Zeitschrift für Mitglieder des TRIUMPH MOTORCYCLES OWNERS CLUB e.V. GERMANY

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 27
Juli
August
September
2006

DIE MAIAUSFAHRT RUN IN THE PFALZ

DIE STORY VOM STREAMLINER TEIL 2

TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V. Germany

1. Vorstand:
Klaus Küppers
Blumenstraße 14
64846 Groß Zimmern
Tel. (06071) 44417
Email: vorstand@tmoc.de

2. Vorstand und Archivar:
Michael Ochs
Hauptstr. 74
67098 Bad Dürkheim / Leistadt
Tel. (06322) 958688
Email: michael.ochs@basf-ag.de

Kassierer:
Ulrich Heltzel
Franz-Holl-Str. 27
64732 Bad König
Tel. (06063) 58278

Schriftführer:
George von Döhren
Donaustr. 45
64546 Mörfelden-Walldorf
Tel. (06105) 951365
Email: george.von.dohren@t-online.de

ILO (Teilemarkt und Treffen):
Manfred Groß
Lindenstr. 4
97702 Althausen
Tel. (09733) 780095
Email: info@tmoc.de

Road Captain:
Karl-Heinz Gehrig
Schubertstr. 6
64354 Reinheim
Tel. (0170) 9046872

Webmaster:
Roger Jung
Weiperzer Str. 4
36391 Sinntal
Tel. (06664) 911205
Email: webmaster@tmoc.de

Ehrenmitglied:
Don Brown / USA

Impressum

Sitz des Vereins
64846 Groß-Zimmern (Amtsgericht Dieburg)

Redaktion, Gew. Anzeigen, Layout, Fotos:
Manfred Groß, Lindenstr. 4, 97702 Althausen, Tel. (09733) 780095, Email: tmoc-redaktion@gmx.de

Webseite von TMOC:
www.tmoc.de - Infos unter webmaster@tmoc.de

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

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

News
Beiträge zu NEWS bitte auf Schreibmaschine eintippen, oder wer einen PC hat, bitte in Word erfassen (Arial, Größe 12 Punkt). 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/Beiträgen hat diese 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.

Vervielfältigung, Nachdruck, elektronische Veränderung, sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, komplett oder auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Vorwort

Wenn Ihr dieses Vorwort lest wird das Sommertreffen des TMOC schon vorüber sein.,
Ich bin sehr zuversichtlich dass es ein schönes Treffen wird , die Mitglieder um Helmut Baumann und Ulrich Lohrengel , welche das diesjährige Sommertreffen ausrichten,
haben eine überzeugende Vorarbeit geleistet. Ich weiß dass da sehr viel Zeit und Engagement drin steckt und es wäre sehr schön wenn Ihr alle mal vorbeigeschaut hättet um die Organisatoren für Ihre Arbeit zu Belohnen.
Für mich wird es das letzte Sommertreffen als Vorsitzender sein da ich bei der Wahl nächstes Jahr wie schon verschiedentlich angekündigt nicht mehr kandidieren werde.
Das ist ein ganz schön komisches Gefühl , könnt Ihr mir glauben.
Aber über meinen Abschied vom Amt (nicht vom TMOC !) werde ich zu gegebener Zeit noch was zum schreiben für die News finden.
Ich hoffe Ihr habt schon massenhaft Meilen abgespult und keine nennenswerten Pannen gehabt.
Ich bin dieses Jahr noch sehr wenig gefahren da ich noch mit kleineren Komplikationen gesundheitlicher Art zu tun habe und darunter auch das Motorradfahren etwas leiden musste , leider. Aber auch das wird besser.
Meine Vorausplanung schließt die Teilnahme an den Triumph Day's in Österreich auf jeden Fall noch ein , ich bin da ganz optimistisch. Denkt bitte daran mir je ein Bild eurer Meriden Triumph zu schicken oder zu mailen damit ich das an die Organisatoren weiterleiten kann , die warten darauf.
Sinsheim am 03.Oktober habe ich mir auch wieder vorgenommen , fahrt doch auch mal mit es war immer die Reise wert.
Also , bis dann.

Euer
Klaus

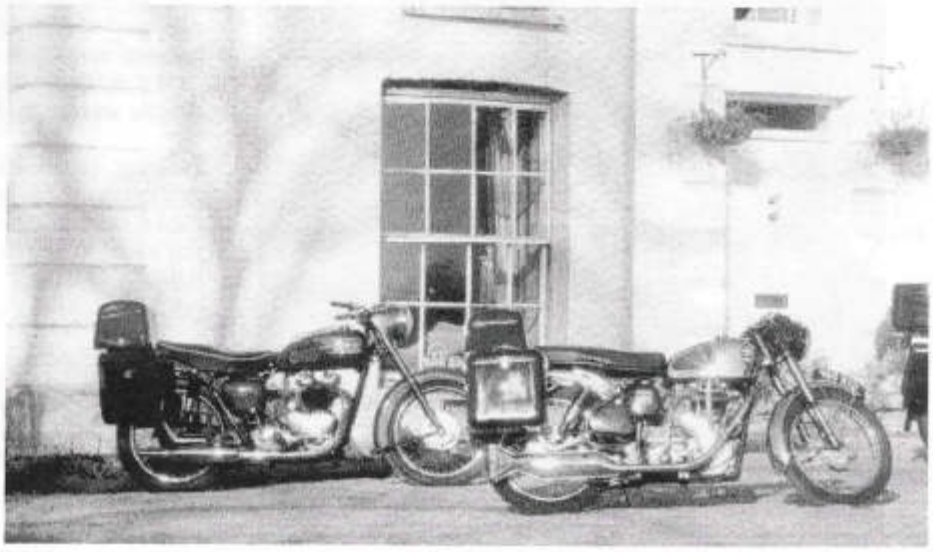
Inhalt

4 Just in
5 Streamliner Teil2
12 Luxemburgtour R.A.T. Pack Baldauf
16 Verschiedenes
17 Maiausfahrt 2006
20 Termine 2006
21 Über den Tellerrand geschaut
28 Tiger Cub

Wir begrüßen unsere Neumitglieder

Stefan Biegel
68239 Mannheim

Norbert Kappes
73614 Schorndorf



Rahmen des Streamliners (im Hintergrund: Stuff von Big D Cycles)

