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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News of the Third

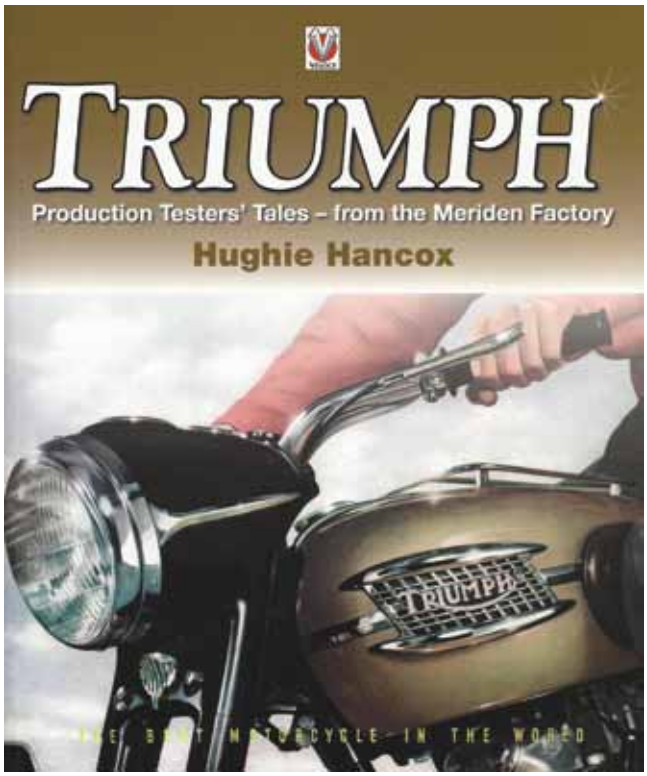
Heft 51
Januar – April
2013

Englische Motorräder, soweit das Auge reicht

Just in by Michael Ochs

Tester Hughie Hancox

Im September ist das letzte Buch von Hughie Hancox auf den Markt gekommen. Kurz nachdem er das Buch fertig gestellt hatte, verstarb der weltbekannte Triumph-Tester und spätere Restaurator am 18.August 2011. Das Buch handelt von dem Lebensabschnitt zwischen Mitte 1960 und 1962, als er von dem Experimental Department kommend im Production Test Department erst nur Tiger Cubs, später aber auch die großen 650 ccm Maschinen testen durfte. Neben einer Vielzahl von technischen Details erfährt der Leser einiges über die damaligen Arbeitsbedingungen, die Bekleidungen und Freundschaften unter den Fahrern, so z.B. auch zum regendären Percy Tait. Zudem gibt es viele originale Bilder von den damaligen Maschinen und von durch Hughie in den 80ziger und 90zigern restaurierten Maschinen. Wer also eine Duplex-Rahmen Triumph aus den 60zigern fährt, für den ist dieses Buch ein Muss. „Triumph Production Testers Tales - from the Meriden Factory“ ist im Verlag Verloce Publishing erschienen und dort oder bei amazon.co.uk erhältlich. Ausgezeichnet ist es mit 19,99 Pfund, effektiv hat es mich über einen Amazonpartner aber nur knapp 15€ inkl. P&P nach Deutschland gekostet. Fragt mich nicht wie das geht, bei uns wäre das undenkbar.



Classic Bikers Club

Nie etwas davon gehört? Dann wird es langsam Zeit, sich den Club im Internet etwas genauer anzuschauen. Urheber dieser Seite ist die Mortons Media Group, die u.a. das Magazin The Classic Motorcycle und die Zeitung Old Bike Mart herausgibt. Da die vielen Artikel aus vergangenen Ausgaben und unzählige Photos nach einmaliger Veröffentlichung drohen, in Vergessenheit zu geraten, gründete der Verlag den sog. Classic Bikers Club. Neben Berichten z.B. aus der TCM, Tests alter Motorräder, aktuellen Nachrichten und Terminen kann man sich sogar Videos über die letzten Messen und Ausstellungen anschauen. Letztendlich bietet der CBC eine Informationsoberfläche rund um alte Motorräder, vornehmlich natürlich aus England. Wer interessiert ist, kann einfach nur so stöbern (www.classicbikersclub.com) oder sich anmelden und dann von einem erweiterten Bereich und noch mehr Informationen zu profitieren. Leser eines durch Morton vertriebenen Magazins haben zudem Zugriff auf ein Markenlexikon, Reparaturbeschreibungen, historische Bilder und erhalten Sonderpreise bei englischen Händlern. Bei konkreten technischen Problemen wird einem der Club wohl nicht weiter helfen können. An einem verregneten Wochenende stellt die Seite eine willkommene und interessante Abwechslung dar. Aber Vorsicht: Man verliert sich ziemlich schnell in den Tiefen dieser Seite und merkt gar nicht schnell die Zeit verfliegt.

Miniblinker

Die Lenkerblinker von Hella, die sog. Ochsenaugen sind mittlerweile Klassiker und an vielen alten englischen Motorrädern zu finden. Gewählt werden sie meistens, wenn die Besitzer eine schlanke, sportliche Optik realisieren wollen und die Originalität des Motorrads keine Rolle spielt. Wer allerdings eine Speed Triple oder neue Thruxton modifizieren möchte, für den sind die Ochsenaugen u.U. schon zu altbacken. Die Mini-Blinker m-Blaze der Fa. Motogadget passen dann schon besser. Ausgestattet mit der sog. Translight-Technology glänzen sie nicht nur durch Ihre geringe Größe, sondern auch durch ein für Blinker oder Motorradlampen noch nie da gewesenes Licht. Das LED-Licht wird dabei über einen kristallartigen Körper gebrochen. Die Blinker haben ein E-Prüfzeichen und sind als vordere Blinker zugelassen. Die Montage kann an oder besser in 22mm- oder 25,4mm-Lenkern erfolgen. Das Stück (also nicht der Satz) kostet 95€ und ist unter www.motogadget zu beziehen.

Neu bei Achim (B.M.C.)

Die Fa. Rowe gibt es nicht mehr, da der alte Inhaber keinen Nachfolger gefunden hat, der das Geschäft übernehmen wollte. Achim und sein Geschäftspartner in England, Andy haben daher Ventilführungen aus einer Sinterbronze (sog. Colsibro) aufgelegt. Seine Eigenschaften wie hohe Verschleißfestigkeit, Korrosionsresistenz und Beständigkeit gegen Zündfunken zeichnen das Material als idealen Werkstoff für Ventilführungen aus. Die ebenfalls neu aufgelegten Ventile sind mit 60 HRC hartcodiert. Dies hat gegenüber den bislang erhältlichen Ventilen mit Hartmetallplättchen den Vorteil, dass beim Aufbringen der Plättchen durch Reibschweißen nicht ein Teil der Härte schon verloren geht. Das Sortiment umfasst alle Ventile von den 350ern bis zu den schweren 750ern. Preise gibt es auf Anfrage.

Gedanken zum Jahreswechsel

Im letzten Jahr kamen wieder nur 1600 km zusammen. Dafür aber auf 2 Motorrädern, die nun beide gewartet und eingemottet werden möchten. Da liegt der Gedanke nicht fern, die Augen zu schließen und ohne einen Handschlag getan zu haben auf die neue Saison zu warten. Früher, also damals, als unsere Ladies noch richtig bewegt wurden, wurden sie vermutlich auch nicht so getätschelt und verhätschelt. Da sie heute nach 40- 50 Jahren noch fahren, beweist dies, dass eine übertriebene Pflege vielleicht doch nicht erforderlich ist. Ich habe mich jedenfalls für die Wartung entschieden und bin mit der zweiten Maschine auch fast fertig. Dumm nur, dass das Wetter nun seit Mitte Dezember verrückt spielt. Bei derzeitigen Werten um die 10 – 17°C und salzfreien Strassen könnte man natürlich auch unsere Ladies durch den Winter bewegen und sich so das Einmotten sparen, was einige von Euch vielleicht auch tun werden. Jedenfalls beneide ich schon den ein oder anderen, ob er nun mit seiner neuen GS oder einer verranzten CX die schönen zwischen den verregneten Tagen nutzt, um ganz Winter untypisch eine Tour durch die Pfalz zu machen.
Im vergangenen Jahr liefen einige Dinge nicht so ganz rund und wir haben im Vorstand beschlossen, dies in diesem Jahr besser zu machen. Dass die JHV wegen dem schlechten Service nicht mehr in Naturfreundehäusern stattfinden soll, habt ihr in der letzten News schon gelesen. Aus diesem Grund findet die nächste Veranstaltung am 27. April in einer normalen Gastwirtschaft im hessischen Laubach (Vogelsbergkreis) statt. Eine Einladung findet ihr in dieser News. Als Ersatz für unsere jährliche Maiausfahrt, letztes Jahr fiel diese flach, wird zum gleichen Ort am 25.–26. Mai eine Sternfahrt stattfinden. Eine Einladung hierzu wird es in der nächsten News geben, der Termin steht aber schon fest. Zudem werden wir ein WATOC-Treffen im benachbarten Ausland für eine gemeinsame Tour aussuchen und bekannt machen, so dass neben den üblichen Verdächtigen vielleicht auch einige weniger Reisefreudige unter euch, mich eingeschlossen, mal Gelegenheit bekommen, die Lady mal ordentlich zu bewegen. Am 9.-12. Mai findet wieder die British Days & Country Fair in Darmstatt statt, zu der wir uns wieder locker treffen werden, um gemeinsam einen schönen Tag in relaxter Atmosphäre zu begehen. Nicht so entspannt wird es am 28.- 30. Juni zugehen, wenn wir in gewohnter Manier unser Sommertreffen in der Rhön ausrichten. Wie jedes Jahr werden wieder Helfer gesucht, die sich für das ganze Wochenende bereit erklären zu helfen. Es würde mich freuen, wenn wir in diesem Jahr das Sommertreffen mit mehr Helfern und somit weniger Stress für alle Beteiligte abwickeln könnten. Einen Aufruf hierzu wird es aber separat noch einmal per Email geben.
Und wären wir beim nächsten Thema: Da einige unter euch bei ihrer Anmeldung keine Emailadresse angegeben haben, kann der TMOC sie per Email natürlich nicht informieren. Da manche Dinge kurzfristig anstehen, ist eine Information durch unsere News nicht immer möglich. Ich möchte daher alle Betroffenen noch einmal herzlich dazu aufrufen, uns Ihre Emailadresse bekannt zu geben. Zu wem uns die Emailadresse fehlt, könnt ihr der beiliegenden Mitgliederliste entnehmen. Vielen Dank im Voraus.
Der 21. Dezember ist vorbei und die Tage werden nun wieder länger. Es geht sozusagen wieder aufwärts und die neue Saison rückt in greifbare Nähe. Auf dass es nicht mehr so lange dauert!

Euer Michael Ochs

Hallo Leute,

mein Senf ...

Triumph und CreditPlus kooperieren

Die Tage beim lesen von Motorradfachmagazinen ist mir folgende Information nicht entgangen und ich möchte sie der geneigten Leserschaft nicht vorenthalten.

Triumph und die CreditPlus Bank AG arbeiten künftig zusammen: Mit dem Finanzierungskonzept „Triumph Finance powerd by CreditPlus“ soll der Absatz von Triumph Motorcycles gefördert werden.

Da unsere Marke Triumph für Tradition und Qualität steht, ist die CreditPlus Bank ein recht guter Partner da er seit Jahren viel Erfahrung in Absatzfinanzierung hat. Key Account Manager Hans Jürgen Keller ist der leitende und betreuende Ansprechpartner seitens CreditPlus. Direkte Angebote sollen während des Verkaufsgesprächs dem Kunden offeriert werden. Ob Laufzeit, Raten, Prozente oder allgemeine Konditionen; der Händler kann in kürzester Zeit ein individuelles Angebot erstellen und erhält über das neu entwickelte Internetbasierte Kreditentscheidungssystem „KESS“ innerhalb weniger Minuten eine verbindliche Kreditentscheidung. Das System KESS löst damit das bisherige „BENDIX-Online“ ab. Man kann ja mal beim Händler probieren wie flexibel der Händler ist, oder ob er nur am schnellen Geld interessiert ist. Erfahrungsberichte bitte an die Redaktion der „News oft he third“. Werden mit Sicherheit in unserer News veröffentlicht. Übrigens: Triumph ist mit der Tiger 800 auf Platz 19 mit 895 verkauften Motorrädern der Top 50 von Januar bis September 2012. Im letzten Jahr hatte Triumph Deutschland 1063 Tiger 800 verkauft (gleicher Zeitraum) und hatte Platz 12 inne. Bröckeln da etwa die Verkaufszahlen? Meine Quelle darf ich auch verraten. Es ist die „World of Bike“, das Branchenmagazin für den Motorrad- und Scooterhändler in Deutschland, Östrreich und der Schweiz.

Walter

Inhalt dieser NEWS:

Michaels Triumph	Titelseite
Just in	S. 2
Grussworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
Messe Friedrichshafen	S. 6
Englische Motorräder soweit das Auge reicht	S. 7
WATOC News.	S. 8
Sternfahrt ins Hessische	S. 9
Termine 2013	S. 10
ACE Corner Finnland	S. 11–12
Von der Röhn nach Skandinavien	S. 13–15
Einladung zur JHV, Norvegian Britannia	S. 16, 17
West Wales Triumph-Rally	S. 18–21
Amal Monoblock	S. 22–26
TMOC auf der **Veterama** auf dem Hockenheimring	S. 27
Brough Superior „Old Bill“ mit Rekordpreis	S. 29
Sinsheim 2012	S. 30
NEWS von der TMOC-Webseite	S. 31
Ein Leben für Triumph	S. 32–34
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 35
British Artwork	letzte Seite

Neue Mitglieder :

Als Neumitglied begrüßen wir:
Reiner Lotz. – herzlich willkommen.

Redaktions-schluss

– gibt es keinen offiziellen mehr, da die News mangels Beteiligung der Mitglieder keinen festen Erscheinungstermin mehr geben kann.

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 10 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.

Messe Friedrichshafen

Uli Knauber

Vom 17. bis 20. Mai 2012 fand die 5.Verkaufs- und Eventmesse für Klassiker zu Lande, zu Wasser und in der Luft in Friedrichshafen am Bodensee statt. Zufällig verweilten wir dort zu einem Kurzurlaub. Da das Wetter an dem Samstag nicht gerade alles überragend war, statteten Doris und ich der Messe einen Besuch ab. Die ganze Messe ist sehr highclass, alles vom Feinsten, allerdings kommt auch jeder der mit einem Oldtimer anreist mit seinem Fahrzeug in das Innengelände und kann es dort ausstellen. Falls man sich nun in einer Gruppe technikinteressierter befindet, gibt es sicher einiges interessantes zu sehen. Wie unter anderem einen Stand von Triumph-Fahrern aus unserem südlich-östlichen Nachbarland Österreich. Zum Zeitpunkt meines Besuches war der Stand etwas verwaist, so dass es keine näheren Informationen gibt um wen es sich hierbei handelt. Aber ich denke die Exponate sprechen für sich. Ich bitte die schlechte Qualität der Bilder zu entschuldigen, aber es hat wohl an der Aufregung gelegen einige britische Ladies im Geländedress zu sehen.

