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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News of the Third

Heft 49
Januar – April
2012

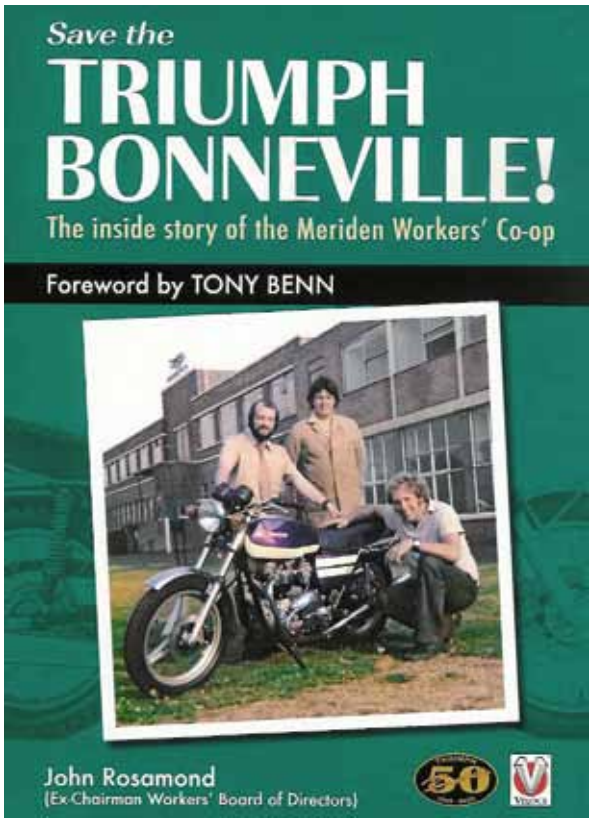
Jersey

- Weltreise mit einer Triumph Tiger: Australien 2

Just in by Michael Ochs

Wie es nach 1972 weiter ging

Das in News 37 vorgestellte Buch „Whatever happend to British Motorcycle Industry?“ von Bert Hopwood endet mit seinem aktiven Ausstieg aus dem Werk und dem Beginn der Arbeiterkooperative. John Rosamond, Ex-Vorstand in der Zeit der Kooperative schildert die Dinge in Meriden von 1973 bis zum Schluss. Neben vielen unveröffentlichten Fotos gibt es vor allem Informationen über die Sorgen und Nöte des Vorstandes sowie das immer wieder kehrende Finanzproblem. Das Buch ist erst vor kurzem bei Veloce Publishig (www.veloce.co.uk) erschienen. Dort kostet es 25 Pf, ich hab´s für die Hälfte bei Thalia gekauft.



Hughie Hancox verstorben

Am 18. August letzten Jahres ist der langjährige Mitarbeiter von Triumph, Triumph-Restaurator und Buchautor nach langer Krankheit gestorben. Sein Anliegen war es immer, sein über viele Jahre erworbenes Wissen an zukünftige Generationen weiter zu geben. Aus diesem Grund sind die Bücher und Filme, ein Buch erscheint sogar noch im September diesen Jahres, weiterhin unter der folgenden Adresse zu beziehen (www.hughiehancoxrestorations.co.uk).

Verkauf Triumph NP, Bj.28/29

Schon im vergangenen Jahr wurde mir eine engl. Vorkriegs-Triumph angeboten. Nach Besichtigung und Recherchen stellte sich heraus, dass es sich um eine NP, Bj. 28 oder 29 handelt. Die Maschine hat einen seitengesteuerten Einzylinder mit 493ccm Hubraum und wurde damals in großen Stückzahlen verkauft. Verkäufer ist Jürgen Henn aus Eberbach (Odenwald, 06271/5552). Die Maschine ist restauriert und in einem fahrbereiten Zustand, allerdings müssen noch Restarbeiten durchgeführt werden. Der Preis bewegt sich so zw. 6–7000€. Wer mehr darüber erfahren will, kann mich gerne anrufen (06322/958688), ich habe auch noch weitere Fotos.

Amal Concentric überarbeitet

Die Amal Carburetter Company hat nun angekündigt einen neuen AMAL Premier Mk1 Concentric herauszubringen. Die 900er Serie für 4-Takter wurde überarbeitet, um die Leistung zu erhöhen und den Verschleiß zu minimieren. Er wird in 28, 30 und 32mm Bohrung und als rechte und linke Variante erhältlich sein. Er kostet 116 Pf. + Steuer und kann über die Webseite von Amal (www.amalcarb.co.uk) oder per Telefon (0044-1722 412500) unter Angabe der originalen Ersatzteilnummer und der Ergänzung von „Prem“ bestellt werden. Die Änderungen seht ihr im oberen Bild.

Veterama-Szene online

Die Veterama hat eine neue Schrauber-Community zum Thema Oldtimer im Netz gestartet. Unter www.veterama-szene.de steht die Plattform allen Freunden des rostigen Hobbys der Welt im Web bereit. Neben den nach Marken und Rubriken gegliederten Forenbeiträgen können auch Clubs, Museen und Aussteller der Oldtimermesse Veterama die Möglichkeit nutzen, sich und ihre Teile beziehungsweise Clubschätze mit einer eigenen Internetseite zu präsentieren. Und das kostenlos. Jeder kann teilnehmen und neue Foren oder Gruppen anregen oder sich als Aussteller, Club oder Museum eintragen lassen. „Damit hat die große Oldtimer-Schraubergemeinschaft“, so die Initiatoren Julia und Jonas Seidel, „vielleicht die erste komplett uneigennützige Web-Community ohne nervende Werbebanner und Popups.

Wie alt?

Die Frage nach dem idealen Alter eines Motorrades stellt sich normalerweise eigentlich nicht. Der eigene Fuhrpark ist meistens historisch gewachsen und setzt sich aus realisierten Jugendträumen, Schnäppchen, dem ersten Motorrad, dem Reise- und Alltagsmotorrad oder einfach nur einer einzigen Triumph zusammen. Für den vierrädrigen Untersatz stellt sich diese Frage erst recht nicht, da die meisten von uns sich hauptsächlich damit fortbewegen und daher die Zuverlässigkeit an erster Stelle steht.

Die mir Ende letzten Jahres angebotene Triumph von 1929 führte daher bei mir zu Überlegungen, die ich bislang nicht anstellte bzw. anstellen musste. Dabei steht die Anzahl der Motorräder in meiner Scheune in engem Zusammenhang mit dieser Frage. Kurzum es sind definitiv zu viele und deren Herkunft setzt sich in etwa so zusammen wie oben beschrieben. Zu allem Überfluss sind auch noch 3 Projekte dabei, die seit mehreren Jahren auf Ihre Wiederinbetriebnahme warten. Seitdem zu unserem Haushof-Projekt noch ein kleines mittlerweile 4 jähriges männliches Projekt dazu gekommen ist, fällt die durchschnittliche Restaurationsgeschwindigkeit merklich ab. Das älteste der drei Motorradprojekte, eine 1960er Thunderbird mit bathtube, wartet nun schon seit 1997 auf seine Wiederbelebung. Zwar ist die Lady schon recht weit gediehen, sollte es aber mit dieser Geschwindigkeit weiter gehen, werde ich erst mit Eintritt in das Rentenalter, ich bin übrigens 44, in den Genuss kommen diese zu fahren. Und da stehen noch zwei weitere! Aus heiterem Himmel hat es mich nicht getroffen. Beim Kauf des Hauses und bei der frohen Verkündung unseres Nachwuchses wurde ich aus meinem schraubenden Umfeld darauf hingewiesen, dass ich deutliche Abstriche von meinen Gewohnheiten und Erwartungen machen muss. Und, so ist es dann auch gekommen.

Da die 1929er Triumph zwar fahrbereit war, aber meinen hohen Ansprüchen in ihrem jetzigen Zustand nicht genügte, hätte ich in den nächsten Jahren noch einiges an Geld und Zeit hineinstecken müssen. Und letzteres habe ich nun gar nicht, wie bereits ausführlich geschildert.

Aber warum nun die Frage nach dem Alter im Zusammenhang mit der alten Vorkriegsmaschine? Es ist natürlich ein interessanter Anreiz neben unserem Mitglied Harald eine der ältesten Triumph im Club zu besitzen. Allerdings bewege ich meine restaurierten Motorräder auch gerne flott und ich habe den Anspruch, dass die Technik im alten, überholten Zustand auch das tut, was sie damals getan hat oder besser tun sollte. Mit einem Motorrad des Modelljahres 1929 sollte das prinzipiell auch gelingen, aber mit dem „flott“ ist das so seine Sache. In der Regel kommt der größte Teil meiner jährlichen Kilometerleistung auf den TMOC- Ausfahrten zusammen oder wenn ich spontan beschließe, ein Treffen oder eine Oldtimer-Veranstaltung im Umkreis von 50 bis 150 Kilometer anzufahren. Da für An- und Abreise dann nur ein Tag zur Verfügung steht, ist die Geschwindigkeit mit der ich mich bewege wesentliches Kriterium bei der Wahl des jeweiligen Untersatzes. Laut Harald, er hat auch diverse zweirädrige, unterschiedlich alte Untersätze und weiß daher, wovon er spricht, liegt die gefühlt sichere Geschwindigkeit eines solch alten Motorrades bei ca. 50 km/h. Theoretisch läuft sie zwar ca. 80 km/h. In Anbetracht der dünnen Reifen, des fahrradähnlichen Rahmens und der beiden Bremsen, die ihren Namen nicht verdienen, ist man besser beraten den sog. Wohlfühlbereich nicht zu verlassen. Ja ich weiß, dass sie besser ausgestattet ist, als jede am London-Brighton-Run teilnehmende Maschine. Dort steht aber die Langsamkeit in den Ausschreibungsunterlagen und die meisten Teilnehmer sind froh, wenn sie überhaupt das Meer gegen Abend erreichen. Bei einem flotten Ausritt zum Beispiel nach Schotten kann ich solche Überlegungen jedenfalls nicht gebrauchen. Es stellt sich vielmehr die Frage wie viele Ausfahrten mit einem solch alten Motorrad in den Bereich des Möglichen fallen. Letztes Jahr wären es Sinsheim mit einfach 60km und ein regionales Treffen mit 10km gewesen, wobei ich beide zusammen mit Fritz anfuhr. Er pflegt trotz seines hohen Alters (er sieht das vielleicht anders) einen heißen Reifen zu fahren, und ich war froh ihm meine Bonnie entgegen setzen zu können. Mit der obigen Triumph wäre ich bei Ankunft zwar stark umringt worden, hätte aber vermutlich die Strecke dorthin alleine fahren dürfen. Das Fahren einer solch alten Maschine macht einen in gewisser Weise zum Einzelfahrer, zumindest dann, wenn kein „Gleichberädeter“ in der Nähe wohnt. Oder man packt die Maschine gleich auf den Hänger, das Erlebnis ein solches Motorrad zu fahren reduziert sich dann aber bestenfalls auf gelegentliche Sonntagmorgenausfahrten, wenn sie denn überhaupt stattfinden.

Der praktische Nutzen und die mittlere Wohlfühlgeschwindigkeit stehen daher für mich im Vordergrund bei der Auswahl zukünftiger Käufe. Da meistens als Alternative zur Autobahn große Bundesstraßenabschnitte zu bewältigen sind, sollte auch aus Gründen der Verkehrssicherheit schon 100 km/h drin sein. Und zwar so, dass man sich sicher fühlt und die Fuhre in akzeptabler Distanz zum Halten bringen kann. Aus meiner Sicht erfüllen diese Kriterien alle 500er und 650er aus dem Hause Triumph, die nach dem Krieg gebaut worden sind. Bestes Beispiel ist die 6T von George, mit der er im Konvoi mit deutlich jüngeren Triumph´s die weite Anfahrt nach Gaydon vor 2 Jahren locker bewältigte. Noch ein bisschen schneller geht es dann mit einer Bonnie aus den frühen Sechzigern, so dass diese Modelle für mich die Vorzüge des Alters und von Geschwindigkeit super vereinen.

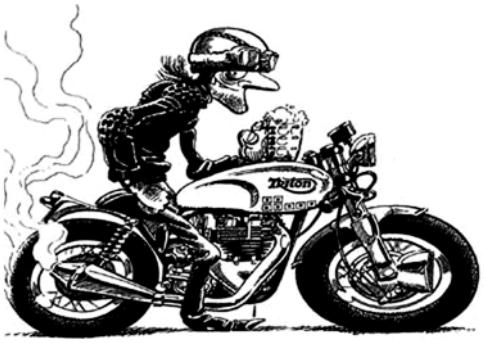
Bis zur Jahreshauptversammlung auf dem Motorrad Eurer Wahl! **Euer Michael**

Hallo Leute,

Die erste News of the third ...

... liegt Euch jetzt vor. Diesmal hat Igel in einem „Workshop“ wunderbar brilliert und zeigt uns wie man richtig die Ventile an einer 1200er Daytona Bj. 1996 einstellt. Dem nicht genug, hier ein Gerichtsurteil zum Thema rotes Nummernschild:

*Rote Nummern wie auch Kurzzeitkennzeichen gelten nur für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten, eine Spitztour, z. B. ins Kino, ist nicht erlaubt Das hat jetzt das Oberlandesgericht Düsseldorf klargestellt und ein Bußgeld von 90 Euro für rechtens erklärt.
Der Kläger war mit seinem Opel mit roter Nummer am späten Abend von einer Polizeistreife gestellt worden – auf dem Weg ins Kino. Wegen unerlaubter Benutzung seines noch nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassenen Fahrzeugs bekam er die Ordnungsstrafe aufgebrummt. Und das zu Recht, wie die Richter in zweiter Instanz entschieden. Eine solche „zweckfremde Benutzung“ stelle ein klares Vergehen gegen die Fahrzeugzulassungsverordnung dar. Ein Kurzzeit- oder Überführungszeichens entspricht einer eingeschränkten Zulassung, ist also vom konkret bestimmten Fahrtzweck abhängig.
Der Auffassung des Betroffenen, mit den Kurzzeitkennzeichen und dem zugehörigen Fahrzeugschein habe sein Fahrzeug über eine Zulassung verfügt, deren Fortbestand nicht vom Fahrtzweck abhängig gewesen sei, stimmten die Richter nicht zu. Denn Fahrzeuge mit roter Nummer oder Kurzzeitkennzeichen sind nicht endgültig zugelassen. Deshalb darf der Fahrer auch nur das absolut Notwendige damit erledigen, nämlich Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten. Im Amtsdeutsch heißt es in dem Urteil vom 16. 9. 2011 dazu: „Die Benutzung eines mit roten Kennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen versehenen Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu anderen als den in 16 Abs. 1 FZV genannten Zwecken Prüfungs Probe und Überführungsfahrten stellt wie bereits unter Geltung der StVZO ein Inbetriebsetzen ohne die erforderliche Zulassung und damit eine Ordnungswidrigkeit dar.“ – Gilt demnach auch für zweirädrige KfZ’s



Safe riding
Walter

**Quelle: Uschi Kettenmann*

Inhalt dieser NEWS:

Jersey	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
WATOC News	S. 6
Triumph News	S. 8
TERMINE	S. 10
Weltreise mit einer Triumph Tiger 900, **Australien 2**	S. 11–17
British Steel	S. 18–23
Jahreshaupversammlung 2012	S. 24
Ventile einstellen bei einer 1200er Daytona	S. 25–27
HOW D`YE MAKE `EM?	S. 28–29
Peter’s 2012	S. 30–31
Jersey, eine Reise	S. 32–34
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 35
Sommertreffen 2012 Einladung	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglied begrüßen wir:
Frank Robyn-Fuhrmeister aus Rösrath. ***Viel Freude und Spass im Club.***
Leider haben uns Kai Uwe Vietor, Karl-Heinz Zani, Erik Möser, Stefan Knöpker, Karl-Friedrich Vetter und Bea Riemann verlassen, schade.

Redaktionsschluss

für die nächste News ist spätestens einen Monat vor Erscheinungstermin. Das heißt für die News Nr. 50

am 7. 5. 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
Rüsper Str. 16
57399 Kirchhundem-Oberhundem
Tel. 02723 / 7198164
Email: webmaster@tmoc.de

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

Impressum

Sitz des Vereins:
67098 Bad Dürkheim (Amtsgericht Darmstadt)

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

Webseite vom TMOC:
www.tmoc.de – Infos unter webmaster@tmoc.de

Mitgliedschaft im TMOC e.V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von 28,- Euro an:
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Volksbank Odenwald (BLZ 508 635 13) Konto 16 53 393

Die Mitglieder erhalten die TMOC NEWS im Rahmen ihres Jahresbeitrages.
Preis der TMOC NEWS für Nichtmitglieder 7,50 Euro

News:
Beiträge zu NEWS bitte auf Schreibmaschine eintippen, oder wer einen PC hat, bitte in Word erfassen (Arial, Größe12 Punkt). CD oder Diskette und einen Ausdruck einschicken. Fotos als Papierabzüge in SW oder Farbe werden selbst-verständlich zurückgeschickt. Artikel können auch per E-Mail inklusive Bilder im JPG-Format (150 DPI Auflösung oder mehr, Logos oder Postscript-Dateien vor Versenden bitte komprimieren; ZIP) an die oben genannte Email-Adresse der Redaktion geschickt werden. Die in der NEWS veröffentlichen Artikel geben nur die Ansichten ihrer Verfasser wieder, diese sind nicht unbedingt identisch mit denen der Redaktion und Organisation. Für die in der NEWS beschriebenen technischen Anzeigen/Beiträge hat dieser sie auf eventuelle Copyrightverletzungen zu prüfen, der TMOC lehnt jegliche Haftung ab. Die Redaktion behält sich vor Leserbriefe und Artikel zu kürzen. Es besteht kein Anspruch auf Veröffentlichung, Artikel, deren Verfasser nicht eindeutig erkennbar ist, werden grundsätzlich nicht veröffentlicht. Text und Bilddaten immer separat; keine Bilder in Word einbauen.
Vervielfältigung, Nachdruck, elektronische Veränderung, sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

WATOC ist die World Association of Triumph Owners Clubs.