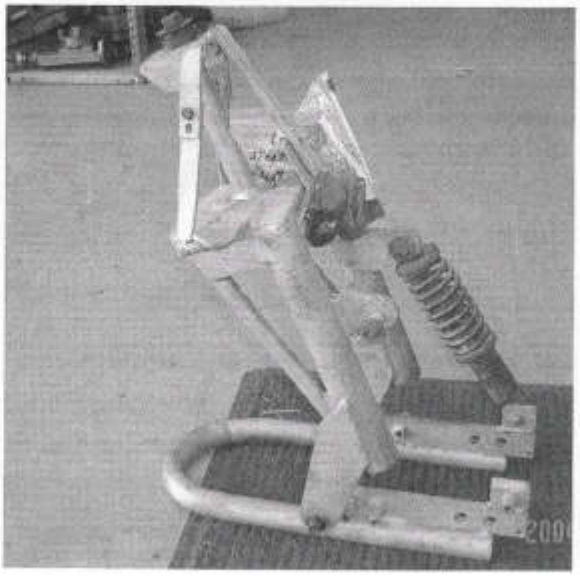
davon trug außerdem den kleinen Windschild zum Schutz des Fahrers. Das Heck hatte am Ende eine Öffnung für ein Rohr, aus dem sich im Notfall zwei Fallschirme entfalten konnten. Diese, einer davon 28 Inches im Durchmesser, der andere 48 Inches, wurden ursprünglich von Stormy aus Sicherheitsgründen installiert, falls die Maschine umfallen sollte. Eine Bremse wäre dann wirkungslos gewesen, ein Fallschirm bremst im Notfall nicht nur die Maschine ab, sondern stabilisiert diese auch. Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind dafür bekannt, dass das Heck nach vorne kommt, die Maschine sich anfängt zu drehen und dann letztendlich überschlägt, wenn die Maschine während der Fahrt umkippt. Stormy benutzte unterhalb von 160 km/h üblicherweise den kleinen Fallschirm zum Anhalten, bei höheren Geschwindigkeiten wären Sicherheitsgurte erforderlich gewesen, um die Verzögerungskräfte abzufangen. In dem Weltrekordlauf am 6. Sept. 1956 kamen die Fallschirme zum Bremsen aber nicht zum Einsatz. Kurz vor dem Anhalten musste übrigens die Crew hinzuspringen, um ein Umkippen der Maschine zu verhindern. Die Verkleidung wurde in verschiedenen Stufen immer wieder modifiziert, um das Gewicht zu reduzieren. Gut zu erkennen ist dies an den verschiedenen Lackierungen der Verkleidung über die Jahre hinweg.

Der tragende Rahmen selbst war nur 12 Fuß (3,66m) lang und bestand aus 0,75 Inch (19mm) Chrom-Molybdän-Rohren, die eine Wandstärke von 0,035 Inch (0,9mm) hatten. Auf jeder Seite liefen jeweils 2 Rohre fast parallel von vorne bis hinten durch. Diese waren mit Querrohren des gleichen Durchmessers untereinander verbunden. In dieser Gitterbox war nun ein Teil des originalen Rahmens eingesetzt, um den Einbau des Motors und des Getriebes zu vereinfachen. Etwa 50 cm hinter dem Vorderrad war eine massive Schweißkonstruktion aus Plattenmaterial

über Ausleger mit dem Rahmen verbunden. Diese Konstruktion trug die Lagerungen für die Gabel, die ebenfalls durch die Verwendung von 1"-Rohren sehr steif ausfiel. Die Gabel selbst ähnelte einer geschobenen Schwinge, wie sie heute noch aus Steifigkeitsgründen an Gespannen zum Einsatz kommt. Sogar an zwei Lenkungsdämpfer wurde gedacht, um das gefährliche Lenkerschlagen - normalerweise kennen wir als Engländerfahrer dies nicht, aber jeder hat bestimmt schon mal heimlich einen Japaner gefahren - zu unterbinden.

Der Streamliner rollte vorne wie hinten auf 19"-Rädern, wobei aber nur das hintere Rad über eine Standardbremse verfügte. Beide Räder waren während des Rennens mit seitlich Aluminiumblechen verkleidet, um die Strömungsverluste zu minimieren (Cycle, Nov. 1956). Auf den Photos hier ist dies leider nicht zu erkennen, in dem erwähnten Artikel jedoch sind Photos schlechterer Qualität, auf denen man dies erkennen kann. Schutzbleche verhinderten, dass loses Salz in das Innere des Streamliners geschleudert wurde. Über dem Vorderrad (auch das ist hier nicht abgebildet) waren am Rekordfahrzeug zwei Keksdosen montiert, um das Vorderrad nach Bedarf über Gewichte am Boden halten zu können. Die speziellen Rennreifen wurden von DUNLOP gesponsert.

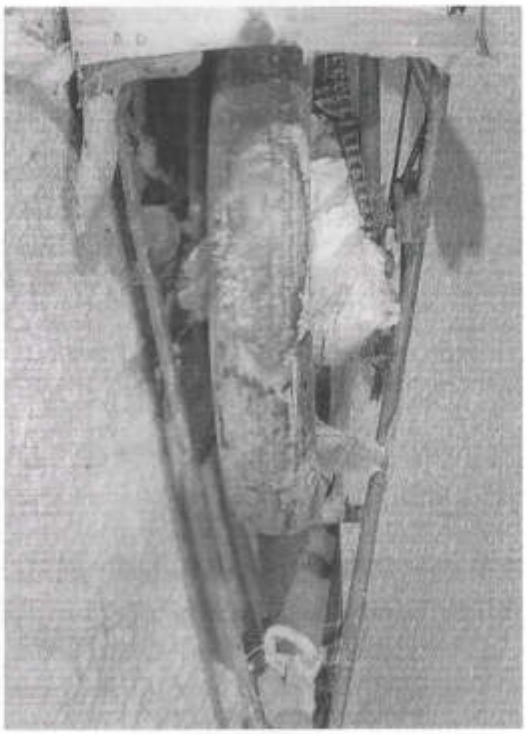
Die Sitzposition im Streamliner ist am ehesten mit der in einem Auto zu vergleichen, nur dass sich der Lenker über den Knien befand. Rechts war der Gasgriff angebracht, links die Kupplung und gleich daneben der Kill-

