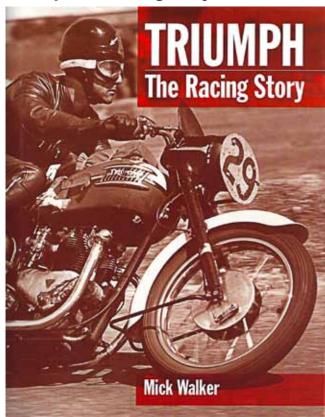


### Just in by Michael Ochs

### **Triumph The racing story**



Das 2004 erstmals erschienene 192 seitige Buch von Mick Walker beleuchtet die Renngeschichte der Marke Triumph. In den einschlägigen Standardwerken wird diese meistens nur am Rande erwähnt. Hier steht sie im Mittelpunkt, ohne iedoch die Entwicklung der verschiedenen Modelle zu vernachlässigen. Angefangen vom berühmten Speed Twin über die Bonneville bis zur späten Trident werden alle Modelle und die wichtigsten technischen Änderungen beschrieben. Parallel dazu gibt es in den betreffenden Kapiteln immer wieder Informationen zu speziellem Tuningzubehör oder Einsätzen von Werksmaschinen. In jeweils eigenen Kapiteln wird zudem auf die amerikanische Szene, Rekordversuche und das Thruxton 500 Meilen Rennen eingegangen. Ein weiteres Kapitel ist dem Thema Specials gewidmet. Wer die Namen LEF oder Monard noch nicht kennt, wird hier auf jeden Fall fündig. Das Buch ist ursprünglich im Verlag The Crowood Press Ltd. unter ISBN 1861266847 erschienen und hat damals ca. 20 Pfund gekostet. Anscheinend ist es neu zurzeit nicht oder nur schwer erhältlich. Über Amazon kann es neu für 200 € (!) und gebraucht ab 160 € (!!!) bezogen werden. Wer etwas sucht, kann das Buch sicherlich auch noch günstiger auftreiben. Über AbeBooks.de ist es z.B. für 50 € aus USA zu bekommen. Viel Spaß beim Suchen.

### **Neu bei Achim**



Wer eine Pre Unit fährt braucht sich um die Teileversorgung keine Gedanken machen. Für T100 und T110 der Baujahre 1953-57 gibt es den unter 60-0305 gelisteten kompletten Bremszug für die Vorderbremse wieder für 49 € zu kaufen. Die sog. tank strips, welche die Schweißnaht der Tanks abdecken, sind für die Modelljahre 1957-1972 für alle Hubraummodelle wieder komplett erhältlich. Der Preis liegt zwischen 28 € und 42 €. Weiteres bei Achim (B.M.C.) unter 06331/8773871.

### **Tankschutzadditiv**

EBactofin der Fa. Wagner ist ein Benzinstabilisator, der durch eine besondere Wirkstoffkombination aus Korrosionschutz-, Verschleißschutz- und Reinigungskomponenten auch einen wirksamen Rostschutz für den Tank biete. Durch seine Wirkstoffe für Verbrennungsoptimierung und Oktanzahlerhöhung sei die Zündwilligkeit des Motors verbessert. Selbst habe ich



das Produkt noch nicht angewendet. Es wurde aber von der Zeitung Oldtimer Markt in 2011 erfolgreich getestet (http://ticker.mercedesbenz-passion.com/2012/05/empfohlen-von-oldtimer-markt-benzinstabilisator/). Die Kosten liegen mit 15 € für eine 0.25 I-Flasche etwa auf dem Niveau der bekannten Bleiersatzmittelchen von Aral und Shell. Von daher spricht eigentlich nichts gegen das Produkt, da es mindestens die gleichen Eigenschaften mit sich bringt (s. auch www.oldieoel. de). Beim Suchen im Internet findet man auch einige von Privatpersonen durchgeführte Tests.

### Vac Bag

Wem der Schutz des Tankes nicht reicht, dem kann mit dem System Vac-Bag (www.vac-bag.co.uk) geholfen werden. Im Prinzip handelt sich es dabei um eine große Plastiktüte (3.0m x 2.4m bzw. 10ft x 8ft), die mit einem Verschluss luftdicht verschlossen werden kann. Das Modell Motorcycle Standard kostet in England 37 Pfund. Hinzu kommen für 15 Pfund bei Bedarf 3 Beutel mit einem Trocknungsmittel. Ob diese wieder regeneriert werden können, ist der Beschreibung allerdings nicht zu entnehmen. Bei Louis gibt es etwas ähnliches, die sog. Korrosionsschutzfaltgarage. Diese enthält zusätzlich einen sog. VCI-Wirkstoff (volatile corrosion inhibitor), der sich nach Schließen der Tüte verflüchtigen und sich als Schutz über die korrosionsempfindlichen Teile legen soll. Der Schutz hält bei gelegentlichem Öffnen (Prüfen ob die Lady nicht weggelaufen ist) 24 Monate. Danach kann ein das VCI-Mittelchen auch separat bestellt werden. Im Moment ist die Tüte bei Louis für 30 € im Angebot. Als Feuchtigkeitsfänger kann man auch eine Art Salz auf dem Baumarkt, welches allerdings nicht zu regenerieren ist, verwenden. Persönlich habe ich diese Tüte allerdings nicht, da ich das Mittelchen nicht nachbestellt habe. An einem Bezug eines sog. regenerierfähigen Silikagels in größeren Mengen von der Fa. Grace arbeite ich noch.





1334

Jedes Jahr gegen Ende der Saison bin ich gespannt, wie viele Kilometer denn dieses Jahr zusammen gekommen sind. Der Tacho offenbarte mir 37559 Meilen, was nach Abzug des Vorjahresstandes die obige Leistung - in Kilometern - ergibt. In Anbetracht der Tatsache, dass ich auch dieses Jahr meine Bonnie und die Japaner NICHT bewegt habe, ist dies schon erstaunlich wenig. Na ja, ein paar Kilometer kommen für die Zeit, in der ich ohne Tachowelle unterwegs war, noch hinzu, aber mehr als 100 Kilometer sind das bestimmt nicht gewesen. Weniger waren es nur 2005, letztes Jahr und in der Zeit, in der ich unsere Burg restauriert habe. Gegenüber letztes Jahr ist zwar ein Aufwärtstrend zu verzeichnen, ob dieser allerdings anhält, ist schwer fraglich. Die niedrige Kilometerleistung hat mich dieses Jahr auch dazu bewogen, den Ölfilter drinnen zu lassen. Die 0,3 Liter Altöl sollten beim Ölwechsel den Bock nicht fett machen. Mit Ölwechsel (kostete beim Louis da nicht mal die 4 Liter 20W50-Kanne um die 15 €) liegen die Inspektions- und Einmottkosten sowieso schon auf dem Niveau der Benzinkosten! Gestern fragte mich ein befreundeter, Triumph (neue Bonnie)

fahrender Schmuckladenbesitzer und Inhaber eines affengeilen Ducati-Gespannes auf dem Weihnachtsmarkt, ob diese Kilometerleistung zu meinem Amt als Präsi des TMOC passen würde? Jedenfalls habe er, mit 2 Läden an der Backe, 6000 Kilometer geschafft.

geschafft. Da es einem Teil von Euch vermutlich ähnlich geht und unter Umständen auch die Anlässe zum Fahren fehlen, haben wir testweise beschlossen, die JHV in den Mai zu verlegen. Im Gegensatz zum April sind dann die Tage eigentlich schon so warm, dass man auf dem Motorrad anreisen kann. Zudem bietet dies auch einen zusätzlichen Anreiz, auf der nicht gerade üppig besuchten Jahreshautversammlung teilzunehmen und gemeinsam mit uns die Saison zu eröffnen. Genug Vorbereitungszeit für das Sommertreffen verbleibt dann auch noch und mit unserer 1/3-News geht es terminlich auch ganz gut auf. Nun, wir werden sehen.

Und dann schwirren einem trotz der wenigen Kilometer immer wieder Gedanken über weitere Zukäufe durch den Kopf. Gerade letzte Woche sind mir Bilder eines Schotten zugesandt worden, der für 6500 Pfund eine "mäßige" HRD Rapide verkaufen möchte. Ob es sich dabei um eine Falle handelt, er will die Kiste nur per Versand abgeben, weil er nie

zu Hause sei (!), oder um einen reellen Verkauf ist letztendlich egal. Die Bilder hinterlassen einen dermaßen abschreckenden Eindruck und es fehlen so viele Teile (angeblich fährt sie), dass die Aufbaukosten vermutlich 20 000 € übersteigen. Wer Interesse hat, dem kann ich gerne alles weiter leiten. Günstig ist sie ja, die Vincent!

Zumindest an der Papierfront geht es zum Thema SEPA-Umstellung gut voran. Mittlerweile haben wir in unserem Vereinsverwaltungsprogramm alle Mitglieder erfasst und gemäß den Vorgaben eine Mitgliedsnummer die sog. Mandatsreferenznummer verpasst. Über die deutsche Bundesbank hat der TMOC eine sogenannte Gläubiger-ID erhalten, die den Mitgliedern, die einen Bankeinzug laufen haben, zusammen mit der Mitgliedsnummer mitgeteilt werden muss. Da wir den Aufwand und die Kosten eines Briefes, wie ihr ihn vermutlich schon mehrmals in diesem Jahr von irgendwelchen Institutionen erhalten habt, vermeiden möchten, werden wir in dieser News in einem separaten Artikel darüber informieren. Die beiden obig genannten Nummern bekommt Ihr dann über Euren Kontoauszug mitgeteilt. Da einige unter Euch immer noch standhaft Ihre Mitgliedsbeiträge überweisen und wir diesen im Vergessensfall dann hinterherlaufen müssen, möchte ich die betreffenden Herren noch einmal bitten, darüber nachzudenken, uns eine Einzugsermächtigung zu erteilen. Es erleichtert uns bzw. Stephan die Arbeit sehr, glaubt es mir. Im Voraus herzlichen Dank.

Auf Grund des allgemeinen Zeitmangels im Club wird die News erst Ende Januar erscheinen können. Ich hoffe auf Euer Nachsehen bzw. auf fleißige Mithilfe in den nächsten Jahren.

Einen guten Start in die neue Saison und dass alle Umbauund Ertüchtigungsvorstellungen umgesetzt werden können.

Euer Michael

### Hallo Leute,

### **SEPA-Umstellung** im TMOC!

Die meisten Mitglieder haben bei uns eine Einzugsermächtigung laufen. Als Beitrag zur Schaffung des einheitlichen Euro-Zahlungsverkehrsraums (Single Euro Payments Area, kurz: SEPA) müssen auch wir bis Februar 2014 die Einzugsermächtigung auf das europaweit einheitliche SEPA-Lastschriftverfahren umstellen. Ihr müsst nicht aktiv werden! Eure bisherige Einzugsermächtigung wird vom TMOC (sprich vom Kassierer Stephan Döpper) automatisch auf das SEPA-Lastschriftmandat umgestellt. SEPA-Lastschriften werden wie gewohnt von dem bei uns hinterlegten Bankkonto eingezogen.

Dieses Lastschriftmandat wird durch die Mandatsreferenz (nun Eure Mitgliedsnummer) des TMOC für Euer Bankkonto mit BIC und IBAN und unsere Gläubiger-Identifikationsnummer (DE81ZZZ00001194133) gekennzeichnet, die von uns bei allen Lastschrifteinzügen angegeben werden.

Da es für uns einen ziemlichen Aufwand bedeutet, jeden einzeln anzuschreiben, informieren wir Euch hiermit offiziell über den Vorgang. Die oben fett gedruckten Daten findet Ihr dann auf Eurem Kontoauszug wieder.

Das Verfolgen der Kontobewegungen ist recht aufwändig, vor allem dann, wenn vergessen wird den Mitgliedsbeitrag zu überweisen. Prüft für Euch bitte noch einmal, ob Ihr unserem Kassierer da nicht ein wenig entgegen kommt und auf eine Einzugsermächtigung umstellt. Danke im Voraus.

Für alle, die weiterhin standfest am Überweisen festhalten möchten, anbei die neue Kontoverbindung:

IBAN: DE53508635130001653393

BIC: GENODE51MIC

VOLKSBANK ODENWALD EG 64720 MICHELSTADT

**Euer Vorstand** 



### Inhalt dieser NEWS: Titelseite Just in S. 2 Grussworte des 1. Vorsitzenden S. 3 Hallo Leute S. 4 S. 5 Impressum des Vereins TriBSA, mal was anderes eben .. S. 6-10 Custombike 2013 S. 12-13 TERMINE S. 14 WATOC News S. 16 Karfreitag-Tour durch die Eifel S. 17-18 S. 20 Jahreshaupversammlung 2014 Maitour RAT-Pack Bonn und Gäste S. 21 Die Geschichte von Barbour im Motorradsport S. 23-23 S. 24-28 Made in Thailand Beezumph 22 S. 29-31 Sinsheim unter Wasser S. 32-33 Mit British Bike Eigen- und Umbauten erfüllten sich S. 34-37 Motorradfahrer in der DDR ihre Träume Buchtips S. 38 Ein Wellenproblem S. 39

### In eigener Sache:

Titelbild der 52. Ausgabe stammt vom LTB 394 "Walt Disney Lustiges Taschenbuch" 'erscheint alle vier Wochen neu am Kiosk

Als Neumitglieder begrüßen wir: Detlef Beckert – herzlich willkommen im Club.

### Redaktionsschluss

Es gibt leider keinen festen
Redaktionsschluss, mangels
Beteiligung der Mitglieder
in Form von Beiträgen und
Berichten.

### 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:
Stephan Döpper
Kleinschwamborn 10
51491 Overath
Tel. (02206) 8672370
Email:
Stephan.Doepper@t-online.de



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. (0 97 33) 78 00 95
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:
Sarah Jung
Bestellungen nur über den Shop auf der TMOC-Internetseite:
www.tmoc.de
Tel. (02723) 71 98 194



Impressum



### Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:

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

### Webseite vom TMOC:

www.tmoc.de - Infos unter webmaster@tmoc.de

Mitgliedschaft im TMOC e.V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von 28,- Euro an: TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.

BIC: GENODE51MIC IBAN: DE53508635130001653393 VOLKSBANK ODENWALD EG, 64720 Michelstadt

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE81ZZZ00001194133.

Preis der TMOC NEWS für Nichtmitglieder 13,50 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 selbstverständlich 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.

## Mal was anderes eben ...

Als mein Blick beim Durchblättern der letzten TMOC News auf den Bericht und die Bilder von der Klassik-Enduro-Veranstaltung in Schimmeldewoog fiel, mußte ich unwillkürlich zum Titelblatt zurückblättern: Ich dachte, ich hätte eine Enduro-Zeitschrift aus meinem Fundus in Händen.