Ziel der Organisation ist es, die internationale Zusammenarbeit der verschiedenen Clubs zu koordinieren. Außerdem schreibt WATOC auch einen Wettbewerb aus, der die Mitglieder der einzelnen Clubs motivieren soll die internationalen Treffen anzufahren.

Hier seht Ihr die Ergebnisse von 2011

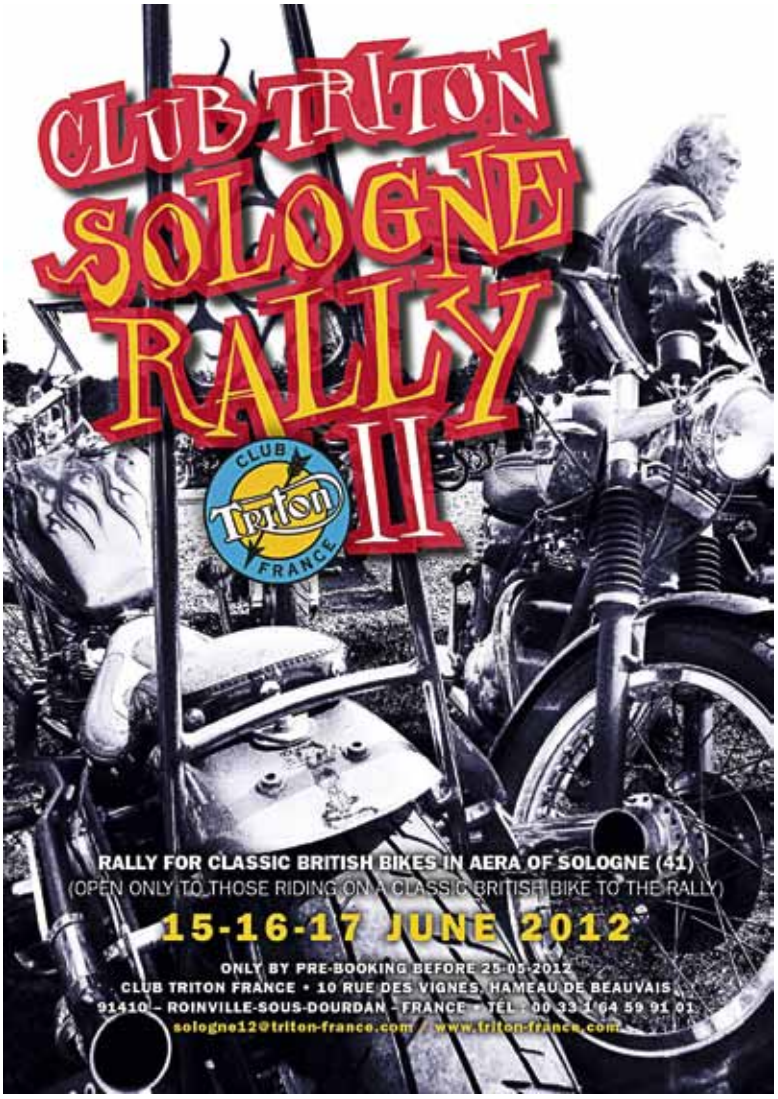
Gezählt wird immer der einfache Weg zum Treffen, oder von dort ab die Strecke zum nächsten Treffen. Welche Rallys zur Challenge gehören ist im Terminkalender gekennzeichnet. Bei dieser Challenge sind auch Preise zu gewinnen. Der Sieger bekommt einen Pokal. Ab 2010 wird unter allen Teilnehmern eines Landes freier Eintritt für einTreffen in einem anderen Land verlost. (Ergebniss liegt der Redaktion nicht vor.)

Das Formular könnt Ihr euch von der WATOC Seite im Netz runterladen. Den Link findet ihr natürlich auf unsrer TMOC Seite. Falls ihr zum Runter laden keine Möglichkeit habt, meldet euch bitte bei mir, dann erledige ich das für Euch.

Euer ILO

1	John Curtis	Rider	TOMCC UK	Daytona 675/SE	10	7940
2	Kees Stappershoef	Rider	TOCN	Bonneville 2010	7	5465
3	Dave Thomsom	Rider	TOMCC-UK	Thruxton 900	5	5414
4	Erik Hundsdahl	Rider	TMCOC-DK	Speed Triple 1994	8	5233
5	David Butler	Rider	TOMCC UK	Bonneville T100	6	5109
6	Nel v/d Broek	Rider	TOCN	Street Triple 675	6	4668
7	Martin Kerwin	Rider	TOMCC UK	Tiger 955	3	4553
8	George Heeres	Rider	TOCN	Trident T150V 1974	5	4136
9	Andy Pile	Rider	TOMCC UK	Tiger 1050	8	3973
10	Garry Perkins	Rider	TOMCC UK	Rocket III	7	3292
11	Eva Nilsson	Passenger	TOMCC-S	Rocket III 2006	6	3270
12	Mats “Otto” Nilsson	Rider	TOMCC-S	Rocket III 2006	6	3270
13	Lucy Tenen	Passenger	TOMCC-UK	Rocket III	6	2880
14	Peter Nettler	Rider	TMOC D	T300/ T140V	4	2304
15	Tommy Johanson	Rider	TOMCC-S	Sprint ST `02/Bonneville `05	4	2108
16	Diane Shilling	Passenger	TOMCC-UK	Tiger 955i/Trident 900 Outfit	6	2020
17	**Roy Shilling**	Rider	TOMCC-UK	Tiger 955i/Trident 900 Outfit	6	**2020**
18	**Niels Jensen**	Rider	TMCOC-DK	Thunderbird 1996	4	**1865**
19	John Witherington	Rider	TOMCC-NZ	Trophy T100C `68/Bonnie `07	3	1808
20	Ken Spall	Rider	TOMCC-NZ	Thunderbird `03/Bonnie `08	3	1426
21	Stephan Döpper	Rider	TMOC D	Daytone 955i 2004	3	1416
22	André Chardin	Rider	CTF	Triton 1955	3	1400
23	Kent Karlson	Rider	TOMCC-S	Daytona	3	1400
24	Jean Claude Temporelli	Rider	CTF	Ariel/Velocette/Triton `55	3	1380
25	Philippe Alleton	Rider	CTF	Bonneville T140 1978	3	1350
26	Dan Christoffersen	Rider	TMCOC-DK	BONNEVILLE t140 1981	5	1302
27	Kent-Olof Sjölin	Rider	TOMCC-S	Daytona	4	1250
28	Ted Gould	Rider	TOMCC-UK	Sprint ST 955i	3	1232
29	Palle Sørensen	Rider	TMCOC-DK	Speed Triple/Tiger 650	3	1168
30	Peter Kos	Rider	TOCN	Thunderbird/Trident T150 `72	3	1149
31	Philippe Colombo	Rider	CTF	Bonneville T120 1972	3	1130
32	Jean Pierre Grimaldi	Rider	CTF	Norton Commando 1972	3	1080
33	Adrie van Kooten	Rider	TOCN	Trident T150V	3	972
34	Phil Loom	Rider	TOMCC-UK	Street Triple R 675 2011	6	893
35	Birthe Munk	Rider	TMCOC-DK	Bonneville T100 2002	4	759
36	Palle Munk	Rider	TMCOC-DK	Sprint RS 955i 2001	4	759
37	Olivier Raquois	Rider	CTF	Bonneville T140 1988	2	680
38	Dick Barth	Rider	TOCN	Tiger 750 Outfit/Bonnie US	3	676
39	Jean Phillipe Landry	Rider	CTF	Triton 1962	2	550
40	Will Tolson	Rider	CTF	BSA A10 1959	2	530
41	Pierre Fischer	Rider	CTF	BSA B33	2	530
	And those who almost made it. Better luck next year.					
	Les Merrison	Rider	TOMCC-UK	Sprint 900	2	945
	Ulf Frössling	Rider	TOMCC-S	Tiger 1050	2	770
	Albert Heemstra	Rider	TOCN	Bonneville T140V/Sprint 900	2	469
	Nicole Terfling	Rider	TMOC D	Street Triple	2	356
	Heike Nettler	Rider	TMOC D	T300	2	281

British Days
+
Die Landmesse.
COUNTRY FAIR
BRITISH DAYS + COUNTRY FAIR 2012
Jagdschloss Kranichstein, Darmstadt
11. - 13. Mai 2012
VERANSTALTER:
EUREGIO MESSEN GMBH


CLUB TRITON SOLOGNE RALLY II
CLUB Triton FRANCE
RALLY FOR CLASSIC BRITISH BIKES IN AERA OF SOLOGNE (41)
(OPEN ONLY TO THOSE RIDING ON A CLASSIC BRITISH BIKE TO THE RALLY)
15-16-17 JUNE 2012
ONLY BY PRE-BOOKING BEFORE 25-05-2012
CLUB TRITON FRANCE • 10 RUE DES VIGNES, HAMEAU DE BEAUVAIS
91410 – ROINVILLE-SOUS-DOURDAN - FRANCE • TEL : 00 33 1 64 59 91 01
sologne12@triton-france.com / www.triton-france.com

CLUB Triton FRANCE
TRACK DAY
DÉMONSTRATIONS SUR LE CIRCUIT DE LÉZENNES (59) POUR MOTOS ANGLAISES PRÉ-1985, ET MOTOS CLASSIQUES & SIDES-CARS PRÉ-1980
LE 27 MAI 2012
UNIQUEMENT SUR RÉSERVATION (PUBLIC ENTRÉE LIBRE)
LES AMIS DE LA MOTO I B. PERLINSKI
45, CHEMIN NOIR, 59700 MARCQ-EN-BARŒUL
Bulletin d'inscription disponible ou téléchargeable
06 62 45 71 97 I www.lesamisdelamoto.fr
www.triton-france.com
VENEZ EXPOSER VOS MOTOS
+ 4 GROUPES EN CONCERT LE 26 MAI
Guest Star : les Hot Chickens
Norton
Triumph LILLE AVENIR MOTO
les amis de la moto
Triton FRANCE

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C.
NULLI SECUNDUS
THE TRIUMPH OWNERS M.C.C. West Wales
West Wales TOMCC
1st Welsh International Rally
(Part of the WATOC 2012 Challenge)
Set in the Heart of Rural Pembrokeshire
18th – 20th May 2012, at
The Snooty Fox, Martletwy, Pembrokeshire
Wales, UK Post Code SA67 8AD
(Follow Brown Oakwood Theme Park Signs)
Good Cheap Food & REAL ALE Available on Site
Tickets, £14 Pre-Book (include SAE please)
or £16 On Gate
Pembrokeshire Coastal/Mountain ride-out
LARGE VENUE HALL (if inclement weather)
DISCO on Fri & Sat Night
and LIVE MUSIC on Sat Night
CAMPING & RALLY BADGE included
Raffle and Awards
All Motorbikes & Trikes welcome.
No Cars, No Vans, No Excuses
Further Details, Tickets etc from
Welsh International Rally, c/o
12 Lon Coed Parc, Cockett, SWANSEA, UK. SA2 0TT
(please make cheques out to West Wales TOMCC)
E-mail westwales.rally@hotmail.co.uk

TRIUMPH stellt die Speed Triple R vor!

10/02/2012

TRIUMPH hat die neue Speed Triple R der weltweiten Fachjournaille auf dem anspruchsvollen GP-Kurs von Jerez vorgestellt. Die ab Februar für 14.990 Euro (Österreich 17.690 Euro) erhältliche Edelversion des britischen Kultmotorrades hat in allen Belangen überzeugt.

Das herausragende neue Modell der TRIUMPH-Palette ist neben der Tiger Explorer natürlich die neue TRIUMPH Speed Triple R. Die Premiumversion des Kultmotorrads wurde soeben der internationalen Journalistenschar auf der anspruchsvollen GP-Rennstrecke von Jerez in Südspanien vorgestellt. Dort konnte das mit hochwertigen, voll einstellbaren Federelementen des schwedischen Spezialisten Öhlins – vorn werkelt die neueste Generation der NIX30-Upside-Down-Gabel, hinten das anerkannte TTX36-Federbein – und leichten Fünfspeichen-Leichtmetall-Schmiederäder von PVM versehene Bike voll überzeugen. Denn in den kniffligen Ecken des Kurses machen die um mehr als 1,7 kg gegenüber der Standardversion reduzierte Massenträgheit das Zweiradleben leichter. In den harten Bremszonen erwiesen sich die radial montierten Monoblock-Vierkolben-Festsattelzangen von MotoGP-Zulieferer Brembo als hocheffizienter Gegenpart zum charismatischen 1050er Dreizylinder der Speed Triple R, der beeindruckende 135 PS sowie ein bärenstarkes Drehmoment von 111 Newtonmeter produziert. Zusammen mit den speziellen Rädern liefern diese Bremszangen fünf Prozent mehr Bremsleistung als beim Standardmodell. Serienmäßig kommt die Edelversion mit dem abschaltbaren elektronischen TRIUMPH-ABS.

Sportsgeist verströmt die Speed Triple R auch mit ihrer sportiven Farbgebung und zahlreichen Kohlefaserteilen: Kühler- und Tankabdeckungen sowie Gabelschützer sind aus dem edlen Werkstoff gefertigt. Zusammen mit dem schwarzen konischen Leichtmetalllenker mit „R"-Logo dokumentieren sie den Premiumstatus der Speed Triple R.

Die Speed Triple R steht in den aufregenden Farboptionen Metallic Phantom Black und Crystal White zur Wahl, beide mit dem neuen sportiven Triumph-Schriftzug auf dem Tank und neuen 'Speed Triple R'-Graphics auf den Seitenverkleidungen versehen.

„Tridays is life, the rest is waiting"

Das größte Triumph-Treffen der Welt. vom 22.–24. 6. 2012

Drei Tage lang verwandelt sich ein kleiner Ort im SalzbugerLand in good old Enland. Englische Band, englisches Essen, englische Comedians und manchmal – aber selten – auch englisches Wetter.

3 Tage, 3 Nächte, 3 Zylinder (oder auch 2) Und diesmal sind es sogar vier Tage! Wegen des Feiertages am Donnerstag 23.06. startet das Programm nämlich schon früher!

Für all jene die nicht nur feiern, sondern auch fahren wollen, gibt es auch jedes Jahr die TRIWEEK. Weitere Informationen, Impressionen und vieles mehr finden Sie auf der Tridays Website. http://www.tridays.com/

TT BELGIAN CLASSIC

Gedinne

25 & 26/08/2012

Termine 2012

	APRIL		
14.–15.	Veterama Ludwigshafen Auto/Motorrad	www.veterama.de	**D**
21.–22.	Veterama Ludwigshafen Motorrad	www.veterama.de	**D**
28.	Jahreshauptversammlung	www.tmoc.de	**D**
	MAI		
5.– 6.	Technorama Ulm	www.technorama.de	**D**
11.– 13.	Thruxton Treffen		
11.– 13.	British Days + Country Fair, auf dem Gelände des Jagd-schlosses Kranichstein bei Darmstadt (siehe S. 23).	www.britishdays-coun-tryfair.de	**D**
18.– 20.	Welsh international, Rally	http://www.tomcc.org	**GB**
	JUNI		
1.–3.	Odenwaldring Klassik, Walldürn	www.klassik-motor-sport.com	**D**
15.–17.	Trumpet Treffen, TOCN Holland (WATOC)	http://www.triumphow-nersclub.nl/info.html	**NL**
15.–17.	Club Triton France Rally, Club Triton France(WATOC)	-	**F**
	JULI		
6.–8.	Sommertreffen, in 36115 Hilders/Rhön, TMOC (WATOC)	www.tmoc.de	**D**
7.–8.	Fladungen Classics	http://www.fladungen-rhoen.de/news/	**D**
13.–15.	Rabbit Rally, TOMCC-UK (WATOC)		**GB**
14.–15.	Ramskvilla Se, TMOCC Sweden (WATOC)	http://www.tomccswe-den.se	**S**
27.–29.	Essex Rally, TOMCC-UK (WATOC)		**GB**
27.–29.	Albion Rally, TOC-DK (WATOC)	http://www.triumphmc.dk	**DK**
28.–29.	Berkshire Bikeshow, TOMCC UK (WATOC)	http://www.tomcc.org	**GB**
	AUGUST		
3.–5.	Malheur Rally Belgium, WATOC		**B**
10.–12.	Brittania Rally, TOMCC-Sweden (WATOC)	http://www.tomccswe-den.se	**S**
18.–19.	21.SchottenringClassic, Grand Prix	www.schottenring.de	**D**
17.–19.	BrittaniaRally, Rodkaersbro, TOC-DK (WATOC)	http://www.triumphmc.dk	**DK**
25.–26.	Belgian Classics, Gedinne	http://crmb.be/	**B**
	SEPTEMBER		
7.–9.	Amelandtreffen, Ameland, TOCN-Holland (WATOC)	http://www.triumphow-nersclub.nl/info.html	**NL**
14.–16.	Maribo Rally, TOC-DK	http://www.triumphmc.dk/	**DK**

Weltreise von Flavia und Marcel mit einer Triumph Tiger 900

Australien Teil 2

28.08.–30.10.2004
Auto km 258'562

Nach fast einer Woche in Darwin, sind wir wieder bereit, weiter zu reisen. Der nächste Stop bildet der Litchfield-Nationalpark: Nicht zu gross, aber wunderschön. Immer wieder gibt es Wasserläufe, mit Wasserfällen und den dazugehörenden Billabongs (=Wasserbecken). Einfach paradiesisch! Jeweils gleich dabei ist ein Campingplatz. So geniessen wir einige Tage an den Plätzen mit Namen wie: Walker Creek, Buley's Rockpooles, Wangi-, Florence-Falls.

