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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News of the Third

Heft 55
April
2015

Bernd Neitzert-Workshop

Triumph Factory Custom Build-Off

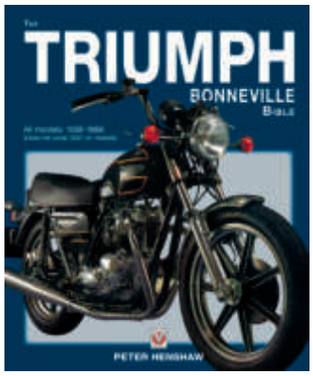
Just in by Michael Ochs

Lenkeraufrüstset von Motogadget

Bislang ist mir von der Fa. Motogadget nur ein extrem fein gemachter Nachrüsttacho unter gekommen (s. News 52). Im letzten Louis-Prospekt bin ich auf einen Lenkerendblinker gestoßen, der jeden Umbauwilligen verzücken wird. Der sog. M-Blaze Disc ist für 22mm und 1“-Lenker passend und wird in den Lenker geklemmt. Pro Stück werden 89€ aufgerufen. Passend dazu gibt es dann noch einen hochwertigen Griff m-Grip soft (29€ das Paar) und den Lenkerendspiegel m-Rear mit 75mm Durchmesser und 99€/Stück. Für das Set werden also 410€ fällig! Dafür erhalt man m.E. hochwertig verarbeitetes Material, welches auch ohne weiteres einer modifizierten Triumph aus den 70iger oder 80zigern gut zu Gesicht steht. Näheres und weiteres unter motogadget.com.

Diverse Bücher von Peter Henshaw

In der letzten News berichteten wir bereits über „The Essential Buyer´s Guide“ für Trophy, Thunderbird & Tiger. Ein Buch in ähnlicher Aufmachung ist jetzt auch für 300&500 Unit Twins von Peter Henshaw erschienen. Aufmachung und Preis gehen in die gleiche Richtung. Kurzum, wer bislang nichts über Motorradreparaturen im Allgemeinen und im Speziellen keine andere Buchquellen über sein eigenes Motorrad hat, der kann es durchaus kaufen. Beim Preis von rund 9€ bei Amazon kann man so viel nicht falsch machen (ISBN: 978-1845847555). Zumindest ist sei es ziemlich umfassend, die folgenden Modelle werden betrachtet: Triumph 350 & 500 Twins 1957-1974: 3TA, 5TA Speed Twin, Tiger 90, T100A, T100SS, T100 Tiger, T100S, T100T, T100C, T100R, TR5T, T100D Daytona. Die zahlreichen Veröffentlichung von Peter Henshaw erstrecken sich nicht nur auf englische Motorräder. Auch japanische, italienische und deutsche Marken sowie z.B. Ackerschlepper werden mit salbenden Worten in anderen Werken bedacht. Wer bessere Literatur für seine 500er wünscht dem seien die beiden folgenden Bücher empfohlen (wir berichteten): „Triumph Speed Twin @ Thunderbird Bible“ von Harry Woolridge (ISBN, 1-904788-26-2) und „Triumph Tiger 100 and Daytona



von JR Nelson“ (ISBN 1-85960-428-5).

Ende 2014 ist zudem ein weiteres Buch von ihm erschienen, indem er sich über das Flaggschiff unserer Marke, der Bonneville hermacht. Die Buchbeschreibung klingt vielversprechend, Leseproben konnte ich allerdings keine finden, so dass sich das Geschriebene auf Rechercheergebnisse im I-Net beschränkt. „The Triumph Bonneville Bible“ beschreibe die Geschichte vom Salzseerekord bis zum Ende der Harris-Produktion in den 80ern. Weiterhin gebe es Tips zum Kauf einer guten Maschine, Infos zu Schwächen der Konstruktion, Clubadressen, Ersatzteillieferanten und einen umfangreichen Anhang mit Farbinformationen, Rahmen/Motornummern und Fahrtests von damals. Das Buch im Format 250x207 mm ist mit 160 Seiten und über 200 Fotos ausgestattet. Alles in allem macht es einen hochwertigen Eindruck, für welchen man auch entsprechend zahlen muss (ISBN 978-1845843984, ca. 50€ bei Amazon). Ob dieses Buch was taugt, kann ich leider nicht sagen. Dazu noch ein Zitat aus der Nacelle: „For all fans of 1960’s/70’s/80’s Triumphs it’s most definitely worth having“.

Koso Cockpit

Koso ist bekannt für Nachrüstcockpit und -tachos. Für meinen Renner habe selbst ein Set gekauft – aber noch nicht in Betrieb genommen. Wer es durchaus etwas moderner mag und dazu kompakter, dem wird das folgende Cockpit u.U. gefallen. Die wichtigsten Funktionen werden wie folgt beschrieben: digitale Geschwindigkeitsanzeige, Drehzahlmesser als Balkenanzeige, Kilometer- und Tages-kilometerzähler, Kontrolleuchten für Leerlauf, Fernlicht, Blinker und Öldruck, Tankanzeige. Das Cockpit (DB-01R) kostet ca. 90€ plus die Sensoren, um obige Anzeigen mit Signalen versorgen zu können.

Wipac und Lucas Replica´s

Paul Goff hat seit kurzem 2 Replica´s im Angebot, die zwar bis dahin lieferbar, aber anscheinend in Sachen Qualität nicht erste Wahl waren. Die beiden Lampen Wipac 143b und Lucas L529 sind an Motorrädern wie BSA Bantam, frühe T20 Tiger Cubs/Terriers aber auch Vincent Black Prince /Knight zu finden. Wahlweise werden sie mit 6V oder 12V ausgeliefert und kosten 15 bzw. 20 Pfund. Kontakt unter norbsa02@aol.com bzw. 01494 868218 in England. Übrigens gibt es bei ihm auch die originalen Warnlichter für die Vorderlampe aus Anfang der 70er für 9,50 Pfund das Stück, dafür aber in allen 3 Farben. Warum heißen die in England bloß idiot light?

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 2 27.03.15 12:00

Die kalte Jahreszeit

Viel ist seit der letzten Ausgabe unserer News nicht passiert. Oldtimertreffen und Teilemärkte sind traditionell bis auf ein paar wenige Ausnahmen in den wärmeren Monaten. So bleibt in den kalten dunklen Tagen des Winters nur die Hoffnung auf wärmere Zeiten und unsere Ladies darauf vor zu bereiten, dass es bei Erreichen der individuellen Wohlfühltemperatur gleich wieder losgehen kann. Normalerweise versuche ich diese Arbeiten im Anschluss an die offizielle Außerbetriebnahme, meist kurz bevor es anfängt zu schneien und richtig ungemütlich zu werden, mit dem Ölwechsel einzuleiten. Dabei blieb es dann aber auch im letzten Jahr, fast. Die aus meiner Sicht unverzichtbaren Arbeiten wurden noch gemacht: Ölfilter mal wieder getauscht, frisches Öl rein, Benzin am Vergaser abgelassen und Motor mit Konservierungsspray innen eingenebelt. Die meisten von Euch werden sich nun fragen, was da noch fehlt. Die Wartungsliste bietet da noch einiges, zumindest wenn man sich daran und an die aufgeführten Wartungsintervalle hält. Wann wurde zum Beispiel das letzte Mal Euer Gabelöl oder Getriebeöl getauscht? Zudem ist die Restauration meiner TR6C nunmehr 18 Jahre und ca. 33.000 km her, so dass das ein oder andere Teil, möchte man seine Lady in top fitten Zustand halten, mittlerweile eine Überarbeitung oder eines Austausches bedarf. An der Sitzbank zum Beispiel, damals bei P&P im Fabrikverkauf in Birmingham erworben, löst sich von unten durch Rost unterwandert großflächig die Farbe ab. Über den Zustand einer guten Patina geht das mittlerweile hinaus. Jedenfalls ist die Liste der Dinge, die mir auffallen „mal“ gemacht zu werden so lang, dass ich eigentlich den Winter kontinuierlich hätte durcharbeiten können. Beruflicher Stress, mein Sohn, sportliche Aktivitäten und Weihnachtsmärkte haben mich wieder mal davon abgehalten. Und zudem meine betagte XJ900, in 1990 neu erworben. Bis vor ca. 6 Jahren als ich beschloss, nur noch meine Triumph warten zu müssen, war sie regelmäßig in Betrieb und dann nach einer, meiner Meinung nach guten Einmottung beiseite gestellt worden. Mitte letzten Jahres packte es mich dann doch wieder, mal eine Runde mit dem liebevoll „Eisenhaufen“ genannten Motorrad zu drehen. Nach Einbau der Batterie, die Elektrik funktionierte noch einwandfrei (bis auf den Tankstandgeber) sprang die Kiste auch beim zweiten Startversuch an und lief gleich rund. Und das mit dem alten Benzin. Auf der kleinen Ausfahrt ging mir dann prompt die Bremse zu, so dass ich bedingt durch mehrmalige Abkühlstopps erst 45 Minuten später von der 3 km Tour wieder zu Hause zurück kam. Die anschließende Demontage brachte dann den totalen Gammel, ähnlich dem den ich in der Bremse meiner 73´ TR7V vorfand, ans Tageslicht. Den Tausch der Bremsflüssigkeit hatte ich wohl beim Einmotten übersehen. Die Bremskolben und die Bremszange waren zu retten, alles andere wie Dichtungen und Hauptbremszylinder bzw. die ganze Armatur oben musste ich aber erneuern. Wäre ich dabei nicht auf eine günstige Quelle in den USA gestoßen (Adresse gerne bei Bedarf) und hätte die Fa. Spiegler nicht gerade eine Verkaufsaktion für Stahlflexleitungen durchgeführt, hätte diese Reparatur an meinem alten Japaner fast den wirtschaftlichen Totalschaden gebracht. In diesem Punkt sind unsere Ladies doch etwas dankbarer. Trotz ihres hohen Alters von im Schnitt sagen wir mal 40 Jahren haben die meisten einen Wert, der deutlich über dem eines nullachtfünfzehn Japaners liegt. Gesuchte Klassiker wie CB750 oder Z900 seien da mal außen vor. Zudem sind die Ersatzteilpreise deutlich niedriger, teilweise allerdings bedingt durch die ebenfalls schlechtere Qualität. Und wenn es dann noch eine Lady von vor 1973 ist und daher keine Scheibenbremse hat, kann die Bremsanlage erst gar nicht so weit vergammeln, dass für eine Instandsetzung mehrere Hunderter fällig werden. Ein hoch auf unsere Ladies auch wenn sie uns manchmal an den Rand der Verzweiflung bringen. Dazu mehr beim nächsten Mal, wenn ich den Fehler bis dahin gefunden habe und abstellen konnte.

In der Hoffnung, dass es noch ein Weilchen kalt bleibt und ich die Liste abarbeiten kann.

Euer Michael

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 3 27.03.15 12:00

Hallo Leute,

Auf ein Neues, alles wird gut.

Leider gab es auf meinen letzten „Hallo Leute“ keine Leserbriefe und Anregungen, schade – fast schon erwartet, da macht es besonders viel Spaß mal was voranzuteiben. Ich glaube meinen Senf liest sowieso niemand, desshalb gibt es etwas freien Platz für Notizen.☺

Euer Walter

Inhalt dieser NEWS:

Bernd Neitzerts Impressionen, Triumph Factory Custom	Titelseite
Just in	S. 2
Grußworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
The year of the Tiger	S. 6–7
Vulkanistisches Dreierlei, ***Bernd Neitzerts 3. Workshop in der Vulkaneifel.***	S. 8–11
Triumph Factory Custom Build-Off	S. 12–15
Termine	S. 15–18
Ankündigung Jahreshauptversammlung 2015	S. 19
TR3OC – NVT Challenge 2012, Teil 1	S. 20–26
AJS, ein Britbike Urgestein, die Spring Twin war ein Erfolgsmodell	S. 26–29
Anzeigen unserer Sponsoren	S. 30
Service Bulletin No 138	S. 31
Letzte Seite	S. 32

In eigener Sache:

Als Neumitglied begrüßen wir:
Thomas Rosenfeld – herzlich willkommen im Club.

Redaktionsschluss

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

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 4 27.03.15 12:00

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. (09733) 780095
Email: gross.man@t-online.de

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

Webmaster:
Roger Jung
Rüsper Str. 16
57399 Kirchhundem-Oberhundem
Tel. 02723 / 7198164
Email: webmaster@tmoc.de

Shop-Betreuung:
Sarah Jung
Bestellungen nur über den Shop auf der TMOC-Internetseite:
www.tmoc.de
Tel. (02723) 71 98 194

Impressum

Sitz des Vereins:
67098 Bad Dürkheim (Amtsgericht Darmstadt)

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

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

Mitgliedschaft im TMOC e.V. durch Zahlung des Jahresbeitrages von 28,- Euro an:
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
BIC: GENODE51MIC ***IBAN:*** DE53508635130001653393 ***VOLKSBANK ODENWALD EG,*** 64720 Michelstadt
Gläubiger-Identifikationsnummer: DE81ZZZ00001194133.
Die Mitglieder erhalten die TMOC NEWS im Rahmen ihres Jahresbeitrages.
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.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 5 27.03.15 12:00

The year of the Tiger

von Peter Nettler

Im späten Frühjahr rief bei uns eine unbekannte Person an – Stephan, Frank und ich fuhren gerade ein wenig mit dem Geraffel durch die Gegend – und meinte zu Heike wir würden doch was von Triumph verstehen, ob wir nicht mal gucken kommen wollten.

Da wären so Tiger in der Garage, die er nicht mehr fahren wollte. Aufgrund seines etwas fortgeschrittenen Alters und leider auch einer Erkrankung denke er ans Aufhören. Ein paar Tage später habe ich dann mal da angerufen. Am Wochenende drauf sind wir zu viert mit Natascha s Neuerwerb, dem T3 Bus, zu einem kleinen Ausflug durchgestartet. Vor Ort erwarteten uns Vater und Sohn.