Um so größer die Freude darüber, dass TMOCler Zugang zu einer der interessantesten und anspruchsvollsten Motorradsportarten (wieder-) gefunden haben, und dies offensichtlich mit Begeisterung und der Lust, es selbst mal zu probieren?! Liegt doch die Wiege des Motorradsports am Anfang des 20sten Jahrhunderts in den damals aufkommenden Zuverlässigkeitsfahrten.

Leider ist die Zeit der "Zuvis" nach alter Schule, die noch bis Anfang der 90er Jahre auch auf der Strasse ausgetragen wurden, vorbei.

Ulrich Lohrengel (schöne Grüße nach Indien und viel Spass mit der Royal Enfield Bullet in den Bergen) und ich hatten vor ca. 6 Jahren in einem Zweiteiler hier in den News sehr detailiert über den Aufbau einer Gelände-TriBSA und erste Erfahrungen damit bei der Isny Classic berichtet. Dieser Prototyp war der Beginn einer Reihe unterschiedlichster TriBSA-Motorräder für den Klassik-Motorradsport.

Die Startnummer 162, mit der ich in Schimmeldewoog am Start war, ist eines davon. Aber keine Triumph, sondern eine TriBSA ... mal was anderes eben!

Die Idee ist nicht neu, und schon garnicht von mir:

Die Brüder Don und Derek Rickman, sehr erfolgreiche englische Moto Cross Fahrer der fünfziger und sechziger Jahre, bauten, wie viele andere Privatfahrer seinerzeit auch, eigene Wettbewerbs-

maschinen. Bevor sie eigenständig Rahmen und Fahrwerke entwickelten, verwendeten sie anfänglich von verschiedenen Herstellern die bestgeeigneten Komponenten, wie

- BSA Goldstar oder A 7/10-Rahmen,
- getunte Triumph-Motoren,
- Tank, Sitz, Kotflügel etc aus eigener Fertigung oder von unterschiedlichen Herstellern.

Das Ergebnis dieser "Mixtur" nannten sie später Metisse (französisch: Bastard). Die Rickman Mk I und Mk II nannten sie in Zusammensetzung der Firmennamen Triumph und BSA: *TriBSA*.

Fuhren die Rickmans nur Moto Cross, so bewegte einer der begnadetsten Motorradsportler eine TriBSA auch im Gelände. Sammy Miller war mit einer Werks-TriBSA in den 60er Jahren sehr erfolgreich (oft zum Leidwesen von Heribert Scheck auf BMW).

Das Bild zeigt ihn 1966 beim Durchfahren der Argen bei einer 3-Tage-Fahrt in Isny.



Mir kam 2006, zu diesem Zeitpunkt

in der Nähe von Isny wohnend, die Idee, dieses Konzept wieder aufleben zu lassen und mit einer TriBSA 2007 an der Isny Classic teilzunehmen. Zumal ich von Michael Fürst vor seiner Auswanderung nach Neuseeland noch einen A10-Rahmen erstanden hatte und meine Begeisterung für Triumph-Motoren (weil man ihre Leistung so schön steigern kann) entflammt war.

So ist speziell für die Isny Classic in 2007 der beschriebene Prototyp entstanden. Dieser ist nach der Saison in die Hände eines wahren Enthusisten gegangen, der (Schreck lass nach) mit langer Übersetzung und meinen abgelegten Stollenreifen damit auf große Tour gegangen ist.

Wir waren beide mit dem Deal sehr glücklich; Klaus, weil eine TriBSA schon immer sein Traum war (ich glaube, man sieht es ihm an). Und ich, weil ich so "gezwungen" war, eine neue zu bauen.



Zunächst nur Enduro-besessen habe ich zwischenzeitlich meine sportlichen Aktivitäten und das Spektrum der Maschinen erweitert und Spass am klassischen Strassenrennsport und an der caferacer-Szene entdeckt. Trotz eines kapitalen Abflugs in diesem

Jahr in Oschersleben mit Schulterblatt-, Schlüsselbein- und Rippenbrüchen; aber das gehört wohl dazu. Wenngleich man mit 65 Jahren seine Zeit nicht mehr im Krankenhaus verplempern sollte.

Derzeit steht die 10te TriBSA, quasi eine Jübiläumsausgabe, auf der Bühne: ein caferacer mit Zulassung. Die ist allerdings leider schon vergeben!

Der Reiz am Aufbau dieser Motorräder liegt darin, dass man – wie seinerzeit die technisch sehr versierten Privatfahrer – seiner Kreativität freien Lauf lassen kann, ohne aus der für den klassischen Motorradsport erforderlichen Authentizität auszubrechen.

Ich möchte an dieser Stelle nicht in Konkurrenz zu anderen Hybriden treten.

Jedes Motorrad hat seinen Reiz, und manchmal ist es wie bei den Briefmarken: gerade die Fehldrucke haben ihre Liebhaber. Dann ersetzt der Nimbus die vermeintliche Qualität.

Andere Konzepte wiederum führen nach dem Motto "Wat de Bur nich kennt, dat itt he nich" ein Mauerblümchendasein. Dies gilt für die TriBSA und liegt wohl auch daran, dass der Aufbau mangels Vorgaben und fertiger Komponenten (wie bei Triton z.B.) etwas schwieriger ist.

Nur so viel: der BSA-Rahmen ist schön anzusehen, ist leicht und stabil und hat eine gute Geometrie. Nicht nur preunit-Motore, sondern auch die kleineren unit-Motore fügen sich optisch gut in das Design. Obwohl von Haus aus ein "Sattelrahmen", lässt sich letzteres durch eine flüssige Tank/Sitz-Linie gefällig gestalten.

Na ... und für die Triumph-Motoren bedarf es an dieser Stelle sicher keiner Werbung!

Vielleicht gelingt es mir ja mit ein paar Impressionen von "meinen" TriBSA dem geneigten Leser ein weniger bekanntes, aber nicht minder interessantes Hybrid-Konzept nahezubringen.

### Die "Valli Bergamasche"

Sie folgte dem besagten Prototypen. Ihr Name rührt von einem zweimaligen Einsatz in Italien bei Bergamo her. Einer der ganz großen Klassiker. Mittlerweile war ich in den letzten 6 Jahren mit ihr auf ca. 50 Geländefahrten unterwegs. U.a. auch in Schimmeldewoog mit der Startnummer 162 (siehe Bericht letztes Heft), aber auch bei anderen schönen Geländefahrten.



Ich liebe dieses Motorrad. Wenngleich esmir physisch mit seinen150 kg Trockengewicht (plus Sprit, Öl, Werkzeug und womöglich 20-30 kg Schlamm) bisweilen zu schaffen macht.



Der Sound und das Drehmoment (seit letztem Jahr mit 750 ccm) entschädigen aber für die Plackerei. Ist die Sonderprüfung sehr schnell, wie nebenstehend in Dachsbach auf einem griffigen Stoppelfeld mit weit gesteckten Kurven, dann öffnet sich das Herz und die Post geht ab.

Ich werde allerdings aus o.a. Gründen im nächsten Jahr eine neu aufgebaute B44 mit ca 110 Kg! bevorzugen (müssen).

### Die "Schwere Badische" (Mauer)

Die meisten Motorräder werden von Zuschauern oder Teilnehmern gekauft/bestellt, nachdem sie die Objekte in Aktion gesehen haben. So auch diese Enduro mit B 50 Tank und damit etwas modernerem Design, aber gleicher Technik, wie die valli oben. Ein Enduro-Freund aus dem Raum Isny hatte das "Zweitakten" satt und Gefallen an meiner Maschine gefunden. Dieses Motorrad ist u.a. durch ihn in Schimmeldewoog, Mauer und Isny in den letzten Jahren erfolgreich eingesetzt worden.



### Die Rickman MK I



Die Rickman Replika war eine Reminiszenz an die Rickmänner. Sie ist nicht ganz authentisch, aber die Roadholdergabel, wie die Rickmans sie fuhren, muß man im Gelände nicht haben.

Aber immerhin ist der 500er preunit speedtwin authentisch, jedoch kein Leistungswunder.

Aber im Gelände ist Leistung nicht alles: hiermit hat sich ein ehemaliger ISDT-Fahrer, der vorher nur leichte und starke Zweitakter gefahren hat, versucht.

### Die "Glemseck 2010"

Mein Freund Hajo aus der Nähe von Göppingen brachte mich auf die Idee, mal was für die Strasse zu bauen. Genug Beispiele für Strassen-TriBSA gab es ja bereits. Ein caferacer mit klassischen

Komponenten war geplant, mit dem man auch mal an leichten Rennveranstaltungen teilnehmen kann. Es sollte ein linksgeschalteter 750er unit sein mit klassischen Komponenten (John Tickle-Bremse, Roadholder etc). Für Tanks und Sitz wurden Modelle als Vorlage angefertigt. Der Motor ist moderat leistungsgesteigert, so dass das Motorrad für Sprints und Bergrennen prädestiniert ist.

Gesagt getan: Hajo hat damit u.a. beim Sprintmeeting der Zeitschrift "Mo" am Glemseck 2010 den ersten Preis gewonnnen. Nein ... nicht beim Rennen, sondern bei der Kür des schönsten caferacers. Mann ... waren wir stolz! Hajo setzt das Motorrad gerne bei Bergrennen ein; zuletzt in diesem Jahr beim Zugspitzbergrennen und am Oberjoch bei Sonthofen. Übrigens immer mit sehr guten (Podiums-) Platzierungen.



Die "Nürburgring"



Durch Hajos caferacer auf den Geschmack gekommen, war auch bei mir der Wunsch entstanden, in Ergänzung zum Endurosport auch bei Strassenrennen mit einer TriB-SA an den Start zu gehen. Erfahrungen mit einer BSA A 65 in Schwanenstadt, in Nals, oder bei der Großglockner Trophy etc. lagen bereits vor.

Die Vorstellung war, mit einem strassentauglichen und zugelassenen Motorrad zu starten, mit dem man (zumindest theoretisch) zu den Veranstaltungen auch an- und abreisen konnte. So war es ia teilweise damals! Bei Achim Ertl (BMC) fand sich ein abgelegter preunit Rennmotor mit Nortonwelle und anderen renntauglichen Modifizierungen. Eine entprechende Überarbeitung und Einpflanzung von Nockenwellen nach "Art des Hauses" schafften eine atemberaubende Motorcharakteristik Trotz der etwas archaischen Fahrwerkskomponenten konnten diese auf dem Grand-PrixKurs des Nürburgringes bei den Prüf-und Einstellfahrten des MSC Porz voll ausgekostet werden (daher die Namensgebung). Mit diesem Motorrad bin ich u.a. in Schwanenstadt und auf dem Schleizer Dreieck (grab the flag) gefahren. Ende der Saison 2010 hat mein Bruder das Motorrad übernommen und wir sind dann 2010 u.a. gemeinsam in Schwanenstadt, beim Fischereihafenren-



Die "Hockenheim"



Rennstrecken mit nicht unbedingt konkurrenzfähigen Motorrädern war bei Hajo und mir der Wunsch nach mehr performance, wie es neudeutsch heißt, entstanden. Hajo wollte einen reinrassigen racer mit richtig viel Leistung und ebensolchen Bremsen. So sollte ich eine Münchbremse aus seinem Fundus verbauen und einen knallharten Rennmotor für einen reinen TriBSA-racer entwickeln.



Bei diesem Projekt hat sich eine Zusammenabeit mit Jörg Winkel-

mann entwickelt, indem er neben vielen Tips für mich die Zylinderköpfe mit größeren E-Ventilen und Doppelzündung versehen hat. Passend für 34er Mikuni. Ich kenne keinen, der diese Arbeiten so fein ausführt und so einen großen Erfahrungsschatz über das Tunen von Triumph-Mo-

toren hat. Im Gegenzug hat Jörg von mir Nockenwellen bekommen. Ein- und auslassseitig werden umgeschliffene 750er Einlasswellen mit 9,7 mm Nockenhub!! verwendet. Die Zündanlagen stammen von Sachse (der ja leider auch schon im Motorradhimmel ist) mit verstellbaren Zündverstellkurven. Die Kolben stammen vom Kolben-Wahl (laufen übrgens mit 5/100 Spiel, aber bitte nicht mit anderen Kolben nachmachen). Der Primärantrieb stammt von Newby. Die Basis war ein 750er linksgeschalteter Motor.

Zum Design: so sehr ich mit langen Zähnen an die Realisierung mit Münsch-Bremse, ergonomisch (a la Hajo) geformten Tank in racing green und dem Goldstarracingseat herangegangen bin ... Ich finde sie fetzig! Vom Fahrvergnügen ganz zu schweigen! (auf dem Red Bull Ring)

### Die "Pannonia"



Parallel zur "Hockenheim" habe ich mir einen zugelassenen Racer gebaut, Mit den gleichen Motordaten wie oben beschrieben, jedoch auf Basis eines rechtsgeschalteten 650er Motor mit 750er Morgozylinder und Gängen.

Die Rahmen werden übrigens grundsätzlich vermessen und fein gerichtet. Als Schwinge dient die OiF-Schwinge mit Bronzelagern. Die Gabel ist eine modifizierte Marzocchi mit Bitubo-Dämpfer. Da machen auch schnelle Kurven in großer Schräglage Spass!.



Pannonia heißt sie, weil sie erstmalig auf dem Pannoniaring zum
Einsatz kam. Leider hat es gleich
am Anfang den Geber der Zündung wegen eines gelösten Rotors weggesäbelt. Sachse (Gott
hab ihn selig) war ein begnadeter
Elektroniker, die mechanischen
Komponeneten taugten aber nur
für Radiotechnik. Nach grundsätzlicher Modifizierung funktioniert
jetzt alles schon die 2.-Rennsaison einwandfrei.

### Die "Großglockner"



Sie gehört unserem TMOCler Ulrich Lohrengel und hatte ihren "rollout" am Großglockner im Rahmen der Trophy in 2012. (Leider findet sie wegen eines tragischen Unfalls in 2012 nicht mehr statt). Ich hatte die Maschine völlig jungfräulich neben meinem Rennmotorrad (s.o.) mitgenommen, um sie am Berg einzufahren. Nicht ganz uneigennützig: es gibt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nichts langweiligeres, als Bergrennen. Trainingsläufe und meist nur 2 Rennläufe verpuffen wie Strohfeuer. Der Rest besteht aus Warten.

