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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of The Quarter

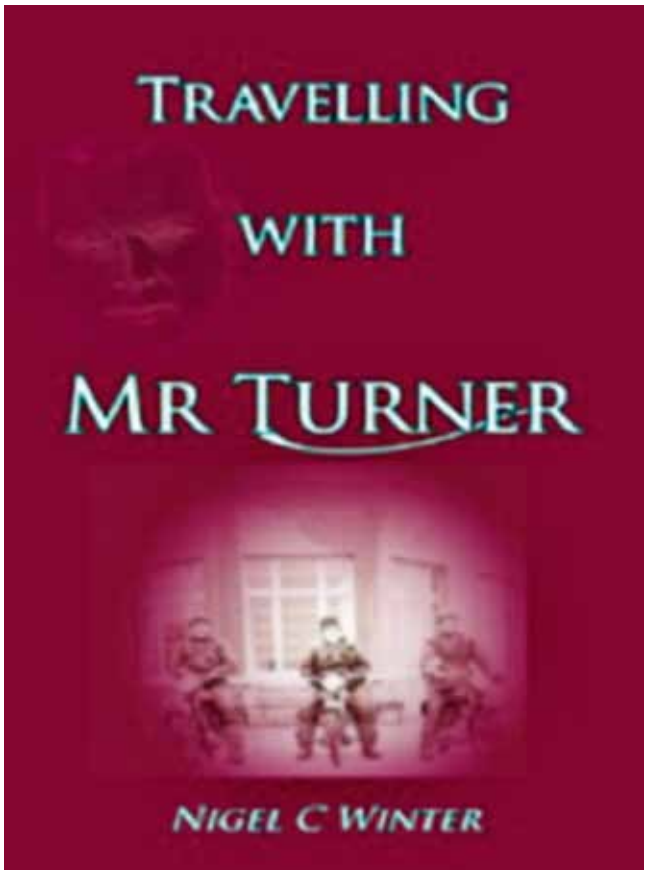
Heft 48
Oktober
November
Dezember
2011

Sinsheim

- Weltreise mit einer Triumph Tiger: Australien 1

Bonnie Kolben

Nach Engpässen bei den Kolbenringen hat sich Norman Hyde dazu entschlossen, wieder einmal ein paar Kolben für unsere Ladies zu fertigen. Lieferbar sind Kolben im Standardmaß, +0,020 und +0,040 mit einem Verdichtungsverhältnis 9:1 für die 650er und 8,6:1 für die 750er. Jeder Satz ist mit Ringen und den Clips für die Bolzen für 152 Pfund plus p/p erhältlich (www.normanhyde.co.uk oder 0044-1926-832345).



Reisen mit Mr. Turner

Am 5. Oktober 1953 startete eine Abordnung rund um Edward Turner auf Triumph Terrier´s zu einer Fahrt quer durch England. In den USA verkauften sich in dieser Zeit Triumph´s wie warme Semmeln, getreu nach der Vorgabe der engl. Regierung „Export or die“. In England hingegen waren dagegen Zuverlässigkeit und Sparsamkeit des angebotenen Motorrads viel wichtiger und meistens Kauf entscheidend. Aus diesem Grund wurde auch nicht eine Thunderbird sondern das mit 150 ccm kleinste Modell der Palette für die 1008 Meilen weite Fahrt von Land´s End bis John o´Groats ausgewählt. Neben dem Managing-Direktor selbst waren noch Werksleiter Robert Fearon und Chefentwickler Alec Masters, ebenfalls auf Terrier´s, mit von der Partie. Ein Kameramann und ein Offizieller der ACU (Auto Cycle Union) begleitete das Trio, um die Fahrt zu dokumentieren. Unter dem Titel „Gaffers Gallop“, sinngemäß „Der Ausritt vom Boss“, erhielt die Fahrt eine gute Presse. Nicht zuletzt schlugen sich die Terrier mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 38,85 mph (62,2 km/h) und einem Verbrauch von 108,8 mpg (2,6 l/100 km) ziemlich gut. Autor Nigel Winter folgt mit seiner neunen Thunderbird den Spuren dieser Reise und findet erstaunliches heraus. Das Buch ist gut recherchiert, ergänzt um Details aus der damaligen Presse und voll mit Anekdoten. Das Buch ist für 9,99 Pf. und mit 166 Seiten durchaus erschwinglich und unter ISBN 978-0-9564975-4-3 bei www.panther-publishing.com oder auch über Amazon zu beziehen. Gelesen habe ich es noch nicht, dafür aber gerade bestellt.

Carbon-Design selbst gemacht

Die Harley-Jungs verblüffen mich doch immer wieder. In der Biker News fand sich doch wirklich eine Annonce über das Beschichten von Teilen im Wassertransferverfahren. Dazu wird eine Folie auf ein Wasserbad gelegt und dann das zu beschichtende Teil hineingetaucht. Denkbar sind alle möglichen Motive. Das Verfahren bietet sich vor allem dann an, wenn Lackieren zu aufwändig ist. Theoretisch kann dies jeder zu Hause, es bietet sich aber an, die Technik auf einem Kurs bei Biagioli in Viernheim zu erlernen. 50€ Kursgebühr und Lackierpistole für die Endlackierung sind für eine ausführliche Einführung in die Materie mitzubringen. Soll danach noch ein Teil unter Anleitung beschichtet werden, werden noch einmal 20€/h plus Material fällig. Näheres unter www.biagioli.com oder 06204/9868906.

Benzinhähne

Benzinhähne im Stil der späten 60ziger (rechts) waren schon immer erhältlich, die Dichtung gegenüber einem Benzin/Ethanolgemisch aber leider nicht beständig. Die Dichtung quoll an und drehte sich beim Betätigen des Hebels mit. Unter Umständen wurde sogar der Benzinweg blockiert. Die Hähne sind jetzt mit beständiger Dichtung wieder bei Paul Goff (0044-1494-868218) oder www.norbsa02.freeuk.com für 25 Pf. plus p/p zu erhalten. Für 29 Pf. gibt es auch eine Version mit Reserve-schaltung. Die linke Version ist aus Messing, dichtungslos und damit auf jeden Fall beständig. Da die Dinger aber von Hause aus „verbesserungsbedürftig“ sind, musste ich die für meine Bonnie mit Diamantpaste nachläppen. Das hat zwar gedauert, dafür sind sie jetzt dicht und überraschend leicht gängig.

Aller Anfang ist schwer !

Nach Abschluss einer Restaurierung oder größeren Überholung sind die Erwartungen an das Geschaffene meistens sehr hoch. Dabei geht es weniger um die in das Motorrad geflossenen Barreserven, sondern mehr um die ungezählten Stunden, die man sich über Monate von der sowieso schon knappen Freizeit abgeknapst hat, um diese im Keller oder in einer dunklen, zugigen Garage zusammen mit einer halb zerlegten Lady zu verbringen. Das Ziel fest vor Augen geht diese Zeit schnell vorbei und irgendwann steht dann die erste Ausfahrt mit dem frisch überholten Motorrad an. In den meisten Fällen springen die Ladies auch nach einer Motorüberholung nach einigen Tritten an. Die Hoffnung steigt, dass die Fahrt und alle darauf folgenden Fahrten genauso gut verlaufen, wie es gerade begonnen hat. Dummerweise steckt die Tücke aber im Detail und diese äußert sich leider erst nach einigen oder weit über 100 Kilometern. Dies ist dann der Moment, wo die Beziehung zum Motorrad, wenn es sich dabei um eine Neuanschaffung handelt, zum ersten Mal auf den Prüfstand kommt. Sollte die geliebte Lady schon vorher in der eigenen Garage gestanden haben, so sind gewisse Unstimmigkeiten oder technische Probleme, es geht ja schließlich um eine Maschine und nicht um eine Person, bekannt und nichts Neues. Nach mehreren Jahren mit einem englischen Motorrad weiß man damit umzugehen. Als Neuling dagegen ist man aufgeschmissen und frustriert. Sollte es sich dabei um ein schwerwiegendes Problem handeln, ist man ohne die Unterstützung von erfahrenen Gleichgesinnten gerne geneigt, das ganze aufzugeben und in die Ecke zu schmeißen.

Bei meiner Bonnie, sie ist oben auf dem Bild mit abgebildet, handelt es sich um einen solchen Fall. Als ich die Restauration der Bonnie abschloss, konnte ich auf den zehnjährigen Betrieb und ca. 20.000 km Erfahrung auf meiner OIF TR6 zurückblicken. Trotzdem blieb auch mir das beschrieben Martyrium nicht erspart. Die Probleme mit dem sich verselbstständigenden Standgas, letztendlich zurückzuführen auf einen schadhaften Zündversteller des Magnetzünders, nervten mich ca. 1,5 Jahre lang. Auf Raten eines nahestehenden Spezialisten, „die Amal-Vergaser taugen doch sowieso nichts“, wurden unzählige Male Vergaser umbedüst oder gleich ganze Vergaser gewechselt. Als nächstes folgten ein nicht spezifikationsgerechter Simmerring auf der Kurbelwelle, eine „überschwappende“ Bordspannung und eine übel klackernde Gabel. Letzteres ist bis heute noch nicht richtig ausgestanden. Dass ich in dieser Zeit nicht alles in die Ecke geschmissen habe, ist auf meine hartnäckige Art und meinen Beruf zurückzuführen, bei dem ich fast jeden Tag mit technischen Problemen konfrontiert werde. Aber nicht jeder ist so gepolt und viel wichtiger, hat die Zeit, sich in unendlichen Sitzungen mit dem Problem zu befassen.

Wegen mangelnder Zeit und fehlender technischer Erfahrung, das soll kein Vorwurf sein, wird in vielen Fällen von vorne herein der Weg zu einem Händler eingeschlagen und dort die Restauration des Motorrades oder des Motors alleine in Auftrag gegeben. Der zweite Weg wird meistens dann eingeschlagen, wenn man das ganze Motorrad nicht transportieren kann oder man sich durch den Ein- und Ausbau in der eigenen Werkstatt ein paar Euro sparen möchte. Dagegen ist prinzipiell nichts einzuwenden, das habe ich bislang auch so gemacht. Nur ist es ratsam, sich bei der Erstinbetriebnahme und beim 500km-Nachziehen des Kopfes erneut die Hilfe des Fachmanns zu holen. Mir sind alleine aus diesem Jahr 2 Fälle bekannt, bei denen zwar die Motoren ordentlich überholt wurden, das ordnungsgemäße Nachziehen inkl. Einstellen der Ventile dann aber ausblieb. Das kann leicht in die Hose gehen und wen wundert es dann, wenn der Eigner einer Triumph nach einem Satz durchgebrannter Ventile die Lust verliert und sich einen Japaner zulegt. Eine passende Lösung habe ich nicht, es wäre aber vielleicht möglich, Motorrevisionen nur inkl. Inbetriebnahme und Erstinspektion oder nur mit Einbau zu verkaufen. Die Erstinbetriebnahme und die ersten Fahrten könnten dann beim Händler durchgeführt werden.

Die Engländerszene überaltert zusehend. Um unser Hobby und unsere Händler vor dem Aussterben zu bewahren, müssen die sogenannten Nachwuchsfahrer gehegt und gepflegt werden. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir von technischen Problemen anderer erst dann erfahren, wenn sie bereits eingetreten sind. Den Betroffenen ist damit nicht geholfen, außer dass sie sich im Nachhinein noch anhören müssen, was sie hätten besser machen können. Vielmehr sind Konzepte erforderlich, mit denen schon im Vorfeld, vor dem Start einer größeren Überholung besser informiert wird. Unsere Händler spielen dabei eine tragende Rolle, da sie in den meisten Fällen die erste Anlaufstation für „Neue“ sind. Über viele Anregungen zu diesem Thema wäre ich Euch dankbar.

Noch ein paar schöne Kilometer bis der Schnee kommt,

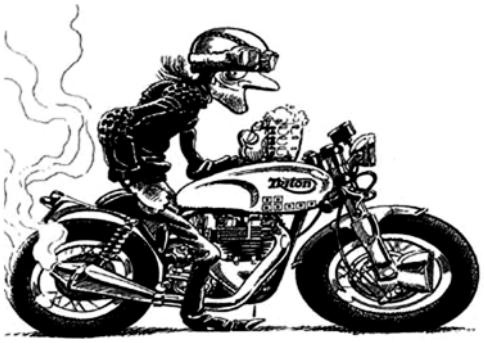
Euer Michael Ochs

Hallo Leute,

Mangels Masse ...