Nach freundlichem Vorgespräch wurde dann der riesige Straßenkreuzer ein paar Meter nach hinten gesetzt, und wir konnten die Mopeds in Augenschein nehmen. Wir erblickten nun zwei schöne Maschinen und konnten es gar nicht erwarten diese herauszuschieben. Bei hellem Sonnenlicht sahen die Motorräder zwar nicht mehr ganz so tadellos aus wie in der Garage (ist ja nicht so hell da), aber sie machten immer noch ordentlich was her. Ein Raubtier war eine blaue TR6 von 71 oder 72, die zweite Katze war eine 76er TR7V in rot. Nun mussten natürlich die Startversuche durchgeführt werden, Die 650er kam willig und tuckerte brav vor sich her. Helmuth (der Besitzer) war der Meinung, dass die 750er mit der alten Batterie nicht anspringen könne, da sie auf elektronische Zündung (Lukas – also schon vor ewigen Jahren) umgerüstet worden wäre, aber zwei, drei beherzte Tritte und die Maschine lief. So konnte die prophylaktisch mitgebrachte Batterie im Auto bleiben. Für die Blackbox hatte sich Helmuth einen besonderen Platz ausgesucht, nämlich dort wo meist ein Gepäckträger sitzt. Mir gefällt es dort nicht, aber der Halter ist aus soliden 5 oder 6 mm Blech gebaut, das hält! Die Probefahrt fiel kurz aus, da wir keinen Helm dabei hatten, aber ich konnte keine wirkliche Fahrwerksschwäche feststellen.

Nun stellte sich die Frage: verhandeln, kaufen oder nicht kaufen? Unsere Fuhrparks sind ja nicht mehr so klein. Nach langem Überlegen und kurzem Verhandeln haben wir uns dann entschieden den 750er Tiger zu einem fairen Preis aus der Dunkelheit hinaus zu den Nettlers zu holen. Hier stehen mittlerweile 2 Hinkleys, 2 Meridens und eine BSA angemeldet in fremden Unterständen – wir selbst haben eigentlich nix zum artgerechten Unterstellen. Jedenfalls eine Einvergasermaschine haben wir noch nicht, muss also auch noch eine her. Bis auf

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 6 27.03.15 12:00

die auf der falschen Seite angebrachte Schaltung, sowie die etwas seltsam geratene Sitzbank ist der Tiger ja auch ein durchaus in den gewohnten Rahmen passendes Moped. Vor allem der „US-Amerikanische Supersportlenker“ ist mir ja vertraut und an die Scheibenbremsen gewöhnt man sich tatsächlich. Nach gelungener Überführung und Ummeldung gönnte ich der Maschine eine große Inspektion: alle Öle raus und neu, bei den Ventilen gucken, Schwingen-Lager abschmieren, Züge ölen, Zündkerzen neu etc. Dann natürlich ein paar neue Socken – die von der „japanischen Firma“, die so gut kleben, damit die Jagd wieder gelingt. Einige kleinere Touren in der Umgebung zeigten, dass das Raubtier durchaus noch über Biss verfügt. Da lag es natürlich nahe, die erste große Reise zum Sommertreffen zu unternehmen. Viel Gepäck benötigte ich ja nicht, da Heike mit dem Auto anreisen würde, somit musste ich nicht überlegen, wie ich alles verstaue. Bei gutem Wetter bin ich dann rechtzeitig am Donnerstag los. Nach etwa 50 km stellten sich leichte Zündaussetzer ein, diese legten sich nach Ausschalten des Lichtes(!). Nach insgesamt ca. 100 km lief es dann wirklich flüssig (ohne Licht), was die örtliche Polizei durch ein gelungenes Foto dokumentierte. Nach weiteren 100 km war die Batterie mittlerweile so entladen, dass es keinen Leerlauf mehr gab. Vorsichtshalber hatte ich den elektronischen Sparks-Regler, den Heike und ich auf unserem ersten Sommertreffen in Stammen gewonnen hatten, mitgenommen. (Achim hat manchmal sehr vorausschauende Ideen – er spendete den Regler für die Verlosung). Leider brachte auch dies keine wirkliche Verbesserung, aber mit dem entsprechenden Fahrstil – nun jedoch ohne Foto – schaffte ich auch die letzte Etappe.

Auf dem Treffen habe ich dem Tiger dann natürlich wenig Aufmerksamkeit widmen können. Lediglich die Kabelverbindungen zum Regler habe ich mithilfe der mir von Helmut gespendeten Stecker vernünftig hergestellt, sowie die Batterie geladen. Hierbei ließ sich dann gleich feststellen, dass diese nicht kaputt war. Die Zeit gehörte den Gästen und Freunden – und natürlich auch mir, so anstrengend es auch ist, das Sommertreffen ist so ähnlich wie Weihnachten. Die Gelegenheiten sich zu sehen sind ja nicht so häufig. Nach dem großen Zauber und den Aufräumarbeiten am Sonntag haben wir dann beschlossen, dass wir doch alle schon zurückfahren. So haben sich Roger, Frank und ich dann gemeinsam auf den Weg gemacht. Ich bin von vornherein ohne Licht gefahren, ich dachte mal: sicher ist sicher. Also strommäßig, verkehrsmäßig natürlich nicht. Deshalb bin ich als Zweiter gefahren. Die Rückfahrt hat er auch wieder gut durchgehalten, der Tiger, nur war die Batterie bei der Ankunft zu Hause wieder so leer wie bei der Ankunft in Wülmersen. Die Lima ist wohl nicht mehr in der Lage genug Strom zu liefern.

Im Großen und Ganzen war die Raubtierbefreiung eine lohnende Geschichte, nicht nur aus warmherzigen Gründen. Natürlich sind mir mittlerweile noch einige Kleinigkeiten aufgefallen, doch waren die ersten 3000 km sehr vielversprechend. Aber es ist eine große Freude so eine Maschine dahin zurück zubringen, wo sie hingehört: auf die Strasse.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 7 27.03.15 12:00

Vulkanistisches Dreierlei

Bernd Neitzerts 3. Workshop in der Vulkaneifel.

von Michael Kempf

Schemenhaft nur ist die Rennstrecke durch die Plexiglasscheibe erkennbar. Der Triple brüllt einem fast die Gehörgänge weg, als es nach einer langen Geraden in einer weiten Doppelkurve den Berg hinauf geht. Ab und zu überholen andere klassische Renner, die

aber zum Teil wieder eingefangen werden. Runter in den 2. und ab geht's durch die Schikanen. Solide und pfeilschnell kommt die Trident mit dem Rob North-Fahrwerk aus den Kurven und zieht sauber durch bis in den roten Bereich. Was für eine derbe Geräuschkulisse!!! Schließlich wird die Zielgerade erreicht, in der der leicht verkürzte große Gang noch einmal fast ausgedreht wird. Der Triple wird dabei noch einmal so infernalisch laut..., dass mich wohl bald den Ärger meiner Nachbarschaft erreichen wird, denn ich habe die Lautsprecher noch einen kräftigen Zacken mehr aufgedreht als sonst.

Ja, Leute, was soll man machen, wenn man keinen solchen Racer sein Eigen nennt ? Man schaut ihn sich auf youtube an und dreht am Lautstärkenregler.

Jedenfalls hat es seinen Zweck erfüllt, denn nun bin ich eingestimmt auf den 3. Workshop bei Bernd Neitzert in der Vulkaneifel und fahre zufrieden … den PC runter. Und dann nach Mendig.
Wer noch nie in Mendig war – nein, jetzt kommt nicht die Geschichte mit dem Erdbeermund auf der Verbindungsstrecke zwischen A1 und A61- hier dreht sich alles um einschlotige Vulkane, zweirädrige Gefährte mit drei Zylindern und essbare vierbeinige Eifelbewohner.

Schon den Hausberg (eingipflig), an dessen Fuße sich das Anwesen der Neitzerts befindet, sieht man bereits von der Autobahnabfahrt Mayen aus. Ich checke rasch im Hotel ein und finde einen großen Schreibwarenladen, der zwar keine Ansichtskarten von Mendig führt, dafür aber eine Menge anderer, die ich in einer … ääh… Großstadt wie Saarbrücken wochenlang vergeblich suchte.
Über Bernds Hobby könnte ich jetzt eine Menge (ab-)schreiben. Schon auf der Teilnehmerliste war zu ersehen, dass Matti Bischof leider nicht anwesend sein würde, aber es hat seinen Grund: er war bereits kurz vor dem Workshop da und hat in der Oldtimer Praxis Heft März 2015 ab Seite 102 einen 6-seitigen, reich bebilderten Artikel hinterlassen.

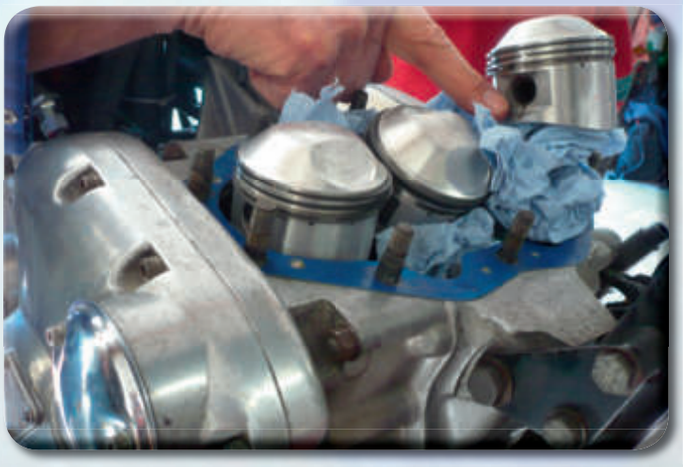
Meine Vorfreude nach der Ankunft – endlich mal nichts schreiben zu müssen - ebbt auch schnell ab, denn die angekündigten CBBCler von Redaktion und ehem. Vereinsführung sind entweder gar nicht (Redakteur) oder nur geisterhaft (Lonni) erschienen. Letzterer erinnert mich daran, lange nichts mehr von mir gelesen zu haben, entschuldigt den „ww“, um mir sogleich unter Setzen der „Redaktionsendefrist in 7 Tagen“ einen Bericht aufs Auge zu drücken und mich dezent auf die Unbrauchbarkeit meiner zu kleinen Fotodateien hinzuweisen. Danke.

Der Workshop gliedert sich dieses Mal in zwei Tagesabschnitte und meine von Heinrich Schlie ausgeliehenen Stichpunktezettel füllen sich rapide. Wir stellen uns

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 8 27.03.15 12:00

gegenseitig vor und schnell wird klar, dass es zwei deutlich ausgeprägte Lager unter den gut 20 Teilnehmern gibt. Damit sind nun nicht etwa die Triumph- und die BSA-Fahrer-Fraktionen gemeint, sondern auf der einen Seite die immer größer werdende Heerschar von Rentnern, die eine schier unerschöpfliche Zeit für ihr Hobby, den Triple, haben, und die inzwischen unterzählige Fraktion der Nichtrentner, denen allesamt genau diese Zeit permanent fehlt (die dann aber Artikel schreiben sollen über ein Hobby, dass sie aus Zeitgründen nicht pflegen können, damit die Rentner mehr Zeit für ihr Hobby, das Schrauben und Fahren haben). Als weitest gereisten Gast begrüßen wir Ray aus Nottingham.
Einzig bei dem Satz, der Dreizylindermotor sei leicht auseinander zu nehmen, löste bei mir in memoriam des ersten Workshops ein mittleres Hüsteln aus. Okay, das Teil war fest…

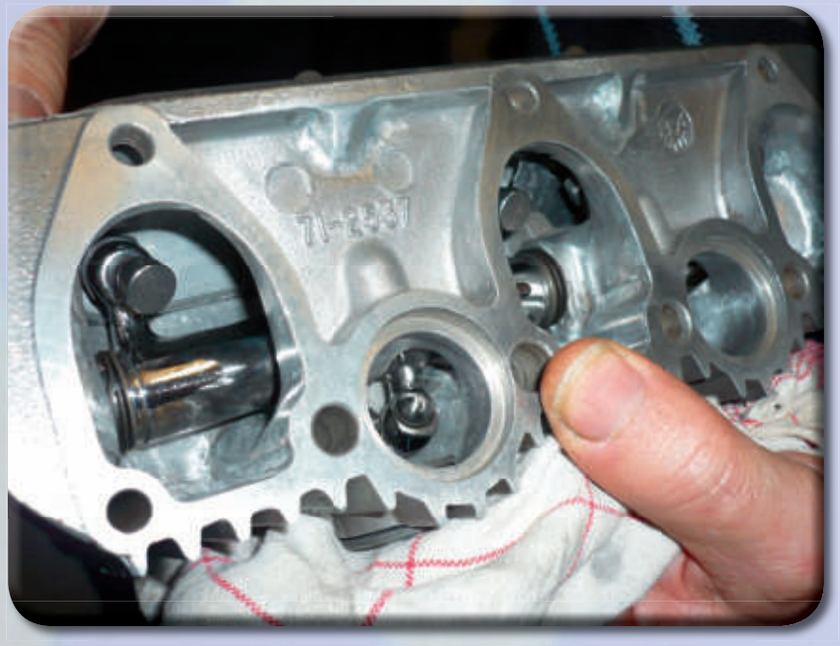
Danach geht es an den ersten Motor, dessen Zusammenbau bereits in einem vielversprechend weiten Zustand ist; die Kurbelwelle ist bereits drin und das Motorgehäuse zusammen. Nach dem Ausmessen der Kolbenaußen- und der Zylinderinnenmaße sowie dem Stoßspiel der Kolbenringe im Zylinder werden die Kolben passend beringt und über die Pleuel gestülpt. Zuvor werden die Aussparungen für die Ventilteller auf den Kolbenböden mit feinem Schmirgel entgratet, nachdem Jörg Crämer festgestellt hat, man könne ja mit dem Kolben noch Brot schneiden. Neben Jörg sorgen Francis Marshall und Martin Ehrkamp hauptsächlich für die Vorführungen im Rahmen des Zusammenbaues.
Wir haben genügend Zeit für vielerlei Fragen, Methoden zu erläutern, Tipps, Kniffe und Erfahrungen mitgeteilt zu bekommen. Dies alles im Detail würde wohl ein ganzes Heft füllen (nein, ich schreib euch kein Heft). Unser Motor ist ein „großer“, d.h. er hat über 830 ccm. Selbstredend, dass Bernds Vorbereitungen und Einbauteile vom Feinsten sind und jeder Messung standhalten.
Nun soll der Zylinder aufgesetzt werden, aber welcher Kolben soll bei einer 120-Grad-Kurbelwelle an welche Stelle ? Geht ein Kolben nach oben, hauen die anderen beiden ab. Meistens nicht dorthin, wo man ihn haben möchte. Ein Hoch auf den Paralleltwin :o) !!! Irgendwann arbeiten zwischen 4 und keine Ahnung wievielen Händen daran, und oh! ein Hämmerchen erscheint auf der Bildfläche. Doch nicht nur das, mit dem ersten zaghafte Klopfen erscheint ein gewisser Karl-Heinz plötzlich und ohne Vorwarnung auf selbiger Bildfläche, die wahrscheinlich einzige menschliche Rüttelplatte im Dreizylindersegment. Und er untersagt nicht nur fortan die Verwendung eines gleich auch wie gearteten Hämmerwerkzeugs mit der Begründung, sowas lasse sich auch ganz einfach aufschieben. Aha.
Hic Rhodus, hic salta, pflegte mein Lateinlehrer zu sagen, und Karl-Heinzens Demonstration seines Könnens lässt nicht lange auf sich warten. Ohne sein Jacket auch nur einen Millimeter von den Schultern zu ziehen fasst er den Zylinderblock links und rechts, rüttelt daran und innerhalb zweier Sekunden flutscht der eben noch wirderspenstige Kolben in den Zylinder wie ähm (hat’s noch Frauen im Club, die die Zeitung lesen ?), also sagen



wir einfach: als habe er nie etwas anderes gewollt.
Beim anschließenden mühevollen Einsetzen der Stößelrohre

aus Alu werden die Nachteile zu dick geratener Wandstärken durch das Drehen aus dem vollen Material gewahr und wir ent-