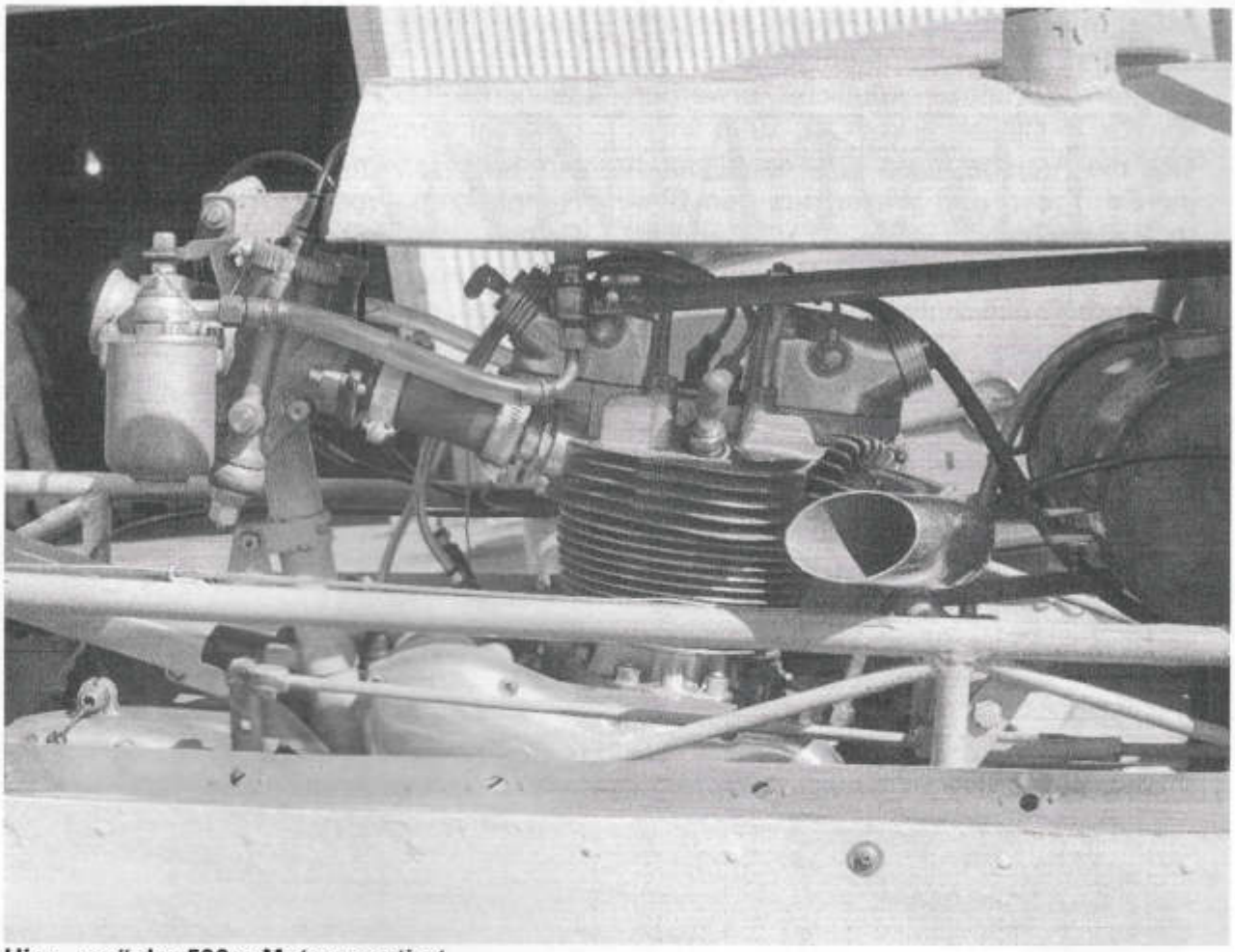


Streamliner nach einem Reifenschaden?

Schalter (ein Kurzschlussschalter für den Magnetzünder), genauso wie wir es von unseren PreUnit-Ladys gewöhnt sind. Die Hinterradbremse wurde mit dem linken Fuß bedient, während der rechte fürs Schalten zuständig war. Hinter dem Fahrer, getrennt über ein Blech zur Stabilisierung des Rahmens, war der Öltank montiert und dahinter der Motor. Über dem Motor befand sich der Benzintank.

Jack Wilson, damals 29 Jahre alt und zuständig für die Motoren bei Pete Dalio´s Triumphladen in Fort Worth war für den Motor verantwortlich. Neben dem 650 ccm Motor baute er auch einen 500 ccm-Motor auf, der von vielen für ausreichend erachtet wurde und lange Zeit mit Geschwindigkeiten oberhalb 200 mph gefahren wurde. Auf Grund der Wetterbedingungen am Rekordtag und mangels Zeit kam dann schließlich doch der größere Motor zum Einsatz. Beide Motoren waren mit zwei Vergasern (Amal 276, 1 3/8") ausgerüstet. Während der 500er



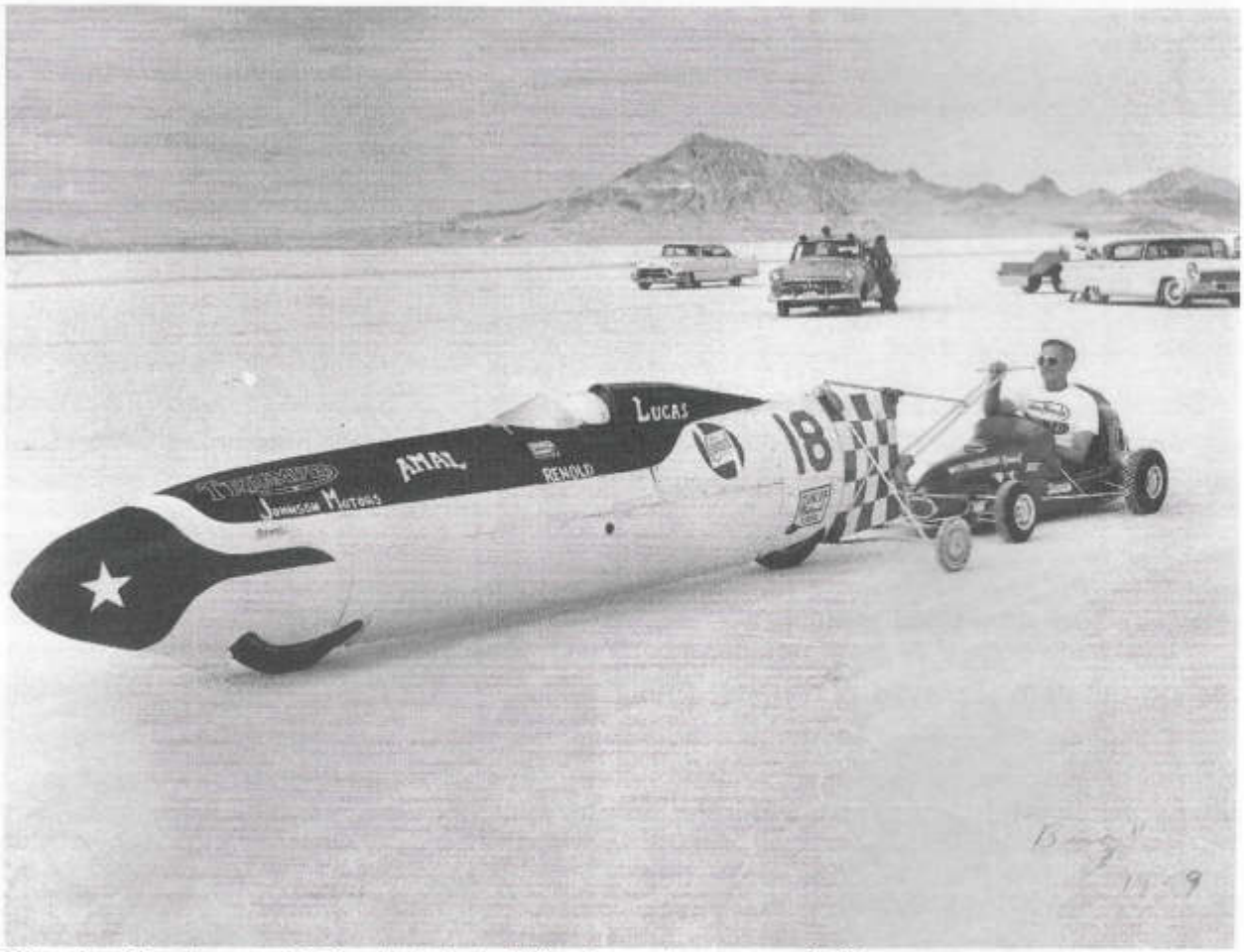


Hier „nur" der 500er Motor montiert

schon mit dem „Splayed port head" (bei uns als Deltakopf bekannt) aus Aluminium ausgerüstet war (ab Modelljahr 1957 optional erhältlich), musste der 650er noch mit dem alten Eisenkopf auskommen. Zur Erhöhung des Gasdurchsatzes wurden möglichst große Ventile eingebaut und die Kanäle poliert. Bei den Nockenwellen vertraute man auf die in den USA so genannten „Q-Rams", die auch schon im Rennkit für Standard-T100 ab 1951 unter der Nummer 3134 erhältlich waren, nachdem die Produktion der Grand Prix eingestellt worden war. Die Verdichtung betrug moderate 8,5:1, gefahren wurde mit einem Gemisch aus 80% Methanol und 20% Nitromethan, was dem Motor auf 80 PS bei 7400 1/min beflügeln sollte. Bei den Pleuel und der Kurbelwelle gehen die Angaben etwas auseinander. Im dem genannten Artikel in Cycle geht Russ