Uli Knauber

Mannheim, DPA 14 OKT. 2012.

Englische Motorräder, soweit das Auge reicht!

Es wäre schon, so eine Nachricht in der Montagszeitung zu lesen, aber in einer Reportage über die Veterama doch übertrieben. Aber nicht ganz: An diesem schönen Herbst Wochenende stellten sich einige Engländer zur Schau.

Obwohl man im Laufe der Jahre einen gewissen Blick für unsere Marke entwickelt hat, waren wir in der Lage, auch andere Fabrikate zu identifizieren: Royal Oilfields, BSAs, Nortons, Matchless und natürlich auch Triumphs, diese in ziemlich großer Auswahl, im Vergleich zu den Jahren davor.

Verschiedene Modelle, von der Tiger Cub bis 750er Bonnie konnte man einiges ausfindig machen. Wie immer, war der Zustand der Maschinen von „wie kann man bloß“ über „naja“ bis „schön“ und „möchte ich haben“, und man leidet ein bisschen, oder freut sich, wenn man z.B. eine gut erhaltene Thunderbird (s. Foto) entdeckt (nicht schwer, wenn sie direkt vor einer der Imbissbuden parkte…). Schrott und Blender sind immer dabei, aber es macht immer wieder Spaß, Verschiedenes zu entdecken, auch wenn nicht immer ein Schnäppchen gemacht wird.

B.M.C. Ertel und GLM waren wie immer da – beide schon ein fester Bestand der Veterama-, aber auch viele von der Insel, Niederlande und andere.

Die Preise, nicht immer angemessen (s. The Matchless Shop), lassen schon teilweise staunen, aber es gibt Alternativen und wenn man schon eine gute „Quelle“ hat und nichts Dringendes braucht, ist man auf der sicheren Seite.

Auch wenn wir den ganzen Tag herumgelaufen sind, haben wir nicht alles sehen können (da ist Ludwigshafen übersichtlicher), vielleicht haben wir doch ein Schnäppchen oder ein rares Teil übersehen? Mag sein, aber es war ein schöner Tag und wenn es im Frühjahr bei der nächsten Veterama nicht aus Kübeln schüttet…

George

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 2012

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.

Stephan Döpper, Euer ILO

1	John "JC" Curtis	Rider	TOMCC UK	Daytona 675 `08/675SE ´09	11	7674
2	Dave Thompson	Rider	TOMCC UK	Thruxton 900/ TR6R ´70	8	6759
3	Garry Perkins	Rider	TOMCC UK	Rocket III `04	8	5586
4	Kees Stappershoef	Rider	TOCN	Bonneville ´10	6	5235
5	John Witherington	Rider	TOMCC NZ	Bonneville T100	5	5207
6	Eva Nilsson	Passenger	TOMCC S	Rocket III `06	7	4582
7	Mats "Otto" Nilsson	Rider	TOMCC S	Rocket III `06	7	4582
8	Nel Stappershoef v/d Broek	Rider	TOCN	Speed Triple `08	5	4420
9	Martin Kerwin	Rider	TOMCC UK	955 Tiger /T140	4	3977
10	Lucy Tenen	Passenger	TOMCC UK	Rocket III `04	5	3858
11	Erik Hundsdahl	Rider	TMCOC DK	Speed Triple ´94	6	3694
12	Peter Nettler	Rider	TMOC	Trident T300/T120R	4	3377
13	Roy Shilling	Rider	TOMCC UK	Explorer `12/Trident ´92 Outfit	7	3178
14	Marja-Leena Revholm	Rider	TOMCC S	Speed Triple R	3	2600
15	Kent Karlson	Rider	TOMCC S	Daytona ´00	3	2600
16	Frank Robyn-Fuhr-meister	Rider	TMOC	Scrambler 900 ´09	4	2269
17	**Ted Gould**	Rider	TOMCC UK	Sprint ST 955i	5	**2252**
18	**Dayve Fresco**	Rider	TOMCC UK	Bonneville `03	4	**2229**
19	Ken Spall	Rider	TOMCC NZ	Thunderbirt 900	3	2028
20	Diane Shilling	Passenger	TOMCC UK	Explorer `12/Trident ´92 Outfit	5	1995
21	Phil Loom	Rider	TOMCC UK	Bonneville T100/Street Triple	6	1820
22	Kenth-Olof Sjölin	Rider	TOMCC S	Speed Triple `01	4	1740
23	Dan Christoffersen	Rider	TMCOC DK	T140 `81/ Norton Commando `77	5	1495
24	Bert Zeilstra	Rider	TOCN	Sprint `99	4	1469
25	Palle Munk	Rider	TMCOC DK	T140/Sprint	5	1227
26	André Chardin	Rider	CTF	Triton `55/Thruxton `65	2	710
27	Jean Claude Temporelli	Rider	CTF	Triton `55/Thruxton `65	2	700
28	Pierre Fischer	Rider	CTF	BSA B33	2	690
29	Willian Tolson	Rider	CTF	Bonneville T140	2	690

And those who almost made it:

Natascha Nothelfer, Birte Munk, Martin Nilsson, Heike Nettler, Pauline McKie, Jim McKie.

Hi All

I´ve done the raffle, here´s the lucky winners:

Swedish Britannia rally: Eva Nilsson
Danish Britannia rally: Peter Nettler
German Summer treffen: Palle Munk
Dutch Trumpet: Marja-Leena Revholm
French Sologne Rally: Pierre Fischer
UK Essex Treffen: Dave Thompson
Malheur rally: William Tolson
Norwegian Britannia rally: Diane Shilling

I´ll send the certificats to each of you.

What´s going to happend with Bee-zumph is still not 100% sure, so I haven´t give a free entrance for that away yes, but will wait and see.

Best ragards, Dan

Stern-fahrt **ins** Hessi-sche

Am 25. Mai treffen wir uns um 18.00Uhr im Rahmen einer Sternfahrt im Hessenbrückenhammer in der Nähe von Laubach im hessischen Vogelsberg. Nachdem wir mangels Teilnehmern in den beiden letzten Jahren keine Maiausfahrt durchführen konnten, soll die Sternfahrt eine Möglichkeit bieten, zum Saisonstart ein paar Kilometer unter die Räder zu bekommen und am Ende einer schönen Tour mit Gleichgesinnten ein Bierchen zu trinken. Wer schon öfters in Schotten war, weiß, dass man im Vogelsberg ganz hervorragend Motorrad fahren kann. Einen Tourenvorschlag gibt es an dieser Stelle nicht, dazu kommen wir aus zu unterschiedlichen Richtungen. Wer möchte, sollte auf jeden Fall mal den alten Schottenringkurs fahren – ein Genuß. Reserviert die Übernachtungen bitte direkt im Gasthof unter dem Stichwort „TMOC“. Dort sind bis 27.April Betten für uns reserviert, danach verfällt die Reservierung. Betten gibt es dann nur noch, wenn was frei ist. Um den Überblick zu behalten, gebt bitte parallel auch Igel Bescheid (09733/780095 oder 0173/1574755), wenn ihr euch angemeldet habt oder noch wollt.

Landgasthof „Hessenbrückenhammer“, 35321 Laubach, 06405/148406405

Albion Rally
Trente Mølle
July 26. – 28. 2013

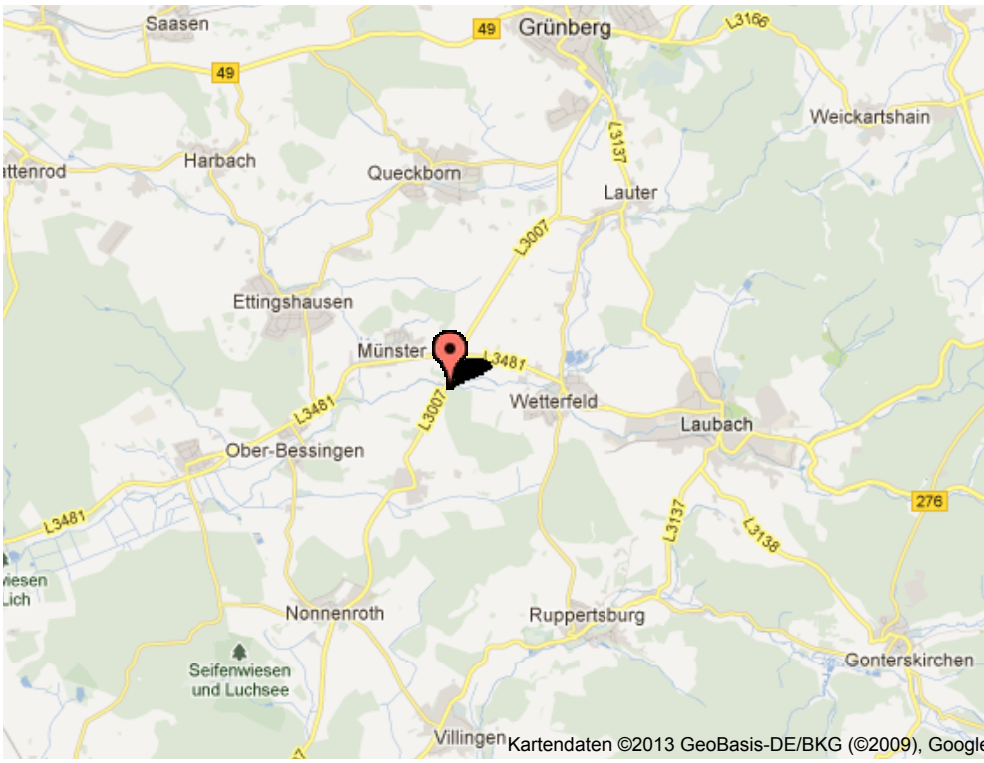
Albion MC invites to the 35. Albion Rally July 26th to July 28th 2013. The Rally is set in the pleasant setting of Trente Mølle (Mill of Trente), a few kilometers north of Faaborg in Denmark.

The Rally opens at 3 pm Friday. Food and beverages is available at fair charges. Join us for live music and all possibilities for an enjoyable time together with fellow sufferers.

For further information please contact Bjarne at +45 6261 1681, bjarne.k.madsen@privat.dk or www.mc-albion.dk.

Please note if you arrive pre-opening, camping is only allowed at the base of the hill of Trente Mølle.

Albion MC



Termine 2013

	MÄRZ		
15.–17.	Veterama Hockenheim	www.veterama.de	**D**
	APRIL		**D**
6.–7.	Spring Rally	TOCN NL ***(WATOC)*** www.triumphownersclub.nl	**NL**
27.	**Jahreshauptversammlung TMOC**	www.tmoc.de	**D**
	MAI		
4.– 5.	Technorama Ulm	www.technorama.de	**D**
10.– 12.	Thruxton Treffen	TOMCC UK ***(WATOC)*** www.tomcc.org	**GB**
9.– 12.	British Days + Country Fair, auf dem Gelände des Jagdschlosses Kranichstein bei Darmstadt.	www.britishdays-countryfair.de	**D**
17.– 19.	Welsh international, Rally	TOMCC UK ***(WATOC)*** http://www.tomcc.org//	**GB**
24.– 26.	Nulvettreffen	TOCN NL ***(WATOC)*** www.triumphownersclub.nl	**NL**
25.–26.	**TMOC,** Sternfahrt ins Hessische	www.tmoc.de	
	JUNI		
7.–9.	Odenwaldring Klassik, Walldürn	www.klassik-motorsport.com	**D**
7.–9.	Trumpet Treffen, TOCN Holland	TOCN NL ***(WATOC)*** www.triumphownersclub.nl	**NL**
28.–30.	Sommertreffen, in 36115 Hilders/Rhön, TMOC	www.tmoc.de ***(WATOC)***	**D**
	JULI		
6.–7.	Fladungen Classics	http://www.fladungen-rhoen.de	**D**
12.–14.	Rabbit Rally	TOMCC-UK ***(WATOC)***	**GB**
12.–14.	Brittany Rally	Club Triton France http://www.triton-france.com/	**F**
12.–14.	Rother Rally	TOMCC-UK ***(WATOC)*** http://www.tomcc.org	**GB**
19.–21.	Ramskvilla Se	TMOCC Sweden ***(WATOC)*** http://www.tomccsweden.se/	**S**
19.–21.	Legend Rally	TOMCC-UK ***(WATOC)*** http://www.tomcc.org	**GB**
26.–28.	SOLOGNE RALLY III. – held by CLUB TRITON FRANCE)	Club Triton France http://www.triton-france.com/ ***(WATOC)***	**F**
26.–28.	Albion Rally	TOC-DK ***(WATOC)*** http://www.triumphmc.dk	**DK**
	AUGUST		
2.–4.	Malheur Rally Belgium,	***(WATOC)***	**B**
10.–12.	Brittania Rally, TOMCC-Sweden	TOMCC-Sweden ***(WATOC)*** http://www.tomccsweden.se/	**S**
17.–18.	21.SchottenringClassic, Grand Prix	www.schottenring.de	**D**
16.–18.	BrittaniaRally, Rodkaersbro, TOC-DK	http://www.triumphmc.dk ***(WATOC)***	**DK**
17.–18.	Tie the Knot3	TOMCC-UK ***(WATOC)*** http://www.tomcc.org	**UK**
	SEPTEMBER		
13.–15.	Amelandtreffen, Ameland, TOCN-Holland	http://www.triumphownersclub.nl ***(WATOC)***	**NL**
28.–29.	Concorde Rally	TOMCC-UK ***(WATOC)*** http://www.tomcc.org	**UK**

TRIUMPH Day im ...

ACE CORNER FINLAND

Hallo Freunde, liebe TMOCler – schon lange habt ihr nichts mehr von mir gehört aber keine Sorge, es gibt mich noch und ich hoffe, dass ich in Zukunft wieder etwas mehr Präsenz im Club zeigen kann und sei es nur in Form eines News-Artikels von Zeit zu Zeit.

Die abrupte Beendigung meiner Berufstätigkeit in Libyen wäre eine eigene Story, um es kurz zu fassen: Nach unserer erzwungenen Ausreise aus Tripoli im Februar 2011 bin ich wie die meisten meiner Kollegen wegen Einstellung der Bautätigkeit entlassen worden, habe geklagt, mich verglichen und dann ab 01. Mai einen neuen Job bei einer deutschen Anlagenbaufirma in Finnland angenommen.

Jetzt sind wir in Rauma direkt an der finnischen Ostseeküste ansässig und nachdem wir uns dort eingelebt hatten, machten wir mit der Überführung meiner Bonnie T100 nach Finnland den Umzug komplett. Wie in Schweden, unserer zweiten Heimat, gibt es auch hier viele kleine Nebenstraße, die mit wenig Verkehr in angenehmen Kurven durch Wald oder an der Schärenküste entlang zum entspannten Cruisen einladen.