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 9 27.03.15 12:01



schließen uns zu der originalen Variante. Die Stoßstangen haben zu zweit einfach keinen Platz ! Die Aluteile haben 1,5 mm weniger Innendurchmesser. Erfahrungen sammelt man dabei durch den Anschauungsunterricht und das Selber-Probieren. Man erfährt eine Menge über brauchbare Dichtungsmaterialien, von denen teilweise noch keine Erfahrungswerte vorliegen und kann zusehen, welche Dichtungen die Stößelrohre tatsächlich und überall dicht machen. Mit der Montage der Rockerboxen endet der 1. Tag, denn die Vergaserbestückung des großen Motors würde den Rahmen einer solchen Veranstaltung sicher bei weitem sprengen.

Zwischendurch werden immer mal wieder kleine Pausen eingelegt, deren Ende durch den Motorlauf eines der Triples eingeläutet werden. Dabei begeistern die beiden Renner ebenso wie die Trident mit der hochgelegten Scrambler-Auspuffanlage, bei der man sich selbst garantiert ab Kilometer 10 bei falscher Sitzposition Grillhaxen verpasst.

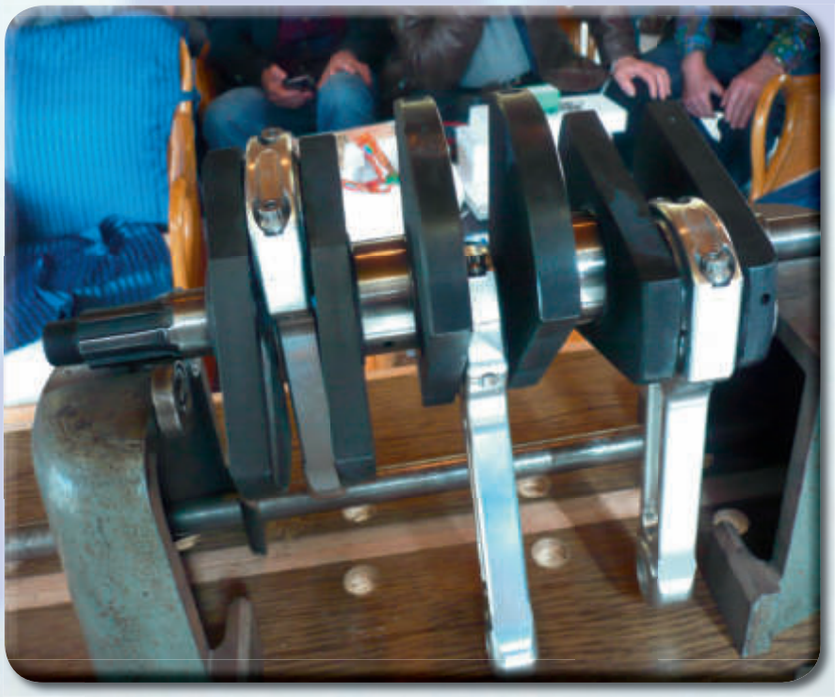
Der Abend ist, wie schon gewohnt, allem möglichem Vulkanischen gewidmet. Man trifft sich in der Vulkan Brauerei beim Vulkankeller mit anliegendem Vulkanshop beim Lavadome. Es ist erstaunlich, wie es die Einwohner verstehen, einen vor über 13.000 Jahren zuletzt stattgefundenen Vulkanausbruch eine so lange Zeit touristisch zu vermarkten, ohne dass Ähnliches wieder passiert wäre außer ein wenig Dampfblubbern im Laacher See und dem Kaltwassergeysir von Andernach.

Die Leckereien sind vom Eifelbullen oder vom Eifelschwein, und der Nachtisch, der anderswo „heiße Liebe“ heißt, trägt hier selbstverständlich den Namen „Vulkanausbruch“, was für ziemlich große Heiterkeit sorgt außer bei Martins Frau Gemahlin, die einen leicht innerlichen Vulkanausbruch zelebriert, als der Nachtisch nach eine halben Stunde immer noch nicht den Weg aus der Lavaküche zu ihr gefunden hat. Nach einem ausgelassenen Abend mit einigen eingelassenen Fassbierchen lassen wir uns in die Kojen fallen.

Der zweite Tag befasst sich mit der professionellen Überarbeitung einer Kurbelwelle über die Erleichterung, über das Gasnitrieren und den danach stattfindenden Überprüfungsverfahren bis zum Erhalt des fertigen Einbauteils. Die ganzen Verfahren werden eingehend und sehr detailliert besprochen. Schließlich werden feinste Messvorrichtungen aufgebaut und der optimale Rundlauf der Kurbelwelle festgestellt.

Selbst bei den Vorbereitungen zum Einbau der Kurbelwelle zeigen sich viele Aha-Effekte. Auch die Hubzapfen werden noch einmal ausgemessen. Als Ausnahme von der Regel werden Alu-Pleuel verbaut, bei denen sich die vor-

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 10 27.03.15 12:01



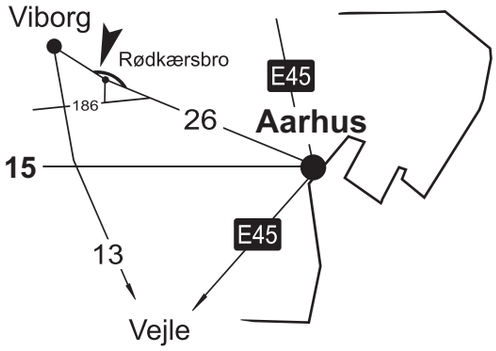
gegebene Anzugs-Drehmomentangabe als nicht haltbar erweist – sie ist schlicht etwas zu hoch angesetzt für unseren Motor.
Das Einsetzen der Kurbelwelle erfordert mindestens 4 Hände, danach sind die Lager, Motorgehäuse und dazwischen noch die Nockenwellen dran. Und wieder mahnt Karl-Heinz, jegliches Gehämmer zu unterlassen, um dann mit seiner mir inzwischen nicht mehr ganz geheueren Rütteltechnik in Sekundenschnelle die Gehäuseteile zusammenzurütteln. Unglaublich !!! Ich hätte es filmen sollen, aber ehrlich, man starrt gebannt, wie er die Teile in die Hand nimmt, und wie man einen gebrochenen Arm einrenkt, ein paar Bewegungen und die Teile sind wie Legosteine zusammengesteckt. So schnell bekommt man nicht mal die Kamera angestellt. Schade, dass es „Wetten dass“ nicht mehr gibt.
Das Festziehen der Schrauben und Muttern ist nur noch Formsache. Nach 14 Arbeitsschritten am 1. Tag, 31 Arbeitsschritten am 2., insgesamt über 150 Fotos und 2 kurzen Filmchen ist der Workshop leider schon zu Ende. Petrus hat es gut gemeint und so können wir sogar am 1.März einen leckeren gegrillten Abschiedsschmaus genießen und dabei draußen sitzen. Es heißt Abschied nehmen, und ich behaupte, er war ein sehr herzlicher, mehr als sonst. Die 4 Jahre seit dem letzten Workshop sind nicht spurlos an manchen vorbeigegangen. Wir wollen hoffen, dass wir unsere „Väter“, die Lehrmeister, noch lange haben und wir müssen, glaube ich, sehr dankbar sein, dass sie uns über nunmehr 5 Jahre dank Bernds Engagement und Zielstrebigkeit ihr fundiertes Wissen dauerhaft weitergegeben haben, und wir lernen, innovative Techniken auch für die alten Triples zu nutzen. Ein wichtiger Baustein für den dauerhaften Erhalt dieser außergewöhnlichen Motorräder.

Als Fazit schaue ich nochmal kurz auf meinen Stichpunktezettel, und da steht dick unterstrichen drauf: nicht die Frauen vergessen !!! Es wurde nicht nur einmal betont, dass sowohl Jutta als auch die mitgereisten Ehefrauen sich im Hintergrund dafür einsetzten, dass es ein rundum gelungener Workshop war, an dem wir teilnehmen durften. Danke auch an Michael, der uns so glänzend unterhalten hat.
Alles hat einen Wermutstropfen. Dafür, dass wir dieses Mal nur immer an einem Motor arbeiten konnten, war die Teilnehmerzahl etwas hoch. Und: Ich muss schnellstmöglich zusehen, dass ich in Rente komme, mir 2 bis 3 weitere Arme wachsen lassen, und die Rütteltechnik … die Rütteltechnik!!! Ich sag’s euch – formidable !!!

Zuletzt nochmal der wichtige Hinweis ohne Gewähr: benutzt die britischen Handbücher für exakt Euren Motortypen. Über das Technische habe ich zwar eine Menge Handnotizen, aber bis ich die ins Reine geschrieben sind, werden wohl noch ein paar Jährchen ins Land ziehen. Von daher gesehen werde ich im TMOC eher weiter durch Abwesenheit glänzen – sorry …

Mitch

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 11 27.03.15 12:01



WG S84
N56° 21'20" E9° 29'50"
WGS 84
56.3546, 9.4957

www.britanniarally.dk

Triumph Factory Custom Build-Off

Das Format, bei dem zwei Teams in einem „Build-Off“ (Umbau-Wettbewerb) gegeneinander antreten, gibt es schon seit vielen Jahren – und hat immer fantastische Motorräder hervorgebracht. Wenn sich die beiden konkurrierenden Teams dabei aus freiwilligen Mitarbeitern des Unternehmens Triumph zusammensetzen, welche die Aufgabe haben, die ultimative Bonneville zu kreieren, dann fliegen im wahrsten Sinne des Wortes die Funken. Im Mai 2014 erging der Aufruf an Freiwillige sich für eines der beiden Teams zu melden, um an einem Build-Off zu Ehren der legendären Bonneville teilzunehmen. Da die Bonneville die erste Wahl für viele der führenden Umbauspezialisten der Gegenwart ist und überall auf der Welt als Basis für unzählige Spezialumbauten dient, war die Herausforderung klar – unser im Unternehmen vorhandenes Talent, handwerkliches Geschick, Know-how und Engagement zu nutzen, um zwei atemberaubende Bonneville-Umbauten zu erschaffen. Um seinen Traum Realität werden zu lassen, stand jedem Team eine brandneue Bonneville als Ausgangsbasis zur Verfügung. Als Termin für die Enthüllung beider Motorräder in Mailand wurde der 4. November 2014 festgelegt.

Jedes Bike wurde dann auf der Triumph Webseite präsentiert, zusammen mit dem Gewinner-Team, das die meisten Shares auf Facebook erhalten hatte. Nach mehreren Wochen des Voting, wurde am 26. November 2014 TFC1: Der Bobber als das gewinnende Bike bei der Motorcycle Live in England bekannt gegeben. Gratulation an das Gewinner-Team!

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 12 27.03.15 12:01

TFC1: The Bobber

Bobber. Der Name ruft spontan Bilder von klaren Linien, minimalistischer Ausstattung und einem puristischen Fahrerlebnis wach. Für das Team TFC1 (Triumph Factory Custom 1), zu dessen persönlichem Fuhrpark unter anderem drei Bonneville-Umbauten und ein tiefer gelegter V8-Pickup gehören, war dies definitiv der Weg, dem sie folgen wollten. Ein traditioneller Bobber war diesen leidenschaftlichen Enthusiasten jedoch nicht Herausforderung genug. Das Team fühlte sich gefordert die Bobber-Philosophie auf die Spitze zu treiben und die Grenzen des Machbaren auszuloten. Ein Doppelrohr-Hardtail-Rahmen mit Einarmschwinge am Heck. Ein modernes Trapez-Frontend mit zwei Fox Factory Dämpfern und Lenker-Fernverstellung. Ein komplett überarbeiteter Motor mit umgedrehten Zylindern. Nur drei Beispiele für die unglaubliche Technik, die das Team in den aufsehenerregenden TFC1: Bobber integriert hat.