Wir unternehmen einige Wanderungen und kühlen uns immer wieder im erfrischenden Nass ab: Was für eine Wohltat! Des weiteren sehen wir Termitenhügel (Magnettermiten, Kathedrale 5 m hoch, ca. 50 Jahre alt), Leguane und winkende Echsen. Ein kleines Paradies, welches wir einige Tage lang geniessen. Auf dem Weg in das Rote Zentrum schwimmen wir noch bei den Edith-Falls und in den Thermalquellen der Bitter-Springs: Unterhalb des Wasser sehen wir jede Menge vermoostes Holz, am Wasserrand blühen Lotusblumen und die Palmen rundherum verleihen ein sehr idyllisches Bild. Der Elsey-Nationalpark wird in der Novelle der Schriftstellerin Jeannie Gunn erwähnt, wo sie über das harte Leben der ersten Bauern schreibt („we of the never never"). Unterwegs plaudern wir mit einer Gruppe Rallyfahrer am Strassenrand: Sie sind mit ihren farbig geschmückten Oldtimern für einen guten Zweck (Kinderhilfswerk) unterwegs und haben jede Menge Spass. Im Daly Waters-Buschpub (1935, dem ältesten Pub im Northern Territory) geniessen wir bei Kaffee und Tagebuchschreiben die Atmosphäre: Alte Mützen, Visitenkarten, Ausweise, Bierverschlüsse und -kühler, Fahnen, alles mögliche hängt da überall an den alten Wänden. Ein spezieller Platz, ebenso wie Newcastle Waters: Hier machen wir eine Picknickpause, plaudern mit einem australischen Paar und haben Einsicht in die Aborigineschule. Leider sind die 30 Kinder, im Alter von 3–12 Jahren, heute auf einem Ausflug. Für die Toiletten-Benützung muss Flavia 1.-AUD bezahlen. Wohl die Teuerste in ganz Australien! Ein nächster Höhepunkt ist die Landschaft der Devil's Marbles: Abgeschliffene, vom Wetter geformte Granitblöcke eines uralten, riesigen Felsenhügels. Sonnenuntergang und -aufgang lassen diese verschiedenen Kugeln, die eben wie Murmeln aussehen, in diversen Rottönen erscheinen: Einfach wunderschön!

Endlich, bei sonnigem, bewölktem Himmel kommen wir in Alice Springs an: Yeah, wir haben es geschafft! Zwar regnet es tatsächlich hier, trotzdem geniessen wir die Sehenswürdigkeiten wie „The school of the air". Diese Institution wurde 1951 in der Royal Flying Doctor Service-Basis gegründet und hat zum Ziel, Kinder im ganzen Staatsgebiet per Funk und heute auch mit Internet zu unterrichten, wo immer sie wohnen (Farmen, Resorts usw.). Leider sind auch da die Kinder auf einem Ausflug, doch es ist trotzdem interessant, die Studios zu besuchen. Vom Anzac-Hügel aus haben wir eine Supiaussicht auf die von begrünten Hügeln umgebende Stadt. Die Flynn's Church ist eine kleine Kirche mit farbigen Fenstern und Widmungen an den Priester und Gründer des Royal Flying Doctor Servies (1939, RFDS) John Flynn (1880-1951). An der Mauer, um den kleinen Garten nebenan, sind Tafeln seiner Mitarbeiter oder anderer bedeutenden Menschen von Alice Springs angebracht. An einer andern Strasse, der eher nüchternen Stadt, steht ein Restaurant, welches schweizer-indisches Essen anbietet: Interessante Mischung!

Unsere Reise geht weiter und zwar in die West MacDonnell's-Range: Zuerst entdecken wir Blackfooted Rockwallabies (Scharzfussfelswallabies), die sich auf den Felsen des Simpson's Gap sonnen. Im Stanley Chasm bestaunen wir die Felsenpassage und klettern herum. Als nächstes besichtigen wir die Stelle, wo die hiesigen Aborigines Okker abbauen, um daraus Farbe für die Bemalung bei Zeremonien oder sonstigen Festen herzustellen: Ochre Pits erscheint in den Farben Lila, Beige, Weiss, Braun. In der Ormiston-Schlucht wandern wir und jodeln fürs Echo. Die Glen Helen-Schlucht wurde von einem der ältesten Flüsse der Welt gebildet: Der Finke-River ist ca. 100 Millionen Jahre alt und eine 700 km lange Lebensader.

Und weiter fahren wir über den holperigen, groben Mereenie-Loop, picknicken im Krater Gosse Bluff und geniessen die Ruhe, bevor das Abenteuer losgeht. Das Palm-Valley ist nur mit dem 4WD erreichbar und diese Strecke hat es in sich: Sand, grosse, ausgewaschene Gesteinslöcher, grüne Wiesen und halbwilde Pferde. Ein Paradies und Marcel fühlt sich voll im Element! Im Tal begegnen wir pflanzlichen Nachkommen aus der Gondwanazeit: Die Central Australian Red Cabbage-Palme wächst nur hier und ist einmalig. Ihr Stamm sieht wie gedreht aus. Müde kommen wir in Hermannsburg an und übernachten auf dem Campingplatz. Die Häuser des 1872 von einer deutschen lutheranischen Mission gegründeten Dorfes sind alle umzäunt. Pastor und Professor Carl Strehlow hat damals mit seinen Aufzeichnungen und Notizen über die Einheimischen einen wichtigen Beitrag zur

Wissenschaft und Geschichte geleistet. Auch der berühmte Maler Albert Namatjira (später mehr über ihn), hat hier gelebt und Schüler ausgebildet.

Die Natur gibt ein weiteres Stelldichein im Kings Canyon: Wir spazieren zuerst in den ruhigen, windstillen und duftenden Canyon hinein, bevor wir den anstrengenden Anstieg in Angriff nehmen. Dieser Felsblock besteht unter anderem aus einem beige, roten Sandsteinfelsen (vor 4 Millionen Jahren entstanden) und dem dünkleren, härteren Carmichel-Sandstein (440 Millionen Jahre). Der Aufstieg fordert ganz schön und oben angekommen, begrüsst uns der starke Wind. Der riesige Block wurde wiederum vom Wetter abgetragen und so entstanden meist halbrunde Felsformationen („The lost city"). Wir sind total verzaubert und selbst Indiana Jones würde aus dem Staunen nicht mehr herauskommen. Sehr eindrücklich ist der Pflanzenwuchs auf barem Felsgestein. Im Garten Eden gedeihen einmalige Pflanzenarten wie die bis zu 400 Jah-

re alten Zykaden. Der Abstieg wird von alpinen, gelben, violetten, weissen und blauen Blumenbeeten gesäumt. Wie schön, fast wie daheim!

Die Fahrt geht weiter nach Yulara. Unterwegs, obwohl noch nicht dunkel, springen einige Rote Känguruhs über die Strasse - sie sind die einzigen Exemplare, welche uns je frei begegnet sind. Ein Major Mitchell-Kakadu (weiss, rot und rosa Gefieder) fliegt von Krone zu Krone der Eukalyptus- und Korkbäume. Beim Resort angekommen, übernachten wir vor dem Schild „Camping ab hier verboten". Und - mit dem Ayers Rock zu unserer Linken!

Den ersten Tag in dieser künstlichen Stadt verbringen wir mit Ausruhen, Tagebuchschreiben und kleinen Arbeiten erledigen. Und dann, dann ist es soweit: Wir werden den Ayers Rock (Uluru in der Aboriginesprache) bewundern können! Früh aufgestanden bei kalten Temperaturen, machen wir uns auf den Weg und warten im Nationalpark mit hunderten von andern Touristen auf den Sonnenaufgang. Dieser lässt nicht lange auf sich warten und hüllt

den ganzen Felsblock in Rottöne. Je nach Stand der Sonne sind diese Töne unterschiedlich intensiv. Was fasziniert ist das eine dunkle Band in der Mitte des Felsen, welches rundherum zu liegen scheint. Auch der Himmel im Hintergrund wird blauer mit dem Aufstieg des Dunstbandes gleichzeitig mit der Sonne. Nun kann sich Marcel, einige Zeit später, nicht mehr still auf dem Hin-

tern halten und beginnt, den berühmten Felsen zu beklettern. Geht ganz schön steil hinauf! Oben angekommen bläst der Wind sehr kräftig um seine Stupsnase. Doch Marcel wird mit der wunderbaren Aussicht auch belohnt. Die 10 km lange Basiswanderung um den Felsen, nehmen wir danach unter die Füsse. Wir laufen an, für die Aborigines, heiligen Plätzen vorbei, bewundern die Felszeichnungen (auch Lehrstätten) und Mulden, welche das Wasser mit der Zeit ausgewaschen hat. So ist jeder Wasserlauf wieder etwas anders. Sehr interessant und faszinierend! Leider hat der Besuch des Parks einen trockenen Nachgeschmack: Flavia versuchte, mit dem Nichtaufstieg, die Kultur zu respektieren. Doch noch nirgends vorher (und wir haben ja wirklich schon einige heilige Stätten besucht), bekamen wir einen A4-Zettel in die Hand gedrückt, der beidseitig mit Bussangaben (zum Teil bis zu 5500.-AUD) bedruckt ist. Ausserdem kostet der Eintritt ziemlich viel, im Vergleich zu den vorherigen Jahren und der Preise im Land.

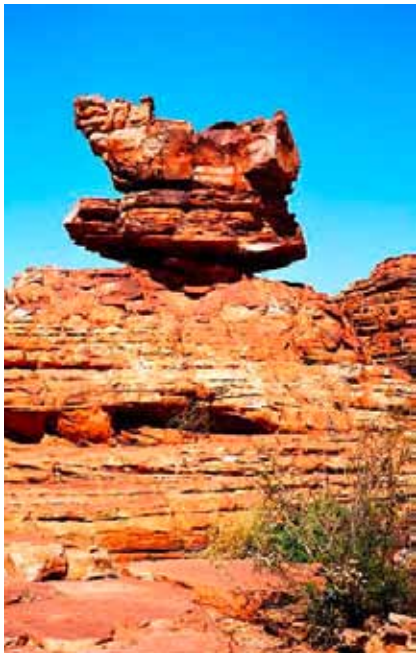
Am nächsten Tag besuchen wir die Olgas (Kata Tjuta): Sie sind wirklich nicht weniger imposant, als der Uluru. Wir geniessen den Sonnenaufgang und wandern danach durch die windigen Schluchten. Kein Wunder, wird die Gegend „Valley of the winds" (Tal der Winde) genannt. Wiederum abgetragene, runde Felskuppen sind mit saftigem Grün überwachsen (ist halt Winterzeit), Blumen und trockenes Gebüsch säumen den Weg sowie einige steile Aufstiege. Im Gegensatz zum Uluru, der aus einem Gemisch von Kies, Minera-

lien und Sandstein (=Akrose) besteht, ist die Konsistenz der Olga eine weiche, kiesige Felsenart.

Von der Grandezza, Schönheit der Natur und der Verflechtung der Kultur in ihr fasziniert, nehmen wir Abschied von der eindrücklichen Gegend und fahren weiter. Rainbow Valley ist das nächste Ziel! Wiederum mehrheitlich aus Sandstein, steht diese Felsformation rostrot, braun,

beige, weiss und gelb in der Halbwüste. Der See davor ist ausgetrocknet, Fliegen gibt es mehr als genug. Ein australisches Paar zelebriert trotzdem das BBQ und spendiert uns sogar ein paar feine Würste als Ergänzung zu unserem Mittagessen. Was für ein Festschmaus! Wir möchten eigentlich den Sonnenuntergang abwarten, schreiben und lesen. Doch leider löst sich die Bewölkung am Himmel nicht auf und so lohnt es sich nicht, noch länger zu warten. Wir fahren die sandige, aber befestigte Strasse wieder zurück zum Stuart-Highway und weiter nach Alice Springs. Obwohl als Stadt selber nicht besonders hübsch, gibt es hier jede Menge interessante Dinge zu entdecken: Wir statten der Kamelfarm einen Besuch ab, sehen den charakteristischen, kaum aus der Ruhe zu bringenden Tieren beim Fressen zu und fühlen uns im kleinen, sehr interessanten Museum wohl. Australien hat sich zum Exportland einer der qualitativ besten Kamele der Welt gemausert: Vor allem die arabischen Staaten sind zahlungskräftige Abnehmer.

Die 1872 erbaute historische Telegrafenstation liegt vor dem Wasserloch, welches nach der Frau des Kommunikationsexperten Charles Todd benannt wurde: Alice Springs. Der Fluss trägt den Namen Todd ... Im Olive Pink Botanischen Garten inspizieren wir die Mulga-Bäume genauer: Aus deren Hartholz werden Bumerangs, Didgeridoos usw. hergestellt. Bis an die Wurzeln des Witchettybusches buddeln die Aborigines, damit sie an die nahrreichen, gleichnamigen Maden gelangen, welche meist roh gegessen werden. Im Transportmuseum stehen glänzende alte Lastwagen und andere Fahrzeuge in Reih und Glied. In der unmenschlich harten Gegend des Cape Yorks versorgte eine zähe LKW-Fahrerin die dort lebenden Menschen mit dem Nötigsten: Tootsie Holzheimer gilt als Legende.



Im Kulturzentrum bestaunen wir die Wasserfarbbilder von Albert Namatjira (1902-1959). Als erster Aborigine erhielt er 1957 die australische Staatsangehörigkeit, damals bereits ein Künstler und wurde bald darauf ins Gefängnis geworfen: Er kaufte mit dem Geld seinen Freunden Alkohol. Nach seiner Entlassung starb er im Alter von 57 Jahren. Bevor wir diese geschichtsträchtige, sagenumwobene Gegend verlassen, machen wir einen Abstecher in die East MacDonnell's-Range: Diese Gegend ist besonders stark mit den Geschichten der Traumzeit der Aborigines verknüpft.

Auf dem Plenty-Highway geht die Reise weiter. Bald wird die Strasse kiesig, löcherig und wir biegen in den Sandover- Highway ab. Riesige Farmen, schmutzige Aborigine-Gemeinden, heisse Temperaturen und Trockenheit. Da es so gut wie keinen Verkehr hier gibt, dürfen wir einen besonderen Einheimischen beobachten: Mitten auf der rotsandigen Strasse hinterlässt in langsamem Tempo ein Thorny Devil seine Spuren! Ist dies wahr, ein Thorny Devil?! Dieses spezielle Tierchen ist braun und beige gefleckt mit dornigem Hautüberzug, ca. 20 cm lang mit hochgestrecktem Schwanz und bewegt sich in lustig, stockendem Rhythmus vorwärts. Wasser wird über die Kapillaren in den Füssen aufgesogen und gegessen werden vor allem Ameisen. Wir flippen aus: Was für ein Glück, diese Spezies zu sehen! Wir verlassen das Rote Zentrum, das uns wegen dem Regen eigentlich ziemlich grün und farbenprächtig erschien.

Irgendwie sind wir sehr froh, endlich auf den Barkly-Highway und somit wieder auf geteerte Strasse zu gelangen! Auf dem Flinders-Highway überqueren wir die Grenze Northern Territory - Queensland. Auf einem Rastplatz belagern abends Heuschrecken den Eingang in die beleuchtete Toilette. Schon etwas ungewohnt und eklig, obwohl diese ca. 8-10cm langen, fliegenden Insekten dich ja nur anspringen und nicht beissen! Ankunft in Mount Isa. Hier beherrscht die weltgrösste Mine das Stadtbild. Dieses 4600 km lange Tunnelsystem bringt seit 1923 Silber, Gold, Kupfer, Zink und Blei hervor. Wir geniessen am ruhigen, idyllischen Moonarra-Stausee (16 km ausserhalb) ein Picknick und erhalten interessante Informationen im Zentrum über den hiesigen Aboriginestamm (Kalkadon). Immer wieder begegnen uns Roadtrains: Lange, ca. 50 m Lkw's (mit 60-80 Reifen) beladen mit Vieh oder Gütern. Sie sind ein Merkmal Australiens.