Sportliches fahren ist weniger ratsam, geblitzt wir fleißig und die Strafen sind drakonisch. Dafür wird man aber mit der wohl niedrigsten Verkehrsdichte in Europa belohnt und hat damit ausgiebig Gelegenheit die Natur zu genießen, die überall und im Überfluss vorhanden ist.

Trotz nördlicher Klimazone gibt es einige Motorräder hier und fast jeder mittlere Ort ziert sich mit einer MotoCross-Strecke, auf der sich Jung und Alt am Wochenende vergnügt. Eine lebhafte Engländer-Szene, wie ich sie vom TOMCC Schweden kenne, ist mir in Finnland aber zunächst nicht untergekommen. Das mag einerseits daran liegen, dass der Finne an sich eher introvertiert ist und andererseits, das kaum ein Mitteleuropäer in der Lage ist, rein finnisches Schriftgut auf Webseiten etc. zu entziffern.

Mehr durch Zufall stieß ich dann auf eine Meldung über die Eröffnung des **Suomen Mootoripyörämuseo** (finnisches Motorradmuseum) im Mai, verbunden mit der Eröffnung des **ACE CORNER Finland**, offiziell lizenziert vom legendären ACE CAFE London. Am 24. Juli war dort **TRIUMPH Day** angesagt, den ich mir natürlich nicht entgehen lassen konnte.

Lahti liegt am südlichen Zipfel des Päijänne/Vesijärvi, einer der größten Seen der finnischen Seenplatte und ist vor allem durch internationale Langlauf- und Skiflugmeisterschaften bekannt. Tatsächlich ist die Gegend rund um den Päijänne sehr hügelig und bietet tolle Motorradstrecken mit wunderbaren Aussichten auf den riesigen See.

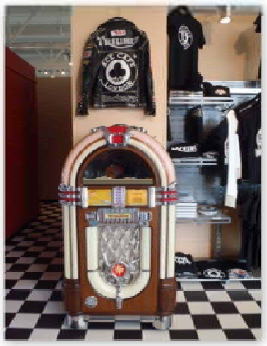
Die Besichtigung des Skizentrums mit dem kleinen Museum der Olympischen Winterspiele war schon sehr beeindruckend und der Blick auf die Sprungschanzen ließ einem das Herz in die Hose fallen – solche gefährlichen Sportarten sollte man besser lassen, dann schon lieber Motorrad fahren!

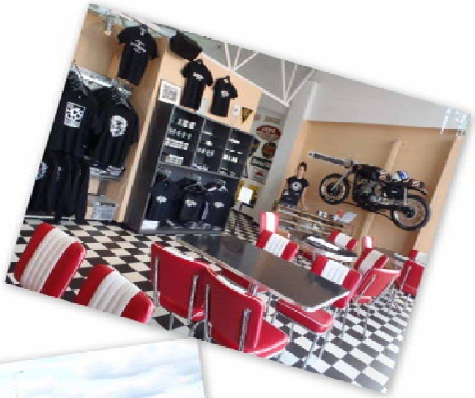
Wie gesagt, Museum und ACE-CORNER wurden erst am 28. Mai 2011 eröffnet und die Zahl der Ausstellungsstücke, überwiegend Leihgaben von Privatleuten, war noch nicht so überwältigend. Aber alles mit viel Stil und Liebe zum Detail gestaltet bis hin zur Jukebox und dem passendem Interieur im ACE-Cafe.

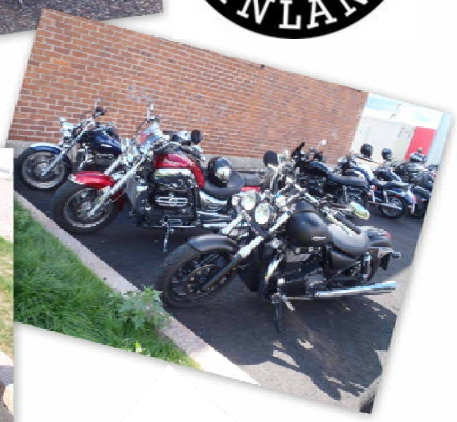
Beim TRIUMPH Day lag der Schwerpunkt hauptsächlich auf den dicken Cruisern, die volle Palette von Rocket, America, Speedmaster und Thunderbird waren vertreten, Klassiker und Retros konnte man an den Fingern abzählen. Triumph- oder andere Engländerclubs waren nicht vertreten. Wie mir gesagt wurde, gibt es wohl ein RAT-Pack in Rovaniemi (Nähe Polarkreis) und einen Triumph-Club in Turku, den ich demnächst mal kontaktieren werde.

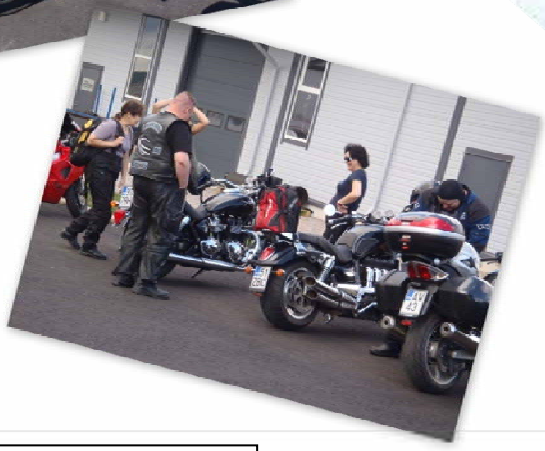
Obwohl das Museum und der TRIUMPH Day noch nicht der ganz große Kracher waren, hat es Spaß gemacht, in die Motorradszene des neuen Gastlandes reinzuschnuppern. Ich denke, wenn sich das ACE-Cafe hier erstmal richtig etabliert hat, wird es auch zu einem beliebten Klassiker-Treffpunkt werden – für heute mal ein paar Bilder vorab !

TRIUMPH – Day beim ACE Corner Lahti / Finnland 23.07.2011









Bericht und Bilder: Ulrich Lohrengel

Bereits im Vorfeld hatte ich mit Lasse Johansson, seiner Freundin Karin und einigen anderen alten Schweden verabredet, dass wir uns bei der TMOC-Sommerparty in Hilders treffen und anschließend gemeinsam zurück nach Schweden fahren wollten. Wie bekannt ist das Treffen in Hilders wieder super gelungen und Lasse sahnte wie üblich den Longest-Distance Preis ab. Nachdem wir am Sonntagmorgen abgewartet hatten, bis die Trachtengruppe ihren Alkohol-Kontrollposten in Hilders abgebaut hatte, machten wir uns gemeinsam auf den Weg nach Norden.

Zwischenzeitlich hatte es angefangen, ausgiebig zu regnen und es hörte auch die kommenden 500km nicht auf, bis wir hinter Lübeck unser Nachtquartier bezogen. Auf Tankstopps bei den BAB-Raststätten Harz und Stillhorn konnten wir jeweils feststellen, inwieweit Gore-Tex und Konsorten so langsam an ihre Grenzen gerieten. Zudem wurde Lasses vordere Bremse immer schlechter, was ihm die Fahrerei noch zusätzlich schwer machte. Nachdem wir von der Fähre Puttgarden-Rödby runter waren, besserte sich in Dänemark wenigstens das Wetter und wir konnten bei Sonnenschein die Öresund-Brücke nach Schweden überqueren.

Nachdem uns Niklas und Norman uns in Richtung Göteborg verlassen hatten, legten wir in Lund, einer historischen schwedischen Universitätsstadt eine Rast ein und trafen uns mit Karins Sohn Torben, der dort studiert. Bei MAX-Burger, der schwedischen Antwort auf McDonalds, haben wir uns zum Mittag einen riesigen Burger einverleibt und wussten anschließend wieder, wie eine richtige Klops-Semmel schmecken muss. Derart gestärkt radelten wir entspannt weiter bis Växjö, Smalands Hauptstadt, wo sich unsere Wege dann auch trennten: Lasse und Karin weitere 80km nach Fogelfors, ich nur noch 45km nach Kosta zu unserem Häuschen, wo meine Frau schon ein paar Tage vorher per Auto angekommen war und der Bullerofen schon brannte.

Nach Aufwärmen und Ausruhen war dann aber erstmal Arbeit angesagt: In so einem alten Holzhaus gibt's immer was zu renovieren und diesmal war die Küche dran, deren Runderneuerung uns für die nächsten fast 3 Wochen beschäftigen sollte. Die originale 1953er NSU Max, die ich im Vorjahr mit Lasses Hilfe günstig in Stockholm schießen konnte und die seither im Werkstattschuppen auf Restarbeiten wartet, muss sich leider noch etwas weiter gedulden. Obwohl kein Engländer, konnte ich daran einfach nicht vorbeigehen, es ist exakt so eine Ur-Max, wie sie sich mein Opa 1953 kaufte und an die ich meine ersten bewussten Motorraderinnerungen knüpfe.

Nach harter Arbeit kann man gut feiern, da kam uns der anstehende 110. Geburtstag gerade recht. Lasse und Karin hatten beschlossen, seinen Sechzigsten und ihren Fünfzigsten gemeinsam zu feiern, dort kamen die schwedischen Triumphler dann wieder alle zusammen: Lasse, Karin, Sohn Tommy, Tochter Susanne, Niklas und Norman, die auch schon alle mal bei TMOC-Treffen in Deutschland waren, noch einige andere TOMCC-Mitglieder sowie Verwandtschaft, Bekanntschaft und Nachbarn. Ein wirklich bunter Haufen, für den Lasse den Dorfgemeinschaftssaal von Fogelfors reserviert hatte. Das Essen war skandinavisch-rustikal und die Getränke flossen reichlich. Für die Unterhaltung sorgten zwei lustige Musikanten mit Gitarre und Akkordeon und vieles erinnerte lebhaft an „Michel aus Lönneberga."

Die Stimmung war auf jeden Fall super und wir haben bis in die fruhen Morgenstunden ausgehalten.

Für das nächste Wochenende war die WATOC-Rally in Ramkvilla angesagt. Diese Veranstaltung wurde bisher jährlich als internes Treffen vom TMOCC „Store Smaland" in Ramkvilla ausgerichtet, landschaftlich sehr schön an einem großen See gelegen und genoss dieses Jahr erstmalig WATOC-Status.

(Bratwurst und Bier) stärkten, konnten sie an einem Quiz mit ca. 20 Fragen teilnehmen, in denen Fachwissen über englische und natürlich schwedische Motorräder abgefragt wurde. Die Lösungskarten wurden eingesammelt und an die Teilnehmer mit den meisten richtigen Antworten Preise vergeben. Das ist bei allen sehr gut angekommen, vielleicht können wir die Idee ja mal für ein TMOC-Sommertreffen aufgreifen.

Für die Anfahrt hatte ich mich mit Tommy Lilja, dem TOMCC-„Store Smaland" Bezirksvorstand verabredet, der im nächsten Dorf von uns wohnt. Unter seiner Führung sind wir gemeinsam zum Treffen gefahren, über einsame und kurvige Wald- und Nebenstraßen und an kleinen Seen entlang, die ich allein wahrscheinlich gar nicht gefunden hätte. Abgesehen von einem Dänen war ich der einzige nicht-schwedische Teilnehmer und das Treffen hatte noch immer den familiären Charakter der Vorjahre. Bevor sich die Teilnehmer an Korv und Öl

Im Gegensatz zu den meisten Triumph-Treffen ist der Anteil an Meriden-Triumph in traditionsbewussten Schweden immer noch recht gross. Man sieht nicht nur top-restaurierte Maschinen, sondern auch solche, die ganz offensichtlich auch noch im Alltag bewegt werden.

Allerdings sind die Straßen- und Verkehrsverhältnisse in Schweden auch eindeutig klassikerfreundlicher: die „Hastighet“ (= Geschwindigkeit) ist auf allen Straßen begrenzt und so lässt man sich Zeit und genießt die Landschaft.

Genauso tiefenentspannt lief nach der Quizpreisverleihung auch das Treffen weiter. Man setzte sich in kleinen oder auch größeren Kreisen zusammen, genoss das eine oder andere isotonische Getränk und unterhielt sich über die üblichen Themen, bis man die notwendige Bettschwere erreicht hatte. Trotz Hochsommer waren die Temperaturen schwedisch-frisch und wer einen warmen Schlafsack mitgenommen hatte, war gut geraten. Auch der Sonntag fing sonnig aber kühl an und die meisten packten ein und machten sich nach dem Frühstück auf den Weg nach Hause. Wie schon bei der Anreise wählte ich für die Heimfahrt nach Kosta wieder kleine Nebenstrecken mit großem Fahrspaß.

Das ist es eben, was uns an Schweden immer wieder fasziniert: man entdeckt immer wieder neue schöne Ecken, die man vor allen Digen nicht mit hunderten anderen teilen braucht. Dazu noch die natürliche Freundlichkeit und Aufgeschlossenheit der Leute und die „Entstressung“ ist schon garantiert!

Nach erfolgreich abgeschlossener Renovierung haben wir die Küche dann noch mal mit Lasse, Karin, Tommy und Tiina mit Kaffee und Kuchen eingeweiht und mussten dann bald wieder die Brocken für die Heimfahrt packen. Als preiswerte Verbindung haben wir diesmal eine Finnjet-Fähre von Malmö nach Travemünde gewählt, die hauptsächlich von Truckern benutzt wird. Alles schon ein bisschen rostig und abgestoßen, kein Duty Free und Kid’s Corner, dafür aber kräftiges Trucker-Buffet, kühles Bier, einen Schlafplatz und unschlagbare Preise - Bikerherz, was willst du mehr !

Bericht und Fotos: Ulrich Lohrengel

Triumph Motorcycle Owners Club 1999 Germany

TMOC

Jahreshauptversammlung

2013

„Hessenbrücken Hammer“

Die nächste Hauptversammlung findet am 27.4.2013 im „Hessenbrücken Hammer“ in Laubach/Vogelsberg statt. Eine Anfahrtsbeschreibung gibt es unter: http://www.hessenbrueckenhammer.de Mit dem Termin sind wir dieses Mal etwas nach hinten gegangen, da Anfang April überall Osterferien sind und so das Wetter auch eher eine Anreise auf dem Motorrad zulässt (wir sind ja schließlich ein Motorrad Club!).
Falls Ihr einen Antrag für die JHV zur Abstimmung bringen wollt, so muss dieser in der nächsten News zwecks Information der Mitglieder veröffentlicht werden. Wir müssen es nämlich jedem Mitglied ermöglichen, an der Debatte teilnehmen und abstimmen zu können. Euer Antrag muss daher dem Vorstand schriftlich (Brief oder Email) bis zum Redaktionsschluss der News 52, am 25.2.2013 vorliegen.

Fragen, Anmerkungen usw. können unter „Verschiedenes“ diskutiert werden, bedürfen keiner Abstimmung und müssen daher vorher auch nicht veröffentlicht werden.
Ach ja, ein neuer Vorstand muss auch gewählt werden. Merkt Euch den Termin daher auf jeden Fall schon mal vor.
Ich freue mich auf Euer zahlreiches Erscheinen, wenn möglich auf dem eigenen Motorrad.