... wird die letzte News im Jahr 2011 dünner ausfallen als sonst. Außer den üblichen Verdächtigen hat sich „Niemand“ an die Tastatur geworfen um einen Beitrag zu schreiben – schade. Später erscheint sie aus diesem unleidlichen Grund auch noch. Ab 2012 wird die News nur dreimal im Jahr erscheinen, das war Beschluss des Vorstandes. Ich nehme mir deßhalb die Freiheit den Titel umzubenennen in „News of the third“. Obwohl es viel Arbeit macht die News zu erstellen, und ich eigentlich froh sein könnte dass es nur noch drei Ausgaben im Jahr gibt, finde ich es für meine Person schade. Heute „posten“ viele in Facebook ihre Erlebnisse und alltäglichen Ereignisse, ich nehme an, einige unserer Mitglieder tun das auch, sind es doch fast immer dieselben, die in unserer News „posten“. Die neue „News“ wird, aller Wahrscheinlichkeit nach im Januar, Mai und September, jeweils gegen Ende des Monats, erscheinen.
Eine tolle Sache, am ersten Oktoberwochenende war das MotorradClassik-Ereigniss auf dem Gelände des Technikmuseums in Sinsheim. Michael berichtet in dieser Ausgabe. Auch ein Bericht vom Sommertreffen gibt es, und natürlich der „Dauerläufer“ aus der Schweiz hat eine Fortsetzung. Diesmal ist Australien dran, der erste Teil versteht sich. Michael hat sich die Finger wund geschrieben und einen alten Klassiker aus der „Mottenkiste“ geholt – immer wieder gerne genommen – die Zündkerze, alles was wir über sie vergessen haben.
Auch ich habe den Bleistift gespitzt und einen kleinen Bericht über die Veterama erstellt und dass man doch noch sogenannte „Schnäppchen“ ***dort*** machen kann. Schön ist ein Spaziergang auf der Veterama sowieso, vorausgesetzt man hat eine Liebe für den alten Plunder.
Am 19. November findet auch unser Jahresabschlusstreffen in der Röhn statt, wie auch im letzten Jahr im Gasthof Kessler in Reith. Ich hoffe, dass die Mitglieder zahlreich erscheinen. – Und fast hätte ich es vergessen – endlich, nach „zähen Verhandlungen“ ☺, hat Michael noch einen ausführlichen Bericht über das Sommertreffen 2011 gemacht. Nachzulesen ab Seite 23 dieser letzten „News of the Quater“.

Walter



Inhalt dieser NEWS:

Sinsheim 2011	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
Das war suuuper!	S. 6–7
Triumph News	S. 8
Versteigerung des ältesten PKWs der Welt	S. 9
TERMINE	S. 10
Weltreise mit einer Triumph Tiger 900, **Australien 1**	S. 11–17
Welche Zündkerze ist die richtige?	S. 18–21
Ob es jemand interessiert?	S. 22
Sommertreffen 2011 in der Eifel	S. 23–25
Jahresabschlusstreffen/ Einladung	S. 26
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 27
Sommertreffen 2011	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglied begrüßen wir:
Carsten Schulz aus Melle mit seiner T 120 R, Baujahr 1971.
Viel Freude und Spass im Club.

Redaktions-schluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin. Das heißt für die News Nr. 49

am 13. 2. 2012

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.

Das war suuuper!

Sinsheim 2011

By Michael Ochs

Der TMOC nimmt nun schon seit zig Jahren an den Klassikertagen in Sinsheim teil. Fast könnte man sagen, dass wir neben anderen Clubs, die sich ebenfalls jedes Jahr präsentieren, fester Bestandteil geworden sind. Als solcher haben wir einen sicheren Stand in der Halle, der uns das lästige Auf- und Abbauen eines Zeltes erspart. Zwar stehen wir so nicht im absoluten Rampenlicht bzw. bei gutem Wetter in der Sonne, dafür ist es dort aber bei regnerischem Sauwetter einigermaßen erträglich. Schließlich fahren wir alle immer auf eigener Achse an.

Dummerweise teilten die Organisatoren uns im Vorfeld mit, dass die Halle dieses Jahr belegt sei und auch keine Zelte vor Ort zu leihen seien. Da sich unsere Zelte zurzeit noch bei Peter und Heike befinden, hofften wir auf gutes Wetter und dies trat auch tatsächlich ein. Zwar hatte Peter unter Zwang zugesichert, im Notfall das große Zelt vorbei zu bringen, so blieb ihm das aber erspart und er konnte auf 2 meridianischen Rädern anreisen. Ich will nicht meckern. Als Carsten, Fritz und ich gegen 8:45Uhr dort unterkühlt eintrafen, strahlte uns Peter schon entgegen, und das nach gut 300 km Anfahrt am Morgen!

Der uns zugesicherte Platz war leider belegt, der CB750 Club hatte sich zu breit gemacht, und wir mussten neben dem Kreidler-Club, mit der Sonne im Rücken Vorlieb nehmen. Im Laufe des Tages sollte sich das aber als Vorteil herausstellen, da die Sonne für Oktoberverhältnisse ziemlich runterknallte.

Der Stand war schnell aufgebaut: 2 Pinwände organisiert, unsere Fahnen daran befestigt und auf Bänken unsere News und Flyer als Lockmittel ausgelegt. Fertig. Als Highlight konnten wir eine Triumph „N“ des Modelljahres 1927 präsentieren. Diese stellte uns unser Mitglied Harald Pöhland zur Verfügung, obwohl er an der Veranstaltung nicht teilnehmen konnte. Hierfür möchte ich mich noch einmal aufrichtig bedanken, nicht jeder hätte dies gemacht. Und, Harald und ich kennen uns bislang nur vom Telefon!

Der Platz vor dem Museum füllte sich im Laufe des Morgens so sehr, dass Besucher und Teilnehmer gegen Mittag fast keinen Platz mehr zum Abstellen ihres Motorrades fanden. Über Moped bis zur fetten Harley waren wieder alle Klassen und Baujahre vertreten. Vor allem viele deutsche Vorkriegsfahrzeuge wurden dieses Jahr in Folge des tollen Wetters aus den Garagen geholt und auf eigener Achse nach Sinsheim gebracht.

Mit etwas Verspätung trafen dann auch George und Walther ohne Harald Kordis ein, da dieser in Dieburg mit einem Loch im Kolben liegen geblieben war. Zusammen mit Michael Bretschneider (Harris Bonnie), Igel (VW Caddy) und Steffen Biegel (500er Motor in CCM-Rahmen) waren mit 9 Leuten und 9 Maschinen ordentlich besetzt und konnten so geduldig Rede und Ant-

wort stehen, wenn dies von uns gewünscht wurde. Die meisten hatten natürlich ihr Problem (Lady) nicht dabei, so dass es beim Diskutieren der Probleme und vielen Ratschlägen blieb. Ob diese helfen und dadurch wieder ein paar englische Maschinen mehr auf der Strasse umher fahren, werden wir nicht erfahren. Zumindest legten wir in den Gesprächen auch immer nah, einen Händler zusammen mit dem Motorrad aufzusuchen, da so verschiedene Dinge (z.B. Auswechseln einer Boyer-Zündung) auch einfach mal ausprobiert werden können, ohne dass das in schlechtes Licht geratene Teil gleich gekauft werden muss.

Der Besuch im Museum und in der Steilwandshow war für uns wieder frei. Auf Grund der vielen Gespräche hatte ich leider keine Zeit dazu.

Als allerdings das selbstgebaute Gespann einer Truppe aus dem Hartz, basierend auf einem 12 zylindrigem Panzermotor eines T55, angeworfen wurde, hielt es auch mich nicht mehr am Stand. Das Ding sprang tatsächlich an, hatte von Anfang an einen runden und seidenweichen Lauf, fast ein wenig unspektakulär. Das Museumsauto auf Basis eines Feuerwehrautos ist da hörenswerter.

Zumindest haben die Jungs aus dem Harz was Sehenswertes auf 3 Räder gestellt (näheres unter www.harzer-bike-schmiede.de). Das 4,8 t schwere und 5,5 m lange 1000 PS-Ding sei komplett aus russischen Schrotteilen hergestellt. Als Kupplungsdruckplatte diente z. Bsp. ein ausrangierter Gullydeckel!

Gegen 17:00Uhr näherte sich die geniale Veranstaltung bei ebensolch genialem Wetter leider dem Ende. Die Heimfahrt mit einem Zwischenstopp mit Zwiebelkuchen entschädigte aber dafür.

Euer Michael Ochs

TRIUMPH T-Cup: Des Wahnsinns fette Meute!

10/06/2011

Am ersten Juni-Wochenende begann für den TRIUMPH Street Triple Cup und die TRIUMPH Daytona Challenge die Rennsaison 2011. Bei strahlendem Sonnenschein sahen die ersten beiden Läufe auf dem Hockenheimring ein Rekord-Starterfeld: Neben den vierzig eingeschriebenen Serienstartern des bereits im Februar ausgebuchten T-Cup komplettierten weitere fünf Gaststarter das Feld und zogen mächtig am Kabel ihrer TRIUMPH Street Triple oder Street Triple R. So haute der IDM-gestählte Cup-Gaststarter Pascal Eckardt im Zeittraining mit 1:53,718 eine Zeit in den Asphalt, die um mehr als zwei Sekunden schneller war als beim Zweitplazierten. Kein Wunder also, wenn der versierte Pilot die beiden Läufe ähnlich souverän für sich entscheiden konnte. Doch dahinter sahen die Zuschauer Rennverläufe mit vielen Positionswechseln, faire Kämpfe auf der letzten Rille und enge Zieleinläufe, kurzum: Naked Bike-Racing vom Feinsten! Trotz der hohen Ausgeglichenheit im T-Cup haben sich nach der Hockenheimer Veranstaltung zwei Kandidaten schon leicht abgesetzt: Marcel Meuthen und René Schmidt liegen nach jeweils einem ersten und zweiten Platz – die Gaststarter erhalten keine Punkte – mit 45 Punkten gleichauf in Führung, gefolgt von Stefan Kittel, der für seine beiden dritten Plätze insgesamt 32 Punkte gutgeschrieben bekommt.

Parallel zum ausschließlich auf TRIUMPH Street Triple-Modellen ausgetragenen Cup fanden zwei Läufe zur TRIUMPH Daytona-Challenge statt. In dieser zweiten TRIUMPH-Hobby-Rennserie können neben den Supersportmodellen Daytona 675 und Daytona 675R auch Street Triple-Modelle an den Start gehen. Dabei erlaubt das Daytona-Challenge-Reglement eine freiere Hand als der streng reglementierte Street Triple Cup, beispielsweise sind Fahrwerk, Zubehör und sogar Motortuning freigegeben. In Hockenheim konnte sich mit Uwe Geist zweimal ein Challenge-Gaststarter in die Siegerliste eintragen, jeweils gefolgt von Serienstarter Rene Dünki, der damit die TRIUMPH Daytona Challenge mit der Optimalpunktzahl von 50 anführt.

Die Triumph Tiger 1050 wird sportlicher

11/10/2011

Für den Modelljahrgang 2012 spendiert TRIUMPH dem beliebten Allrounder Tiger 1050 ein sportliches Update in Form neuer Farben, sportiver Graphics und einer geänderten Ergonomie, gleichzeitig wurde die Abstimmung der Federelemente optimiert.

Sebastian Koch fährt Triumph

28/09/2011

Dem bekannten Schauspieler und Charakterdarsteller Sebastian Koch (Das Leben der Anderen, Stauffenberg, Black Book) hat es die TRIUMPH Rocket III Touring angetan – jetzt cruist er mit dem britischen Dreizylinder durch Berlin und Umgebung.

Triumph Street Triple-Cup mit zwei Wahnsinnsläufen zum Finale

15/09/2011

Die letzte Veranstaltung des diesjährigen TRIUMPH Street Triple-Cups in Hockenheim hatte es in sich: In zwei spannenden Läufen konnte Frank Heidger das Rekordteilnehmerfeld von 40 Startern auf die Plätze verweisen und seinen im letzten Jahr gewonnenen Titel verteidigen.

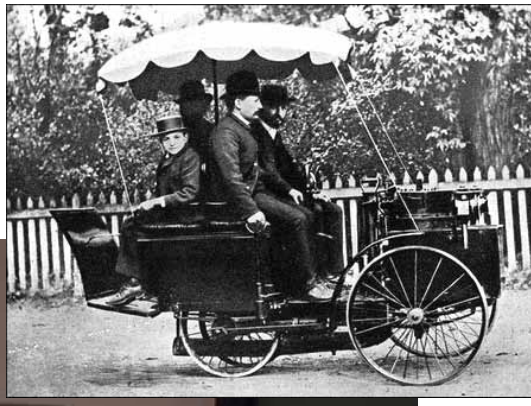
Neuer Look für die Triumph Daytona 675 im Modelljahr 2012