In Undara angekommen, hätten wir eigentlich gerne das einzigartige, weltgrösste Vulkantunnelsystem besucht. Doch die zweistündige Tour ist uns einfach zu teuer ...

Wiederum folgt riesiges Farmland, meist

nur trockenes, gelbes Spinifexgras und Kühe, welche sich in praller Sonne um

den Wassertank sammeln. Der Kontrast könnte nicht grosser sein, als wir in das Atherton-Tableland (oder Highland von Cairns) einfahren: Frisches Grün, Hügel, kleine Seen dazwischen, Palmen und Wald, braune Kühe mit

weissen „Parasitenpickern"-Vögeln auf dem Rücken. Ein Paradies! Und erst die Strassen! Kurvig, eng, herrlich! Unserem „Chäfer" scheint dies auch zu gefallen. Das Dörfchen Millaa-Millaa ist sehr idyllisch und ruhig, wir besuchen das Cassowarygebiet mit verschiedenen Wasserfällen, Vulkanseen (Barrine und Eacham) und -hügeln, einem Krater, eindrückliche Feigenbäume mit gigantischem Wurzelwerk. Der Cassowary ist übrigens ein bis zu 2 m hoher, flugloser Vogel mit blauem Gesicht, schwarzem Gefieder und einer Hornplatte auf dem Kopf. Ein vom Aussterben bedrohtes Exemplar und eigentlich sehr scheu. Deswegen entdecken wir keinen in der freien Natur.

Und dann, dann sehen wir die ersten Zuckerrohrfelder - eines nach dem andern, soweit das Auge reicht. Cairns gefällt uns sehr gut, obwohl es eben auch von Touristen überschwemmt wird. Das tropische Klima, die freundlichen Menschen und auch die hübschen Häuser machen diese Stadt zu einem besonderen Ort. Die Uferpromenade, ein teures Projekt, wurde vor ca. zwei Jahren realisiert. Mittendrin befindet sich die Lagune, eine resortartig angelegte Badebucht. Cairns hat praktisch keinen Strand, wenn es Ebbe ist, liegen die Mudflats (Dreckfläche) davor. Überall wird an den Gratis-BBQ-Stellen gegrillt, im Pool gebadet oder auch Gymnastikübungen gemacht. Und - es erklingt Musik! Also hier fühlen wir uns wohl, obwohl es oft auch regnet. Wir lernen Lukas aus der Schweiz kennen, mit dem wir bisher nur per Internet Kontakt hatten. Immer ein besonderes Erlebnis! Wir strollen dem Nobelbootshafen Marlin Marina mit seinen Segelbooten, und mittendrin einer kleinen, schwarzen Gondola, entlang. Im Flecker Botanischen Garten bewundern wir die tropischen Pflanzen mit bereitgestelltem Mückenmittel zum Einreiben. Wir geniessen das Livekonzert der Neuseeländerin Jan Preston (Blueslegende) in der „Johno's Bar", wo wir auch das erste, weltberühmte Krötenrennen beobachten. Auch das sympathische Paar Chris und Murray aus Murray Bridge sehen wir hier wieder und erleben einen lustigen, unvergesslichen Nachmittag (werden sogar zum feinen „Zmittag" im „Rattle'n'ham" eingeladen). Die Fotografien des weltweit führenden Landschaftsfotografen Peter Lik versetzen uns ins Staunen und beim Rusty's-Market würde Flavia am liebsten den ganzen „Chäfer" mit frischem Obst und Gemüse vollstopfen.

Doch bald fahren wir weiter. An den schönen Stränden (Trinity und Ellis sind nur einige davon) der Nordküste entlang, gelangen wir in den Daintree-Nationalpark. Hier sehen wir nicht nur, wie sich einer der ältesten Regenwälder mit dem Ozean trifft, sondern dürfen in der Icecreamfactory (ist eigentlich nur eine kleine Eisbar) vier verschiedene, tropische Aromen probieren: Wattleseed, Soursop, Black Sapote und Macadamianuss. Auf dem Feld davor wachsen die entsprechenden Pflanzen, zurzeit zwar meist ohne Früchte. Nachts lauschen wir den vielen verschiedenen Geräuschen des Regenwaldes. Auch ein Spaziergang durch das Mangrovengebiet und an den Daintrees vorbei darf nicht fehlen.

Das Cape Tribulation, der nordöstlichste Punkt des Landes, besichtigen wir als nächstes und machen eine Pause am Strand. Leider ist das Wasser etwas aufgewühlt und zuwenig klar, so dass die Korallenstellen des Great Barrier-Reefs nicht sichtbar sind. Die holperige Naturstrasse des Bloomfield-Tracks ist abenteuerlich und fordert die ganze Konzentration des Fahrers. Müde aber froh, kommen wir im legendären Buschpub und -motel „Lion's Den" an. Hier genehmigen wir uns ein feines Abendessen und staunen, was alles in der Vorratskammer aufbewahrt wird: Schildkrötenpanzer, eingelegte Reptilien, alte Gegenstände wir eine Nähmaschine oder Kasse.

Wir kommen in Cooktown an: Hier landete 1770 Captain Cook mit seiner „Endeavour" und Crew und am Grassy-Hill wurde das erste Mal ein Känguruh von einem Europäer gesichtet. Wir sehen hier das erste Mal einen Tawny-Frogmouth (uhuähnlicher Vogel) am Boden sitzen. Im ehemaligen, renovierten Kloster des „Sisters of mercy"-Ordens befindet sich das Captain Cook-Museum. Es ist sehr interessant. 1873 startete in diesem historischen Städtchen der Palm River-Goldrush mit tausenden von einwandernden Minenarbeitern vor allem aus China.

Wir verabschieden uns von dem interessanten Ort und fahren langsam, über

Kuranda zurück nach Cairns. Das historische Städtchen Kuranda ist sehr touristisch und berühmt für den Handwerksmarkt, den Schmetterlings- und Vogelpark, die 100jährige Eisenbahn und den eindrücklichen, hohen Barron-Wasserfall im Regenwald. Über eine kurvige Strasse mit schönen Ausblicken, gelangen wir nach Cairns. Hier müssen wir die Reifen des „Chäfers“ wechseln, Wäsche waschen, das GPS mit neuen Landkarten aktualisieren. Doch nebst der Arbeit, gibt es natürlich auch Vergnügen: Zwar windet's und regnet's später sogar, als wir eines Abends mit Lukas und seiner Gastgeberin Edda ein BBQ machen. Edda bringt sogar Salat, selbstgebackene, feine Muffins und eine typisch australische Lakritz-Limonade mit. Hmm, das schmeckt! Herzlichen Dank euch beiden, für die interessante, spannende Zeit!

Eines der wohl eindrücklichsten Erlebnisse ist für uns der Ausflug an das Great Barrier-Reef: Das ca. 10'000 Jahre alte, 2000 km lange und 345'000 km2 grosse Riff ist ein UNESCO World Heritage Park und eines der Schönsten weltweit. Mit der fünfköpfigen, aufgestellten Crew des kleinen Bootes „Noa's Ark Too“ und 15 andern Abenteuerlustigen fahren wir bei sonnigem Wetter hinaus bis an eine Stelle genannt „Breaking Pitches“. Mit Neoprenanzug und Schnorchelmaterial ausgerüstet, dürfen wir hier erst mal die Unterwasserwelt entdecken und dann, dann ist der 30minütige Tauchgang angesagt. Mit Weste, Sauerstoffflasche und Taucherausrüstung umgehängt (Flavia sieht man kaum mehr), springen wir ins kühle Nass. Während Marcel gleich ohne Probleme loslegt und auch fotografiert, hat Flavia zuerst Mühe, überhaupt in die Tiefe zu gelangen. Mit Hilfe der Instruktorin gelingt's dann doch noch und wir geniessen die gelben, violetten, blauen Korallen in allen Formen, dürfen Seegurken anfassen und Seite an Seite mit den vielen, nicht weniger farbenfrohen Fischen schwimmen. Was für ein Erlebnis, wenn man sich erst mal an alles gewöhnt hat! Diesen Entscheid werden wir nie bereuen und die halbe Stunde ist viel zu schnell vorbei!

Das Lunch-Buffet ist abwechslungsreich, es schmeckt und ist genügend für alle da. Fahrt vor die Vogelschutz-Sandinsel Michaelmas. An der Sonne wärmen wir uns kurz auf, danach zieht es uns wieder schnorchelnd ins klare Wasser. Hier dürfen wir etwas grössere, andere Korallen, ja sogar Korallentürme bestaunen. Viel zu schnell ist die Zeit vorbei und wir müssen wieder zurückfahren. Der Captain lässt sogar einige seiner Gäste das Boot steuern und auch Flavia hat ihre helle Freude daran! Dankend verabschieden wir uns von der Crew, als wir wieder festen Boden unter den Füssen haben. Was für ein Erlebnis!

Am nächsten Tag fahren wir weiter nach Tully, wo wir eine Zuckerfabrik, mit Helm und Schutzbrille ausgestattet, besichtigen. Unterwegs haben wir einen wunderschönen Ausblick auf die Hinchinbrook-Inseln. Die Fahrt geht an Zuckerrohr-, Bananen-, Kaffee- und Papayaplantagen vorbei. Alles wäre so idyllisch und schön, gäbe es da nicht ein grosses Problem mit dem Auto. Marcel kann plötzlich nicht mehr in den zweiten Gang schalten und es knallt!. In Ingham stoppen wir und ein Mechaniker sieht sich die Sache kurz an. Er meint aber, es sollte kein Problem sei, weiterzufahren. Noch bis Bluewater kommen wir, dann müssen wir allerdings notrasten. Am nächsten Tag fahren wir noch mit dem vierten und fünften Gang in die Stadt Townsville. Das Getriebe muss gewechselt werden. In Townsville erfahren wir, dass in Bluewater ein Mechaniker ein solches Ding mit vernünftigem Preis zur Verfügung hat. Also, volle Fahrt zurück - noch im letzten funktionierenden, vierten Gang. Auf dem Rastplatz können wir zwei Nächte übernachten (da es Wochenende ist), nachts den putzigen Ringtailpossums zusehen, lesen, schreiben, Haare schneiden usw. Am Montag stehen wir pünktlich auf dem Gelände und warten, wiederum lesend, auf unseren „Chäfer“. Dieser ist denn auch früher als gedacht bereit, wir können die historischen Gebäude in Townsville bewundern und unsere Reise fortsetzen. Vom Castle-Hill aus hat man einen guten Überblick auf die hügelige Küstenlandschaft und die Magnetic-Inseln. Hunderte von Joggern erklimmen den Hügel. Australien - eine Sportnation. In Airlie-Beach machen wir eine Pause und sehen im Dunst im Meer draussen die Whitesunday-Inseln liegen. Leider ist dieser Ort heute sehr touristisch und resortmässig ausgebaut. Was für ein Paradies muss hier wohl vor 15 Jahren gewesen sein?!

Durch den idyllischen Weiler Finch Hatton gelangen wir auf kurviger, steiler Strasse auf ca. 650 m Höhe in den Eungella-Nationalpark.

Angeblich soll man hier besonders gut Platypusse beobachten können. Wir sind leider etwas zu spät und bekommen nur ein paar kleine Exemplare des Schnabeltieres zu Gesicht. Für eine Fotografie sind sie immer zu flink und schnell wieder untergetaucht. Ausserdem sind ihre Gefährten in Victoria grösser. Dafür lernen wir Astrid aus Deutschland und ein englisches Motorradfahrerpaar kennen: Wendy und Peter wollen nach Australien immigrieren und haben bisher 18 Monate lang am Ayers Rock gearbeitet. Mit ihnen haben wir's lustig, doch die Zeit vergeht viel zu schnell.

Kurz vor Rockhampton nehmen wir wieder ein Geräusch des Motors wahr, und beim Tanken stellt Marcel einen Ölflecken am Boden fest. Nicht schon wieder...! Wir rufen die Versicherung an, welche auch gleich ein Pannenfahrzeug

vorbeischickt. Wie üblich ist bereits 17.00 Uhr vorbei und somit kein Mechaniker mehr erreichbar. So dürfen wir, als Versicherungsleistung, eine Nacht im Motel übernachten. Auf der einen Seite sind wir supienttäuscht, dass unser „Chäfer“ schon wieder ein Problem hat. Doch wir geniessen auch das Motelzimmer und machen das Beste aus der Situation. Am nächsten Morgen fahren wir zum Mechaniker, stellen das Zelt auf dem nahegelegenen Campingplatz auf und parken den „Chäfer“ bei der Werkstatt. Wie sich später herausstellt, sind ungefähr 70% der Campinggäste Motorschadenopfer. Da sind wir ja in den besten Händen!

Der Platz ist idyllisch gelegen, doch leider wird er jeden Nachmittag von 16.00 - 18.00 Uhr von Sandfliegen attackiert. Dann ziehen wir uns jeweils in den Aufenthaltsraum zurück, cremen uns ein usw. Länger als zuerst gedacht dauert die Reparatur des Getriebes (Überholung). Wir lernen aber sehr interessante Leute kennen, die ebenfalls länger auf dem Campingplatz sind: Da ist Frank aus Australien, ein älterer Postkartensammler, Susan und ihre Schweizer Freundin Priska, Trevor und Ronny, ebenfalls Mitleidende. Mit ihnen haben wir es wirklich lustig und sie helfen uns mit spannenden Gesprächen durch die nicht einfache Zeit. Wir können auch noch die restlichen Versicherungsleistungen einziehen, dürfen zwei Nächte in der komfortablen Kabine übernachten und bekommen ein Ersatzauto. Damit fahren wir mit Ronny und Trevor nach Yeppoon ans Ananasfest: Doch die einzige Ananasprobe, welche wir erhalten, ist ein künstlicher Saft aus der Dose! Dafür gönnen wir uns Krokodilfleisch, welches Marcel sorgsam zubereitet. Das Fleisch ist weiss und schmeckt wie Huhn oder Fisch: Reptil eben! Noch ein paar letzte Nächte wieder im Zelt und endlich, endlich können wir nach sechs Tagen weiterfahren! Herzlichen Dank euch allen für die kurzweilige, lustige Zeit! Übrigens hatten wir Glück im Unglück: Der Mechaniker aus Bluewater hat den ganzen Betrag, den wir für das Getriebe bei ihm hinblätterten, zurückerstattet, so dass wir nur den Aufpreis bezahlen mussten. Man stelle sich das in der Schweiz vor!?!

In Bundaberg besichtigen wir die berühmte Rumdestillerie und probieren verschiedene Sorten aus. Beim Rastplatz hüpft uns doch tatsächlich abends ein Cane Toad über den Weg. Die Zuckerrohrkröte gehört zu einer der vielen Plagen in Australien und hat keine natürlichen Feinde: Ihre Drüsen am Hinterkopf sowie die Eier sind hochgiftig. Ursprünglich wurde diese hässliche Kreatur zur Bekämpfung des Käfers, der grossen Schaden in den Zuckerrohrfeldern anrichtet, ins Land eingeführt. Der Versuch ging gründlich in die Hose...

In Hervey-Bay werfen wir einen kurzen Blick auf die Fraser-Insel. Ihren Besuch mussten wir aus Zeitgründen leider streichen. Wegen den Pannen und da wir genügend Zeit für den Autoverkauf in Sydney brauchen, müssen wir uns etwas beeilen. In Noosa geniessen wir die Athmosphäre, obwohl auch da das ehemalige Paradies zum teueren Badeort verkommen ist. Der Sunshine Coast entlang fahren wir Richtung Glass House-Mountains und zum „Australia Zoo“ in Beeriwah. Steve und Terri Irwin führen seit über 30 Jahren diesen Zoo, haben ihn kürzlich renoviert und auch eine Arena für Tiershows eingerichtet: Hier werden Vögel (Redtailed Black-, Major Mitchell-Kakadu, Wedge tailed eagle, Papageien), Salzwasserkroki's und Schlangen vorgeführt. Wir sehen endlich einen Cassowary, die 173jährige und 150 kg schwere Galapagos-Schildkröte Harriet, einen Sumatra-Tiger und die niedlichen, gefährlichen Tasman Devils: Ihr Kieferdruck ist dreimal kräftiger als der eines Pitt Bull-Terriers. Von der Beute bleibt deshalb weder Feder noch Knochen übrig. Die Philosophy des Zoos ist auch die Verarztung verletzter Tiere in der Wildnis und deren Wiedereingliederung. Der „Crocodile-Hunter“, versteht sich als Missionar der Natur. Deswegen bezahlen wir auch den hohen Eintrittspreis. That's all crickey, Steve!

