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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News of the TMOC

Heft 56
März
2016

2015 Sommerfest des TMOC

Das Motorrad das Dave gebaut hat

JHV 2015
TMOC
Germany

Just in by Michael Ochs

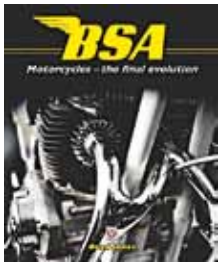
Craven-Koffer wieder zu haben

Inwieweit die Aussage tatsächlich stimmt, muss von Euch im Einzelfall geprüft werden. Eine Anzeige von Craven fand ich in der April-Ausgabe der The Classic Motorcycle, in der eine neue Bonnie mit Craven-Koffern abgebildet ist. Auf der Internetseite (www.cravens.org.uk) erfährt man, dass nach Jahren des Nichtstuns und verschiedenen Eigentümern nun in Händen von der Fa. Dragonfly wieder Seitenkoffer, Topcases und Träger unter dem Namen Craven Equipment angeboten werden. Die Koffer gibt es in rund 10 verschiedenen Versionen, davon nicht nur Nachbauten alter Koffer sondern auch neue, etwas modernere Versionen. Topcases gibt es in 2 Versionen. Bei den Trägern gibt es 3 Standardtypen (Typ D, W und L), diese sind zudem in verschiedenen Abmaßen erhältlich. Typ D dient als kleiner Heckträger, Typ W als Träger der auch Seitenkoffer aufnehmen kann und Typ L als größte Version für Motorräder mit Schwinge. Falls erforderlich gibt es Adapter für jedes Motorrad. Die Koffer werden in schwarz und weiß angeboten. Die Internetseite ist etwas unübersichtlich, um sich einen Überblick zu verschaffen, öffnet man am besten den Katalog als PDF-Datei. Die Träger kosten um die 50-65 Pfund, je Koffer

werden 110-140 Pfund aufgerufen. Wem das teuer erscheint: Im April wurde ein kompletter gebrauchter Satz für 305 Pfund bei Ebay versteigert. Für diejenigen, die alte Koffer von Craven besitzen (z.B. George), ist es evtl. interessant, dass es eine ganze Reihe an Ersatzteilen dazu gibt. Per telefonisch Kontakt aufnehmen will anbei die Telefonnummer: 0044 1986 891096.

„BSA Motorcycles – the final evolution“

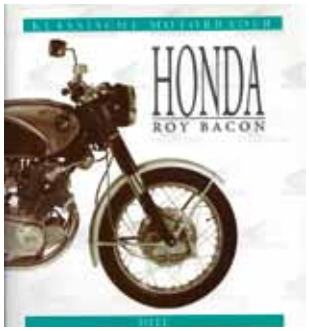
IGerade hat Brad Jones bei Veloce Publishing ein Buch veröffentlicht, dass die Herzen der Liebhaber britischer Klassiker höher schlagen lassen dürfte. „The final Evolution“ widmet sich ausschließlich den letzten Jahren des Motorradherstellers „Birmingham Small Arms“, kurz BSA. Jones dringt tief in die Materie ein und fördert zahlreiche historische Details zutage. Die Bande zu Triumph waren damals sehr eng und einige der Informationen sollten daher auch „uns“ betreffen. Selbstredend werden auch die meisten Modelle der letzten Ära gezeigt. Einzig vermisst haben wir die 1972er Triumph TR 5T, die ja auf dem Chassis der BSA B 50 MX basierte. Andererseits werden selbst die Triumph X75 Hurricane sowie diverse Prototypen (z.B. die 350er DOHC wir berichteten). Auch die sportlichen Aktivitäten jener Jahre und die Entwicklung in den USA, dem wichtigsten Absatzmarkt für BSA, kommen nicht zu kurz. Selbstredend ist das Buch in englischer Sprache verfasst, was aber für den echten BSA- und Triumph-Fan kein Hindernis sein dürfte. Fehlen darf es in der Bibliothek der genannten Zielgruppe gewiss nicht. Also – ab auf

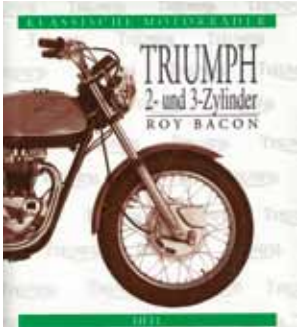


den Wunschzettel! ISBN 978-1-845846-47-3; ab 26,00 Euro im Internethandel, http://www.veloce.co.uk.

Roy Bacon verstorben

Der bekannte Buchautor Roy Bacon ist am 18. Juni diesen Jahres auf der Isle of Wight nach langer Krankheit verstorben. Vielen von Euch wird er als sachkundiger Autor von Büchern über die Marken über die Marken Triumph, BSA, Norton und AJS/Matchless bekannt sein. Aber auch anderen Marken (z.B. Honda, ISBN 3-89365-230-2) war er nicht abgeneigt, was gerne in der englischen Presse vergessen wird. Das gezeigte Triumph-Buch (ISBN 3-89365-229-9) sollte in keinem Bücherschrank fehlen. Gerade für diejenigen, die nicht so gut Englisch





können, ist es meiner Meinung nach das beste deutschsprachige Buch über unsere Marke. Neu ist es nicht mehr zu bekommen, auf der Veterama wurde es letztes Jahr in gutem Zustand für 75€ angeboten, im Internet werden von Fachbuchhändlern etwa 85€ für gebrauchte Exemplare aufgerufen.

Waxcotton von Sunstuff

Wer die Waxcotton-Jacken von Barbour und von Berstaff zu teuer empfindet, findet vielleicht bei den Jacken von Sunstuff, produziert und vertrieben von der „Motorrad Garage“, was passendes. Auf den Hersteller bin ich auf der Veterama in Halle 1 gestoßen. Der Stand fällt auf durch die vielen Davida-Helme, die dort ebenfalls vertrieben werden. Auf Nachfrage teilte man mir mit, dass dies die günstigere und in Details verbesserte Antwort auf obige Jacken sei. So wäre die Passform besser, die Jacken an Schulter und Rücken verstärkt und besser vernäht. In dem neusten Modell „Sixdays Pro“ können an Schulter und Ellenbogen für 20€ und am Rücken für 19€ sogar Protektoren eingesetzt werden. Die Jacke kostet 229€ und ist damit im Vergleich ein Schnäppchen. Motorrad Garage, 05127/4838, www.motorradgarage.de.

Ein Offenbarungseid?

Die letzte News ist vor gut 11 Monaten erschienen und Ihr fragt euch sicher, was da los ist. In der Vergangenheit haben Walter und ich schon mehrmals dazu aufgerufen, mehr Artikel bei uns einzureichen. Die Belastung, immer Neues wieder über die Marke unseres Vertrauens aus dem Hut zu zaubern, ist für die wenigen an der News Beteiligten einfach zu hoch. Von ehemals einer festen Bank von 10 Schreibern sind bis heute noch 5 übrig geblieben. Das ist einfach zu wenig, um 4mal im Jahr eine News heraus geben zu können. Im letzten Jahr sollten es eigentlich 3 Ausgaben werden, geschafft haben wir eine!

Warum so wenige Artikel bei der Redaktion eingehen, kann ich nicht sagen. Aber meine Belastung kommt langsam an ihre Grenzen. Ich will jetzt nicht jammern, aber beruflich habe ich mit Dienstreisen einiges mehr um die Ohren, wir wollen uns häuslich verändern und die spärlich verbleibende Zeit möchte ich gerne mit meiner Familie verbringen. Und die Ladies? Mit der TR6C waren es 1888km, die geliebte Bonnie steht sich die Reifen platt und die reaktivierte XJ kam in 2015 auf 964km. Immerhin es war schon schlimmer, aber eigentlich würde ich auch schon gerne mehr fahren. Bei den anderen Aktiven sieht es nicht besser aus, die Gründe und Ursachen sind halt andere. Auf Grund dessen hat sich der Vorstand Ende September zu einer außergewöhnlichen und langen Sitzung getroffen, um nach Wegen zur Besserung zu suchen. Wunder konnten wir keine vollbringen. Die Arbeit soll jetzt gleichmäßiger verteilt werden. George von Döhren wird den Vorstand mit Schreibarbeiten und bei Organisationen als Vorstandsassistent unterstützen. Die Funktion des Road Captains bislang ausgeübt durch Karl-Heinz Gehrig entfällt, da er keine Zeit fürs Motorradfahren mehr findet. Vielleicht findet sich auf der im Mai geplanten Maiausfahrt, wir werden diese mit der Jahreshauptversammlung zusammenlegen, ein neuer Road Captain. Die Ausfahrt/JHV findet am 20.-22. Mai im Sauerland statt, die JHV ist am Samstagabend. Da unser hochgelobtes Vereinsverwaltungsprogramm mehr schlecht als recht tut und die letzte Steuererklärung fast mit der Amtsniederlegung des Kassierers endete, werden wir uns davon wohl trennen müssen. Für die wenigen Buchungen, die wir haben, geht es auch mit einem Excel-Kontoauszug. Unser größtes Sorgenkind bleibt die News. Das einfachste wäre, keine News mehr herauszugeben. Da diese aber das Bindeglied zu den vielen weniger aktiven Mitgliedern darstellt, können wir darauf nicht verzichten. Da viele auch keine Emailadresse haben, fiele zudem der Informationsweg (Einladungen, Änderungen, usw.) weg. Wir haben uns darauf geeinigt, nun nur noch 2 News herauszugeben und die Zeit dazwischen mit 2 Rundschreiben zu füllen, wenn was anliegt. Einfacher und günstiger wäre natürlich ein Rundschreiben per Email, dabei würden dann aber einige Infos auf der Strecke bleiben. Kurzfristige Termine, sowie meine Ausfahrt nach Büriswilen oder Fahrten von Peter oder Stephan zu benachbarten WATOC-Clubs werden allerdings nach wie vor auf diesem Wege bekannt gegeben. Wer sich diese Info nicht entgehen lassen will, möge mir bitte seine Emailadresse durchgeben. Eure Mitarbeit ist aber nach wie vor erforderlich. Artikel immer von den gleichen Autoren und den gleichen Veranstaltungen zu lesen, ist nicht unbedingt eine Bereicherung. Es gibt genug Veranstaltungen mit Bezug zu unseren Triumph´s, die bislang noch nicht besucht und kommentiert wurden. Glemseck 101, Bottrop Kustom Kulture, diverse Klassikerrennen, um nur einige zu nennen. Da jeder von Euch eine Triumph hat (Aufnahmebedingung), gibt es sicher auch immer was zu reparieren, was nicht alltäglich ist und wovon andere im Club profitieren können. Aktuelles Beispiel ist ein angekündigter Artikel über die Instandsetzung einer T110, wobei der Magnetzünder ähnliche Probleme aufwirft wie bei meiner T120. Themen gibt es genug. Und bei rund 80 Mitgliedern sollten ein paar Artikel im Jahr kein Problem darstellen. Außerdem kennt Ihr meine OIF TR6C Bj. 72 zu genüge und es gibt auch andere Modelle, so habe ich zum Beispiel über Scheibenbremsen noch nichts gelesen. Auf ans Werk, die kalten, zum Motorradfahren definitiv nicht geeigneten Tage stehen noch bevor. Diese werde ich nutzen, die Inspektion meiner Mopeds abzuschließen und das Gewackel am Hinterrad, vermutlich das linke Lager, abzustellen. Spätestens im Mai muss sie wieder einsatzfähig sein.

Euer Michael

Hallo Leute,

An alle Schrauber!

Um mal etwas Abwechslung in die News zu bringen ist mir da was „altes/neues“ eingefallen. Wir sollten mal wieder was für die Technickaffinen bringen. In den vergangenen News war wahrlich nicht viel – also fast gar nichts – zu finden. Gibt es bei den neuen Triumphs keine Probleme, oder schiebt ihr euer Moped braf in die Triumphwerkstatt? Schreibt mal darüber, auch Geschichten über und um die Werkstatt. Gibt es überhaupt noch preislich vertretbare Werkstätten? Auch Geschichten über Pannen mit euerm geliebten Hobel sind willkommen.

Wie Michael schon in seinem Vorwort erwähnt hat gibt es eine Vielzahl an Triumph Modellen, da sollte sich doch was finden. Ich möchte aber auch Besitzer älterer Triumphs bitten was zur inhaltlichen Verbesserung der News beizutragen. Leserbriefe gab es auch schon sehr lange keine mehr, oder lest ihr die News nicht.

Eueren „Senf“ könnt ihr aber auch in Form von Titelbildvorschlägen beitragen, auch Bilder für die Rückseite könnt ihr mir schicken. E-Mail findet ihr nebenan.

Weiterhin würde ich gerne wieder ein T-Shirt-Wettbewerb machen. Macht Vorschläge und stimmt dann ganz demokratisch ab. Der Gewinner des Wettbewerbs bekommt sein T-Shirt natürlich kostenfrei.