Der flache geschmeidige Bobber bietet einfach mehr als man auf den ersten Blick aufnehmen kann. Durch die komplett neue Trapezgabel, welche die typischen, mit diesem Design assoziierten Probleme wie schlechtes Handling und mangelhafte Dämpfung vergessen lässt, einen 4 Kolben-Bremssattel und Speichenräder entsteht ein Hybrid aus modernem Design und klassischem Styling. Das aufsehenerregende Hardtail-Heck mit Einarmschwinge ist für sich genommen schon ein technisches Wunderwerk und der Motor mit umgedrehten Zylindern sorgt für einen weiteren Blickfang. Maßgefertigte Ansaugtrichter recken sich der anströmenden Luft entgegen und ein schlichter, sich elegant nach hinten windender Auspuff prägt die Linien des Hecks.

Tritt man näher fallen noch mehr Details ins Auge. Die Rahmenelemente wurden durch einen speziellen, von unserem Partner ThreeBond hergestellten Klebstoff miteinander verbunden, wodurch ein sauberes, schweißnahtfreies Finish von unglaublicher Schönheit und unübertroffener Funktionalität entsteht. Der traditionelle Solo-Sitz ist mit einem speziell gefertigten Fox-Dämpfer und Gestänge ausgestattet, sodass der Fahrer durch das einfache Umlegen eines Hebels den Komfort verändern kann. Die minimalistischen Linien der in die Sitzwanne integrierten Radianz-LED-Leuchte sind nur ein weiteres Beispiel für die außergewöhnliche Detailverliebtheit des Teams.

Nirgends ist die fast obsessive Aufmerksamkeit fürs Detail jedoch offensichtlicher als in den letzten Details, die man nicht sieht. Beim Umbau eines modernen Motorrads stellen die zahlreichen Elektroniksysteme, Sensoren und Kabelbäume, die in die Maschine integriert werden müssen, eine besonders Herausforderung dar. Beim Bobber war das nicht anders, auch er stellte das Team vor einige Herausforderungen. Der erste Gedanke, auf das serienmäßige EFi-System zu verzichten und stattdessen Flachschiebervergaser zu verwenden, ließ sich nicht mit dem Anspruch vereinbaren, die ultimative, moderne Bonneville bauen zu wollen. Also entwickelte das Team einen Plan, um die gesamte moderne Elektronik integrieren zu können. Schlüssel zum Erfolg war ein ‚69 Bonnie US-Export Tank. Der Tank wurde in zwei Hälften geteilt, von denen eine für die elektrischen Bauteile verwendet wurde und die andere für den Kraftstoff. Auf der Attrappen-Hälfte wurden neben einem Tachometer von Motogadget eine „Start“ und eine „Not-Aus“-Taste angebracht. Im Innern fanden ein verkürzter Kabelbaum und

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 13 27.03.15 12:01

eine maßgefertigte Elektronik-Platine Platz. Eine ebenfalls von Motogadget stammende schlüssellose Zündung übernimmt das Anlassen. Die andere Seite des Tanks nimmt Kraftstoff, Kraftstoffeinspritzpumpe und Filter auf und verfügt über einen Pop-up-Tankdeckel.
Ebenfalls nicht zu sehen – verborgen im eindrucksvollen Motor mit umgedrehten Zylindern –sind unzählige Stunden für dessen Überarbeitung und Modifizierung. Steuerkettenspanner und Ölanschlüsse mussten neu positioniert, Ölkanäle neu verlegt und die Steuerzeiten für die gegenläufigen Nockenwellen angepasst werden. Selbst die Auspuffanlage blieb nicht verschont. Ihre gebürstete Oberfläche konnte aber aufgrund ihres doppelwandigen Aufbaus beibehalten werden, ohne Gefahr zu laufen, dass sie sich bei hohen Temperaturen verfärbt.
So entstand aus diesen mit unglaublicher Sorgfalt gefertigten Elementen und zahllosen weiteren Details der TFC1: Bobber – eine Bonneville, die sowohl Triumphs Tradition widerspiegelt als auch unsere Kompetenz beim Bau hochmoderner Umbauten eindrucksvoll unter Beweis stellt.

TFC2: The Scrambler

So wie die Custom-Szene weltweit immer weiter wächst, so wächst auch die Zahl der Custom-Bikes im Scrambler-Stil. Die ursprünglichen Scrambler waren zweckmäßige, leistungsstarke, aggressive Geländeversionen eines Straßenmotorrads aus der Serienproduktion. Desert Sleds, Flat Tracker und Scrambler trugen alle zu den Genen bei, die einen echten Scrambler definieren. Und genau diesem Code folgte das Team TFC2 (Triumph Factory Custom 2). Ihre Interpretation des Scramblers sollte der moderne Ausdruck dieses Strebens nach Leistung, Handling und Geländefähigkeit sein – DER Scrambler.
Kaum dass die ihnen zur Verfügung gestellte Bonneville ausgepackt war und noch bevor sie auf der Werkbank stand, hatte das Team bereits eine Design-Philosophie festgelegt: „Masse reduzieren und Leistung steigern“ lautete das Rezept, das zum Erfolg führen sollte. Dieser Ansatz sollte mit der Geometrie und dem Federweg einer modernen Wettbewerbs-Motocross-Maschine gekoppelt werden, um ein agiles Chassis zu erhalten, das perfekt zum leistungsgesteigerten Triebwerk passen würde. Als erstes widmete man sich dem vorhandenen Stahlrahmen – er wurde durch ein maßgefertigtes Chassis aus Aluminium und Titan mit aggressiver Geometrie und entschlossenem Auftritt ersetzt. Der Aluminiumrahmen fungiert zudem als Kanal, um geschickt Komponenten wie Gaszug und Kabel zu verbergen. Verbunden mit dem Aluminiumrahmen ist ein von Hand im Werk geschweißter Hilfsrahmen aus hochwertigem Titan, der abschließend kugelgestrahlt wurde und verdeckte Schweißnähte erhielt.

Am Heck des wunderbar minimalistischen Fahrwerks musste das Team jedoch etwas von seinem Leichtbauwahn abweichen. Die von der Speed Triple stammende Schwinge ist schwerer als eine konventionelle Einheit, liefert aber durch die seitenverkehrte Montage und die perfekte Verarbeitung ein weiteres atemberaubendes Detail und einen unverkennbaren optischen Hinweis auf Triumph.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 14 27.03.15 12:01

Um die Schwinge integrieren zu können, musste ein Monoshock-Umbau vorgenommen werden, wodurch das Motorrad näher an moderne Motocross-Maschinen rückt, durch die es inspiriert wurde. Nitron Racing Systems steuerte schließlich ein perfekt abgestimmtes Federbein und eine maßgefertigte Vorderradgabel bei.
Die elegante, aggressive Souveränität des Scramblers wird durch einzigartige Elemente aus Verbundwerkstoff noch zusätzlich betont. Das Team dachte bereits sehr früh über die Möglichkeit eines Kraftstofftanks aus Carbon nach – war aber von der Machbarkeit der Idee nicht überzeugt. Hier sprang Ace Fibreglass Ltd. ein und schuf in Zusammenarbeit mit dem Team neben ein paar zusätzlichen Teilen für die Verkleidung und einem Batteriefach einen komplett aus Carbon gefertigten Tank. Der Tank selbst wiegt jetzt nur noch ein Drittel des ursprünglichen Stahltanks und trägt so entscheidend zum Leitthema des Teams bei – Gewicht verlieren, Leistung steigern.
Nachdem der Scrambler im Vergleich zur ursprünglich zur Verfügung gestellten Maschine deutlich an Gewicht verloren hatte, widmete sich das Team nun dem zweiten Teil seiner Intention – die Leistung zu steigern. Der Zylinderkopf und seine Einlässe wurden zunächst bearbeitet bevor neben einem modifizierten Satz gedrehter Ansaugtrichter aus Aluminium größere Ventile und Daytona Drosselklappengehäuse eingebaut wurden. Um noch mehr aus ihrem modifizierten Zweizylinder herauszuholen, fertigte das Team einen Satz Tuning-Nockenwellen mit einem Daytona-Profil an. Insgesamt sollte durch die Modifizierungen die Gesamtleistung des Motors um 25 % steigen – womit das Motorrad einen perfekt zum neuen Chassis passenden Antrieb erhält.
Um sicherzustellen, dass die Leistung auch auf die Straße gebracht wird, erhielt der Scrambler 17 Zoll-Räder von Kineo, auf die hinten 180er und vorn 130er Reifen aufgezogen wurden. Warum ein 17 Zoll Vorderrad? Nun ja, das Team war der Meinung, dass die Option ein paar Slicks mit extrem hohem Grip aufziehen zu können, den ultimativen Scrambler in eine atemberaubende Supermoto-Maschine für die Rennstrecke verwandeln würde – was ja keine schlechte Idee ist.

TFC2: Scrambler. Mehr Leistung. Weniger Gewicht.
Auftrag erledigt.

Quelle: www.triumphmotorcycles.de/triumphfactorycustom

- From south (Lillehammer) follow E6 north approximately 12 km, turn right to fv 312 and follow signposts.
- From north toward Lillehammer, follow E6, turn right to fv 312 and follow signposts.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 15 27.03.15 12:01

Termine 2015

	APRIL		
11.– 12.	Spring Rally TOCN NL **(WATOC)**	www.triumphownersclub.nl	**NL**
10. – 12.	**TOMCC National Rally & AGM**	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
25.	**Jahreshauptversammlung** in 63679 Schotten-Rainrod, Tel.: 06044/98 00 0	www.tmoc.de www.landgasthof-kupferschmiede.de	**D**
	MAI		
1.–4.	**TriFest Guernsey**, 01 TO 04 May 2015 This is set to be a once in a lifetime event for all Triumph owners! Every 5 years Guernsey holds a Liberation holiday, in 2015 it will be their 70th anniversary.	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
8.–10.	**Thruxton Treffen**	www.tomcc.org	**GB**
9.–10.	**BMCRC Round 3 Silverstone.**	www.bemsee.net/	**GB**
9.	**Welsh National Rally** TOMCC UK **(WATOC)**	www.clivemcc.co.uk	**GB**
10.–11.	**BMCRC** at Silverstone.	www.bemsee.net	**GB**
22.–24.	**World Superbike**	www.worldsbk.com/	**GB**
	JUNI		
5.–7.	**Odenwaldring Klassik,** Walldürn	www.klassik-motorsport.com	**D**
5.–7.	**TriFest Somerset** 05 TO 07 JUNE 2015 You will all be pleased to know we are returning to St Audries Bay for another great TriFest Weekend.	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
6.–7.	**Classic Racing (CRMC)** Angelsey..	www.crmc.co.uk	**GB**
14.	**Triumph Day ACE Cafe** West Middlesex (tigers) will have a club stand at Triumph day at the ace cafe london.	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
21.–28.	**TriDays 2015**, In Neukirchen, Austria. A festival of all things Triumph and one of the biggest Triumph events on the calendar.	www.tridays.com	**GB**
19.–21.	**Trumpet Treffen** TOCN Holland. **(WATOC)**	www.triumphownersclub.nl	**NL**
26.–28.	**20th Anniversay Event 1995 - 2015** **Rally of the year** Club Triton France **(WATOC)**	http://www.triton-france.com/	**F**
28.	**Meriden Branch Event: MERIDEN MOTORCYCLE MEGARIDE** 11th CHARITY MEGARIDE organised by the Rotary Club of Meriden and supported by Meriden TOMCC. Ride starts from Arrow Mill Hotel, Alcester (B49 5NL) at 11.30am, riding through the Warwicks countryside to the Queens Head in Meriden (CV7 7JP)where there are refreshments, live music, stalls and prizes for best classic and best modern bikes of Entrants. Proceeds to Warwickshire Air Ambulance and The Princes Trust. Entry forms and further details on the Megaride website.	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
	JULI		
3.–5.	**TMOC-Sommertreffen (WATOC)**	www.tmoc.de	**D**
3.–5.	**Britannia Rally** T.O.M.C.C Norway **(WATOC)**	http://tomcc-n.com/	**N**
3.–5.	**Thunderbird Rally (WATOC)**TOMCC-UK	www.tomcc.org	**GB**
10.–12.	**Rabbit Rally** TOMCC UK **(WATOC)**	www.tomcc.org	**GB**
24.–26.	**Bring it Home Rally** Meriden Branch - Bring it home rally - more info to follow when available. **(WATOC)** Challenge event for those doing the challenge – info on challenge from ***TOMCC ILO officer garry@triumphiow.fsworld.co.uk***	www.tomcc.org/Events.aspx	**GB**
24.–26.	**Albion Rally** T.O.C. Denmark	www.triumphmc.dk	**DK**
24.–26.	**Legend Rally** Bexley Branch 11th Legend rally - Glebe Football Club Foxbury Avenue Chislehurst-Kent-BR7 6HA - four live bands-rock disco-camping event-£14 pre book-£16 on the gate-info – **(WATOC)**	www.bexleytriumph.org/rally info on challenge from TOMCC ILO officer *garry@triumphiow.fsworld.co.uk*	**GB**
24.–26.	**Thundersport GB** Rockingham (Friday is testing).	http://thundersportgb.com/	**GB**
31.–2. 8.	**BSB British Superbikes,** Thruxton.	www.britishsuperbike.com/	**GB**
	AUGUST		
7.–9.	**Britannia Rally** TOMCC Sweden **(WATOC).**	www.tomccsweden.se	**S**
7.–9.	**Classic Racing Motorcycle Club,** at Donington Park.	www.crmc.co.uk	**GB**
14.–16.	**25th Britannia Rally Rodkaersbro,** Triumph Owners Club Denmark	www.Triumphmc.dk **(WATOC)**	**DK**
15.–16.	**27. ADAC/VFV SCHOTTENRING Classic GRAND-PRIX**	www.schottenring.de	**D**
21.–23.	**BSB.** Cadwell Park.	www.britishsuperbike.com/	**GB**
29.–31	**92. Classic TT. (Isle of Man).**	www.iomtt.com/Classic-TT.aspx	**GB**
28.–30.	**MotoGP British Grand Prix.** Donington Park.	www.motogp.com/	**GB**
	SEPTEMBER		
4.–6.	**Windy Corner Treffen,** Bonner Stammtisch Kölsch Büllesbach	www.cbbc.de/index.php?id=5	**D**
5.–6.	**Classic Racing (CRMC)** Lydden Hill.	www.crmc.co.uk/	**GB**
11.–13.	**Amelandtreffen,** TOCN NL **(WATOC)**	www.triumphownersclub.nl/	**NL**
24.–27.	**Thundersport GB** Donnington Park (Thursday is testing, Friday is a rest day).	www.tomcc.org	**GB**
25.–27.	**40th Concorde Rally,** TOMCC UK **(WATOC)**	www.tomcc.org	**GB**
	OKTOBER		
3.	**Motorrad-Klassikertreffen Sinsheim** Auf dem Freigelände des Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM	http://sinsheim.technik-museum.de/motorrad-klassikertreffen	**D**
9.–11.	**Veterama Mannheim 2015** Maimarktgelände.	http://www.veterama.de	**D**

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 16 27.03.15 12:01

TRIUMPH TRIUMPH

Internationales SOMMERTREFFEN des TMOC Germany e.V.