Jack bei der Arbeit

Kelly von Motorkomponenten aus, die jeder, mal abgesehen vom Deltakopf, der erst etwas später offiziell ins Programm kam, käuflich erwerben konnte. In Classic Bike, Okt. 1999 findet sich die Angabe, dass die Pleuel durch die Fa. Froyd und Weller aus den Blei-Bronze-Pleueln eines V8-Cadillac-Motors gefertigt wurden. Weiterhin sei die Kurbelwelle einteilig – damals waren die Kurbellen ab Werk noch 3 teilig – durch Rich Richards aus einem Lokomotivekolben und mit einem kleineren Loch für die Schlammhülse gefertigt worden. Bei der Zündung wurde ein K2F-Rennmagnet von LUCAS und Rennkerzen von LODGE eingesetzt. Beides wurde ebenfalls von den Herstellern, die als offizielle Sponsoren auftraten, geliefert.



Hier eine Version von 1959, „Haltetechnik" schon etwas ausgefeilter

Die Endübersetzung betrug 2,33:1, das Getriebe war Standard, allerdings mit dem sog. „closed ratio" Zahnradsatz ausgerüstet.
Die so ausgerüstete Maschine konnte am 6. September 1956 mit 214 mph einen neuen Weltrekord erzielen, der leider von den Offiziellen der F.I.M nicht anerkannt wurde. Was nach der Rekordfahrt mit dem Streamliner passierte, erfahrt ihr im nächsten Heft.

Euer Michael

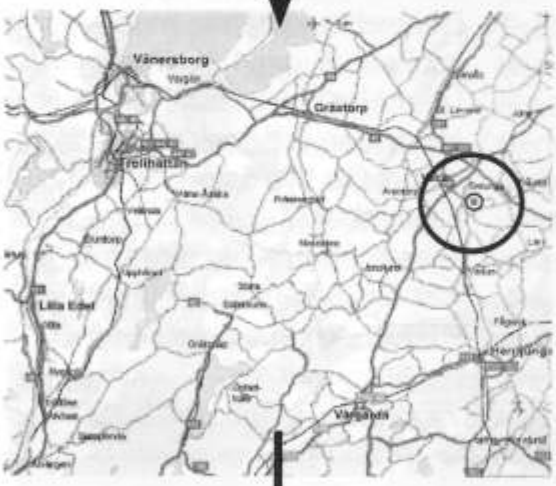
P.S: Mittlerweile sind T-Shirts und Sweatshirts gedruckt. Gerade der farbige Druck der Sweatshirts auf schwarzem Hintergrund kommt richtig gut rüber. Erhältlich sind die Artikel bei George von Döhren oder auf unserem Sommertreffen in der Nähe von Kassel. Desweiteren haben unsere Händler Southern Division und BMC eine kleine Stückzahl auf Vorrat, so dass ihr bei einer Ersatzteilbestellung das Shirt Eurer Wahl gleich mitbestellen könnt.

THE TRIUMPH OWNERS M.C.C
NULLI SECUNDUS
of Sweden

WELCOME TO THE 29TH

BRITANNIA RALLY

11 - 13 AUGUST 2006

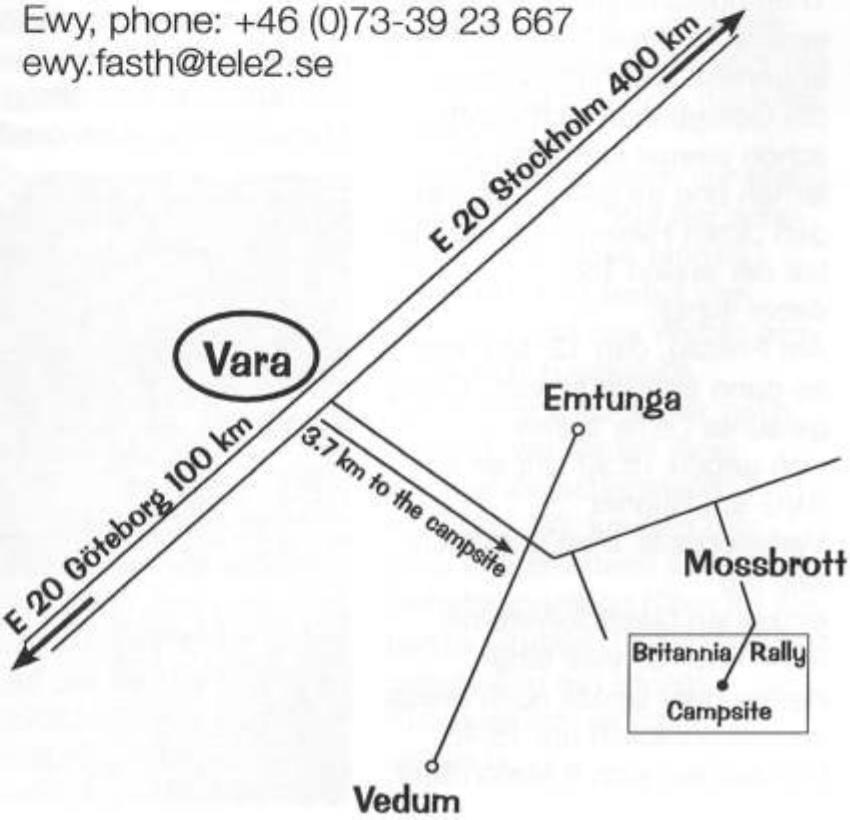


The site is located near Vara in the west of Sweden. Follow signs from Road # E20 between Gothenburg and Stockholm.