Und dann, endlich fahren wir in Brisbane ein. Die Stadt mit ihren alten, herrschaftlichen Häusern, der schönen Lagunenanlage South-Bank und dem Handwerksmarkt gefällt uns sehr. Da die Townhall für die Öffentlichkeit wegen dem Wahlwochenende ganz geöffnet ist, schliessen wir uns den Wählern an und wandern durch die hellblau, bordeauxroten, weiss stukkaturierten Hallen. Auch vom Glockenturm aus geniessen wir gratis die Aussicht. Wir dürfen bei Ken und Carol wohnen, die ebenfalls für über vier Jahre mit einem Motorrad um die Welt gereist sind. So ist es besonders interessant und aufregend, mit ihnen zu plaudern. Volker und Kerstin (mit zwei Motorrädern unterwegs) aus Deutschland lernen wir ebenfalls kennen und natürlich wird es jeden Abend spät. Vom Mount Coot-tha aus haben wir einen guten Ausblick auf die Stadt und das grösste Planetarium des Landes befindet sich ebenfalls hier. Im schönen Roma Street-Parkland erleben wir das multikulturelle Musikfestival mit verschiedenen Kostümen und Musik aus andern Ländern. Wir dürfen unser Auto innen und aussen komplett reinigen und die eindrückliche Diashow von Ken und Carol über Afrika angucken. Nochmals euch allen für die sehr interessante, tolle Zeit herzlichen Dank!

Bevor wir allerdings die Stadt ganz verlassen, treffen wir Ray wieder. Er baut gerade im Haus seiner Tochter das Badezimmer um und gibt uns den Schlüssel für die Garagenwohnung in Byron Bay. Und wie gastfreundlich ist denn das?!

An der überkommerzialisierten, mit Hochhäusern vollgestopften Gold Coast (u.a. Surfer's Paradise) mit langem, weissen Sandstrand vorbei, gelangen wir nach Byron Bay. Diese kleine Ortschaft hat es in sich mit der lockeren und friedlichen Atmosphäre sowie den unzähligen hübschen Shops. Die Garagenwohnung ist okay und wir fühlen uns pudelwohl! Spaziergang zum 1901 erbauten Leuchtturm und dem Cape Byron: Mit 50 km Leuchtkraft ist der Turm der „stärkste“ der 13 Leuchttürme in NSW. Hier befindet sich auch einer der besten Walbeobachtungsplätze der Welt. Doch die Meeresgiganten sowie Delfine bleiben uns verborgen. Dafür geniessen wir das Wellenspiel an der windigen Beach. Unser Salzbedarf ist

somit wieder für einige Zeit gedeckt. Leider viel zu früh müssen wir wieder los ...
Die Küstenlinie bis nach Sydney gefällt uns ganz gut: Nicht zu touristisch, wunderschön. Am 15. Oktober fahren wir ins altbekannte Sydney ein. Der Reisekreis in Australien schliesst sich.
Sogleich machen wir uns an die Arbeit:

Zuerst verteilen wir die, bereits gedruckten, Flyers für den Autoverkauf in den Internetcafes und Backpackerhostels im Rotlicht- und Drogenviertel Kings Cross (eine sehr interessante Gegend). Dabei vergleichen wir auch gerade die Preise und checken in einer Jugendherberge ein, wo wir uns wohl fühlen. Die ersten vier Tage vergehen, ohne eine Reaktion - und dieses Warten ist echt mühsam! Dann lassen wir den letzten grossen Service machen und erhalten auch die Bestätigung, dass alles Mechanische in Ordnung ist. Damit parken wir unseren „Chäfer“ im Backpacker-Automarkt. Nun ist es so, dass wir mit einem 4WD halt eine viel kleinere Gruppe Reisende ansprechen, als wenn wir einen Kombiwagen hätten. Hinzu kommt, dass vor ca. drei Wochen der Markt sehr gut lief und die Autos vorneweg wieder verkauft wurden. Doch seither - seither sei Flaute! Trotzdem geben wir die Hoffnung nicht auf, obwohl das Ganze schon schön an die Nerven geht. Und dann passiert das Unglaubliche: Ein junges deutsches Paar möchte länger in Australien bleiben und hat genaue Vorstellungen, was für ein Auto es kaufen möchte. Als erste „Kunden“ schauen sie sich unser Gefährt an, wir plaudern lange mit ihnen, erzählen unsere Geschichte - ohne Beschönigungen. Sie werden sich den Deal bei einem Kaffee überlegen und uns Bescheid geben... Nach kurzer Zeit willigen sie in den Kauf ein - und stossen damit einen Riesenbrocken von unseren Herzen!
Wir können unser Glück kaum fassen! So viele andere Reisende warten schon tagelang, ja wochenlang in diesem Loch und wir, wir verkaufen das Auto am ersten Tag! Zwar dauert die Abwicklung noch einige Tage, da unsere Nachkommen sich genauer über Registration usw. informieren. Damit sind wir natürlich einverstanden. Doch drei Tage danach, werden die Schlüssel und das Geld übergeben - der Deal ist perfekt! Wie glücklich wir doch sind!
Natürlich war der Autoverkauf der Hauptgrund, weswegen wir hier in Sydney sind. Ein anderer ist der Besuch der Blue Mountains. Vor acht Monaten fuhren wir damals los, sahen und spürten aber ausser Regen, Kälte und Nebel gar nichts. Es dauert zwar eine ganze Weile, bis das Wetter gut wird, doch haben wir auch da Glück: Eines sonnigen Tages besteigen wir den Zug nach Katoomba (1017 m.ü.M.), einem hübschen Städtchen mit vielen, kuriosen kleinen Shops und geniessen die Aussicht in das riesige Plateau, welches zu einer Hügellandschaft abgetragen wurde. Der Eukalyptuswald bedeckt alles und wenn die Temperaturen richtig liegen, verdunstet deren Öl in den Blättern. Die Folge davon, ist ein blauer Dunstschleier, der sich darüber abhebt. Daher der Name Blue Mountains (Blaue Berge). Wir wandern, geniessen die Aussicht in das Jamison-Tal mit dem markanten Mount Solitary und den der speziellen Felsformation „Three sisters“ (drei Schwestern). Wir glauben auch, einen dünnen, blauen Schleier über dem Wald sehen zu können. Der Tag ist perfekt, wir picknicken und schliessen ihn mit dem Ausblick auf die Leura-Wasserfälle ab. Als wir den Zug wieder besteigen, tauchen schwere Wolken am Himmel auf...
Danach gibt es einfach die üblichen Arbeiten noch zu erledigen wie Wäsche waschen, informieren über Chile und Argentinien, abschliessen des Homepageberichtes, sonstige Internetarbeit usw. Obwohl wir sehr beschäftigt sind und unsere Nerven manchmal einfach blank liegen, haben wir sehr viel Glück gehabt. Die zwei Wochen gehen im Fluge vorbei. Wir dürfen noch die Harbour-Brücke und das Opernhaus nachts belichtet bewundern und nehmen persönlich Abschied von Heidi, Manuela und Daniel. Sie haben uns im Februar bei unserer Ankunft mit viel Geduld „ertragen“ und waren sehr lieb und gastfreundlich. Tom muss zwar arbeiten, aber mit seiner Familie geniessen wir einige schöne Stunden. In der Schweiz werden wir uns bestimmt wiedersehen. Eure Hilfe wird unvergesslich bleiben und auf ein Wiedersehen freuen wir uns bereits jetzt!
Natürlich lernen wir auch wieder andere interessante, sympathische Menschen kennen: Luis und Almut , welche ebenfalls ihr Auto schnell verkauft und sich für uns Zeit genommen haben, Denis und Ina, unsere lustigen Zimmergenossen sowie Nadine, welche voller Sehnsucht auf ihren Freund wartet. Ihr habt unsere Wochen kurzweilig gemacht und den Alltag aufgehellt, herzlichen Dank dafür! Die Zeit in Australien, in einer Stadt voller Erinnerungen, läuft aus. Ein letztes Mal strollen wir im Kings Cross herum, entdecken noch eine kleine Patisserie, welche von einem österreichischen Paar geführt wird. Am 30.10.2004 verlassen wir den fünften Kontinent, der oft eine Herausforderung aber nicht weniger auch ein voller Genuss und Bewunderung für uns bedeutete. Der Flug geht abends und bis dahin haben wir Zeit, uns nochmals geistig bei all den Aussies zu verabschieden, die die neun Monate mit ihrer Gast- und Gesprächbereitschaft besonders gemacht haben. Nie werden wir euch und euer Land vergessen!
Das Flugzeug fliegt nach Auckland ab - see you, Australia, thanks a lot for everything!

British Steel

Kein anderes Motorrad verkörpert so das britische Empire wie die Triumph Bonneville: Sie ist trotzig, rückständig und zeigt Anflüge von Größenwahn – aber sie ist auch liebenswert, stets bemüht und immer sehr unterhaltsam. Entweder man liebt sie oder man hasst sie.

Triumph-Besitzer Dietmar Beck kratzt sich ratlos den Kopf. „Irgend wann hat es doch mal funktioniert“, murmelt der 48-Jährige und nestelt an dem kleinen Kippschalter im verchromten Lampengehäuse, um die Beleuchtung von Tacho und Drehzahlmesser zu aktivieren, die der Fotograf nun ablichten möchte. Vergeblich.

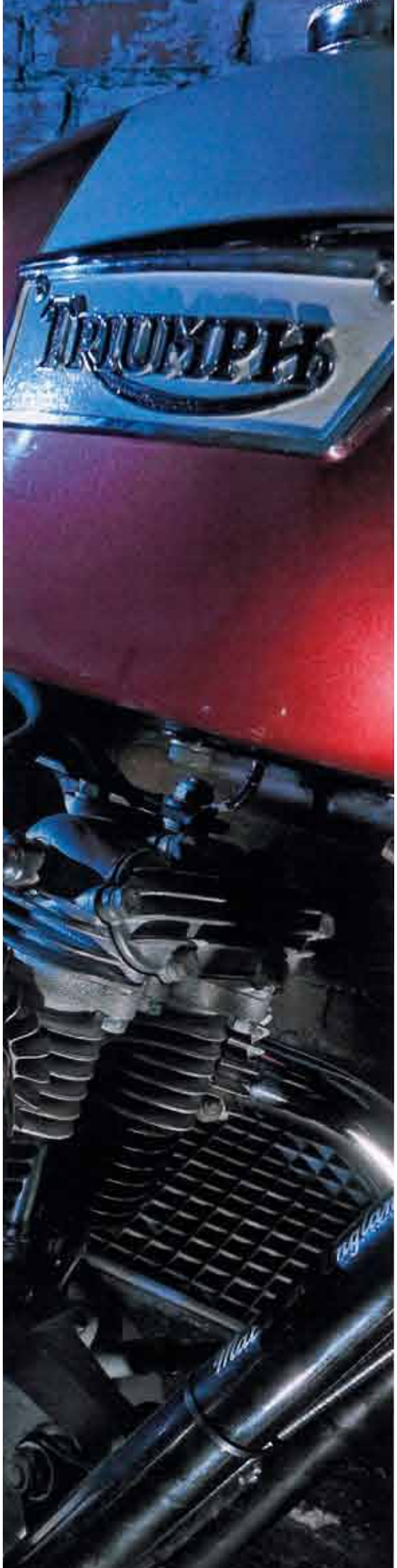
Der Fürst der Finsternis hat wieder zugeschlagen. Die Lucas-Elektrik – mit Plus an Masse, wie es sich im Vereinigten Königreich gehört – ist bekannt für ihre Kapriolen, und der beste Umgang damit ist Gelassenheit. In seltenen Fällen hilft ein elektronisches Vielfach-Meßgerät.

Damit sollte ein Triumph-Besitzer selbstredend auch umgehen können, ebenso mit einem gut sortierten Werkzeugkasten in Zoll-Maßen. Bevor einer dumm fragt: Nein eine eigene Drehbank ist nicht nötig. Naja, sehr selten jedenfalls.
Wie alle echten Liebhaber-Motorräder ist eine Triumph nicht wirklich ein Motorrad, sondern eher ein mechanisches Wesen mit einer empfindsamen Seele. Und will eben umsorgt werden.

„Sie wollen, dass man sich Mühe gibt und sie belohnen einen dafür“, schreibt Ted Simon in seinem Buch „Jupiters Fahrt“. Von 1973 bis 1977 reiste der Brite mit einer 500er-Triumph um die Welt, und die Begründung für seine Fahrzeugwahl war ebenso simpel wie pragmatisch: „Die Triumph ist eine bewährte Konstruktion, schwer kaputt zu kriegen und einfach zu reparieren.“

EINE TRIUMPH MUSS HER

Als ich das Buch zum ersten Mal las, war ich noch im Klein-



kraftrad-Alter, doch mir war klar: Eine Triumph muss her. Mangels Geld wurde es zunächst die japanische Kopie (eine Yamaha XS 650: Sie war schwerer, langsamer, ging aber genauso oft kaputt). Bald folgte tatsächlich eine Tiger 100 von 1968, die aber nie wirklich lief. Irgendwann gab ich auf. Das Einzige, was ich noch von damals übrig habe, ist eine alte Wachsjacke von Belstaff (noch aus Stoke-on-Trent und nicht Gott-weiß-woher) mit einem Triumph-Sticker.

Die Belstaff passt noch, prima, schließlich ist für heute Abend Regen angesagt. Becks Bonnie lehnt vor der alten Backsteinmauer so lässig auf dem Seitenständer, wie es nur eine Triumph kann. Es ist ein 1976er Modell, im Grunde das letzte Aufbäumen der grandiosen Baureihe und einer Firma, die damals schon auf beinahe ein Jahrhundert zurückschauen konnte.

Gegründet wurde die Triumph Cycle Company 1886 von dem deutschen Einwanderer Siegfried Bettmann, 1902 rollte das erste Motorrad aus dem Werk im englischen Coventry. 1937 präsentierte Chefingenieur Edward Turner dann die 500er-Speed Twin mit einem kompakten Zweizylinder, der für alle Konkurrenten zum Vorbild und zum Synonym für britischen Motorradbau wurde. 19 Jahre später fegte der Amerikaner Johnny Allen in einer stromlinienförmig verkleideten 650er-Triumph mit stolzen 214 Meilen über den Salzsee bei Bon-

Ein Tritt, und der Paralleltwin bollert los. Wenn nicht, ist was faul – entweder mit dem Fahrer oder der Triumph

neville im US-Staat Utah, weshalb die sportlichsten Triumph-Modelle mit zwei Vergasern fortan Bonneville hießen.

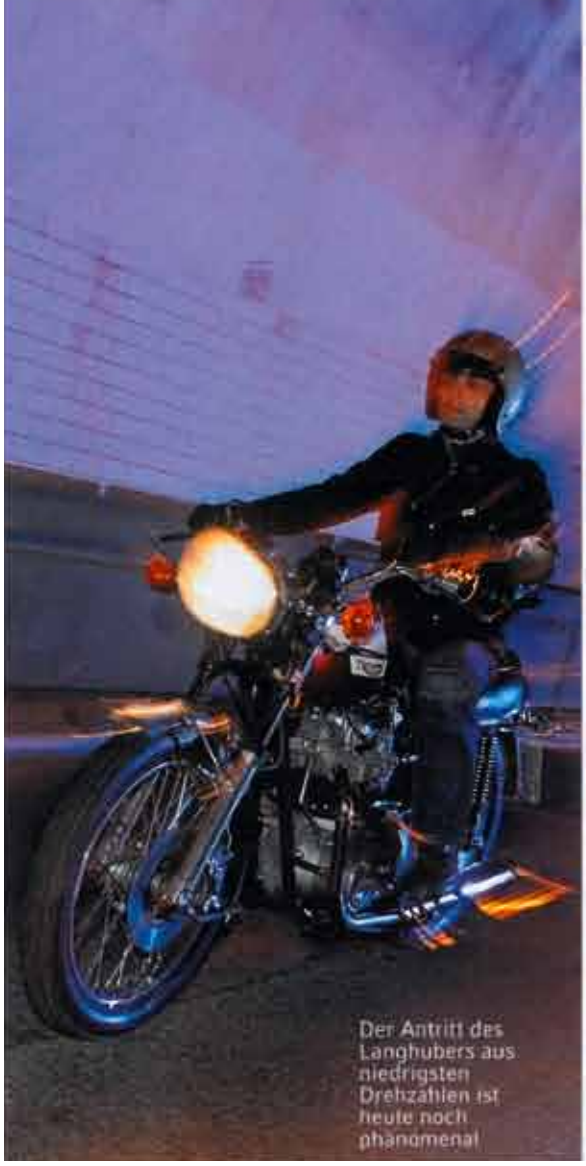
Diese fuhren bis in die frühen siebziger Jahre ganz vorne mit, doch dann geriet auch Triumph in den Strudel, der die britische Motorradindustrie in den Abgrund riss, ein Wirtschaftskrimi biblischen Ausmaßes. Im September 1973 besetzten die Triumph-Arbeiter das Werk in Meriden vor den Toren von Coventry für 18 Monate, danach regierte eine Arbeiter- Kooperative.

Doch die Motorradwelt hatte sich weiter gedreht, daran konnten auch 750 cm3, Fünfganggetriebe und je eine Scheibenbremse in Vorder- und Hinterrad nichts ändern. Für Entwicklungen fehlte das Geld. Zu Beginn der Achtziger war die Bonneville längst ein Anachronismus, 1983 war Schluss. Zuletzt hatte man sogar einen Elektrostarter angeboten, wodurch sich auch die treuesten Fans – und nur die kauften eine Triumph - mit Abscheu abwendeten.