Walter

Inhalt dieser NEWS:

Sarah Jungs TMOC-Merchadising Stand auf dem Sommerfest	Titelseite
Just in	S. 2
Grußworte des 1. Vorsitzenden	S. 3
Hallo Leute	S. 4
Impressum des Vereins	S. 5
Heiß war´s in Büriswilen	S. 6–8
Sonne in Sinsheim	S. 9–11
Veterama, die letzte?	S. 11–12
Hallo Triumphfreunde.	S. 13
Verkaufe den Tiger	S. 13
Jahreshauptversammlung 2015	S. 14
Jahreshauptversammlung 2015 Protokoll	S. 14–15
Der Elektrick-Trick	S. 15–18
Termine 2016	S. 17
Sommertreffen 2015	S. 18–23
WATOC News/ Jahresabschlusstreffen 2015	S. 24
Einladung Sommertreffen 2016	S. 25
Das Motorrad das Dave gebaut hat	S. 26–27
Vater on Tour	S. 28–29
Eine Eigenbau „AJS“ taufte Ernst „Klacks“ Leverkus „Nocke“	S. 30–33
Jubilare/ … Sponsoren	S. 34–35
Letzte Seite: PreUnit-Chopper	S. 36

In eigener Sache:

Eine traurige Nachricht: Unser Mitglied Horst Baumert ist verstorben, seine Frau hat es uns mitgeteilt.
Anbei herzliches Beileid von der Redaktion und dem Vorstand des TMOC.

News of the TMOC

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) 821 49
Email: peter.nettler@gmx.de

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

Vorstandssekretär:
George von Doehren
Donaustr. 45
64546 Mörfelden-Walldorf
Tel. (06105) 951365
E-Mail: george.von.dohren@t-online.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.

Heiß war's in Büriswilen

von Michael Ochs

Dem Aufruf, mit uns (Carsten, meinem Kumpel Klaus und mir) nach Büriswilen zu fahren, war auf Grund der schwierigen Wetterlage oder anderen Gründen nur Peter nachgekommen.

Peter nach Unterkunftserrichtung und Katzenwäsche

Der Plan war, Freitag früh morgens los zu fahren, um so bei angenehmen 20°C so weit wie möglich zu kommen. Peter reiste daher schon Donnerstag Abend an und verbrachte die Nacht bei mir in Bad Dürkheim. Mein Kumpel Klaus rief dann noch mittags an und teilte meiner Frau mit, dass er Hummel wo habe und daher schon abends gegen 21:00Uhr (bei angenehmen 33°C) los fahren wolle. Kühler wurde es unterwegs zwar noch, endete aber damit, dass er die Fähre rüber in die Schweiz nicht mehr erwischte und dann die Nacht in Friedrichshafen auf einer Parkbank verbringen musste. Carsten hatte abgesagt, da er im Geschäft aushelfen musste.

Wir fuhren dann morgens gegen 5:00Uhr los. Bis auf meine Zündungsprobleme (s. separater Artikel in dieser News) und einem Kupplungszugabriss bei Peter, der fast eine Stunde kostete, verlief die Fahrt ereignis- und problemlos. Wäre da nicht noch der LKW-Fahrer gewesen, der sich durch ein anscheinend waghalsiges Überholmanöver von Peter genötigt fühlte, erst wild zu hupen und herum zu gestikulieren und danach bei meinem Überholversuch einfach auf die Gegenfahrbahn in meine Spur hinein zu ziehen.

Gegen 16:00Uhr bei größterr Hitze erreichten wir die Tobelmühle. Die Aufbauarbeiten liefen gerade an und neben ein paar Tagesgästen war natürlich Klaus auch schon da. In aller Ruhe richteten wir uns ein und nahmen ausreichend kühle Getränke (ohne Alk.) zu uns. Irgendwann trudelte dann auch Stephan auf seiner neuen Lady, einer Velocette Venom ein. Gegen Abend wurde es voller. Neben ca. 40-50 Übernachtungsgästen waren hauptsächlich Tagesgäste da, die bis Mitternacht wieder abfuhren. Den ganzen Abend über kamen und fuhren englische Motorräder wieder ab, so dass es nicht nur viel zu sehen, sondern auch zu hören gab. Da die Tobelmühle an 2 Seiten von einer ansteigenden Straße umrahmt wird, welche sich dann oberhalb des Gebäudes und der Zeltwiese den Hang hoch schlängelt, sind beste Voraussetzungen für Klangproben gegeben, was auch ausgiebig von den Fahrern genutzt wird. Das Essensangebot war übersichtlich: Eine dicke rote und feine Bratwurst, gegessen aus einer Papiertüte. Neben allen Getränken kostete auch diese 5 Franken, was im Moment etwa 4,50€ entspricht.

Der nächste Morgen begann gegen 7:00Uhr, als die ersten Einheimischen ihre Kisten genau jene Straße hochtrieben, um einen Soundcheck durchzuführen, und damit die Schlafenden weckte. Die Wiese füllte sich schnell und aller Ortens wurden Benzingespräche geführt. Für 13 Franken gab´s ein wirklich leckeres Frühstück mit hervorragendem Bircher Müsli.

Square 4´s im Duett

Engländeraffines Pub

An der allgemeinen Ausfahrt beteiligten wir uns nicht. Stattdessen erkundeten wir die Umgebung auf eigene Faust und fuhren zum Schluss eine Kneipe für Fahrer englischer Motorräder an, die Klaus noch von anderen Besuchen kannte. Vor dem Biergarten parkten neue und alte Ladies und die zahlreichen Ölflecken auf dem Parkplatz deuteten klar darauf hin, dass dies kein Zufall war. Die Wände des Gastraums waren voll mit Bildern und überall bis hin zur Toilette fanden sich Hinweise auf die wahre Passion des Inhabers. Gegen Ende zeigte er uns seine rund 12 Maschinen umfassende Sammlung ausschließlich englischer Motorräder. Die Werkstatt zeigte eine Commando-Spezial mit 2in1-Anlage und dem Öltank im 2ten Schalldämpfer. Dass der Mann voller Ideen steckt, bewies auch ein weiteres Projekt im Garten: Ein ca. 1m mal 2,5m messender Smoker, dessen Grillspieß später einmal von einem Stationärmotor angetrieben werden soll. Damit es dem Grillgut dabei nicht schwindelig wird, stehen zur Drehzahlreduzierung ca. 6 riemengetriebene Mühlenübersetzungen bereit. Das ganze bedarf aber noch der Fertigstellung.

Abordnung beim Abkühlen

Bilder auf der Herrentoilette

Smoker mit Reduziergetriebe

Im Schatten

Bei der Rückkehr zur Tobelmühle herrschte reges Treiben und der ganze Ort machte sich auf, am Abend die Sau raus zu lassen. Carsten war mittlerweile auch per Auto eingetroffen. Den ursprünglichen Plan, früh morgens mit der Bonnie zum Bodensee runter zu kommen, hatte er kurzerhand bei angekündigten Temperaturen bis 36°C hingeschmissen und sich ins Auto gesetzt, leider dabei aber verpasst, eine kühle Kiste Bier mitzubringen.

Ca. 150 Motorräder stellten sich zur Spitzenzeit zur Schau, 50 weniger wie im Jahr zuvor. Auch hier machte sich das heiße Wetter bemerkbar. Brough´s gabs zwar keine zu sehen, dafür aber reichlich Vincent´s und die verschiedensten Marken aus den 30zigern. Pre Unit´s waren wieder nicht vertreten, dafür aber viele Units mit 650ccm und 750ccm sowie eine Unmenge von Commando´s. Die Horde aus Rom auf ihren Commando´s lieferte dabei die beste Show ab. Während immer noch viele Motorräder kamen und wieder fuhren fing gegen 21.00 Uhr die Band an zu rocken und legten erst gegen 1.00 Uhr die Instrumente nieder.
Der nächste Morgen startete wie der Morgen zuvor mit einer Dusche mitten auf der Wiese. Frisch

Eintracht von Mensch und Maschine

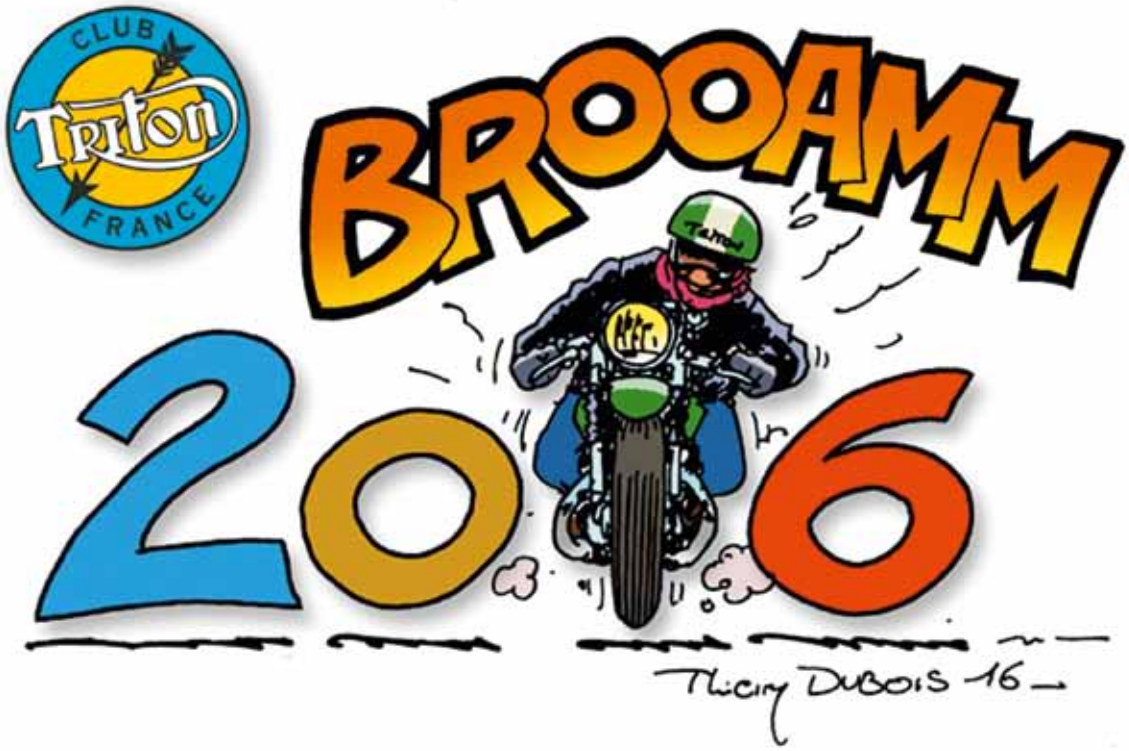
Engländer und Italiener unter einem Dach

2 Special´s

geduscht und Bircher Müsli gestärkt brachen wir zu Dritt, Peter, Klaus und ich auf, um gegen 15.00Uhr wieder in Bad Dürkheim einzufahren. Obwohl das Thermometer über 30°C anzeigte, ließ es sich Peter nicht nehmen, nach kurzer Pause nach Hause durchzustarten, wo er gegen 21.00 Uhr wohlbehalten eintraf.

Fazit: Trotz der Kompromisse vor Ort ist das Treffen auch für nächstes Jahr eine Reise wert (wenn die Zeit dazu bleibt). Eine Häufung von so hochkarätigem englischem Material, was zudem noch auf eigenen Rädern anrollt, sucht man ansonsten auf dem Kontinent vergebens.

Euer Michael



Sonne in Sinsheim

von Michael Ochs

Bei strahlendem Sonnenschein präsentierte sich am ersten Oktobersamstag das 36. Klassiker Treffen in Sinsheim. Mit von der Partie war auch der TMOC, vertreten durch Carsten, George und Fritz sowie Präsi Michael.

Minimalistischer Stand

So gibts bald viele zu kaufen

Die Pfälzer Abordnung startete gegen 8:00 Uhr in Bad Dürkheim. Trotz Sonnenschein und ein wenig Nebel war es doch empfindlich frisch und die doppelten Lagen Kleidung mussten sich auf den 70 km bis Sinsheim bewähren. Dort herrschte bei der Ankunft gegen 9:15 Uhr reges Treiben, auch George´s Maschine war schon abgeladen. Von Anfang wurden wir in Gespräche um unser gemeinsames Hobby verwickelt, so dass für den Aufbau – na ja Bank und Tisch aufbauen und Fahne aufhängen fast keine Zeit blieb.