TMOC Germany

03. bis 05. Juli 2015 in 36115 Hilders

Wegbeschreibung auf der Rückseite

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

SAMSTAG ABEND

ORIGINAL AMERICAN BBQ BUFFET

Alle Freunde und Fahrer englischer Motorräder sind herzlich willkommen!

Für das leibliche Wohl ist an allen Tagen bestens gesorgt.

Infos unter 0171/1223539
oder www.tmoc.de / meeting2015@tmoc.de

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

TRIUMPH TRIUMPH

Veranstaltungsadresse:
Thomas-Morus-Haus
Buchschirmweg
36115 Hilders

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

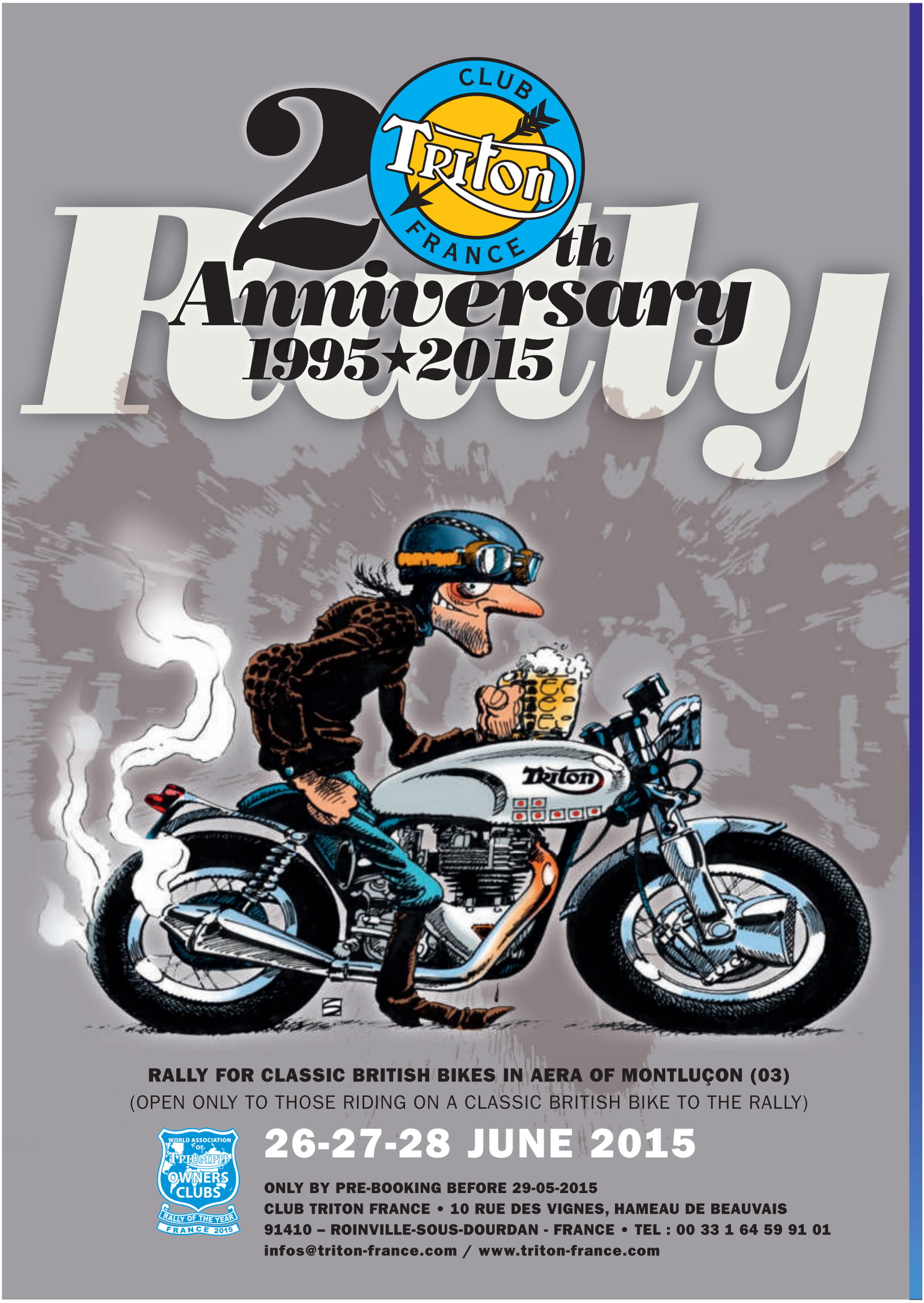
Weitere Infos zur Anfahrt und zur Veranstaltung findet ihr direkt auf unserer Webseite.

Wir wünschen Euch eine gute und trockene Anfahrt!

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

Infos unter 0171/1223539
oder www.tmoc.de / meeting2015@tmoc.de

27.03.15 12:01
TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 17


CLUB
Triton
FRANCE
20th
Anniversary
1995★2015
Rally
Triton
RALLY FOR CLASSIC BRITISH BIKES IN AERA OF MONTLUÇON (03)
(OPEN ONLY TO THOSE RIDING ON A CLASSIC BRITISH BIKE TO THE RALLY)
WORLD ASSOCIATION OF TRIUMPH OWNERS CLUBS
RALLY OF THE YEAR
FRANCE 2015
26-27-28 JUNE 2015
ONLY BY PRE-BOOKING BEFORE 29-05-2015
CLUB TRITON FRANCE • 10 RUE DES VIGNES, HAMEAU DE BEAUVAIS
91410 – ROINVILLE-SOUS-DOURDAN - FRANCE • TEL : 00 33 1 64 59 91 01
infos@triton-france.com / www.triton-france.com

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

25. April 2015 ab 18.00 Uhr

Hallo TMOCler.

Die Hauptversammlung findet, wie schon in der letzten News zu lesen war, am Samstag, den 25. April 2015 in Schotten-Rainrod im Landgasthof Kupferschmiede, Mühlstrasse 10 statt. Los geht's um 18.00 Uhr.

Dieses Mal sind keine Anträge eingegangen, daher können wir uns nach der Wahl des Vorstands in Ruhe anderen Themen zuwenden und davon gibt es genug. Da der kalte Winter auch gerne zu Modifikationen und Reparaturen animiert, bin ich gespannt, was es alles zu erzählen gibt. Außerdem freue ich mich darauf, Euch nach so langer Zeit wieder zu sehen. Und wenn es mit dem Wetter weiter so aufwärts geht, liegt der Gedanke nahe, auf dem Motorrad anzureisen und eine Runde um den „alten" Schottenring zu drehen.

Wer sich ein Bett reservieren möchte, kann dies gerne unter 06044/980000 tun. Es sind Betten unverbindlich noch bis 28. März reserviert, wer sich bis dahin nicht selbst persönlich angemeldet hat, geht unter Umständen leer aus. Einzelzimmer gibt es auch.

Die Tagesordnung sieht wie folgt aus:

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

Da wie gesagt ein neuer Vorstand gewählt werden muss, möchte ich Euch bitten, recht zahlreich zu erscheinen. Bis dann !

Euer Vorstand

www.landgasthof-kupferschmiede.de
info@landgasthof-kupferschmiede.de

Reservierung bis spätestens **28.03.2015** - danach nur auf Glück!
Bei der Anmeldung **TMOC** angeben. Wenn Ihr ein Einzelzimmer wollt bitte extra angeben!

See you on a Triumph!

TEIL 1

TR3OC - NVT CHALLENGE 2012

Im Jahr 2011 entschieden eine Gruppe von Mitgliedern und Freunden des TR3OC (Triumph-3 Zylinder Owners Club) an der „Mad Moped Challenge“, welche aus einer Fahrt mit einem Motorrad von weniger als 100 ccm von John O`Groats nach Lands End über eine Dauer von 6 Tagen bestand, teilzunehmen.
Während andere Teams mit Motorrädern an der Rallye teilnahmen, welche nicht ganz genau den strengen Definitionen eines Mopeds, 50 ccm oder weniger, entsprachen, bzw. waren die anderen Mopeds nagelneue Maschinen, , entsprachen unsere Mopeds eher dem Geist des Clubs: wir nahmen Teil mit einer 1978`er NVT Easy Rider1.
Zur allgemeinen Erheiterung (meiner eigenen eingeschlossen) machte es unser kleines Bike nicht nur die ganze Strecke aus eigener Kraft und errang den Preis des besten Teams der Veranstaltung, sondern konnte auch 10.000 Pfund Sterling für den guten Zweck sammeln.

Unsere Fahrt erregte substantielles Interesse in der Oldtimer Szene und dem TR3OC und so kamen wir nicht umhin, die Herausforderung - das anscheinend Unmögliche zu erreichen - nicht weiterhin zu ignorieren und so entschieden wir uns an einem weiteren Charity-Run im Jahr 2012 teilzunehmen – nur mit dem Unterschied, daß es diesmal zwei Fahrten sein würden...

Die Kürzere der beiden Fahrten würden wir wieder mit der ER1 bestreiten und diesmal würde sie uns aufs Festland führen. Genauer gesagt, würde sie uns in einer Zeit von 5 Tagen vom Blackpool Tower (natürlich in Blackpool!!) zum Eifelturm in Paris bringen. Unter normalen Umständen wäre dies eine Sensationsherausforderung.

Jedoch sind die Mitglieder des TR3OC aus härterem Material gemacht und so entschlossen wir uns zu etwas mehr Spektakulärerem für die zweite Fahrt...

Ungefähr um die gleiche Zeit, als die Easy Rider Mopeds in den Siebzigern gebaut wurden, produzierte NVT ein, der zur damaligen Zeit sehr erfolgreichen Yamaha DT125/ DT175, kokurrenzfähiges Motorrad. (Anm. des Übersetzers – neben meiner Bonneville befindet sich genau eine solche Yamaha DT125E in meinem Besitz – mein erstes Motorrad!). Indem es den Yamaha-Motor als Basis benutzte produzierte NVT die „Rambler“. Die Idee für unsere zweite Challenge war somit geboren. Wir würden mit einer Rambler, in unserem Fall einer 125er, vom Nordkap in Norwegen, dem nördlichsten Punkt Europas, nach Gibraltar, ungefähr 3600 Meilen entfernt, in 12 Tagen zurücklegen – Wahnsinn, absoluter Wahnsinn.

Und wieder beschlossen wir die Fahrten für einen guten Zweck zu veranstalten, diesmal für Riders for Health (www.riders.org) und die TT Riders Association (www.ttra.co.uk).

Einladungen wurden verschickt und innerhalb weniger Tage waren die meisten Streckenabschnitte ausgebucht mit Fahrern aus UK, Finnland, Schweden, Dänemark, Deutschland, Holland, Frankreich und Spanien – diese Ausfahrt würde eine internationale Veranstaltung werden!!

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 20 27.03.15 12:01

In Wahrheit, ich kann nicht glauben, daß wir genügend Kaffeebecher haben, ich meine wir lassen uns eben auf eine meiner letzten „guten Ideen“ ein.
Jedes Team, ob auf einer ER1 oder einer Rambler ist verantwortlich für seine eigene Mannschaft, die Routenplanung und nicht zuletzt die Wartung der Maschinen – wir erinnern uns (Anm. des Übersetzers: ich), diese Motorräder waren, als sie noch neu waren, vor 35 Jahren, kein Quell der Zuverlässigkeit!

Meine erste Aufgabe war etwas einfacher: ich hatte die Motorräder in eine Art von funktionsfähigem Zustand zu versetzen, Kisten mit Ersatzteilen zusammenzustellen und jedes der Motorräder zum Startpunkt zu bringen. Der Spaß konnte beginnen...

Dies ist die Geschichte von diesen Fahrten...

Samstag, 2.Juni 2012 – NVT Tag minus 14

Wenigstens die Easy Rider benötigte nicht viel mehr als eine einfache Inspektion, die Rambler war in einem etwas anderen Zustand.

Das Motorrad war Ende 2011 gekauft worden, als die Ideen für diese Fahrt zum ersten Mal aufkamen. Es hat dann den Winter in meiner Scheune verbracht, bis ich es Mitte Mai herausgeholt, abgestaubt und angetreten habe. Wenigstens brummte der Motor, wenn auch sonst nicht viel ging: die Lichter, die Hupe, das Bremslicht, die Blinker, kurz – die gesamte Elektrik!!
Es war nicht schwer zu verstehen warum nichts ging, nachdem der Tank, die Sitzbank und die Seitendeckel entfernt waren...

Ende Mai und Anfang Juni erfuhr das Motorrad jede Menge Aufmerksamkeit. Etliche Steckverbinder mußten ersetzt werden, bzw. neue Kabelstränge verlegt werden. Martin Rusell nahm sich dessen an.

Der Sitz wurde abgespeckt und ein neues Gelpad eingefügt. Die Fahrer werden mir dafür dankbar sein. Die vordere Bremse erhielt einen neuen Hauptbremszylinder und Bremsleitungen und es wurde ein hydraulischer Bremslichtschalter installiert. Der Auspuff wurde ordnungsgemäß befestigt, nicht mehr so wie vorher mit unorthodoxen Schrauben, welche vorher benutzt worden waren.