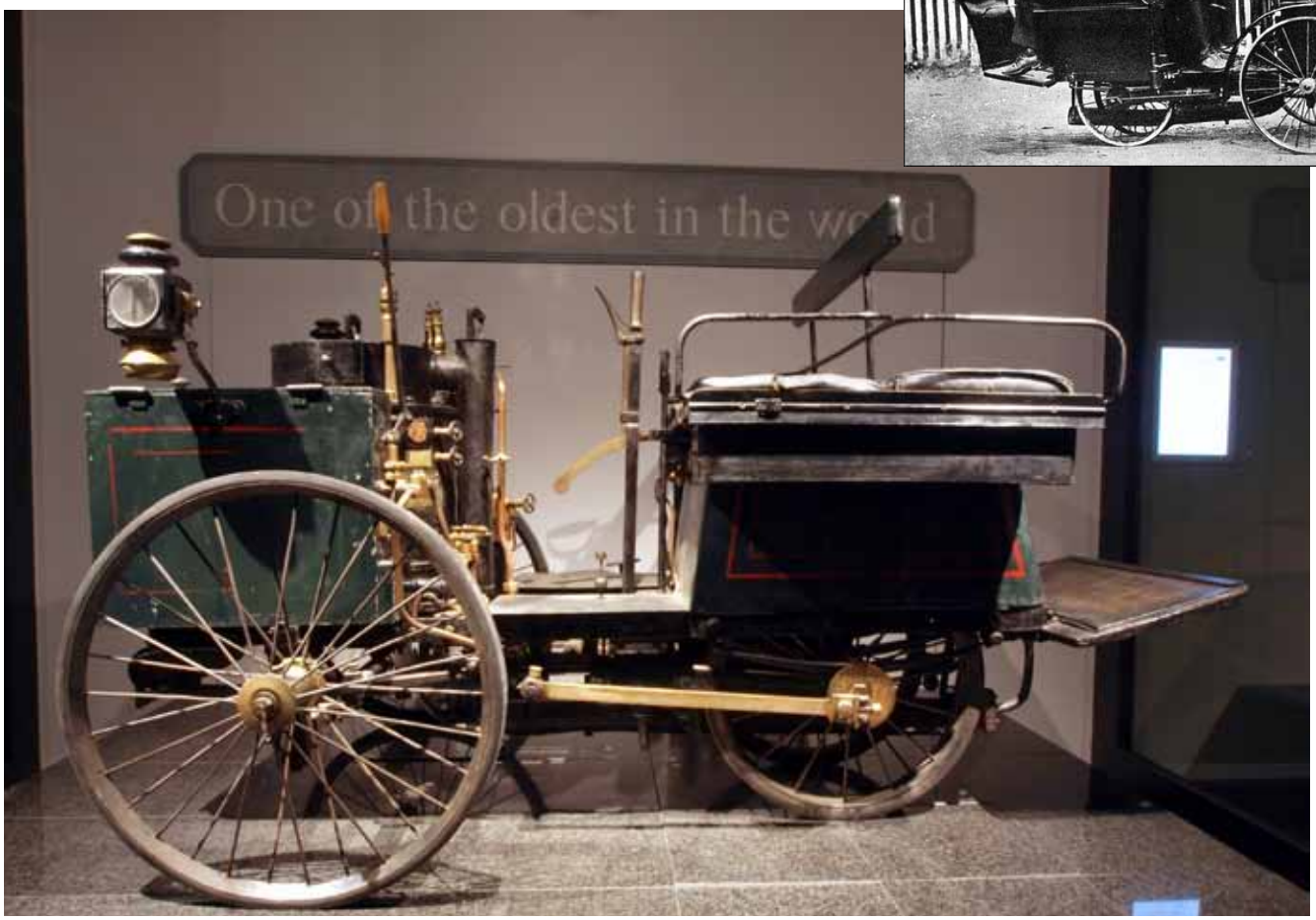
05/09/2011

TRIUMPH hat mit seiner dreizylindrigen Daytona 675 die Referenz in der Supersportklasse neu definiert. Für den neuen Modelljahrgang 2012 bekommt die Daytona 675 einen frischen Look mit neuen Graphics und überarbeitetem Finish spendiert. Die in Phantom Black oder Diablo Red erhältliche Daytona 675 zeigt das neue sportliche TRIUMPH-Logo auf dem Tank, einen neu gestalteten „Daytona"-Schriftzug sowie einen Verkleidungsbug in Jet Black (bei der Farbvariante Diablo Red) ganz im Stile der Daytona 675R. Den letzten Schliff gibt das neue schwarze Finish der Halter von Fußrasten und Bremsscheibenaufnahmen. Die 2012er Daytona 675 zieren zudem neue Kupplungs- und Lichtmaschinendeckel mit einem geprägten TRIUMPH-Logo.

Versteigerung des ältesten PKWs der Welt

Das kanadische Auktionshaus RM Auctions versteigert in Hershey im US-Bundesstaat Pennsylvania den De Dion Bouton Et Trepardoux Dos-à-Dos Dampfwagen, den ältesten noch funktionierenden Pkw der Welt.
Die vollständige Bezeichnung des Klassikers lautet „De Dion Bouton Et Trepardoux Dos-à-Dos Steam Rounabout“, er wurde 1884 gebaut und läuft nicht mit Benzin, sondern mit zwei Verbunddampfmaschinen. Die Auktion findet am 6. und 7. Oktober 2011 statt. Interessenten sollten jedoch über ein gut gefülltes Bankkonto verfügen: RM Auctions rechnet mit Geboten im Bereich ab 2 Millionen US-Dollar, also umgerechnet 1,5 Millionen Euro. Der Käufer kann sich dann jedoch als erst 5. Besitzer seit 1884 bezeichnen, denn 81 Jahre lang befand sich das Dampfmobil im Besitz eines einzigen Eigentümers. Laut Rob Myers, RM Auctions Geschäftsführer, ist der Preis angemessen: „La Marquise ist mit seiner lückenlos belegten Herkunft und Historie eines der wichtigsten Automobile der Geschichte“.
Gebaut wurde wurde der De Dion nach Auftrag durch den Grafen de Dion von Georges Bouton und Charles-Armand Trépardoux. Der Dampfwagen erhielt den Spitznamen „La Marquise“, eine Anspielung auf die Mutter de Dions, ihres Zeichens Markgräfin. Vier Personen sitzen jeweils Rücken an Rücken aneinander - dies wird auch durch das „ Dos-à-Dos“ im Fahrzeugnamen ausgedrückt. Die Sitze sind über dem Stahltank angebracht, der 40 Gallonen Wasser, also umgerechnet ca. 150 Liter, fasst. Voll befüllt kann man damit ungefähr 20 Meilen (ca. 32 Kilometer) zurücklegen.
1887 nahm das Fahrzeug am ersten Autorennen der Welt von Paris nach Versailles teil – als einziger Starter. Auf der 32 Kilometer langen Strecke erreichte die Marquise eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 km/h und ein Spitzentempo von 60 km/h. Kurz nach dem Ziel ging ihr jedoch der Dampf aus - der Wasservorrat des Kessels war erschöpft.





Termine 2011/12

	NOVEMBER		
19.	Jahresabschlusstreffen des TMOC Germany in Reith	www.tmoc.de	**D**
	DEZEMBER		
24.– 26.	Weihnachten		**Welt**
	APRIL 2012		
28.	Jahreshauptversammlung	www.tmoc.de	**D**

Gegen E10 ist ein Mittelchen gerührt

Die Firma Wagner- Spezialschmierstoffe aus Wechingen in Bayern hat ihr Benzin- Additiv BACTOFIN auf E10- Verträglichkeit getrimmt.

BACTOFIN – im Direktvertrieb oder im Internet per Versand erhältlich – verursacht Mehrkosten von nur 3 Cent pro Liter Benzin, löst dafür aber nahezu alle Probleme, die dem modernen Ethanol-Sprit zugeschrieben werden.

Das Märchen vom ethanolfreien Sprit

Manch' Fahrzeuglenker hat es noch gar nicht bemerkt – aber es gibt schon längst kaum noch „ethanolfreien" Kraftstoff an der Tankstelle. Nur auf der Webseite von ARAL findet sich der Hinweis dass ARAL Ultimate 102 kein Bio-Ethanol enthalte. Wer jetzt aufatmet muss weiterlesen: „Aral Ultimate 102 wird kein Bio-Ethanol, sondern ein hochwertiger Bio-Ether zugesetzt" – steht nämlich dort … Den Mikrobakterien ist das egal. Die nehmen beides.

Deshalb – und wegen dem heute praktisch bis zur völligen Fettfreiheit ausraffinierten Benzin – lohnt sich der Einsatz des rückfettenden Benzinadditivs BACTOFIN bei ALLEN Fahrzeugen, vom Oldtimer bis zum Neufahrzeug. Denn kein Vergaser und keine Einspritzanlage wird auf Dauer fehlerfrei funktionieren, wenn der Kraftstoff nicht ein Mindestmaß an Innenschmierung mitbringt!
Und kein Benzinfilter kann auf Dauer säubern und filtern, wenn Bakterien im Tank leben und täglich neuen Dreck produzieren.
Rostherd Essigsäure

Selbst bei modernen Fahrzeugen mit Kunststofftank sind in der Regel noch eine ganze Menge Metallteile in der Kraftstoffversorgungsanlage verbaut. Und Essigsäure ist der natürliche Feind jeglichen Metalls; Essigsäure gehört zu den schnellsten und aggressivsten Korrosionsbeschleunigern überhaupt.

Essigsäure im Tank entsteht – biotechnisch formuliert – wenn Bakterien den Alkohol (das Ethanol) unvollständig veratmen. Dazu benötigen diese Kleinstlebewesen eine große Menge Sauerstoff, die leider systembedingt in jedem Tank vorhanden ist. Durch die Bewegungen des Kraftfahrzeugs beim Fahren wird der Treibstoff sogar immer wieder neu mit Sauerstoff angereichert und durchmischt.

Aber auch bereits die reine Alterung des Ethanols führt – in Verbindung mit Sauerstoff – über Oxidation zu Essigsäure im Tank. Und – egal wie sie entsteht – die Korrosionsschäden, die die Essigsäure dann an Stahlblechtanks und Metallteilen der Kraftstoffversorgungsanlage anrichtet, sind verheerend.

BACTOFIN ist ein multifunktionales und hochwirksames Additiv mit einer besonderen Wirkstoffkombination aus Korrosionsschutz, Verschleißschutz und Reinigungskomponenten sowie Wirkstoffen zur Verbrennungsoptimierung, Oktanzahlerhöhung und Keimabtötung.

BACTOFIN optimiert jeden Benzin-Kraftstoff, gleich ob Normalbenzin, Superbenzin oder SuperPlus. E5, E10 oder E85. Auch bei den Premiumsorten, die von diversen Tankstellenmarken angeboten werden, kann BACTOFIN noch Verbesserungen erreichen.

BACTOFIN ist kein Modeprodukt, sondern wird bereits seit 1996 produziert und beständig weiterentwickelt, um Benzinkraftstoffe zu optimieren.

Dosierung
Die vorgesehene Dosierung von BACTOFIN beträgt 1:1000. Das bedeutet 1 Liter BACTOFIN reicht für 1.000 Liter Benzin.

Weltreise von Flavia und Marcel mit einer Triumph Tiger 900

Australien Teil 1

24.02.2004 - km 147‘504
Der kurze Flug von Auckland nach Sydney ist kein Problem. Auch die Zugfahrt in den ausserhalb der Stadt gelegenen Vorort Westmead verläuft gut. Ein grosses Glück für uns: Wir dürfen privat wohnen! Heidi und ihre Kinder Daniel und Manuela holen uns ab: Ein herzlicher Empfang voll mit Lachen und Wärme. Was will man mehr?! Auch Tom lernen wir abends kennen, als er von der Arbeit nach Hause kommt. Doch viel länger als gedacht, müssen wir ihre Gastfreundschaft in Anspruch nehmen, was uns wirklich nicht recht ist. Die Gründe sind die verspätete Ankunft des Schiffes (womit man allerdings rechnen muss), die zeitraubende Administration und Bürokratie des Zolls und der Quarantäne (andere Länder, andere Sitten) usw. Als wir nach zwei Wochen endlich unseren Tiger mit einem gemieteten Ladewagen abholen können, kommt das nächste Problem: Wegen alter Batterie fährt unser Kumpel gerade mal 25 km weit. Danach muss er zur Behandlung in die Werkstatt. Eine neue Batterie, sowie ein Voltregler für den Alternator müssen bestellt werden - und wir warten immer noch!
Zwar besuchten wir in der Zwischenzeit die charmante Stadt Sydney mit der Harbour-Brücke, dem Opernhaus, dem lebhaften Ursprungsviertel „The Rocks“ (mit teurem aber schönem Markt), den pulsierenden Circular Quai, die chinesischen und königlichen botanischen Gärten und das Powerhousemuseum. Wir lauschen gebannt dem Didgeridoo-Sound des Outbacks, erkundigen uns über die Motorrad-Registration, erhaschen einen Blick in die Kopie des Tagebuches von Capitan James Cook in der lichterfüllten, edlen Staatsbibliothek und kaufen Proviant ein. Auch Yves und Tanja, die beiden Toyotareisenden ebenfalls aus der Schweiz, treffen wir persönlich. Ein Jahr lang schrieben wir uns nur per E-Mail. Es ist sehr interessant und lustig, mit ihnen zu plaudern. Immer wieder geniessen wir auch das Spielen mit Manuela und Daniel. Da die Familie uns noch immer ihre Gastfreundschaft anbietet, helfen wir ihr denn auch gerne beim Umzug mit. Durch die lange Wartezeit

hat allerdings die Reisemotivation, vor allem die von Flavia, gelitten. Naja, Reisen ist doch unser Ziel - nicht Warten!
Okay: Wahrscheinlich haben wir auch Glück gehabt, wenn man an die Geschichten über die Einreise in dieses Land von andern Reisenden denkt. Oft kann noch so gründlich geputzt werden - ist die Laune eines Beamten schlecht, bezahlt man... Aber am 24. Februar ,04 ist es dann auch hier soweit: Bei bewölktem Himmel packen wir unseren Tiger und verabschieden uns von Heidi, Tom, Daniel und Manuela. Ein herzliches Dankeschön für alles auch an euch!

