ein Übermaßkolben bestellt und der andere Motor aufgebohrt und gebetet – der aufgearbeitete Motor läuft heute noch...

So war ich ab ca. 1987 bequem unterwegs.

Aber zurück zur Triumph. Werkzeug und Verpflegung für unterwegs wollen gut verstaut sein, very british, versteht sich, also muss Craven her. Erik hat sich aus diesem Grund ein wahrhaft riesiges fabrikneues weißes Topcase besorgt, so groß, dass er auf den Gepäckträger zur Sicherheit noch zwei Flacheisen in Topcasebreite schweißt. „Kleinkindersarg“ nennen wir das Teil pietätslos. Unter dem Topcase finden zwei weiße schmale Koffer Platz, die in ihrer Form mit den Griffen eher an Kühlboxen erinnern. Diese erhalten wir aus einem Ausverkauf einer Privatperson aus Saarbrücken, die Erik mal wieder ausgespäht hat (für solche Sachen ist er echt brauchbar). Auch ich werde dort reichlich fündig und von Craven bekomme ich von dem Verkäufer für kleines Geld (50 Mark) einen Gepäckträger und ein Topcase, das 1973 schon auf der Isle of Man war, und zu dem ich heute noch die passenden Craven-Koffer (schwarz mit Alubändern) in gutem Zustand zu einem akzeptablen Preis suche. Auch ein paar Lederpacktaschen bekomme ich für 30 Mark (wir werden noch sehen, warum ich die Sachen alle erwähne).

Da die Harley-Frontscheiben mit den durchzogenen Alubändern nicht zu befestigen und auch viel zu teuer sind, fällt die Wahl auf die große Guzzi-California-Scheibe. Mit 290 Mark mit Halterungen haut die aber auch kräftig rein. Die Halterungen werden verlängert und Befestigungsösen drangeschweißt. Alles danach spritzverzinkt, Leute, das Zeug wird mich um Jahrhunderte überleben... Dann kommt die Scheibe dran. Sie hält den Wind fern und der Twin brüllt mir noch lauter entgegen. Die befürchteten thermischen Probleme bleiben aus. Der Spritverbrauch steigt auf mindestens 5,7 Liter auf 100 km. Bei etwa 165 km/h reißt die Scheibe langsam von einer bestimmten Befestigungsschraube her ein – ich hab’ heute 3 Scheiben hier rumstehen... ich könnte ja mal zu CarGlass (grins).

Doch vor dem Fahrspaß ist eine ganz andere Hürde zu nehmen, nämlich die des TÜV. Werkstatt-TÜV, Dekra, das alles ist zu der Zeit noch Zukunftsmusik, zumindest im beschaulichen Saarland. Dass man Sachen in den Brief von einer anderen als der Hauptzulassungsstelle in Sulzbach (ich berichtete bereits mehrfach über diese zweifelhaft freudige TÜV-Stelle) eintragen lassen kann, ist zu der Zeit eine kleine Sensation, fürchte ich doch den Sulzbach-TÜV wie der Teufel das Weihwasser, denn dort sitzt ein Motorradprüfer, den schon der Brechreiz überfällt, wenn er nur schon „englisch“ hört.

In Völklingen hingegen darf jetzt auch eingetragen werden, und da sitzt zufälligerweise auch ein Herr X (Name entfallen), der an seine Yamaha XS 750 ebenfalls eine solche Guzzi-Scheibe montiert hat, und auf den ich mich berufen solle, falls es irgendwelche Schwierigkeiten gibt. Und die gibt es, denn als ich auf der TÜV-Stelle vorfahre und die Tür geht auf, habe ich ein Déjà-vu. Der TÜV-Prüfer, der eigentlich im Sulzbach stationiert ist steht vor mir mit seiner Heinz-Becker-Kappe – und erkennt mich.

Ich erspare Euch die Einzelheiten. Was ich hier wolle, ob ich völlig übergeschnappt sei, eine Moto Guzzi-Frontscheibe auf eine Triumph zu montieren..., und wie das überhaupt befestigt ist, alles unzulässig, das schaue er sich überhaupt gar nicht erst an. Doch er tut es dann doch, nachdem ich mir höflich aber bestimmt den Herrn X verlange (Terror machen hat bei unserem TÜV überhaupt keinen Sinn). Der kommt auch prompt und steht mir zur Seite. Nun plötzlich wird die ausgetüftelte Halterung gelobt und die Sache anstandslos genehmigt. Eine Frage habe ich aber noch. Da die Konstruktion praktisch in minutenschnelle komplett demontiert werden kann, möchte ich wissen, ob man auch die Frontscheibe „wahlweise“ eintragen kann, sodass ich auch mal ohne fahren darf. Darauf erhalte ich die patzige Antwort, dass ich wahlweise höchstens die Frontscheibe nicht eingetragen bekomme und nun solle ich endlich ver-

... und am Samstag morgen gings stets zu Muttern zum Frühstück ...

schwinden.

Aus dem CBBC-Heften erfahren wir, dass ein Labsal für die Triumphmotoren Pendellager sein sollen (lasst bloß die Finger davon!); unser Dealer ist da anderer Meinung, nämlich dass solche Lager eher das Schwingen der Kurbelwelle unterstützen als ausgleichen. Mein Motor bekommt daher keine solchen Lager. Ob mein Kumpel damals eins eingebaut hat, weiß ich nicht mehr.

Selbstredend, dass im Laufe der

Zeit auch die Rundblinker Einzug halten. Sie ersetzen die viereckigen „BMW“-Teile. Neben den Blinkern von Lucas gibt es auch Billignachbauten, die nur die Hälfte kosten. Auf so was steht mein Geldbeutel, doch eine besonders lange Haltbarkeit ist den Dingern nicht beschieden. Nicht lange danach spielt mein Blinkrelais verrückt. Ein Blinker nach dem anderen fällt aus, weil der Rückkontakt über das Gehäuse und somit das Blinklicht ausfällt. Der verbleibende Blinker zuckt dann mit der doppelten Frequenz und wenn dieser auch noch ausfällt, verkündet dies der Blinkgeber mit lautem Gequäke unter der Sitzbank. Doch Abhilfe ist ebenso einfach wie billig: Alufolie! Sie wird schön säuberlich zusammengefaltet und der hintere Innenteil des Blinkers damit ausgestopft, mit Kontakt zum Lichtsockel. Hat alles überlebt, sogar die ständig brechenden Gewinde, mit denen das Blinkerglas festgeschraubt wird.