Nicht so am Großglockner. Hier kann man – ein zugelassenes Motorrad vorausgesetzt – den ganzen Tag zwischen den Rennen von der Mautstelle zum Fuscherl Törl 2400m hochtoben. Die Fahr(Renn-)zeit beträgt je nach

Wetter und Verkehr round about 10 Min. Mit Touristik-Verkehr entsprechend länger. Bei schönem Wetter glaubt man ab 2000 Höhenmetern tatsächlich, gen Himmel zu fahren. Und man muß nicht gläubig sein, um sich dem lieben Gott sehr nahe zu fühlen.

Nach den ersten Fahrten mit anschließender Durchsicht und Nachziehen des Zylinderkopfes habe ich mir dieses Erlebnis 5 mal am Stück gegönnt. Das macht mindestens 200 Min Fahrzeit! Da stellen sich, entsprechend flotte Gangart voraugesetzt, auch bei einem eingfleischten Enduro-Fahrer zum guten Schluß leichte Konditionsschwächen ein. Wer es nicht glaubt, kann es ja mal ausprobieren.

### Die "Rijeka"

Irgendwann pendelt sich der Stil eines Motorrades mit eigenem Design irgendwo in eine Geschmacksrichtung ein, die gefällt. So ist es nicht verwunderlich, dass sich Parallelen zu vorherigen Projekten entwickeln. Das gilt auch für mein jetziges Rennmotorrad. Der Motor stammt übrigens aus der "Pannonia". An der Pannonia (s.o.) hat ein Zuschauer beim Oberioch-Bergrennen nach dem Zieleinlauf Gefallen gefunden und diese per Handschlag vor Ort gekauft. Allerdings ohne Motor, da dieser nicht für den Strassenbetrieb geeignet ist. Die beschriebenen Maßnahmen zur Leistungssteigerung äußern sich nämlich in einem sprunghaften Leistungsanstieg bei 3500 U/min. Das kann schon bei einem Bergrennen mit 105 Kurven auf 5 Min Rennzeit (so der Veranstalter der Oberjochtrophy) problematisch sein. Erst recht bei einem caferacer.



Der Käufer hat einen eigenen Motor aufgebaut. Ein Triumph-Neuling, aber absoluter Edelschrauber, der mit akribischer Genauigkeit den Zusammenbau vorgenommen hat und dabei viele Teile, die ihm aufgrund der bekannt schlampigen Ausführung von Nachbauteilen nicht tauglich erschien, selbst gefertigt. So z. B. die tapet guides aus Alu mit einer separaten Ölversorgung. Chapeau, Dietmar!

Zurück zur "Rijeka": Trotz nur zwei absolvierter von drei ausgeschriebenen Läufen der grab the flag Serie hat es 2012 in der Sportsman-Klasse zu einem dritten Platz gereicht. Das ist dem grausligen Wetter am Slowakia-Ring geschuldet. Dem Enduro-Fahrer liegt eben rutschiges Terrain.

Mit einem zweiten Platz als Eins-

;

tig in letzten Lauf in Rijeka konnten mich die unbestritten besseren Fahrer nur noch einen Platz zurückstufen. So ist das: der Pokal steht im Schrank und es hinterfragt später niemand mehr, ob es ein "Abstauber" war.

So uneffizient Bergrennen sein können (die Ausnahmen wurden angesprochen), so effizient sind Rundstreckenrennen bei Irma Kornester, der Veranstalterin von "grab the flag".

Da kann man an 3 Tagen gut und gerne bis zu 500 Rennkilometer fahren und dabei einen Satz Strassenreifen ruinieren. Vorausgesetzt, man hat die Kondition und das Material hält. Irma bietet übrigens in Rijeka zum Abschluß ein 2 Std-Endurance Rennen an. Zwei Fahrer mit der gleichen oder jeweils eigenen Maschinen. Mein Partner war gleich nach dem ersten Wechsel nach 20 Min gestürzt, so dass wir aus der Wertung waren.

Ich habe dann die Maschine randvoll getankt und bin ca 1,5 Std am Stück just for fun gefahren. Die Runde in der Nähe von 2 Minuten Ein toller Fahrspass! Am Schluß war ich dann allerdings auch etwas "gaga".

So, liebe Leser. Ich hoffe, dass ich etwas Interesse für einen nicht so bekannten Hybriden wecken konnte.

Sollte jemand auf den Geschmack gekommen sein, sich selbst mal mit dem Aufbau oder gar dem Einsatz einer TriBSA im Sport zu versuchen, stehe ich natürlich gerne mit Rat und Tat zur Verfügung. Gerne gebe ich etwas von dem, was mir an Rat und Unterstützung bei den Projekten zuteil wurde, weiter. Mein Dank gilt all denjenigen, die mir geholfen haben. Ganz besonders auch an Achim Ertel (BMC). Ich kann mich nicht erinnern, dass es jemals Rückstände gab, und sein Erfahrungsschatz hat mir stets weitergeholfen.

Bis dahin "Hals- und Beinbruch", und ... dass die Zeit bis zur nächsten Saison nicht zu lang wird. Mir läuft sie jetzt schon davon! an den Start zu gehen, steht aus Zeitgründen auf wackeligen Füßen. Womöglich kann das erst ein Jahr später realisiert werden.

Reingeschnuppert habe ich schon einmal: dieses Jahr als "Gastfahrer" mit Arnes XS 650-Gespann (im Boot). Soll "geschmeidig" ausgesehen haben, hat aber "nur" für den vorletzten Platz gereicht. Da geht noch was!

Realisiert wird das mit dem TriBSA-Gespann auf jeden Fall, denn das wäre dann wirklich mal was ganz



Die Realisierung meiner Absicht, Pfingsten 2014 beim Fischereihafenrennen in Bremerhaven nicht nur in der Solo-Klasse, sondern auch mit einem TriBSA-Gespann.

anderes! Und vielleicht einen weiteren Beitrag wert.





20,21 en 22 juni Drentsche Schans, Den Hool Entree €20,incl. Engels ontbijt Consumptie €1,50 Live bands





Custombike nach Bad Salzuflen zu fahren.

Nach drei Stunden Fahrt kamen wir auch glücklich dort an, fanden auch gleich einen Parkplatz und stürzten uns in die schon sehr zahlreiche Menschenmasse.

Wir waren zur Hauptanreisezeit angekommen, denn vor der Kasse war eine Schlange von 100 Meter. Die Organisation schlief nicht, öffnete die zweite Kasse und so verkürzte sich die Warte-



Ich habe lange mit mir gerungen, ob ich überhaupt was über diese Veranstaltung schreiben soll. Bin dann aber zu dem Entschluss gekommen, dass man auch über Dinge schreiben sollte, die einem nicht so gefallen haben.

Aber von vorne. Kumpels Vier und ich trafen uns am Sonntag früh um sieben! auf einem Pendlerparkplatz an der Autobahn um zur

ocore-cycles.com



Die Custombike verteilte sich auf drei Messehallen, eine Große und zwei kleinere. Die Aufteilung der Ausstellungsflächen der Custombikes und der Stände fand ich etwas unübersichtlich.

Habe mehrere male die Übersicht verloren und bin viel dadurch doppelt gelaufen.

War für mich als Einbeiner sehr



Auch Bikes und das Sortiment verschiedener Zubehöranbieter war voll

auch dementsprechend. Scheint wirklich Leute mit sehr viel Geld zu geben. Motorräder mit sechs stelligen Verkaufsprei-

Natürlich waren nicht nur Harleys zu sehen. Triumph, BMW und Kawasaki waren mit einem eigenen Stand vor Ort und auch Anbieter wie LSL, Micron, Sebring. Insgesamt waren es über 300 Aussteller. Wie ich aber schon eingangs erwähnt habe, werde ich die Veranstaltung nicht mehr besuchen.

Für nicht-Harleyfahrer war einfach zu wenig geboten und 12Euro Eintritt sind auch nicht gerade ein Schnäppchen.

Die Teile, die ich mir anschauen wollte bekomme ich in Zeitschriften oder natürlich im Netz besser zu sehen und habe dann auch die Zeit mir Sie anzusehen.

Über die Preise wollen wir gar



anstrengend und ärgerlich war. Was uns als nicht-Harleyfahrer sehr störte, war die Dominanz von Harley Customizern.

auf Harley ausgerichtet.

> Unter den Anbieter waren aber auch die Besten in der Szene.

Von Walz, Thunderbike, Zodiac bis Custom Chrom und W+W.

Alleine die Motorräder in echt, also nicht nur auf

Bildern, zu sehen war schon interessant.

Die ausgestellten Mopeds waren handwerklich super gemacht, allerdings sind dann die Preise

nicht reden.

Außerdem war mir die Veranstaltung irgendwie viel zu kommerziell. Ist nur so ein Gefühl.



Abschließend kann ich sagen, es war kein vergeudeter Sonntag aber man kann ihn auch schöner verbringen.

Gruß Igel



### Termine 2014

	FEBRUAR		
79.	National Rally Neuseland. Epworth Retreat & Recreation Centre, Finlay Road, Tirau, Waikato	http://tomcc.co.nz	NZ
	MÄRZ		
2930.	Veterama Hockenheim TMOC-Stand	www.veterama.de	D
	APRIL		
56.	Spring Rally TOCN NL (WATOC)	www.triumphownersclub.nl	NL
01-01	MAI	www.urumpnownerserap.m	
25.	<b>TriFest 2014</b> , TOMCC National Rally in Somerset. This is the 65th year of the TOMCC and this will be our National Rally. There is a choice of accommodation and live entertainment will be provided in the evenings.	www.tomcc.org/NationalEvents.aspx	GB
3.–5.	British Superbikes at Oulton Park. Featuring the Triumph Triple Challenge.	www.tomcc.org	GB
4.–5.	Thundersport GB at Snetterton.	www.thundersportgb.com	GB
9.–11.	Somerset & Dorset Branch Event: Thruxton Treffen TOMCC UK (WATOC)	www.tomcc.org	GB
9.–11.	Twin of Legend meeting	Vertolaye, France	GB
10.–11.	BMCRC at Silverstone.	www.bemsee.net	GB
16.–18.	Welsh international Rally TOMCC UK . (WATOC)	www.tomcc.org	GB
24.	Jahreshauptversammlung in 63679 Schotten-Rainrod,	www.tmoc.de	D
	Tel.: 06044/98 00 0, <b>Anmeldung bis 1.3.2014</b>	www.landgasthof-kupferschmiede.de	
24.–26.	Nulvettreffen TOCN NL. (WATOC)	www.triumphownersclub.nl	NL
24.5.–6.6.	Isle of Man TT	www.iomtt.com	GB
24.–25.	TMOC Mai-Sternfahrt, 35321 Laubach Tel.: 06405/1484 Anmeldung bis 27.4.	www.hessenbrueckenhammer.de	D
	JUNI		
7.–9.		unus klassik meteranert som	
79.	Odenwaldring Klassik, Walldürn  British Superbikes at Snetterton.	www.klassik-motorsport.com	D
13.–15.	Featuring the Triumph Triple Challenge.		GB
13.–15.	Classic Racing Motorcycle Club at Anglesey.	www.crmc.co.uk	GB
	TriDays 2014, In Neukirchen, Austria. A festival of all things		
19.–22.	Triumph and one of the biggest Triumph events on the calendar.	www.tridays.com	A
20.–22.	Birmingham & Wolverhampton Branch Event: <b>Thunderbird Rally 2014</b> – "IS <b>GO</b> ",New site Premier Food Social Club Adbaston near Newport Shropshire ST20 0QJ. Usual Saturday hog roast, food on site and live music.	www.tomcc.org	GB
20.–22.	Tickets £20.00 per person. Bookings & enquiries to Jan Talbot 2 Waterworks  Trumpet Treffen TOCN Holland. (WATOC)	www.triumphownersclub.nl	NL
2022.	BSA-Campingen-TOMCC Sweden – (WATOC) Camping organised by the	www.triumpriownersclub.nii	NL
27.–29.	BSA owners in Sweden – and helped with by the TOMCC Sweden	tomccsweden.se	S
27.–29.	British Superbikes At Knockhill.	www.tomcc.org	GB
	JULI		
46.	TMOC-Sommertreffen (WATOC)	www.tmoc.de	D
56.	Fladungen Classics	www.fladungen-rhoen.de/fladungen-classics.html	D
11.–13.	Rabbit Rally (WATOC)TOMCC-UK	www.tomcc.org	GB
11.–13.	Brittany Rally Triton Club France (WATOC)	www.triton-france.com	F
12.	Triumph Live 2014, Triumph Live has a new home for 2014 - the Heritage	www.triumphmotorcycles.co.uk/news-and- events/events/uk/2014/june/triumph-live-2014	GB
18.–20.	Motor Centre, Gaydon.  Triumph Live 2014, At Brands Hatch.		GB
19.–20.	Ramkvilla meeting TOMCC Sweden – (WATOC)	www.tomcc.org www.tomccsweden.se	S
20.–22.	Trumpettreffen, Holland – (WATOC)	www.triumphownersclub.nl	NL
25.–27.	Essex Treffen, South Essex Branch – (WATOC)	www.tomcc.org	GB
26.–27.	Thundersport GB, at Rockingham.	www.tomcc.org www.thundersportgb.com	GB
_01.			05
	AUGUST		
1.–3.	British Superbikes, at Thruxton. Featuring the Triumph Triple Challenge.	www.tomcc.org	GB
1.–3.	Bring it Home Rally, 3rd Bring it Home Rally at the usual venue, Barkers Butts RFC is a (WATOC)-rally which will be raising funds for charity. Your chance to bring your Coventry, Meriden or Hinckley bike back to its spiritual home in the Midlands and have a good time with real ale and good music.	www.tomcc.org (WATOC)	GB
8.–10.	Britannia Rally TOMCC Sweden (WATOC).	www.tomccsweden.se	S
8.–10.	Classic Racing Motorcycle Club, at Donington Park.	www.crmc.co.uk	GB
15.–17.	Britannia Rally Denmark Rodkaersbro, aTriumph Owners Club Denmark	www.Triumphmc.dk (WATOC)	DK
16.–17.	26. ADAC/VFV SCHOTTENRING Classic GRAND-PRIX	www.schottenring.de	D
16.–29.	91. ManxGrandPrix. Qualifying from the 16th. Racing from the 25th.	www.manxgrandprix.org	GB
13.–25	91. Classic TT. (Isle of Man).	www.iomtt.com/Classic-TT.aspx	GB
31.	MotoGP British Grand Prix. At Silverstone.	www.motogp.com/en/events/Great%20Bri- tain/2014	GB

Triumph Motorcycle Owners Club Germany e.V Wegbeschreibung auf der Rückseite

SOMMERTREFFEN vom 14. Internationales MOC Germany e.V.