27.05.2004 - km 157‘729
Nach drei langen Wochen des Wartens, der Vorbereitung und der Reparatur (neue Felge, neue Batterie), können wir endlich unsere Reise in Australien beginnen. Doch der Start fällt ins Wasser: Die Blue Mountains sehen wir bei Regen, Nebel und Kälte gar nicht und dem Tiger missfällt das Wetter ebenfalls. Irgendetwas beim Zündablauf wurde nass und nun klingt unser Motorrad eher wie ein Traktor. Völlig ausgekühlt sind wir gezwungen, in Appin ein teures Motelzimmer zu nehmen, bis der starke Regen aufhört und alles wieder trocken ist. Als wir endlich weiterfahren können, besichtigen wir die, auf dem Papier geplante, etwas langweilige Hauptstadt des Landes: Canberra. Ausserhalb campen wir das erste Mal unter freiem Himmel auf einem Rastplatz. Als nächstes geniessen wir das kurvige Auf und Ab durch den bezaubernden Kosciuszko-Nationalpark (ca. 1400 m.ü.M.). Die Snowy Mountains, wie der Park ebenfalls genannt wird, besitzen mit 2228 m den höchsten Gipfel Australiens. Die Eukalyptuswälder sind sehr eindrücklich. Wir sehen auch die Vegetation nach verschiedenen Buschfeuern: Kalt und heiss. Beim kalten Feuer brennt nur der Waldboden und somit das Buschwerk. Das heisse Feuer ist radikal und brennt alles bis in die Baumkronen nieder (=Explosion der Bäume wegen des Eukalyptusöls). Die Reise führt uns vom windigen Narooma aus an idyllischen Buchten der Südostküste entlang bis in den nächsten Staat: Victoria. Wir sehen das erste Wallaby (kleine Känguruhart) und einen wunderschönen Leguan, der sich vor den Rädern des Tigers gerade noch retten kann. Etwas weiter treffen wir in Sale auf Peter mit seiner KTM. In Taupo, NZ, hatten wir uns kennengelernt und nun gönnen wir uns einen Drink. Durch das trockene, hügelige Gippsland

mit hübschen, kleinen Dörfern und alten, riesigen Eukalyptusbäumen, gelangen wir in den Wilson‘s Pro-

motory-Nationalpark und stellen da unser Zelt auf. Doch lange dürfen wir nicht bleiben: Wegen dem verlängerten (eines der vielen in Australien) Labour-Wochenende, ist der Platz völlig ausgebucht... So geniessen wir halt die kurze, verbleibende Zeit und besichtigen die gut zugänglichen, traumhaften Buchten. Wäre wirklich schön, hier für längere Zeit wandern zu gehen! Danach machen wir uns auf den Weg nach Melbourne.
Bei den liebenswürdigen Gastgebern Annelies und Fritz dürfen wir

ein paar Tage bleiben, die Wäsche waschen, Administration erledigen, duschen und angenehm schlafen. Wir erleben eine schöne Zeit mit den beiden und lernen auch Hanka und Erik aus Deutschland persönlich kennen. Schon länger hatten wir per E-Mail Kontakt. Sie sind mit einer Honda Transalp unterwegs und mit ihnen fahren wir der faszinierenden Great Ocean Road entlang zu den Grampians hoch. Leider ist der Himmel oft stark bewölkt und regnerisch. Doch für die Besichtigung der einmaligen Felsformationen (Gibson‘s Steps, 12 Apostel, Loch Ard Gorge), zeigt sich die Sonne für uns. Der Grampians-Nationalpark ist ein Highlight: Auf dem Rastplatz mitten im Wald hüpfen die Wallabies uns um die Nasen und der Kookaburra lacht von den Bäumen. Die Wasserfälle (McKenzie, Silverband) sind sehr unterschiedlich wasserreich, die kurze Wanderung durch den

Grand Canyon, den Silent Walk bis zu den Pinnacles absolut fantastisch, wie die Balconies-Felsen und die vielen einmaligen Aussichten. Doch bald trennen sich unsere Wege wieder. In Ararat verabschieden wir uns und wünschen viel Glück. Die Reise über die reiche Goldgräberstadt Ballarat führt uns zurück nach Melbourne, denn heute wird uns die Nachtfähre nach Tasmanien bringen. Zwar ist das Meer ruhig, doch der Schlafraum wird südpolarisch klimatisiert: Brrr! So ist unsere erste Aktion nach der Ankunft auf Australien‘s Inselstaat: Zelt aufstellen und gediegen lang schlafen!
Von Anfang an gefällt uns Tasmanien ganz besonders. Zwar müssen wir zu Beginn ein bisschen vor dem Regen fliehen, doch die Landschaften, Nationalparks und Städtchen sind einfach bezaubernd!

Stanley, ein hübsches Dorf, liegt idyllisch am Fusse einer frapanten Felsform: „The nut“ (die Nuss) sieht man schon von weitem. Im Arthur Pieman Conservation Park, fühlen wir uns in eine andere Welt versetzt. Trockene Vegetation, ein paar herbstlich gefärbte Eukalyptusbäume und eine rötlich, graue und wieder braune Kiesstrasse (die Great Western Explorerroad). In Waratah erleben wir unsere erste, kalte Nacht: Ein konstanter, eisiger Wind weht uns um die Nase und nichts, ausser das Verkriechen in das Zelt, kann uns aufwärmen. Cradle Mountain - ein absolutes Highlight! Trotz Wolken, dürfen wir den markanten Berg für einen Moment mit freier Sicht bewundern. Schon die Fahrt zu ihm, durch den moosig, grünen Nationalpark hat seinen speziellen Zauber. Mole Creek, ein verschlafenes Dörfchen aus den 50ern und dem gemütlichen Campingplatz, hat es uns angetan: Zelt und Lagerfeuer am Bach, inmitten von Weiden - was will man mehr?! Eine warme Dusche? Auch das gibt es hier!
Der Regen und auch die Kälte verfolgen uns. Deshalb fahren wir über Launceston, die eher langweilige

Stadt, an die Ostküste. Wie schön warm ist es hier. Mit traumhaften, weissen Sandstränden werden wir belohnt. Entlang der Küste säumen immer wieder romantische Buchten die Strasse, bis wir Hobart, die Hauptstadt erreichen. Auf einem idyllisch gelegenen Campingplatz (Treasure Island), stellen wir das Zelt auf. In Tasmanien gelten die Menschen, sowie ihre Städte, als „zurückgeblieben“, im positiven Sinne: Nicht wie sonst fast überall, hat die Zerstörung des raschen Fortschrittes und Massentourismus überhand genommen, sondern diesen Flecken auf Erden verschont. Ein seltenes, fast unbe-

rührtes Stück Land. Wir machen ein paar wunderschöne Ausfahrten: Remarkables Cave, Huonvalley, Huon-Airwalk, Gordon- und den Peddarsee (zwei Stauseen). Wir lernen sympathische Menschen kennen: Mit Joel und Anita aus WA, plaudern wir und von Jane und Ray, aus Byron Bay, werden wir verwöhnt (Abendessen, Ausfahrt). Sie sind unsere Zeltnachbarn und mit ihnen haben wir es einfach gut!Dem Tiger wird der Hinterreifen (Occasion) gewechselt. Nach langer Zeit, haben wir ein freudiges Wiedersehen mit Gail (in Athen 2002 kennengelernt), die uns fein bekocht. Mit einer Sightseeingtour durch Hobart (mit ältester Brauerei Australiens = Cascade Brewerie) trennen wir uns von der Hauptstadt.

Die Rückreise führt uns über den Mount Field Nationalpark mit seinen uralten, riesigen Bäumen, und später durch den fantastischen, alten Wald an den See St. Clair. Diese Nationalparks haben, nebst nur einer weiteren Region irgendwo in China, besonders viele Punkte auf der Liste der World Heritage Area der UNESCO erhalten. Sie gelten als uralte Zeugen aus der Gondwanazeit, als Südamerika, Afrika, Antarktika und ein Teil Asiens, mit Australien und NZ zusammengeschlossen waren. Das Waldheim-Chalet des Gründers des Cradle Mountain-Nationalparks, Gustav Weindorfer, ist ein paradiesisches Plätzchen sondergleichen. Gustav

Weindorfers Geschichte berührt und in seinem Lieblingsteil des Waldes, kommt man sich wie im Märchen vor: Alles ist moosig bedeckt, ruhig, bezaubernd. Zu guter letzt trampelt seelenruhig ein Wombat über den Weg und grast vor sich hin. Auch der Tasmanien Devil (Tasmaniens seltenes kleines Raubtier des Waldes) rannte vor unseren Augen über die Kiesstrasse, wie ein schwarzer Blitz. In Queenstown bleiben wir zwei Tage hängen, aus folgenden Gründen: Es regnet in Strömen und am Hinterreifen ist an einigen Stellen bereits das Gewebe durchgefahren (hat leider nicht wie gehofft bis Melbourne durchgehalten. Aber immerhin, 1400 km weit konnten wir ihn noch fahren, wir reisen halt nur mehr, als wir jeweils denken)! Nach langem Überlegen entschliessen wir uns: Ein neuer Satz Reifen muss her! Marcel montiert ihn dann tagsdarauf selber. Zudem finden wir auf einem Campingplatz ein warmes, günstiges Zimmer (mit Schwarzweissfernseher). Anfangs April schaffen wir es dann doch noch, die Fähre zurück ans Festland zu nehmen und verabschieden uns schweren Herzens von Tasmanien...

In Melbourne werden wir freudig von Chris und Sally empfangen. Das seitenwagenfahrende, motorradverrückte Paar, kennt Australien sehr gut. So erhalten wir einige Tips und dürfen eine Woche bei den sympathischen Menschen wohnen. Marcel macht den Service am Tiger, wir können die Visas (gegen teures Geld) verlängern, wieder mal Wäsche waschen und die Administration erledigen. Ab und zu kochen wir Schweizergerichte und auch bekannte Reisende treffen wir hier wieder: Da ist Jason, den wir in Athen kennengelernt und zufällig in Istanbul und Varanasi wiedergetroffen haben. Er lädt uns sogar zu einem Fussballspiel („footy“) australischer Regeln ein. Als völliger Banause konnte sogar Flavia begeistert werden. Und da ist Bobby, mit der wir in NZ unter anderem beim Skifahren viel Spass hatten und nicht zu vergessen: Peter - ein guter Freund von Chris und Sally, von dem wir übrigens ihre Adresse erhalten haben. Melbourne ist eine nette Stadt, die einfache Reisende wohlig fühlen lässt. Der botanische Garten, sowie die Dandenongs (Naherholungsgebiet) sind weitere Höhepunkte. Endlich setzen wir unsere Reise fort und verabschieden uns dankend von Chris und Sally.

Bald gelangen wir nach Adelaide. Vorher überbringen wir allerdings Chris und Murray in Murray Bridge Grüsse von Ali und Mike aus NZ. Eine Nacht dürfen wir bleiben, duschen, Kleider waschen, Internet

benützen und sogar das Abendessen in einem berühmten Pub wird

uns bezahlt! Die beiden wissen, was Reisende glücklich macht! In Adelaide versuchen wir vergebens, eine unglückliche Flugti-

cketgeschichte zu lösen, machen einige wunderschöne Ausfahrten (traumhaft: Adelaide Hills), bereiten uns auf das Outback vor und treffen Joel und Anita wieder. Nicht mehr im Zelt sondern im Wohnwagen, arbeiten sie einige Monate hier. Zusammen haben wir es lustig und wieder wird gekocht. Adelaide mit seinen vielen grünen Parks und der hübschen Stadt gefällt uns sehr (Marcel ist besonders vom botanischen Garten angetan). Doch bald müssen wir uns wieder verabschieden. Coober Pedy, und somit das Outback, ruft!

Am 25. April, dem ANZAC-Tag (Festtag) fahren wir los. Nicht aber, ohne vorher noch Weine im Barossa-Tal zu degustieren und durch die Gegend voll mit Rebbergen zu fahren.

Schon bald wird die Landschaft flach und ziemlich öde. Zu Beginn bieten die Salzseen, die faszinierend in der Sonne glitzern, noch etwas Abwechslung. Immer wieder fliegen Raben und Adler von den Kadavern, die am Strassenrand liegen, hoch. Ab und zu gibt es ein Roadhouse und Tankstellen. Wir machen Bekanntschaft mit Thomas und Nicole, ebenfalls aus Nidwalden, die mit einem Bus reisen. Endlich gelangen wir nach Coober Pedy. In den nächsten Tagen entdecken wir die Opalhauptstadt der Welt: Die verwitterten Felsformationen der Breakaways sind atemberaubend, die Ausstellung der Opalgeschichte usw. im Desertcavehotel sehr interessant und Crocodile Harry, ein alter, ehemaliger Krokodiljäger, der mit seiner eigenen Opalmine viel Geld verdiente (und wohl wieder ausgab) bleibt ein verrückter Weiberjäger in seinem mit BH's ausgeschmückten Dugout (einer in den Felsen gebauten Wohnung). Eine Erfahrung besonderer Art, bietet uns Markus Hammermeister: Sein Vater minte bereits hier und von Markus erhalten wir Einblick in Abbau, Verarbeitung und Handel der faszinierenden Steine. Nebst seinem Dugoutverkaufsshop, dürfen wir sogar seine wunderschöne Dugoutwohnung ansehen. Mit seiner Frau Jos und zwei Hunden lebt er hier. Absolut zu empfehlen - die schönsten Opale! Ansonsten ist die Stadt nichts Besonderes. Doch wenn man länger bleibt, lernt man so manch interessante Persönlichkeit kennen ...

Am 1. Mai fahren wir endlich los, um über William Creek weiter in die Flinders Range zu gelangen. Die Fahrt über die zum Teil grobe Kiesstrasse verläuft ganz gut. Oje, oje, oje ... Dann, auf einmal - eine laaaange Sandpassage! Nach einer ca. 70 m langen Schleuderfahrt, bei der sich der Tiger immer wieder aufrichtet, stürzen wir ... Na, gelandet sind wir ja weich. Nur der Tiger scheint nicht so gut weggekommen zu sein: Die vordere Kiste wurde weggerissen, das Sturzgestänge unbrauchbar verbogen, der Kühlerschlauch zertrümmert und Flavia's Kiste dient wohl nun eher als Handorgel. Ansonsten alles okay, wir sind wohlauf!