Unsere Ladies

TRW eines Besuchers

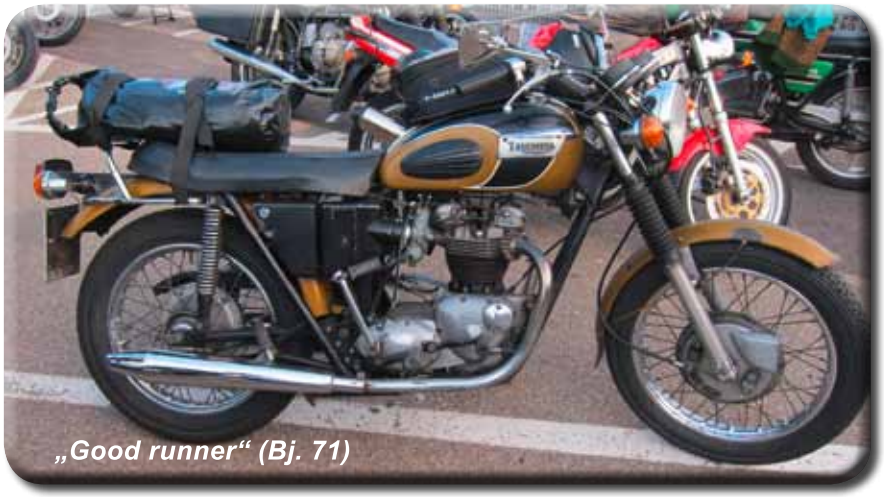
Viele kannten wir schon von vergangenen Veranstaltungen oder als Besucher unseres Sommertreffens. Ausgewöhnlich hoch war der Anteil an Leuten, die wir bis dahin nicht kannten. Die Themen Neuerwerb einer alten Triumph, Probleme mit der Technik und Erfahrungsaustausch boten die Basis für endlose Gespräche. So blieb wenig Zeit, sich der eigentlichen Veranstaltung zu widmen. Ich für meinen Teil konnte den freien Museumsbesuch sowie die freie Steinwandshow nicht nutzen. Die an die 250 Maschinen der Teilnehmer und Besucher boten stattdessen viel Abwechslung. Von Kreidler-Mopeds bis Indian war alles vertreten. Vor allem letztere fielen wieder durch ihr Zelt und die 30 mitgebrachten Maschinen davor auf. Triumph´s waren auffallend viele vertreten, ein paar davon konnte ich ablichten. Im Gegensatz zu früheren Veranstaltungen waren wenige Vorkriegsmaschinen vertreten, auch richtige Schätze gab es keine zu bestaunen. Der Anteil der Japaner wächst anscheinend und mittlerweile werden auch BrotundButter-Maschinen und (aus meiner Sicht) Nichtklassiker ala GPZ900 oder XJ900 als Teilnehmermaschinen zu einem Nenngeld von 25€ angemeldet. Gegen

Buntes Gewimmel

Besucher Bonnie (Bj.63)

16:00 Uhr, die Besprechung der mit Rosetten gekürten Maschinen lief noch auf vollen Touren, leerte sich der Museumsvorplatz zusehend. Bei Abpfiff des Fußballspiels im benachbarten SAP-Stadion waren wir auf der Straße und konnten somit den Staus in und um Sinsheim entgehen. Die Heimfahrt gestaltete sich genauso problemlos wie die Hinfahrt, nur ein bisschen beeinträchtigt durch die wieder tief stehende Sonne, diesmal aber im Westen.

Buntes Gewimmel 2


„Good runner“ (Bj. 71)

Rummel am Indian-Stand

Carstens neue?

Mutige Schnecke

Die vielen Gespräche zum Thema Triumph bestätigen die Teilnahme auch für nächstes Jahr. Sollten wir wider Erwarten in 2016 zu viele TMOC-Teilnehmer haben, kann ich auch unbesorgt mit meiner XJ900 dort aufkreuzen.

Mit einem Späßle am Ende.
Euer Michael

DA MUSS MAN HIN
OLDTIMER-YOUNGTIMER-KLASSIKER-TEILE
GERMANY VETERAMA®
DER GRÖSSTE MARKT IN EUROPA

AUTO&MOTORRAD
FRÜHLING
HOCKENHEIMRING
01.-03. APR 2016

Veterama, die letzte?

von George von Döhren

… in diesem Jahr. Der TMOC war wieder dabei, aber wahrscheinlich zum letzten Mal im Herbst. Am Ende der Saison kommt vieles zusammen, man muss Prioritäten setzen und da ist Sinsheim weit vorne.

Im Mai 2016 soll die Veterama wieder in Mannheim stattfinden, eine gute Entscheidung: Hockenheim hat sich scheinbar nicht positiv entwickelt, die Verteilung der Stände war etwas unbequem und frisch war es auch noch.

Unser Stand in der Halle war gut besucht, Neugierige, Triumph Besitzer, Bekannte und die nie fehlenden Kenner sorgten für kurzweilige Tage. Wir hatten aber auch Zeit, das weitläufige Gelände zu erkunden. Dank einer ausreichenden Resonanz auf Michaels Aufruf zur Teilnahme, konnten wir uns abwechselnd vom Stand entfernen.
Wenn auch etwas herbstlich frisch, das Wetter war uns wohl gesonnen, so konnte man in Ruhe nach den immer weniger vorhanden Schnäppchen suchen und einiges an altem englischen Eisen begutachten.

Dieses Jahr wurden mehrere Triumphs und andere englische Motorräder angeboten, ein paar davon in nicht schlechten Zustand.

Nur die Preise waren teilweise etwas übertrieben. Aber wie immer, ist es eine Verhandlungs- und Geschmacksache.

Die Veranstaltung wird immer internationaler, zu den uns schon bekannten Händler gesellen sich immer mehr Anbieter aus dem Ausland, Ost und West, auch die Besucher scheinen eine lange Anreise aus Spanien, Frankreich und Italien nicht zu scheuen.

Die Veterama ist immer ein Besuch wert, es gibt vieles zu sehen, zu kaufen (was man woanders vielleicht nicht findet), zu entdecken und zu kommentieren. Die Zeit reicht nicht aus, um alles zu sehen, Spaß macht es aber allemal. ***George***

Hallo Triumphfreunde.

von Peter Nettler

Irgendwie kommen in letzter Zeit interessante Dinge hier an.

Die Tage rief mich der Besitzer einer Speedtwin BJ. 1949 an.
Er hat das Problem, dass er beim TÜV nicht weiterkommt, da er keine Papiere für die Maschine hat. Er hat nur Rahmen und Motornummer:
Frame TF33337,
Engine 5T9119109.
Wenn jemand mit einer Briefkopie aushelfen kann, möchte er bitte mit mir Kontakt aufnehmen.

Etwas länger ist es her, dass mich jemand anrief, der eine Vorkriegstriumph restauriert hat.

Er will die Maschine verkaufen. Ich weiß nicht was für eine Maschine genau es ist, noch etwas zur Art der Restaurierung oder sonst was.
Leider habe ich Namen und Telefonnummer verbrasselt, der Tag, an dem er anrief war nicht meiner. Ich kann aber seinen Wohnort finden. Der Weiler in dem er wohnt besteht aus max. 10 Häusern. Sollte also jemand an etwas Seltenem Interesse haben, melde er sich auch bei mir.
Meine e-mail Adresse und meine Tel. findet Ihr ja vorne.

Last not least in meiner eigenen Sache, hat jemand eine 3TA zugelassen? Wohlmöglich sogar ein Exemplar der Koninklijke Landmacht der Niederlande. So eine, BJ 67, ist mir zugelaufen, die zivilen Maschinen wurden so weit ich weiß nur bis 66 gebaut. Also eine Briefkopie einer Maschine so ab Bj. 64 würde mir sicherlich bei der Zulassung helfen.
keep the spirit ***Peter***

Verkaufe den Tiger

von Peter Nettler

Nachdem ich jetzt den Tiger 2 Jahre und 12000 km gefahren bin, habe ich mich entschlossen ihn nicht weiterzufahren. Es wartet wieder ein anderes Moped. Ich biete ihn also zunächst im Club an.

Baujahr 76 (Scheibe vorne und hinten, links geschaltet). Er startet und läuft brav, wie viele mitgekriegt haben. Tüv hat er 2015 neu gekriegt. Aber er braucht Zuwendung. Für 3600€ gebe ich ihn ab. Tel. 0151 20608857

Jahreshauptversammlung 2015

In kleiner Runde trafen wir uns zur 2015er Jahreshauptversammlung in unserer Stammkneipe in Schotten-Rainrod. Trotz anstehenden Wahlen kamen nur 7 Mitglieder zusammen, was leider die schlechteste Teilnahme seit Bestehen des Vereins darstellte. Nach dem offiziellen Teil (s. Protokoll) war dies das dominierende Thema bei den Benzingesprächen bis weit in die Nacht. Dass hier etwas im Argen liegt und wir etwas dagegen tun müssen, war einhellige Meinung. Nur was? Das Interesse am Vereinsleben lässt spürbar nach. Und bislang über Jahre hinweg Aktive ziehen sich von der Front zurück, was die Belastung der Verbleibenden nicht unbedingt reduziert. Für Vorschläge jeglicher Art ist der Vorstand aufgeschlossen. Auch für Kritik, schließlich soll der Club ja die Interessen der Mitglieder wiederspiegeln. Wer also etwas dazu beitragen möchte, gerne: Email bitte an **president@tmoc.de** oder persönlich unter **06322/958688**.
Nachtrag: Um die Attraktivität der Veranstaltung zu erhöhen gibt es in 2016 eine mit einer Ausfahrt kombinierte „JHV“ und zudem bei wärmeren Temperaturen.

Euer Michael

Protokoll der JHV 2015

Jahreshauptversammlung des TMOC Germany e.V. am 25.4.2015 in Schotten-Rainrod

Tagesordnung

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

1. Begrüßung

Die Jahreshauptversammlung wurde satzungsgemäß durch termingerechte Veröffentlichung in der Vereinszeitschrift „News“einberufen. Um 20.16 Uhr wurde die Jahreshauptversammlung von dem 1.Vorsitzenden Michael Ochs eröffnet und die Beschlussfähigkeit festgestellt. Es sind 7 Mitglieder des TMOC anwesend.

2. Schweigeminute

Für unsere verstorbenen Mitglieder Dirk Höltje, Hans Lins und Don Brown wird eine Schweigeminute eingelegt.

3. Bericht des 1.Vorsitzenden

März Veterama 2014, 6 Helfer, Wetter gut, Rahmenprogramm mit Trift Challange aber nervig.

Wie üblich nur Gespräche – keine Eintritte.

Die Veranstaltung ist unrentabel. Und der langfristige Erfolg zweifelhaft. Für Fahrer englischer Motorräder wird wenig geboten.
Mannheim hat eine höhere Attraktivität.

Der Aufruf nach Büriswilen zu fahren fand keinen Zuspruch im Verein.

Michael hat noch Stephan Müller getroffen. Ausflug war dennoch lohnend. Es waren schwerpunktmäßig Norton Commando und 750er Triumph zu sehen, aber auch einige seltene Motorräder. Es müssten mehr Pre Units da sein!

Sinsheim Klassikertreffen
Schöne Veranstaltung, bunte Mischung. Auf jeden Fall eine Ausfahrt wert. Der Erfolg hängt klar am Wetter.

Oktober Veterama 2015
Der Stand in der Halle war mit 2 x 5 Meter zu klein.
Unser Stand fand guten Zuspruch, es gab interessante Gespräche. Anscheinend steigen die Preise der Oldtimer.
Dieses Jahr auf jeden Fall wieder, Stand ist angemeldet, Zusage da.

Das Jahresabschlusstreffen findet dieses Jahr auch in der Kupferschmiede statt.

4. Bericht des Kassenwartes

Stephan Doepper ist leider verhindert Dieses Jahr ***1558€ im Minus***. Dazu trugen bei:
das Treffen (***minus 300€***), die WATOC Fahrtkostenerstattungen (***540€***) und die News pro Ausgabe ca.***660€***.
Das **Guthaben** des Vereins betrug am Jahresanfang **5590€**.

5. Bericht der Kassenprüfer

Bei der Prüfung der Vereinskasse durch die Kassenprüfer Ulrich Knauber und Roger Jung wurden keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.
Der Vorstand wird von der Jahreshauptversammlung ohne Gegenstimmen, bei Stimmenthaltung der drei anwesenden Vorstandsmitglieder, entlastet.

6. Bericht des ILO

Fällt aus!
ILO nicht anwesend.

7. Wahl des neuen Vorstandes

Wahlleiter ist George von Döhren
Es wurde sich darauf geeinigt die Wahl offen per Handzeichen durchzuführen

Kassenwart
Vorschlag **Stephan Döpper** ohne Gegenvorschläge
7 Ja-Stimmen
Stephan Doepper ist nicht anwesend, hat aber telefonisch die Wahl angenommen.

2. Vorsitzender
Vorschlag Peter Nettler, Manfred Groß
2 Enthaltung
5 Ja-Stimmen für Peter Nettler

1.Vorsitzender
Vorschlag **Michael Ochs** und Peter Nettler, Peter Nettler steht nicht zur Verfügung
1 Enthaltung
6 Ja-Stimmen

Schriftführer
Vorschlag Manfred Groß und Roger Jung
Roger Jung 4 Ja-Stimmen
3 Enthaltungen

Alle nehmen die Wahl an.

8. Wahl der Kassenprüfer

Kassenprüfer
Vorschläge **Manfred Groß und Carsten Steiner**
2 Enthaltungen
5 Ja Stimmen

Beide nehmen die Wahl an.