Weitere Infos zum Gasthof unter http://www.hessenbrueckenhammer.de/

Kontaktdaten:
Klaus Schmittmann
Hessenbrückenhammer
35321 Laubach

Tel. 06405/1484

Preis pro Bett und Nacht 35,00 Euro inkl. Frühstück.

Reservierung bis spätestens 28. Februar 2013

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

Norwegian BRITANNIA

RALLY 2013

5.-7. JULY

AT "FARMERS MC"
NEAR LILLEHAMMER

MEETING FOR BRITISH BIKES! WITH MUSIC, BREAKFAST, DINNER, SODAS AND BEER. GAMES, BEST SOUND, PRICES, SEVERAL HAPPENINGS AND MORE!

FOR INFORMATION, SEE:
WWW.TOMCC-N.COM

BRITANNIA
RALLY
2013
N

For information, contact Skåle'n MC
Mari Hagen: marihagen72@live.no
tlf: +47 938 70 810
Bjørn Staum: bjostaum@bbnett.no
tlf: +47 977 75 701

Skåle'n MC Follebu

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C. NORWAY

- FROM SOUTH (LILLEHAMMER), FOLLOW E6 NORTH APPROXIMATELY 12 KM, TURN RIGHT TO FV.312 AND FOLLOW SIGNPOSTS.
- FROM NORTH TOWARD LILLEHAMMER, FOLLOW E6, TURN RIGHT TO FV.312 AND FOLLOW SIGNPOSTS

Es fing damit an, dass ich im Facebook Stephans Eintrag zur TOMCC West Wales Triumph Rally vom 18. bis 20. Mai entdeckt habe – das wäre doch genau die richtige Tour, meinen neuen Tiger 800 in seinem Heimatland mal richtig auszutesten! Außer Stephan hatten auch Peter und Frank konkrete Reisepläne, die sich aber leider nicht mit meinen vereinbaren ließen, weil ich kurz vor Abfahrt noch einen Vorstellungstermin hatte, der letztendlich auch von Erfolg gekrönt wurde. So beschlossen wir, getrennt zu fahren und uns dann in Pembrokeshire/Wales bei der Rally zu treffen.

Ich machte mich also am Mittwochnachmittag vor Himmelfahrt bei wechselhaftem Wetter auf die Strecke und kam noch bis kurz hinter Gent/Belgien, wo ich in einem Truckerhotel übernachtete. Am nächsten Morgen startete ich sehr früh – es war noch mal arschkalt geworden und mein Packsack mit Raureif überzogen. Die Überfahrt per Bahnverladung durch den Eurotunnel war zwar schnell aber zu teuer und stinklangweilig. Peter, Frank und Stephan waren noch am Abend zuvor mit der Fähre übergesetzt und wollten auf dem Weg nach Wales beim Ace Cafe London vorbei schauen, ich hatte mir vorgenommen, die südliche Route zu nehmen und einen Abstecher zum Sammy Miller Motorcycle-Museum in New Milton bei Bornemouth zu machen.

Der Umweg zur englischen Südküste war nicht nur landschaftlich schön sondern auch der Besuch bei Sammy Miller lohnte den Umweg allemal. Bis dahin hatte ich mir immer eingebildet, mich einigermaßen in der britischen Motorradwelt auszukennen, wurde aber sehr schnell eines besseren belehrt, so viele Prototypen, Versuchsmodelle und Specials habe ich noch nie versammelt gesehen! Nicht nur die verschiedenen Norton „Low-Boy“ Werksrennmaschinen waren vertreten sondern auch andere seltene Versuchsmaschinen, geniale Eigenbauten von privaten Bastlern, Sammy Millers Trial-Maschinen und die unzähligen Trophäen, die er damit gewonnen hat.

Zudem war das Museum liebevoll mit Bildern, Dekorationen und Gebrauchsgegenständen aus den 40er bis 60er Jahren dekoriert und strahlte damit eine tolle Atmosphäre aus. Fotos von ein paar interessanten Exponaten findet ihr am Ende des Berichts.

In einem Nebengebäude konnte man einen Blick in den Restaurationsbetrieb werfen und alle Museumsangestellten waren überaus fachkundig und auskunftsfreudig. Auf dem Außengelände unterhält Mrs. Miller zudem einen Streichelzoo mit Lamas, Eseln

und anderen Vierbeinern und komplettiert das Museum damit zu einem echten Familien-Ausflugsziel. Zum gelungenen Abschluss stärkte ich mich im Museumscafe mit Scones and Tea und setzte meine Reise Richtung Wales fort.

Nachdem ich spätnachmittags über die imposante Severn Bridge die Grenze nach Wales überschritten hatte, übernachtete ich noch mal und traf dann am Freitagmittag auf dem Treffenplatz beim **Snooty Fox Inn** in Martletwy ein. Es war sonst noch niemand da und der Pub war auch noch zu, kurz darauf kamen aber mit Pinsel und Malerkittel die Wirtsleute raus, die im Saal noch letzte Verschönerungsarbeiten unternommen hatten. Die Wirtin spendierte mir zur Begrüßung den üblichen British Tea und später bei einem frisch gezapften Lager fühlte mich umso wohler in dem urgemütlichen, typisch englischem Pub.

Nachdem ich mein Zelt auf der angrenzenden Wiese aufgestellt hatte, trafen kurz darauf zuerst meine TMOC-Freunde und dann auch die anderen „üblichen Verdächtigen“ aus England und Holland ein, die man als Stammbesuchern von anderen WATOC-Rallys kennt und man versammelte sich gern im Pub an der langen Theke oder vor dem Kamin.

Das Treffen war insgesamt nicht sehr groß, eher familiär, aber als erstes internationales Treffen des TOMCC West Wales haben die Veranstalter ein tolles Programm geboten. Bereits am Freitagabend rockte die Amateurband eines TOMCC-Mitglieds ab und machte ihre kleinen Mängel an Perfektion mit ungebrochener Spielfreude mehr als wett – die Stimmung war jedenfalls großartig!

Die Nacht war kalt und es regnete durchgängig, glücklicherweise hielt mein altes Zelt dicht. Aus Mangel an Duschen fiel die Morgentoilette sehr sparsam aus und man konzentrierte sich eher auf das kräftige English Breakfast.

Für Samstagvormittag hatte der TOMCC West Wales zwei Rundfahrten zur Auswahl angeboten, auch das Wetter zeigte sich wieder von einer freundlicheren Seite. Die Tour an der Peter, Stephan, Frank und ich teilnahmen, führte über enge, kurvige Nebenstraßen zu alten Schlössern und Burgen und entlang der südwalisischen Küste, teils schroff abfallend aber auch mit ausgedehnten Sandstränden und wild-romantischen Felsenbuchten.

An den schönsten Stellen wurden ausreichend Stopps eingelegt zum erklären, fotografieren oder in einem gemütlichen Cafe oder Pub was zu trinken.

Nach Rückkehr wurde der Tag nach bereits bekanntem Muster an Theke und Kamin des Snooty Fox Inn fortgesetzt. Abends folgte dann die Verleihung der üblichen Preise, bei denen Frank den für die beste Hinckley und ich den für die längste Anfahrt absahnte. Der Rest des Abends verlief stimmungsvoll an der Theke, beim Billard oder im Saal bei Lifemusic von der zweiten aufgebotenen

Band. Nach einer etwas trockeneren Nacht als der vorherigen konnten wir am nächsten Morgen sogar auf der Terrasse frühstücken und unsere Pläne für die Weiterreise besprechen.

Während Frank, Peter und Stephan zurück nach Deutschland mussten, wollte ich noch ein paar Tage dranhängen und unsere Tochter Katrin in Liverpool besuchen, wo sie mit ihrem Freund Matt seit Abschluss ihres Meeresbiologiestudiums in England ansässig ist.

Die Fortsetzung meiner Wales-Rundreise führte mich von Martletwy zunächst an die walisische Westküste nach Fishguard und dann immer entlang an der sehr schönen Steilküste der irischen See, von wo man Abstecher zu malerischen Fischerdörfern in engen Buchten machen kann - allerdings werden dort jetzt anstelle der Fische nur noch Touristen ausgenommen.

Eine Rast legte ich in New Quay ein, wo Katrin im Sommer 2010 an der Identifizierung der in der irischen See ansässigen Delphinpopulation teilnahm und das ich von daher noch in guter Erinnerung hatte.

Nach Aberaeron und Aberystwith folgte ein Abstecher durch den südlichen Teil des Snowdonia Parks, der etwas mehr Zeit verdient hätte. Über Chester kam ich dann abends in Birkenhead an, wo ich mich nach dem körperhygienischen Engpass der TOMCC-Rally mal wieder gründlich kultivieren konnte. Den nächsten Tag ließen wir ganz entspannt angehen und haben abends in einem Restaurant in New Brighton die besten Spare Ribs aller Zeiten gegessen, mit direktem Blick auf den Fähranleger zur Isle of Man – das wär doch doch mal eine tolle Tour fürs nächste Jahr!

Als ich dann von Liverpool mal wieder die beste aller Ehefrauen anrief und voller Begeisterung äußerte: „Die Tiger läuft so super, damit könnte ich weiter bis nach Schottland fahren..“, antwortete sie „..dann mach’s doch!“ Gesagt – getan, auf Empfehlung meiner englischen Verwandtschaft plante ich die weitere Strecke an Blackpool vorbei über den Lake District nach Norden ein und machte mich am nächsten Morgen über die M6 auf den Weg, bei immer noch sonnigem Wetter. Im Lake District findet man noch ein echtes Postkarten-England vor: sanfte grüne Hügel mit Bruchsteinmauern und weidenden Schafherden, plätschernde Bäche mit steinernen Bogenbrücken, Dörfer mit Fachwerkhäuschen im Tudor-Stil und natürlich weite Wälder und große Seen – einfach nur idyllisch!

Diese Kurbelei über Nebenstraßen forderte natürlich Zeit und Kondition und als ich dann in Carlisle erstmals südschottischen Boden ankratzte, war ich zugegebenermaßen etwas sattelmüde.

Da ich ohne hin nicht mehr genug Zeit für Highlands, Single Malt und Dudelsäcke hatte, beschloss ich kurzerhand, den Rest von Schottland für eine spätere Tour aufzusparen und stattdessen zur Ostküste nach Newcastle-upon-Tyne weiter zu fahren, von wo aus eine Nachtfähre nach Amsterdam abgeht.

So erreichte ich die Fähre rechtzeitig gegen Abend, seilte den Tiger sorgfältig im Laderaum bei den anderen Zweirädern an, bezog meine Minikabine und kam am nächsten Tag ausgeschlafen in Amsterdam an.

Rückblickend kann ich sagen, dass sich die Tiger 800 auf dem Trip durch das Vereinigte Königreich von England, Wales und Schottland mustergültig nicht nur als handliche und sportliche sondern auch bequeme und zuverlässige Reisemaschine gezeigt hat, mit der ich sicher noch viel Spaß auf ausgiebigen Touren haben werde. Eine sehr sinnvolle Investition war auch die Anschaffung des Touratech-Koffersystems, das originale Triumph-Gepäcksystem hatte mich weder technisch noch optisch überzeugen können.

Eine weitere Tiger-Reise nach Schweden im Anschluss an unser TMOC-Sommertreffen zeichnete sich schon ab und so habe ich insgesamt den Tausch gegen die zugegebenermassen klassischere und attraktivere Thruxton nicht bereut, vor allem weil ja in der Richtung „Caferacer“ schon ein anderes Projekt im Werden ist – näheres dazu in einer separaten Story !

Text und Fotos: Ulrich Lohrengel

AMAL GENUINE

AMAL

Hints and Tips for
AMAL Monobloc Carburetter
375, 376 & 389 Series

Contents

1 This Page.
2 Sectional Illustrations.
3 How it Works.
4 Hints and Tips.
5 Re-assembling.
5 How to Trace Faults.
6 Parts to Tune Up with.
7 How to Tune Up.
8 Tuning Twin Carburetters and Service Arrangements.

THE AMAL CARBURETTER COMPANY

Spitfire House, Castle Road, Salisbury, Wiltshire, SP1 3SB, England
Telephone: 00 44 (0) 1722 412500 Fax: 00 44 (0) 1722 334221
Email: info@amalcarb.co.uk Website: www.amalcarb.co.uk
The AMAL Carburetter Company is a division of Burlen Fuel Systems Limited.
www.burlen.co.uk