Nun heisst es - warten! Das Kühlwasser läuft ja eh aus ... Die Strasse ist nicht gerade stark befahren. Doch wir haben Glück: Nach einer halben Stunde fährt bereits ein Bus vor. Wir hätten ja auch einen Tag warten können ... Freundlicherweise wird Marcel die verbleibenden 25 km nach William Creek gefahren, so dass er von da aus dem Abschleppdienst anrufen kann. So stellen wir abends, 530.- AUD weniger in der Tasche, das Zelt wieder auf dem gleichen Campingplatz auf. Die nächsten Tage verbringen wir damit, den Transport des Tigers zu organisieren. Markus ist uns eine grosse Hilfe und wir dürfen sogar bei ihm kochen!

Was man auf einer solchen Reise alles erlebt: Nun sind wir, nach einigen Tagen mit Wind, Fliegen und Staub, als Lastwagenpassagiere unterwegs. Der Tiger wird auf einem anderen Truck nach Adelaide transportiert. Die Fahrt ist nachtsüber, wobei wir natürlich kaum ein Auge schliessen. Alle 300 km gibt es eine Pause und einmal macht unser Fahrer auch ein Nickerchen. Nur noch drei kalte Stunden und dann sind wir in Adelaide. Beim

Morgengrauen, setzt uns der griechische, bisher freundliche Fahrer, mitten im Industriegebiet samt all unseren Kisten auf die Strasse. Naja, war eigentlich nicht so gedacht, dafür war die Fahrt gratis!
Da stehen wir nun wieder, per Taxi zurück, auf dem Campingplatz in Adelaide. Die kommenden Tage suchen wir ein Auto: Ganz recht! Nach gründlicher Überlegung haben wir uns entschlossen, von zwei auf vier Räder zu wechseln. Ein

Hauptgrund dafür ist Flavia: Sie mag einfach nicht mehr mit dem Motorrad zu reisen und jeden Tag mehrere Stunden mit dieser Packerei, diese Plagerei, zu verbringen! Joel und Anita helfen uns bei der Suche und bald finden wir ein geeignetes Gefährt. Unser „Chäfer“ ist eigentlich kein Käfer, sondern ein Mitsubishi Pajero 4WD. Nun heisst es, innen den Wagen reisegerecht auszubauen. Dabei sägt Marcel mit dem Taschenmesser Holzlatte um Holzlatte, schraubt und setzt zusammen. Dann müssen noch diverse Dinge wie Matten, Bettüberzüge (=Vorhänge) und und und besorgt werden. Nach einigen Tagen sind wir fertig und stolz. Wir freuen uns sehr auf die neue Herausforderung. Doch vorher fordert der Tiger noch viel Kraft von uns: Seine Verschiffung und der Transport nach Hause müssen organisiert werden. Beim Motorradhändler erhalten wir gratis zwei Alurahmen. Darin werden Motorräder importiert. In dem einen Rahmen platzieren wir die Boxen mit Kleider, Stiefeln usw. Im andern, grösseren Rahmen findet unser Tiger Platz. Beide werden mit Karton eingefasst, zusammengeschraubt und geklebt. Anschliessend mieten wir einen Anhänger und laden die beschrifteten Boxen beim Lagerhaus ab. Gute Reise, Tiger! Du warst ein treuer Begleiter!
Etwas wehmütig, füllen wir die Verschiffungsformulare aus und bezahlen (bis nach Zürich kostet der Transport 900.- CHF, von da in die Innerschweiz 500.- CHF). Hoffentlich klappt seine letzte, grosse Reise und unser Tiger kommt problemlos zu Hause an ... Gleichzeitig sind wir aber auch froh, dass wir nun alles erledigt haben. Der letzte Einkauf, die letzten Vorbereitungen, Abschied von Joel und Anita, die uns so viel geholfen haben.

Am 27. Mai beginnt unsere Reise mit dem Auto - eine andere Reise. Doch wir sind optimistisch!

20.08.2004 - Auto km 231‘929 –248‘073

Der Ausbau unseres „Chäfers“ ist fertig und die Reise mit ihm beginnt. Doch zuerst besuchen wir noch Adelaide‘s wunderschönen, botanischen Garten und das interessante SA-Museum. Es ist bereits dunkel, als wir auf dem uns bekannten Rastplatz in Port Augusta übernachten. Hier besuchen wir auch den Royal flying doctor service (RFDS): Eine einzigartige Institution, sehr eindrücklich. Die Flugzeuge sind übrigens ausschliesslich PC12 Pilatusporter! Macht uns schon ein bisschen stolz... Den Flinders Ranges-NP erfahren wir einen ganzen Tag lang und können unser neues Gefährt auf Kiesstrassen ausprobieren. Wir fühlen uns ganz wohl dabei. Der Park bietet, nebst wunderschöner Landschaft, Wanderungen an und das seltene Yellow footed rock-Wallaby soll sich ebenfalls hier herumtollen. Wir haben Glück: Nach langem Suchen sichten wir zwei Exemplare und Marcel macht sich auf die Jagd – mit dem Fotoapparat. Besonders freuen wir uns auf das Wiedersehen mit Dominic und Karin aus Thun. Sie sind mit ihrem Tandem ein Jahr lang in NZ, Australien und den USA unterwegs. In Adelaide haben wir sie kennengelernt und eine lustige Zeit miteinander verbracht. Heute werden wir zusammen die Wanderung auf den St. Mary‘s Peak (1171 m, höchster Gipfel des Parks) unter die Füsse nehmen. Mit einer tollen Aussicht auf die einmalige Gebirgsform (Wilpena Pound) werden wir belohnt. Die geniale Zeit mit euch haben wir sehr genossen, herzlichen Dank dafür! Nun heisst es wieder, Abschied nehmen!
Bei regnerischem Wetter fahren wir nach Port Augusta zurück und weiter Richtung Eyre Peninsula. Port Lincoln ist die Stadt des Fischhandels und natürlich Gourmethimmel der Meeresfrüchte (Haupteinkommen: Thunfisch und Tourismus). Uns gefällt vor allem der Coffin Bay-NP: Wilde Kliffs, tosendes Meer, gewaltiges Wellenspiel. Man könnte stundenlang dieser schäumenden weissen Pracht zusehen! Der Port Lincoln-NP ist ebenfalls sehenswert, doch eher etwas langweilig im Vergleich. „Murphy‘s Haystacks“ sind Felsblöcke, von der Witterung speziell geformt.

Am Point Labatt gucken wir dem Tun der Seelöwen zu. Dies ist der einzige Ort auf Australiens Festland, wo diese ulkige Tiere immer wieder zum Brüten zurückkehren. Beim Cape Bauer verschafft uns furchteinflössendes, pfeifendes Zischen der Felslöcher Respekt. Auch die Landschaft ist sonderbar: Graubraune, verwehte Kliffen, wie in einem Gruselfilm. Marcel, nichts wie weg hier!

Immer wieder durchfahren wir hübsche Dörfer, meist idyllisch am Meer gelegen. Von weitem sieht man auch die riesigen, weissen Getreide-Silos und -Anlagen. Nach Ceduna und dem Yalata-Roadhouse, beginnt bereits die riesige Weite des Nullarbors (nullus arbor = ohne Baum). Vorher dürfen wir allerdings noch Wale beim Head of bight (= geschützter Marinepark) beobachten. Immer wieder gewaltig und eindrücklich! Auch einen Bobtail Guanna (Echsenart) und den ersten Dingo bekommen wir zu sehen. Das Wildleben hier in Australien ist einfach fantastisch! Noch nie zuvor haben wir eine solche Vielfalt gesehen. Die Nullarbor-Ebene ist mit Buschland überwachsen. Es lohnt sich, immer mal wieder die steil abfallende, imposante Küste zu bewundern. Sie gilt als das Ende der Welt - next stop: Antarctica! Es gibt auch sonst Allerlei zu entdecken. So zum Beispiel die alte Telegrafenstation, die langsam vom Sand und Wind zugedeckt wird. Oder die Känguruhstatue Rooey II beim Border Village. Hier durchqueren wir die Staatsgrenze Süd-/Westaustralien (SA - WA). Natürlich geht das Ganze nicht ohne Quarantänekontrolle: Keine Früchte, Pflanzen, Nüsse usw. dürfen eingeführt werden. Die Plage der gefürchteten Fruchtfliegen soll so möglichst eingeschränkt werden. Bisher warnten nur Schilder davor. Das erste Mal werden wir wirklich kontrolliert. Auch die erste Polizeikontrolle muss Marcel über sich ergehen lassen. Reine Routine: Registrationscheck, Alkoholblastest. Den Blashalm dürfen wir behalten - als Souvenir! Wir bemerken die vielen Känguruh-Kadaver am Strassenrand. Ab und zu fliegt, nebst den vielen Raben, auch mal ein imposanter Wedge-tailed Adler davon hoch.

Am 8. Juni abends kommen wir in Perth an. Was für eine Freude, Tanja und Yves wiedersehen zu können! Sie verschiffen von hier aus ihr Auto „Hanibal“ nach Südafrika. Da sie nun ohne Fahrzeug sind, chauffieren wir sie herum. Das macht Spass! Dafür dürfen wir ebenfalls privat übernachten. Karin hat die beiden eingeladen und wir durften zum Abendessen kommen. Doch da es draussen regnet und stürmt, ist‘s für uns bestimmt angenehmer, gleich zu bleiben. Die Einladung nehmen wir natürlich dankend an. Und - wer hätte gedacht, dass wir mit Tanja und Yves in einem Zimmer übernachten würden?! Die kommenden Tage lachen wir viel, sehen Perth‘s Kings Park, die metropolitane Einkaufsstrasse, der hübsche, touristische London Court usw. Yves und Tanja folgen bald ihrem Auto und wir fahren sie zum Flughafen. Nun sind sie an der Reihe, sich zu verabschieden. Wir sind diejenigen, die zurückbleiben. Doch die tolle Zeit bleibt unvergesslich und wir sind dankbar dafür. See you in Switzerland!

Zwei Wochen verbringen wir in der romantischen Gegend des Südwestens: Weingute, hügelige, grüne Landschaften (Margaret River), idyllische Dörfchen, herrliche Strände und Küsten. Im Valley of the giants lernen wir mehr über Karri- und Red Tingle-Bäume. Die ehem. Feueraussichtsbäume kann man besteigen und danach spürt man Muskeln, von denen man vorher gar nichts gewusst hat. In Esperance müssen wir den ersten, obligaten Autoservice machen lassen und erfahren, dass der Zylinderkopf gerissen sei. Der Preis ist ein Schock. Nun sind auch wir „reingefallen“, wie so viele Reisende vor uns. Ein tiefes, finanzielles Loch ist die Folge... Trotzdem, das Leben geht weiter: In Kalgoorlie schnuppern wir den Duft des Goldes (Museum of the Goldfields), bestaunen die grösste, offene Goldmine des Landes mit Sprengung (Super-Pit) und werden auf dem historischen Goldgräberfriedhof in Coolgardie nachdenklich (oft nur ein Nummernschild, keinen Grabstein). Das Wetter spielt mit und die Sonne scheint, abgesehen von ein paar wenigen Regentagen. Wieder zurück in Perth, dürfen wir eine ehemalige Schulkollegin von Flavia und ihre Familie besuchen. Vergebens habe ich versucht, Kontakt aufzunehmen und nun ist sie tatsächlich hier - und ich bin nervös. Eine Weile geniessen wir die Gastfreundschaft, das Spiel mit dem 13 Monate alten Töchterchen und die vielen, guttuenden Gespräche. Der Abschied fällt uns schwer... Auch euch herzlichen Dank für alles.

Pinnacles - eine Landschaft in einer Halbsandwüste mit unzähligen langen und kurzen Säulen aus Kalkstein. Zwischendurch fahren wir auch mal auf Sandhügel. Im Kalbarri-NP kommen wir auf den Geschmack der Welt der Schluchten und Farben und in Monkey Mia schwimmen die Delfine nahe am Ufer um die Wette. Shark Bay bietet einen langen Strand mit einer bis zu 10 m tiefen Muschelschicht (kleine, weisse Muscheln), natürlich gepresste Muschelblöcke, welche heute noch zur Erhaltung von historischen Gebäuden abgebaut werden und den Francois Peron-NP mit tiefsandigem 4WD-Track. Leider regnet es, als wir in Coral Bay ankommen. Und hier soll doch der beste Schnorchelspot an einem der schönsten Korallenriffs der Welt liegen: Dem Ningaloo-Riff. Zum Glück scheint am nächsten Tag die Sonne und, nachdem wir Flossen besorgt haben (ja, ja,

die gehören dazu!), können wir loslegen: Tatsächlich bietet sich eine farbige Fischwelt, diverse Korallenformen, schwimmt mal eine Schildkröte oder ein Rochen vorbei. Auf dem 4WD-Track fahren wir den Cape Range-NP hoch, bestaunen Muscheln und sehen gar die Rückenspitze eines kleinen Hai‘s - vom Ufer aus. In Exmouth gibt‘s, nebst dem Schiffswrack SS Mildura, nicht viel zu sehen. Also fahren wir noch einmal zur Coral Bay. Und – es regnet halt immer noch. Ab ins Landesinnere!