In den Zeiten, in denen meine Bonnie auseinander ist, bin ich entweder Sozius von Erik oder Schmiermaxe irgendwelcher Gespannfahrer, Hauptsache man ist sommers wie winters auf 2 oder 3 Rädern unterwegs. Erik möchte die vordere Bremsscheibe dem Blau der Krümmer anpassen und hat bald eine wüste Bremserei drauf, bei der er mit Genuss zuhört, wie der Vorderreifen pfeift aber ohne zu blockieren. Bald ist die Scheibe blau angelaufen, der Meister zufrieden.

Dann proben wir, wer an seiner Bonnie den dünnsten Hauptständer-Ausleger hat: einfach immer schön tief in die Kurve legen, den Rest radiert der Asphalt im Laufe der Zeit dann weg. Einmal werde ich über den Ausleger ausgehebelt und es geht in den Graben, aber nix passiert – war mein einziger Abflug. Aber wir sprühen noch voller anderer verrückter Ideen.

Kommen wir zum „Hasch mich“-Spielen. Bei diesem Spielchen untermauert der kräftige Twin seine Durchzugskraft. Besonders gerne spielen wir das in Frankreich, auf deren Landstraßen die 90 km/h nicht überschritten werden sollten. Man düst also gemütlich mit 90 im 5. Gang dahin, was den französischen Autofahrer natürlich aufregt, sodass er alsbald zum Überholvorgang schreitet. In dem Zeitpunkt, wenn das Auto genau neben der Triumph ist, werden die Schieber ganz leicht gelupft. Schon Sekunden später befindet sich das eigentlich überholende Auto weit hinter einem und reiht sich wieder ein. Das Ganze wiederholt sich so lange, bis der Autofahrer aufgibt oder die Faust zeigt. Mit jedem Versuch nimmt natürlich der Autofahrer mehr Anlauf, das ist der Reiz des Spielchens. Jaaa, ich weiß, das ist doof, aber wir waren halt so.

Unser Redakteur Walter langhaarig auf meiner Bonnie (1987).

Wenig Spaß habe ich aber auf diese Weise mit einem Auto, das konstant neben mir bleibt, sodass ich sogar in den 4. Gang zurückschalten muss. Bei 145 wird in den 5. geschaltet und das Auto zischt davon – es ist ein Saab Turbo, der mich auf der Landstraße verbrät. Auch Erik erfährt die Grenzen seiner Bonnie: von der Ampel weg wird er von einem Morgan Plus 8 in Grund und Boden gefahren, was dieser aber als Ehre hinnimmt, denn der Morgan kommt schließlich ebenfalls von der Insel.

Als Erik mit dem Gespannbau beginnt, ist es aus mit der Fahrerei mit 2 Triumph durch die Lande, bei denen wir bekannt geworden sind wie bunte Hunde. Das Watsonian-Gespann-Bauen ist bis heute ein Projekt geblieben. Immerhin- er hat noch eine Bonnie in Erstbesitz. Eine zweite sollte noch hinzukommen.

Für mich beginnt indes, wenn auch spät mit fast 25 Jahren die Bundeswehrzeit, heimatfern und auf dem Wasser. Die Bonnie muss abgemeldet werden. Gleichzeitig tritt eine Frau in mein Leben, über die ich gar nicht viele Worte verlieren möchte. Alles zweirädrige ist ihr ein Dorn im Auge, auch und gerade diese alten hässlichen Dinger. Nur kurz ist die Anmeldezeit der Bonnie nach der Bundeswehr, 1989 dann ist eine Laufleistung erreicht, nach der sie mal ordentlich durchgecheckt werden solle. Doch zuerst ist ein Hausbau angesagt und endlich solle ein Auto her. Neben dem Auto kann ich mir leider nur die MZ leisten.

Nach der Heirat 1990/91 eskaliert das Ganze, mein Umzug steht bevor und ich stehe vor der vollendeten Tatsache, dass die „hässlichen Dinger“ verschwinden müssen. Das ganze MZ-Gedöns wandert zu einem neuen Besitzer, die Bonnie kauft sich Erik, zusammen mit allem Zubehör wie Gepäckträger, Topcase, Packtaschen, abgebauten oder ausgetauschten Teilen, Rädern und dem ganzen (Spezial-) Werkzeug, das wir uns zusammen gekauft hatten. Alles muss weg. In diesem Moment, kann ich nur sagen, hat mir der Verkauf nicht so wehgetan, weil die Ersatzteilsituation über die ganze Zeit so lausig gewesen ist, dass das Hobby einfach keinen Spaß gemacht hat. Wenige Monate später ist die Ehe am Ende, mein Auto kaputt und mir bleibt der Linienbus und die Monatskarte. Wir schreiben 1991.

Meine erste Bonnie erwartet mich zum nachmittäglichen Ausritt auf saarländischen Landstraßen.

Der MZ-Käufer „vergisst“, dass er noch die Motorräder zu bezahlen hat, verkauft die einzig laufende MZ weiter, das Geld verschwindet. Nach einem Ultimatum erhalte ich die ganzen Ersatzteile wieder zurück. Die MZ fehlt, aber ich habe den Brief, und wer den Brief hat, ist nun mal der Eigentümer. Lange

suchen muss ich nicht, dann finde ich eines Nachts den fahrbaren Untersatz. Wie immer ist sie nicht abgeschlossen. Den Zündschlüssel habe ich stets mit. Der neue Besitzer ist mir nur zu wohlbekannt. Ich stelle ihn vor die vollendete Tatsache, dass die MZ mein ist und bleibt, als das Moppet wieder bei mir steht, es kommt keine Widerrede.

Da fährt er, der jugendliche Mitch ... ☺

Von Ende 1991 an bin ich nun Triumph-abstinent. Ich trete alsbald aus den Clubs aus und schließe das Thema ab. Erik wird nicht lange glücklich sein mit seiner neuen Bonnie. Mein eindringlicher Rat,

Vollbärte machen älter – hier war ich 24.

nach dem Motorrad müsse unbedingt gesehen werden, wird nicht gehört. 3 Monate lang höre und sehe ich „meine“ Bonnie unterm Fenster auf der Arbeit nachmittags vorbeidonnern, dann bleibt es ruhig. Später höre ich den Vorwurf, ich hätte Schrott verkauft – nicht gerade fair. Es ändert sich viel, meine ganze Lebensphilosophie. Ich verlasse meine Heimat für über 2 Jahre und überlege, im Brandenburgischen zu bleiben...