Hammal

TRIUMPH

+49-171/1223539 und +49-170/8318825 oder WWW.tmoc.de

Transport Transp Veranstaltungsadresse: Wasserschloss Wülmersen 34388 Trendelburg-Wülmersen Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anfahrt! Weitere Infos zur Anfahrt und zur Veranstaltung findet ihr direkt auf unserer Webseite.

Info: +49-171/1223539 oder +49-170 / 8318825 Der TMOC Germany e.V. übernimmt keine Haftung vor, während und nach der Veranstaltung. www.tmoc.de

WOLMERSEN

PRESENTATION OF SECURITY AND ASSOCIATED ASSOCIATION OF SECURITY ASSOCIATION AS



### WATOC

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 2013

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

Die Ergebnisse des **Gewinnspiels** sind:

Norwegische Rally – John JC Curtis Schweden Rally – Peter Nettler Dänische Rally – Kent Olof Sjölin Deutsche Rally – Edward Französische Rally – Richard Turner Rally Großbritannien – Kent Karlson

1	Erik Hundsdahl	Rider	TMCOC DK	Speed Triple `94	11	8317
2	John "JC" Curtis	Rider	TOMCC UK	Daytona/Speed Triple	10	6896
3	Kent Karlsson	Rider	TOMCC S	Daytona `00	8	5990
4	Marja Leena Revholm	Rider	TOMCC S	Street Triple R '09	7	5670
5	John Young	Rider	TOMCC UK	Tiger Explore	5	4425
6	Dave Thompson	Rider	TOMCC UK	TR6 `70/Speed Triple	6	4209
7	John Witherington	Rider	TOMCC NZ	Bonneville T100		4179
8	Eva Nilsson	Passenger	TOMCC S	Rocket III	7	3380
9	Mats "Otto" Nilsson	Rider	TOMCC S	Rocket III	7	3380
10	Jesper Hegaard	Rider	TMCOC DK	Trophy 1200 `95	6	2903
11	Edward Gould	Rider	TOMCC UK	Sprint ST 955i	6	2541
12	Adam Palmer	Rider	TOMCC NZ	Speedmaster		2326
13	Peter Nettler	Rider	TMOC D	T140 `72	3	2232
14	Phil Loom	Rider	TOMCC UK	Street Triple `11	6	1829
15	Dan Christoffersen	Rider	TMCOC DK	Bonneville sidecar '81	4	1570
16	Birthe Munk	Rider	TMCOC DK	Bonneville T100 '02	6	1223
17	Kees Stappershoef	Rider	TOCN	Bonneville `10	3	1197
18	Kenth Olof Sjölin	Rider	TOMCC S	T100 `70/Speed Triple	5	1110
19	Palle Munk	Rider	TMCOC DK	Sprint RS '01	5	866
20	Richard Turner	Rider	TOMCC UK	Daytona sidecar	5	813
21	Palle Sørensen	Rider	TMCOC DK	TR6 `69/Speed Triple	3	612

### **WATOC RALLY CHALLENGE AGENDA 2014**

Date	Rally name	Club
TBA	Albion Rally	TOC-DK
TBA	Beezumph	TR3OC-UK
TBA	Britti Rally Finland	
ТВА	Legend Rally	TOMCC-UK
ТВА	Maribo Rally	TOC-DK
7-9 February	National Rally	TOMCC-NZ
5-6 April	Spring Rally	TOCN
9-11 May	Thruxton treffen	TOMCC-UK
16-18 May	Welsh International Rally	TOMCC-UK
20-22 June	Thunderbird Rally	TOMCC-UK
20-22 June	Trumpettreffen	TOCN
27-29 June	Britannia Rally	TMOCC-N
27-29 June	BSA-Campingen	TMOCC-Sweden
4-6 July	Sommertreffen	TMOC-DE
11-13 July	Brittany Rally	CTF
11-13 July	Rabbit Rally	TOMCC-UK
19-20 July	Ramkvilla	TOMCC-Sweden
25-27 July	Essex Treffen	TOMCC-UK
1-3 August	Bring it home rally	TOMCC-UK
8-10 August	Britannia Rally	TOMCC-Sweden
15-17 August	Britannia Rally	TOC-DK
16-18 August	Tri the Knot	TOMCC-UK
12-14 September	Amelandtreffen	TOCN
26-28 September	Concorde Rally	TOMCC-UK
3-5 October	Verdon Rally	CTF

TBA = To Be Announced

### And those who almost made it:

Sam Thompson Frank Robyn-Fuhrmeister

### Olfdurch life Toskaha Ober Rom zum Mausefalen Muselm



Hier ein Versuch einer Tour die ich (Jack) so 2012 gefahren bin in Worte zufassen.

Karfreitag-Tour durch die Eifel, Toskana über Rom zum Mausefallen Museum, einer Führung im Classic-Race-Museum in die Steinzeit zurück und anschließend nach Hause.

Treffpunkt ist die Raststätte oberhalb von Blankenheim. Wir starten in Blankenheim/Eifel hier entspringt die Ahr (bekannt für ihre Rotweine) sie wird uns auf unserer Tour öfters begegnen. Über die alte Straßenführung der B51 geht es durch Blankenheim nach Nonnenbach. Links abbiegen und nach ca. 500 m beginnt das Kurvenkarussell durch die Eifel Toskana. Ihren Namen hat die Eifel Toskana wegen ihrer Wacholderbüsche, sie sehen aus wie alte Zypressen. Ginsterbüsche und knorrige Kiefer säumen unseren Weg. Links, rechts, eine

Kurve nach der anderen, auf der

schmalen Kreisstraße lässt Freude aufkommen. Dem Lampertstal entlang an der Ahrmühle vorbei immer den Kurven nach. In dieser Landschaft liegt ein verwunschener Ort der Kalvarienberg bei Alendorf. Über einen Hügel hinab durch das kurvenreiche Gewirr, kommt, wie auf Bestellung, über den Kalvarienberg die Karfreitag Prozession.

Ein Bild das man so schnell nicht vergisst, man muss es gesehen haben. Von weit her kommen die Besucher um das Schauspiel zu sehen. Über kleine Nebenstraßen mit wenig bis kein Verkehr, dafür mit vielen Kurven, Berg auf Berg geht es ab. Es ist eine wahre Freude.

Unsere Tour geht weiter Richtung Gerolstein bekannt für sein "bekömmliches" Mineralwasser. Hier biegen wir nach Birresborn ab. In Birresborn links abgebogen über die Kyll wieder rechts schon sind wir im Wald und die Straße führt uns durch ein Kurvenlabyrinth hoch nach Rom. Rom in der Eifel ist ein Weiler und liegt an der Kreisstraße 77. Unser Weg führt uns weiter nach Neroth. Dass der Weg kurvig ist brauche ich nicht extra zuerwähnen – wir befinden uns eben in einem der schönsten Mittelgebirge Deutschlands.



Neroth ist eine Besonderheit in der Eifel. 1.: hier spricht man einen eigen Dialekt das Nerother Jenisch. 2.: hier gibt es ein Mausefallen Museum. Der Ort hat eine eigene Geschichte. Das Jenisch ist eine Sprache die oft von fahrenden Händlern gesprochen wurde und wird. Weil es früher noch weniger Arbeit im Winter gab als heute, kam ein Pfarrer auf die Idee Mausefallen aus Draht zu fertigen. Durch den Verkauf ihrer Fallen kamen die Männer des Ortes in der Welt herum (Schweden, Italien, Russland, England usw.). Um bei Unterhaltungen mit Kollegen nicht belauscht zu werden, sprach man das Nerother Jenisch. Am Ortsausgang steht eine Holztafel auf der steht in Jenisch "Auf Wiedersehen".

Auf zum Bikertreff "Alte Schmiede". In Daun/Pützborn, wir setzen uns bei gutem Wetter in den Biergarten und bestellen uns was Leckeres.

Nach dieser Stärkung

16 . 17

und ebenfalls ausgeruht geht es weiter über, ich muss es nicht extra erwähnen, die schönen Eifelsträßchen zum Eifel-Gysir, dem Brubbel nach Wallenborn. Der Brubbel ist ein Kaltwassergysir. Seine Entstehung verdankt der Brubbel den Vulkanen und der Bohrung nach Kohlensäurevorkommen. Alle 35 Minuten speit der Brubbel Wasser eine bis zu 4 Meter hohen Wasserfontäne gegen den Himmel.



Monreal "das schönste Dorf Deutschlands" ist unsere nächstes Ziel. Leider durchfahren wir das schöne Fachwerkdorf nur auf unserem Weg nach Virneburg. Kurven, Kurven und Kurven auf unserem Abstieg nach Virneburg. In Virneburg rechts nach Sieberat (Die Nürburgring Papier/Jaques Berndorf), geht es zu, eine Augenweide, dem Classic-Race-Museum von Frithjof Erpelding in Jammelshofen.

Bei unserer Club Mai-Tour waren schon einige unsere Member in diesem Museum zu Besuch. Sie Ausgeschmückt mit vielen Geschichten und Anekdoten.

Das Kesselingertal, wir hatten dort in Niederheckenbach unser Sommertreffen (Walter bekam den Pokal für die schönste Meriden Triumph) Die Straße führt uns weiter nach Ahrbrück von hier aus über Lind, aus dem Ahrtal hinaus, über ein Kurvengeschlängel das sich hinter den Alpenstraßen nicht versteckem muß.

von dort. Auch gibt es hier jedes Jahr im Juni ein Treffen historicher Motorräder, glaube bis Baujahr 1940. Wir wollten aber nicht in Bad Münstereifel im Printenhaus und Heinos Kaffee verweilen. Uns treibt es zur Kakushöhle nach Dreimühlen. Die Kakushöhle hat ihren Namen vom Römischen Dichter VERGIL der eine seiner Handlungen vom Tiber in die Eifel verlegt hatte. Die Ge-



Und weiter am ehemals Größten Radioteleskop der Welt dem Astropeiler in Evelsberg vorbei in die Historische Stadt Bad Münstereifel. Die wenigsten wissen es: hier wurden die ersten Neander Motorräder gebaut und es gab Pläne für eine Rennstrecke die aber dann später an der Nürburg ge-

schichte vom Herkules und dem Riesen Kakus.

Die Höhle wurde in der Steinzeit von Neandertalern bewohnt. Man fand dort bei Ausgrabungen Knochenreste vom Mammuth.

Im Kaffe zur Kakushöhle ein letzter Kaffee. Es geht übrer Eiserfey nach Breitenbenden hier zwischen Eiserfey und Breitenbenden lag Guderians 7. Panzer Division im Feldlager, vor ihrem Einmarsch nach Frankreich, damals über Belgien.

Von Breitenbenden geht es nach Mechernich der Alten Bleibergwerks Stadt. Richtung Satzvey an den Katzensteinen vorbei.

Satzvey ist bekannt für seine Ritterspiele weit über die Kreisgrenzen hinaus.

Euskirchen ist nicht mehr weit auf der Anhöhe bei Billig kann man in die Eukirchner Börde schauen. Bei klarem Wetter sieht man bis weit nach Köln, das Siebengebierge, auch Bergheim mit dem Modernen Kohlekraftwerk kann man von hier aus sehen.

Die Tour endet hier in Euskirchen.



bekamen, wie wir heute, eine Privatführung von Herrn Erpelding.

baut wurde. Ach ja und Heinos leckere Hasselnuss Torte kommt

Euer Jack





### Politally Tollow Mulip

2014

Gaststätte Kupferschmiede in Schotten-Rainrod im Vogelsberg

24. Mai 2014 ab 18.00 Uhr

Hallo TMOCler. Dieses Jahr haben wir die Jahreshauptversammlung in Richtung Frühjahr / Sommer verlegt. Wir hoffen, dass wir dann unseren Mitgliedern die Anreise mit dem Motorrad ermöglichen! Wie jedes Jahr können von den Mitgliedern Vorschläge eingebracht werden, über die dann auf der JHV entschieden wird. Sollte also jemand von Euch etwas zur Abstimmung bringen wollen, dann bitte den Vorschlag unserem Vorstand (president@tmoc.de) bis Ende März zukommen lassen, da potentielle Änderungen den Mitgliedern rechtzeitig vor der JHV - über unsere News - bekannt gemacht werden müssen. Der Versammlungsort ist die Gaststätte Kupferschmiede in Schotten-Rainrod im Vogelsberg

Der Versammlungsort ist die Gaststätte Kupferschmiede in Schotten-Rainrod im Vogelsberg
Bitte unter der angegebenen Adresse selbst anmelden! info@landgasthof-kupferschmiede.de
Wir freuen uns auf Euer zahlreiches Erscheinen, wenn möglich auf dem eigenen Motorrad.

Weitere Infos zum Gasthof unter www.landgasthof-kupferschmiede.de

Landgasthof Kupferschmiede Gudrun Straub Mühlstraße 10 D-63679 Schotten-Rainrod

Telefon: (06044) 98 00 00 Telefax: (06044) 980 00 50

Bei der Anmeldung Triumph Motorradclub angeben. Wenn Ihr ein Einzelzimmer wollt bitte extra angeben!

Einzelzimmer mit Frühstück 42,– € Doppelzimmer mit Frühstück 72,– €

Reservierung bis spätestens 1.3.2014

Mal-Tour 2013 R.A.T-Pack Bonn und Gäste

Die dies Jährige Mai-Tour stand an und die Vorbereitungen sind abgeschlossen "Packen" ist angesagt.

Treffpunkt ist die SVG Tankstelle am Verteiler Bonn (Vorgebirgs str). Pünktlich um 10 Uhr treffen alle die am Morgen zum Fahren mitwollen ein. Das waren: Jens, Bea, Andreas und Sylvia - Andi und Ronja, Jürgen, Otti, Sepp und Karin sowie ich und meine 2 Damen Michaela und Aileen. Fröhlich starten wir die Motoren doch bei mir nur ... tut sich nichts Fremd starten ist angesagt. Jetzt aber nach Altenahr zur Sommerrodelbahn um Heribert und Angela einzureien. Auf dem weg nach Altenahr baut meine Batterie und dadurch mein Motorrad aus Ermangelung an Strom merklich ab. Angekommen puh, und Ursache suchen. Der Lichtmaschinenstecker ist verkokelt. Andreas nimmt sich denn Stecker vor und Jürgen fährt zurück nach Bonn um bei Hubert im POLO Shop eine Batterie für mich zu kaufen. Nach ca. 80 Minuten heißt es einpacken und weiterfahren.