Nachdem das alles getan war, war noch die Elektrik zu prüfen. Ich gehe davon aus, daß ich die nächsten 7 Tage in der Garage verbringen werde, wenn das Motorrad noch TÜV kriegen soll, vor der Verschiffung nach Norwegen... .

Samstag 9.Juni 2012 – NVT Tag minus 7

Es ist nur fair zu sagen, daß Elektrik und ich keine glücklichen Bettgenossen sind. Ich bin in der Lage Fehler wie geklemmte Kolben, geschrottete Getriebe oder Pleuel die durch Gehäuse schauen (nur einige der Freuden von Dreizylinder Besitzern) zu behandeln. Aber die dunklen Geheimnisse der Elekrik verwirren mich immer wieder.

Es war deshalb wenig verwunderlich, daß das mein letzter Job vor der TÜV-Abnahme war.

Zuerst wurde alles entfernt, was nicht unbedingt erforderlich war. Also haben wir nun ein Motorrad ohne Blinker (dafür hast Du deine Arme) und keine Kontrolleuchten – Leerlauf, Aufblendlicht usw. – das ist das wofür Du dein Hirn hast. Theoretisch musste ich jetzt nur noch dem Schaltplan folgen. In Wirklichkeit enthält das NVT-Rambler Handbuch ungefähr genausoviel nützliche Informationen über das Motorrad wie die Rückseite einer Müslipackung über die Kernfusion, es war sogar noch etwas schwieriger, jedoch bringen Dich Versuch und Irrtum immer zu einem Ergebnis.

So, schließlich war das Motorrad fertig für den TÜV. Der TÜV ist ca. 18 Meilen entfernt, von wo ich lebe und ich kann Euch sagen, 18 Meilen ist ein langer Weg für eine 125er Rambler!! Immerhin ist es um einiges kürzer, als die 3600 Meilen die wir für die nächste Fahrt dieses Motorrads geplant haben. Das Motorrad bekam den TÜV-Stempel.

Nachdem ich die Papiere sicher in der Hand hielt, erzählte ich Frank, dem TÜV-Prüfer, genau, was wir für die nächsten paar Wochen mit dem Motorrad vor hatten. Seine Reaktion war nicht unbedingt ermutigend. Ich erinnerte mich an ähnliche Kommentare, die ich letztes Jahr beim Start zur Iron Butt Rally (Eisenhinternralley) über eine in ähnlichem Zustand befindliche T150 Trident zu hören bekam.

Nach ein paar weiteren kleineren Vorbereitungen, waren wir alle fertig zum Start.

Montag, 11.Juni 2012 – NVT-Tag minus 5

Mit dem Motorrad, diversen Teilen, Ersatzkanistern und anderen Ersatzteilen und Werkzeugen, die

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 21 27.03.15 12:01

wir für diese Reise brauchten, war es eine Aufgabe, das alles in meinem Van zu verstauen. Jedoch, nach mehreren Versuchen, ging alles hinein. Ich hoffe nur, daß ich alles wieder in Ruhe ausladen kann!!

Und so werde ich Morgen abend zu der zweitätigen Fahrt aufbrechen um das Finnische Team zu treffen und das Motorrad zu übergeben.

Dann haben sie die Verantwortung und der Spass beginnt.

Wenn es das Motorrad jemals bis hinunter nach Deutschland schafft, werde ich meinen Namen ändern und Ihr könnt mich „Sally“ nennen... .

Mittwoch, der 13.Juni 2012 & Donnerstag, der 14.Juni – NVT-Tag minus 3 & minus 2

Unmittelbar nach der Arbeit am Dienstag startete ich mit dem Van zu meinem Treffen mit Veli und seinem Team um ihnen die Rambler in ca. 48 Stunden zu übergeben.

Nachdem ich die ganze Dienstag Nacht durchgefahren bin und den Schreck überlebt habe, als mich ein polnischer LKW in einer Baustelle auf der A1 in Deutschland in eine Armco Raststätte abgedrängt hat (Gott sei Dank fing die seitliche Reling des Trucks die Wucht bei der Berührung der Leitplanken ab), traf ich am späten Vormittag in Schweden ein.

Ein kurzer Blick auf das Navi sagte mir, daß ich „nur“ noch 1100 Meilen vor mir hatte. Dies zeigte deutlich was für eine Aufgabe wir uns für dieses Jahr gestellt hatten. Es war fast so, als würden wir Veli am Nordkap treffen – Ich war drauf und dran das Motorrad ca. 300 Meilen vor dem offiziellen Startpunkt abzuladen!! Um das zu verdeutlichen: Das Nordkap ist so weit im Norden, daß selbst Santa Claus zweimal überlegt, ob er dort oben noch Geschenke ausliefert. Es ist eine Tatsache, daß Frau Claus ihn jedes Jahr überzeugen muß, daß ihn dort ein Dreier mit Tooth Fairy und Mutter Natur erwartet und daß die Kinder da oben nur einmal im Jahr Geschenke bekommen und das ist an Heilig Abend. Er fällt jedesmal darauf herein – Frau Claus hat ihn offensichtlich gut unter Kontrolle.

Um 23.00 Uhr am Dienstag erreichte ich Sundsvall. Mittlerweile hatte Veli zugestimmt in Kemi an der Schwedisch-Finnischen Grenze auf mich zu warten, wo sie bis Mittwoch Abend warteten, anders als zuerst geplant in Muonio. Das bedeutet, daß ich ca. 6 Stunden Fahrt gespart hatte.

Vier Stunden Schlaf später, in dem wahrscheinlich nördlichsten Ibis-Hotel auf der Welt, war ich wieder auf der Strasse (on the road again) und weitere 7 Stunden später erreichte ich schließlich die schwedisch-finnische Grenze.

Kemi liegt ca. 30 Meilen hinter der finnischen Grenze und als es Mittag wurde in Finnland, (das sind 2 Stunden weiter als in England) erreichte ich das NVT Northern European Base Camp – oder auch bekannt als das Haus eines weiteren finnischen Mitglieds, Pentii Ruohonen.

Veli wartete aussen vor dem Haus, als ich den Motor abstellte und mit Erleichterung feststellte, daß ich dem Zeitplan ein bißchen voraus war. Wir hatten sogar einige (sehr) warme Sonnestrahlen die auf uns herabschienen – mit Sicherheit war das ein gutes Zeichen.

Nachdem ich einen Kaffee hatte und mich etwas aufgefrischt hatte – selbst in einem Auto beginnt man nach 48 Stunden Fahrt etwas zu riechen – entluden wir die Rambler und begannen damit sie zusammenzubauen.

Alles ließ sich ohne Probleme zusammenschrauben und mit ein bißchen Bezin im Tank sprang sie beim ersten Tritt an, die Hupe und die Lichter funktionierten und sie ging nicht einmal aus.

Während ich schon immer davon ausgegangen war, daß Gott lieber eine Dreizylinder fährt, als eine Harley, ist es nun sehr wahrscheinlich, daß so wie die Dinge liefen, er auch eine Rambler, für die täglichen Dinge, fährt.

Nachdem das Motorrad komplett montiert und getestet war, bleib nur noch ein Foto zu machen und es dann in einen Dodge VAN zu verladen.

Dann wurde es Zeit für das Essen, das Pena vorbereitet hatte... .

Das Essen war hervorragend – obwohl, nachdem ich die letzten 48 Stunden von Hotdogs an Tankstellen gelebt hatte, ich davon

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 22 27.03.15 12:01

überzeugt bin, daß alles was man mir serviert hätte, hervoragend geschmeckt hätte.

Nachdem das zeremonielle Überreichen der Papiere stattgefunden hatte, wurde es Zeit für uns, uns zu trennen: Veli nach Norden – Richtung Nordkap und ich Richtung Süden: nach Hause.

Nachdem ich wieder in dem Hotel eingecheckt hatte, das ich am selben Tag (16 Stunden und 850 Meilen vorher!!) verlassen hatte, erreichte mich eine SMS von Veli, in der er mir mitteilte, daß auch er sein Übernachtungsziel erreicht habe. Natürlich gibt es so weit im Norden, in den Monaten Juni und Juli keine „Nacht“ – zumindest nicht in dem Sinn wie wir das verstehen.

Das Wetter war unangenehm warm während des Tages und so erlöste ich mich und zweifellos auch die anderen Hotelgäste, indem ich eine ausgiebige Dusche nahm und die Kleider wechselte. Ich hatte sogar Zeit für einen erholsamen Spaziergang im Hafen. Dann fand ich meinen wohlverdienten Schlaf im Hotelzimmer – immerhin 6 Stunden und immer noch 1550 Meilen von zu Hause.

Ich wollte unbedingt spätestens bis Samstag Abend zu Hause sein und wollte noch das Trumpettreffen in Holland besuchen, auf meinem Weg zurück nach England. Es gab zwei Gründe dafür, erstens um die Spende des dänischen Triumph Owners Club in Empfang zu nehmen und mich mit dem WASA-Team zu treffen, welches die Verantwortung für den Abschnitt zwischen Stockholm und Kopenhagen in einigen Tagen übernehmen wollten.

Die Dinge sahen gut aus, aber als ich diese Nacht in den Schlaf fiel, konnte ich nicht umhin, an den Typen zu denken, der versehentlich vom Empire State Building fiel und bei jedem Stockwerk das er passierte, dachte: so weit, so gut – so weit, so gut – so weit, so gut... .

Freitag, 15. Juni - NVT-Tag minus 1

Der Freitag startete schlecht, fiel gegen Mittag etwas ab und am Ende des Tages war alles ziemlich beschissen.

Die Zusammenfassung dieses Tages beginnt damit, daß mein Auto beschloß von einem Diesel angetrieben zu sein, aber mit einem Turbo der nichts tat – wenigstens 600 Meilen lang nicht. Dann um ungefähr ein Uhr in der Nacht, gerade in Deutschland, in der Dunkelheit, bei heftigem Regen und im Windschatten eines schlingernden LKW`s, in der vergeblichen Hoffnung mit 55mph an ihm dran bleiben zu können, entschied der Turbo seine Arbeit wieder aufzunehmen.

Lassen Sie mich Ihnen versichern, wenn Sie jemals einen kurzen Schock brauchen um wieder wach zu werden, dieses Szenario wird es immer tun, als der Land Rover plötzlich in Richtung des Endes dieses LKW schoß!!

Jedoch, und viel wichtiger, erhielt ich am Nachmittag einen Anruf vom „Team-Finnland“ um mir zu sagen, daß der Dodge liegen geblieben war und sie in Alta festsaßen, ca. 150 Meilen südlich vom Nordkap. Es schien als hätte die Benzinpumpe entschieden auszufallen und erstaunlicher Weise die lokalen „Halfords“ (oder wie auch immer das norwegische Äquivalent heißt) keine auf Lager hätten. Mir war klar, daß es höchst unwahrscheinlich ist, daß eine Stadt 200 Meilen von jeglicher Zivilisation ein obscures Ersatzteil für ein noch obscurseres Fahrzeug auf Lager haben kann, aber sie hatten es nicht!!

Ich hatte an viele Dinge gedacht, die den Erfolg dieser Veranstaltung gefährden könnten, aber daß das Begleitfahrzeug nicht in der Lage sein würde, die Rambler zum Start zu bringen, stand nicht ganz oben auf meiner Liste... .

Unsere ganze Hoffnung lag auf dem „Team Finnland“, auf daß sie irgend etwas Magisches tun könnten... .

Samstag, 16. Juni 2012 – NVT-Tag 1

Nun haben wir also den Tag des Starts erreicht – oder wenigstens den Tag, der der Starttag sein sollte.

Unterdessen hing „Team Finland“ weiterhin fest in Alta, vergeblich versuchend dem Dodge einen Funken zu entlocken und ich war weiterhin damit beschäftigt nach Süden zu fahren, mit einem nun tadellos arbeitenden Turbo Diesel Land Rover.

Wenigstens traf ich noch die holländischen Fahrer die die Strecke Stockholm – Kopenhagen übernehmen sollten – auch genannt das „Team Wasa“ (Wasa oder Vasa war der Name eines schwedischen Kriegsschiffes welches völlig unspektakulär eine Meile vor Stockholm auf seiner Jungfernfahrt im Jahr 1628 sank.).

Mir wurde bewußt, daß als ich mich dem Treffpunkt des holländischen Trumpettreffen näherte, wenigstens dieses Schiff aus eigener Kraft für eine kleine Weile unterwegs war, während unsere NVT sich immer noch in einem Dodge befand und sich noch nicht ein Rad gedreht hatte. Tatsache war, daß das Einzige was an diesem Tag zu bemerken war, war, daß eines der Magnetschilder, mit denen wir das Begleitfahrzeug ausgestattet hatten, über Nacht gestohlen worden war – die Dinge entwickelten sich zum Schlechteren.

Jedoch, das Treffen mit dem „Team Wasa“ und Dan (dem Dänen) Christoffersen, erhellte das Gemüt etwas und wir machten ein paar Fotos als Dan uns die Spende des Dänischen Triumph Owners Club überreichte.
Obwohl wir vorher per Mail ausgemacht hatten, uns erst während der Rally zu treffen, entschieden das Team Wasa und ich bis 16.00Uhr zu warten, bevor wir entschieden was zu tun war und gaben Veli und Harry damit noch Gelegenheit den Dodge wieder flott zu kriegen.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 23 27.03.15 12:01

Um 16.00Uhr entschlossen wir, uns über das weitere Vorgehen zu beraten. Zu meiner vollständigen Überraschung wartete das „Team Wasa“ mit einem Plan auf, der den Begriff „Wahnsinn“ völlig neu definierte.