9.Verschiedenes

1. Aktivierung von Mitglieder für mehr Teilnahme am Vereinsleben

Vorschlag 1:
Regionale Stammtische gründen
Vorschlag 2:
Mitgliederliste verschicken und die Wohnorte in Google-Maps visualisieren.

2. Versuchen ein Bericht in die neue Motorradzeitschrift „Fuel“ über den Verein bzw. über Mitgliedmotorrad zu bekommen.

Um 21.55 Uhr wird die Versammlung geschlossen.

Ort: ***Schotten***
Datum ***25. 4. 2015***

Michael Ochs
Versammlungsleiter

Manfred Groß
Protokollführer

Der Elektrick-Trick

Manche Dinge kündigen sich von langer Hand an, können aber nicht bereinigt werden, da sie nur kurz und selten auftreten. So auch folgendes defekte Teil.

Vor ca. 2 Jahren auf der Fahrt zu unserem Sommertreffen in Hilders bemerkte ich bei meiner TR6 zum ersten Mal ein leichtes Ruckeln bei Konstantgas und bei ca. Tempo 105, so als sei die Fahrbahn leicht uneben. Einmal, an einer Auffahrt, kam es zu Zündaussetzern beim Beschleunigen, was sich dann aber so auf dieser Fahrt nicht wiederholte. Die beiden Effekte wiederholten sich dann so oder in ähnlicher Form in der nächsten Zeit. Richtig auffällig wurde es auf der Fahrt nach Büriswilen, als ich längere Zeit Autobahn fahren musste. Auf Landstraßen mit stetigem Tempowechsel merkte ich davon nichts. Vorletztes Jahr, morgens bei der Fahrt zur Arbeit, musste ich einmal stehen bleiben, weil die Lady kein Gas mehr annehmen wollte. Gasgriff bei laufendem Motor im Standgas, dieses etwas unrund, gedreht und KEINE Reaktion, also kein Hochdrehen! Da ich nach der Büriswilenfahrt vermutete, dass es sich um Konstantfahrtruckeln handelt, welches ein Zeichen für ein zu fettes Gemisch sei, überholte ich im August/

September 2014 meinen Mikuni Flachschieber. Obwohl dieser nun schon 30 tkm auf dem Buckel hat, sollte er eigentlich keine Verschleißerscheinungen zeigen. Der Vergaser zeigte sich bei der Demontage in hervorragendem Zustand, kein Dreck oder ähnlich Ablagerungen darin zu finden. Der Schieber zeigte leichte Laufspuren, das konnte aber nicht die Ursache sein. Um auszuschließen, dass der Vergaser nirgends Fehlluft bekommt, wurden noch eine Dichtungen und eine Staubschutzkappe ausgetauscht. Im Telefonat bestätigte Stephen Topham, dass die Symptome nicht vom Vergaser seien und außerdem dann auch der Verbrauch höher sein müsste. Also alles wieder zusammengebaut und weiter gefahren. Auf der letzten Fahrt des Jahres bin ich dann kurz vor der Haustür nach längerer Bergabfahrt noch fast liegen geblieben, als die Lady wieder mal kein Gas annehmen wollte und ich sie (im Dunkeln) nur zur Weiterfahrt bewegen konnte, indem ich das Licht ausmachte. Klarer Fall, Batterie. Fürs nächste Jahr bestellte ich noch eine Batterie, da ich ähnliches schon mit einer nicht mehr fitten Batterie vor zig Jahren erlebt habe. Bei der ersten Fahrt dieses Jahr zur Arbeit, stellte sich nach 25 km Fahrt mit neuer Batterie das gleiche Symptom kurz vor Ankunft im Parkhaus ein: Stottern des Motors, Amlebenhalten nur unter Gasstößen. Als ich das Gas dann wegnahm, ging der Motor dann auch sofort aus. Ein Quickcheck brachte nichts zu Tage. Nach fünf Minuten sprang die Maschine beim ersten Tritt wieder problemlos an und lief rund, als sei nichts gewesen. So langsam war ich mit dem Latein am Ende. Gründliches Nachdenken (auf der Arbeit) ließen dann nur folgende Fehlermöglichkeiten in der Elektrik zu. Erstens defekte Zündspulen (das waren noch die alten 12V-Dinger aus meiner TR7, wohl noch die ersten), zweitens das Zündschloss (wurde allerdings auch schon mal erneuert) oder drittens die Boyer-Zündung. Auf Grund des Alters der Spulen und der Einfachheit des Tausches entschied ich mich mit dem Ersteren anzufangen. Die „Experten“ aus unserem Umfeld tippten auch auf defekte oder besser verschlissene Zündspulen. Das Erscheinungsbild passe am besten dazu. Eine Boyer-Zündung würde wenn überhaupt andere Symptome zeigen und ganz ausfallen. Den Effekt, dass die Lady nur noch äußerst unwillig läuft oder ausgeht, hatte George von Döhren auch schon an seiner TR6. Damals war das Zündschloss auch defekt. Die neuen 6V-Spulen waren schnell eingebaut und in Reihe, so wie von Boyer empfohlen, verschaltet. Die anschließende 150 km Tour auf die Custom&Classic, ein Chopper- und Umbautreffen in der Nähe von Bruchsal und Weiterfahrt auf ein Thruxton-Treffen verliefen problemlos und ohne Zeichen einer der oben beschriebenen Störungen. Auch die Langsamfahrt in einer Harley-Kolonne ganz am Ende, welches den Eindruck erwecken konnte, wir seien deren Prospects, nahm sie mir nicht übel. Ein paar Bilder und einen kurzen Kurzbericht an anderer Stelle in diesem Heft.

An dieser Stelle sollte der Artikel eigentlich unter dem Titel „Wieder was aussortiert“ enden. 2 Wochen später fing die Karre (verzeiht mir die Wortwahl, aber …) auf der Fahrt zum Johanniskreuz wieder an zu spinnen. Keine richtige Gasannahme und Sprotzen beim Herausbeschleunigen, genauso wie vorm Zündspulentausch. Gut, Moped ausgemacht, alles mal durchgewackelt, angetreten und die nächsten 40km ohne irgendeinen Mucks wieder nach Hause gefahren. Da ich mir nicht vorstellen konnte, dass das von der Boyer kommt war als nächstes der Hauptschalter, bei mir genialerweise im Seitendeckel positioniert, dran. Der Reserveschalter war dann mit einem Trick, ohne die Seitendeckel meiner TR6 zu demontieren, innerhalb einer Stunde aus- und wieder eingebaut. Da Büriswilen nahte machte ich am Freitag zuvor noch eine Testfahrt, um dann mit einem Platten am erst 300km alten Reifen wieder mal vorm Parkhaus liegen zu bleiben. Der anfängliche Verdacht, das Felgenband sei bei der Reifenmontage nicht eingebaut worden, erhärtete sich am darauf folgenden Montag nicht. Der Schlauch hatte seitlich einen Riss. Sorgfältigste Untersuchungen an Mantel, Felge und am Schlauch ergaben nichts. Der Schlauch hatte einfach einen Riss von vielleicht 1mm ohne Abriebspuren oder ähnliches. Nach Erneuerung von Felgenband, Schlauch und Mantel (hat 90 Steine gekostet) konnte es nun zwar mit mulmigem Gefühl ja, nach Büriswilen gehen. Der Elektrikfehler tauchte dann auch nicht mehr auf. Am Freitag gegen 5 Uhr morgens machten Peter und ich uns auf die Autobahn nach Süden. Nach ca. 40 km bei Tempo 105 kam das alte Problem der Zündaussetzer wieder durch. Sprotzen, Zündaussetzer, Schläge und Flammen aus dem Auspuff, wie mir Peter dann berichtete. Ich war kurz davor, die Fahrt abzubrechen. Da sich aber dieser Fehler nur bei längerer Konstantfahrt zeigte, machte ich mir keinen Kopf und beschloss trotzdem weiter zu fahren. Außerdem war ich ja seit dem ersten Auftreten vor gut 2 Jahren nie liegen geblieben. Bis zur Ankunft auf dem Treffen trat er nicht mehr auf. Auf dem Treffen gab es wieder viele Tipps wie im letzten Jahr. Dietmar betonte wieder die Düsennadel und Düse, die sich irgendwie abnutzen und bei bestimmten Drehzahlen so auswirken könnten. Für mich war aber als nächstes die Boyer dran, zu Hause lag ja noch eine in Reserve, bis mir unser Stephan Müller (er war wieder ohne Anmeldung bei mir aufs Treffen gefahren) mitteilte, dass seine Bonnie (er fährt mittlerweile nur noch BSA und Velo) auch mal so was ähnliches hatte und dann nicht mehr schneller als 130 fahren wollte. Bei ihm war´s der Kill-Schalter, dessen Feder sich bei bestimmten Drehzahlen so aufvibrierte, dass er den Motor ausschaltete. Es dauerte nur Bruchteile einer Sekunde bis ich

Termine 2016

	APRIL		
9.– 10.	Voorjaarstreffen, Camping Heeres, Hieslum (Fr) **(WATOC)**	www.triumphownersclub.nl	NL
8. – 10.	**BSB - Triumphs in the Supersport,** At Silverstone	www.britishsuperbike.com/	GB
29.4.–2.5.	**TriFest Somerset,** 2016 will be the biggest event yet	http://trifest.co.uk/somerset	GB
	MAI		
6.–8.	**Thruxton Treffen**	www.tomcc.org	GB
7.–8.	**Classic Racing MC Races.** At Croft	http://www.crmc.co.uk/	GB
13.–15.	**Welsh National Rally** TOMCC UK **(WATOC)**	www.clivemcc.co.uk	GB
20.–22.	**BSB - Triumphs in the Supersport.** At Brands Hatch (Indy)	www.britishsuperbike.com/	GB
20.–22.	**Maiausfahrt des TMOC Germany**	www.tmoc.de	D
21.	**Jahreshauptversammlung des TMOC Germany**	www.tmoc.de	D
28.–30.	**Thundersport GB Club racing.** At Cadwell Park	http://thundersportgb.com/	GB
	JUNI		
3.–5.	**Odenwaldring Klassik,** Flugplatz Walldürn	www.klassik-motorsport.com	D
3.–5.	**Classic Racing MC Races** At Cadwell Park.	www.crmc.co.uk	GB
12.	**Triumph Day Ace Cafe London**	www.tomcc.org/Events.aspx	GB
17.–19.	**Trumpet Treffen** TOCN Holland. **(WATOC)** Camping Heeres, Hieslum (Fr) Triumph Owners Club Netherland. The major rally of the Dutch Triumph Owners, venue not yet disclosed. Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.triumphownersclub.nl	NL
19.–26.	**TriDays 2016**, In Neukirchen, Austria. A festival of all things Triumph and one of the biggest Triumph events on the calendar.	www.tridays.com	GB
24.–26.	**BSB - Triumphs in the Supersport** at Knockhill.	www.britishsuperbike.com/	F
	JULI		
1.–3.	Birmingham & Wolverhampton Branch Event: **Thunderbird Rally (WATOC)** Premier Foods Social Club Knighton **STAFFORDSHIRE** ST20 0QJ Disco and live music, free tea and coffee, hog roast included, charity auction run out, all usual awards etc. £20/person Enquiries to Jan -01782 398275 or 2,Waterworks House Cresswell Stoke on Trent ST11 9RE	www.tomcc.org	GB
1.–3.	**Britannia Rally** T.O.M.C.C Norway **(WATOC)** WATOC rally of the year ***(BONUS miles – double – for this event)*** to be held in Lillehammer Norway - more details when available - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	http://tomcc-n.com/	N
8.–10.	**TMOC-Sommertreffen (WATOC)** Event to be held at Hilders - nice site - indoor rooms available or camping - good bar and food - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tmoc.de	D
8.–10.	**Rabbit Rally** TOMCC UK Rother branch of The TOMCC **(WATOC)** Rally held at Icklesham near Hastings - situated at Pub called the Robin Hood, good food and beers (real ale pub), disco Friday, band Saturday - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tomcc.org	GB
15.–17.	**Essex Treffen –** South Essex Branch of The TOMCC **(WATOC)** Held of course in deepest Essex (passport only required when coming from Europe or Stoke - more details when available - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tomcc.org/Events.aspx	GB
16.–17.	**Ramkvilla Rally – TOMCC Sweden (WATOC)** Swedish one day event - venue not yet notified - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tomccsweden.se	S
29.–31.	**Albion rally – Triumph Owners MC Denmark (WATOC)** Rally to be held at Fyn - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.Triumphmc.dk	DK
	AUGUST		
5.–7.	**Meriden Branch Event: Bring It Home Rally** Bring your Triumph Motorcycle back to the Midlands where most of them were born. Rally site address: Barkers' Butts Rugby Football Club, Alleslley, Coventry CV5 9AR. Usual rally format including Saturday ride out. Also handy for National Motorcycle Museum, Coventry Transport Museum and other attractions, but no seaside!	www.tomcc.org/Events.aspx	GB
12.–14.	**Britannia Rally – Triumph Owner MCC of Sweden (WATOC)** To be held north of Gothenburg - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tomccsweden.se	S
19.–21.	**Britannia Rally Rodkaersbro,** Triumph Owners Club Denmark **(WATOC)** Held always at the Jolly Roger MC club house at Rodkearbro Denmark, well organised event, food and beer on site, showers, music both nights - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.Triumphmc.dk	DK
20.–21.	**28. ADAC/VFV SCHOTTENRING Classic GRAND-PRIX**	www.schottenring.de	D
27.–29	**93. Classic TT. (Isle of Man)**	www.iomtt.com/Classic-TT.aspx	GB
	SEPTEMBER		
2.–4.	**Windy Corner Treffen,** Bonner Stammtisch Kölsch Büllesbach	www.cbbc.de/index.php?id=5	D
9.–11.	**Amelandtreffen,** TOCN NL **(WATOC)** Held on the Island of Ameland off of the north Netherlands coast, can be reached via ferry from Holwerd. Good rally, showers, beer and snacks on site, nearby town of Nes where there are plenty of bars and diners plus shops – nice camping site, good walks in nature area – Qualifying event for the 2016 WATOC rally challeng	www.triumphownersclub.nl/	NL
9.–11.	**Maribo rally, Dänemark (WATOC)** Held at camping site at Maribo (near E47 - above Rodby) small event mainly for the Danes, but everybody is welcome - Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.Triumphmc.dk	DK
23.–25.	**41th Concorde Rally,** TOMCC UK **(WATOC)** Bristol branch of The TOMCC Held at Chippenham Cricket club – good venue, flat camping area, showers, good bar and food, nearby town within walking distance – Qualifying event for the 2016 WATOC rally challenge	www.tomcc.org	GB
	OKTOBER		
1.	**Motorrad-Klassikertreffen Sinsheim** Auf dem Freigelände des Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM	http://sinsheim.technik-museum.de/motorrad-klassikertreffen	D
7.–9.	**Veterama Mannheim 2016** Maimarktgelände.	http://www.veterama.de	D
8.–9.	**Classic Racing** MC Race of the Year, at Silverstone.	http://www.crmc.co.uk/	GB