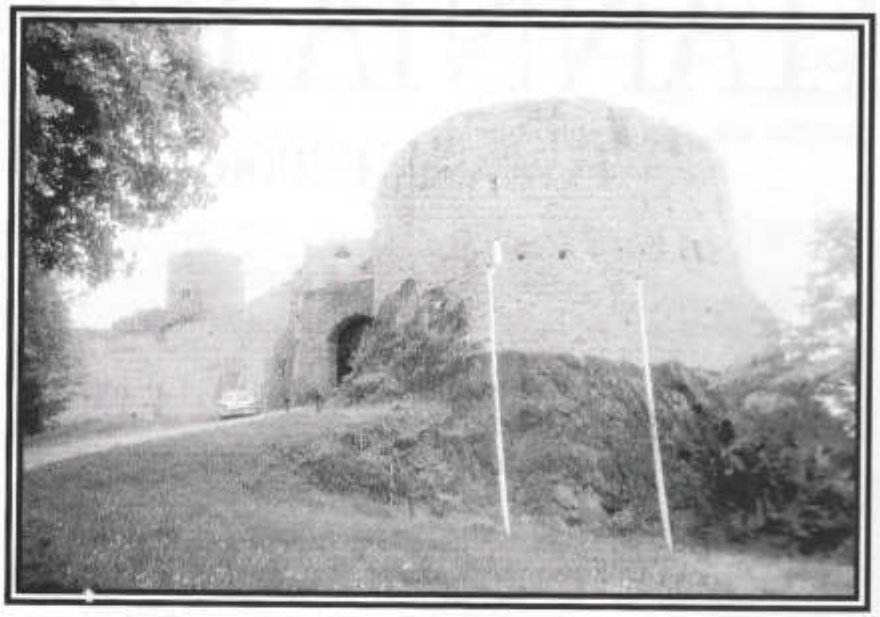
Rock´n Roll bands will play Friday and Saturday night. Food and drinks will be available on site all weekend. Traditional prizes for longest ride female and male), best vintage bike etc. There will also be a special prize "Triumph of the meeting" for the best modified Triumph all categories.

Team up with your Triumph friends for the Silly Games, to achieve fame and win prizes.

For more information please contact:
Erling, phone: +46 (0)70-54 60 071
erling.harald@telia.com
Ewy, phone: +46 (0)73-39 23 667
ewy.fasth@tele2.se



2. Luxemburgtour des R.A.T.- Pack Baldauf, Niederkassel- Mondorf



Zunächst einmal trafen sich alle Tourteilnehmer und Tourteilnehmerinnen wenige Wochen vorher in Marinas Garten zu einem gemeinsamen Grillabend. Sogar Karl Heinz vom Triumphstammtisch Rhön war eigens für diese Veranstaltung angereist. Alle hatten somit die Gelegenheit sich vorab schon einmal kennenzulernen und es gab Tipps von den „alten Hasen", die bereits bei der ersten Tour dabei waren.
Am Freitag, den 12. Mai war es dann endlich soweit, 12 gut gelaunte Leute trafen sich gegen 15.30 Uhr an der SVG am Bonner Verteilerkreis. Man begutachtete die einzelnen Gepäcksysteme, trank noch schnell einen Kaffee oder tankte noch etwas zu und pünktlich um 15.45 Uhr setzten sich 9 Motorräder, angeführt von Jürgen, Richtung Blankenheim in Bewegung. Dort warteten schon Jack, Doris, Ossi und Jörg
auf uns. Nach einer kurzen Pause ging die Fahrt weiter Richtung Dasburg, wo wir die Grenze passierten. Hier hielten wir an der ersten Tankstelle an und alle Motorräder wurden randvoll getankt, denn bei 1,13³ Euro für einen Liter Super lachte des Bikers Herz . In Deutschland zahlte man schließlich um 1,30 Euro.
Über Hosingen und Holzthum erreichten wir über eine kurvenreiche Waldstrecke Kautenbach.
Hier auf dem Campingplatz war für uns, genau wie im letzten Jahr, von der

Camping-
platzleitung alles super vorbereitet. Genügend Biertischgarnituren, eine Feuerstelle,
Feuerholz und Getränke standen schon für uns bereit. Sofort gingen alle ans Werk. Die Zelte wurden aufgestellt und eingerichtet, Neulingen stand man hilfreich zur Seite und natürlich wurde Marinas neues Zelt gebührend bewundert.
Am Abend gab es im Campingplatz-Restaurant das vorbestellte 3-Gänge-Menue. Die Schlachtplatte des Hauptgangs war einfach ein Traum.
Während des Essens traf dann auch Igel vom Triumph-Stammtisch Rhön, auf den wir schon warteten, ein.
Er kam direkt aus der Rhön nach Kautenbach. Sein Stammtisch-Kollege Karl Heinz musste leider die Tour absagen.
Gut gesättigt gingen wir zum Zeltplatz zurück und machten es uns am Lagerfeuer gemütlich. Es wurde viel erzählt und gelacht bis die gemütliche Runde, man wird es kaum für möglich halten, genau wie im letzten Jahr von einem Gewitter überrascht wurde und alle in ihre Zelte flüchteten.
Am nächsten Morgen krabbelten wir mehr oder weniger ausgeruht aus unseren Zelten. Marina lobte wieder die heißen Duschen, während die ersten Frühaufsteher auf Huberts Gaskocher heißes Wasser für Kaffee und Tee vor dem eigentlichen Frühstück zubereiteten. Da Jörg auf der Hintour unbemerkt sein Kettenschloss verloren hatte, fuhren Hubert und Jack in eine nahe gelegene

Werkstatt und besorgten Ersatz, so dass das Motorrad wieder fahrtauglich war. Nach einem grandiosen Frühstück bereiteten wir uns auf die Tagestour vor. Da wir freitags problemlos in einer Gruppe gefahren waren, machten wir dies jetzt auch und fuhren nicht wie vorher geplant in zwei Gruppen.
12 Motorräder verließen mit ihren Fahrern und Beifahrerinnen Kautenbach und fuhren durch viele Kurven über Wiltz und Kaundorf nach Esch-sur-Sure, wo wir die erste Rast einlegten.
Unterwegs begann es zu regnen und fast alle zogen ihre Regenkombis an. Wir mussten vorsichtig fahren, da vom nächtlichen Gewitter viel Unrat auf der Fahrbahn lag.
Von Esch-sur-Sur fuhren wir entlang der Sure über Bourscheid nach Ettelbrück.
Irgendwo auf der bisherigen Strecke mussten wir zweimal eine wahnsinns Baustelle passieren. Die notwendigen Wegweiser waren wohl der Baustelle gewichen und so hatten wir zweimal das Vergnügen. Dichter Nebel auf den Höhen versperrte uns den sicherlich sehr schönen Ausblick auf die umliegende Landschaft.
Vielleicht führt uns ja eine dritte Luxemburgtour wieder hier hin und wir können dies nachholen.
In Ettelbrück bogen wir links ab Richtung Diekirch und Bettendorf bis nach Reisdorf.
Danach ging es über eine kleinere Seitenstrasse zur Burg Beaufort, wo wir unsere zweite Rast einlegten. Der geschäftstüchtige ältere Herr an der Kasse wollte gleich Eintrittsgeld von uns kassieren. Nach einer Weile konnten wir ihm klar machen, dass wir nicht die Burg besichtigen sondern nur etwas trinken wollten. Auf der schönen Burgterrasse fanden alle Platz. Der Nebel verschwand und das Wetter besserte sich zusehends.
Danach ging es weiter nach Berdorf, wo wir bei einer Käserei Zwischenstation machten. Wir kauften hier viele verschiedene Sorten selbstgemachten Käse für die ganze Gruppe. Der Laden war gleichzeitig ein kleines Kuhmuseum, einfach sehends-