Ende der Geschichte.
Die Frage, ob man vom Englischen Bazillus tatsächlich dauerhaft geheilt werden kann, nun ja, wir werden sehen...

Es grüßt der Mitch

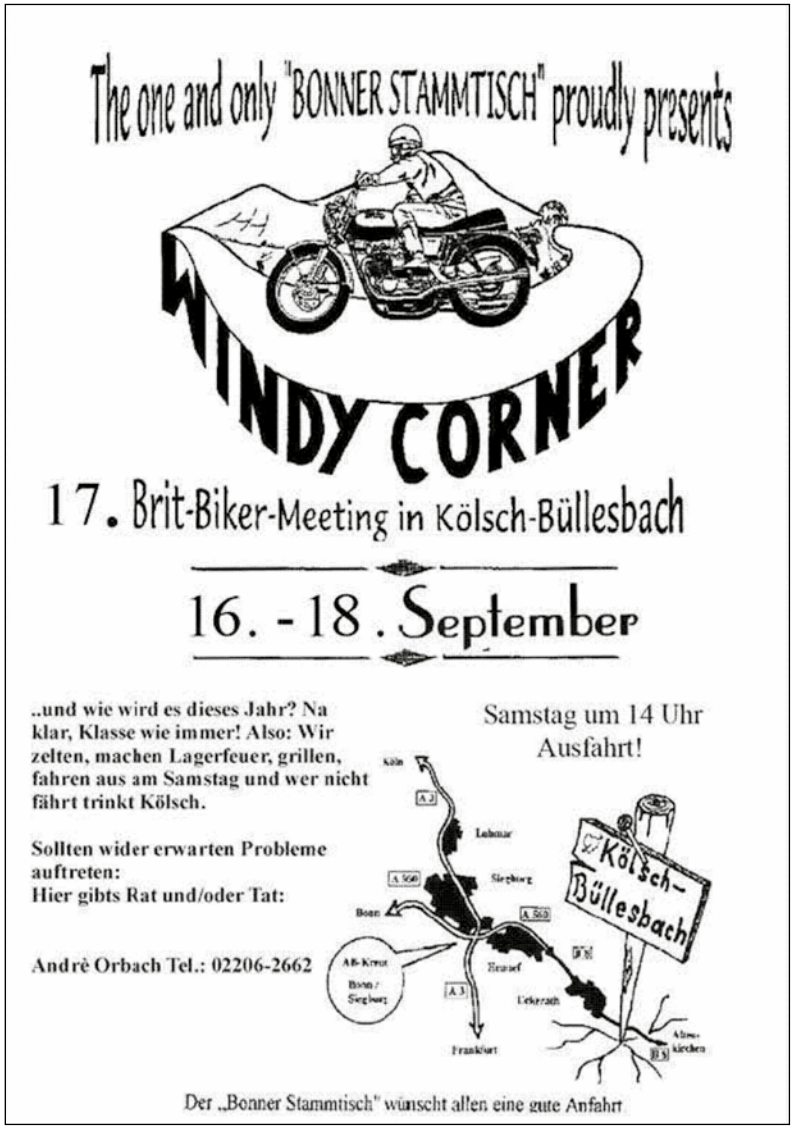
NEWS

aus der Welt des Motorrads

Moto Morini wird zum zweiten mal versteigert.

Nachdem im April sich kein Bieter für Moto Morini fand, kommt jetzt die italienische Marke erneut unter den Hammer. Am 19. Juli soll wieder versteigert werden. Das Mindestgebot wurde von 5,5 Mio auf 4,65 Mio Euro reduziert. Aber auch zu diesem Preis wird der koreanische Hyosung- Konzern und ein italienischer Unternehmer nicht zuschlagen. Bis jetzt sind sie die einzigen Interessenten, und die werden bis zur dritten Versteigerung warten, bei der sie hoffen, dass kein Mindestgebot aufgerufen wird. Dann warten wir so lange bis wir zuschlagen. ☺

Ps: **UVEX** macht nichts mehr in Motorrad, schade da man die Produkte noch bezahlen konnte.



16 Jahre und 100000 km später!

Uli Knauber

Am 18. Februar 1995 konnte ich es nicht länger aushalten und holte meine brandneue Triumph Tropy 3 beim Triumph-Händler Fey-Motors in Friedberg/Hessen ab. Ich hatte sie bereits im November bestellt und mit 10000 DM angezahlt und nun konnte ich nicht mehr länger warten. Die ersten Sonnenstrahlen waren herausgekommen und obwohl an manchen schattigen Stellen neben der Strasse noch Reste von Schnee zu erkennen waren, steckte ich die restlichen 8900 DM ein und ließ ich mich vom Schwiegervater nach Friedberg fahren um die Trophy zu holen. Ich hatte natürlich auch einen Fotoapparat dabei, damals noch analog, um diesen denkwürdigen Moment, mit dem Schwiegervater im Hintergrund, festzuhalten.

Mittlerweile sind 16 Jahre und 100000km vergangen und die Trophy, die ich heimlich auf den Namen „Lady of Man“ getauft habe, steht vor mir als würde sie auf die erste Fahrt warten. 8 Paar Reifen, 2 Kettensätze, 1 Gaszug, ein Hauptscheinwerferbirnchen, 2 Rücklichtleuchten, einen linken vorderen Blinker und 1 hinteren Bremssattel hat sie gebraucht und natürlich ein paar Liter Sprit.

2 Mal waren wir, Doris, Trophy und ich, an der Amalfiküste, 2 mal sind wir die Tour des Grandes Alpes von Genf nach Menton gefahren, 3 Mal waren wir in Ligurien (Chinque Terre) und Piemont (Spotorno), 1 mal auf dem Rückweg in Büriswilen bei den Black Shadows. 3 Mal war wir, nur Trophy und ich, auf der Isle of Man zur TT-Trophy - Ende Mai-Anfang Juni. Daher auch der Name „Lady of Man“. Die richtige Lady of Man ist das Schiff dasuns auf die Insel brachte, ein richtiger Holzdampfer mit Holzplanken und 4 Decks untereinander zur Aufnahme von hunderten von Motorrädern. Die originale „Lady of Man“ wurde mittlerweile ausser Dienst gestellt, bzw. schippert jetzt in griechischen Gewässern. (As of 2009, the Panagia Soumela continued to operate between Lavrion and Limnos).