das Gehörte akzeptierte und als sehr wahrscheinlichen Fehler bei mir akzeptierte. Die Auswirkungen waren ähnlich, der Schalter der gleiche und die Symptome hatten sich bei mir verstärkt, als ich auf der Suche nach dem Fehler auch hier aufgemacht hatte und alles schön gangbar und geschmiert hatte. Flammen aus dem Auspuff hatte ich bis dahin noch nicht. Das Nachbiegen jener Feder war in nullkommanix erledigt und machen wir es kurz: Bis zum Ende der Reise und trotz Konstantfahrt auf der Autobahn traten der Fehler bis zu mir nach Hause nicht mehr auf. Kleiner Fehler, große Wirkung! Mit der Suche nach dem Fehler habe ich mind. 25 Stunden verbracht und 150€ für Schalter, Batterie, Zündspulen und Vergaserdichtungen ausgegeben. Mittlerweile bin ich sogar fest davon überzeugt, dass auch der Schalter defekt war. Die Probleme bei Konstantfahrt und die bei normaler Fahrt unterschieden sich doch zu deutlich, um beide von der Feder zu stammen. Der nun eingebaute Schalter stammt zwar von dem späteren Modell ab 79 oder so und wird auch im Mini eingebaut. Er funktioniert zwar, aber auch hier wieder mal nicht so, wie soll. Doch dazu in einem der nächsten Hefte mehr.

Euer Michael

SOMMER REFFEN 2015

von Peter Netter

2015 fand unser Sommertreffen wieder in Hilders statt. Dies hatte natürlich einige Vorteile für uns. Die Versorgung der Besucher ist erprobt, die ganze Infrastruktur bekannt und die Gegend ein Motorradfahrerparadies.

Traditionell ist der Donnerstag „mein“ Tag. Ich nehme mir da schon frei und schwinge mich über schöne, kurvige und teilweise zumindest hügelige Strecken in meinem eigenen Tempo dem Sommertreffen entgegen. Dieses Jahr nahm ich wieder den Tiger, der seit der Beseitigung des Stromproblems (Lichtmaschine, Regler) ein zuverlässiges Raubtier geworden ist. Der Schwung mit dem ich mich Hilders näherte war wohl genau recht, jedenfalls entging ich dieses Jahr der amtlichen Messung ;-) Als ich am frühen Nachmittag ankam, war natürlich kaum jemand da. Schnell trudelten jedoch die anderen Kollegen ein und wir konnten mit dem Aufbau beginnen. Dies ging recht zügig und stressfrei.

Abends konnten wir uns dann in kleiner Runde unseres Wiedersehens freuen, immer wieder stellen wir ja fest, dass wir uns eigentlich zu selten sehen.

Der Freitagmorgen bot dann noch die Möglichkeit die Restarbeiten zu erledigen, während man sich schon mental darauf vorbereitete, die Gäste zu empfangen. Heike musste ja leider noch vormittags arbeiten und dadurch musste ich natürlich viel zu lange auf mein Weibchen warten, aber glücklicherweise tauchte sie auf, bevor ich in trübselige Stimmung verfallen konnte. Dann trafen so nach und nach auch die Gäste ein. Es ist immer wieder eine Freude, die Leutchen, die ich über die Jahre kennen und mögen gelernt habe, gesund wieder zu sehen.
Durch Streiks in England bei den Fähren und teilweise beim Tunnel sind nur sehr wenige Freunde aus England gekommen.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
GERMANY

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB GERMANY e.V.

21. Mai 2016 Jahreshaupt-versammlung

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Dieses Jahr haben wir die Jahreshauptversammlung in Richtung Frühjahr / Sommer verlegt. An diesem Wochenende wird auch eine Maiausfahrt in einem tollen Motorradrevier stattfinden. Wir hoffen, damit eine stärkere Beteiligung zu erreichen und den Mitgliedern die Anreise auf den eigenen zwei Rädern schmackhaft zu machen.
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 bekannt gemacht werden müssen.

Wir starten mit der JVH um 18:00 Uhr.

Hotel - Restaurant
Selbecke 18
57399 Kirchhundem
Telefon : 02723 / 7 24 00
Fax : 02723 / 71 75 21
Mail: info@hotel-assmann.de

Zimmerpreise:
DZ 2 Nächte 37,00 €
DZ 1 Nacht 39,00 €
EZ 1 Nacht 48,00 €
Preise pro Nacht und Frühstück

Meldet Euch bitte bis spätestens 01.04.2016 direkt im Hotel an. Danach können wir keine Betten zusichern.

Bei der Reservierung bitte "TMOC Jung" angeben!

Infos bei Roger Jung unter 0171/1223539.

TMOC
Triumph Motorcycle Owners Club e.V.
GERMANY

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB GERMANY e.V.

20. bis 22. Mai 2016
Maiausfahrt

Anreise am Freitag ab 16:00 Uhr

Hotel - Restaurant
Selbecke 18
57399 Kirchhundem
Telefon : 02723 / 7 24 00
Fax : 02723 / 71 75 21
Mail: info@hotel-assmann.de

Zimmerpreise:
DZ 2 Nächte 37,00 €
DZ 1 Nacht 39,00 €
EZ 1 Nacht 48,00 €
Preise pro Nacht und Frühstück

Am Samstag, 21.05.16 starten wir um ca. 9:30 Uhr zur Ausfahrt durch das Sauerland.
Die Rückkehr ins Hotel ist bis ca. 17:00 Uhr geplant.

Meldet Euch bitte bis spätestens 01.04.2016 direkt im Hotel an. Danach können wir keine Betten zusichern.

Bei der Reservierung bitte "TMOC Jung" angeben!

Infos bei Roger Jung unter 0171/1223539.

J.C. hatte es aber natürlich irgendwie geschafft. So war der erste Abend wie immer dem fröhlichen und, für manche auch feuchtfröhlichen, Wiedersehen gewidmet.

Für diejenigen die der Feuchtigkeit des Abends entkommen waren begann der nächste Morgen logischerweise etwas entspannter, aber ich habe beim Frühstück keinen vermisst. Einige mir nicht so gut bekannte oder auch mir unbekannte Triumphfreunde waren natürlich auch gekommen und auch einige Maschinen hatte ich noch nie bewundert. Hier wurde auch wieder der Beweis erbracht, dass eine T300 durchaus ein sehr schöner Caferacer werden kann.

Der Tag lief recht angenehm an und später konnten wir dann auch zu einer schönen Ausfahrt ohne Zwischenfälle aufbrechen. Übrigens hat der schwäbische Hinkley -Tigerfahrer Frank nach Absprache die von Michel ausgearbeitete (und absolut superschöne) Tour geführt, während ich auf dem roten Meriden-Tiger das Schlusslicht machte. So lass ich mir das gerne gefallen auf einer Triumphausfahrt, zumal uns Petrus dieses Jahr ja geradezu verwöhnte.

Michael eröffnete dann den Abend mit den Ehrungen und Preisen. Überraschenderweise hat ein netter junger Mann den Preis für den ältesten Fahrer eingeheimst, das Glück der Überraschung sprach

aus Alberts Gesicht.

Ein Highlight dieses Jahr war dann mit Sicherheit das Buffet. Man hat gemerkt, dass die Jungs des Grillteams aus echter Überzeugung am Werk waren. Normal bin ich gar nicht so sehr der Barbecue Fan, aber hier wurde schon deutlich, dass man das ganze bis zur Liebhaberei treiben kann. Allerdings muss ich ehrlich sagen: Helmut hat sie spätestens mit dem Brandeisen getoppt.

Viel zu schnell war dann auch wieder dieser Abend zu Ende und am nächsten Tag ging es schon wieder heimwärts. Für die Gäste früher, für uns was später. Aber

auch der Abbau läuft ja mittlerweile schon recht routiniert und zügig ab. Wir sind halt über die Jahre schon zu halben Profi´s herangereift. Am frühen Nachmittag sind dann Claudia, Frank und ich zur Heimreise aufgebrochen. Diese entwickelte sich noch zur rastlosen und zügigen Flucht. Denn nachdem der Gott des Wetters für eines der wettermäßig angenehmsten Sommertreffen gesorgt hatte, wollte er uns doch noch eine fette Dusche verpassen. Bis Olpe gelang es uns durch eine

schnelle aber dennoch besonnene Gashand und absolut ausge-

reifte und bisweilen hinterhältige Taktik diesen Plan zu durchkreuzen. Aber hier mussten wir uns leider geschlagen geben. Wir schafften es gerade noch dem dicksten Wolkenguss unter einer Brücke zu entgehen, aber trocken nach Hause kamen wir nicht.

Ich habe das Wochenende wie immer genossen und bin abends glücklich und kaputt wie ein kleines Kind nach dem Zoobesuch ins Bett gefallen. Gerne wieder.

Euer Peter Nettler

Kategorie	Preisträger	Leistung	Motorrad
Weiteste Anfahrt Frauen *Ausland*	Asa Runzell Schweden	**1390 km**	***Thruxton, Bj. 2011***
Weiteste Anfahrt Männer *Ausland*	Magnus Schenstrom Schweden	**1390 km**	***Speedmaster, Bj. 2005***
Weiteste Anfahrt Frauen *Deutschland*	Sigrid Eberle	**400 km**	***Speed Triple, Bj. 2003***
Weiteste Anfahrt Männer *Deutschland*	Andreas Pfennig	**485 km**	***Speedmaster, Bj. 2003***
Weiteste Anfahrt mit einer Triumph vor Bj. 1985	Stefan Kirchstein Deutschland	**170 km**	***T-150 x, Bj. 1975***
Early Bird	Andreas Schlotzer, Deutschland	**266 km**	***Speed Triple,***
Jüngster Teilnehmer	Martin Lauterbach Deutschland	**180 km**	***Speed Triple, T300, Bj. 1996***
Ältester Teilnehmer	Albert Heemstra 72 Jahre/Niederlande	**524 km**	***Sprint, Bj. 1996***
Älteste Triumph auf dem Platz	George von Döhren Deutschland	**140 km**	***TR 6, Bj. 1961***
Schönste Meriden	George von Döhren Deutschland	**140 km**	***TR 6, Bj. 1961***
Schönste Hinckley	Asa Runzell Schweden	**1390 k m**	***Thruxton, Bj. 2011***

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 2015

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. (Ergebnisse liegen der Redaktion diesmal wieder nicht vor.)