Ich hatte eine alte Tour ausgegraben zur Mosel: Altenahr, Ahrbrück, Adenau, Döttingen, Kehlberg, Ulmen. Daun, Manderscheid, Gillenfeld, Lützerath, Bad-Bertrich, Alf. In Alf Richtung Cochem kurz vor Cochem über die Moselbrücke nach Treis-Karden in Karden im Kreisel gerade aus nach Koblenz und nach ca. 8 Km rechts ab nach Lütz. Mein Moped läuft jetzt ohne Probleme, Zurück zur Tour, Kurz vor Manderscheid machen wir eine Einkehr um zu essen. Wie wir so da sitzen kommt mir ein Gedanke: man könnte doch von Manderscheid aus kurz in die andere Richtung abbiegen und nach Eisenschmitt fahren, hier ist das

WEIBERDORF aus Clara Viebigs gleichnamigen Roman, ich musste dahin. Gut, kurzer Stop in Eisenschmitt und weiter. Zurück nach Manderscheid Richtung Gillenfeld an der Ober und der Unterburg vorbei. Zwischen Gillenfeld und Lützerath liegt der Ort Strohn hier kann man Urgeschichte sehen. Eine LAVABOMBE ca 42 Tonnen Gewicht. Über Bad-Bertrich fahren wir durch ein schönes, mit Flusslauf, und sehr kurviges Tal nach Alf an der Mosel. Von hier aus sind es noch ca. 50 Km bis Lütz. Weiter an der Mosel entlang über Ediger. Eller und Nehren. Kurz vor Cochem biegen wir ab um über die Moselbrücke nach Treis-Karden und weiter nach Lütz zum Hotel SONNENBLICK zu fahren. Manfred und Inge sind schon da. Nun ging es ans Zimmer verteilen und zu beziehen. Im laufe des Abends oder auch später Nachmittag trafen noch Hubert, Birgit, Ralph, Robin und unsere Freunde aus der Rhön, allen voran Igel, Siggi, Gabi, Heinz und Uschi ein. "Lets the Party Start", mit lecker Bier und guten Gesprächen. Gegen 19.30 Uhr gab es Abendessen "all you can eat".

Der Abend wurde sehr lustig. Es gab auch "Mosel Feuer", ein regionaler Kräuter Likör. Unserem "AL-TERSPRÄSIDENT" Sepp mundete er so gut, dass später am Abend, der Wirt Bernd, für Sepp einen 9-Liter-Cognac-Schwenker mit "Mosel Feuer" parat hielt wir opferten uns natürlich und halfen Sepp selbstlos beim leeren des Behältnisses. Als ich spät am Abend ein großes Hefe bestellte kam Bernd mit einem 3-Liter-Erdinger-Weizen-Glas voll des herrlichen Gebräus. Auch ich lies mir, nach kurzem Wiederstand, helfen. Prost. Samstag morgens erst mal lecker frühstücken. Da wir so viele Leute waren, haben wir uns in 4

Gruppen aufgeteilt. Start war gegen 10 Uhr unsere Gruppe fuhr die "Mosel-Rhein-Hunsrück-MoselTour". ca 270 Km.

Die Tour mal kurz angerissen: Lütz runter nach Treis-Karden über die Brücke rechts nach Koblenz in Löf über die Brücke die Moselseite wechseln. Über Nebenstraßen nach ST Goar-Bacharach hier durch den Ort Richtung Rheinböllen (Hunsrückhöhenstraße) weiter über Simmertal-Miechelbach nach Zell-Mosel. In Ediger Eller Kaffee und Kuchen im Kaffeklatsch genommen. Kurz hinter Miechelbach macht Birgits "Sprint" schlapp, die Batterie, beiden biegen schon vor Zell ab nach Lütz ab. nein stimmt nicht Hubert hat Aileen auf dem Sozius also 3 auf dem Bock. Weiter geht die "Luzzie" über Nehren-Cochem. Treis-Karden nach Lütz.

Am Hotel waren wir gegen 17 Uhr. Für denn Abend gab es Lecker Gegrilltes mit Nudel und Kartoffelsalat. Nach und nach rollten die Gruppen ein und es wurde wieder ein gemütlicher Abend, auch Klitschkow hat gesiegt, live gesehen im TV, extra für Karin (sie ist ein großer Klitschkow-Fan)

Am Sonntag nach dem Frühstück war dann großes Verabschieden unserer Freunden aus der Rhön.

Mit triumphalem Gruss Jack



# Die Geschichte von Barbour im Motorradsport

John Barbour gründete sein Geschäft 1884 im aufkeimenden Hafen von South Shields, wo er Dockarbeiter und Matrosen mit Regenhäuten und

anderen Kleidungsstücke belieferte. Schnell genoss er einen guten Ruf für Qualität. und schon 1913 wurde Bekleidung speziell für Motorradfahrer entwickelt und produziert. vor Beginn des Ersten Weltkrie-

ges wurde das Modell "International" präsentiert, am Anfang war es ein "Kombi", ein Bekleidungsteil entwickelt für Piloten und Motorradfahrer.

Während des Krieges wurde Barbour von U-Boot Kapitän George Phillips angesprochen und überzeugt, den "International"-Einteiler in Jacke und Hose für seine Mannschaft umzuwandeln.

Kurz nach dem Krieg wurde dieser Zweiteiler auch im zivilen Bereich verkauft.

Die schräge linke Brusttasche entstand 1953, es gibt verschiedene Versionen, wie es dazu kam. Fast sicher ist aber, dass diese Änderung für Trial-Fahrer eingeführt wurde, die einen schneller Zugriff zu Karten, Schreibzeug und andere Utensilien brauchten. Sehr wahrscheinlich ist diese Geschichte korrekt, weil schon Anfang der 50er Jahre die "International" Jacke praktisch Pflichtbekleidung für Trial-Fahrer weltweit wurde..

Die "International" Jacke wurde von der britischen Mann-

schaft bei den International Six Day Trials in 1936 erstmals benutzt, fast jede Mannschaft trug sie bis 1977, und in den ISDT von 1954, trugen mehr als 70% der teilnehmenden Fahrer diese Jacke.

Die "International" war nicht exklusiv für Wettkampffahrer, es wurde der Favorit von unendlich vielen Motorradfahrern und wurde von der Motorradstaffel Show der englischen Armee und der Polizei in 14 Ländern übernommen.

Die Jacke, die wir heute kennen und schätzen, entstand durch

die 1953 eingeführte wichtige Änderung. Bis dahin, wurden alle Jacken aus dunkelgrüner, gewachster Baumwolle berge-

Baumwolle hergestellt.

In diesem Jahr wurde die "International" als offizielle "Uniform" des Vincent Owners Club ausgewählt. Vincent war damals bekannt als "Der Hersteller des schnellsten Standard Motorrads der Welt" und um diese Bindung zu festigen, wurde das Material der Jacke schwarz gefärbt.

Die Druckknöpfe wurden aus Messing hergestellt, um das Aussehen der Jacke an die schwarze Lackierung mit goldenen Linien der



Maschinen anzupassen.

Die Jacke erlebte eine seiner berühmtesten Momente 1964, als Steve McQueen für das amerikanische Vase Team an die ISDT in Ost Berlin teilnahm. Vor dem Rennen kamen McQueen, Bud Ekins und das restliche Team nach England, um ihre Triumphs abzuholen und vorzubereiten und flogen anschließend in die DDR.

so wie wir sie heute kennen, seit den 40ern gekauft und getragen wurde.

Barbour war der Erfinder der "four-pocket", gewachsten Baumwolljacke. Er war der Markenführer in den 50er und 60er Jahren und für ihre Anhänger, blieb es das angestrebte Bekleidungsstück.

Es gibt sicherlich keine andere Jacke (und bestimmte keine Mo-

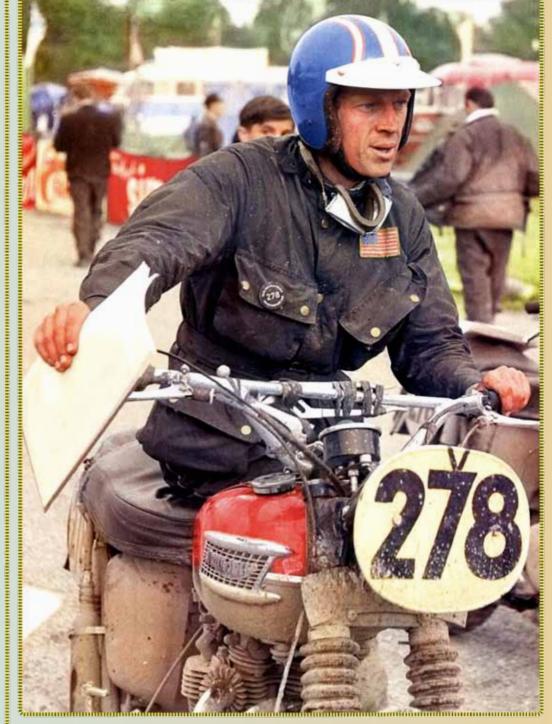
torradjacke), die so lange fast unverändert produziert wird. Die Barbour Jacke ist in der Tat das stärkste Symbol der Motorradwelt und so ist es erfreulich, dass der Hersteller zu einer seiner früheren Wurzeln gefunden hat.

George

Während seinem Aufenthalt in London, besuchte McQueen D. Lewis in der Great Portland Street und kaufte "International" Jacken und Hosen für alle Mitglieder des Teams.

Letztendliche zogen sich McQueen und Ekins vom Rennen zurück, trugen aber noch jahrelang Barbour. Die Jacke gefiel aber nicht nur Filmstars, in den 60ern wurde sie auch wesentlicher Bestandteil der Rocker Garderobe.

Die "ton-up" Jungs hatten möglicherweise eine Lederjacke für kurze, schnelle Ausfahrten an lauen Sommerabenden, aber wenn es darum ging, eine längere Fahrt zu unternehmen, wie z.B. nach Brighton, oder bei schlechtem Wetter, bot die "International" den besseren Schutz. Diese klassische Jacke von Barbour wurde über die Jahre imitiert, aber Fakt ist, dass die "International",



WWW.MOTOLEGENDS.COM/BARBOUR



Triumphs Anspruch an absolute Qualität hat sie zu Fertigung, Qualitätskontrolle. Termintreue und hoher Fertigungstiefe im eigenen Haus veranlaßt. Dies stand im Gegensatz zur üblichen Praxis des Bezugs dieser Leistungen aus der dritten Welt. Triumphs Weg aus diesem Dilemma war nicht Verträge mit Subunternehmern zu machen, sondern eigene Produktionsstätten in den Low Cost Gebieten aufzubauen. Das sind keine Joint Ventures oder Subunternehmer sondern vollständig zur Triumphgruppe gehörende Produktionsstätten. Nach intensiver Suche fiel die nähere Auswahl für einen Produktionsstandord in Thailand auf Chonburi ca. 35km von Bangkok und direkt an der Ostküste gelegen. Nicht nur die Produktionskosten sind hier viel geringer als in den UK, sondern auch alles andere, das Land, die Gebäude, Energie, Transport, die



34,5%. Neben anderen Faktoren, die diesen Vergleich verschleiern, kann man den Mehrwert deutlich erkennen, den Triumph heute anbieten kann.

Thailand bedeutet eine Erweiterung für Triumph und kein britischer Arbeitsplatz ist verloren gegangen. Sie hätten nicht so schwarze Zahlen, und kein so breit gefächertes Angebot, wie sie es heute haben, ohne die ge-



gesamten Bruttosozialproduktes des Landes erwirtschaften, die Fahrzeugindustrie ist einer der größten Wirtschaftszweige des Landes.



Nissan und

alle haben

einen Anteil

an den fast

1,4 Millionen

Fahrzeugen

die in Thai-

land 2008

produziert

wurden. In-

teressanter

Weise ist Ducati der neueste In-

vestor in Thailand, direkt neben

Triumph in dem gleichen Indust-

Nachdem viele große Fahrzeug-

hersteller in Thailand Produkti-

onsstätten eröffnet haben, sind

viele Teile- und Zubehörliefe-

ranten wie Frankreichs Valeo,

riepark.

Arbeitserlaubnisse

und Visa für ausländi-

Triumph hat diese

Chonburi sind alles

einfache Produktionsbetriebe,

ausgestattet mit eigenen Dispo-

sitionsbüros, die von erfahrenen

englischen Managern geleitet

sche Arbeitnehmer.

Thailand hat nahezu alle großen Automobilhersteller, Zubehör- und Teilelieferanten, der Welt angezogen und viele planen weitere Investitionen. So wie Triumph produzieren die folgenden Unternehmen in Thailand: Ford, General Motors, BMW, Mercedes Benz, Mitsubishi, Mazda, Toyota, Mitsubishi, Isuzu, Honda und

TRW, Brtains' GKN und Japans Denso, Mitsuba und Mitsubishi ihrem Beispiel gefolgt um ihren Abnehmern nahe zu sein. Ebenso sind Thailands Anstrengungen Investoren aus Übersee anzulocken Öl auf das Getriebe. Diese beinhalten Grundbesitzrechte, Einrei-

segenehmigungen für ausländi-

sche Ingenieure und Techniker,

Fertigung

Kräfte arbeiten.

Das Konstruktionsbüro mit all seinen Entwicklungsabteilungen bleibt vollständig in den UK. Die Testabteilungen und die Produktion der Prototypen befinden sich ebenfalls vollständig in Europa. Es gibt innerbetriebliche Trai-

Möglichkeiten durch das Entsenden von Managern mit langjähriger Erfahrung und hoher Produktkenntnis nach Chonburi genutzt um dort die Fabrik und die 
Produktionsstätten zu leiten. Die drei 
Produktionsstätten in

ningsprogramme um Fertigungsabläufe zu verbessern um immer unabhängiger vom Mutterland zu werden. Dieses Programm ist das gleiche wie in den Werken in England.

Der Vorstand, angeführt von John Bloor und John Eastham wird lokal unterstützt von Jamie Looker, einem von 12 zur Zeit eingestzten Direktoren in Chonburi.

Jamie ist ein langjähriger Triumph-Mitarbeiter und war verantwortlich für die Produktion im Werk 2 in Hinckley, bevor er zum leitenden Direktor in Chonburi berufen wurde. Zur Zeit sind in Chonburi ca. 800 Mitarbeiter beschäftigt. Durch die globale Depression auf dem Weltmotorradmarkt sind zur Zeit keine weiteren Vergrößerungen in Chonburi geplant. Die derzeitigen Produktionsstätten sind in der Lage alle kurzfristigen Anforderungen zu erfüllen, dennoch ist Triumph ständig dabei, sein Team zu verbessern. Zur Zeit gibt es Stellenausschreibungen für Triumph-Chonburi für folgende Positionen: Montageleiter, Prozessverantwortliche, Produktionsleiter.