Im letzten Jahr waren die Trphy und ich noch beim Brighton-Run vom ACE-Cafe in London ausgehend dabei und vor Stonehenge.

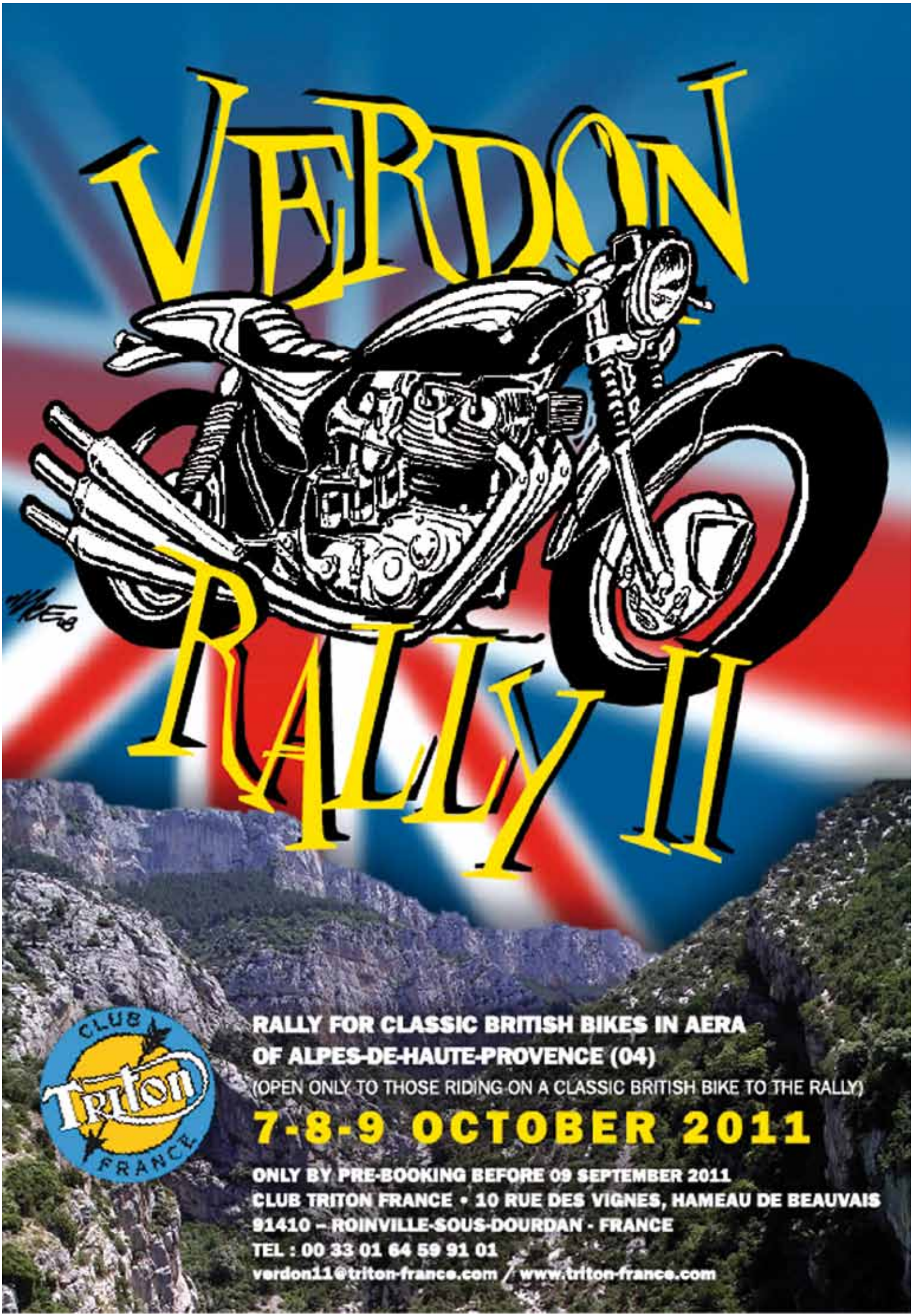
Einmal habe ich nicht aufgepasst und sie ist im Stand umgefallen: Doris wollte aufsteigen und ich war nicht darauf gefasst. Das hat mich den linken vorden Blinker gekostet. Aber ich denke das hat sie mir verziehen.

Am Osterwochenende waren wir Doris, Trophy und ich auf der Tonenburg mit einem Freund dessen Sohn und seiner Harley. Am Samstag gegn 14Uhr gings los und gegen 18Uhr hatten wir die Tonenburg erreicht. Am Sonntag trafen wir einen weiteren Freund und machten einen Ausflug durch das Weserbergland wobei wir auch am Wasserschloss Trudingen vorbeikamen. Die Fahrt ging nach Hannoversch-Münden, wo wir die Stadt besichtigten. Auf dem Rückweg zur Tonenburg war es soweit der Tacho näherte sich den 100.000 km. Plötzlich ging alles sehr schnell: 99997.6km, 99998.5! Jetzt aber schnell nach vorne gefahren und zufällig kam auch noch ein Parkplatz auf der Scnellstrasse vor Beverungen, nix wie rein und angehalten: 99999.6km. Die

Kollegen meinten ich solle doch solange auf dem Parkplatz spazieren fahren bis der Tacho voll wäre. Also ich wieder auf die Piste, geschätzt 100 Meter zurück, gedreht und wieder Richtung Parkplatz. Genau in der Einfahrt: 99999.9km. Also Warnblinker an und Bilder gemacht, dann zu den Kollegen: 00000.0km!! Gratulationen von allen Seiten und wieder Bilder gemacht.

Und jetzt belohnt sie mich mit lauter lustigen Kilometerständen: auf dem Nachhauseweg am Edersee genau 111km. Und zu Hause in der Garage 303km. Das Kennzeichen von unserem Auto ist: FB – TT 303. Ich denke wir werden noch viel Spass zusammen haben.