1	Dave Thompson	Rider	TOMCC UK	TR6/T140/Tiger800XC	9	8989
2	David Butler	Rider	TOMCC UK	Tiger Explore	8	7557
3	Hans Peter Nielsen	Rider	TMCOC DK	Rocket 3	9	7213
4	Andy Pile	Rider	TOMCC UK	Tiger Explore	6	6706
5	John "JC" Curtis	Rider	TOMCC UK	Speed Triple	10	5420
6	Geoff Walton	Rider	TOMCC NZ	Trophy/Sprint	5	3460
7	Åsa Runnzell	Rider	TOMCC S	Truxton	5	3370
8	Magnus Schenström	Rider	TOMCC S	Speedmaster	5	3370
9	Eva Nilsson	Passenger	TOMCC S	Rocket 3	7	3233
10	Mats "Otto" Nilsson	Rider	TOMCC S	Rocket 3	7	3233
11	John Witherington	Rider	TOMCC NZ	`68 T100/ T100 Bonnie	5	3216
12	Steve Battey	Rider	TOMCC UK	Speed Triple	4	3150
13	Kees Stappershoef	Rider	TOCN	Bonneville	5	2761
14	Ken Spall	Rider	TOMCC NZ	Bonneville/Thunderbird	5	2732
15	Erik Hundsdahl	Rider	TMCOC DK	Speed triple	6	2096
16	David Whittlestone	Rider	TOMCC UK	Trophy 1200	3	1988
17	Nel Van Der Broek	Rider	TOCN	Bonneville	4	1976
18	Jesper Hegaard	Rider	TMCOC DK	Trophy 1200	5	1706
19	Phil Loom	Rider	TOMCC UK	Street Triple	5	1643
20	Paul Jessups	Rider	TOMCC UK	Speed Triple	3	1549
21	Kent Oluf Sjölin	Rider	TOMCC S	Speed Triple	4	1360
22	Birthe Munk	Rider	TMCOC DK	Bonneville	5	1249
23	Palle Munk	Rider	TMCOC DK	Sprint RS	4	972
24	Lars Hestehave	Rider	TMCOC DK	Tiger 1050	3	943
25	Rikke Meinertz	Rider	TMCOC DK	Sprint	4	783
26	Susanne Frössling	Rider	TOMCC S	Speed Triple	3	770
27	Ulf Frössling	Rider	TOMCC S	Tiger Explore	3	770
28	Jim McKie	Rider	TOMCC UK	Bonneville	4	587

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

Jahresabschlußtreffen 2015 in Schotten

Nach der spärlichen Beteiligung an der Jahreshauptversammlung erwartete ich das Schlimmste für das letzte Treffen im Jahr. Nachdem noch einige aus dem „harten Kern“ abgesagt hatten, waren wir dann doch 10 Personen zu Beginn der Veranstaltung um 18 Uhr. In der vorangehenden Vorstandssitzung konnten wir noch einige Themen besprechen, die beim letzten Mal zu Hause bei Roger auf Grund der fortgeschrittenen Zeit liegen geblieben sind. Bis spät in die Nacht wurde Benzin gequatscht und Probleme des Vereins gewälzt. Versüßt wurde der Abend durch Geleepräsente von Heike. Nach einer zu kurzen Nacht in etwas zu kühlen Zimmern ging es am nächsten Tag wieder nach Hause zu unseren Familien.

Bis zum nächsten mal, Michael

TRIUMPH TRIUMPH

Internationales SOMMERTREFFEN des TMOC Germany e.V.

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

08. bis 10. Juli 2016 in 36115 Hilders

Wegbeschreibung auf der Rückseite

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

SAMSTAG ABEND

BUFFET

Alle Freunde und Fahrer englischer Motorräder sind herzlich willkommen!

Für das leibliche Wohl ist an allen Tagen bestens gesorgt.

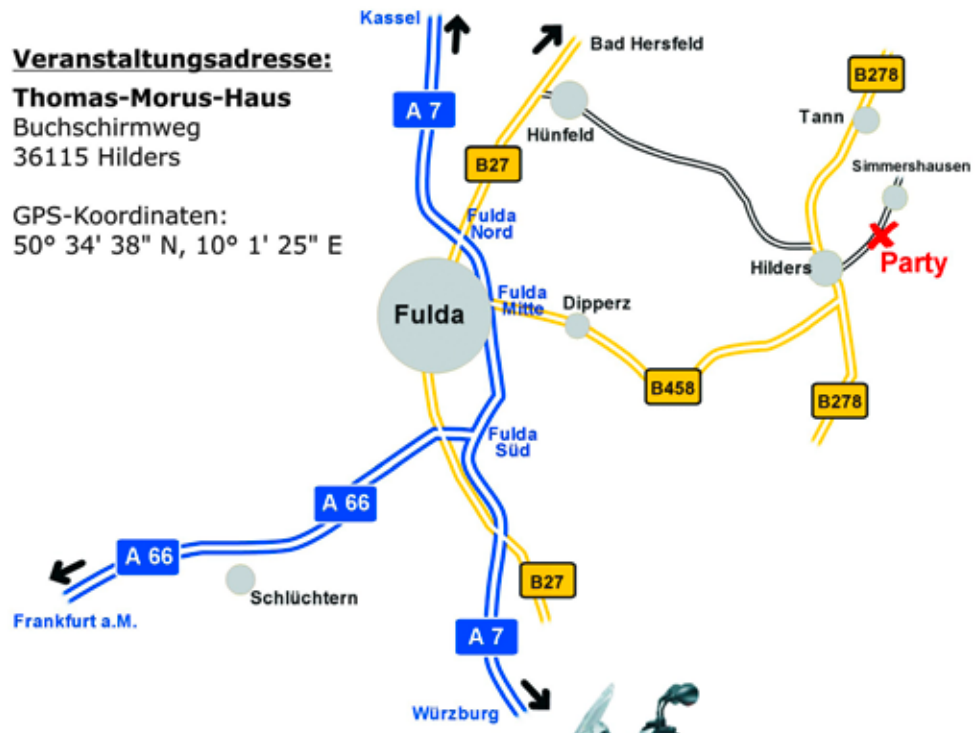
Infos unter 0171/1223539
oder www.tmoc.de / meeting2016@tmoc.de

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 / meeting2016@tmoc.de

Das Motorrad das Dave gebaut hat

Die meisten von uns älteren Fahrern, errinnern sich an eine Zeit in den 60ern als wir unsere Motorräder zu unseren machten, indem wir in irgendeiner Weise Teile anbauten, oder Teile entfernten um sie einzigartig zu machen. Dave Cox ist so einer..., nicht daß er zugeben würde alt zu sein, er ist immer noch so ein aktiver Fahrer wie früher und ein aussergewöhnliches Talent wenn es darauf ankommt das Erscheinungsbild eines Motorrades zu verändern. Dave erinnert sich im Alter von 12 Jahren mit dem Motorradschrauben begonnen zu haben, als er zusammen mit seinem Vater an verschiedenen Projekten arbeitete. Sie nahmen Rahmen und bauten Motoren von anderen Motorrädern ein und machten das Motorrad leichter durch Änderungen einzelner Bauteile. Es gab keine unlösbaren Aufgaben. Dave, immer unterstützt von seinem Vater, entwickelte sein Wissen um den Bau wettbewerbsfähiger Motorräder in den sechziger und siebziger Jahren und Dave wurde oft dabei gesehen, wie er seine Fähigkeiten auf Testfahrten im Cadwell Park oder anderen Rennstrecken testete. Es war um diese Zeit als er seine Liebe zu Triumph-Motorrädern entdeckte und er war immer auf der Suche nach Verbesserungen der Motorräder die von den Fließbändern erst in Meriden und dann in Hinckley kamen.
Es war bereits spät in seiner Karriere, als er 2008 beschloß sein Traumprojekt zu verwirklichen. Seine Idee war eine Hybrid-Triumph zu bauen, mit einem Speed-Triple Rahmen in den er einen zuverlässigen Bonneville-Motor einbauen wollte. Das Projekt dauerte 4 Jahre, aber am Ende war das Ergebnis ein aussergewöhnliches Motorrad was extrem gut aussah und sich sehr weich und schnell fahren ließ.
Vergleiche die beiden Bilder oben: der Standard Speed-Triple Rahen rechts und der geänderte Rahmen links.
Die Ösen wurden vom Standard Rahmen entfernt und wiederverwendet für die Halterungen der handgemachten Motoraufnahmen wie auf dem linken Bild zu sehen. Man kann auch sehen, daß der Rahmen zur Aufnahme des Motoröls verändert wurde, dadurch wurde ein eigener Öltank eingespart. Nur eine der vielen kleinen genialen Ideen die das Gesamtgewicht reduzieren und zu einer ausgezeichneten Balance des Motorrads beitragen.
Der Hybrid-Triumph Rahmen kann sowohl den T120 als auch den T140 Zweizylinder Motor mit einem Versatz von 10mm nach links wegen des freien Laufs der Antriebskette zum Hinterrad, aufnehmen.

Der Motor passt genau in den veränderten Rahmen und ist mit handgemachten Aufnahmen vorne und hinten gesichert, die zur Stabilität beitragen und die Vibrationen reduzieren.

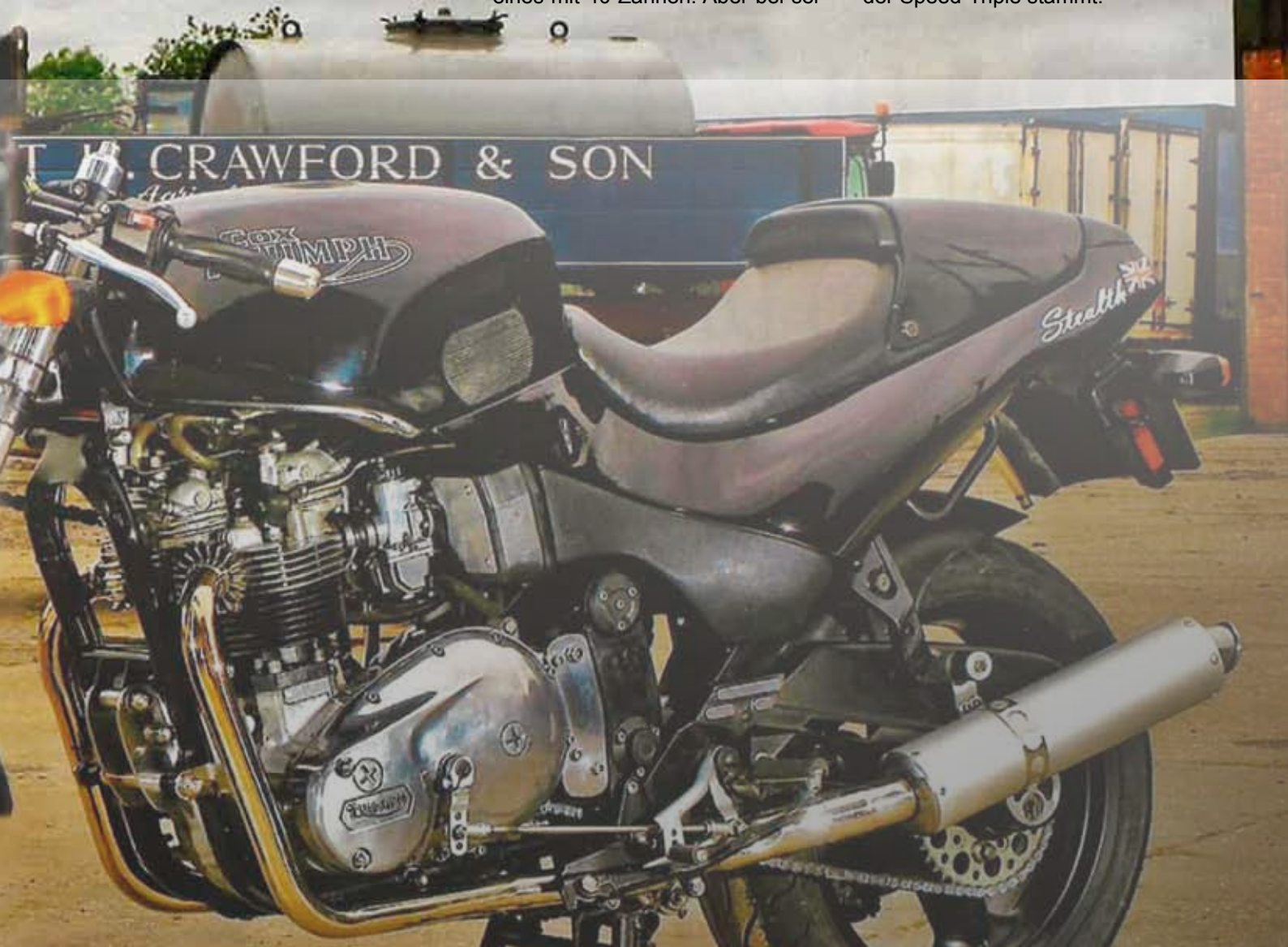
Die

Vodergabel stammt von der Speed-Triple, genauso wie die Räder, das Tacho und Drehzahlmessergehäuse.

Die Änderungen am Motor sind ein Meisterstück an Ingenieurskunst, was Dave`s Spezialgebiet ist.

Er ist etwas scheu, wenn es dazu kommt zu viele Informationen über seine Arbeit preiszugeben, aber gerne weist er darauf hin, daß er den Zylinderkopf verändert hat zur Aufnahme von 32mm Ventilen. Er hat ebenso den Einlaß und den Auslaßkanal verändert, um die Kraftübertragung zur Antriebswelle geschmeidiger zu gestalten. Im Moment hat er vorne ein Zahnrad mit 20 Zähnen montiert und hinten eines mit 40 Zähnen. Aber bei seinem „Mark2“ Projekt, mit dem er gerade begonnen hat, wird er einen Riemenantrieb verwenden.