Beim Karijini-NP begeben wir uns wieder in die Schluchtenwelt, baden in den tiefen Pools mit kühlem Wasser, bewundern die Felsformationen und die grüne Vegetation. In Broome, der Perlenhauptstadt, gefällt uns die Atmosphäre sehr. An der Cable Beach schwimmen wir jeden Tag im frischen, klaren Meer und geniessen die Sonne auf dem weissen Sandstrand. Erfrischendes Meereswasser, einmal sogar mit Mushroom (Pilz)-Quallen garniert (sehr gut sichtbar, also nicht so tragisch). Perlmutter, Schmuckstücke und Perlen sind natürlich faszinierend - und teuer! Die Herstellung der Kostbarkeit sehen wir auf einem Video, eine Tour kostet ein Vermögen. Wir treffen hier auch andere Reisende wieder (Christine, Phil, Melanie) und haben eine lustige Zeit miteinander. Die „Treppe zum Mond“ ist ein Naturfänomen: Der aufgehende, anfangs orangefarbene Vollmond wirft seinen Schimmer über die rauhe Watteoberfläche. Die „Treppe“ wird breiter, die Farbe ändert sich über Gold zu Silber. In Derby sehen wir den Buob(Flaschen)-Gefängnis-Baum, in welchem Aboriginas vorübergehend eingesperrt wurden. Wir holen auch Infos über die Gibb River-Road ein: Die berühmte Kiesstrasse führt uns durch die eindrückliche Landschaft der Kimberleys. Wir sehen Wasserfälle, wandern in den Schluchten und beobachten Frischwasser-Krokodile („Freshies“, ungefährlich). Die Strasse ist okay, mit einigen Löchern und Waschbrett. Die idyllischen Bell- und Emma-Schluchten sind die Highlights, eine absolute Augenweide. In Wyndham sehen wir nicht nur ein uebergrosses Krokodil aus Beton, sondern haben einen perfekten Ausblick auf den Cambridge-Golf: Hier treffen sich die grossen Flüsse Ord, King und Durack. Und wir treffen Matthias und Andreas aus der Ostschweiz. Mit einem Landcruiser, Angelruten und Surfbrettern sind sie aussigerecht ausgeruestet und unterwegs. Bei einem feinen Risotto und Musik lernen wir sie besser kennen und haben‘s lustig miteinander. Während sie dann den noch lebenden Fischen nachgehen, machen wir uns auf den Weg zum Bungle-Bungle-NP; zwar nicht gerade am Weg, doch sehr lohnenswert. Die Strasse ist ein echter 4WD-Track: Tiefe Gräben, Bachdurchfahrten, grosse Steine. Eine Herausforderung mit viel Spass!

Auch unser „Chäfer“ hält durch und bringt uns sicher und ohne Plattfuss ans Ziel: Der Bungle Bungle-NP ist für seine Gesteinsschichten bekannt; doch er bietet noch viel mehr: Mini-Palmen in ziegelroter Schlucht, runde, abgetragene Felsen und eine kathedralähnliche Schlucht. Die Szenerie wird von Blumendüften, vom Geruch des Bienenwachs und von Thymian begleitet. Einmalig, wunderschön! Nachdem wir den Argyle-Stausee gesehen haben, überraschen wir Ray (siehe Hobart) auf der gleichnamigen Farm. Schön, ihn zu sehen!

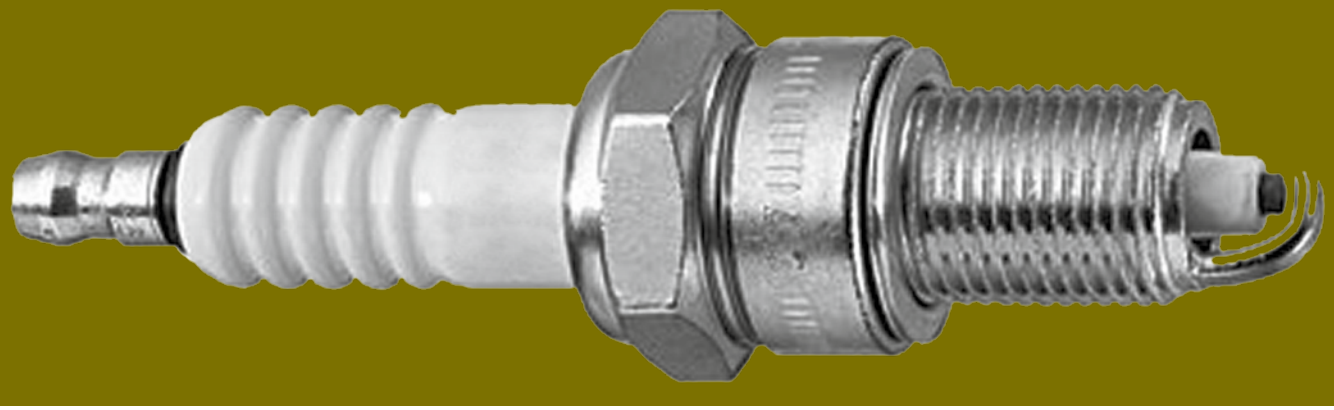
In Katherine lernen wir Peter und Ruth, ebenfalls aus der Schweiz, kennen und verbringen eine lustige Zeit. Endlich kommen wir in Darwin an: Flavia hat vorläufig die Nase voll von Nationalparks und holprigen Kiesstrassen. Da tut die Abwechslung gut. Ausserdem gibt es so viel für uns zu erledigen in dieser kleinen, hübschen und jungen Stadt (Zyklon Tracy 1975): Autoservice, neue Reifen, Pakete abschicken, Einkauf und Vorbereitung für die Weiterreise (da soll noch jemand behaupten, wir machen ja nur Ferien!). Zudem lernen wir Lukas und seine Eltern Peter und Marlies kennen. Von der Schweiz ausgewandert, leben sie bereits seit ca. 20 Jahren in Australien. Lukas ist ein junger, talentierter Schlagzeuger, der in verschiedenen Bands mitspielt. Wir hören ihn zusammen mit „Em Dee“ (Didgeridoo) und sind vom Sound begeistert. Wir dürfen sogar, als Gäste, einen Konzertabend in „the kitchen“ (schüürmässig) miterleben: Geniale Musik und für Flavia – endlich wieder mal tanzen! Die kommenden Tage haben wir absolut den Plausch und fühlen uns rundum wohl hier.

Die Casuarina-Beach ist der Hauptstrand, doch die Mindil-Beach ist nicht weniger romantisch. Absolut sehenswert ist der gleichnamige Markt mit Handwerk, Musik, Wahrsagern und Essenständen aus aller Welt. Auch ein Besuch im Museum (u. a. Quallenarten, giftige Tiere Australiens) lohnt sich.

Dominic und Karin treffen wir ebenfalls noch vor dem Abflug in die Staaten. Dankend nehmen wir ihre Tips betreffend der Reise in das Zentrum entgegen. Good luck and see you in Switzerland aswell! Auch Jane (Ray‘s Frau) überraschen wir am Flughafen. Es tut gut, mit ihr zu plaudern. Wer weiss, vielleicht treffen wir sie und ihren Mann wieder an der Ostküste? Wäre einfach bombig!

Fortsetzung folgt, die Redaktion.

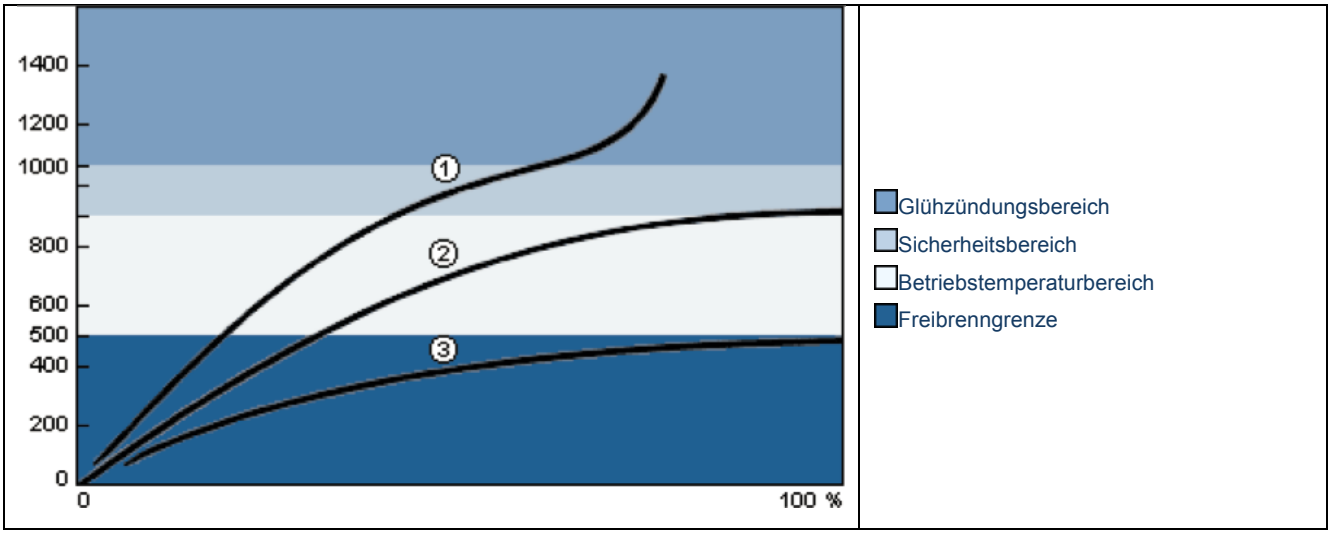
Welche Zündkerze ist die richtige?



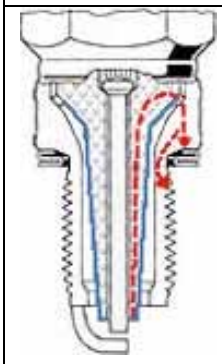
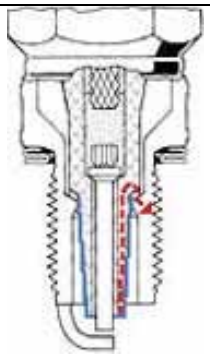
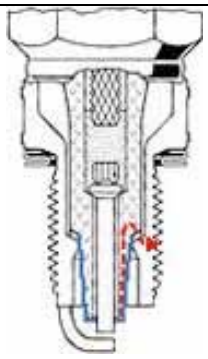
By Michael Ochs

Nach der Heimfahrt von Sinsheim nach Bad Dürkheim kam es wegen eines Zündkerzendefektes zu einer regen Diskussion um die richtige Zündkerze in einer Triumph. Nach Kontrolle der Typen, wir hatten auch unterschiedliche Hersteller verbaut, und Nachschlagen in einer Vergleichstabelle stellte sich heraus, dass wir Zündkerzen mit ganz unterschiedlichen Wärmewerten in unseren Ladies verbaut haben, alle auf Empfehlung eines Spezialisten! Grund genug also, diese Sache mal etwas näher zu beleuchten.

Eine Zündkerze dient zur Erzeugung des Zündfunkens, der wiederum das Gemisch aus Benzin und Luft entflammen soll. Dabei muss sie viele Anforderungen erfüllen. Die beiden wichtigsten sind die richtige Geometrie und der korrekte, zum Motor passende Wärmewert der Kerze. Schraubt man eine „heiße“ Zündkerze für einen „kalten“ Motor – ein Motor der bei niedriger Verbrennungstemperatur läuft – in einen „heißen“ Motor, so erwärmt sich Kerze zwar schnell auf ihre Betriebstemperatur von über 500°C. Doch im Laufe des Betriebes kann sich die Kerze überhitzen. Im schlimmsten Fall so weit, dass das untere Ende der Kerze anfängt zu glühen und sich das Gemisch im Verdichtungstakt schon vor Bereitstellung des Funkens selbstständig dort entzündet. In Folge heizt sich der Motor noch weiter auf und es kann zu Hitzeschäden (Kolbenklemmer oder Loch im Kolben) kommen. Eine zu „kalte“ Kerze führt zu einer schlechten Selbstreinigung der Kerze, damit zum Verrußen und letztendlich zum Ersticken des Funkens bzw. Defekt der Kerze. Aus diesen Gründen ist die sich abhängig von der abgegebenen Motorleistung einstellende Arbeitstemperatur (Betriebstemperaturbereich) der Zündkerze konstruktiv in den unten abgebildeten Grenzen (500 – 850°C) zu halten.



Motorleistung in % / Temperatur in °C

① „Heiße“ Zündkerze	② Mittlerer Wärmewert	③ „Kalte“ Zündkerze
Zündkerze mit hoher Wärmewertkennzahl ("heiße Zündkerze"): Große Isolatorfußfläche nimmt viel Wärme auf.	Zündkerze mit mittlerer Wärmewertkennzahl: Isolatorfußfläche geringer als bei "heißer Zündkerze".	Zündkerze mit niedriger Wärmewertkennzahl ("kalte Zündkerze"): Kleine Isolatofußfläche nimmt wenig Wärme auf.
Wärmeableitung gering	Weniger Wärmeaufnahme, Wärmeableitung besser.	Wärmeableitung sehr gut.
		

QUELLE: BOSCH INTERNET

Der Wärmewert einer Zündkerze wird durch die Wärmewert-Kennzahl bestimmt und muss der spezifischen Motorcharakteristik angepasst sein. „Kalte“ Zündkerzen, die eine geringe Wärmeaufnahme haben, werden bei heißen Motoren (z.B. Ferrari) verwendet. „Heiße“ Zündkerzen mit hoher Wärmeaufnahme kommen für kalte Motoren (z.B. VW Käfer) zum Einsatz. Es ist also wichtig, dass man die richtige Zündkerze verwendet. Aber wie erkennt man diese?