VERDON RALLY II



RALLY FOR CLASSIC BRITISH BIKES IN AERA OF ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE (04)

(OPEN ONLY TO THOSE RIDING ON A CLASSIC BRITISH BIKE TO THE RALLY)

7-8-9 OCTOBER 2011

ONLY BY PRE-BOOKING BEFORE 09 SEPTEMBER 2011

CLUB TRITON FRANCE • 10 RUE DES VIGNES, HAMEAU DE BEAUVAIS
91410 – ROINVILLE-SOUS-DOURDAN - FRANCE
TEL : 00 33 01 64 59 91 01
verdon11@triton-france.com / www.triton-france.com

Vergiss nicht ein Paar Laufschuhe mitzunehmen

Hier ein Artikel von Taddy Oggie aus der Nacelle vom September 2010 (übersetzt von Ulrich Knauber, die freundliche Genehmigung des Verfassers vorausgesetzt):

Anfang 2009 entstanden ein paar Überlegungen über das benötigte Gepäck um mit dem Motorrad auf dem europäischen Festland zu reisen. Es erschien überlegenswert etwas Raum für die andere Seite der Medallie zu lassen: der unteren Seite des Fahrens auf der „falschen„ Seite der Strasse.
Ja, Du kannst 130 km/h auf den Autobahnen fahren – in Frankreich und Italien, aber nur wenn die Sonne scheint und die Strassen trocken sind. Wenn es regnet fällt das Limit ganz plötzlich auf 120 – der Standardgeschwindigkeit der übrigen Länder, durch welche Du wahrscheinlich reisen wirst, falls dort nicht eine noch geringere Höchstgeschwindigkeit, normalerweise 110 km/h, vorgeschrieben ist. Auf den Nicht-Autobahnen ist die Höchstgeschwindigkeit normalerweise 90 km/h , was zufällig genau die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Lastwagen ist und mit welcher diese auch unterwegs sind – überall! Was das Überholen – legal – etwas problematisch werden lässt. Durch bebautes Gebiet, selbst kleinste Weiler, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, selbst wenn dort keine diesbezüglichen Schilder stehen. Die Ortsschilder reichen aus um Deine Höchstgeschwindigkeit unter dieses Limit zu drosseln – oder weniger! Manchmal kann das Limit so tief wie 30 km/h oder tiefer sein und dieses „weniger“ ist Gesetz.

Es gibt auch offizielle Papiere die immer mitzuführen sind: Personalausweis – normalerweise dein Reisepass – und in oder mit Deinem Fahrzeug der Führerschein, KFZ-Zulassungspapiere, TÜV-Stempel und grüne Versicherungskarte. Oder Ähnliches! Beachte bitte: „immer mit Dir zu führen“ heisst nicht „innerhalb von 5 Tagen an einer beliebigen Polizeistation deiner Wahl vorzulegen“, ist hier Gesetz. (In Frankreich gibt es eine sofort einzuziehende Strafe von 60€ für jedes Dokument, das Du nicht vorlegen kannst. Anm. der Red.).
Ein anders beliebtes Druckmittel – Alkohol. Du wirst es nicht glauben, aber deren Gesetze sind viel härter als unsere. Die maximale Promillegrenze bei uns ist 0,08%. Dort drüben ist sie 0,05%, fast die Hälfte und in Portugal ist sie genau 0,049%. Und wieder gilt: solange nichts anderes gilt. Selbst bei geringerem Blutalkoholgehalt, welcher auf der Polizeistation festgestellt wurde, wirst Du den Weg zurück zu Deinem Motorrad am Strassenrand allein finden müssen.
Warndreiecke – die Ursache beträchtlicher Diskussionen. Solofahrer müssen sie nicht bei sich führen, aber die Sachlage ist bei Seitenwagen oder Trikes nicht geklärt. Da diese so breit wie Autos sind und daher einen Verkehrsstau auslösen können, wenn sie zusammengebrochen sind und auf der Strasse liegen bleiben, ist es ratsam eines dabei zu haben (oder zwei wenn man in Spanien unterwegs ist). Leuchtstreifen an den Jacken! Hier ist die Sachlage eindeutig nicht geklärt für Solofahrer, aber „Sie wissen ja, es wäre vernünftig“. Also warum nicht immer anziehen? Eine Sache weniger um sie in Dein überfülltes Topcase zu stecken. Ein paar weitere Dinge die Dir behilflich sein könnten: Das Licht muss immer an sein wenn der Motor des Motorrads läuft und das Länderkennzeichen GB muss von offizieller Art und Grösse sein.
Schliesslich, wenn Du im Ausland unterwegs bist, wirst Du erstaunt sein, daß Du die Fahrer von powervollen Autos und Motorrädern, die Dich mit mehr als 200 km/h überholt haben, so dass sie Dir fast Deinen Rückspiegel während des Überholens abgefahren haben, auf der letzten Meile vor der Zahlstelle auf der Autobahn wieder einholen kannst. Messgeräte zur Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit sind an vielen Mautstellen installiert und falls das Speedlimit überschritten wurde, wird sich die Schranke nicht öffnen, bis die lokale Version von P.C.Plod (wichtige Amtsperson - Anm. des Übersetzers) ein ernstes Wort mit Dir gesprochen hat und dich gebeten hat neben seiner kleinen Kabine zu parken. Hier wird er Dich mit allen Deinen Verfehlungen konfrontieren, alle Deine Papiere prüfen, Dich und Dein Fahrzeug in Bezug auf alle Gesetze überprüfen, die Anzahl Deiner Verfehlungen aufaddieren, die Gesamtsumme der aufgelaufenen Strafen ermitteln und dann Deine Brieftasche inspizieren um zu sehen ob Du das erforderliche Kleingeld bei Dir führst. Eine ähnliche Prozedur wird an allen bereits aufgeführten „oder ähnlich“ Szenarios durchgeführt.

Falls Deine Brieftasche nicht entsprechen dick gefüttert ist, bist Du als Nächstes der Gnade deines Inquisitors ausgeliefert. Falls er gut gelaunt ist, wird er Dir eine Mitfahrgelegenheit zum nächsten Geldautomaten anbieten, und falls er noch milder gestimmt ist, wird er Dich zu Deinem Motorrad zurückbringen. Andererseits, falls er einen normalen Tag hatte, wird er Deine Maschine beschlagnahmen, Dir eine Adresse geben, an welcher Du Deine Strafe bezahlen kannst und in die Richtung der nächste n Stadt deuten. Laufen in Motorradstiefeln über längere Entfernungen ist nicht sehr komfortabel, was uns wieder zum Titel dieses Artikels zurückbringt. Lege sie ganz oben in Dein Topcase. Ein praktischer Tip heiss empfohlen von

Taddy Oggie.