Das Grundkonzept, das sie vorschlugen, war, daß am Sonntag Morgen, George, Steve und Paul (das ist Steve`s Schwager) nach Norden (weit nach Norden) aufbrechen würden, bis nach Alta, in einer Rettungsmission – Alta liegt ca. 2200 Meilen oder 3600 km entfernt von da wo wir uns befanden. Der Plan war Holland am frühen Morgen (gegen 7.00Uhr) zu verlassen und einfach zu fahren, zu fahren, zu fahren... . Während der eine fahren würde, würden die anderen schlafen. Sie rechneten damit, daß sie Alta in ca. 40 bis 48 Stunden erreichen würden.

Den Plan hörte sich anschließend noch schlimmer an ... .

Wenn sie Veli und Harry getroffen hätten, würden sie Veli`s Dodge in Alta zurücklassen, alle vier sich, das ganze Gepäck und alle Ersatzteile in ihr Auto quetschen, der fünfte Mann würde die Rambler fahren und so würden sie sich auf den Weg gen Süden machen.

Die Rambler würde dann nonstop gefahren werden ... .

Das sind 60 Minuten in einer Stunde, 24 Stunden am Tag, solange wie es dauern würde Kopenhagen zu erreichen. Um das Ziel zu erreichen, müssten sie spätestens am Freitag Morgen in Kopenhagen sein, das bedeutet sie hätten höchstens 72 Stunden um 1500 Meilen (2500km) zurückzulegen auf einem Motorrad, dessen Tankfüllung für 60Meilen (100km) reicht mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 mph (75km/h).

Und natürlich müsste die Rambler, falls sie das schaffen, von Kopenhagen nach Calais kommen – weitere 700 Meilen in 48 Stunden.

Ich weiß diese Zahlen klingen nicht besonders hoch, aber es handelt sich hier um eine 125ccm, 35 Jahre alte, Zweitaktermaschine und nicht eine Goldwing... .

Mir kam der Gedanke, daß mit der zur Zeit stattfindenden Fussball-Europameisterschaft und dem fast sicheren Rauswurf der Holländer am Sonntag Abend, wenn sie ihr drittes und letztes Gruppenspiel absolvieren würden, dies eine extrem günstige Gelegenheit wäre dieser Schmach aus dem Weg zu gehen.

Trotz meiner größten Bemühungen war ich nicht in der Lage ihre Gemüter umzustimmen, als der Wahnsinn ein völlig neues Level erreichte, indem George einfach sagte:
„Ähm, wir habe gerade keine Karte auf der Schweden und der Norden drauf sind – können wir bitte Deine haben?“.

Gemäß den Umständen schien es mir das Beste was ich tun konnte – in Gesellschaft einiger Verrückter ist es immer am Besten Humor zu bewahren ... .

Und dann blieb uns nur noch „Good-bye“ zu sagen – nicht bevor George darauf bestand, daß ich ein paar Worte über die Fahrt an die anderen Teilnehmer des Treffens richtete, obwohl ich nicht sicher bin, wieviel von dem was ich sagte verstanden wurde. Ich meine die meisten Engländer haben Probleme meinen Slang zu verstehen!! Mittlerweile hatte Dan sie um weitere Spenden gebeten. Am Ende des Abends hatte ich weitere 170Euro gesammelt.

Es war gerade nach Mitternacht, als ich zu Hause an kam.

Zu anderen Umständen wäre die Tatsache, daß ich in den letzten vier Tagen 4400 Meilen gefahren bin eine ziemlich eindrucksvolle Heldentat und in den Augen der meisten Leute an Geisteskrankheit grenzend. Jedoch verblasste das was ich getan hatte im Vergleich zu dem was die Holländer vorhatten zu Nichts.

Montag, den 18.Juni 2012 – NVT Tag 3

Schliesslich, zwei Tage im Verzug, startete die Fahrt und kaum war die NVT auf der Strasse wechselte das glorreiche warme und sonnige Wetter an welchem sich Nord-Skandinavien bisher erfreute in eine miserable Kälte und heftigen Regen.

Nicht, daß dies Veli und Harry gestört hätte. In ihrem Bemühen die verlorene Zeit wieder gut zu machen, rasten sie (das bedeutet 75km/h) in Richtung Muonio, dem neuen Treffpunkt mit dem „Team Wasa“.

Zu der Zeit als die Finnen auf die Holländer trafen, hatte bereits das erste Teil des Motorrads den Weg in die Freiheit gefunden - das Rücklichtglas, ein zweifellos schwierig zu bekommendes Teil, wenn man eine dieser Maschinen restauriert. So, falls jemand der diese Geschichte verfolgt und eine Rambler restauriert und ein Rücklichtglas benötigt, so irgendwo zwischen Alta und Kautokeino, liegt eines an der Seite der Strasse. Bitte bedienen Sie sich mit meinem Segen – wenn Sie es finden, natürlich.

Mit den üblichen Glückwünschen und den notwendigen Fotoanrufen, erreichten Veli und die Ersatzteile das „Team Wasa“ , Harry und der Dodge waren auf dem Weg nach Finnland und nach Hause und die 750 Meilen Reise runter nach Stockholm begann.

Obwohl sich die NVT im Land der Mitternachtsonne befand, sowohl wegen der örtlichen Gesetzgebung und dem in der Tat „Scheißwetter“ wurde das Motorrad mit eingeschaltetem Scheinwerfer gefahren. Da die 2 x 25Watt, 6Volt Birne kaum genug Licht produziert um das vordere Ende des Schutzbleches zu erreichen (zumal sich das Motorrad in Richtung des austretenden Lichtes bewegte. Anm. des Übersetzers) und mit dem Rücklicht ohne Rücklichtglas würde es nicht lange dauern, da war

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 24 27.03.15 12:01

ich mir sicher, bis die ersten Reparaturen an dem Motorrad erforderlich würden.

Mit dem ordnungsgemäßen Gebrauch von Panzerband wurde eine LED-Taschenlamde auf dem Scheinwerfer befestigt, was ein erheblich besseres Licht erzeugte. Mittlerweile war das Rücklicht repariert, Dank eines Ersatz „Rotlichtes“ über welches das „Team Wasa“ verfügte – offensichtlich hatten sie es bei ihrem letzten Besuch in Amsterdam mitgebracht.

Und es regnete und sie fuhren weiter ... .

Um 23.00 Uhr (das Motorrad war nun bereits seit über 12 Stunden on the road) wurde der erste wichtige Markierungspunkt der Fahrt erreicht, als das Motorrad den Nordpolarkreis in südlicher Richtung überfuhr. Das war der Zeitpunkt für eine kleine Feier. Fotos wurden gemacht, rundum Hände geschüttelt und es regnete und regnete und regnete ... .

Aber das „Team Wasa“ plus eine Person konnten es sich nicht leisten zu lange zu warten und sich in ihrem Ruhm zu baden. Stockholm war noch weit weg. Es würde noch eine Nachtfahrt erforderlich sein, wenn das Motorrad die erste Etappe in der vorgegebenen Zeit erreichen wollte und Stockholm bis Dienstag Abend erreichen wollte.

Also waren wir wieder unterwegs und fuhren … .

Dienstag, 19.Juni 2012 – NVT-Tag 4

Es war eine lange Nacht in der George, Steve und Veli nach Süden stürmten. Nun es wäre eine lange Nacht gewesen, wenn es so weit oben im Norden wo sich unsere Helden befanden überhaupt eine Nacht gegeben hätte, zu dieser Jahreszeit.

Um 9.46Uhr kam die Nachricht, daß sie Sundsvall erreicht hätten und nur noch 250Meilen / 400km nördlich von Stockholm waren.

So gesagt, war Stockholm immerhin noch 6 bis 7 qualvolle Stunden entfernt, mit Tankstopps alle 100km und noch viel wichtiger, den Fahrerwechseln.

Mittlerweile ist die Sitzbank von etwas einer Rasierklinge Ähnlichem in etwas, ähnlich einer scharfen Rasierklinge, übergegangen. Das „Team Wasa“ fand heraus, daß das in dem Sitz befindliche Gel-Implantat einem aufstrebendem Porno-Starlet sehr wohl als Brustimplantat zur Genüge gereicht hätte – mit natürlichem einem zweiten für die andere Brust – es war einfach nicht genug die Schmerzen zu lindern. Ein Kissen und Panzerband taten den Rest.

Schön war es nicht – aber sehr wirkungsvoll... .

Inzwischen war selbst das Wetter besser geworden und das „Team Wasa“ plus eine Person fuhren nicht mehr im skandinavischen Regen, sondern in glorreichem Sonnenschein.

Von Sundsvall gings nach Soderhamn, von Soderhamn nach Galve, von Galve nach Uppsala, immer auf der E4 auf einem schier endlosen Pfad nach Süden.

Gegen 18.00Uhr erreichte das Motorrad schließlich Stockholm. Entgegen aller Erwartungen sehnten sich die beiden Teams „Wasa“ und „Team Finnland“ zurück zu den Tagen als das Motorrad in Alta festsaß.

Dies Nacht war die letzte Nacht für das „Team Wasa“ (plus eine Person) bevor die eine Person am nächsten Morgen zurück nach Finnland aufbrach. Berichten zu Folge „entspannte“ sich das Team in dieser Nacht.

Mittwoch, den 20. Juni 2012 – NVT-Tag 5

Da waren es nur noch drei.

Früh an Tag 5 betrat Veli die Fähre nach Finland – vermutlich um irgendwo mit seinem Dodge wiedervereint zu werden. Ich vermute in Anbetracht all der Unannehmlichleiten, die ihm dieses Fahrzeug Anfang der Woche zugefügt hat, wird er den Dodge anzünden und ihn für die gute Sache des NVT opfern ... .

Um 6.45 Uhr als das „Team Wasa“ bereit zum Aufbruch war, war es die NVT Rambler nicht. Es forderte seine tägliche Dosis an Aufmerksamkeit. So langsam entwickelte das Motorrad Starallüren. Heute forderte es das Einstellen des immer weiter ausfransenden Kupplungszuges vor der Abfahrt.

Während Paul weiter das Motorrad fuhr machten sich Steve und George an die Aufgabe den Weg durch Schweden zu finden. Das

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 25 27.03.15 12:01

eine das man wirklich über Schweden wissen sollte, ist, daß es riesig ist. Tatsächlich – es ist f..... big – falls ich hier zu sehr in Details abschweife, bitte ich das zu entschuldigen. Nun es ist ein großes Land, wenn Du auf einer großen BMW oder einer Honda Pan European unterwegs bist. Jedoch wenn Du eine Rambler fährst ... .

Immerhin schien die Sonne, das Motorrad lief ruhig und Meile nach Meile (oder Kilometer nach Kilometer, je nach dem ob Du britisch oder europäisch bist) verschwand unter den Stollen der Rambler ... .

Nun ist der Zeitpunkt gekommen um auf Steve Brandma`s Modetick einzugehen.

Während der Woche trug er eine Vielfalt an Kleidung, mit täglich einem neuen frischen Look... .

Ich frage mich was er zu seiner Hochzeit trägt?

Schweden ging weiter und weiter und weiter ... . Und während der ganzen Fahrt blickten Steve oder George immer wieder auf das Getriebe hinunter, sie wurden permanent daran erinnert, die Geschwindigkeit niedrig zu halten – es lag noch ein langer Weg vor ihnen.

Am späten Nachmittag war das Motorrad weniger als 180km von Helsinki entfernt und eine kurze Seefahrt würde das Motorrad über das Wasser nach Helsingor in Dänemark bringen.

Mittlerweile, zurück in England, wurde der Land Rover wieder zum Motorradtransporter.
Die Easy Rider (das Mofa für den zweiten Teil der Challenge, Anm. des Übersetzers) , sowie Ersatzteile und Sprit, wurden für den Start am nächsten Morgen nach Blackpool geladen.

Es war gerade 9.00Uhr am Morgen als die Nachricht kam, daß zurück auf europäischem Festland, die Rambler sich auf dänischem Boden bewegte. Morgen würde das „Team Wasa“ das Motorrad an Dan und das „Team Dänemark“ übergeben.

Fortsetzung im nächsten Heft!
– Großen Dank an Uli Knauber für die Übersetzung.

TRIUMPH

AJS, ein Britbike Urgestein, die Spring Twin war ein Erfolgsmodell

Teil 2

Der vorliegende Artikel von Jürgen Kießlich wird mit freundlicher Genehmigung der Zeitung Top Speed veröffentlicht.

In der News 54 lernte der Leser die Historie der Firma AJS kennen. Detlev Louis machte sich eigens für den Test die Mühe die Bremsen seiner Wettbewerbsmaschine einzubauen, „es gab keinen Anlass zur Kritik“. Es sollte aber auch betont werden, dass gerade bei der großen Auswahl an britischen Zweizylindern der Motor dieser Kreation wohl optisch einen Schönheitspreis verdient hätte.
Es kam vor, dass sich so eine Exotin auch in die DDR verirrte…

1. Spring Twin Modell 20 nach Erwerb 1982 mit Tiger 100 Motor

Die hier vorgestellte Maschine stammt aus dem Jahr 1954 und ist durch viele Hände gegangen. Von einem Zirkusartisten, der die Maschine evtl. in Verbindung mit seinem Beruf mit über die „Grüne Grenze“ brachte, wurde sie an Werner Strauch in Suhl verkauft, dieser veräußerte sie nach Gera an Peter Prass – einen Britbike Anhänger alter Schule. Frau Strauch,

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 26 27.03.15 12:01

die Witwe vom „großen AWO Mann“ aus Suhl schwärmt heute noch voller Begeisterung, was „ihr Wernerle“ mit dem Motorrad für Freude hatte. Selbst für die Polizei war er zu schnell damit, diese wollten ihn während einer Fahrt bei Meiningen kontrollieren und konnten ihn aber erst sprechen als er vor seiner Wohnung in Suhl parkte! Alle Besitzer sind nicht mehr nachvollziehbar, der DDR Eiskunstläufer Zöller soll auch damit unterwegs gewesen sein. Ein Motorradfreund aus Freiberg verkaufte das gute Stück letztendlich 1982 an den heutigen Besitzer. Unterdessen war das seltene Modell bereits erheblich von Gebrauchsspuren gezeichnet, der installierte Motor einer Triumph Tiger 100 von 1939 war zwar auch eine Rarität, aber es war eben kein AJS Motor.