wert. Gleich um die Ecke gab es Brot und so stand einem Picknick nichts mehr im Weg. Einen Platz hatten wir uns auch schon dafür ausgesucht, natürlich das bekannte Mullerthal. Hier angekommen

genossen wir den leckeren Käse mit Brot.
Zur Überraschung aller wurde dann auch noch selbstgebakkener Kuchen rundgereicht, einfach köstlich. Auf einem Parkplatz trafen wir noch nette Leute, die unsere Gruppe mit unseren verschiedenen Fotoapparaten fotographierten. Danach ging es zurück durch das Tal der Our, wo wir in Vianden in einem Straßencafe eine letzte Pause einlegten. Von hier aus fuhren wir zum Campingplatz zurück. Da das Wetter sehr unbeständig wirkte, sorgten sich alle um den geplanten Grill-Abend. Aber Bianca, die alles im Griff habende Campingplatzbesitzerin, hatte bereits
Vorsorge getroffen. Sie stellte uns einen großen Gemeinschaftsraum zur Verfügung.
Den Grill hatte sie auch schon dort aufstellen lassen, Fleisch und Salate waren im Anmarsch. Wir brauchten nur noch unseren Getränkevorrat zu nehmen und dort hin zu gehen. Es hatte wieder begonnen zu regnen, aber dadurch ließ sich niemand die Stimmung vermiesen. Nach einem gelungenen Tag vielen nach und nach alle auf Ihre hoffentlich gut aufgepusteten Matratzen.

Der nächste Morgen begann wie tags zuvor. Unser ohnehin schon reichhaltige Frühstück beinhaltete nun auch noch Zwieback und Schokostreusel, mmh lecker! Nach dem Frühstück bauten wir unsere Zelte ab, räumten unseren Lagerplatz auf und verstauten das ganze Gepäck wieder auf den Motorrädern. Wir verabschiedeten uns von Igel, der seine Rückreise in die Rhön startete. Die restliche Gruppe fuhr natürlich nicht auf dem direkten Weg nach hause, Jack hat ja immer viele lohnendswerte kurvenreiche Nebenstrecken auf Lager. Er scheint ganz Benelux zu kennen. Über Wiltz erreichten wir dann das ca. 20km entfernte Europadenkmal am Dreiländereck, ein bisschen Kultur gehört schließlich auch zu einer gelungenen Fahrt. Und genauso gehören belgische Fritten zu einer Fahrt durch Belgien. Deshalb hielten wir in Burg Reuland in Belgien an und machten hier Mittagspause.
Danach ging es weiter über die Ourtalroute und in Deutschland über Hellenthal und
Schleiden zurück in die Heimat.
Trotz Wetterkapriolen war unser Ausflug eine rundum gelungene Sache. Alle haben sich auf Anhieb super verstanden, niemand nörgelte. Die Gruppe bestand ausschließlich aus geübten Fahrern, die das Fahren zum Genuss werden ließen. Hubert, der stets das Schlusslicht machte, lobte die gut funktionierende versetzte Fahrweise und wie jeder nach jeder Kurve zügig an seine Position zurückfuhr. Ich danke allen, die zum guten Gelingen dieser Tour beigetragen haben. Hätte ich diese Reise bei ebay ersteigert würde ich jetzt schreiben „Alles Bestens, gerne wieder, vielleicht im nächsten Jahr!?"

Inge K. für R.A.T.- Pack
Baldauf

Heiner Schwacke
Berliner Straße 13
63571 Gelnhausen
Tel. 06051 / 14477
ab 19:30 Uhr

Heiner Schwacke - Berliner Straße 13 - D-63571 Gelnhausen

Triumph Motorcycles Owners Club e.V.
Blumenstraße 14

64846 Gross Zimmern

Liebe Klassikerfreunde.

Vom 15. - 16. Juli 2006 findet wieder die „FLUGPLATZKERB" des Aero Clubs Gelnhausen statt. Im Rahmen dieses Flugtages veranstalten wir auch wieder das Treffen der

"CLASSIC ENGINES"
MOTORRÄDER - AUTOMOBILE - FLUGZEUGE
am 15. + 16. Juli 2006

zu dem wir Sie ganz herzlich auf den Flugplatz nach Gelnhausen einladen.

Neben einem bunten Programm aus Kunstflug, Fallschirmspringern, Ballonstarts, Modellflugzeugen und Vorführungen zahlreicher historischer Flugzeuge, kommt selbstverständlich das leibliche Wohl nicht zu kurz.
Und wer das Tanzbein schwingen möchte...!! Verschiedene Kapellen sorgen an beiden Tagen für die musikalische Untermalung. Der Eintritt ist selbstverständlich frei.

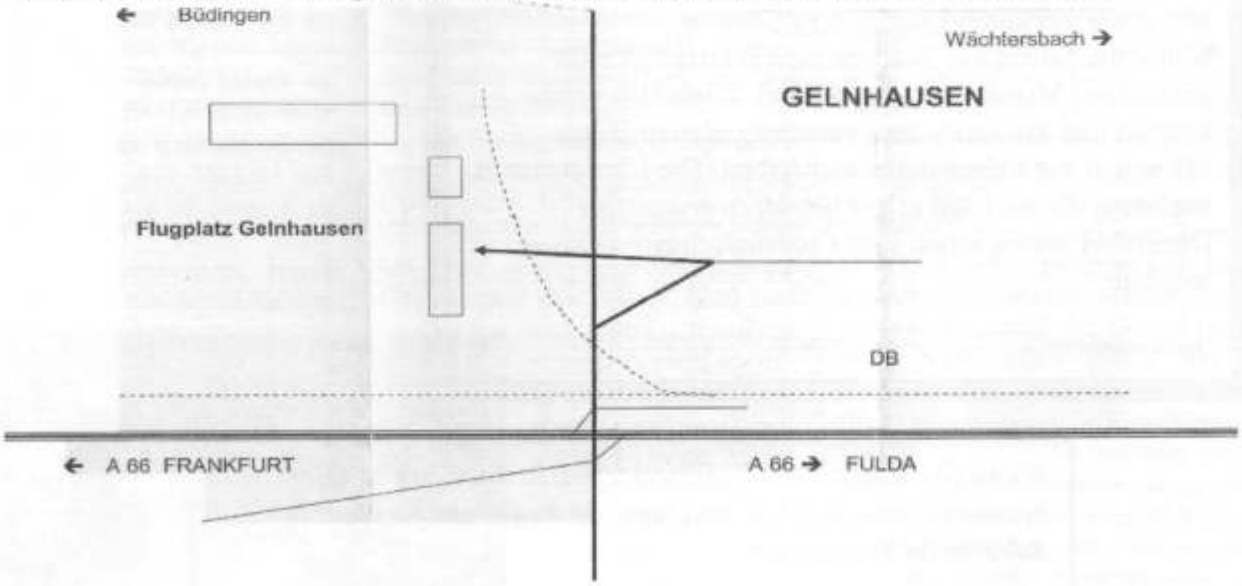
Sie wollen zelten ? Kein Problem, auf dem weitläufigen Gelände ist jede Menge Platz und sanitäre Anlagen sind ebenfalls vorhanden.