Das Hybrid-Motorrad erfordert auch, daß die Elekrik selbstgemacht ist. Die ganze Elektrik sitz fein säuberlich in dem leeren Raum zwischen dem Motor und dem Rahmen und ist diskret mit der Beleuchtung verbunden, welche wieder aus der Speed-Triple stammt.



Dave bevorzugte den klassischen Look in schwarzmetallic für sein Motorrad und ließ den Tank , die Sitzbankverkleidungen und einige andere Teile in einem örtlichen Betrieb pulverbeschichten und lackieren.

Um das seidenmatte Aussehen noch zu unterstreichen, wählte er Auspuffendtöpfe von „Aldens“ mit Dämpfern von Laser.

Das Ergebnis ist atemberaubend und Dave wird sein Motorrad bei vielen örtlichen Shows diesen Sommer ausstellen.

Dave Cox ist Mitglied der Lincolnshire Branch und kann über den Branch-Sekretär Jeff Sardeson kontaktiert werden.

Übersetzt aus der Nacelle vom-Mai 2013 von Ulrich Knauber

Vater on Tour

Ein spontaner Anruf von Carsten und ein Kurzgespräch an der Tanke am Tag zuvor führten zu einem schönen Ausflug am Vatertag und dem Besuch von 2 „triumphnahen“ Treffen an einem Tag.

Die Fertigstellung des PreUnit-Choppers von Carstens Cousin sollte zum Anlass genommen werden, das in der Südpfalz regional sehr bekannte und von Horst Heiler seit 2004 in Huttenheim veranstaltete Motorradtreffen und Eintagesverantstaltung „Custom und Classic Fest“ anzufahren (siehe auch www.customandclassic.com). Treffpunkt war in Gommersheim bei Carstens Cousin, wo bei unserer Ankunft schone einige Harleys warteten und noch mehr dazu kamen. Im Mittelpunkt stand dabei der wunderschön aufgebaute und endlich fertig gestellte PreUnit-Chopper. Nach gefühlten 2 Stunden ging es endlich los, um dann erstmal an der nächstgelegenen Tankstelle die Harleys aufzutanken. Nach 15 Minuten ging es von dort weiter, um die letzten 30 Kilometer bis zum Treffen im Schneckentempo in Angriff zu nehmen. Carsten und ich immer brav hinten dran, erinnerte mich dies an die Prospects eines typischen MCs. Lärm und Geschwindigkeit waren unbeschreiblich. Endlich angekommen lockerte sich das Ganze etwas auf. Auf der sich schnell füllenden Wiese dominierten zwar hauptsächlich Harleys das Geschehen, dazwischen waren aber einige Triumphs, Umbauten auf deutscher Nachkriegsbasis sowie Japaner zu finden. Insgesamt eine bunte Mischung aus neuen und alten 70ziger Jahre Choppern durchsetzt mit gut restaurierten Oldtimern der Nachkriegsjahre bis in die 80ziger. Im Hintergrund spielte eine Band und fürs leibliche Wohl war auch gesorgt. Es herrschte zwar ein ständiges Kommen und Gehen, nach drei Stunden wurde es uns aber langweilig und wir beschlossen, das diesjährige Thruxton-Treffen in der Nähe meines Wohnortes an-

zufahren. Nun zu dritt, ein Kollege aus der Firma mit seiner blitz-

sauberen Triton schloss sich uns noch an, ging es wesentlich zügiger zurück in Richtung Norden. Angekommen fanden wir nur ca. 20 Thruxton vor. Da der Rest auf Ausfahrt war füllte sich der Platz nach einiger Zeit doch zusehend. Das Eis zwischen Alt und Neu war schnell gebrochen und es gab auch für uns einige wunderschön umgebaute Thruxton zu bestaunen. Die Basis für technische Gespräche war auf jeden Fall ausreichend vorhanden. Seht selbst! Das nächste CuCF findet am 5. Mai 2016 wieder in Huttenheim statt.

Euer Michael

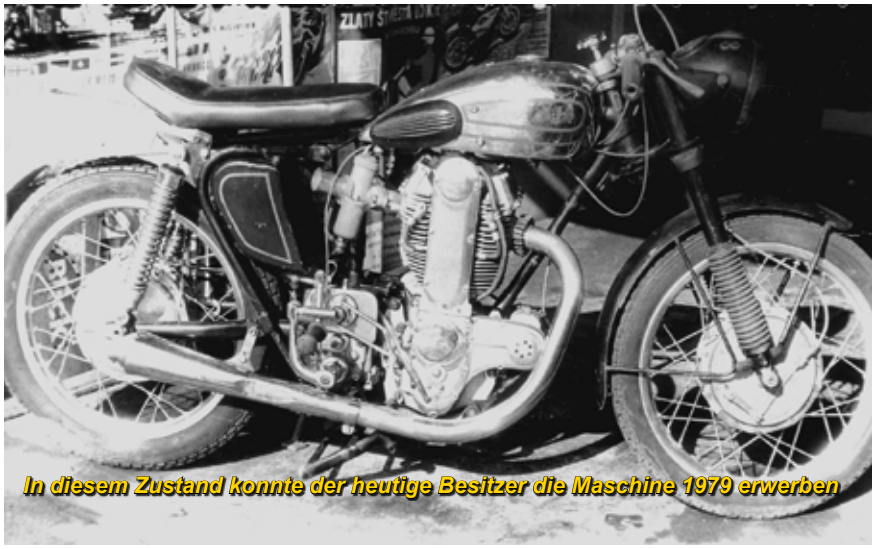
von Jürgen Kießlich

EINE EIGENBAU „AJS“ TAUFTE ERNST „KLACKS“ LEVERKUS „NOCKE“

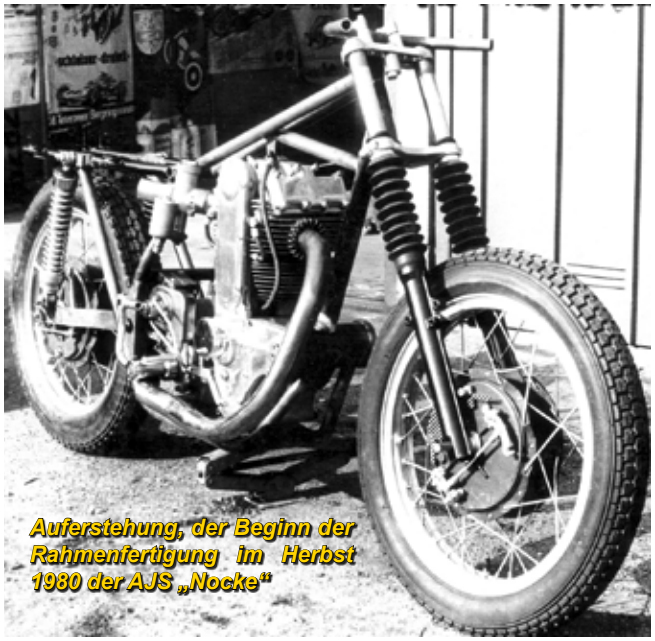
Bei der hier vorgestellten Maschine handelt es sich um ein Produkt des Autors, evtl. wurde bisher über kein anderes Motorrad der ehemaligen DDR soviel geschrieben wie eben über diese „Nocke“, so taufte „Klacks“ das Gerät in seinen Berichten und weitere namhafte deutsche Fachjournalisten wie Hardy Schneider, Andy Schwietzer, Gerfried Vogt und Oluf F. Zierl schrieben darüber mehrfach.

Als der Erbauer 1955 am Sachsenring diese Foto kaufte, konnte er nicht ahnen, dass er 25 Jahre später die Maschine mit der Start Nummer 64 (siehe Pfeil) selbst einmal besitzen würde

Zugelassen ist die Maschine als „AJS“, denn von einer uralt AJS 6R aus dem Jahr 1928 stammt auch des Kurbelgehäuse des ehemaligen Rennmotors. Anfang der 50er Jahre baute der Schleizer Willy Schneider eine Rennmaschine für die 350 ccm Lizenzklasse, in der Sohn sein Sohn Werner erfolgreich unterwegs war. Den Zylinder drehte er aus einem vollen Stück Aluminium, der Zylinderkopf stammt von der Werksmaschine „Velocette“ KTT Mk-VII des späteren Doppelweltmeister Fergus An-derson. Die Gehäuse für den gesamten Steuermechanismus entstanden im Eigen-bau. Mit dieser Motorausführung kam die Maschine 1980 für einen „sündhaften“ Preis in den Besitz des Autors. Meister Schneider verkaufte 1961 die Maschine an seinen ehemaligen Lehrling Jochen Wöllner aus Schleiz, dieser experimentierte da-mit mehrfach und verkaufte sie später wieder, nach einem weiteren Besitzwechsel kam sie als ein trauriges Stück und total „verschraubt“ in die Hände des Autors der Zeilen.


In diesem Zustand konnte der heutige Besitzer die Maschine 1979 erwerben

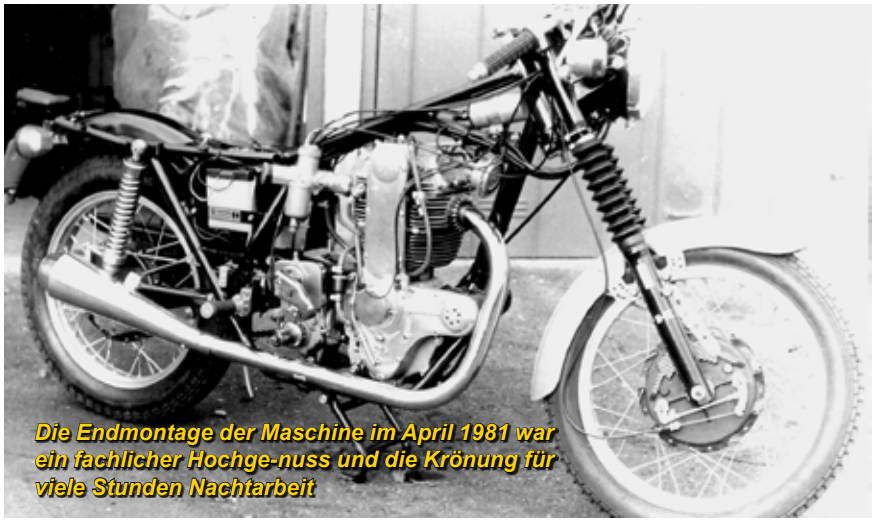
Um den Motor wurde ein völlig neuer Rahmen, den Parametern des modernen Fahr-werksbaues entsprechend konstruiert und selbst gefertigt. Wegen der Motorform be-dingt musste der vordere, obere Teil des Rahmens als Zentralrohrführung ausgelegt werden und alles andere als Doppelschleifenvariante gestaltet. Aufgrund der Heim-werkerarbeit, das Motorrad entstand in einer Garage und nicht in einer gut ausgerüs-teten Werkstatt, wurden alle Schweißarbeiten im autogenen Verfahren getätigt. Das bedeutete eine enorme Erwärmung des Rahmens während der Fertigung und den damit verbundenen großen Nachteil erheblichen Verzugs der Rohrkonstruktion. Da-mit entstand bedingt das größte Problem während der gesamten Entstehungsphase der Maschine, die Richtarbeiten erwiesen sich als sehr kompliziert und aufwendig, dazu mussten eigens wieder Hilfsvorrichtungen erdacht und geschaffen werden, aber auch diese Hürde wurde gemeistert. Eine stabile Schwinge aus Kastenprofil mit innen gezogener Kettenspanneinrichtung führte das Hinterrad, abgestützt wurde die-se mit umgebauten MZ Federbeinen. Vorn kam eine MZ Gabel mit GS Federn zum Einsatz, die Gabelbrillen wurden von Pannonia verwendet. Als Naben fungierten umgebaute BK Teile aus Elektron, Mechanikermeister Nissel bot sehr schöne Anker-platten mit Duplexbremsen



Auferstehung, der Beginn der Rahmenfertigung im Herbst 1980 der AJS „Nocke“

für diese Naben an. Vorn dreht sich eine Hochbordfelge einer ehemaligen MZ Rennmaschine von 19“ und für hinten wurde eine schrottreife 18“ Weinmann Felge aus einer BMW R 26 aufgearbeitet.