Von den Herstellern werden die Zündkerzen leider nicht einheitlich gekennzeichnet. Zum Beispiel verbirgt sich hinter der Bezeichnung B8ES bei NKG die Geometrie („B“ steht zum Beispiel für 14mm) und der so genannte Wärmewerte. Gewindedurchmesser und -steigung, Isolatorfußlänge legen die Geometrie fest. Interessant an dieser Stelle ist, dass man sich schon in früher Zeit auf eine international einheitliche Normung der Gewinde, es gibt nur solche mit metrischen Gewinden, geeinigt hat. Dies geht zurück auf das Jahr 1895, als die Herren Comte Albert de Dion und Georges Bouton den ersten „hochdrehenden“ Motor mit elektrischer Zündung und einer auswechselbaren, selbst entwickelten 18mm-Zündkerze vorstellten. Spätere Entwickler übernahmen das metrische Gewinde auch für die kleineren Kerzen (14, 12, 10, 8 mm). Hinter der Zahl verbirgt sich der Wärmewert der verwendeten Kerze. Die Wärmewertangaben sind leider auch nicht genormt. Bei Bosch geben kleine Zahlen einen kleinen Wärmewert an, bei Champion ist es gerade umgekehrt.

Hierzu nun ein praktisches Beispiel an Hand meiner T120 (1960) und einer Thunderbird (6T) des gleichen Baujahres. In der Teileliste sind die folgenden Kerzen von Champion empfohlen: N3 für die T120 und L7 für die 6T. Beides sind 14mm-Kerzen. Während die 6T-Kerze 12,7mm Gewindelänge hat, sind es bei der T120-Kerze 19mm. Dies ist vermutlich auf den „Eisenkopf“ der Thunderbird zurückzuführen, dessen Wandstärke auf Grund des Stahl- oder Graugusses etwas dünner ausfallen kann als beim Kopf aus Alu. Wer allerdings heute die beiden obigen Kerzen bei Champion kaufen möchte, wird diese nicht mehr im Programm finden. Aus L7 wurde L82C und aus N3 N3C, dies ist Übersetzungslisten der Fa. Champion zu entnehmen. Wer keine zu Haus hat, ich bis dato auch nicht, findet diese („Champion Vergleichsliste“, „NGK Vergleichsliste“ und „Champion alt-neu“) ab sofort auf unserer Internetseite. Wer kein Internet hat, kann mich gerne anrufen, ich schicke diese bei Bedarf zu. Da Champion-Kerzen hierzulande schlechter zu bekommen sind, weichen viele auf NKG-Kerzen aus. Auch hierfür gibt es Übersetzungslisten (s. unten). Im vorliegenden Beispiel ergeben sich die NKG-Typen B6HS und B8ES. Letztere fahre ich in meiner TR6 seit zig Jahren ohne Probleme, das Kerzenbild ist immer super.

Für Schäden, die aus der Benutzung der anhängenden Tabelle entstehen, übernehme ich keine Haftung. Leider sind die Übersetzungen nicht unbedingt eindeutig. Sucht man zum Beispiel bei Champion eine vergleichbare Zündkerze zu einer NKG-Kerze und macht dies mit der so gefundenen Kerze ebenfalls bei NKG, so kommt man nicht immer auf das gleiche Ergebnis. Aus diesem Grund raten alle Hersteller dazu (und auch ich), die Übersetzung nur als Anhaltswert zu nehmen und nach Einbau der Kerze deren Verbrennungsverhalten zu beobachten. Da Schauen alleine nicht hilft, sondern das Gesehene auch verstanden werden muss, anbei eine kleine Hilfe, das Gesehen besser zu interpretieren. Im Zweifelsfall immer mit einer „kälteren Kerze“ beginnen. Diese erreicht dann zwar nicht die optimale Verbrennungstemperatur und rußt schnell zu. Aber zumindest entstehen keine Schäden am Motor.

NGK Zündkerzenvergleichsliste

NGK	Nippon Denso	Champion	Bosch
B 6 ES	W 20 ES-U	N5, N5C, N6, N8	W7C, W7CC, W7CC0, W7CP
B 7 ES	W 22 ES-U	N4, N4C, N7	W4C2, W5C, W5CC, W5CP
B 8 ES	W 24 ES-U	**N3, N3C**	W3C/CC/0/P, W4C/C1/CC
B 9 ES	W 27 ES-U	N2, N2C, N60	W2C, W2CC, W2C0
B 6 HS	W 20 FS-U	L7J, L9J, L10, **L82/C**, L85, L86/C/CC	W7A, W7AC, W7A0, W7AP
B 7 HS	W 22 FS-U	L4J, L5 , L81, UL4J, UL81C, UL81J	W4C3, W5A, W5AC, W5AP
B 8 HS	W 24 FS-U	L78, L78C	W3A/C/0/P, W4A/1/2/5/C/P
B 9 HS	W 27 FS-U	L77J, L77JC	W2A, W2AC
BP 6 ES	W 20 EP-U	N8Y, N9Y/C/CC, N10Y, N66Y, N79Y, N281YC, UN79Y	W6D, W6D1, W6DC, W6DP0/P, W7D, W7DC, W7D0, W7DP
BP 7 ES	W 22 EP-U	N7Y/C/CC, N65Y, N279YC, W5DP/O	W4DP/0, W5D/1/C/C0
BP 8 ES	W 24 EP-U	N6Y, N6YC,N6YCC, N64Y	W3D, W3DP, W3DP0, W3DP2
BP 6 HS	W 20 FP-U	L66Y, L82Y, L87Y, L87YC, L87YCC	W6B, W6BC, W6BP, W7B/C/P
BP 7 HS	W 22 FP-U	L64Y, L81Y, L82Y, L82YC, L82YCC	W5B, W5BC, W5BP
BP 8 HS	W 24 FP-U	L61Y	
BPR 6 ES	W 20 EPR-U	RN9Y/C/CC, RN10Y	W7DCR, WR6D/C/P, WR7D/C/P
BPR 7 ES	W 22 EPR-U	RN7Y, RN7YC,RN7YCC	WR5D, WR5DC, WR5DP
BPR 8 ES	W 24 EPR-U	RN6Y, RN6YC	
BPR 5 HS	W 16 FPR-U		
BPR 6 HS	W 20 FPR-U	QL87YC, RL82YC/CC, RL87Y/C	WR7B, WR7BC, WR7BP
BPR 7 HS	W 22 FPR-U	QL81Y, QL82YC, RL82Y	
BPR 8 HS	W 24 FPR-U		
BR 5 ES	W 16 ESR-U	RN8	WR8C, WR8CC, WR8CP, WR9C/CC
BR 6 ES	W 20 ESR-U	RN5, RN5C,RN6	WR7C, WR7CC, WR7CP
BR 7 ES	W 22 ESR-U	RN4, RN4C	WR5CC, WR5CP
BR 8 ES	W 24 ESR-U	ON3, RN3, RN3C	WR4CC, WR4CP
BR 9 ES	W 27 ESR-U	QN2, QN2C, RN2, RN2C	
BR 6 HS	W 20 FSR-U	QL7J5, QL86, RL7J, RL82/C, BR 5 ES	WR7A, WR7AC
BR 7 HS	W 22 FSR-U	RL4J	WR5A, WR5AC
BR 8 HS	W 24 FSR-U	QN3, QN3C, RL78, RL78C	WR4AC
BR 9 HS	W 27 FSR-U	RL77J	

VERGLEICHSLISTE NKG

QUELLE: INTERNET (WWW.MOTORRADLAEDCHE.DE)

Zündkerzengesichter geben Aufschluss über das Betriebsverhalten von Motor und Zündkerze Das Aussehen von Elektroden und Isolatoren der Zündkerze - des „Zündkerzengesichtes“ - gibt Hinweise auf das Betriebsverhalten der Zündkerze sowie auf die Gemischzusammensetzung und den Verbrennungsvorgang des Motors. Das Beurteilen der Zündkerzengesichter ist damit ein wesentlicher Bestandteil der Motordiagnose. Eine verlässliche Aussage ist allerdings an die folgende wichtige Voraussetzung gebunden: Bevor die Zündkerzengesichter beurteilt werden können, muss man das Kraftfahrzeug fahren. Das Fahrzeug sollte über eine Strecke von 10 km gefahren werden. Dabei muss der Motor mit wechselnden Drehzahlen im mittleren Leistungsbereich betrieben werden. Ein längerer Leerlauf vor dem Abstellen des Motors ist zu vermeiden. Nach der Kontrolle der Zündkerze diese nicht wieder in den heißen Motor mit voller Kraft hineinschrauben. In Folge der unterschiedlichen Wärmedehnung von Kopf und Kerze und der stark unterschiedlichen Temperaturen kann es beim nächsten Wechsel die u.U. die Gewindegänge herausreißen. Ich habe dies an einer Triumph aber noch nie gesehen, bei Japanern soll es aber oft vorkommen.

Zündkerzengesichter

Normal		Isolatorfuß von grauweißer-graugelber bis rehbrauner Farbe. Motor in Ordnung. Wärmewert richtig gewählt. Gemischeinstellung und Zündeinstellung sind einwandfrei, keine Zündaussetzer, Kaltstarteinrichtung funktionniert. Keine Rückstände von bleihaltigen Kraftstoffzusätzen oder Legierungsbestandteilen vom Motoröl. Keine thermische Überlastung.	
Verrußung		Isolatorfuß, Elektroden und Zündkerzengehäuse mit samtartigem, stumpfschwarzen Ruß bedeckt. **Usache:** Fehlerhafte Gemischeinstellung (Vergaser, Einspritzung): Gemisch zu fett, Luftfilter stark verschmutzt, Startautomatik nicht in Ordnung oder Starterzug (Choke) zu lang gezogen, überwiegend Kurzstreckenverkehr, Zündkerze zu kalt, Wärmewertkennzahl zu niedrig.	**Auswirkung:** Zündaussetzer, schlechtes Kaltstartverhalten. **Abhilfe:** Gemisch und Starteinrichtung richtig einstellen, Luftfilter prüfen
Verölung		Isolatorfuß, Elektroden und Zündkerzengehäuse mit ölglänzendem Ruß oder Ölkohle bedeckt. **Ursache:** Zu viel Öl im Verbrennungsraum. Ölstand zu hoch, stark verschlissene Kolbenringe, Zylinder und Ventilführungen. Bei Zweitakt-Ottomotoren zu viel Öl im Gemisch.	**Auswirkung:** Zündaussetzer, schlechtes Kaltstartverhalten. **Abhilfe:** Motor überholen, richtiges Ölkraftstoff-Gemisch, neue Zündkerzen.
Aschebildung		Starker Aschebelag aus Öl- und Kraftstoffzusätzen auf dem Isolatorfuß, im Atmungsraum (Ringspalt) und auf der Masseelektrode. Lockerer bis schlackenähnlicher Aufbau. **Ursache:** Legierungsbestandteile insbesondere aus Öl können diese Asche im Brennraum und auf dem Kerzengesicht hinterlassen.	**Auswirkung:** Kann zu Glühzündungen mit Leistungsverlust und zu Motorschäden führen. **Abhilfe:** Motor in Ordnung bringen. Neue Zündkerzen, eventuell anderes Öl verwenden.
Verschleiß Mittelelektrode		**Ursache:** Zündkerzen-Wechselintervall nicht beachtet.	**Auswirkung:** Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen (Zündspannung für großen Elektrodenabstand nicht mehr ausreichend). Schlechtes Startverhalten. **Abhilfe:** Neue Zündkerzen
Starker Verschleiß Masseelektrode		**Ursache:** Aggressive Kraftstoff- und Ölzusätze. Ungünstige Strömungseinflüsse im Brennraum, eventuell aufgrund von Ablagerungen. Motorklopfen. Keine thermische Überlastung.	**Auswirkung:** Zündaussetzer, besonders beim Beschleunigen (Zündspannung für großen Elektrodenabstand nicht mehr ausreichend). Schlechtes Startverhalten. **Abhilfe:** Neue Zündkerzen.

Quelle: bosch.de

Ob es jemand interessiert?

– zum gefühlten 500-sten mal auf der Veterama.

Das zweite Wochenende im Oktober ist für mich, wie das erste, immer gesetzt mit einem Besuch der Veterama in Mannheim. Keine leichte Butter ☺ – kleiner Scherz am Rande. Im Vorfeld hatten George und ich uns schon verabredet, also holte ich ihn zu Hause ab und wir fuhren nach Mannheim. Das Wetter war im Gegensatz zu dem vergangenen Wochenende nur „mittelprächtig“, also packte ich mal zwei Schirme ins Auto. Aber als wir in Mannheim ankamen war es so „schön“, dass wir natürlich keine Regenschirme mitschleppen wollten. Gesagt, getan und wir begannen unseren üblichen, oder auch eingespielten Rundgang.

George hatte sich eine Liste mit Teilen gemacht, nach denen er sehen wollte – ich natürlich nicht. Also schlenderten wir so durch die Gänge und ich überlegte mir was ich denn so alles brauchen könnte. In Gedanken ging ich so meinen „Restaurationsstand bei meiner im letzten Jahr erworbenen BSA Spitfire Spezial (A65) durch. Konnte auch nach langer Überlegung zu meinem Erstaunen feststellen, dass mir immer noch ein Tank ,Tacho und Drehzahlmesser fehlten, verwarf aber den Gedanken weil:

„das bekommst du doch nicht auf der Veterama und wenn, dann zu Mörderpreisen“. Wie gesagt wir schlenderten also so durch die Gänge, George zielgerichtet, ich weniger. Entdeckte hier und da was interessantes und erfreute mich der vielfalt des Angebotes. Da, plötzlich, beim wühlen an einem der wenigen holländischen Stände, ich hatte da so ein nettes BSA-Patch (Aufnäher) gefunden, fiel es mir wie Schuppen aus den Haaren – Dichtungssätze für meine kürzlich ultraschallgereinigten „Anal-Versager“, zwei Sätze für 4 Euronen – Super. Das war schon mal ein Teilerfolg. Zuvor hatte ich ein Satz zölliger Schlüssel für 1 Euro pro Stück, (wenn schnell kaputt, dann auch nicht schlimm) ergattert.