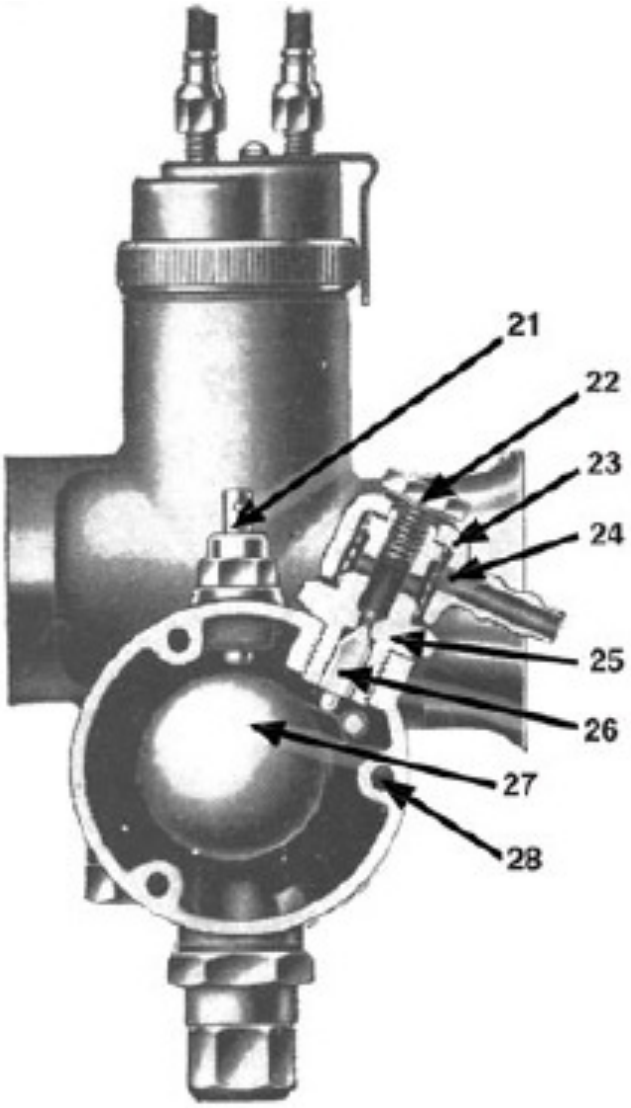
Wie der Vergaser arbeitet

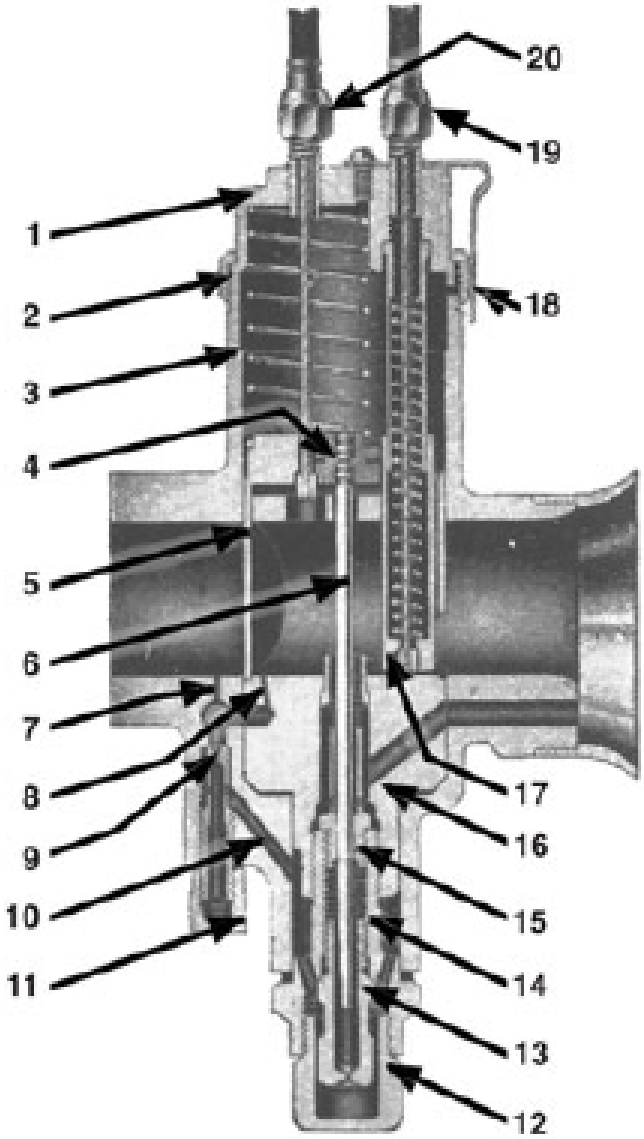
Die Menge an Benzin, die der Motor in allen seinen Betriebszuständen benötigt, bemisst und zerstäubt der Vergaser über seine Größe, die verschiedenen Düsengrößen und eingesetzte Düsennadel. Der Schwimmer gewährleistet einen konstanten Benzinstand im Schwimmergehäuse zur Versorgung der Düsen und verschließt den weiteren Zulauf an Benzin, wenn der Motor ausgemacht wird.

Durch Drehen des Gasgriffs am Lenker wird die Gemischmenge und damit die Leistung des Motors erhöht. Bei allen Stellungen des Gasgriffs wird die Gemischzusammensetzung automatisch geregelt. Beim Drehen des Gasgriffs im Bereich der Leerlaufdrehzahl erfolgt die Gemischzusammensetzung über das Leerlaufsystem. Bei steigender Drehzahl / Leistung erfolgt dies über die Nadel in der Nadeldüse (15, needle jet) und ab ca. ¾ Umdrehung des Gasgriffes rein über die Hauptdüse. Das Leerlaufsystem erhält die benötigte Menge an Benzin über die Leerlaufdüse (9, pilot jet), welche zum Reinigen ausgebaut werden kann und nach dem Wiedereinbau im Gehäuse durch eine Hutmutter abgedichtet wird. Die Hauptdüse sprüht nicht direkt in die Gemischkammer, sondern in eine Vormischkammer und von dort aus als reichhaltiges Gemisch über die primäre Luftdrossel (34, primary air choke) in die Gemischkammer des Vergasers. Die Luftdrossel hat einen ausgleichenden Einfluss in Verbindung mit den Nebenluftlöchern der Nadeldüse. Dies dient dazu, dass die Nebenluft das Gemisch aus der Nadeldüse ausgleicht und das Benzingemisch oberhalb der Nadeldüse beschleunigt, welches für eine knackige Gasannahme erforderlich ist.

Gewöhnlich gibt es auch einen Luftschieber, mit dem die Luftmenge durch den Ausschnitt mit Gasschieber beim Kaltstart bis zum Rundlauf des warmen Motors reduziert werden kann.

Die Konstruktion des Vergasers erlaubt es einfach und effektiv den Vergaser einzustellen und zu tunen.





Hinweise und Tips

Kaltstart: Öffne den Benzinhahn, stelle die Frühzündung ein, wenn dies erforderlich ist, drücke den Tupfer, um den Stand in der Schwimmerkammer zu erhöhen, schließe (*den nicht erforderlichen*) Luftschieber, gebe leicht Gas am Gasgriff und starte den Motor. Wenn der Motor startet, schließe den Luftschieber wieder. Sollte der Motor danach unrund laufen, so schließe diesen wieder bis der Motor warm ist und öffne danach den Luftschieber ganz.

Warmstart: Für den Start eines betriebswarmen Motors reicht es beim Starten etwas Gas zu geben. Das Fluten der Schwimmerkammer und das Schließen des Luftschiebers ist normalerweise nicht erforderlich.

Anlassen, allgemeines: Mit der Zeit merkt man, wann es erforderlich ist, den Vergaser zu fluten und/oder den Luftschieber zu betätigen. Sollte der Vergaser „abgesoffen" sein und der Motor nicht starten, sollte man den Motor mit geöffnetem Gas- und Luftschieber ein paar Mal durchtreten und danach erneut mit leicht geschlossenem Luftschieber versuchen zu starten.

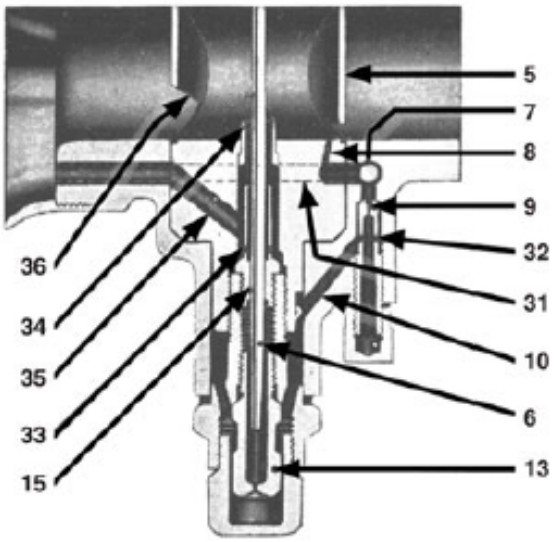
Zum Starten den Schieber leicht öffnen und den Vergaser mehr oder weniger abhängig von der Betriebstemperatur des Motors fluten.

Kontrolle der Züge: Achte darauf, dass nur wenig Spiel im Zug des Vergasers ist und dass Bewegungen am Lenker nicht den Schieber im Vergaser öffnen. Die Einstellung erfolgt an der Einstellschraube oben auf dem Vergaser, nachdem die Kontermutter geöffnet wurde. Der Schieber sollte leicht in die Endstellung gleiten, danach kontere wieder die Schraube.

Benzinzufluss: Spätere Modell sind mit einem Filtereinsatz im Zulauf zur Schwimmerkammer ausgeführt. Um diesen zu säubern, öffne und entferne die Hohlschraube (banjo bolt, 22) und entnehme den Filtereinsatz von dem Schwimmernadelsitz (25, needle seating). Vor dem Wiedereinsetzen prüfe, dass der Filtereinsatz sauber und unbeschädigt ist. Durch kurzes Öffnen des Benzinhahns kann man den freien Durchfluss prüfen. Vertikale Schleifen in der Benzinleitung sind zu vermeiden, Luftblasen könnten den Zufluss an Benzin behindern. Eine überlaufende Schwimmerkammer hängt oft an einer verschlissenen Schwimmernadel, aber meistens ist dies – und ein verstopfter Filter – bei einer neuen Maschine auf Verunreinigungen aus dem Tank zurückzuführen. Der Filter und die Schwimmerkammer sind regelmäßig zu reinigen bis das Problem verschwindet. Alternativ kann auch der Tank entleert und gereinigt werden.

Befestigung des Vergasers und Luftleckagen: Schwankende Drehzahlen bei langsam laufendem Motor basieren auf einem Leck am Vergaserstutzen. Prüfe daher, ob dort ein Leck vorhanden ist. In dem Vergaserflansch ist normalerweise ein O-Ring eingesetzt. Bei älteren Maschinen können auch der Gasschieber oder dessen Führung verschlissen sein.

1 Mixing Chamber Top
2 Mixing Chamber Cap
3 Carburetter Body
4 Jet Needle Clip
5 Throttle Valve
6 Jet Needle
7 Pilot Outlet
8 Pilot By-pass
9 Pilot Jet
10 Petrol feed to Pilot Jet
11 Pilot Jet Cover Nut
12 Main Jet Cover Nut
13 Main Jet
14 Jet Holder
15 Needle Jet
16 Jet Block
17 Air Valve
18 Mixing Chamber Cap Spring
19 Cable Adjuster (Air)
20 Cable Adjuster (Throttle)
21 Tickler
22 Banjo Bolt
23 Banjo
24 Filter Gauze
25 Needle Seating
26 Needle
27 Float
28 Side Cover Screws
29 Pilot Air Adjusting Screw
30 Throttle Adjusting Screw
31 Air to Pilot Jet
32 Feed holes in Pilot Jet
33 Feed holes in Needle Jet
34 Primary Air Choke
35 Primary Air Passage
36 Throttle Valve Cutaway



Schematische Darstellung, welche nur die untere Hälfte des Vergasers mit leicht geöffnetem Gasschieber und den internen Primärluftkanälen zu der Hauptdüse und dem Leerlaufsystem.

Fehlzündungen im Auspuff liegen an einem zu mageren Leerlaufgemisch bei geschlossenem oder nahezu geschlossenem Schieber oder auch an einem zu fetten Leerlaufgemisch in Verbindung mit einem Loch im Auspuff. In beiden Fällen liegt die Ursache in der Verbrennung des unverbrannten Gemisches im heißen Auspuff. Wenn dies bei weit geöffnetem Gasschieber passiert liegt die Ursache an der Zündung und nicht an einem defekten Vergaser.

Eine schlechte Benzinversorgung einer neuen Maschine, eventuell mit überlaufendem Vergaser, kann an Verschmutzungen aus dem Tank hängen, welche den Sitz des Schwimmerventils verschließen oder das Ventil am Verschließen hindern. Das Überlaufen des Vergasers kann ebenfalls durch ein verschlissenes Schwimmerventil verursacht werden. Eine verschlissene Nadeldüse (needle jet, 15) kann ähnliche Symptome zeigen. Abhilfe kann über das Herabhängen der Nadel geschafft werden. Sollte dies nicht mehr gehen, ist eine neue Düse fällig.

Luftfilter: Ein nachträglich angebauter Luftfilter kann die Größe der Düsen beeinflussen, üblicherweise muss dann eine kleinere Düse eingebaut werden. Im umgekehrten Fall, d.h. wenn ein ursprünglich montierter Luftfilter demontiert wird, sollte man aufpassen, dass der Motor auf Grund der Gemischabmagerung nicht überhitzt. Das Überprüfen des Luftschiebers (s. folgende Abschnitte) wird zeigen, ob eine größere Hauptdüse und eine höhere Nadelstellung erforderlich sind.

Einfluss der Höhe über N.N: Bei Einsatz eines Vergasers in größerer Höhe erhält man ein fetteres Gemisch, es muss also die Hauptdüse verkleinert werden. Die Vergaser sind ab Werk auf einen Betrieb bis in 1000m Höhe abgestimmt. Bei dauerhaftem Betrieb zwischen 1000 und 2000 m sollte die Hauptdüse um 5% verkleinert werden, darüber hinaus pro1000m um weitere 4%.

Zusammenbau des Vergasers

Beim Wiederzusammenbau sollte man darauf achten, dass die Dichtung an der Unterseite des Düsenblocks in Ordnung ist. Sollte dies nicht der Fall sein, kann Benzin über die Dichtfläche lecken und zu einem zu fetten und unrundem Motorlauf führen. Defekte Dichtungen sind zu ersetzen.

Beim Einführen des Gasschiebers ist darauf zu achten, dass die Nadel sauber in das zentrale Loch des Düsenblocks gleitet und der Schieber frei geht, wenn der Deckel (2) darauf geschraubt ist und der Schieber durch die Feder nieder gedrückt wird. Beim Einbau des Schwimmers muss der schmale Teil des Gelenkes oben montiert werden, da dieser die Schwimmernadel betätigt. Die Dichtflächen der Schwimmerkammer und des Deckels sollten nicht beschädigt sein und die Dichtung in gutem Zustand, da sonst der Vergaser nur schwer dicht zu bekommen ist. Bei Vergasern, deren Luftschieber über eine Stange/Hebel bedient werden, sind Schieber und die Stange miteinander verschraubt, um an verschiedene Vergaserdurchmesser angepasst werden können. Es ist wichtig sicherzustellen, dass der Schieber beim Einbau in den Vergaser voll geschlossen ist, wenn die Feder beim Herabdrücken in die Nut der Stange durch Drehen einrastet.

Das Aufspüren von Fehlern

Im Zusammenhang mit Vergasern gibt es eigentlich nur 2 mögliche Fehler: Ein zu fettes oder ein zu mageres Gemisch.

Indikation eines zu fetten Gemisches:
- Schwarzer Rauch im Auspuff
- Herausspritzen von Benzin aus dem Vergaser
- Zündaussetzer (eight-stroking)
- schwerfälliges Hochdrehen
- verrußte Zündkerzen

Indikation eines zu mageren Gemisches:
- Rückschlagen des Vergasers
- unrundes Laufen des Motors
- Überhitzen des Motors
- schlechtes Beschleunigen
- der Motor geht besser wenn das Gas nicht voll aufgezogen wird oder wenn der Luftschieber teilweise geschlossen wird.

Wenn eines der beiden Symptome vorliegt, ist folgendes zu prüfen:

(1) Benzinzufuhr: Prüfe, dass die Düsen und Durchgänge frei sind, dass der Filtereinsatz im Zulauf zur Schwimmerkammer nicht mit fremdem Material verstopft ist und dass das Benzin gut nachfliest. Der Vergaser sollte nicht überlaufen.

(2) Luftleckage: Stelle sicher, dass die Verbindung Motor-Vergaser dicht ist und dass die Einlaßventilschäfte nicht verschlissen sind. *(Anmerkung des Übersetzers: Ersteres prüft man am besten mit einem benzingetränkten Lappen, den man auf den Vergaserstutzen legt. Erhöht sich dabei die Drehzahl, liegt ein Leck vor. Dass letzteres zu einer Gemischabmagerung führt, war mir bislang nicht bekannt.)*

(3) Defekte oder verschlissene Teile wie zum Beispiel ein verschlissener Gasschieber, eine verschlissene Nadel bzw. Nadeldüse und lose Düsen.

(4) Ein Luftfilter, der nicht mehr fest sitzt oder entfernt wurde.