Disponenten für Stahl, Qualitätskontrolle, Servicetechniker und Projektingenieure. Diese Stellenausschreibungen zeigen deutlich die Anforderungen welche an die neuen Mitarbeiter gestellt werden. Durch die Ansammlung so vieler Industriebetriebe in diesem Gebiet entsteht hier ein hoher Konkurrenzdruck. Die Bezahlung ist hier gemessen am durchschnittlichen Lohn sehr hoch.

Triumph betrachtet den Standard



örtlichen Steuern und Gebühren für öffentliche Dienstleistungen. Dies alles hält die entstehenden Kosten im Rahmen. Um das Maß der Einsparungen durch die Fertigung in Thailand zu verstehen, betrachte man den Verkaufspreis einer 3-Zylinder Tiger aus dem Jahr 1999 von 7499 Pfund im Vergleich zu einer Tiger von 2011 für 8799 Pfund. Das ergibt eine Preissteigerung von 17% in 12 Jahren. Die Preissteigerungen im gleichen Zeitraum stiegen um



ringere Kostenbasis welche sie durch die Produktionsstätten in Thailand erreichen. Triumph ist auf dem Weltmarkt präsent und wäre ohne das alles nicht konkurrenzfähig.

Triumph hat jetzt 3 Produktionsstätten auf dem Nakorn Island Industrial Estate, Bankoo, Panthong, Chonburi. Dies ist ein Industriegebiet, das auch als das Detroit von Asien bezeichnet wird, so hoch ist der industrielle Umsatz. Triumphs Entscheidung nach Thailand zu gehen wurde von den Absichten der Regierung unterstützt. Thailand industrielle Produktion ist ein wichtiger Bestandteil der thailändischen Wirtschaft. Hier sind z.Z. 300000 Menschen von einer Gesamtbevölkerungszahl von 66 Millionen beschäftigt. Das sind 1.2% der Bevölkerung, die jedoch 12% des





der Arbeit seiner örtlichen Angestellten als sehr hoch. Die Grundeinstellung der Angestellten ist es gewissenhaft zu arbeiten und absolute Loyalität zum Unternehmen, genauso wie in England. Die Liebe zum Detail ist hervorragend und die Qualität der Motorräder steht in nichts der aus Hinckley nach.

Der Arbeitsmarkt in Thailand unterliegt dem Wettbewerb und in Chonburi, mit seiner hohen Industriedichte bezahlt Triumph gute Löhne und bietet alle landesüblichen Sozialleistungen. Viele thailändischen Mitarbeiter haben die Gelegenheit zu reisen und im Hauptwerk in Englang zu arbeiten und viele nehmen dieses Angebot an.

Die erste thailändische Prduktionsstätte wurde 2003 eröffnet, die Fabrik Nr.3 (nach Nr.1 und Nr.2 in Hinckley) und produzierten Rahmen, Schwingen, Benzintanks, Auspuffanlagen und so weiter. Dies hat Triumph in den letzten Jahren einen großen Vorteil verschafft. Die meisten (alle?) anderen Hersteller ließen diese

Dinge von Subunternehmern in Asien produzieren.

Fabrik 4, eröffnet in 2006, stellt alle weiteren Anbauteile am Rahmen her und verfügt über eine Lackieranlage.

Fabrik5 ist in der Lage Aluminium-Druckgussteile und Motorenteile wie Zylinderköpfe, Kurbelwellen und Getriebeblöcke herzustellen. Dies ermöglichte ehemals fremdgefertigte Teile im eigenen Haus herzustellen. Der grösste Sprung in Sachen Eigenfertigung ist die Herstellung von Aluminiumguß-Motorblöcken.

Die Arbeitsbebingungen und –abläufe in Thailand sind wie in den UK allerdings mit dem Vorteil eines wärmeren Klimas. Draussen ist es wärmer und das Essen in der Kantine ist anders, aber ansonsten ist es schwer einen gravierenden Unterschied festzustellen. Die Abläufe, die Ausrüstung und die Philosophie ist in allen Werken diesselbe.

Es gibt einen ständigen Austausch von Teilen und Baugruppen zwischen Hinckley und Chonburi. Es gibt Dinge die Chonburi beinahe



täglich verlassen, allerdings mehr auf einer "nach Anforderung"-Basis. Komplette Motorräder werden gewöhnlich direkt in das Verkaufsland geschickt und es gibt regelmäßige Lieferungen von Komponenten (Rahmen, Aufbauten) die hier hergestellt wurden an das Werk2 in Hincklev. Diese werden gewöhnlich geschickt um Zeitpläne in Hinckley einzuhalten. Alle neuen Modelle werden in Hinckley gebaut. Das ermöglicht die Übergabe von der Konstruktionsabteilung an die Montage mit der Übergabe aller Daten in kleinen Abschnitten. Wenn ein neues Modell zur Serienreife gelangt, wird die komplette Montagelinie nach Chonburi geschickt um wieder Platz für neue Linien in Hinckley zu schaffen. In Chonburi werden nun in den Fabriken 4 und 5 komplette Motorräder gebaut. Die komplette Produktionslinie wird in Hinckley für ein spezielles Modell entwickelt, gebaut und verfeinert. Wenn sie getestet und geprüft ist,



wird sie verschifft und in Chonburi erneut aufgebaut. Die derzeitigen Produktionslinien für die Modelle Sprint, die 650'er, die Tiger 1050 und die Bonneville's befinden sich komplett in Chonburi. Als Chonburi zu erst in Produktion ging, wurden die Motoren in Hinckley gebaut und anschließend nach Thailand verschifft. Die Dinge haben sich jetzt weiterentwickelt und ganze Motoren werden jetzt auch in Thailand gebaut.

Es aibt nicht die Produktion von gleichen Modellen in UK und Thailand. Das wäre nicht effizient. So werden Motorräder die in Thailand gebaut werden in die ganze Welt verschifft und ebenso solche aus Hinckley. Es gibt keine Modelle die speziell für das entwickelnde Land hergestellt werden. Die Modelle die in den UK erhältlich sind, sind die gleichen die man weltweit erhalten kann, außer kleinerer Veränderungen entsprechend den jeweiligen Gesetzen der Länder. Einige kleinere Länder haben nicht alle Modelle (z.B. gibt es in Japan keine Rockets und einige andere Modelle).

Überraschender Weise verkauft Triumph sehr wenige Motorräder in Thailand. Es gibt einen kleinen Händler der eine kleine Anzahl von Motorrädern verkauft. Aber großvolumige Motorräder sind sehr hoch besteuert und nicht zu beliebt in Thailand. Thailand hat einige Handelsabkommen mit anderen Ländern, aber das war nicht der Hauptgrund für Triumph sich dort niederzulassen. Triumph's großvolumige Motorräder werden generell nicht (zumindest nicht in großen Stückzahlen) in Ländern mit Handelsbeschränkungen verkauft.

Triumph bleibt eine erfolgreiche britische Company. Sie ist zu 100% in britischem Besitz (von John Bloor) und in der Tat der größte britische Fahrzeughersteller. Triumph ist stolz darauf ein bedeutender britischer Arbeitgeber zu sein und einen positiven Beitrag zur britischen Wirtschaft zu leisten. Motorräder, die in Thailand gebaut werden, spielen hierfür ohne Frage eine wichtige Rolle. In 2010 verkaufte Triumph weltweit ca. 50000 Motorräder. Es ist bemerkenswert, daß obwohl



der Markt komplett eingebrochen ist, Triumph mehr Motorräder verkauft als jemals zuvor. Eine einzigartige Stellung in der Industrie.

> Übersetzt aus Nacelle von Ulrich Knauber

## Beezumph 22

Eigentlich wollte ich ja keinen Bericht mehr zur Fahrt zu einer Rally schreiben. Aber da es mich ja immer wieder in die Fremde zieht, habe ich ja kaum eine andere Wahl. Jedenfalls habe ich vom europäischen Festland nur Holländer und einen Finnen am Cadwell park cirkuit getroffen – keinen Kollegen aus unserem Land, wer sonst soll also schreiben.

Freitags morgens kam ich schön zeitig hier los, so dass ich schon die 12 Uhr Fähre Dunkerque/Dover nehmen konnte die Fahrt dorthin war einfach und trocken. Nur in dem Moment als ich den grünen Frosch in der Reihe zum Verladen einparkte öffnete der Himmel kurz seine Schleusen. Nach ruhiger und sonniger Überfahrt bin ich diesmal über die M2 Richtung Dartford. Dort dann durch den Tunnel (dabei wollte ich doch die schöne Brücke fahren) Richtung Norden. Entgegen aller Hoffnungen war die Fahrt bis Louth jedoch höllisch anstrengend, da der Verkehr einfach nicht abnehmen wollte Stau-Stau-Stau. Erst die letzten km so ab Boston wurden dann angenehmer. Nach

exakt 801km rollte ich dann auf das Campinggelände. Dort habe ich dann auch schnell das Watoc Zelt gefunden – nur was der Watoc ist wusste zunächst keiner.



Sicherheit geht vor ...

28 . 29

Gut, den reinen BSAlern kann man dies ja verzeihen.

Zum Glück traf ich jedoch schon sehr bald Jim und Jane, so dass mir geholfen wurde und wir ihre Maschine zeigen wollten, viele aber auch eine imaginäre Zielflagge vor Augen hatten. So konnten sie also alle in Gruppen fahren, wo die Schwerpunkte



außerdem noch Fisch und Chips besorgen konnten, denn es gab noch keine Verpflegung vor Ort. Jim hatte seinen schönen Tritonrenner auf dem Hänger und freute sich schon auf Samstag. Am Morgen wurde ich dann recht früh von schöner Musik geweckt. Jede Maschine wird auf ihre Lautstärke gecheckt, wenn ich es richtig verstanden habe sind 105 Phon erlaubt.

somit hat der Tag wunderbar begonnen. Ja, und dann haben die Jungs angefangen zu spielen.



Es wurde in verschiedenen Klassen gefahren, so ganz habe ich mit meinem basik english nicht alles verstanden, aber es war schon klar, dass manche nur gleich gesetzt waren. Es gab sogar einige Läufe, wo auch T300 und auch neuere Hinkckley's mitfuhren, also quasi modernes Gerät. Pro Lauf sind auf dem Cadwell park Kurs max, 40 Motorräder erlaubt, aber ich denke meist waren nur so 25 drauf. Wenn man da genau hinsieht, wundert einen schon wie schnell so eine Maschine aus den späten 60ern und frühen 70ern sein kann. Vor allem die Dreizylinder in Tunerrahmen machten echt was her, auch manche Bonnie ringt einem ein Er-

staunen ab. BSA
2 Zylinder waren
leider nur zwei auf
der Strecke – diese wurden leider
nicht ganz artgerecht bewegt, ich
glaube da war
auch mehr drin!
Was mich aber
am meisten verwundert hat, war
ein auf einmal

zu hörendes Zweitaktgeräusch mit kurz darauf erscheinendem Geschoss. Eine Scott hatte sich untergemischt. Ich sage es nicht gerne, aber die Maschine lies

sich nicht anmerken, dass sie 30 Jahre mehr auf dem Puckel hatte, als der Rest des Feldes. Der Zuschauer neben mir meinte nur in typisch britisch zurückhaltender Weise, to give 100 per cent is the best tuning. Wie ich später feststellte fuhr noch eine zweite Scott mit - hier haben Vater und Sohn das gleiche Hobby und auch diese beiden 'Jungs' (der Vater bestimmt war bestimmt 75) hatten wohl eine Zielflagge vor Augen. Mit dem Sohn konnte ich ein kurzes Gespräch führen, er muss für Engländer einen fürchterlichen Dialekt drauf haben, denn ich habe ihn gut verstanden. Er war jedenfalls der Meinung, dass die Maschinen zwei Vorteile hätten. Zum einen deutlich leichter als spätere Motorräder, zum anderen helfe aber auch der direkte Kontakt zur Rennstrecke - sprich die fehlende Federung - zu so schnellem Bewegen des Materials. Nun, ich merke, dass ich jetzt hier als ausgewiesener Viertaktfan doch ganz schön überwältigt war, sei es drum.

Den ganzen Tag habe ich mir jedoch nicht die Läufe angesehen, sonder bin natürlich zwischendurch immer wieder über den Platz gelaufen, denn es gab na-



türlich viel zu bestaunen.

So war diese Jahr das Moto 'Quadrent' ausgegeben. Dazu hatte das National Motocycle Museum den Triumph Werks Vierzylinder Prototyp herangekarrt. Diese Maschine zeigt auf wie es hätte gehen können. Aber auch zwei privat aufgebaute Maschinen wurden präsentiert.

Eine dieser Beiden hatte ich auf der Bonniecelebration schon ge-

sehen, diesmal habe ich das Vergnügen gehabt, dabei zu sein, wie sie angekickt wurde. Noch mehr fasziniert war ich jedoch von einem reichlich angewitterten Monstrum. Diese Maschine basierte auf dem 750er Paralleltwin. das ergibt 1500ccm! Leider hatte sie wohl Jahre in einer feuchten Scheune gestanden und dies war ihr anzusehen. Aber es wird noch irrer. Es wurde gar zwei V6 Motoren vorgestellt, basierend wohl auf dem Trident/Rocket3 Triebwerk, daraus ergeben sich dann auch hier 1500ccm. Der zweite



war in einen rohen Moppedrahmen eingebaut, wohl um zu zeigen, dass es machbar wäre.

Des Weiteren war es natürlich toll all diese schönen Motorräder auf dem Platz zu sehen.

Obwohl vom TRO3 Ownersclub organisiert, waren natürlich doch sehr viele Highlights der britischen Motorradbaugeschichte zu besehen. Hier habe ich auch wieder sehen können, welchen Weg manche gehen, um um die alten Paralleltriebwerke herum quasi topmoderne Motorräder zu bauen. Da frage ich mich immer, warum nicht Triumph noch mal so was baut.

Aber ich bin zum Glück weder



Manager noch Marketingexperte und muss mich daher mit diesem Problem eigentlich gar nicht herumschlagen. Ich hatte jedenfalls einen super Tag, denn immer öfter kommt es vor, dass ich auf einem Treffen fast alle Maschinen kenne. Dies

war hier absolut nicht der Fall ich kannte eigentlich keine. Und während ich froh war vor einigen Wochen mal ausnahmsweise eine Hurricane zu sehen (eine von wohl zweien, die in Deutschland sporadisch auf der Strasse sind), waren diese hier kaum zu zählen. Eine ließ durch den BSA Schriftzug auf dem Tank auch Erinnerungen an eine alte Diskussion erwachen. Der Tag ging dann jedenfalls langsam zu Ende und ich will nicht abstreiten, dass ich wieder einmal überwältigt von all den Eindrücken früh in die Kiste gesprungen bin.