Jahreshauptversammlung des TMOC Germany e. V. am 2. 4. 2011 in Schotten

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Gedenkminute
3. Bericht des 1.Vorsitzenden
4. Bericht des Kassenwartes
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Bericht des ILO
7. Wahl des neuen Vorstandes
8. Wahl der Kassenprüfer
9. Verschiedenes

1. Begrüßung
Die Jahreshauptversammlung wurde satzungsgemäß durch termingerechte Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift „News" einberufen. Um 20.40 Uhr wurde die Jahreshauptversammlung von dem 1.Vorsitzenden Michael Ochs eröffnet und die Beschlussfähigkeit festgestellt. Es sind 18 Mitglieder des TMOC anwesend.

2. Schweigeminute
Für unsere verstorbenen Mitglieder Dirk Höltje und Don Brown wird eine Schweigeminute eingelegt.

3.Bericht des 1.Vorsitzenden
Maiausfahrt ist durch den Unfall von Manfred Groß frühzeitig abgebrochen worden. Sommertreffen in Hilders war ein großer Erfolg. Dank an Roger Jung und Hans Lins für die sehr gut gelungene Organisation.

Dank auch an die Nichtmitglieder, die zum Gelingen des Treffens beigetragen haben Die in Hilders durchgeführte Tombola erreichte einen Erlös von 1350,-Euro, den dann der Club auf 1500,-Euro aufgerundet hat.

Bei dem kommenden Sommertreffen 2011 werden Helfer, die das ganze Wochenende vor Ort sind, freie Kost und freien Zeltplatz erhalten. Helfer die nur stundenweise zur Verfügung stehen, erhalten in deren Dienstzeit freie Kost.

Sinsheim war dieses Jahr ein Desaster. Beteiligung unsrer Mitglieder sehr wetterabhängig. Evtl. übernimmt der Club den Transport der Maschinen.

Das Jahresabschlusstreffen findet dieses Jahr wieder in Reith statt. Datum und genaue Wegbeschreibung werden in der News veröffentlicht.

Die Vereinszeitschrift wird ab Jahrgang 2012 nur noch dreimal im Jahr erscheinen. Es stehen einfach zu wenige Artikel der Vereinsmitglieder zur Verfügung

Unser Redakteur Walter Moreth bekommt für seine Bemühungen um die Zeitungen ein Present überreicht.

4. Bericht des Kassenwartes
Das Guthaben des Vereins betrug am Jahresanfang 7533,79 Euro.
Der Kassenstand mit Beiträgen, die erst später im Jahr zu Buche schlagen, beläuft sich auf 8418,49.

Durch verschiedene Anschaffungen für das Sommertreffen, liegt der Kontostand dieses Jahres leicht unter dem des letzten Jahres.

Ausgabebelege sollen in Zukunft eingescannt werden. Dadurch wird die Kontoführung digitalisiert und die Kontoprüfung durch die Kassenprüfer ist dann leichter zu handhaben.

5. Bericht der Kassenprüfer
Bei der Prüfung der Vereinskasse durch die Kassenprüfer Michael Kempf und Karlheinz Gehrig wurden keine Unregelmäßigkeiten festgestellt. Da Michael Kempf nicht an der Versammlung teilnehmen konnte, wurde durch Karlheinz Gehrig die Richtigkeit der Kassenabrechnung festgestellt und die Entlastung des Vorstandes beantragt.

Der Vorstand wird von der Jahreshauptversammlung ohne Gegenstimmen, bei Stimmenthaltung der drei anwesenden Vorstandsmitglieder, entlastet.

6. Bericht des ILO
Stellvertretend für Manfred Groß war Stephan Döpper beim WATOC Treffen in England Die Mitgliederzahlen aller europäischer Clubs sind stabil geblieben. In Belgien wird es einen neuen Triumphclub geben. Der TOCN Holland wird dieses Jahr sein 35jähriges Jubiläum feiern.
Der WATOC hat nun seine eigene Website, die über unsere Website verlinkt ist.
Die WATOC Challenge Formulare sind dort als .pdf herunterladbar.

7. Wahl des neuen Vorstandes
Es wurde sich darauf geeinigt die Wahl offen per Handzeichen durchzuführen

Kassenwart
Vorschlag Uli Heltzel
ohne Gegenvorschläge
1 Enthaltung
17 Ja Stimmen

2.Vorsitzender
Vorschlag Peter Nettler
ohne Gegenvorschläge
18 Ja Stimmen

ILO
Vorschlag Stephan Döpper
ohne Gegenvorschläge
1 Enthaltung
17 Ja Stimmen

1.Vorsitzender
Vorschlag Michael Ochs
ohne Gegenvorschläge
1 Enthaltung
17 Ja Stimmen

Schriftführer
Vorschlag Manfred Groß
ohne Gegenvorschläge
1 Enthaltung
17 ja Stimmen

8. Wahl der Kassenprüfer

Kassenprüfer
Vorschläge Roger Jung und Nicole Tertling
2 Enthaltungen
16 Ja Stimmen

9. Verschiedenes

Nicole Tertling klärt ab ob die News anders verschickt werden kann.
Derzeitiger Versand mit wieder verschließbaren Kuvert nicht optimal.
Falls Versand bleibt wie bisher, wird ein Drucker für Claudia Kryczek angeschafft.
Claudia erledigt momentan den Versand.

Motivvorschlag für Treffen
T-shirt – Die Triumphhighlights seit Gründung. Es sollen Feuerzeuge und Kugelschreiber mit Clublogo angeschafft werden.
Der Triumph Motorcycle Clan feiert 5jähriges bestehen, als Präsent wird ein Kuchen mit deren Emblem gekauft und überreicht.

Um 23 Uhr wird die Versammlung geschlossen.