Das Entfernen des Schalldämpfers oder der Betrieb ohne diesen erfordert eine fettere Vergasereinstellung.

Wenn die Benzinzufuhr überprüft wurde und auch keine Luftleckagen vorliegen, ist als nächstes die Zündung, die Ventileinstellung und die Zündzeitpunkte zu prüfen. Prüfe als nächstes gemäß Fig. 5, ob die Gemische zu fett oder zu mager sind. Wenn sich in einer der gezeigten Stellungen die Drehzahl bei Schließen des Luftschiebers (*wenn er denn montiert ist*) erhöht bzw. der Motor besser läuft, dann ist das Gemisch zu mager. Läuft der Motor in diesem Moment schlechter, ist die Abstimmung zu fett.

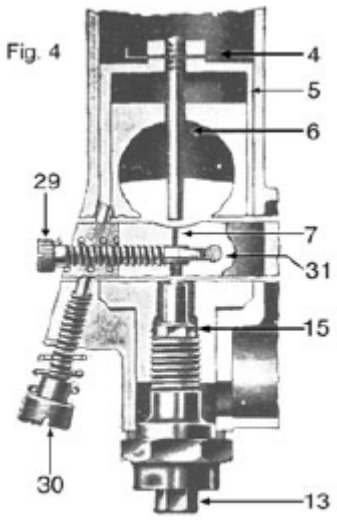
Die Korrektur erfolgt folgendermaßen in den verschiedenen Positionen (s. Bilder unter Kap. Einstellung des Vergasers):

Position 1 (ganz rechts, Vollgas): Verändern der Hauptdüse (main jet, 29).
Position 2 (ganz links): Schraube die Leerlauf-Luftschraube (34) heraus, wenn das Gemisch zu fett ist.
Position 3: Baue einen Gasschieber mit größerem Ausschnitt ein, wenn das Gemisch zu fett ist.
Position 4: Hänge die Nadel ein bis zwei Ringe tiefer, wenn das Gemisch zu fett ist.

Beachte: Sollte das Gemisch bei Halbgas zu fett sein, ist es falsch die Hauptdüse zu wechseln, da diese für Vollgas korrekt sein könnte. Es ist besser, die Nadel etwas tiefer zu hängen.

Die Teile zum Einstellen des Vergasers

Leerlaufeinstellschraube (30): Die Schraube dient zum Einstellen der Leerlaufdrehzahl, wenn der Gaszug völlig entspannt ist (*Anmerkung des Übersetzers: Spiel prüfen! Durch das Hineindrehen der Schraube in das Gehäuse wird der Gasschieber angehoben und die Drehzahl erhöht sich.)*



FOR KEY TO DIAGRAM NUMBERS SEE PAGE 3.

Leerlaufgemischschraube (29): An der Schraube wird die Gemischzusammensetzung beim Standgas bzw. beim Öffnen des Gasschiebers eingestellt. Durch Verengung des Querschnittes wird die Menge an Luft zur Leerlaufdüse verkleinert.

Hauptdüse (13): Die Hauptdüse gibt die Menge an Benzin vor, die bei ¾ Gas der Mischkammer zugeführt wird. Aber auch bei niedrigeren Stellungen des Gasgriffs geht das Benzin ebenfalls durch die Hauptdüse. Allerdings wird dann die Durchflussmenge auch durch die Stellung und die Form der Nadeldüse beeinflusst. Jede Düse ist entsprechend ihrer Größe nummeriert, Düsen mit gleichen Nummern sind somit auch identisch. **Achtung: Niemals eine Düse aufreiben, besorge lieber eine neu mit der korrekten Größe**. Je größer die Nummer ist, desto Größer ist auch die Düse.

Zum Ausbau der Düse muss man die Schwimmerkammer entfernen und dann die Düse nach unten aus dem Düsenhalter (14) herausschrauben.

Nadel (6) und Nadeldüse (15): Die Form der Nadel reguliert die Benzinmenge durch die Nadeldüse, je nachdem ob mehr oder weniger Gas gegeben wird. Bei Standgas oder Vollgas ist sie allerdings außer Funktion. Die Position der Nadel in Relation zur Stellung des Gasschiebers und damit zur Luftmenge durch den Vergaser bzw. die Gemischzusammensetzung kann je nach Bedarf durch Versetzen der Nadel nach oben oder unten verändert werden. Zwischen den Gasschieberstellungen ¼ bis ¾ kann so das Gemisch durch Höherhängen der Nadel fetter eingestellt werden (s. Fig. 5 Pos. 4). Die Nadeln sind mit B, C und D gekennzeichnet. Typ B werden in 375er Vergasern, C in 376er Vergasern und D in 389er Vergasern eingebaut. Manchmal sind den Buchstaben noch Zahlen anhängend.

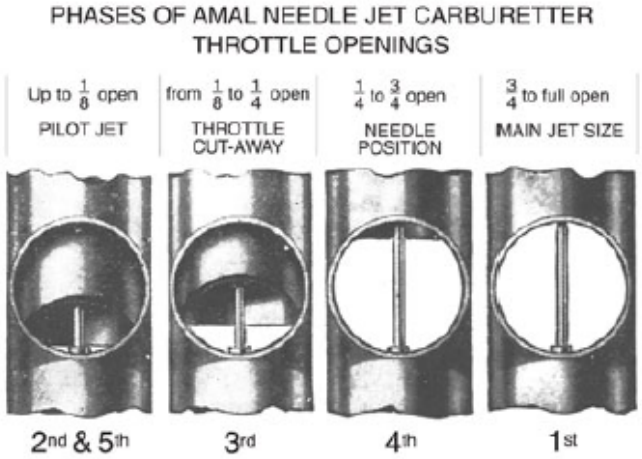
Ausschnitt des Gasschiebers (36): Die eintrittsseitige Wandung des Gasschiebers ist ausgeschnitten, um die Hauptmenge an Benzin gerade im Bereich zw. Pos. 2 und 4 zu beeinflussen. Die Größe des Ausschnittes ist auf dem Gasschieber eingeschlagen. Zum Beispiel bedeutet 376/3 ein Ausschnitt der Größe Nr. 3 bei dem Vergaser-Model 376. Größere Ausschnitte (4 und 5) ergeben ein magereres Gemisch, die Größe Nr. 2 ein fetteres Gemisch.

Luftschieber (17): Der Luftschieber wird nur zum Starten und Fahren benutzt, wenn die Maschine kalt ist, oder wenn der Vergaser auf seine korrekte Einstellung hin überprüft werden soll.

Tupfer (21): Dies ist ein kleiner federbelasteter Bolzen im Gehäuse oberhalb des Schwimmers. Durch drücken des Tupfers nach unten, wird die Schwimmernadel aus ihrem Sitz angehoben und der Vergaser geflutet bis er Überläuft. Das Fluten des Vergasers reichert kurzzeitig das Gemisch an, bis der Stand im Schwimmergehäuse wieder den Normalstand erreicht hat.

Betrieb mit Alkohol: Wenn Alkohol gefahren werden soll, sind die folgenden Komponenten zu erneuern: Nadeldüse 376/117, Düsennadel 376/116 oder 389/088 je nach typ von Vergaser, Nadelsitz 376/118, Schwimmerventil 376/161, Filter 376/093B, Hohlschraubendichtung 14/175 und ein metallischer Ringstutzen (banjo) mit 2 Einlässen, wenn nicht bereits sollte eingebaut. Die Hauptdüse ist bei Betrieb mit reinem Alkohol um 150% zu vergrößern. Die endgültige Abstimmung erfolgt durch „trial and error“ (*das steht da wirklich so*) entsprechend des benutzten Gemisches bzw. Alkoholtyps. Beim Versuch die korrekte Düse herauszufinden, sollte man sich immer von der fetten Seite her der Düse nähern, da man sonst Gefahr läuft, den Motor zu überhitzen.

Einstellung des Vergasers



Bevor man mit dem Einstellen des Vergasers beginnt, sollten die vorhergehenden Absätze sorgfältig gelesen worden sein. Für die Einstellfahrt sucht man sich eine ruhig gelegene, leicht ansteigende Strasse, damit der Motor unter Last arbeiten kann.

1. Hauptdüse mit Gasschieber in Position 1 (Fig 5): Sollte der Motor bei Vollgas „schwer“ laufen (*Anmerkung des Übersetzers: Ich würde das mit „nicht sauber hochdrehen“ erklären*), so ist die Hauptdüse zu groß. Wenn der Motor unter Vollgas beim Schließen des Luft- oder des Gasschiebers anscheinend mehr Leistung entwickelt, dann ist die Hauptdüse zu klein (*Anmerkung des Übersetzers: Das Schließen des Luftschiebers engt den freien Querschnitt des Vergasers ein, reduziert somit die Luftmenge und wirkt somit quasi anfettend*). Mit der richtigen Hauptdüse läuft der Motor immer gleichmäßig mit der maximalen Leistung. Wenn es darum geht, die Endgeschwindigkeit zu erhöhen, dann ist darauf zu achten, dass der Motor genug Benzin bekommt, um darüber gekühlt zu werden. Um dies zu überprüfen, muss nach dem ersten Lauf der Motor sofort nach Betrieb unter Vollgas ausgekuppelt und sofort gestoppt werden, um den Einfluss der anderen Betriebszustände bis zum Stillstand des Motorrades so gering wie möglich zu halten. Wenn die Zündkerze rehbraun ist, dann ist die Einstellung in Ordnung, bei einer rußigen Kerze ist das Gemisch zu fett. Sollte die Kerze weiße picklige Belege aufweisen, deutet dies auf einen zu heißen Betrieb hin und darauf, dass das Gemisch zu mager ist.

2. Leerlaufdüse: Wenn der Motor bei geschlossenem Gasgriff und geschlossenem Gasschieber zu schnell dreht

(Position 2 und 5), dann drehe die Leerlaufregulierschraube (26) so weit raus, bis der Motor langsamer dreht und anfängt zu stottern. Als nächstes so lange die Luftregulierschraube rein oder raus schrauben, bis der Motor wieder gleichmäßig und schneller läuft. Danach, wenn der Motor wieder zu hoch dreht, Schritt 1 wiederholen und, falls dies immer noch nicht zum gewünschten Ergebnis führt, ein drittes Mal beide Schrauben wie beschrieben einstellen.

3. Ausschnitt des Gasschiebers (s. Pos. 3): Sollte der Vergaser beim Gasgeben aus Leerlaufdrehzahl heraus spucken, dann sollte das Gemisch durch vorsichtiges Hineindrehen der Luftregulierschraube (34) angereichert werden. Sollte dies nichts bewirken, dann die Einstellung rückgängig machen und einen Gasschieber mit einem kleineren Ausschnitt (z. Bsp. 2 an stelle von 3) einbauen. Sollte der Motor bei dieser Stellung des Gasschiebers unter Last ruckeln und kein Spucken vorliegen, dann ist das Gemisch zu fett. Ursache kann eine viel zu hoch hängende Nadel sein. Wenn das nicht der Fall ist, dann einen anderen Schieber mit größerem Ausschnitt montiert.

4. Vergasernadel (s. Pos. 4): Die Nadel ist für einen weiten Arbeitsbereich des Vergasers (1/4 bis ¾ Gas) zuständig. Probiere die tiefste (*magerste*) Nadelstellung aus, d.h. dem Haltering an der Nadel in der obersten Nut. Wenn hierbei die Beschleunigung schlecht und beim teilweisen Schließen des Luftschiebers (3) sich die Situation verbessert, dann sollte die Nadel um 2 Positionen angehoben werden. Sollte das Ergebnis sehr viel besser ausfallen als erwartet, ist die Nadel um eine Nut wieder abzusenken und so zu lassen (*Anmerkung: Lieber ein bisschen zu fett*). Sollte aber das Gemisch mit der Nadel in der obersten Position immer noch zu fett sein, dann sollte die Nadeldüse ausgetauscht werden. Ist die Nadel auch schon einige Jahre alt, diese am besten auch gleich mittauschen.

5. Am Schluss noch einmal die Leerlaufeinstellung überprüfen.

Einstellen von Motoren mit 2 Vergasern

Zu aller erst sollten die Züge gelockert werden und der Drehgriff geschlossen werden. Die Züge sollten ein leichtes Spiel haben, dieses kann durch Einstellung einer Einstellschraube am Zug oder am Vergaseroberteil erfolgen. Der Lenker muss gerade stehen. Die Gasschieber sollten so eingestellt werden, dass Sie sich beim geringsten Drehen des Gasgriffs gleichzeitig nach oben bewegen. (*Anmerkung des Übersetzers: Dies geht vernünftig eigentlich nur mit Hilfe einer 2ten Person, die auf Kommando langsam den Gasgriff dreht, während man selbst mit jeweils einem Finger von hinten in den Vergaser geht und das gleichzeitige Abheben der Schieber unten am Fuß ertastet*). Danach die Sicherungsmuttern wieder kontern.

Für die Festlegung der Hauptdüse ist gemäß Absatz 1 dieser Seite vorzugehen. Prinzipiell wird genauso vorgegangen wie bei Einvergasermodellen: Vollgasbetrieb über eine längere Strecke und dann dem sofortigen Ausschalten des Motors. Normalerweise sind die kleinsten Düsen, die die maximale Geschwindigkeit ergeben, genau die richtigen, vorausgesetzt dass die Zündkerzen keine Zeichnen von Überhitzung zeigen. Bei wirklich kritischem Einstellen der Vergaser kann es vorkommen, dass unterschiedliche Düsen eingesetzt werden müssen.

Für das Einstellen des Vergasers bei erhöhter Leerlaufdrehzahl werden die Gasschieber mittels des Drehgriffes leicht angehoben und dann die Leerlaufschrauben (26) von unten an den Gasschieber angelegt, so dass der Motor bei dieser Drehzahl und bei geschlossenem Gasgriff von alleine läuft. Als nächstes werden an jedem Vergaser nacheinander die optimale Leerlaufdrehzahl wie unter Abs. 2 beschrieben eingestellt. Alternativ kann ein Zündkerzenstecker von einem Zylinder abgezogen werden, während der Motor weiter läuft. Der verbleibende laufende Zylinder kann dann alleine eingestellt werden und danach der andere auf die gleiche Weise. Manchmal kommt es vor, dass danach, wenn beide Zylinder wieder gemeinsam in Betrieb sind, der Motor höher dreht als gewünscht. Das gleichmäßige Herausdrehen der beiden Leerlaufschrauben korrigiert dies aber wieder. Es ist wichtig, dass die beiden Zylinder nach der Einstellung etwa die gleiche Drehzahl haben, da dies für einen gleichmäßigen Motorlauf und gutes Ansprechen des Motors beim Gasgeben sorgt.