Völlig zu recht übrigens: Vergaser ordentlich fluten, ein kräftiger Tritt auf den rechtsseitigen Kickstarter, schon bollert der stoßstangengesteuerte Paralleltwin selbstbewusst aus den (nicht originalen) Roadster-Tüten. Kupplung ziehen, erster Gang unten, zweiter, dritter, das Getriebe schaltet so kurz und trocken wie in den besten britischen Roadstern. Schon nach wenigen Metern beginnt die Magie des Motors an zu wirken: Die Art und Weise, wie der Langhuber seine Leistung aus dem Drehzahlkeller schüttelt, ist einmalig und entschädigt für vieles.

ISLE OF MAN-FAHR-WERK

Dazu kommen sensationelle 197 Kilo vollgetankt und ein spurgetreues Fahrwerk, das für Strassen wie den TT-Kurs auf der Isle of Man entwickelt wurde – und dessen armdickes Rahmenhauptrohr ne-



Der Antritt des Langhubers aus niedrigsten Drehzahlen ist heute noch phänomenal

Einzelne Instrumente, Kontrollleuchten und Schalter im Lampengehäuse – beste britische Tradition

TRIUMPH BONNEVILLE 750

MOTOR	Fahrtwindgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Motorgehäuse aus Leichtmetall, Gusslaufbuchsen, Kurbelwelle zweifach gelagert, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei untenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen, Stoßstangen und Kipphebel	
	BOHRUNG X HUB	76 x 82 mm
	HUBRAUM	744 cm³
	VERDICHTUNG	7,9:1
	LEISTUNG	49 PS bei 6500/min
	DREHMOMENT	5,8 mkg bei 5500/min
	GEMISCHAUFBEREITUNG	Zwei Amal 930
	ZÜNDUNG	Batterie/Spule
	BESONDERHEITEN	Einteilige, geschmiedete Kurbelwelle, rollengelagert, Trockensumpfschmierung
KRAFT-ÜBERTRAGUNG	Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe im Motorblock mit getrenntem Ölkreislauf	
	KUPPLUNG	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
	ÜBERSETZUNGEN	2,58/1,84/1,40/1,19/1,00
	ANTRIEBSACHSE	hinten, Kette
	BESONDERHEITEN	Primärantrieb über Dreifachkette
FAHRWERK	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit Rahmenhauptrohr als Motorölbehälter	
	VORDERRADAUFHÄNGUNG	Ölgedämpfte Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 35 mm, Federweg 155 mm
	HINTERRADAUFHÄNGUNG	Gleitgelagerte Schwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen, Federweg 88 mm
	BREMSEN	Vorn und hinten hydraulisch betätigte Scheibenbremse
	RÄDER	Verchromte Stahl-Drahtspeichenräder
	BEREIFUNG	vorn 4.10 H 19, hinten 4.10 H 18
	BESONDERHEITEN	Kegelrollen-Lenkkopflager
MASSE/ GEWICHT	RADSTAND	1422 mm
	SPUR VORN/HINTEN	1330/1330 mm
	LÄNGE/SITZHÖHE	2200/730 mm
	GEWICHT	197 kg vollgetankt
FAHRLEISTUNGEN/ VERBRAUCH	BESCHLEUNIGUNG	0 bis 100 km/h in 5,4 s
	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	177 km/h
	VERBRAUCH	5,9 Liter/100 km/h
BAUZEIT	Bonneville 750 (T 140V) von 1973 bis 1983, alle Bonneville von 1958 bis 1988 (inkl. Harris-Modelle)	

SO FÄHRT DAS EMPIRE: TRIUMPH BONNEVILLE AUS DEN 70ERN

benbei bemerkt das Öl für die Trockensumpfschmierung beherbergt. Mögen auf der Autobahn auch die Krümmer glühen und vor lauter Vibrationen alle Schrauben abfallen – auf Strassen zweiter und dritter Ordnung gibt es wenig Motorräder, die so viel Lebensfreude vermitteln wie eine Triumph Bonneville, die dumpf grollend von einer Biegung zur nächsten eilt. Wer braucht da eine Instrumentenbeleuchtung?

TEXT Hans Jörg Götzl
BILD Hardy Mutschler

Mit freundlicher Genehmigung von Motor Klassik aus 7/2011.

KAUFBERATUNG TRIUMPH T140

Die Triumph-Zweizylinder Bonneville (zwei Vergaser) und Tiger (ein Vergaser) sind bei guter Pflege robuster und zuverlässiger als ihr Ruf, verlangen aber eine liebevolle und kundige Hand. Und Zollwerkzeug.

ALLGEMEIN-CHECK

Wer Vorurteile gegen englische Technik pflegt, sieht sich bei Triumph-Motorrädern der Siebziger und frühen Achtziger gern bestätigt: Tropfen immer, laufen nie. Doch das muss nicht sein. Das Geheimnis: Sorgfältig warm fahren, häufig Öl wechseln (am besten einen Ölfilter montieren) und den Zweizylinder nicht dauernd in Bereiche drehen, in denen die Vibrationen wirklich alles zerschütteln. Im Ernstfall Haltung bewahren.

TECHNIK-CHECK

Das Fahrwerk gilt als unkritisch, widmen wir uns also gleich dem Motor: Modelle mit Tupfer am Vergaser springen stets auf den ersten Kick an, ohne Tupfer nach dem dritten. Mechanisch laufen gute Motoren vergleichsweise leise, lautes Klopfen in niedrigen Drehzahlen verrät defekte Kurbelwellenlager. Ab 60 000 km sollte man an eine Überholung denken (ab 3000 Euro) und die Schleuderbuchse in der KW nicht vergessen.

PREISE

BEI EINFÜHRUNG 1973 **T140**	5860 MARK
BEI PRODUKTIONSENDE 1983	8895 MARK
PREIS 2011 (ZUSTAND 2/4)	6000/3000 EURO

SPEZIALISTEN UND CLUBS

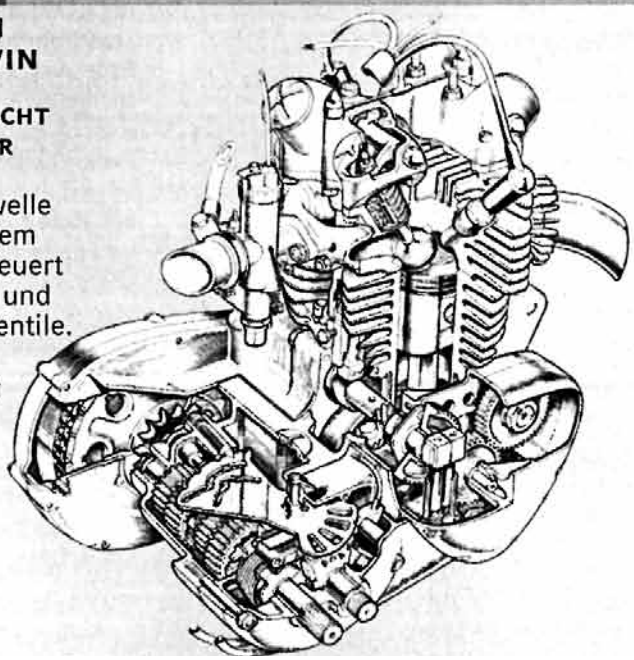
GLM	Telefon: 05182/51831 www.glm-british-motorcycles.de
NORTON MOTORS	Telefon: 08105/271881 www.nortonmotors.de
CLASSIC BRITISH BIKE CLUB	www.cbbc.de
TMOC GERMANY	Telefon: 06322/958688 www.tmoc.de

ERSATZTEILE

Wie so oft bei englischen Fahrzeugen gibt es auch für Triumph alles, und das auch zu eher günstigen Tarifen – aber leider auch gern in lausiger Qualität. Besser also etwas teurer und bei seriösen Händlern einkaufen.

DER TRIUMPH PARALLEL-TWIN

DAS PRINZIP REICHT IN DIE DREISSGER JAHRE ZURÜCK
Je eine Nockenwelle vor und hinter dem Zylinderblock steuert via Stoßstangen und Kipphebel die Ventile. Das kompakte Getriebe sitzt im gemeinsamen Gehäuse (Unit-Konstruktion), hat jedoch ein eigenes Öl-Reservoir



Kinnbrettentipp

TRUMPET CLASSICS

Wer mit modernen Funktionsmaterialien gekleidet auf eine klassische Triumph steigt, darf sich nicht wundern, wenn der Motor vor lauter Schreck mit einem hässlichen Kreischen festgeht. Damit das nicht geschieht, gibt es passende Klamotten aus Leder oder Wachscotton in einem kleinen Kultladen im Stuttgarter Westen namens Trumpet Classics. Inhaber Dietmar Beck, Triumph-Treiber seit 30 Jahren, hat all die guten Sachen etwa von Davida und auch viel historisches Material, dazu kellerweise Triumph-Ersatzteile. Kontakt unter Tel. 01 63/1 64 47 49, **www.trumpet-classics.de**

Passende Jacke oder Helm zum Bike? Dietmar Beck hat garantiert was

British Days & Country Fair

Liebe TMOC'ler,

am **11.–13. Mai** findet auf dem Gelände des Jagdschlosses Kranichstein bei Darmstadt die „British Days + Country Fair" statt. Dabei handelt es sich im weitesten Sinne um eine Messe rund um die englische Insel. Es geht also nicht primär um altes Eisen, sondern vielmehr um die Lebenskultur unserer britischen Nachbarn.
Letztes Jahr wurden wir schon von dem Veranstalter eingeladen. Ich musste aber aus Zeitgründen passen. Dieses Jahr sind wir wieder angesprochen, wir haben uns aber schon im Vorfeld mit dem CBBC zusammen getan, da so die Last etwas kleiner ist.

Der TMOC möchte gerne mit ein paar Motorrädern teilnehmen. Eintritt wäre frei, Spritgeld könnte der TMOC übernehmen. Wer Interesse und Zeit hat, möge sich bitte bei mir melden.
Nett wäre es, wenn sich jemand mit einer NEUEN Triumph aus Meriden melden würde. Es besteht kein Zwang nur alte Maschinen auszustellen !

Wer Interesse hat, möge sich bitte bei mir unter 06322/958688 melden.

Liebe Grüße
Michael

Triumph Motorcycle Owners Club 1999 Germany

TMOC Jahreshauptversammlung 2012

Samstag, 28. April

Die diesjährige Hauptversammlung findet am Samstag, den 28.4.2012, um 19.30Uhr statt. Als Kostendämpfende Maßnahme sind wir wieder in einem Naturfreundehaus untergebracht. Keine Angst, das in Bad Dürkheim ist es nicht! Zum ersten Mal sind wir nun in Elmstein, im sog. Elmsteiner Tal und in der Mitte einer fantastischen Motorradstrecke zwischen Lambrecht und dem Johanniskreuz. Die Strecke ist normalerweise von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen gesperrt, das gilt aber nicht für Anlieger!

Mit dem Termin sind wir dieses Mal etwas nach hinten gegangen, da Anfang April die Veterama stattfindet und danach überall Osterferien sind. Außerdem lässt so das Wetter auch eher eine Anreise auf dem Motorrad zu (wir sind ja schließlich ein Motorrad Club!).

Anträge sind bis zum 25.1.2012 nicht bei mir eingegangen, so dass sich die diesjährige JHV auf das Wesentliche beschränken lässt. Fragen, Anmerkungen usw. können natürlich wie immer unter „Verschiedenes“ diskutiert werden, bedürfen keiner Abstimmung und müssen daher vorher auch nicht veröffentlicht werden.

Die Tagesordnung sieht wie folgt aus:

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*

Wer sich ein Bett reservieren möchte, kann dies gerne unter 06328/229 und dem Stichwort „TMOC“ tun. Es sind bisher 16 Betten in 8 Zimmern unverbindlich noch bis 15. März reserviert. Wer sich bis dahin nicht selbst persönlich angemeldet hat, geht unter Umständen leer aus. Die Zimmer sind super, mit eigener Dusche/WC in einem Nebengebäude. Pro Nase kostet das etwa 27€ inkl. MWSt. und Frühstück. Wer will, kann auch Zelten.

Die Anschrift des Naturfreundehauses ist Esthalerstr. 63 – 65, 67471 Elmstein (s. auch www.K14.naturfreundehaus.de). Wie gesagt, Elmstein liegt zw. Neustadt und dem Johanniskreuz an der L499. Zum Haus geht es in der Mitte des Ortes nach Norden ab, ist ausgeschildert. Diesem einfach bis zum Ende folgen (ca. 2km). Zur Not einfach einen Einheimischen fragen.

Achtung: Wir treffen uns schon um 17.30 Uhr, da, dies ist ein kleiner Nachteil, die „warme“ Küche schon um 18.00 Uhr schließt. Wer also was Gekochtes haben möchte, sollte um diese Uhrzeit da sein. Und dazu rate ich, Wein gibt es hier in 0,5 l-Gläsern.

See you on a Triumph! **Euer Vorstand.**

Ventile einstellen bei einer 1200er Daytona

Bj. 1996

Da ich nach meinem Unfall keine Solomaschine mehr fahren kann habe ich mir vorgenommen ein Gespann aufzubauen. Zugmaschine soll die oben genannte Daytona werden. Den Motor habe ich mir im Herbst 2011 geholt. Er war in ebay Kleinanzeigen inseriert. Angeblich erst knapp 10tkm gelaufen und aus einem Unfallmotorrad. Preis geschmeidige 750 Euronen.
Kurz entschlossen nach Dachau gefahren, begutachtet und eingepackt. Der Motor hat ein paar Macken vom Unfall und der Zündungsdeckel hat ein Loch. Nachdem ich Ihn jetzt auf die Bühne geschafft und sauber gemacht habe ist mir aufgefallen, daß die Ölwanne schon mal demontiert und dann mit rotem Dichtungsmittel abgedichtet worden ist – na ja, wir hoffen das Beste! Wobei ich sagen muß, der Rest sieht wirklich gut aus. Wenn er wesentlich mehr Kilometer drauf hätte, würde man es auch aussen am Motor sehen.

Ventile einstellen - Holdirijöö

Um besser an dem Motor arbeiten zu können hab ich ihm erst mal den Rahmen übergestülpt und locker verschraubt und dann alles an der Bühne verzurrt. Da ich alle Dichtungen da habe, habe ich erst mal alle Motordeckel entfernt.
Jetzt, wo ich noch schön Platz um den Motor habe will ich Ventile einstellen , neue Kupplungsbeläge und neue straffere Kupplungsfedern verbauen. Natürlich kommen auch neue Zündkerzen rein.

Das ist erst einmal die Grundausstattung zum Ventile einstellen bei den T300 Motoren.

Mikrometer Niederhalter zum komprimieren der Ventile. Ohne dieses Teil geht es auch, aber man muß dann die Nockenwellen demontieren. Fühlerlehre ab 0,03 Das Teil mit dem gelben Griff ist ein Magnet.

Braucht man um die Shims zwischen Nockenwelle und Stößel rauszubekommen.Eine kleine Spitzzange oder eine Pinzette gehen auch ist aber eine böse Fummelei. Die Ventileinstellerei ist sowieso ne Fummelei.

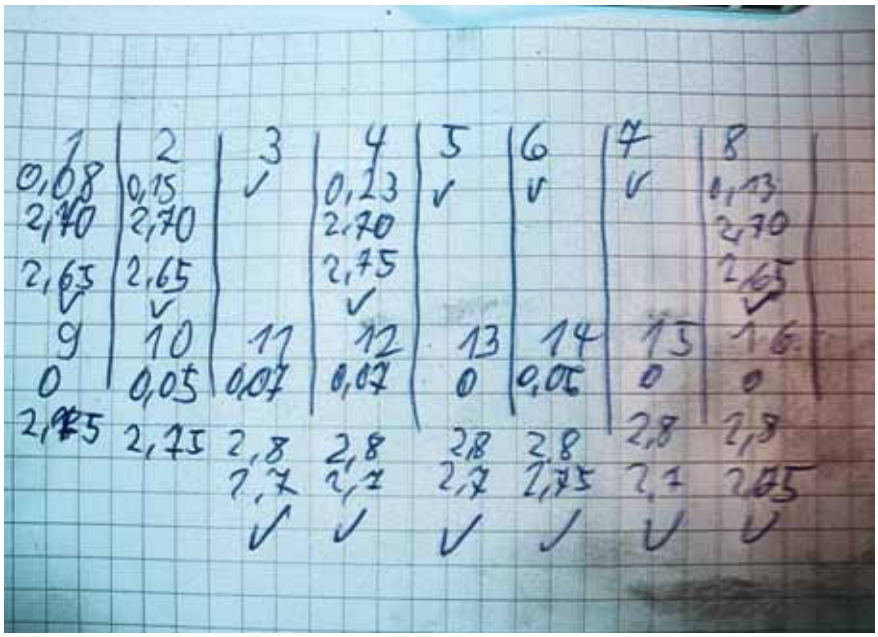
Um an die Ventile zu kommen müssen erst mal der Ventildeckel und der Zündungsdechkel runter. Bei der Gelegenheit kann man auch gleich den Abstand des Zündungspickup zu der Scheibe auf der Kurbelwelle messen.