Ort: Schotten
Datum: den 2. 4. 2011

Versammlungsleiter: Michael Ochs
Protokollführer: Manfred Groß

Ein alltägliches Rätsel

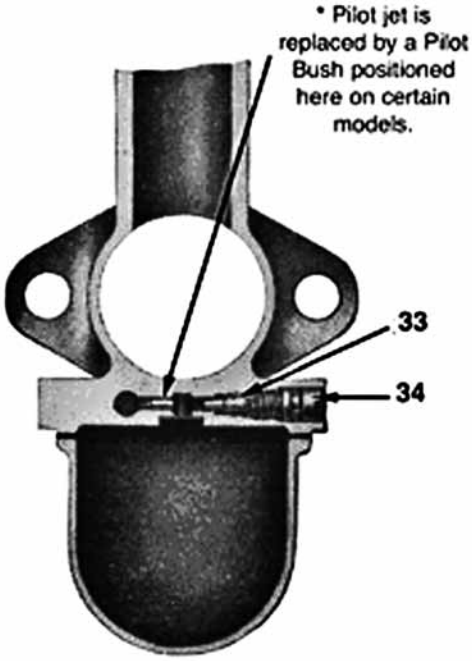
Winterzeit ist Schrauberzeit und nicht nur bei Triumphfahrern. Mein Freund Klaus, stolzer Besitzer einer 73er Norton Commando, entschied sich im Februar, nach mehrmonatiger Standzeit seinen längst überfälligen Sekundärtrieb auszutauschen. Kettenrad und Kette waren schnell weg, um aber bei der Norton das Ritzel abzubauen, musste wie bei unseren Pre Unit-Modellen der ganze Primärkasten weg. Bei der Demontage fand er schließlich noch eine bis dahin voll taugliche, äußerlich aber ziemlich marode Lichtmaschine vor. Diese tauschte er samt Rotor auch gleich aus, so dass der geplante Kettenwechsel nun finanziell schon andere Dimensionen als erwartet annahm. Nach erfolgreicher Montage aller Komponenten und dem anschließenden Probelauf in der in Garage weigerte sich der linke Zylinder standhaft bei Leerlaufbetrieb seine Arbeit aufzunehmen. Das obligatorische Tupfen und damit Fluten der beiden Schwimmerkammern an den beiden MK1 Concentric-Vergasern führte zwar kurzzeitig dazu, dass beide Zylinder liefen, bei jedem Startvorgang aber verabschiedete sich der linke Zylinder immer wieder nach ein paar Sekunden. Auch kräftiges Drehen am Gasgriff in Drehzahlregionen, die man einem kalten Motor normalerweise nicht zumutet, änderte nichts an der Situation.

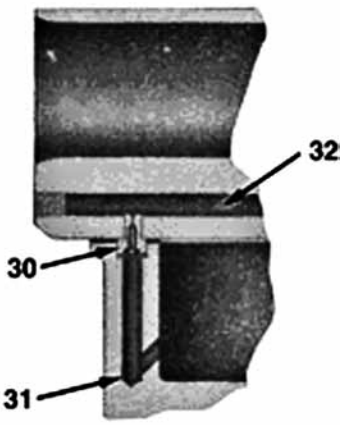
Zu diesem Zeitpunkt wurde ich zu Rate gezogen und nach meiner Meinung befragt. Da ich zu diesem Zeitpunkt gerade den Vergaserartikel der letzten News übersetzte, fühlte ich mich verpflichtet, meinen Freund Klaus erst einmal über die Vergasertechnik aufzuklären und ihm nahe zu legen, den Vergaser zu überprüfen. Ich erfuhr dann, dass dies zu diesem Zeitpunkt schon erfolgt war und der Vergaser auch schon mal im Ultraschallbad besuchte. Es lag auf der Hand, dass etwas anderes die Ursache sein musste und ich riet ihm die Boyer-Zündung und die linke Zündspule zu überprüfen. Mein Freund Klaus, normalerweise nicht so stark im Geldausgeben, ließ es sich zugleich nicht nehmen, 2 Zündspulen und eine neue Pazon-Zündung ohne vorherigen Test der eingebauten Komponenten zu bestellen. Ein paar Kabel wurden bei dieser Gelegenheit auch gleich mitgetauscht, aber Ihr werdet es vielleicht schon ahnen, auch dieser Versuch endete mit dem gleichen Ergebnis.

Der anschließende persönliche Besuch sollte Abhilfe schaffen. Zwar konnte ich herausfinden, dass die neuen Zündspulen die falsche Spannung aufwiesen, der Tausch auf die korrekten Spulen ein paar Tage später brachte uns aber auch nicht weiter. Des weiteren checkten wir noch einmal die gesamte Verkabelung, untersuchten den Vergaser, insbesondere die Leerlaufbohrung und montierten zum Schluss als As an diesem Abend einen fast neuen MK1-Vergaser aus meinem Teilefundus. Nach 3 Stunden erfolgloser Sucherei endete dieser Abend in der Küche von Klaus und trotz ein paar Gläsern Wein fuhr ich frustriert nach Hause.

Da wir ganz offensichtlich mit unserem Latein am Ende waren, hielt ich es für angebracht, unser Mitglied Achim über den Sachverhalt zu informieren und ihn nach seiner Meinung zu fragen. Dafür, dass ich ihm dabei bestimmt eine halbe Stunde seiner wertvollen Arbeitszeit geklaut habe, möchte ich mich jetzt im Nachhinein noch einmal herzlich bedanken. Da wir die klassischen Stellen schon überprüft hatten, munkelte er, dass unter Umständen kaputte Lagerschalen oder defekte Kolbenringe zu einer schlechteren Kompression führen und so ein sauberes Zünden verhinderten. Als ich dies so an den Besitzer der Lady weitergab, wurde er zwar ganz weiß im Gesicht, winkte dann aber ab, da er ein paar Tage zuvor die Kompression an beiden Zylindern gemessen hatte und keine signifikante Abweichung feststellen konnte.

In den nächsten Tagen wurde der Beraterkreis sukzessiv erweitert, vorerst erfolglos bis sich dann der Verdacht erhärtete, dass das





Section showing Pilot Jet and Pilot Jet Feed Passage.

beschriebene Phänomen nur auf einen schadhaften Vergaser zurückzuführen sein könnte. Der anschließende Test, tausche links gegen rechts, brachte zwar den Beweis, dass diese Vermutung richtig war. Was aber zu diesem Effekt führte und warum wir das nicht schon früher ausprobiert hatten, war uns weiterhin unklar.
Beim Durchblasen des Leerlaufsystems, auch dies hatten wir schon vorher gemacht, fiel Klaus nun auf, dass die Bohrung der Leerlauf verstopft sein musste.