Das folgende ist bei 2 Vergasern besonders wichtig:
1) Die Gasschieber sollten satt in den Gehäusen sitzen und kein Spiel haben. Die Vergaserflansche sollten ebenfalls dicht sein.
2) Es ist darauf zu achten, dass die Vergaser gleichzeitig beim Drehen des Gasgriffes ansprechen, nicht zu viel Spiel im Zug vorhanden ist und dieses Spiel bei beiden Vergasern auch gleich ist. Anderenfalls läuft der Motor schlecht und hängt nicht richtig am Gas. Für das Überprüfen des gleichmäßigen Anhebens der Gasschieber sollten beide auf den Leerlaufeinstellschrauben aufliegen. Danach kann man die Finger in die Vergaser stecken und gegen die Schieber drücken, während man mit der anderen Hand den Gasgriff dreht und dann das gleichmäßige Abheben der Schieber erfühlt (*Anmerkung des Übersetzers: Das muss mir mal einer bei einem Delta-Kopf vormachen, bei einem später Kopf mit parallelen Einlässen mag das vielleicht gehen, da gab´s m.E. nach aber den MK1 und MK1 ½ schon nicht mehr. Mit der hilfreichen Hand der leidgeprüften Ehefrau geht es auf jeden Fall besser).*

Einstellen bei separater Schwimmerkammer

Das Benzinniveau sollte auf Höhe des Punktes unterhalb der Aufschrift des Seitendeckels eingestellt werden. Dieses Niveau ist an Schwimmerkammern des Typs 510 und 504 durch eine externe Linie markiert. Beim Typ 302 ist das Niveau 1 5/16“unterhalb der Deckeldichtfläche. Die Einstellung (*mittels der Aufhängungsschraube*) erfolgt mit dem Motorrad auf ebenem Grund und auf den Reifen, nicht dem Hauptständer stehend.

Typ 302

Typ510 (Matchbox float chamber)

Typ 504

***Anmerkung des Übersetzers**: Der vorliegende Artikel ist eine Übersetzung eines Downloads von der Internetseite der Fa. Amal. Für die Richtigkeit der Übersetzung, obwohl sorgfältig durchgeführt, übernehme ich keine Verantwortung und auch nicht für etwaige Schäden, die daraus entstehen.*

Der TMOC richtet auf der diesjährigen „Frühjahrsveterama“ einen Stand aus.

Die Veterama ist nach Hockenheim umgezogen.

Wie in Mannheim findet sie auch nur ein Wochenende statt und zwar vom **15.–17.3**.

Natürlich brauchen wir Helfer!

Am Freitag den 15.3. 2013 wird aufgebaut. Der Stand hat eine Größe von 4 x 5 Meter und ist in einer der zwei Hallen.

Wer vieleicht aus der Nähe von Hockenheim kommt und an diesem Wochenende Zeit hat um etwas zu Helfen soll sich entweder bei mir oder bei Michael Ochs melden.

Wenn Ihr zum shoppen zur Veterama fahrt, lasst Euch einfach mal an unserem Stand blicken.
Ich werde eine Kaffemaschine und ein paar Erfrischungen mitnehmen.
Der Stand ist nicht nur zum Werben neuer Mitglieder gedacht sondern auch als Treffpunkt unserer Mitglieder gedacht.

Am 27.4.2013 ist unsere Jahreshauptversammlung. Bettenreservierungen bitte bis 28.2.2013

Gruß Igel

Wie Gott die Dialekte schuf!

... und am 8. Tag erschuf Gott die Dialekte. Und es waren (fast) alle Völkchen glücklich. Aber eben nur fast....

Der Berliner sagte: „Icke hab ‚nen rischtisch jeilen Dialekt, wa?“

Der Hanseate sagte: „Unsern Dialekt is man bangig dufte, Du!“

Der Schwabe sagte: „ Mir könnet elles – nur net Hochdeutsch schwätze“

Der Hesse sagte: „Mir Hesse babbeln des besde Hochdeutsch wo's gebe tut“

Der Bayer: „Mir san mir! Pascht scho!“

Der Sachse sagt: „Ja nü, freilisch is däs Säggsch rischdsch klosse, newwor?!“

Nur für den Kölner war kein Dialekt übrig. Da wurde der Kölner traurig ...

Irgendwann sagte dann Gott: „Wat soll dä Quatsch, dann schwaadste halt esu wie ich, Jung!“

Brough Superior „Old Bill“ mit Rekordpreis

30. 10. 2012, 09:48 Uhr | Ulrich Feld

Brough Superior (Quelle: Mortons Media)

Satte 291.200 britische Pfund oder 362.315 Euro erreichte ein 1922 gefertigtes Exemplar des britischen Motorrads Brough Superior SS 80. Das ist der höchste Preis, der jemals für ein Motorrad auf einer Auktion erzielt wurde. Das Motorrad war die private Rennmaschine des Firmengründers George Brough (1890-1970) und wurde als „Old Bill“ zur Legende. George Brough baute ab 1921 Motorräder, die sich wegen ihrer hohen Leistung schnell einen legendären Ruf erwarben und als die Rolls Royce unter den Motorrädern galten.

Die Zahl „80“ gab dabei die mindestens erreichbare Geschwindigkeit in Meilen pro Stunde an. 80 Meilen (Meile: 1,6 Kilometer) entspricht einer Höchstgeschwindigkeit von 128 km/h, einem Rekordwert für Motorräder in den zwanziger Jahren. Nach Beginn des Zweiten Weltkriegs musste George Brough seinen Betrieb auf Rüstungsgüter umstellen. am 2. Juli 1940 war das letzte von insgesamt 3048 Motorrädern von Brough fertig.

Als George Brough seine eigene Rennmaschine verkaufen musste

Etwa 1000 Brough-Maschinen sollen heute noch existieren. „Old Bill“ hat noch eine ganz besondere Geschichte: Bei einem Rennen verunglückte George Brough mit der Maschine und musste ins Krankenhaus eingeliefert werden. Die Behandlung wurde so teuer, dass Brough seine private Maschine verkaufte, um seine Arbeiter und Angestellten noch bezahlen zu können.

Die private Brough Superior von George Brough entstand 1922, wurde aber immer wieder optimiert.

Sinsheim 2012

Hallo liebe Triumphler,

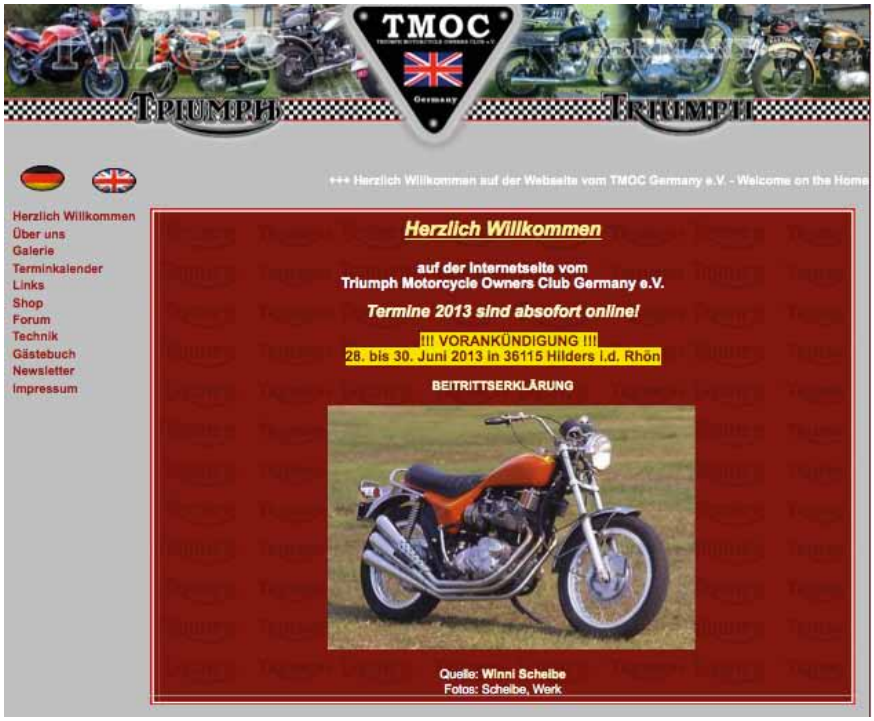
Wie jedes Jahr fand am Museum in Sinsheim das Motorrad Klassikertreffen statt. Der TMOC ist mittlerweile schon seit einigen Jahren dabei.

Dieses Jahr musste eine offizielle Beteiligung leider abgesagt werden, da viele die sonst immer dabei waren an diesem Wochenende leider verhindert waren. Ich bin mir aber sicher, dass wir nächstes Jahr wieder mit einem Clubstand vertreten sein werden, denn einige haben sich fürs nächste Jahr schon fest vorgenommen wieder zu kommen. Ich wollte Euch noch kurz vom diesjährigen Treffen berichten. Kurz gesagt: „Es war wieder Gigantisch“, was da an verschiedenen Motorrädern von der 50er bis zur 1000er, von Baujahr 1905 – 1985 zu sehen und auch zu hören war. Trotz dem Wetterbericht, der eigentlich Regen vorausgesagt hatte, war der Platz des Treffens um 12 Uhr schon so voll, dass viele Ihre Klassiker auf dem Besucherparkplatz abstellen mussten. Wie immer wurde wieder jeder Teilnehmer, der wollte zusammen mit seiner Maschine fotografiert und die Steilwandfahrer gaben auf ihren Indians auch wieder alles um das Publikum zu begeistern.

Ich wünsche Euch allen einen guten Start ins neue Jahr.

Carsten

NEWS von der TMOC-Webseite



Servus TMOCler,

vielleicht habt Ihr es noch nicht so mitbekommen – seid letztem Jahr im Februar hat das Forum vom TMOC ein regen Zuspruch bekommen. Dies liegt vor allem daran, das einige Triumphfahrer aus einem Clubfreien Forum „geflüchtet“ sind.

Nach Rückfrage beim Vorstand vom TMOC und mir, haben wir die Jungs und Mädels aufgenommen.

Wir würden uns freuen, wenn sich natürlich noch ein paar TMOCler aktiver im Forum aufhalten würden und immer wieder mal ein Beitrag schreiben bzw. vielleicht auch ein Thema (z.B. Anfrage für eine gemeinsame Ausfahrt, technische Fragen rund um die Triumph) eröffnen. Im Forum gibt es auch einen speziellen Mitgliederbereich, wo wir eigentlich nur clubinterne Themen besprechen wollen. Vielleicht hat ja der eine oder andere auch Ideen, was und vor allem wie wir was im Club verbessern könnten.

Stöbert doch einfach mal das Forum durch. Hier wird Euch auf jeden Fall geholfen, wenn Ihr ein Problem mit Euren Triumphs habt.

Ich sollte ja eigentlich eine ganze Seite schreiben, aber irgendwie fällt mir dazu nichts besonders ein.

Ins Forum vom TMOC kommt Ihr natürlich über unsere Webseite → http://www.tmoc.de.

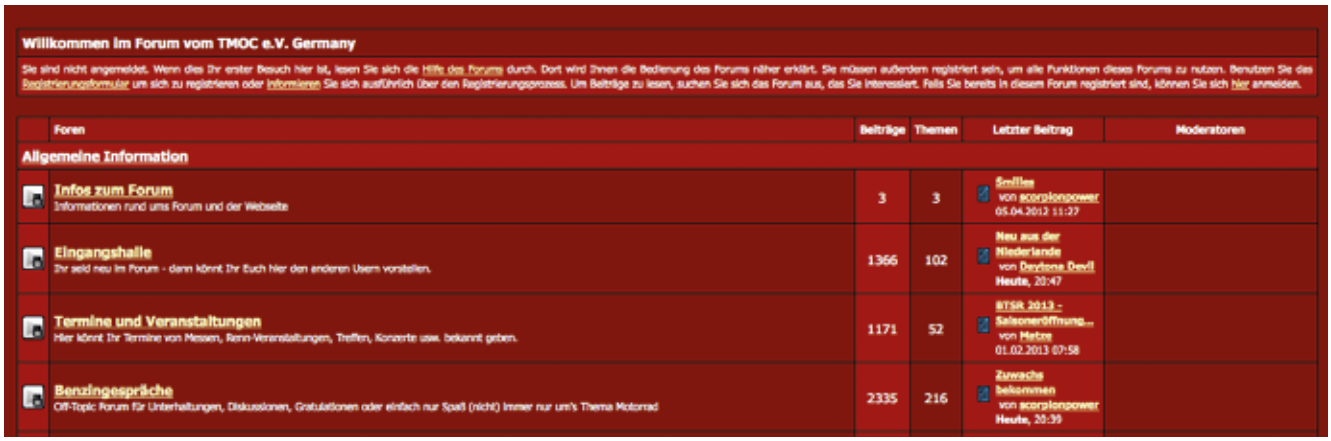
Auf der linken Seite von der Webseite sind ja die Menüpunkte, wo Ihr dann auch den Punkt „FORUM“ findet. Einfach anklicken und schon seid Ihr im Forum. Dann müsst Ihr Euch nur noch registrieren und sich bei mir melden.

Ah ja – ganz wichtig. Um in den Mitgliederbereich zu kommen, müsst Ihr Euch per Email melden bei mir melden und mir Euren „Nicknamen“ und „Email-Adresse“ mitteilen, damit ich Euch für den Mitgliederbereich freischalten kann.

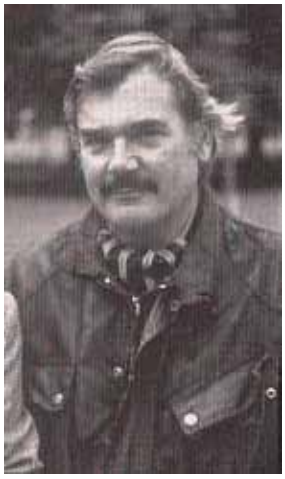
So dat war es erst mal von mir.

Mit triumphalen Grüßen

Roger Jung



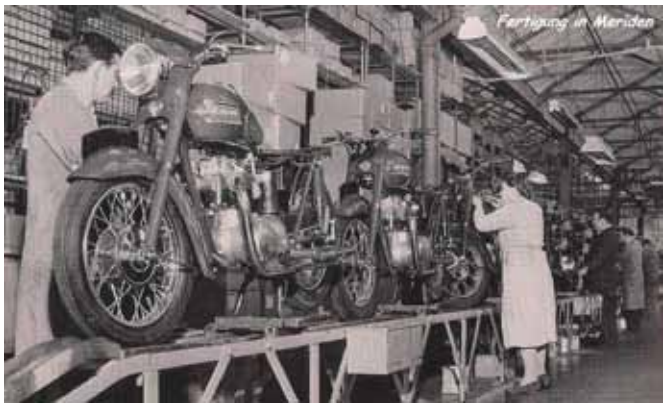
Ein Leben für TRIUMPH



Hughie Hancox ,
1938 – 2011

Am 18. August 2011 ist Hughie Hancox im Alter von 73 Jahren in Bedworth / Warwickshire an einem Krebsleiden gestorben. Es gibt wohl kaum jemanden, der den Ehrentitel ***„Mr. TRIUMPH“*** mehr verdient hätte und dessen Leben so mit Meriden-Triumphs verbunden war wie seines:

Hubert (Hughie) Hancox erblickte 1938 in Coventry nicht nur das Licht der Welt sondern vielleicht auch noch das ursprüngliche Triumph-Werk, bevor es 1941 durch deutsche Bomber zerstört wurde. Nach seiner Schulzeit arbeitete er zunächst als angelernter Mechaniker in einer Motorradwerkstatt in Coventry, bis er dann im Dezember 1953 zu seiner großen Freude als Seven-Year-Trainee im neuen Triumph-Werk in Meriden eingestellt wurde.