Dann, so um die Mittagszeit – ein richtiges Zeitgefühl habe ich nie auf der Veterama – schüttete Petrus gigantische Mengen Aqua pluvia vom Himmel. Welch ein Glück, waren wir kurz vor Achim Ertels Stand und konnten uns mehr schlecht als recht bei ihm unterstellen. Hier war dann auch ausführlich Zeit für einen ausgiebigen Plausch mit dem „Meister“. Bei dieser Gelegenheit entdeckte ich meinen gesuchten Tacho zu einem nicht so überteuerten „Guldenpreis“ wie an etlichen Ständen zuvor. Leider nur der Tacho, aber Achim sagte, er hätte da zuhause noch den richtigen „Geigerzähler“ mit der richtigen Übersetzung von 1967 – ??? – also erst mal alles reserviert.

Der Tag wurde schöner, auch Petrus zeigte wieder bessere Laune. Weiter ging es durch die Gänge auf diesem riesigen Gelände, mit dem Ziel später noch bei den Autos vorbeizuschauen und zu guter Letzt die üblichen Dosen Bremsenreiniger, im günstigen „Gebindepreis“ sechs für Zehn, mitzunehmen.

So lange George und ich auf die Veterama gehen gehört es zu unseren „Pflichten“ zum Abschluss je ein Gebinde Bremsenreiniger mitzunehmen, auch und gerade dann, sollten wir nichts finden was wir benötigten. Aber es kam alles anders als ich dachte. – Wie schon erwähnt schlenderten wir so von Gang zu Gang, als mir plötzlich an einem ganz normalen Verkaufs-

stand ein BSA-Tank ins Auge fiel der meine Erwartung erfüllen sollte. Nach längerem Begutachten und Rat einholen stellte es sich heraus, dass es sich um einen A 65-Tank handelte. Nicht der originale für meine Spitfire, aber passend. Besonders passend beim Preis. 100 Euronen, war im Gegensatz zu all den anderen Anbietern schon ein „relatives“ Schnäppchen. Zapfhäne und ein funktionierender Deckel waren auch dabei. Etwas mörderaltes Benzin war auch noch drin, dickflüssig und zäh, aber der Innenraum in einem passablen Zustand. Als Zugabe gab’s noch ‘ne Plastiktüte, was will man mehr!

Jetzt noch die „Palette Bremsenreiniger“ und ein erfolgreicher Veteramatag ging zu Ende.

Walter

Sommertreffen 2011

in der Eifel

Die beiden letzten Sommertreffen legten die Meßlatte so hoch, dass es schwer werden sollte, diese noch einmal zu übertreffen. Doch

zuvor galt es erst einmal, die rund 230 Kilometer aus der Pfalz, nichts gegen die Jungs aus Schweden, in die Eifel zu überbrücken. Wie im letzten Jahr war es mir wieder einmal gegönnt, die Anreise stilecht auf zwei Rädern zu begehen, da Heike und Peter schon im Vorfeld die Treffenutensilien von Roger übernommen hatten. Zusammen, Carsten und ich sind mittlerweile ein eingespieltes Team, nahmen wir die Strasse unter die Räder und kamen etwas später, was sind schon 5 Stunden auf einer Triumph, ohne Probleme bzw. fast ohne Probleme am Schauplatz des diesjährigen Treffens an. Kurz vorm Ziel, auf einer längeren Bergabpassage, ging der Motor meiner Lady aus und ich rollte gemütlich bis zum Ortsschild des nächsten Ortes, wo mich Carsten schon lachend erwartete. Nach eigenem Bekunden war es ihm eine Ehre, mir mit einem halben Liter Benzin auszuhelfen. Wieder angezogen und aufgesessen mussten wir 30m weiter feststellen, dass wir eigentlich am Ziel schon angekommen waren. Die anderen, d.h. die fleißigen Helferlein aus dem Kölner Raum hatten schon alles aufgebaut und es verblieb uns nur noch, den Donnerstag mit ein paar Bierchen bis zum Erreichen der erforderlichen Bettschwere ausklingen zu lassen.

Das auf den ersten Blick und im Dämmerlicht etwas trist wirkende Jugendheim stellte sich am nächsten Tag als gut geeignet heraus. Bis zum Eintreffen der Gäste war noch einiges zu Erledigen, was auf Grund der vielen Hände aber flott vonstatten ging. Ein paar Regenschauer im Laufe des Freitags weckten zwar die Befürchtungen, wie 2 Jahre zuvor in Stammen regelrecht abzusaufen. Die Befürchtungen stellten sich aber als unbegründet heraus und das Wetter hielt sich bis zum Sonntag, von der eifeltypischen Kälte mal abgesehen, ganz ordentlich.

Über den Tag verteilt trafen weitere TMOC´ler und Gäste aus dem In- und Ausland ein und gegen Abend konnten wir schon sagen, dass unsere Kalkulation mit 110 Gästen am Samstagabend nicht ganz daneben sein würde. Es gab wieder viele Bekannte Gesichter aus Nah und Fern zu begrüßen und es verblüffte mich erneut, wie viele Anreisen von 800 km und mehr auf sich nehmen, um für ein verlängertes Wochenende an unserem „kleinen“ Treffen teilzunehmen. Zwar können wir mit vergleichsweise niedrigen Preisen auftrumpfen.

Dies alleine erklärt aber bei weitem nicht die zunehmende Popularität unserer Veranstaltung. Vielmehr ist es die Möglichkeit, ohne großes Drumherum (z.B. mehrere Bands) zusammen mit alten Bekannten in Ruhe ein paar Tage bei einem gemütlichen Fläschchen Bier zu verbringen. Nach dem Treffen wurde uns das von vielen Stimmen wieder bestätigt. Als Gegenbeispiel steht das Trumpet-Treffen in Holland, anscheinend in den letzten Jahren zu groß und teuer. In diesem Jahr war zum ersten Mal ein deutlicher Rückgang von ca. 200 auf 100 Besucher zu verzeichnen.

Trotz der Kälte fanden die meisten ein warmes Plätzchen. Während Helmut die Hütte bis weit nach Mitternacht durch das Grillen leckerer Würstchen beheizte, sorgten im Zelt die gute Stimmung und die vollen Flaschen für eine angenehme Temperatur. Den draußen Stehenden heizte zudem der für Samstag und Sonntag angeheuerte DJ kräftig ein.

Die Nähe zu Köln führte am Samstag noch einige Tagesbesucher, darunter auch den Vorstand des CBBC auf unser Treffen. Neben viel Benzingebabbel wurde über die Zukunft der beiden Clubs nachgedacht und die im letzten Jahr begonnene Zusammenarbeit beschlossen auszubauen. Die nachmittägliche Ausfahrt fand gerade bei den ausländischen Gästen, als wären sich nicht schon genug gefahren, wieder reichlichen Anklang und dem Organisationsteam ein paar ruhigere Minuten. Leider führte der Beschluss im Vorstand, Dauerhelfer und Helfer für ihre Arbeit frei zu halten, nicht zu dem erhofften Zulauf. Die Belastung der Helfer gegenüber den Vorjahren wurde damit zwar nicht weniger, dafür aber die Geldbeutel geschont. Die von Jack und Stefan organisierte Tombola war zwar nicht so reichhaltig bestückt wie im letzten Jahr, fand aber bei den Gästen regen Zuspruch. Am Ende des Tages konnten wir auf einen Umsatz von ca. 570 € zurückblicken. Ein entsprechend hoher Scheck zugunsten einer Kinderkrebshilfestation in der Eifel wurde im vergangenen Monat von Heike und Peter öffentlich überreicht.

Bevor sich gegen 19.00 Uhr alle auf das Buffet stürzen konnten, wurden zuvor noch die Trophäen vergeben. Der Preis für die schönste Meriden-Triumph ging an Walters Harris-T140, während Frank, seit kurzem ebenfalls Mitglied in unserem Club, den für die schönste Hinckley-Maschine, eine Sonderversion der Scrambler, erheischen konnte. Beide Maschinen wurden übrigens nicht von einer Jury, sondern von den Besuchern gewählt. Die älteste Triumph brachte erneut George mit. Die Preise für die weitesten Anfahrten Mann/Frau gingen nach Schweden, während Anska den für den ältesten Teilnehmer nach Dänemark holen konnte.

Dank der guten Planung und der großen Portionen (Schweinshaxe und Rinderbraten) konnten alle Besucher, es waren letztendlich genau 110, gesättigt werden und diese mit einer guten Grundlage in das abendliche Geschehen starten. Wie am Vorabend heizte unser DJ bis ca. 2.00 Uhr kräftig ein. Überschwingende jugendliche Stimmung und reichlich Alkoholgenuss führten am Ende leider noch zu zwei Verletzten. Trotz herbeigerufenen Sanitätern waren die beiden nicht bereit, sich behandeln zu lassen und erstaunlicherweise am nächsten Tag wieder in der Lage, die weite Fahrt nach Hause auf die Kanalinseln anzutreten.

Sonntagmorgen gab es wieder reichlich englisches Frühstück. Und nachdem alle ihre Sachen gepackt hatten, verabschiedeten sich die meisten mit dem Versprechen, das Sommertreffen im nächsten Jahr wieder besuchen zu wollen. Mit den üblichen Helfern gelang es, das Jugendheim bis ca. 13.00 Uhr wieder in den geforderten sauberen Zustand zu versetzen. Die geschickte räumliche Aufteilung in Verbindung mit den günstigen Mietpreisen überzeugte uns so sehr, dass wir für zukünftige Treffen in der Eifel diesen Veranstaltungsort jederzeit wieder wählen würden. Die Heimreise mit Carsten verlief genauso problemlos wie die Anreise, nur etwas schneller, da wir beide wenig Schlaf abbekommen hatten und endlich wieder zu

Hause ankommen wollten.

Den Helfern und vor allem dem Vorortteam möchte ich auf diesem Weg noch einmal recht herzlich Bedanken. Da trotz finanzieller Anreize auch dieses Jahr nicht mehr Helfer zur Verfügung standen, gingen nach dem Treffen Klagen über die hohe Belastung ein. Zugleich ist das diesjährige Sommertreffen mit 110 Übernachtungsgästen von Samstag auf Sonntag gegenüber den Vorjahren erneut gewachsen. Sollte dies so weitergehen, wir wachsen mit ca. 10% pro Jahr, benötigen wir alleine aus diesem Grund eine andere „Strategie“. Mit dem momentanen „harten Kern“ wird dies, zum Beispiel unser aufwändiges Frühstück, so nicht mehr zu meistern sein. In wieweit durch Vergabe von verschieden Dienstleistungen die eigenen Ressourcen besser geschont werden können und ob wir dies, wie es zum Beispiel der BSA-Club praktiziert, überhaupt finanzieren könnten, muss in der nächsten Vorstandssitzung entschieden werden. Das Grundmodell eines bezahlbaren Treffens ohne große „Showeinlagen“ muss meines Erachtens nach erhalten bleiben. Das sind wir unseren Besuchern schuldig.

Michael

Einladung zum Jahresabschlußtreffen 2011

Hallo TMOCler.

Wie jedes Jahr wollen wir Euch wieder zum Jahresabschlußtreffen in die Rhön einladen. **Termin** ist der **19.11.2011** ab **18.00 Uhr.**

Bitte unter der unten angegebenen Adresse selbst anmelden!

Gasthof Kessler
Thulbaer Straße 2
97723 Reith
Tel.: 09736 – 81070, Fax: 09736 – 1825
e-mail: gasthof-kessler@t-online.de

Preis für das Doppelzimmer mit Frühstück 64,-Euro.
Preis für das Einzelzimmer mit Frühstück 38,-Euro.

Gruß Igel

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

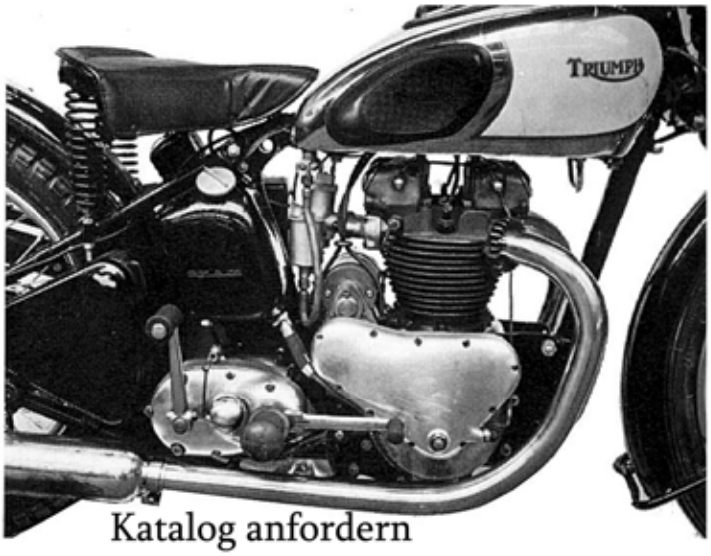
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

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 CLASSIC MOTORCYCLE ELECTRICAL PRODUCTS 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

Irgendwo unter all den Bikes ist ein Preisträger!