Eine vorherige Anmeldung ist nicht nötig. Kommen, Spaß haben, Wohlfühlen.

Wir freuen uns auf Sie.

Mit freundlichen Grüßen
Heiner Schwacke

P.S.: Eine Veröffentlichung auf Ihrer clubeigenen Homepage würde uns sehr freuen.



A. AHKT NHAU: N W: T 'TT' D CHILD RUN: U PLAT O :N

Verschiedenes

Was es nicht alles gibt

Zu saftigen 1800 Euro Geldbuße und drei Monaten Fahrverbot hat das Frankfurter Amtsgericht einen Motorradfahrer wegen Nötigung verurteilt. Er soll mit Tempo 200 auf der Autobahn zu dicht auf ein vorausfahrendes Auto aufgefahren und es laut Gericht per Handzeichen (bei echten 200 fast unmöglich) und Lichthupe zum Freimachen der linken Spur gedrängt haben. Bei dem Wagen hatte es sich um ein Polizeiauto im Einsatz gehandelt – mit eingeschaltetem Blaulicht!

Quelle:mopped 04/06

07er Kennzeichen

Der Bund -Länder Fachausschuss hat kürzlich beschlossen, daß alle befristet ausgegebenen 07 Kennzeichen gültig bleiben und auch verlängert werden selbst wenn die darauf zugelassenen Motorräder noch keine 30 Jahre alt sind

Gestohlene Bikes im Net

Mit www.geklautemotorraeder.de haben Motocrossfahrer aus Sachsen eine Internetseite für gestohlene Motorräder eingerichtet. Diebstahlopfer können hier kostenlos ihre verschwundenen Bikes öffentlich zur Fahndung ausschreiben. Die Idee entstand, nachdem die Sachsen selbst betroffen waren. Im Dezember waren ihnen fünf Crossmaschinen geklaut worden

Quelle:mopped 04/06

Wenn Ihr Bilder vom Sommertreffen in Immenhausen habt, brennt sie bitte auf CD und lasst sie Roger zukommen. Adresse im Impressum

feuchtfröhliche MAIAUSFAHRT 25.-28.5.2006

Die Wettervorhersage hatte mich gewarnt, aber wen juckt das schon, wenn man ein schönes verlängertes Wochenende mit viel Spaß und noch mehr Moppedfahren vor sich hat.

Ich bin am Donnerstag mittag bei Sonnenschein von Kassel aus mit meiner T-Bird gestartet und wollte mit meiner alten Waxcotton-Jacke ein wenig stilecht bei einer Engländerausfahrt rüberkommen, naja, so richtig trocken geworden ist das Ding an diesem Wochenende nicht mehr. Wie ich später gesehen habe waren die anderen Teilnehmer mit ihren hübschen farbenprächtigen Regenkombinationen natürlich schlauer (immä zweima mehr wie ich)!

Nach drei Stunden Dauerdusche auf der Autobahn hörte ich in der Nähe von Heidelberg irgendwas neben mir brummen: Ahaaa, Karl-Heinz mit seiner T-Bird und Igel mit seiner Trophy, sehr gut, sofort bessere Laune! Also haben wir zu dritt gleich das erste Treffen angefahren, die 'XXL-Biker' hatten im 'Ochsenloch' bei St. Leon zu ihrer Party geladen, dort warteten schon Carsten, George und Michael auf uns. Es gab denn auch einiges zu quatschen und viele nette Umbauten zu bestaunen, sogar ohne Regen (ich bin ja schließlich im Süden). Alsbald brachen wir am späten nachmittag für die 60 km auf den Weg nach Impflingen zu unserem Domizil, dem Petershof auf und wie sollte es anders sein: kaum aufgesessen wurde ich schon wieder naß, Sch....! (und das im Süden)

Nach dem Dinner in der Weinstube, George hats gereicht?

Auf dem Petershof waren wir dann komplett: Peter, Heike, Markus mit ihren Bonnies und Stefan auf Honda Vigor 650 sind direkt zu unserem Treffpunkt gefahren und hatten schon Quartier bezogen. Nach einem oder zwei Fläschchen Wein (wir sind ja schließlich im Süden auf einem Winzerhof) sammelten wir uns für einen Gang nach Downtown Impflingen um letztlich in einer gemütlichen Weinstube unser Dinner einzunehmen: Winzerschnitzel, Pfälzer Saumagen, Bratwürste, Leberknödel, Püree, Sauerkraut, Bratkartoffeln usw. gut und günstig. Gelungen!

Am Freitag vormittag nach deftigem Frühstück und voller Optimismus betrachteten wir uns die Wetterlage, hmm, REGEN! Wer hat jetzt noch Lust zu fahren? Geplant war der Pfälzer Wald und ein Motorradmuseum in einer Kirche, traumhaft normalerweise, aber? Egal, wat mut dat mut. Durch! Meine Wachsjacke war ja dank Heizung (im Süden) wieder trocken.

Helme auf? Wolkenbrüche sind wir doch gewohnt!

Unter der ortskundigen Führung von Michael und Carsten brummten wir mit zehn Bikes über Annweiler zum Johanniskreuz, einem bei gutem Wetter gut besuchten Motorradtreffpunkt, landschaftlich wunderschöne kurvenreiche Strecken mit so anheimelnd klingenen Namen wie 'Totenkopfstraße' lagen auf unserem Weg zum Motorradmuseum im Ort Luthringhausen, dem wir dank einer innerörtlichen Baustelle zweimal die Ehre der Durchquerung gaben, um endlich das Museum eines Ex-Gespannrennfahrers, der seine interessante Sammlung in einer ehemaligen Kirche untergebracht hat, zu erreichen. Alles Absitzen und nix wie rein, es fing nämlich wieder an - zu regnen - was sonst! Aber das Museum war zu, und nu? Unser vereinbarter Termin schien einfach geplatzt zu sein, nach einigen Telefonaten erfuhren wir, das ein Trauerfall der Grund dafür war. Nach einer guten halben Stunde hat uns dann noch freundlicherweise jemand aufgeschlossen. Das Warten hat sich gelohnt: unter all den anderen Schätzen gab es sehr seltene Modelle wie eine BSA Fury DOHC Prototyp, eine Vincent und das alte BMW Renngespann zu bewundern. Zurück ging es dann über Hochspeyer mit einem kleinen Zwischenstopp für Kaffee und Snack, dann durch das Elmsteinertal

im Dauerregen mit zwei Zwangspausen im Wald (einer hats vergessen, der andere war zu faul zu Tanken) wieder zurück über Totenkopfstraße und St. Martin zu unserer Unterkunft in Impflingen.

Wie Igel und ich aber am Vorabend von einem Kneipengast in der Weinstube erfuhren war das Treffen der 'Viertaktbären', ein Motorradclub, der immerhin seine 30ste Party am Sportplatz gleich neben unserem Winzerhof hatte, viele Gespannfahrer, einige sogar vom Norden aus Bremerhaven.