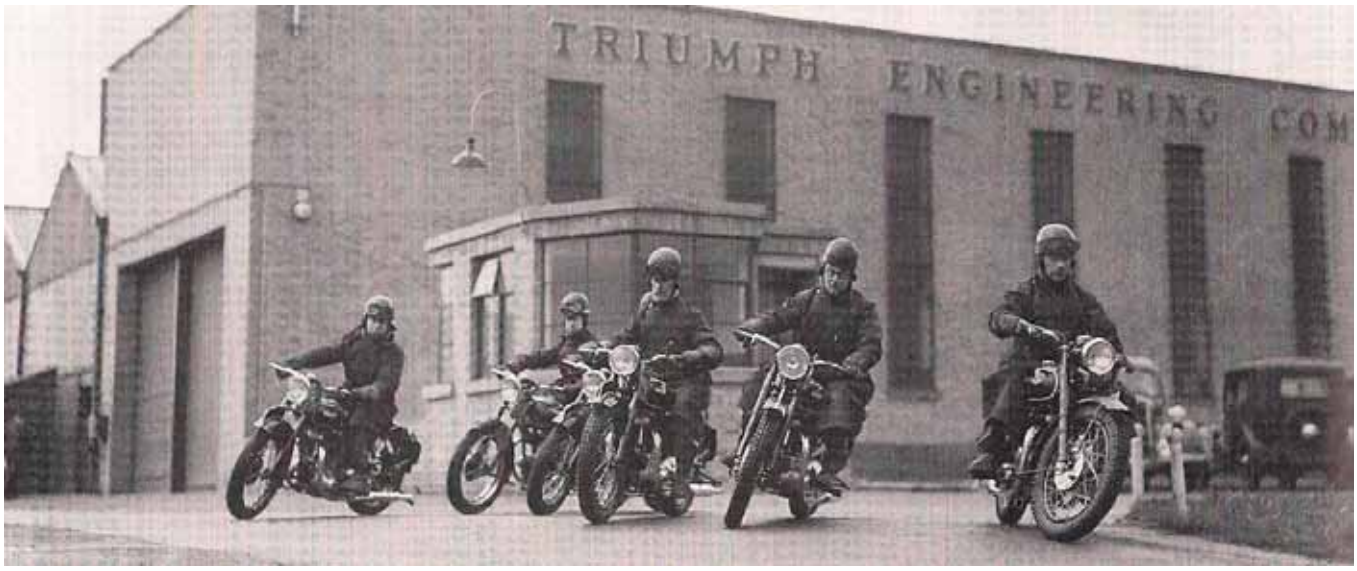
Sein erster Einsatz erfolgte als Mechaniker im Service and Repair Department. Dort wurden hauptsächlich Garantieschäden repariert und analysiert, deren Erkenntnisse dann in die Produktion einflossen. In seinem Buch ***Tales of Triumph Motorcycles and the Meriden Factory*** vermittelt Hughie deutlich, mit wie viel Begeisterung und Herzblut dort ans Werk gegangen wurde und wie eng sich jeder einzelne Mitarbeiter mit der Marke verbunden fühlte.

Einer seiner Mitstreiter der ersten Stunde war Les Williams, zukünftiger Triumph-Rennleiter und später durch seine attraktiven T140 / T150 - Umbauten Bucaneer und Legend bekannt.

Die Tätigkeit im Service Department wurde 1957 durch Hughie’s Einberufung zum Royal Corps of Signals unterbrochen, wo er in Ripon zum Kradmelder auf einer Matchless G3L ausgebildet wurde. Seine anschließende Versetzung zum Motorcycle Display Team, den ***White Helmets***, brachte ihn zurück zu Triumph.

Diese legendäre militärische Showtruppe fuhr damals die grundsoliden, seitengesteuerten ***Triumph TRW 500.*** Hughie nahm nicht nur als Fahrer an den Vorführungen teil, sondern war als Team-Mechaniker auch für den technischen Bestzustand der Motorräder verantwortlich.

Nach seiner Entlassung aus dem Militärdienst kehrte Hughie 1959 in die Triumph Versuchsabteilung zurück und arbeitete dort mit an der Entwicklung des ***Bonneville-Prototyps***, der auf dem neu eröffneten M1 Motorway ausgiebigen Hochgewindigkeits- und Zuverlässigkeitstests unterzogen wurde. Der regionalen Polizei war das natürlich ein Dorn im Auge, bis sie endlich den damaligen Testfahrer Percy Tait in einer speziell für ihn errichteten Straßensperre schnappen konnten. Das Gericht verhängte nur eine milde Strafe mit der Begründung, dass ein Triumph-Testfahrer seine Maschine auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher beherrschen könne – schöne heile Welt!



Im Zeitraum 1960 bis 1962 wurde Hughie von Triumph ebenfalls als ***Testfahrer*** für fertig montierte Maschinen eingesetzt, zusammen mit illustren Größen des englischen Motorradsports wie den bereits erwähnten ***Percy Tait*** und anderen später erfolgreichen Rennfahrern.

Testfahrten wurden volles Rohr auf öffentlicher Straße rund um Meriden vorgenommen. Ab und zu ergab sich dort auch eine Begegnung mit anderen Motorrad- und Autotester aus der Region, was dann schon mal in ein Mini-Straßenrennen ausufern konnte. Aber auch von entspannten Testmethoden ist in Hughies's „Tales of Triumph" zu lesen: Im Pub sitzen, Motor aufgebockt mit eingelegtem Gang mit Halbgas laufen lassen und anschließend die vom Ständer gehüpfte Maschine aus dem Gebüsch klauben....

1962 kehrte Hughie in sein bevorzugtes Service and Repair Department zurück, in dem er sich weiter bewährte und 1966 schließlich in die angesehene Stellung eines ***Technical Advisers*** befördert wurde. Diese Tätigkeit als technischer Ansprechpartner und „Troubleshooter" in der Kundenbetreuung übte er bis zur Schließung des Triumph-Werkes in 1973 aus. Wie für viele andere Triumph-Mitarbeiter stellte diese Maßnahme für Hughie einen großen beruflichen und persönlichen Einbruch dar.

Als kritischer Geist war Hughie Hancox schon seit einiger Zeit nicht mehr einverstanden mit der technischen und organisatorischen Entwicklung, die das Triumph-Werk unter dem neuen Norton-Villiers-Triumph Management genommen hatte. Als eher konservativer Brite mochte er sich auch nicht an einer Werksblockade und der Übernahme durch die Arbeiterkooperative beteiligen und strich enttäuscht in Meriden seine Flagge.

Es folgten ein paar unbefriedigende Jobs in der englischen Kfz-Industrie, bis eines Samstagsmorgens in 1977 ein Telefonanruf Hughies Welt wieder gerade rückte: Das vor Kurzem eröffnete ***British Motorcycle Museum*** in Birmingham hatte dringenden Bedarf an fachmännisch restaurierten englischen Motorrädern.

Dies gab Hughie Hancox wieder die Chance, sich mit dem zu befassen, was er am besten konnte: Optimierung und Restauration von Triumphs der 50er und 60er Jahre. Einige der schönsten Exponate des British Motorcycle Museum wurden von ihm restauriert, gleichzeitig gründete er eine eigene kleine, aber feine Restaurationsfirma.

Oldtimertechnik Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenwellenmodifizierung

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

40 Euro pro Nocken

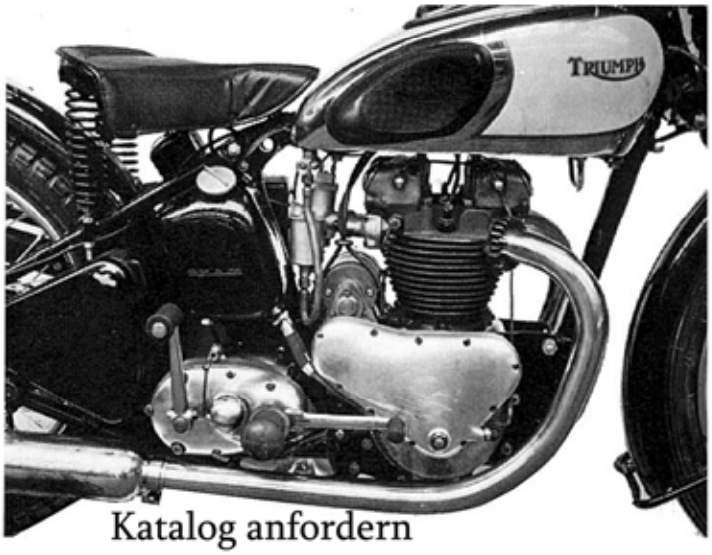
Dipl.-Ing.
Karl-Ernst Schünemann
Boschensäge 4
87480 Weitnau-Hofen
Tel.: 01779092297
karlesch@web.de

CLASSIC SD BIKES

♣ TRIUMPH ♠ Norton ♥ BSA ♦

SOUTHERN DIVISION

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



Katalog anfordern

Achtung:
ab 18. Jan. 2011
neue Adresse!

B.M.C.
BRITISH MOTOR CYCLES

TRIUMPH BSA Norton

ERSATZTEIL IM - UND EXPORT
TÄGLICHER VERSAND WELTWEIT
MOTOR – UND GETRIEBEINSTANDSETZUNG
RESTAURATIONEN, SONDERAUFBAUTEN, TRITONS

SPARX CLASSIC MOTORCYCLE ELECTRICAL PRODUCTS IMPORTEUR
DEUTSCHLAND, FRANKREICH, ÖSTERREICH
B.M.C. Im Steinacker 51, 66954 Hengsberg
Tel: 06331 / 877 3871 Fax: 06331 / 877 3872
E – MAIL: BRITISHMOTORCYCLES@T-ONLINE.DE
WWW.BRITISH-MOTOR-CYCLES.COM

Wie während seiner Tätigkeit bei Triumph Meriden schlug Hughie Hancox Herz auch bei seiner Restaurationstätigkeit am ehesten für die Pre-Unit Modelle, mit den Unit Construction und OiF Modellen hat sich Hughie Hancox nie so recht anfreunden können. Hier ein Musterexemplar seiner Tätigkeit:

Bedingt durch seine langjährige und intensive Tätigkeit in den relevanten Abteilungen des Triumph-Werkes und seinen darauf folgenden Aktivitäten als Restaurator darf man Hughie Hancox mit voller Berechtigung als den Fachmann für Triumph-Twins, speziell der Pre-Unit Modelle, bezeichnen. Die von ihm restaurierten Maschinen waren so sehr auf die ersten Plätze der Classic Bike Show abonniert, dass man ihn letztendlich bat, auch anderen mal eine Chance zu geben - seitdem fungierte er nicht nur als Juror dieser renommierten englischen Klassiker-Veranstaltung sondern auch für einige andere internationale Wettbewerbe.

Die langjährige Vize-Präsidentschaft des Triumph Owners Motorcycle Club of Great Britain ist bei diesem Hintergrund schon fast obligatorisch. Die von Hughie Hancox produzierten Videos

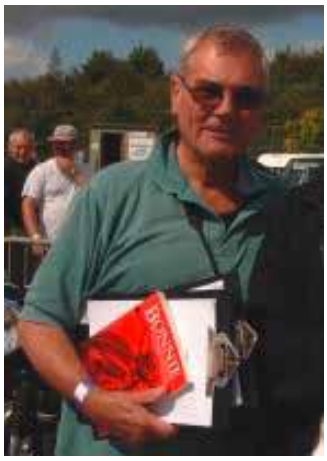
The Triumph Way (Pre-Unit Motoren)
Unit 650 (Unit Motoren und Getriebe)
Classic Motorcycle Carburation

wurden begehrte Standardwerke der Klassiker-Restauration, entweder direkt über die Webseite ***http://www.hughiehancoxrestorations.co.uk/*** oder im einschlägigen Versandhandel erhältlich.

In seinem ersten Buch ***Tales of Triumph Motorcycles and the Meriden Factory*** vermittelt Hughie Hancox nicht nur Einsichten in die Motorradfabrikation der 50er und 60er Jahre mit allen Tops und Flops sondern auch den Zeitgeist, unter dem diese wunderbaren Motorräder entstanden.

Begegnungen mit Persönlichkeiten wie Edward Turner, Clint Eastwood und Steve McQueen aber auch mit den alltäglichen Triumph-Fahrern dieser Zeit runden dieses Bild noch ab. Kurz vor seinem Tod hat Hughie noch ein zweites Buch abgeschlossen, auf dessen Erscheinen wir mit Spannung warten dürfen.

Mit dem Tod von Hughie Hancox verliert die Triumph-Welt einen ihrer prominentesten Experten und Vorreiter. Er hinterlässt eine Lücke, die in ihrer Komplexität von kaum einem anderen gefüllt werden kann.

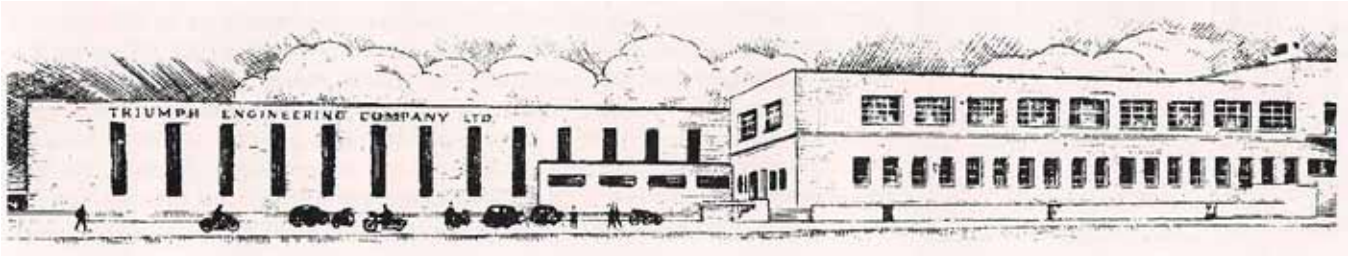


Seine große Hingabe zur Erhaltung von historischen Triumphs wird in einem Interview deutlich, dass er 2009 anlässlich der Gaydon Bonneville Celebrations gegeben hat, zu hören bei:

www.youtube.com/watch?v=opOzC5MLXS8

Lassen wir also ***„Mr. TRIUMPH“*** das letzte Wort und gedenken seiner mit herzlichem Dank und Anerkennung für seine große Leistung!

Text: Ulrich Lohrengel
Quellen: Fachzeitschriften und -Literatur, Internet



BRITISH ARTWORK