Zuerst ermitteln wir mal das Ventilspiel.Dazu unten an der Kurbelwelle eine Ratsch mit ner 24er Nuß angesetzt und die Nockenspitze in die Flucht vom Ventil gedreht. Ich weiß, ich weiß – normal geht man über die Markierungen auf der Kurbelwelle und kann dann Einlassventile auf Zylinder1 und Auslassventile auf Zylinder4 oder so messen. Habe beides ausprobiert und bei beiden Verfahren die selben Ergebnisse bekommen. Mir ist es so einfach lieber, weil ich dann von links nach rechts arbeiten kann. Hab zwar etwas mehr Kurbelei an der Kurbelwelle aber was soll's.

So sieht die ganze Sache mit eingebautem Niederhalter aus.Ist voll die fummelige Angelegenheit. Gerade bei den Auslassventilen. Ist meistens sehr wenig Platz durch Rahmen Kühler oder sonst irgendwas.

In den Tasse sind jeweils zwei Nuten angebracht. Eine der zwei Nuten muss direkt neben dem Lagerbock liegen und darf sich auch während dem Zusammendrücken der Ventilfedern nicht verdrehen.
Hier setze ich dann bei eingebautem Niederhalter an um den Shim raus zu bekommen.Früher bin ich

dann mit nem kleinen Schraubendreher oder Ähnlichem in die Nut gegangen und habe probiert den Shim rauszuhebeln. Jetzt blase ich mit Pressluft rein bis sich der Shim löst und nehme ihn dann mit dem Magnet heraus. Die Shims können nicht in den Motor fallen, da ich die Zündkerzen immer drin lasse und rechts ist der Steuerkettenschacht eh auf. Dort fällt der Shim auf die Kurbelwelle.



1	2	3	4	5	6	7	8
0,08	0,15	✓	0,23	✓	✓	✓	0,13
2,70	2,70		2,70				2,70
2,65	2,65		2,75				2,65
✓	✓		✓				✓
9	10	11	12	13	14	15	16
0	0,05	0,07	0,07	0	0,05	0	0
2,75	2,75	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
		2,7	2,7	2,7	2,75	2,7	2,65
		✓	✓	✓	✓	✓	✓

Das ist natürlich Ventileinstellers nightmare.

Erst mal zur Erklärung

Zeile 1 Auslassventile 1 – 8
Zeile 2 gemessenes Ventilspiel.
Zeile 3 eingebauter Shim
Zeile 4 passt
Zeile 5 Einlassventile usw. usw.

Sieht aus als ob ich blöd wär und mir nix merken könnt aber aus Schaden wird man kluch?!?
Ruck zuck ist der Shim vertauscht oder sonst was.

Deswegen:
Alles schön aufschreiben!!

Von 16 Ventilen passt bei elf das Spiel nicht. Und es sind auch noch Nullspiele dabei. Bei praktisch keinem Ventilspiel weiß man ja nicht wie viel das Ventil gedrückt ist. Gott sei Dank habe ich den Niederhalter, ohne müßte jetzt Nockenwelle raus – Shim getauscht – Nockenwelle wieder rein.

Dann stimmt dein Ventilspiel nicht weil du ja bei Nullspiel nicht weißt wie viel das Ventil gedrückt war – also Nockenwelle wieder raus usw.
Da bei so vielen Ventilen das Spiel nicht gepasst hat darf ich das Ventilspiel nach dem ersten mal laufenlassen nochmal überprüfen.

Jedenfalls hatte ich dann nach ***nur*** vier Stunden die Ventile eingestellt und hatte nicht mal Deckel usw. entfernt.

Bis dann „back on the road“

Gruß Igel

HOW D`YE MAKE `EM?

Ein Bericht von John R. Nelson aus der November 2011 Ausgabe der Nacelle.

Übersetzt von Ulrich Knauber exklusiv für die News of the Third des TMOC, die freundliche Genehmigung von Mr. Nelson voraussetzend.

John begann 1950 bei der Triumph Engineering Company zu arbeiten. Seine Aufgaben waren vielfältig und variierten inklusive einer Zeit als Leiter der Entwicklung speziell 1957 an der Twenty One. Der ersten Unit-Twin die Triumph produzierte. Er bereiste die Welt exklusiv in Sachen Triumph als Service Manager um das Händlernetz in den neuen Triumph-Modellen zu unterweisen. Nach seiner Berufung zum Managing Director der Arbeiter Kooperative verließ John in den Mittsiebzigern Triumph um die JRN Technical Publications zu gründen, welche die Triumph Reparartur Handbücher, Ersatzteillisten und Explosionszeichnungen reproduzierte. Nun im Ruhestand lebt John in Nottinghamshire. Er ist Mitglied im Motorcycle Industries Executive Club. John ist seit 33 Jahren Ehrenmitglied beim Triumph Owners Club und arbeitet unermüdlich für die Entwicklung des Clubs. Er nimmt jedes Jahr an der religiösen Versammlung des Clubs teil.

Wie haben sie sie gemacht?
Ich bin immer wieder erstaunt über die grosse Bandbreite der Fragen, die betreffend der Produktion von Motorrädern in der originalen Fabrik in Meriden gestellt werden.
Die meisten können nur an Hand der unvollständigen Aufzeichnungen aus jener Zeit und den Erinnerungen der schwindenden Wenigen die dort gearbeitet haben und noch leben (und ihre Erinnerungen weitergeben!) wiedergegeben werden.
Meine erste Aussage ist, daß in der Fabrik niemand war, dessen Aufgabe es war, jede einzelne Maschine und deren Funktion zu erfassen, so daß er in der Lage gewesen wäre, dies alles 60 Jahre später präzise wiederzugeben.
Zweitens war Triumph nicht irgendeine Motorradmontagewerkstatt von zugekauften Teilen zu fertigen Endprodukten wie viele andere Hersteller. Als ich 1950 in die Firma eintrat, machten sie ihre eigenen Kolben, Rahmen, Getriebe, Schaltungen, Kupplungen, polierte Radaufnahmen und verchromten ihre Felgen, Handgriffe und Auspuffe in entsprechenden Abteilungen. Die einzelnen Abteilungen stellten nahezu jedes Teil der Motoren und Getriebe her und unterlagen strengen Inspektionen und Qualitätsanforderungen.
So! Wie hat das alles funktioniert? In den 50ern und 60ern war Edward Turner der Verantwortliche. In jedem Jahr befürwortete er Designänderungen und neue Modelle bis hinunter zu jeder Schraube und jedem Bolzen. Die meisten Änderungen kamen aus dem Verkauf um den Anforderungen des Marktes zu folgen und Vertrieb- und Händlernachfragen zu befriedigen.Einmal zugestimmt wurden die Modelle der nächsten Saison von der Designabteilung verändert und eine technische Beschreibung für jedes Modell herausgegeben, mit Teilenummer, Beschreibung der Menge, des Materials mit der Ergänzung „neu“ . Nachdem diese herausgegeben waren, gab die Vertriebsabteilung Richtlinien heraus, die an den Einkauf und die Produktionsabteilungen weitergegeben wurden. Der Einkauf hatte für das termingerechte Eintreffen der Rohmaterialien zu sorgen, um die Anforderungen der Produktion und den termingerechten Start der Produktion für den avisierten Termin sicherzustellen. Beschreibungen über die genauen Anforderungen an jedes einzelne Bauteil und Terminschienen zur Breitstellung der Teile für die Inspektion und die Bereitstellung für die Endabteilung wurden überall in der Fabrik ausgelegt.
Die Endabteilungen befanden sich in der Mitte der Montagelinien, genau zwischen der Motor- und der Getriebeabteilung und der Montagelinie wo die ganzen Motorräder montiert wurden.
Während dieser Zeit hatten die Verkaufsabteilungen (Inland und Export) die Verkaufszahlen für die kommende Saison, dargestellt in bunten Flippcharts (weiss für das Inland und den europäischen Markt, lila für den Export nach Übersee), detailiert für die einzelnen Modelle, die Händler, mit Beschreibung der Ausführungen, Verpackung und Versand, herausgegeben. All diese Beschreibungen wurden auf Laufkarten für jedes Modell und den entsprechenden Markt zusammengefasst und an die Arbeitsvorbereitung und die Produktion gegeben und an den vormontierten Rahmen, die Gabel, die Räder und die Handgriffe befestigt, bevor die Maschine auf die Endmontagelinie kam.
Zur gleichen Zeit wurde auf der

Motormontagelinie damit begonnen die Motoren nach der neuen Spezifikation zu bauen. Bis hierher hatte noch nichts eine Rahmen- oder eine Motornummer. Mit dem „wachsen“ des Motors, nachdem die Kolben und die Zylinder montiert waren, schlug der dafür bestimmte Mitarbeiter neben der Maschine stehend in Hüfthöhe (was nicht leicht ist) jeden einzelnen Buchstaben und Ziffer in das Getriebegehäuse und notierte die Motornummer im Montagebuch.
Von den folgenden Mitarbeitern wurde der Motor fertiggestellt und am Ende der Montagelinie in einem Regal gelagert. Dann wurden die Motoren auf Regalen zur Endmontagelinie gebracht und dort in den am nächsten auf dem Fliessband kommenden Rahmen eingebaut. Die Motoren wurden der Reihe nach aus dem Reagal genommen und nicht bevor der letzte Handgriff an den fertigen Motorrad gemacht wurde, bevor sie den Testern übergeben wurden, wurde die Rahmennummer (die von der Motornummer übernommen wurde) von Hand mit speziellen Stempeln, später wurden Typenschilder verwendet, eingeschlagen. Die Nummer wurde auf der Laufkarte und anschliessend in das Montagebuch eingetragen. Manchmal kam es wegen Verzögerungen beim Rahmenbau zu grossen Vorräten von Motoren, die darauf warteten eingebaut zu werden, aber niemand machte sich die Mühe die Motoren chrnologisch zu ordnen. Eine Maschine war ein Motorrad mit einem Auftrag und einer Rechnung.
Wenn der Test bestanden war, oder die Reparatur und der neue Test, wurden die Maschinen zur Versandabteilung gebracht, für den Versand, entsprechend den Anforderungen, zerlegt und verpackt, oder per LKW verschickt. Vom Versand wurde ein Versandprotokoll erstellt.
Die vervollständigten Laufkarten wurden dann zurück in das Vertriebsbüro gebracht und mit den letzten Daten ergänzt und die Rechnung erstellt.
Während all dieser Prozesse gab es eine grosse Anzahl an Kontrolleuren und Arbeitsvorbereitern, deren einzige Aufgabe es war sicherzustellen, daß das Material aus den „Rohabteilungen“ in den verschiedenen Verarbeitungszuständen rechtzeitig aus den einzelnen Abteilungen, Zusammenbau, erhitzen, verchromen, polieren zu den zentralen Abteilungen gelangten um den täglichen Bedarf an Teilen in Übereinstimmung mit den Spezifikationen eines jeden einzelnen Motorrads sicherzustellen (wenn man so will: den konstanten Fluß von fertigen Teilen zum Teilelager.).
Jeder kannte die Produkte die gebaut wurden, gewöhnlich angefangen mit 650 6T`s TR6, T110, und T120, in jenen Tagen, und eventuell 750`s TR7 und T140`s. In den früheren Tagen kamen die 350/500`s und Polizei- und Militärmaschinen am Ende der Sequenz. Dann war alles abgeschlossen und es gab kein Zurück zu früheren Modellen.
Neue Modelle wurden gewöhnlich nach den Werksferien im Sommer eingeführt, in welchen einige Mitarbeiter neue Methoden und Werkzeuge installiert hatten um sie in der zukünftigen Prodution einzusetzten und eine Zahl von Testabläufen absolviert waren um einen reibungslosen Ablauf der Produktion nach der Rückkehr der Mitarbeiter zu gewährleisten! Dies war die Zeit als die Prozesse umgestellt wurden um den amerikanischen Markt mit grossen Stückzahlen der neuen Modelle zu versorgen, so daß sie verschifft, geliefert und in den ganzen USA rechtzeitig zum Bginn der neuen Saison in den Showrooms ausgestellt werden konnten.
Stellen sie sich vor, was passierte als der neue Rahmen von Umbersale 3 Monate zu spät eingeführt wurde und die Motoren nicht eingebaut werden konnten. Die gesamte Verkaufssaison war verloren und der Niedergang setzte ein.
Die Zahlen, die ich habe, zeigen die Fabriklieferungen an Tricor und Jomo in den Jahren 1958 bis 1965.

Zur Tabelle unten:
Die Tricor und Jomo Zahlen beinhalten alle Modelle auch Cubs, 350/500, 650`s und Tina/T10. Die T120 Zahlen sind enthalten in den Gesamtzahlen. Die `Income` Zahlen sind in englischen Pfund und stellen den Wert der Rechnungen der Fabrik dar. Die Stckz. Ist die gesamte Produktion aus Meriden in den aufgeführten Zeiträumen, ausser UK season to season, US jährliche Zahlen.
Ein anderer wichtiger Punkt über den amerikanischen Markt ist, bezogen auf die US-Modelle, daß beide Importeure die Maschinen verkauften. Sie boten den Händlern verbesserte Teile an um den Verkauf zu fördern, veränderten die Maschinen für ihre eigenen Verkaufsräume und verkauften sie unter Modellbezeichnungen von denen die Fabrik nie gehört hat. Der Wettbewerb der beiden Importeure war, wer konnte das Lager der letzten Saison am schnellsten leeren...also fragen Sie mich nicht, was nach 50 Jahren oder mehr alles auftauchen wird, was immer es ist, es überlässt die Prduktionszahlen der Spekulation.

John R. Nelson

Jahr	Stckz.	Tricor	T120	Income	Jomo	T120	Income
1958	23.633	2.797	300	458.333	1.756	195	260.920
1959	26.532	3.267	849	491.816	2.458	487	345.309
1960	28.859	.799	882	600.672	2.787	671	438.949
1961	27.914	1.478	391	232.917	1.009	135	152.999
1962	16.083	2.460	772	410.214	2.047	560	333.361
1963	14.718	4.295	1.519	738.914	3.378	1.206	584.303
1964	16.348	4.802	2.593	909.013	4.773	1.779	859.673
1965	16.658	8.807	4.727	1.888.692	6.531	1.779	1.324.803

Peter's 2012

Wenn man sich so die Geschehnisse des vergangenen Jahres nochmals durch den Kopf hat gehen lassen, dann tut sich schnell die Frage auf – wie wird's dieses Jahr.

2011 sind wir nun endlich in das Häuschen gezogen, was ja wirklich lange ersehnt war, und haben eigentlich nur noch hunderte von kleinen Restarbeiten zu erledigen. Die Wichtigsten: pflastern des Hofes und Fertigstellen der Werkstatt sind (fast) erledigt. Aber um ehrlich zu sein: ich suche kein neues Betätigungsfeld in Sachen Renovierung, Immobilienengagement oder sonst irgendetwas was mit Bau zu tun hat. 2011 bin ich beruflich genau da geblieben, wo ich 2010 hingekommen war – und eigentlich die 2 Jahre vorher auch schon war. Da ich ein sehr strebsamer Mensch bin möchte ich die nächste Zeit in etwa auch da bleiben wo ich bin – es könnte etwas weniger Energie verbrauchen, das Ganze.

2011 haben Heike und ich Reisen unternommen und genau dies werden wir auch 2012 tun, die größte Reise wird uns dieses Jahr in die Dominikanische Republik führen – da waren wir noch nicht und dies ist ein entscheidendes Argument. 2011 haben wir Heike's Honda verkauft – 2012 soll die BSA B25 dran glauben, obwohl das Mopped gnadenlos schön ist.

2011 habe ich so gut wie gar nicht an den Moppeds geschraubt und dies soll sich nun entscheidend ändern. Ein Argument für den Kauf dieses Hauses war schließlich die Möglichkeit eine kleine aber feine Werkstatt einrichten zu können. Zunächst bekommen die beiden Hinckley-Tridents ihre verdiente Inspektion und dann werden die beiden Bonnie's intensiver betreut (die Zicke ölt etwas an den Stößelrohren ;-). Und dann würde ich mich gerne an mein Tribsa Projekt geben – es harrt ja erst 5 oder 6 Jahre auf seinen Beginn.

Vor allem bin ich begierig schrauberisch noch möglichst viel zu lernen, damit mein ganzes Benzingeschwafel der letzten 30 Jahre mal Hand und Fuß bekommt und bevor zu viele von Euch merken, wie weit ich immer das Maul aufgerissen habe, ohne zu wissen wovon ich rede.

2011 war für mich vor allem das Jahr der vielen Kilometer. Ich glaube so viel bin ich noch nie gefahren. Sowohl im Ausland (Belgien, Holland, Dänemark und Jersey) als auch in Deutschland, vor allem aber im eigenen Revier und einfach auf dem Weg zur Arbeit (Moppedstrecke), es ist gut gelaufen. Das möchte ich dieses Jahr so gut es geht fortsetzen.