Ein selbstgebauter hydraulischer Lenkungsdämpfer war eher mechanisches „Zier-werk“, die Maschine hatte eine vorzügliche Straßenlage und konnte auf das Teil ver-zichten. Von NSU OSL fand ein Getriebe Verwendung, eine NSU Kupplung wurde verstärkt und auch ein geänderter Primärkettenkasten kam zum Einsatz. Alle Ver-kleidungsteile, Kraftstoff- und auch Öltank, sowie der Sitzbankunterbau wurden selbst aus Blech gefertigt. Der Öltank befindet sich unter der Einmannsitzbank, ist an seiner Rückseite als Kotflügelunterteil ausgearbeitet und beherbergt in seitlichen Ta-schen die Teile der Elektrik incl. Batterie. Kotflügel spendeten AWO und RT zum Umbau, Instrumente und Drehzahlmesserantrieb stammen von der Zschopauer Mar-ke. Tacho und Drehzahlmesser lagern in geschmackvollen Gehäusen aus Novotex gefertigt. Den Scheinwerfer spendete der Traktor „Zetor“ und der Einsatz kam von Lucas aus der Zschopauerserienfertigung für den Export nach England, ebenso die Schalterbetätigung für die Elektrik. Lenker a la Magura, alle Hebel und Betätigungs-elemente sind in Handarbeit entstanden. Eine MZ Antriebskette kam als Primärkette zur Verwendung und mußte wegen ständig gebrochener Rollen oft gewechselt wer-den, für den Sekundärantrieb spendete ein Mähdrescher die Kette in den Abmes-sungen 3/8“ x 5/8“.



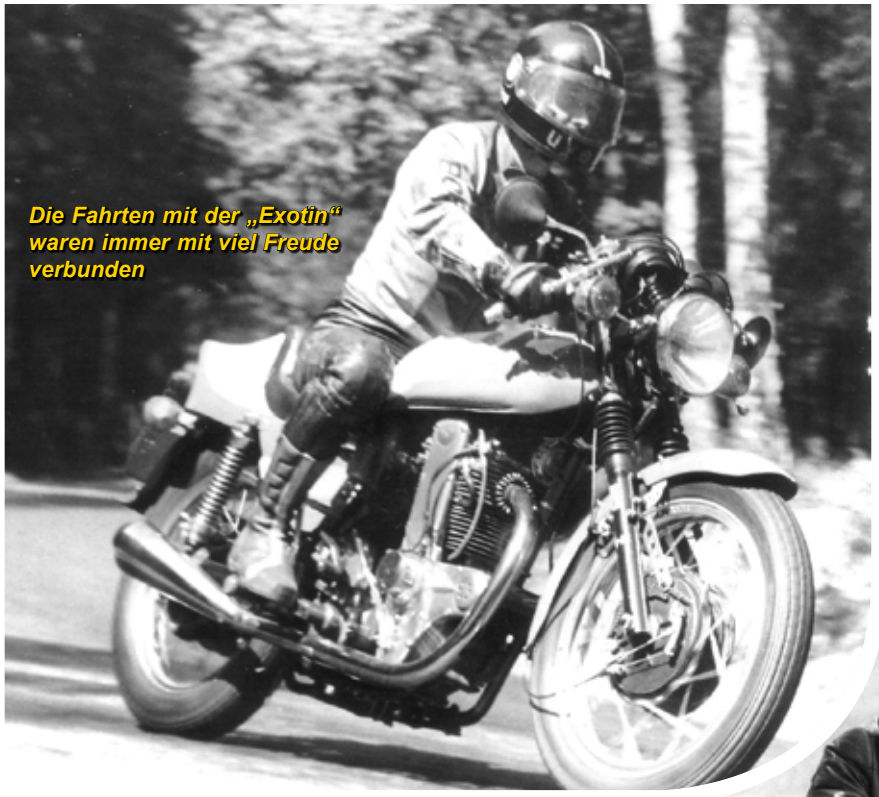
Die Endmontage der Maschine im April 1981 war ein fachlicher Hochge-nuss und die Krönung für viele Stunden Nachtarbeit

Aber auch bitteres Lehrgeld musste gezahlt werden, aufgrund der Beteuerung des Vorbesitzers, der Motor ist 1a überholt, wurde dieser ungeöffnet in den neuen Rah-men eingebaut und das war sträflicher Leichtsinn. Zu Beginn der dritten Ausfahrt mit dem neuen Schmuckstück riss unmittelbar nach dem Starten des Motors aufgrund von Alterungsrissen das Pleuel ab. Nach diesem kapitalen Pleuelabriss wurde alles was sich im Motor dreht zerstört und musste neu gefertigt werden. Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Ventile, Ventilführungen, Nockenwelle, Steuerkette waren unbrauchbar zerstört, selbst die Ventilsitze und die Zylinderlaufbüchse waren beschädigt, der Kolbenbolzen war zersplittert. Die Teile wurden vom Besitzer erst einmal auf dem Reißbrett neu entworfen, Teile der Kurbelwelle und das Pleuel

Ein Blick auf die „Schokoladenseite“ des Unikates

Der prächtige Zylinderkopf der Velocette KTT Mk VII und der voluminöse Zylinder lassen auf wesentlich mehr Hubraum schließen

wurden in Nachtarbeit im VEB ROBUR Werk aus 16MnCr5 vorgetragen und mit einer eigens entwickelten Schleif-vorrichtung



Die Fahrten mit der „Exotin“ waren immer mit viel Freude verbunden

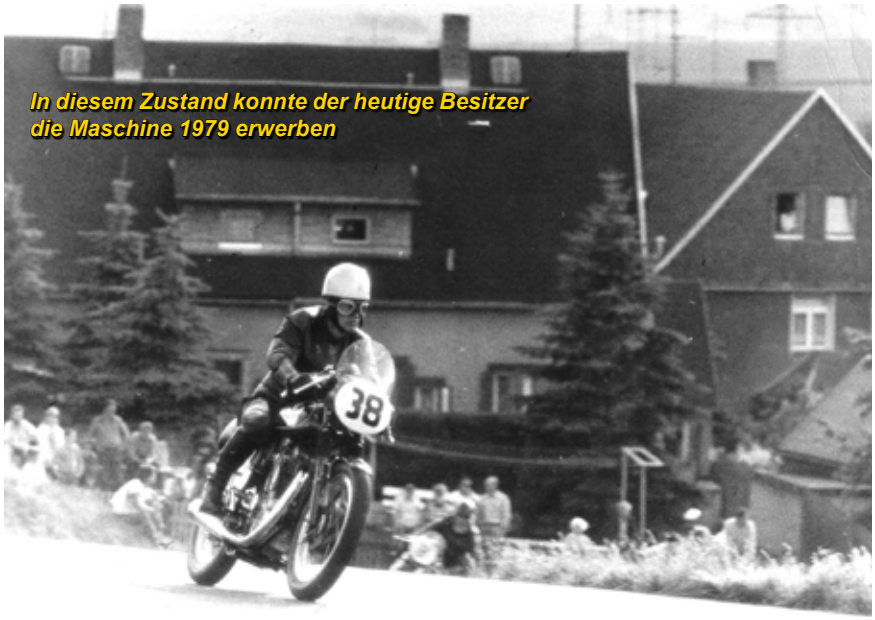
gefertigt, die Feinbearbeitung übernahm Horst Kretschmer und spendete als Pleuellager ein Neuteil von seiner NSU Max, die Nockenwelle drehte der Besitzer aus gleichem Material und Peter Donath übernahm das Schleifen und das Härten. Selbst die Schlepphebel mussten überarbeitet wer-den, mit einem Spezialschweißverfahren wurde in der Versuchsabteilung des VEB ROBUR sehr hartes Material auf-

die Balligkeit geschliffen. Als Kolben fand sich ein Teil des PKW „Polski Fiat“ zum Umbau, damit wurde der Hubraum auf 380 ccm angehoben. Die Ventile wurden aus russischen LKW Motoren umfunktioniert und die Ventilführungen aus denen des LKW LO. Engpass war die Beschaffung einer Steuerkette und da half Kollege Zufall aus – in einer Zittauer Textilfabrik wurden schweizer Webautomaten an-geliefert und genau an denen befand sich die gesuchte Kette und wurde in den Motor der „AJS – Eigb.“ eingesetzt. Ebenfalls über Kette wird die Lichtmaschine einer „Molotow“ M 72 angetrieben, diese liegt vor dem Motor in einem tragenden Teil des Rahmens in einer Stahlrohrbüchse und verbindet gleichzeitig die an dieser Stelle zu-sammenlaufenden Rahmenrohre. Die Zündanlage wurde von Magnet auf Batterie umgebaut. Als Vergaser zieht ein 36 mm Dell’Orto seine benötigte Luft ungedämpft ein, diesen Vergaser besorgte der ehemals bekannte NSU Rennfahrer Hans Baltis-berger noch für seinen Rennkollegen Schneider. Den „Öltransport“ für die Trocken-sumpfschmierung übernimmt eine Zahnradpumpe der Firma NSU und wird über die Kurbelwelle angetrieben. Die Auspuffanlage ist natürlich maßgefertigt, allein das Krümmerrohr aus 48 mm dicken Auspuffrohr des LKW LO zu biegen war ein Kunst-werk für sich. Das Lackie-

Als 1986 auf dem Schleizer Dreieck der Startschuss für die Veranstaltungen mit ehemaligen Rennmaschinen gegeben wurde war die „Nocke“ dabei

ren der Aufbauteile übernahm Bernd Förster als Experte für Sonderwünsche.

Als 1986 auf dem Schleizer Dreieck von Horst Geilsdorf der Sport mit ehemaligen Rennmaschinen aus der Taufe gehoben wurde war die Nocke am Ort ihrer Geburt dabei, am meisten staunte dabei wohl Altmeister Walter Knoch über die Maschine seines ehemaligen Konkurrenten Schneider. Als sich abzeichnete dass dieser Neu-start in der DDR Zukunft haben sollte wurde die Maschine als Rennmotorrad zurück-gebaut und schwarz umlackiert. Der Umbau war allerdings so geschehen, dass alle Teile für den Rennbetrieb neu gefertigt wurden und mit relativ wenig Aufwand das Motorrad durch Teile wechseln flink für den Straßenverkehr umgerüstet werden konnte.



In diesem Zustand konnte der heutige Besitzer die Maschine 1979 erwerben

In Braunsbach präsentiert „Klacks“ die AJS-Eigenbau in der Ausführung für den Straßenverkehr

So ist die Maschine heute noch zu bewundern. Wer es konnte hatte die Gelegenheit am 29. 9. 2007 beim Motorradfahrertreffen des „Freien Motorradfahrer Freundeskreis“ in Zittau

Ernst Leverkus, der große „Klacks“ war regelrecht verliebt in das Motorrad und auf seine Frage nach der Bauzeit der Maschine sagte er nach der Antwort des Besitzers, nein sieben Monate, das kann ich nicht schreiben, das glaubt niemand. 1979 wurde im Februar nach dem Kauf mit dem sichten der Teile begonnen, eine Grundkonzep-tion über den Neuaufbau erarbeitet, Teile und Materialien beschafft, Skizzen ge-macht, Termine vorbereitet und geplant. Im Oktober des Jahres 1980 startete der Neuaufbau in seine „heiße“ Phase, jede freie Stunde wurde genutzt und täglich bis tief in die Nacht brannte in der Garage das Licht und es wurde gewerkelt. Tatsächlich stand das Motorrad im Glanze der Frühlingssonne im April1981 fahrfertig vor der Ga-rage – drei Wochen später folgte der kapitale Schlag. Die Motorrekonstruktion verlief wegen Terminproblemen während der Fertigung der Teile sehr schleppend und es dauerte ein weiteres Jahr bis zum Neustart.
Es gäbe noch tausend kleine Dinge zu berichten, es soll genug sein, wir wollen uns beim Fahren etwas an den Exoten erfreuen und vielleicht trifft der eine oder andere Motorradfreak bei einer Tour einmal auf so ein geschildertes Exponat und dann kann darüber weiter geklönt werden.

Jürgen Kießlich

Jubilare

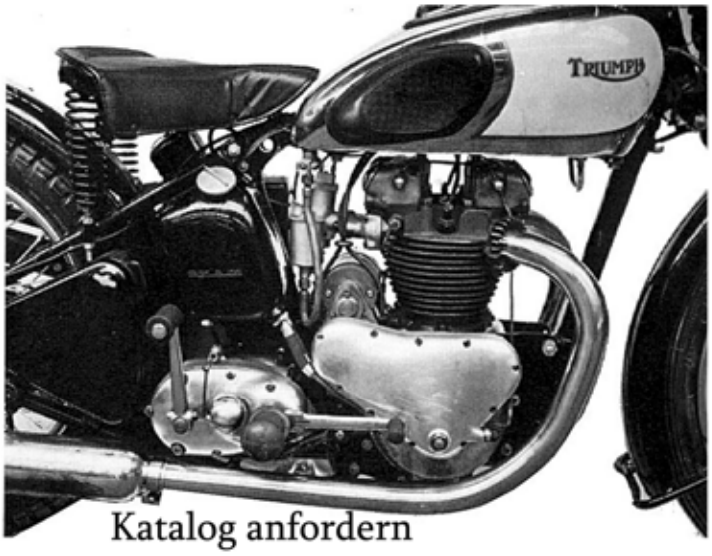
Hans Burian	2015/16Jahre
Andreas Flügel	2015/16Jahre
Max Frey	2015/16Jahre
Axel Hein	2015/16Jahre
Ulrich Heltzel	2015/16Jahre
Stephan Müller	2015/16Jahre
Roger Jung	2015
Michael Kempf	2015
Rolf Nevir	2015
Michael Ochs	2015

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 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

Unit-Chopper, gesehen am „Vatertag"