Das war auch gut so, denn durch einen Aufbaufehler ist einiges des Wassers, welches der Himmel nachts fallen lies, direkt im Fußbereich meines Zeltes gelandet, so dass ich um ca 3°° Uhr kleinere Korrekturen im Aufbau vornehmen musste und den Rest der Nacht amphibisch verbracht habe. Zum Glück war es ganz schön warm. Über den Sonntag bin ich dann gemütlich über mal mehr mal weniger schöne Landstrassen nach Ilford im Osten Londons gesurft. Dabei musste ich feststellen, dass es doch auch viele wunderschöne historische Gebäude - ja hauptsächlich Kirchen - in England gibt. Die hatten wohl ähnlich wie unsere Vorfahren zwischen all den Kloppereien noch Zeit was auf die Beine zu stellen. Ilford selbst

war dann in etwa so wie ich mir eine Großstadt in 20 Jahren vorstelle kein indisches, chinesisches, arabisches, oder sonst irgendwie geprägtes Viertel, sondern wirklich alles.

Dementsprechend war das Frühstück im Hotel für englische Verhältnisse eher schlecht.

Dann hieß es wieder

in Dartfort die Themse kreuzen. Diesmal durfte ich über die Brücke.

Ein wirklich tolles Gefühl, ich liebe es immer über diese hohen Brücken zu fahren. Mir wurde dann auch klar, warum ich nordwärts nicht die Brücke fahren durfte. Ist one way;-) Im Tunnel geht's gen Norden, über die Brücke dann südlich. Nach Einstündiger Fahrt erreichte ich dann

Dover. Schon das letzte mal war mir aufgefallen, dass diese Stadt einem den Abschied nicht leicht macht, denn die letzen Meter Schnellstrasse bieten einfach zu schöne Ausblicke, wenn dann noch in den Ecken der Nebel hängt... Dann wieder Mopped abratschen. Aber was ist das, diese Geknatter? Kommt da doch als krönender Abschluss meiner Reise ein BSA Gespann auf die



Fähre. Ich weiß gar nicht genau welches Modell das gewesen sein mag. Ich würde den kleinen Seitenventiler so in den 30er Jahren einordnen. Jedenfalls kam die Maschine sogar aus Holland, was auch wieder beweist, dass nicht immer so was Modernes wie meine T300 herhalten muss.

Wenige Stunden später war ich dann wieder zuhause und Heike sichtbar froh, das ich heil und gesund zurück war. Als ich dann später beim grünen Frosch, der ja auch schon 72000 auf der Uhr hat, nach dem Öl gesehen habe, konnte ich feststellen: auf 1700 km kein messbarer Ölverbrauch. Na bitte, für irgendetwas muss der Fortschritt ja gut sein.

Take care Peter

30 . 31

## Sinsheim unter Wasser

Sinsheim ist bei gutem Wetter eine super Veranstaltung. Bei kaum einer anderen Veranstaltung kommen dermaßen viele alte Motorräder der verschiedensten Marken und Baujahre zusammen.

In diesem Jahr wollten wir mit einer Abordnung von 8 Motorrädern teilnehmen. Allerdings waren Igel und George krank und Fritz wollte auf Grund der schlechten Wetterprognose, es sollte den ganzen Tag regnen, seine Bandscheibe schonen. Beinahe wäre ich auch noch

offen stand und sich schon einige Clubs und Privatfahrer darin breit gemacht hatten. Da es den ganzen Vormittag regnete, fand schließlich die ganze Veranstaltung (Interviews, Maschinenvorstellungen, Prämierung) zwischen dicht gedrängten Maschinen in der Halle statt. Neben unseren 3 Ladies verstärkte noch eine Panther und eine 1911er Triumph das englische Starterfeld. Highlights waren zudem eine 1897er De Dion-Bouton und eine 1928er Sorolea aus Belgien, die beide unseren "Stand" einrahmten. Wie jedes Jahr war auch

nen. Beinane ware ich auch noch Frankten. Wie jedes Jahr war auch Modifizierte Quickly's

kurzfristig umgefallen, da aber Ed mit einem Freund aus dem fernen Bochum schon angereist war, konnte ich mir diese Blöße nicht geben. Die Fahrt dorthin, zusammen mit Carsten, war genauso nass wie es angekündigt war. Im Vorfeld des Treffens teilte uns die Organisation mit, dass die von uns gerne benutzte Halle nicht mehr zur Verfügung stehe. Unsere Überraschung war groß, als diese doch

wieder Henny Kroeze mit seiner Steilwandshow vor Ort. War in den letzten Jahren meistens nie die Zeit, diese zu besuchen, passte es dieses Jahr auf Grund der wenigen Teilnehmer und geringem Diskussionsbedarf recht gut. Zusammen mit seiner (hübschen) 18 jährigen Tochter und einem 18jährigen englischen Leihfahrer legte er eine Show hin, die alle begeisterte und mir leicht die Knie zittern lies.







Freihändig von unten nach oben zu fahren und dann kurz vor dem begrenzenden Seil die Maschine mit einem Ruck wieder nach unten zu dirigieren, das sieht man nicht 1932er Ardie, 500cm, 18 PS,
Duraluminrahmen

alle Tage. Zum Abschluss konnten wir noch ein Gespräch mit einem 84jährigen ehemaligen

men oder ausprobiert worden. Im Schnitt sei er einmal im Jahr runter



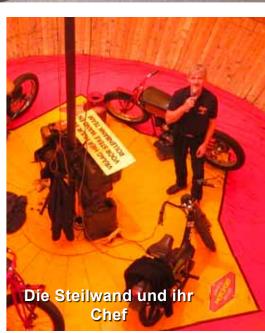


von der Lenkung her gutmütigsten

Motorräder für die Wand, andere

seien niemals zum Einsatz gekom-

gefallen und während seiner Zeit in der Wand nur einmal im Krankenhaus gewesen. Damit uns dieses nicht auch drohte, ging es am Ende der Veranstaltung im rechtzeitig wieder einsetzenden Regen schön vorsichtig nach Hause. Auf Grund meiner Erfahrung bei einem versuchten Ampelstop an diesem Tag: Mit ME77 hinten drauf kann



ich jedem nur eine vorsichti-

ge Fahrweise anraten, beim kleinsten Muckser blockiert

das Rad oder dreht beim Be-

schleunigen auf nasser Bahn

durch. Nächstes Jahr kommt

auch hinten ein BT45 drauf.

Michael

# TATIFE I PRINTED I PITE THE EXPERIMENT BEING TO BE THE EXPENSE OF THE EXPENSE OF

Der vorliegende Artikel von Jürgen Kießlich wird mit freundlicher Genehmiauna der Zeituna Top Speed veröffentlicht. Eindrucksvoll schildert er, mit welcher Mühe damals in der ehemaligen DDR englische Motorräder zum Laufen gebracht wurden. Hier noch einmal mit Jürgens eigenen Worten: "Aber das Beigefügte ist eben etwas diagonal durch die Englandszene der ehemaligen DDR geführt, in einer sehr schwierigen Zeit. Der Bericht ist auch schon einige Jahre alt. ich habe ihn absichtlich nicht modernisiert, es war eben so und man muss die damalige Zeit beim Lesen verstehen. Für den Außenstehenden Leser ist es eigentlich nicht vorstellbar unter den heutigen Gesichtspunkten. Es entstand ja alles in kleinen Garagen unter absoluten Heimwerkerbedingungen und war staatlich absolut nicht erwünscht, die Probleme dazu waren eigentlich das Schwierigste von allen."

Klaus Hohlbein aus dem sächsischen Kirchberg erfüllte sich seinen Traum vom modernen Vierzylindermotorrad selbst. Er verfügte über mehrere "Square Four" Motoren der englischen Marke Ariel von 600 und 1000 ccm Hubraum. Er baute um den Motor einen modernen Rohrrahmen, dieser war stark angelehnt an den "Wideline" Federbett von Norton. Die umgebaute Teleskopgabel zierte einst eine 350er Jawa, mit verstärkten Federn verrichtete sie gut den Dienst bei größerer Masse der Maschine. Die Räder der ungarischen Pannonia mit ihren für damalige Verhältnisse sehr modernen Trommelbremsen boten sich für das Objekt des Meisters vorzüglich an, am Vorderrad wurde die Vollnabenbremse mit zusätzlicher Belüftungshutze versehen, die Schwinge des ungarischen "Organspenders" bot sich zum Umbau an und diese wurde mit MZ Federbeinen zum Rahmen nach oben abgestützt. Der Tank der Zschopauer ETZ fügte sich hinter einer selbstgefertigten Cockpitverkleidung aus GFP harmonisch in das Gesamtbild ein. Die Steuerseite des Vierzylindermotors baute Klaus total um, sie erinnert eher an Friedel Münchs "Mammut" als an eine Ariel. Für den Primärantrieb entwickelte er ein völlig neues, zweiteiliges Gehäuse, dieses ließ sich wegen der Abstandsveränderungen beim Spannen der Sekundärantriebskette zum separaten Burmangetriebe in der Länge sinnvoll verändern. Parallel dazu entstand auch noch eine Gespannversion mit eher Tourercharakter im Erscheinungsbild.

Glückliche Umstände verhalfen dem ehemaligen Motorradrennfahrer Heinz Stürmer aus Ebersbach über die Jahre zu Motoren und Teilen der englischen Marken AJS, Triumph und Matchless. Damit baute er sich ein Motorrad mit dem Motor der Matchless "G 80", den 500 ccm Einzylindermotor setzte er in einen umgebauten AJS Rahmen ein, eine MZ Telegabel wurde dem englischen Rahmen angepasst. Eine geschmackvolle Einmannsitzbank wurde selbst entworfen und der Tank einer Triumph wurde angepasst. Die Auspuffanlage veränderte er und nutzte den Schalldämpfer des Berliner BMW Experten Peter Hanke dafür. Parallel dazu baute er eine zweite Maschine mit dem Zweizylindermotor einer 500 ccm AJS "Spring Twin". Auch diesen Motor hängte er in ein modifiziertes englisches Fahrgestell, welches er mit Teilen von MZ modernisierte. Dabei griff er auf die Scheibenbremsanlagen von Rennfahrer Hartmut Bischof zurück und da Papiere von Matchless vorhanden waren zierte der schöne Schriftzug diese und auch die









nachfolgenden Umbauten. Es ist kaum jemanden aufgefallen, dass zwei völlig verschiedene Motorräder mit dem gleichen Kennzeichen unterwegs waren, denn er hatte ja nur für eine Maschine Papiere! Die Substanz der Motoren war aufgezehrt und es bot sich die Gelegenheit einen Triumph "Bonneville" Motor mit 650 ccm Hubraum zu erwerben, von nun an wurde an der Triumph alias "Matchless" ständig verbessert und letztlich konnte man meinen, nachdem wieder ein stärkerer Motor der T 140 komplettiert und eingebaut wurde vor einer echten, kompletten "Bonnie" aus dem Stammwerk Meriden zu stehen. Als ein Satz Gussräder von einer Yamaha erworben wurde kam es dann auch zur Kombination von Teilen japanischer Herkunft mit der "Lady". Auch für diese Räder wurden weiterhin die bewährten Scheibenbremsanlagen von Hartmut Bischoff verwendet. Die Mühen der Um- und Nachbauten waren vergessen, viele nachgefertigte Teile waren nicht als Kopien zu erkennen. Der Slogan: "Wer Motorräder nachbaut oder nachgebaute Motorräder in Umlauf bringt, der ist ein Japaner!" war mit Sicherheit schlecht gewählt, das Wort Japaner sollte mit "DDR Motorradfahrer" ausgewechselt werden.

Nicht weit von Ebersbach, im benachbarten Neusalza - Spremberg trieb eine weiterer "Edelschrauber" sein "Unwesen", die Rede ist von Uwe Schramm. Er wählte als junger Einsteiger die Fragmente einer AWO, sein Einstand in die Szene war eine gelungene Kreation und damit begann eine nie mehr zu stillende Leidenschaft, durch glückliche Umstände kam Besagter in den Besitz der Teile einer Triumph Rennmaschine, er überholte und frisierte den desolaten 500 ccm "Speed Twin" Motor von 1938, als Fahrgestell musste auch bei ihm die bewährte AWO Sport herhalten und der Grundstein einer ganzen Serie unterschiedlicher Triumphkreationen war gelegt. Als er allerdings später das große Glück hatte Teile eines 650 ccm Motor der Bonneville T 120 R aufzutreiben, diesen zu komplettieren und zu frisieren, viele Teile musste er

selbst anfertigen, entstand eines seiner absoluten Meisterwerke. Um diesen Motor schuf sich Uwe ein völlig neues Fahrwerk, nach Erkenntnissen des modernen Motorradbaus jener Zeit, es entstand ein wunderschöner Sporttourer. Selbstredend entwarf und baute er selbst auch die Modelle für Tank, Seitenverkleidungen und Sitzbankunterbau mit Heckpartie, laminierte und lackierte die Teile ebenso selbst. Seine 500 ccm Motorräder wurden veräußert und da gab es erneut Edelschrauber die sich damit beschäftigten und später auch weitere Eigenbauten auf die Räder stellten.

Im Berliner Raum konzentrierte

sich um Günter Knaack der Clan

der Umbauer englischer Klassiker, insbesondere der Marken AJS. BSA. Norton und Triumph. Natürlich war dem England-Freak und seinen Freunden die Kunde vom legendären "ACE" - Cafe an der North Circular Road im Nordwesten der britischen Metropole London zu Ohren gekommen und damit entstanden bei den jungen Männern Träume einer neuen Art. Das wollte man erleben, zumindest einen Funken davon nach erleben und einmal ganz ehrlich, davon träumen doch die unterdessen ergrauten Herren der Union Jack Fraktion noch heute. Kreuzt im heutigen Straßenverkehr oder bei Insidertreffen eine der modernen Honda "GB 500 Clubman" oder eine Kawasaki "W 650" auf da beginnen die Augen zu glänzen und die Erinnerungen sind wieder da, denn das wollen ia auch die Hersteller damit erreichen. Die wilden Sixties am historischen oder noch besser am Kultlokal werden für immer ein spezielles Kapitel der Motorradgeschichte bleiben. Die Zeit der "Caferacer" wurde eingeläutet als in England der Motorrad - Umbauboom entstand. In die berühmten und bewährten Federbettfahrgestelle von Norton, besonders der Widelinerahmen der ehrwürdigen "Manx" Rennmaschinen wurden überwiegend englische Twins transplantiert, somit entstanden sie, die "Norvins", die "Tribsas", die "Noriels" und ganz besonders die "Tritons", um nur ein paar der Ei-









gen- und Umbauten zu nennen. Es begann die Zeit der Back Street Heroen am "ACE Cafe", man traf sich und führte die eigenen Kreationen vor, es entstand ein ungeahnter Kult zu den Klängen der aktuellen Rock'n Roll Idole. Es gab keine Geschwindigkeitsbegrenzungen





zu beginn der 50er, die Rocker und Ton UP Boys brannten mit ihren Caferacern ihre Spuren in den Asphalt um das "ACE", die Bobbys sperrten dazu am Mad Sunday noch die Straßen. Die ganz wilde Zeit war dann von 1958 bis 1965, als 1962 die Geschwindigkeitsbegrenzung in England eingeführt wurde kollabierte die Sache bald. Es begann ein neuer aber sehr gefährlicher Sport, wer schnell war, musste oder wollte das beweisen. Das Motorrad wurde vor dem



"ACE" geparkt, der Fahrer flitzte hinein und steckte eine Münzen in die Jucke – Box um "See you next Sunday" zu wählen, mit den ersten Klängen spurtete man zur Maschine, kickte diese an und dann ging es im Wahnsinnstempo auf die alte Kultstreck hinaus in den öffentlichen Straßenverkehr, diese musste komplett umrundet werden, um vor Ende des Titels wieder am Cafe zu parken. Nicht alle schafften das und einige kamen nicht mehr zurück von ihrem Sprinttrip, diesen wurde dann ein Kreuz, ein Titel der Lieblingsband und ein Trink gespendet. Das "ACE" wurde geschlossen und jetzt ist es wieder geöffnet, die Black-Leather-Boys haben ihren Traditionsort wieder gefunden.