Gerne bin ich dabei die Fernstrecken mit dem grünen Frosch (T300 Trident 750) gefahren. Selbst mit den Koffern spackst Du bei 150-160 das Gas fest und es geht immer weiter, da wackelt nix. Nur die Reifen fahren sich in ein seltsames

Format. Andererseits ist die Bahn nicht gerade prickelnd. Lieber führe ich immer über Land – wo ich selbst mit Gepäck die Zicke (T140V Bonnie) vorziehe – aber die Urlaubszeiten sind begrenzt. Also hilft vielleicht doch nur die berufliche Änderung zum z.B. Lottomillionär.

Sowohl meine beiden ‚Stammtreffen', das Trumpet an wechselnden Orten in Holland (9x in Folge), als auch die dänische Britannia Rally in Rödgersbrö werde ich dieses Jahr wahrscheinlich nicht anfahren. Dafür überlege ich doch glatt nochmals auf die Insel zu fahren. Hier böte sich das Beezumph 21 auf dem Anglesey circuit an – weite Anfahrt in den Nord-Westen von Wales, ein wohl relativ großer Event – am 20/21. Juli oder eine Woche später das Essex Treffen im Nord-Osten Londons – hierüber habe ich wenig Info's. Beide Events werden wohl von guten Bekannten mit veranstaltet. John Young ist beim Beezumph recht aktiv und zu South-Essex gehören Martin Kerwin und Jim Dormer. Alle sind bei unserem Sommertreffen häufig als Gast angereist. Mal sehen, ob sich etwas umsetzen lässt. Heikes und meine gemeinsamen Moppedpläne sind noch nicht ganz geplant, vielleicht machen wir ja mal wieder einen kleinen Moppedurlaub. Ansonsten melde sich doch jeder, der ein Treffen im Ausland anfahren will bei mir, vielleicht können wir ja mal wieder was gemeinsames arrangieren. Dies macht ungemein Spaß und schadet unserem Clubverständnis ganz sicher nicht.
Das wäre eine gute Perspektive für 2012. – So long, take care –

Peter Nettler

Spendenscheck an Hilfsgruppe Eifel

Kall/Bad Dürkheim. Dass die Hilfsgruppe Eifel aus Kall inzwischen deutschlandweit einen guten Ruf hat, erwies sich bei der Kaller Herbstschau, als der in Bad Dürkheim ansässige und seit zwölf Jahren in ganz Deutschland agierende Motorradclub „Triumph Motorcycle Owners Club Germany e.V." (TMOC) auf der Show-Bühne vor der Bauzentrale Schumacher einen Spendenscheck in Höhe von 570 Euro an Renate Engels und Carmen Keil von der Hilfsgruppe Eifel überreichte. Das Geld stammte aus einer Tombola bei einem Internationalen Treffen des Clubs, dem auch einige Mitglieder aus der Eifel angehören. Bei dem großen Treffen in Niederkeckenbach hatten die Biker beschlossen, den Tombola-Erlös für einen guten Zweck zu spenden.
„Die Hilfsgruppe Eifel ist bekannt für ihr gutes und effektives Wirken", sagte der TMOC-Vize-Vorsitzender Peter Nettler, der mit seiner Ehefrau Heike extra zur Gewerbeschau nach Kall gekommen war, um der Hifsgruppe den Spendenscheck zu übergeben. Deshalb sei die Wahl, der Kaller Gruppe den Tombola-Erlös zukommen zu lassen, leicht und einstimmig gefallen.
Einen festen Stammsitz,so Nettler, habe der Club eigentlich nicht. Die vielen Mitglieder verteilten sich über das ganze Land und deshalb fänden die jährlichen Treffen immer in wechselnden Regionen statt. In diesem Jahr hätten sich die Biker deshalb im rheinland-pfälzischen Niederheckenbach getroffen. Vize-Vorsitzender Nettler: „Die Liebe zu den Motorrädern der britischen Marke Triumph, die seit 1902 gebaut werden, verbindet die Mitglieder des Clubs, die sowohl Klassiker als auch topmoderne Zweiräder dieser Marke fahren, hegen und pflegen".

Heike und Peter Nettler (links) vom TMOC übergaben Renate Engels und Carmen Keil (rechts) von der Hilfsgruppe Eifel bei der Gewerbeschau in Kall einen Spendenscheck in Höhe von 570 Euro.

(Foto: Hilfsgruppe Eifel)

Nach der Spendenübergabe berichtete Carmen Keil, dass die Hilfsgruppe die Spende für die Finanzierung der beiden Ambulanzschwestern der Kinderkrebsstation der Bonner Uni-Klinik verwende. Die beiden Schwestern betreuen seit ein paar Jahren krebskranke Kinder aus der Eifel nach deren Therapien in der Uni-Klinik bei der Nachsorge zu Hause. Dadurch bleiben den kleinen Patienten und deren Eltern lange Wege nach Bonn, wo die Nachsorge bis zur Einstellung der Ambulanzschwestern stattfinden musste, erspart.

Jersey!

Ich konnte es ja mal wieder nicht sein lassen und bin mit Stephan und Frank nach Rödgersbrö gefahren, obwohl es dieses Jahr gar nicht regnete. Gelohnt hat es sich trotzdem – zumal der Rollymotor diesmal 3 x brüllte ☺

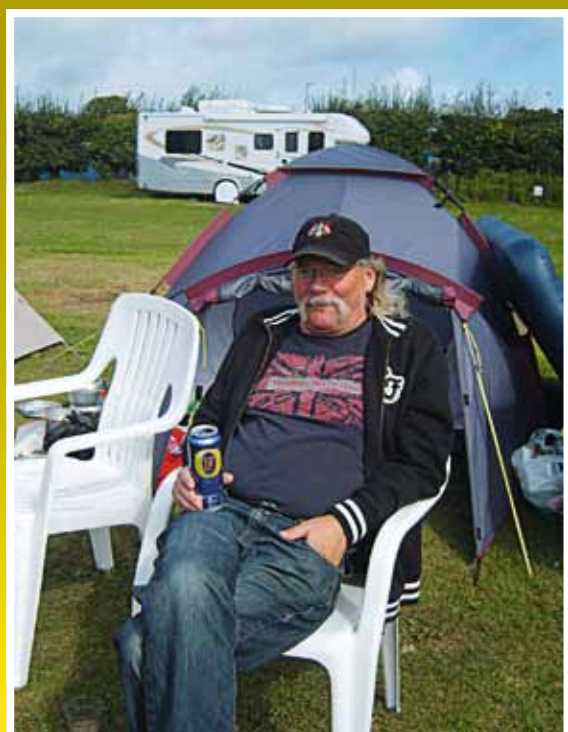
Als ich mich dort mit H.P. unterhielt, erzählte er mir, dass er und Becky nach Jersey fahren wollten. Also bot ich den beiden an, auf Ihrem Weg nach Süden erst mal bei Heike und mir zu übernachten – wir haben schließlich Platz für zwei. Lachend meinte H.P., dass wir doch sicher Platz für 4 hätten. Naja, jetzt sind Heike und ich nicht gerade Weltmeister im Wikingerstapeln, aber wenn die Ansprüche nicht hoch sind, geht's ja vielleicht. Die beiden anderen Kandidaten waren dann Karyn und Lasse. Also gut.

Dann dachte ich jedoch, dass sich die deutsche Fraktion des WATOC's ja nun eigentlich nicht lumpen lassen können, und so stellte ich mir vor: ich opfere mich und nehme die harte Bürde auf mich, den TMOC in Jersey zu vertreten. Also beschlossen wir noch am gleichen Abend mit 3 T300, 5 Personen und 10 Zylindern die EU (kurzzeitig) zu verlassen. Denn Jersey ist nicht in der Gemeinschaft!

Zweieinhalb Wochen später bekamen Heike und ich dann Besuch und am Donnerstag verließ ich mein holdes Weib (dies tue ich nicht gern und auch nie sehr lange!), um die hilflosen Wikinger auf Ihrer langen Reise zu eskortieren. Wir sind dann zunächst durch den Rest Deutschlands und Belgiens gedüst, um in Nordfrankreich die Autobahn erst mal zu verlassen. Landschaftlich und auch fahrerisch nicht so besonders reizvoll, ist die Gegend aber doch interessant. Aber ganz besonders auffällig waren die vielen Soldatenfriedhöfe. Irgendwie fühle ich mich dann immer in die aktive Pazifistenzeit zurückversetzt. Ich denke an die vielen verschenkten Leben und muss ehrlich sagen, dass ich es schade finde wie wenig sich – vor allem junge - Leute heute mit (oder eher gegen) Politik im allgemeinen und besonders gegen Kriege und Gewalt engagieren.

Naja. Gegen Abend fanden wir dann eine völlig verrückte Pension, in der man auch nur Französisch sprach und deren bauliches Vorbild nur die Villa Kunterbunt gewesen sein kann (Wikinger haben eine Nase so was zu finden). Beim Bummeln durch das wirklich nette Städtchen fanden wir dann ein gemütliches kleines Restaurante – drei Gänge Menue 9,90 € – wo wir den Abend verbrachten.

Am nächsten Tag sind wir dann recht zügig in Richtung St. Malo gebrettert. Sehr imposant auf dieser Strecke sind die beiden Brücken in Le Havre – so wie in Hamburg die Elbbrücke nur das Ganze in steil. In St. Malo sind wir in einer Prozession von altem Amimilitärkram geraten – abgesichert von 2 alten Harley WLA. Hatte wohl mit der Lan-



dung oder so zu tun , aber wie gesagt nicht so ganz mein Thema. Beim Warten auf die Fähre war auf einmal ein angenehmer Sound zu vernehmen, dreizylindrisch, klassisch einfach angenehm. Es waren Inez und William, die ich schon mehrmals auf dem Trumpettreffen getroffen habe. Becky und H.P. kennen sie besser, denn sie haben die beiden auf einer Irlandreise per Zufall kennengelernt.
Die Fähre war dann ein großer Katamaran, was sowohl den Preis als auch die schnelle Überfahrt erklärt. Ja und im Hafen drüben wurden wir dann von 4 Jerseyanern empfangen.
Was wir zunächst mit Freude aufnahmen, aber als alte Weltenbummler natürlich zunächst als überflüssig ansahen – wir Erfahrenen finden doch alles. Nach 3 Minuten schon waren wir froh eskortiert zu werden. Denn Jersey ist keine Insel sondern ein Irrgarten! Zumindest macht es zunächst mal den Eindruck, da alle Strassen gleich klein sind und somit für Fremde so schnell kein System erkennbar ist. Auf dem (Zelt) platz dann wieder großer Empfang – unsere Freunde von Jersey sind schon ein wildes aber sehr herzliches Pack. Für mich besonders schön zu sehen, dass Terry's Knie wieder ganz gut schien und die Ärzte ihm jetzt noch ein Jahr Vorsicht geraten haben, aber gleichzeitig eine gute Prognose geben.

Am nächsten Tag war dann eine große Ausfahrt angesagt, den kleinen Regen haben wir dabei ignoriert und den großen zum Tanken genutzt – Sprit ca. 30 Cent billiger als bei uns und dann kannste nirgendwo richtig Gas geben, so ist die Welt ;-) Hat aber schon Spaß gemacht mit 30 Maschinen durch all die engen Strassen zu brettern. An dem einzigen ‚schnellen' Stück hat es dann ausnahmsweise mal geregnet, da war es dann doch nicht so schnell. Landschaftlich hat die Insel schon so einiges zu bieten, entsprach jedoch so gar nicht meinen Vorstellungen. Irgendwie ist es dort nicht Stadt aber eben auch nicht besonders ländlich, ich vermute es wohnen dort einfach zu viele Menschen für das kleine Stück Land.

Wenigsten war da doch ein Acker neben dem Zeltplatz, denn der war nachts schlecht beleuchtet.

Abends war dann große Party. Dort hat dann Lasse sich mal wieder den Pokal für die weiteste Anfahrt geholt. So an die 2500 km in vier Tagen zu zweit auf dem Mopped ist ja auch nicht von Pappe. Sonst gab es auch noch viele Pokale, aber um ehrlich zu sein, hab ich nicht soviel verstanden, meine Englisch ist ja eh nicht das Beste und aus Oxford kam da ja auch keiner.
Interessant war aber, dass die Jungs die Pokale ausnahmslos aus Triumphteilen gebaut hatten. Da die ja irgendwie alle beim Martin in der Werksatt arbeiten (zumindest waren sie am Montag fast alle dort), fallen wohl auch genug Sachen an.

Sonntag morgen war dann für die meisten Abbau und Abreise angesagt. Für uns allerdings nicht, da wir erst Montag abends Plätze auf der Fähre erwischt hatten. Ebenso ging es Phil, der uns schon Sonntag begleitet hatte. So nutzen wir den Montag für Kultur (Besuch des auf einer vorgelagerten kleinen Insel ge-

legenem Elisabeth castle), den Besuch der Lavendelbaumschule, Shopping oder auch nicht und den Besuch von Martin's Werkstatt. Echt abgefahren. Ich weiß nicht wie viel Jungs er jetzt dort beschäftig aber es waren fast alle da. Ganz vorne im Laden stehen dann einige Meriden Lady's von toprestauriert bis hin zum Restaurationsobjekt. Weiter hinten dann modernere Gebrauchtmaschinen, auch einige Triumph. Ganz hinten dann die Werkstatt. Im Prinzip aufgeräumt. Allerdings sind die Wände gleichzeitig Lagestätte, oder Regale davor gebaut. Ich glaube, hier findet man alle Teile die in Meriden mal gebaut wurden. Tanks, Rahmen, Motorgehäuse, Zylinder, Räder, Bremsen bzw. Radnaben …….

Da reicht die Zeit nicht alles anzusehen. Martin verdient sein Geld wohl mit Motorrädern im allgemeinen – aber man sieht deutlich woran sein Herz hängt!

Jedenfalls haben die Jungs auch noch mal schnell Lasses Maschine durchgecheckt und dann haben wir uns ausgiebigst verabschiedet.

Am Abend dann die Überfahrt. Wie sich jetzt herausstellte etwas verspätet – so 4 Stunden. Die See war wohl doch was stürmig, so dass ein Katamaran nicht im Einsatz war und der verbliebene dessen Fahrten mit übernahm. Naja, wir sind dann nach Mitternacht todmüde in St. Malo im Hotel angekommen. Entsprechen spät haben wir am nächsten Morgen gefrühstückt und sind halt auch später als geplant auf die Piste. Katryn und Lasse haben uns dann bald verlassen, weil sie sich noch die historischen Plätze (D-day und so) ansehen wollten. Als wir dann in Belgien ankamen, war unser Tagespensum eigentlich erfüllt. Da jedoch an diesem Tag das Wetter echt super gewesen war und ich mich noch fit fühlte, gab ich der Sehnsucht nach meinem holden Weibe nach und hab die letzten 400 km noch eben abgerockt. Abends um 22 Uhr bin ich müde aber glücklich zuhause angekommen .

Das Resümee ist irgendwie immer das gleiche: sehr anstrengend diese Rallytouren, aber es gibt nicht viel, was sich gleichermaßen lohnt!

Peter Nettler

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

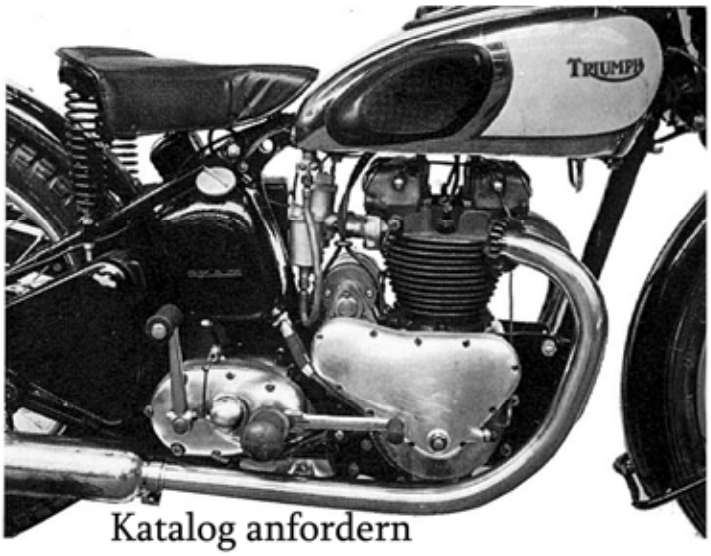
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

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

TRIUMPH TRIUMPH

Internationales SOMMERTREFFEN des TMOC Germany e.V.

TMOC Germany

06. - 08. Juli 2012 in 36115 Hilders

Wegbeschreibung auf der Rückseite

- Großer Zeltplatz
- Gruppenzimmer (Wir bitten um Voranmeldung)
- Lagerfeuer
- Pokalverleihung
- Ausfahrten

SAMSTAG - LIVE

Street Cats

PUR ROCK'N ROLL

Alle Freunde und Fahrer englischer Motorräder sind herzlich willkommen!

Für das leibliche Wohl ist an allen Tagen bestens gesorgt.

Infos unter 0152/53676843 und 09733/780095 oder www.tmoc.de

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

TRIUMPH TRIUMPH

Veranstaltungsadresse:
Thomas-Morus-Haus
Buchschirmweg
36115 Hilders

GPS-Koordinaten:
50° 34' 38" N, 10° 1' 25" E

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

Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anfahrt!

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

Infos unter 09733/780095 und 0152/53676843 oder www.tmoc.de