2. Neuaufbau 1984, noch mit Tiger 100 Motor

Auf dem Foto ist der Zustand von 1982 gut zu erkennen. Die ersten Fahrversuche verliefen sehr abenteuerlich, besonders in Kurven wackelte die ganze Fuhre beängstigend um die Hinterhand wie ein Lämmerschwanz.
Auf dem Hinterrad war ein zum Slick abgefahrener Dunlopdachreifen einer ehemaligen Rennmaschine aufgezogen, dieser wurde gegen einen Pneumant ausgetauscht und es wurde geringfügig besser. Als nächstes wurde das Spiel der Schwingenlagerung nachjustiert und die vielen Verschraubungen am englischen Rahmen nachgezogen. Eine weitere Verbesserung war zu verspüren, aber die Maschine blieb im Fahrbetrieb schwammig. Da sowieso eine Generalinstandsetzung mit Modernisierungsmaßnahmen geplant war wurde die ganze Fuhre zerlegt. Die Offenbarung folgte auf dem Fuß – als der Motor und das Getriebe dem Fahrgestell entnommen wurden knickte der Rahmen in der Mitte zusammen. Der Rahmen war unter der Muffe über dem Getriebe gebrochen und auch eine weitere Muffung am Steuerrohr befand sich in der Auflösung!!!!
Wie sollte es weitergehen, Verschrottung oder Neuaufbau? Diese Frage wird nun hier beantwortet.

Das Ziel der folgenden Arbeiten sollte keine Restaurierung ala Modell von 1954 sein, sondern eher eine Anpassung an die folgenden Modernisierungen in der Serie ab 1956 und nach eigenem Geschmack. Den Rahmen schweißen bedeutete kein Problem. Alle Schraubverbindungen der Rahmenteile erneuern und die Durchführungen ausreiben und Buchsen einziehen erforderte relativ hohen Zeitaufwand. Federbeine, Gabel, Schwinge, die kompletten Räder, Getriebe, Tanks und viele Bedienungsteile aufarbeiten konnten außer verchromen in Eigenarbeit realisiert werden. Alle Blechteile waren noch verwertbar bis auf kleine Schönheitsreparaturen. Der Seitenkasten links wurde verlängert um die Batterie mit aufzunehmen. Die Sitzbank wurde völlig neu und flacher angefertigt. Die Auspuffanlage entstand neu in Eigenfertigung, in die Endstücke wurden nach dem Muster der BMW R 26 die Dämpfer nachgebaut. Das bot sich zufällig an, da der Besitzer der AJS auch eine R 26 zur Verfügung hatte und den Schalldämpfer wegen Klappergeräuschen aufschneiden musste. Die Innereien im Enddämpfer in Form von 6 unterschiedlich langen „Orgelpfeifen“ wurde aus Hydraulikrohr mit 15 mm Durchmesser nachgefertigt. Die R 26 mit ihrem Einzylindermotor von 250 cm³ und 15 PS bei 6500 U/min. passte doch genau zum ½ Motor der AJS, da diese ja über 2 Auspuffe verfügte. In das Vorderrad hatte bereits ein Vorbesitzer die Vollnabe einer Horex investiert. Die hintere „Dosendeckelbremse“ blieb bewusst als technisches „Relikt“ original erhalten. Die Krönung des Neuaufbau war die Anbringung originaler Smith Instrumente - standesgemäß mussten es Cronometrics sein, es sind sogar noch heute die echten Teile. Die defekte Tachowelle wurde aus dem Teil des russischen Gas 69 umfunktioniert, vom gleichen Fahrzeug wurde der elektrische Geber für den Öldruck am Spring Twin Motor installiert.
Die Farbe wie am Original mischten die Brüder Seiler aus Langenbernsdorf, sie übernahmen auch die Lackierung, Beschriftung und Linierung perfekt.
Ein Kapitel für sich war die Beschaffung eines originalen Motors, dieser lag bei einem der Britbikergurus der ehemaligen DDR, bei Ludwig Wurm in Eibau. Nach drei Jahren „ständigen Geistgehens“ war das Eis endlich gebrochen und er war da wo er hingehörte, sogar die Verbindungsplatten zum Einbau zwischen Motor, Getriebe und Rahmen waren dabei. Aus Erfahrung wurde der Motor vor dem Einbau total zerlegt und akribisch überprüft. Höchstes Augenmerk wurde den außergewöhnlichen, modelltypischen Ölwegen gewidmet. Die Ölpumpen im gemeinsamen

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 27 27.03.15 12:01

Gehäuse wurden feinst bearbeitet, alle Zahnräder wurden an ihren Lagerzapfen überschliffen und maßlich abgestimmte Buchsen in die Gehäuse eingesetzt. Am äußeren Verschlussstopfen für den Ölfilter wurde eine Aufnahme für den Öldruckgeber angefertigt. Linksseitig wurde in die äußere Lagerung der Auslassnockenwelle die Aufnahme für einen zweifachabgedichteten Drehzahlmesserantrieb angefertigt und eingesetzt, der Antrieb kam vom Cezetaroller. Ein Motorradfreund aus Holland besorgte einen Satz Lagerschalen für die Pleuellager und einen kompletten Dichtungssatz, alles liegt noch heute originalverpackt im Schrank. Wie sagte der „gelernte DDR Bürger"? Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste, man wusste ja nie ob man nach einem evtl. Schaden noch einmal das Glück hatte solch rare Teile zu erhalten. Dichtungen anfertigen war kein Problem. Schwieriger war es mit den Lagerschalen, die vorhandenen benutzten waren gering verschlissen, also wurden aus feinster Alufolie (0,02 mm Dicke) entsprechend Streifen zurecht geschnitten und die Lagerschalen damit unterfüttert, die Pleuel montiert, mit dem vorgeschriebenen Drehmoment (3,64 kp/m und Mittellager 2,76 kp/m) angezogen und die Bewegung geprüft – bis es funktionierte. Im Fahrbetrieb gab es nach 5000 Kilometern keinerlei Beanstandungen. Der Öldruck hatte sich bei warmen Motor auf 3 bar eingepegelt.

3. Endlich! Auch der originale Motor hängt im Fahrwerk

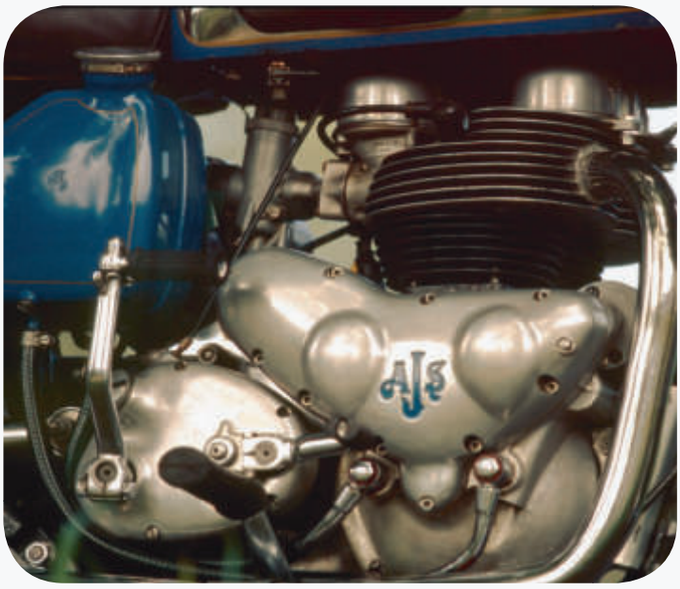
Letzte Änderung war eine stets heiß diskutierte Maßnahme, der Einbau eines manuellen Absperrventil im Ölkreislauf zwischen Öltank und Saugseite der Ölpumpe. Eine unangenehme Erscheinung an den AJS Twinmotoren ist die Tatsache, dass bei längeren Standzeiten mitunter über die Kurbelwellenentlüftung das Motorenöl in den Primärkettenkasten übertritt und dann überläuft, das soll damit weitgehend verhindert werden. Wie sicher der Besitzer das Ventil bedient ist ihm überlassen. Früher sah man mitunter an Rennmaschinen, welche auch mit so einem Ventil ausgerüstet waren, eine farbige Schnur vom Ventil zum Gasdrehgriff hängen. Somit wurde der Fahrer vor der Inbetriebnahme der Maschine immer daran erinnert und entfernte die Schnur nach dem Öffnen ... denn einmal vergessen zu öffnen – ojeeeeh!!!

4. 1989 konnte sich „Klacks" nur schwer von der Maschine trennen

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 28 27.03.15 12:02

5. Bergpreis Stollberg 1989, im Hintergrund Christa Böttcher, ehem. DDR Rennfahrerin

6. Ein faszinierender Anblick ist der Motor der Spring Twin

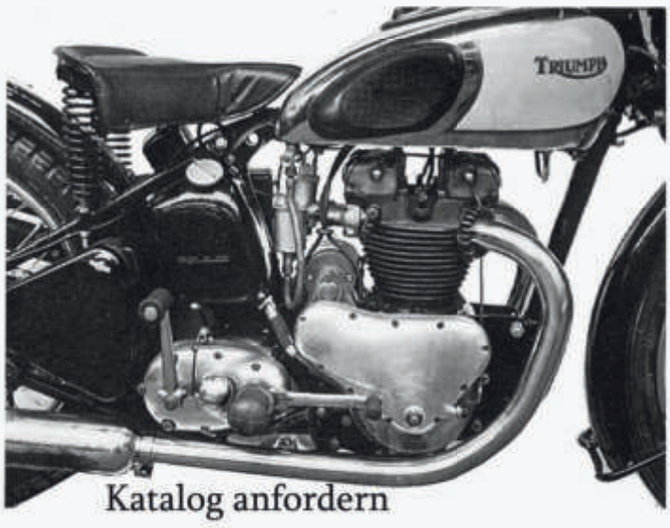


Soweit so gut, das Fahren mit der Exotin war immer eine Freude. Aber jeder Einsteiger sollte vor dem Erwerb so einer Lady wissen, zu ihr muss man eine Hassliebe entwickeln und muss ein begabter Schrauber sein, sonst wird er nie glücklich mit ihr.

Im folgenden Bericht lernt der Leser einen „Edelschrauber" aus der frühen Bundesrepublik kennen, dessen Phantasien und Herz sich mit Mehrzylinder – Eigenbauten auf Basis der Firma Adler beschäftigen.

Fotos:
5 Kießlich, 1 Kießlich Archiv.

Jürgen Kießlich

CLASSIC SD BIKES
TRIUMPH Norton BSA
SOUTHERN DIVISION
Ersatzteilversand
Tegernseer Landstr22 81541 München
089-134452 info@southern-division.de


Katalog anfordern

Oldtimertechnik
Schünemann

Restaurierung
Reparatur
Umbauten
Motortuning
Nockenellen

TRIBSA

für den klassischen Motorsport

Scrambler
Racer
Caferacer

Dipl.-Ing.
Karl Ernst Schünemann
Gartenweg 1
37619 Hehlen
01779092297
karlesch@web.de

B.M.C.
BRITISH MOTOR CYCLES
TRIUMPH BSA Norton

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

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

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 30 27.03.15 12:02

TRIUMPH

SERVICE BULLETIN

No. 138.

1956 TIGER 110 ALLOY CYLINDER HEAD.

The alloy cylinder head fitted to the 1956 model Tiger 110 is not a direct replacement for the earlier cast iron cylinder head. In order to fit the alloy cylinder head to an earlier machine it is necessary to use the following parts:-

1.	E.3608	Cylinder head.
1.	E.3614	Cylinder head gasket.
2.	E.3583	Exhaust pipe adaptors.
1.	E.3550	Inlet rocker box.
1.	E.3551	Exhaust rocker box.
2.	E.3552	Rocker box gaskets.
2.	E.3554	Push rod cover tube.
2.	CP.157	Piston packs (8.5:1 compression ratio).
4.	E.2973	Studs, manifold to head.
6.	E.2980	Studs, rocker box to head.
6.	E.3302	Washers.
6.	F.879	Nuts.
4.	E.2620	Push rods.
2.	E.3547	Washers.
2.	E.1296	Washers.
1.	E.2968	Insulating block.
2.	NA.43A	Joint washers.
2.		Sparking plugs. (See below).
2.	E.2962	Carb. fixing studs.
8.	F.2184	Head bolt washers.
2.	E.3334	Manifold joint washers.
2.	E.3253	Sealing ring, rocker spindle.

The total cost of these parts is approximately £20, but an exact quotation will be forwarded from the Triumph Spare Parts Department on application.

The cylinder head differs from the earlier cast iron head, in that the oil is not returned from the rocker box by separate drain pipes but through the push rod cover tubes. When fitting the head, the push rod tubes are placed in position with the notch on the lower end of each tube facing away from the engine crankshaft, and the head tightened down on to the barrel in the normal manner. The push rods are fitted afterwards, being located by the discs in the top of the push rod cover tubes. Finally fit the rocker boxes, making sure that the ball ends of the rockers engage with the push rods.

It should be noted that long reach sparking plugs are fitted, Champion NA.10, Lodge HLN, or KLG FE.100 (3 point) being the standard grade. If the air filter is removed and a larger main jet fitted or the machine is used exclusively for long fast runs, NA.12 should be fitted in the case of Champion plugs; the other grades remain unchanged. The tappet clearance; .002" inlet and .004" exhaust as previously.

TMOC-News_55_04_2015_CS5.indd 31 27.03.15 12:02

MC BLACK SHADOW
ENGLISH RIDERS
SWISS MOTO CLUB
FL 152
INFO: WWW.BLACKSHADOW.CH
43RD INTERNATIONAL
BRITISH BIKER MEETING
07.08.(09.) AUGUST 2015
RESTAURANT "TOBELMÜHLE"
TOBELMÜHLE 610
CH-9442 BERNECK
TELEFON: ++41 78 641 69 92
FREE LEVEL CAMPSITE, AWARDS,
BAR, EXCURSION, BARBEQUE,
CAMPFIRE, LIVE BAND