Kurz, diesem Kult folgend baute Günter und sein Freund Joachim Lippold in ihre "Manx" – Fahrwerke Triumph und AJS Twins ein und schufen sich ihre Caferacer.

Diese existieren noch heute, sie wurden im Lauf der Jahre ständig verbessert und bei Günter wird fleißig weitergeschraubt.

### Fotos.

**1.** Der ehemalige Rennfahrer Hans Franke aus Chemnitz baute den 1000 ccm "Ariel Square Four" Motor in ein modifiziertes AWO Sport Fahrwerk ein.

- **2.** "Ladykiller" Klaus Hohlbein aus dem sächsischen Kirchberg schuf sich sein Meisterwerk mit Hilfe eines "Ariel Square Four" Motors
- **3.** Eine sehr sehenswerte Version der Triumph Matchless Eigenbauten von Heinz Stürmer mit dem Motor der T 140
- **4.** In dieser "Stürmer Kreation" kam der Motor der Matchless G 80 zum Einsatz
- **5.** Ein echter "Caferacer", Günter Knaack vor über 30 Jahren auf seiner umgebauten Norton "Manx" auf der Autobahn bei Berlin
- 6. So entstand unter den Händen von Günter Knaack aus der "Manx" ein weiterer Caferacer im unverwechselbaren Outfit der "Fastback" Norton
- **7.** Günter Knaack 1984 beim Bergsprint auf der Lückendorfer Rennstrecke mit einer seiner "Tri-

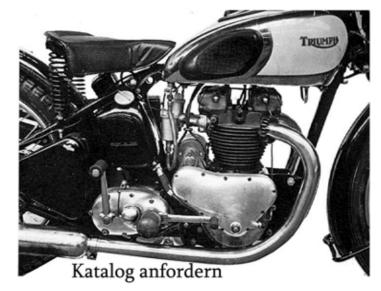
ton" Maschinen.

- **8.** Uwe Schramm mit seiner "Bonni" bei einem Sprintwettbewerb auf der alten Lückendorfer Bergrennstrecke
- **9.** Eberhard Köhler auf einer "Grabes Triumph" T 100 am Start zum Bergsprint.
- **10.** In dieser "Rudge" verbirgt sich in Wirklichkeit (aufgrund vorhandener Papiere) ein Norton "International" Umbau von Hartmut Schleinitz





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



36 . 37

Gartenweg 1 37619 Hehlen

01779092297

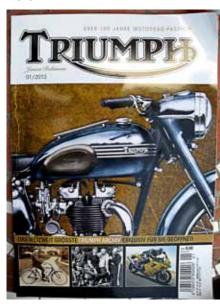
karlesch@web.de

## Buchtips

Ich bin in letzter Zeit über zwei Bücher gestolpert, die ich Euch nicht vorenthalten will.

Das erste Buch "ÜBER 100 JAH-RE MOTORRAD-PASSION TRI-UMPH" von James Robinson.

Wie der Titel schon sagt, spannt dieses Buch einen sehr unterhaltsamen Bogen vom Beginn der Triumphgeschichte bis in die Gegenwart.



Mich haben die vielen Bilder aus der Zeit der Gründung bis in die 1960er Jahre beeindruckt.

Der Text ist sehr informativ, am meisten haben mich allerdings die Tests der verschiedenen Modelle unterhalten. Das Beste – alles in deutscher Sprache! Ich kann das Buch nur wärmstens weiterempfehlen.

Mir ist das Buch auf der Veterama praktisch über den Weg gelaufen. Hier die Daten:

115 Seiten herausgegeben von Mortons Media Group Ltd, Media Centre, Morton Way, Horncastle, Lincs, LN9 6JR, Großbritannien. Leider hat das Buch keine IBAN Nummer allerdings einen Barcode mit einer darunterstehenden Nummer: 419847980990601.

Wer Zugang zum Internet hat kann

es unter folgendem Link bestellen. http://www.classicmagazines. co.uk/product/5444/bookazinetriumph-german-language-

Dort wir es für 9,35Euro plus Versand angeboten.



Das zweite Buch, dass ich Euch empfehlen möchte, ist "Modellgeschichte einer Motorradlegende "TRIUMPH BONNEVILLE" von Mich Duckworth und James Mann Was ein geiles Buch. Für Bonnie Liebhaber ein Muss! Ich schreibe einfach das, was hinten auf dem Buch steht:

Über fast drei Jahrzehnte hinweg war das Modell Bonneville der Firma Triumph das Juwel des britischen Motorradbaus. Von 1958 bis 1988 wurde es mit kurzen Unterbrechungen gebaut. Seine Produktionseinstellung beendete die ruhmreiche Ära der englischen Twins. Aber Legenden sind unsterblich. Und seit dem Jahre 2000 ist die

Bonneville auch ganz real wieder da: in Design und Konzept an den Klassiker angelehnt, in Technik und Leistung ein topaktuelles Motorrad. Mick Duckworth und James Mann präsentieren die Gheschichte eines der berühmtesten Motorräder überhaupt. Jedes Modell wird mit aussergewöhnlichen Fotos und den wichtigsten technischen Daten vorgestellt – ein Fest für alle Bonnie Fans!

Dem haber ich nichts mehr hinzuzufügen, nur – auch diese Buch ist in deutscher sprache.



Das Buch hat 240 Seiten und ist im Delius Klasing Verlag erschienen. ISBN 978-3-7688-5358-3



Hab Meins über amazon bestellt

Gruß Igel

## Ein Wellenproblem

fest, dass die metallische Hülse am

unteren Ende der Tachowelle ziem-

Die langjährige Zuverlässigkeit meiner TR6C auf längeren Ausfahrten hat dieses Jahr einen Knacks bekommen. Jetzt, wo ich diese Zeilen schreibe ist es mir fast ein wenig peinlich, Euch die Story zu schildern. Aber vielleicht gibt es ja den ein oder anderen unter Euch, der ebenfalls eine OIF-Triumph fährt und sich wundert, warum der Tacho nicht so tut, wie er soll.

Nach der Anfahrt auf unser Sommertreffen, nutzte ich die Gelegenheit -Peters Werkzeug lag noch rum - meine Kette nach zu spannen. Danach bewegte ich die Lady bis zur Rückfahrt nicht mehr. Auf der Rückfahrt fiel dann der Tacho spontan aus, das heißt er zeigte von jetzt auf nachher nur noch Null an. Nach kurzer Zeit sprang er zwar noch einmal an, nur um kurz darauf wieder in den Dämmerschlaf zu versinken. Auf der weiteren Heimfahrt hatte ich genug Zeit das Problem zu analysieren und mir eine Ursache zu überlegen. Da der Tacho selbst noch nicht vor allzu langer Zeit gemacht worden war, schied dieser als Ursache aus. Zuhause angekommen stand für mich fest, dass der Antrieb schuld ist, vor Jahren hatte ich schon einmal einen ersetzt und bestellte ein paar Tage später, allerdings ohne meine Theorie noch einmal zu prüfen, sozusagen ungesehen einen neuen Antrieb. Beim Versuch, diesen bei mir einzubauen, stellte sich heraus, dass ich den falschen bekommen hatte (dazu später vielleicht einmal ein paar mehr Infos) und dieser gar nicht schuld an dem Ausfall war. Nach verschiedenen Tests, was sich in was dreht und was nicht, musste ich feststellen, dass die innere Welle der Tachowelle anscheinend zu kurz ist. Richtig erklärten konnte ich mir dies zwar nicht, vermutete aber, dass die Welle wohl schon immer ein bisschen zu kurz war und nun wohl das äußere Ende des Antriebzapfens ausgeleiert war. Beim Zusammenbau stellte dann aber Fritz

lich locker war und die innere Welle quasi wieder verlängert werden kann und dann deren Enden aus der Tachowelle weiter herausschauen , wenn man die Hülse wieder an Ihren ursprünglichen Ort verschiebt und dort fest klebt. Gesagt. getan. Bei der anschließenden Probefahrt. lief der Tacho zwar wieder, aber die Tachonadel schwankte mit plus minus 15 Mph über den gesamten Geschwindigkeitsbereich so stark, dass es mir Angst und Bange wurde. Als Präzisionsinstrument hätte ich meinen Tacho sowieso nie bezeichnet, neigte er doch dazu, bei niedrigen Geschwindigkeiten bis ca. 30 Mph um plus minus 10 Mph zu schwanken, welches sich dann bei höheren Geschwindigkeiten auf ca. plus minus 5 Mph reduzierte. Aber die plus minus 15 Mph waren mir dann doch zu viel. Nach dem Lösen der Verbindung zum Antrieb zeigte sich, dass die Welle auch beim Drehen per Hand sehr unrund lief. Dies ließ den Verdacht aufkommen, dass sie nicht ideal und mit zu vielen Biegungen verlegt war und es sich somit um einen von mir selbst fabrizierten Fehler handelte. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Welle entlang des Rahmenrohres bis hinter die Luftfilterkästen verlegt, um von dort nach unten bis auf Höhe der Schwinge und dann entlang dieser bis zum Antrieb zu verlaufen. Ein neuer besserer Weg mit weniger Umlenkungen musste her. Idealerweise verläuft der vom Tacho mit einer Biegung nach unten entlang des Rahmenunterzuges und dann unter dem Motor bis zum Antrieb. Nur dafür war meine Welle einfach zu kurz. Und für einen modifizierten Weg ähnlich dem bis dahin existierenden reichte die Länge der Tachowelle zwar, weniger Umlenkungen ließen sich damit aber auch nicht realisieren. Jetzt wurde mir auch langsam klar, was passiert war. Bei der erstmaligen Installation der Welle war diese anscheinend schon zu knapp und ich verlegte

sie wie oben beschrieben mit den (zu) vielen Umlenkungen bis zum Antrieb und nicht unter dem Motor. Bei jedem Spannen der Kette wurde der Außenzug jedes Mal ein wenig gelängt, was letztendlich zum Herausziehen der Innenwelle aus dem Antrieb führte. Das Einfedern der Schwinge bei einer zu knapp verlegten Welle trug ebenfalls noch seinen Teil dazu bei. Das Problem war somit erkannt, aber noch nicht gelöst. Für den idealen Weg zum Antrieb musste meine Welle statt 1,66 m 9cm länger sein. Der anschließende Besuch bei Achim identifizierte meine Welle aber als eine mit der richtigen Länge bzw. einer Länge, die eigentlich zu meinem Motorrad passen müsste. Das Maßnehmen an zwei zufällig in der Werkstatt stehenden OIF-Maschinen der Modelljahre 71 bis 72 offenbarte an diesen die gleiche Wellenlänge wie bei meiner (166cm) und bestätigte den direkten Verlegeweg unterm Motor und natürlich auch die gleiche Schwingenlänge (auf so Ideen kommt man in der Not). Bei genauerem Hinsehen konnte man allerdings erkennen, dass die Tachohalter bei beiden Maschinen nicht mehr plan waren, sondern bewusst oder unbewusst ein wenig nach unten gebogen waren, was letztendlich die Biegung der Tachowelle und den Weg nach hinten um das geforderte Maß reduzierte. Die längere Welle als Alternative zum Verbiegen meiner neuen Halter (aus VA) hatte Achim in Form einer für eine Commando auch da. Der Einbau der Welle und anschließende Test offenbarte eine im Gegensatz zu vorher sehr ruhig laufenden Tachoanzeige. Im unteren Bereich schwankt diese nun um vielleicht 1 Mph welches sich nach oben hin zu einem leichten Vibrieren der Nadel verliert. Ein Präzisionsinstrument ist der Tacho damit zwar immer noch nicht, aber die Ablesbarkeit ist gegeben und Ärgern muss ich mich auch nicht mehr.

Euer Michael



### **Brough Superior SS100 specifications**

### **Engine**

**Engine type :** Four stroke 88° V-twin, DOHC, 4 valves

per cylinder, water and oil cooled

Bore x stroke: 94 mm x 71,8 mm

Capacity: 997 cc

**Power:** From 73 kW (100 hp) to 102 kW

(140 hp) @ 10 000 rpm, depending on

bespoke settings

**Torque:** 125 Nm @ 8 000 rpm

Compression ratio: 11:1

### **Dimensions**

Wheelbase: 1 550 mm (61.02")

Steering angle: 24,6°

**Trail:** 96,7 mm (3.80")

Front wheel: 18" Rear wheel: 18"

**Dry weight:** 180 kg (395 lb)

### **Chassis**

Frame type: Steel and Titanium tubular trellis

Front suspension: Fior double wishbone

Ohlins Shock 120 mm (4.72") travel

Rear suspension: Progressive system

Ohlins Shock 130 mm (5.11") travel

Front brake: 4D Ceramic Beringer

2x floating double discs, aluminum-ceramic composite material, diameter 230 mm (9,05"), 2x four pistons calipers with radial fixation and

special sintered metal pads

Rear brake: Single disc brake, aluminum-ceramic com

posite material, diameter 230 mm (9,05"), 2 pistons caliper with special sintered metal

pads

Wheels: 18 spokes (aluminum)

Front rim: 3.50 x 18"

Rear rim: 4.25 x 18"

Front tyre: 120/70 ZR 18

Rear tyre: 160/60 ZR 18

www.brough-superior-motorcycles.com

info@brough-superior-motorcycles.com