Nach Entfernen der Leerlaufschraube (34) konnte er die Bohrung (pilot bush) zwar sehen, mit einer Nadel auch eine zähe Pampe herausholen, frei bekam er sie so aber nicht. Es folgten wieder mehrere Ultraschallbäder und geheime Mittel, die Bohrung blieb aber weiterhin zu (so dicht müsste mal eine englische Lady sein!). Da Klaus sein Motorrad zwar liebt, aber vor unkonventionellen Methoden bei der Behebung von Störung nicht zurückschreckt, bohrte er kurzerhand das Vergasergehäuse von der Rückseite aus (auf Zeichnung von links) auf, um an die Bohrung heranzukommen und mit einer feinen Nadel frei zu bekommen. Bei der anschließenden Vollzugsmeldung im Hause Ochs diskutierten wir das Ergebnis eifrig. Eingetrocknetes Benzin als Folge des Nichtentleerens der Vergaser konnten wir eindeutig als Ursache bestätigen. Warum dies aber nach über 20 Jahren Betrieb dieses Jahr zum ersten Mal aufgetreten war, blieb uns ein Rätsel. Warum mein Klaus aber noch nie seine Vergaser bei Wintereinbruch geleert hat, war dann schon leichter festzustellen: Seine Vergaser haben schlichtweg keine Entleerschraube. Anscheinend muss es in den 80zigern, als er die Norton mit neuen Vergasern an Bord nach Deutschland holte, eine Zeit gegeben haben, in der die Vergaser ohne dieses Feature ausgeführt waren. Mir zumindest war dies bis dahin nicht bekannt und ich habe eine solche Ausführung auch noch nie gesehen. Der Spaß bis zur Fertigstellung zog sich bestimmt über 2 Monate hin und war auch nicht ganz billig. Letztendlich führte er aber zu einem guten Abschluss, mehreren nun schlaueren Engländerfahrern und einem rechtzeitigen Start in die Saison, was mir dieses Jahr leider nicht vergönnt war.

Michael

Buchbesprechung

The Essential Buyer´s Guide Triumph Bonneville
von Peter Henshaw

Als neulich mein Geburtstag nahte, fehlte es mir natürlich an Wünschen. Also stöberte ich ein wenig in Amazon herum, bis ich auf diese Büchlein stieß. An dem (mittlerweile nicht mehr so ersehntem) Tag, lag es dann auch tatsächlich bei den Geschenken.

Um es von vorne herein zu sagen, dieses Buch hat drei entscheidende Nachteile: es ist

1. in English – leider kann ich diese Sprache immer noch nicht so gut, wie ich es brauchen könnte.
2. es beinhaltet nur die T120 und T140, also keine Hinckley Bonnies. und ...
3. ... es ist leider zu dünn.

Ansonsten bin ich über den Besitz des Büchleins doch recht glücklich. Natürlich wird hier nicht wirklich technisch ins Detail gegangen, dass kann man wohl auch nicht erwarten. Aber der Autor hat sein Werk gut gegliedert, führt viele Änderungen auf, welche die Bonnie im Laufe der Produktionszeit durchlebte, und er scheut nicht darauf hinzuweißen, dass es Schwachstellen gegeben haben soll. Irgendwie denkt man beim Lesen, dass der Mann über eine gewisse Erfahrung verfügt, denn mit manchem Hinweis (auch auf die Kosten einer Komplettrestauration) hat er durchaus Recht. Auch die Bilder treffen das jeweils angesprochene Thema gut. Abschließend werden noch die Eckdaten der drei „*Grundmodelle*“
Pre unit, T120 und T140 angegeben und die Rahmennummern aufgelistet, sowie einige Webadressen aufgezählt. Hier landet Herr Henshaw jedoch im Fettnäpfchen: die Adresse des TMOC ist falsch angegeben!!!

Unter dem Strich würde ich sagen, dieses Buch muss ein Triumphfan nicht besitzen, aber nett ist es schon. Solltet Ihr es jedoch jemals in den Fingern haben, ein Tipp für die Seite 13:
überschlagen. Hier steht doch glatt, dass die frühen OIF Modelle die Unbeliebtesten seien. Hoffentlich begegnet der mir nicht ;-)

Peter Nettler

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

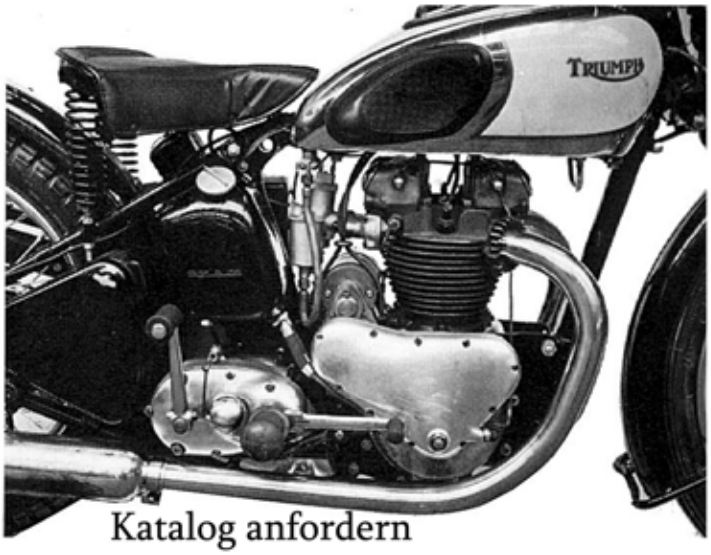
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

CLASSIC SD BIKES

♣ TRIUMPH ♠ Norton ♥ BSA ♦

SOUTHERN DIVISION

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



Katalog anfordern

Achtung:
ab 18. Jan. 2011
neue Adresse!

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. Im Steinacker 51, 66954 Hengsberg
Tel: 06331 / 877 3871 Fax: 06331 / 877 3872
E – MAIL: BRITISHMOTORCYCLES@T-ONLINE.DE
WWW.BRITISH-MOTOR-CYCLES.COM

Sommerfest 2011/Impressionen

Unser Mitglied Karl Ernst Schünemann auf seiner TriBsa
auf dem Kölner Kurs am diesjährigen Pfingstwochenende.