Unsere Flotte pausiert am Seehotel

Also keine Frage, gleich hin, tachsagen und ein leckeres großes Bier trinken. Ein süffiger guter Gerstensaft aus einer kleinen Brauerei im Nachbarort. Es hatte sogar mal aufgehört zu regnen und hin und wieder war die Sonne zu sehen (bin ich etwa doch im Süden?). Alsbald war wieder das zünftige Abendessen in unserer Weinstube vom Vorabend angesagt. Aber nicht zu lang, schließlich mußten wir ja noch zum abrunden des ereignisreichen Tages unserer gesellschaftlichen Verpflichtung als TMOC bei den 'Viertaktbären' nachkommen...

Nächster Tag, Samstag, wieder

Sei doch bitte wieder gut!

das gute deftige Frühstück (auch mit dem üblichen hausgemachten Weingelee extra für Michael) stand die Tour ins Elsass auf dem Plan. Zuerst über die Grenze zum französischen Nachbarn nach Wissembourg, einer beschaulichen Kleinstadt mit viel Touriegetümmel, unser erster Halt zwecks meiner Suche nach einem in Deutschland nicht zu bekommenden französischem Duftwasser für meine Gattin. Kaum wieder unterwegs, noch im Ort, Panne! Ein gerissener Vergaserflunch bei der Bonnie von Markus zwang uns wieder zum halten. Notdürftig geflickt mit Getränkedose und Panzerband sind Markus, Peter und Heike wieder zurück in die Pfalz zu unserem Schrauber im Süden, Achim Ertl, wo sie glücklicherweise Ersatz gefunden haben. Wir sieben Verbliebenen setzten unsere Elsasstour fort. Die Sonne hat uns die meiste Zeit begleitet, von ein paar lächerlichen Schauern abgesehen haben wir die Landschaft genossen. Lembach, Bitche, mit seiner beeindruckenenden Festung wo Carsten und Igel ihre Bikes getauscht haben. Eine weiter Pause gabs in La Petite Pierre, wo wir beim 'Goldenen Löwen' mitten im Ort der Außengastronomie gefrönt haben. Nach einer gemütlichen Stunde gings wieder Richtung Deutschland, wir hatten ja noch einen wichtigen Termin in Impflingen. Eine Weinprobe stand schließlich um 7 Uhr abends an. Die Straßen im Elsass sind übrigens sehr gut, nicht viel Verkehr und griffiger Asphalt.

Weinprobe in Impflingen auf dem Gertrudenhof bei Gert Hoffmann. Dieser hat uns netterweise mit dem Winzertaxi (Transporter mit zwei Bierbänken innen) vom Petershof abgeholt. Zur Begrüßung gabs erstmal eine kurze Geschichte des Weinguts und ein Glas Rieslingsekt Flaschengärung. Bitte eintreten und Platz nehmen zum Bankett. Saumagen, Bratwurst, Leberknödel und Sauerkraut warteten wieder auf uns. Danach gabs

Die Mannschaft beim chillen in La Petite Pierre

nacheinander eine Probe seiner köstlichen roten und weißen Weine und zum Abschluß Obstler, Williams-Christ, Mirabelle, Trester, alle selbstgebrannt. Sein Geschäft und die Brennerei hat er uns ausführlich erklärt um uns alsbald wieder zum für einen 'Trollschoppen' zum Bankett zu führen: ein großes eineinhalb Liter Schoppenglas gefüllt mit halb Rieslingwein und

Unser Carsten mit dem Trollschoppen

halb Rieslingsekt. Bei elf Leuten zweimal rum und nochmal eins. Schon wieder einen gelungenen Abend vollbracht. Nach der Verabschiedung gings dann zu Fuß vom Aussiedlerhof durch Impflingen Richtung Petershof, aber da war doch noch was? Einige, inklusive mir, hatten wahrscheinlich Angst was zu verpassen und gingen nochmal zu den 'Viertaktbären'...

Sonntagmorgen, Sonnenschein! Wieder das gute Frühstück, Packen und Aufbruch zur Heimreise. Unsere Wege trennten sich wieder bis zur Maitour nächstes Jahr. Karl-Heinz, Igel, Carsten und ich machten zusammen noch mal einen Abstecher zum Clubhaus des Motorradclub Lustadt. Nichts auslassend nochmal nach Darmstadt zum Stadtfest und endlich über die Autobahn wieder heim. ■ Peter M.

V. Indian-Summer-Party

RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH

R.A.T.-Pack-Baldauf

Wann: 08. – 10. September 2006
(Anreise 08.09.2006 ab 15.00 Uhr, Ende 10.09.2006 nach dem Frühstück)

Wo: Weiler in der Ebene (das gehört zu Zülpich) am Sportplatz

Was gibt es: Übernachtungsgelegenheit im eigenen Zelt
Geführte Touren am Samstag
Drei Livebands
Verlosung zu Gunsten der Kinderkrebshilfe-Eifel
Essen und Trinken zu zivilen Preisen

Wir bitten um vorherige Anmeldung und Überweisung von 10,00 Euro Startguthaben. Für die 10,00 Euro gibt es dann Verzehrbons für den entsprechenden Gegenwert und ein Los für die Verlosung im Wert von 1,00 Euro.

Bitte meldet Euch an bei Hubert Dovern, hdbh1@aol.com oder Tel.: 02223/905776

Überweisungen auf Konto-Nr.: 634 834 850, BLZ 760 100 85 (Postbank Nürnberg) Kontoinhaber ist Hubert Dovern

Wie findet ihr uns?

Die A 61 bis Ausfahrt Erftstadt / Zülpich.
Ab der Ausfahrt gibt dann Schilder mit „R.A.T.".

Termine 2006

Juli

30.6-2.7	Brittania Rally	TOMCC Norway	(WATOC)
30.6-2.7	**Sommertreffen Immenhausen bei Kassel**	**TMOC**	**(WATOC)**
7-9	Thunderbird Rally,Stoke on Trent	TOMCC UK	(WATOC)
7-9	Offas Dyke Rally, Clyro Wales	TOMCC UK	(WATOC)
14-16	Rabbit Rally, Kent	TOMCC UK	(WATOC)
21-23	3rd Bexley Rally	TOMCC UK	(WATOC)
21-23	Legend Rally, Kent	TMOCC UK	(WATOC)
21-23	T300 Treffen im Harz	www.T300.de	
28-30	Albion Rally	TOC DK	(WATOC)

August

11-13	29.Brittania Rally	TOMCC Sweden	(WATOC)
18-20	Brittania Rally,Rodkaersbro	TOC DK	(WATOC)
26	Skanska Anglofilrallyt	TOMCC Sweden	(WATOC)
25-27	TriDays,Neuenkirchen,Österreich	Triumph UK Hinkley	

September

8-10	Indian Summer Party Zülpich/Köln	R.A.T.-Pack-Baldauf	
8-10	Amelandtreffen	TOCN	(WATOC)
30	**SINSHEIM**	**TMOC**	

Motorrad Klassik hat uns wieder zum Motorrad Klassiker Tag am 30.September eingeladen.
Veranstaltungsort ist wie immer das Technik Museum in Sinsheim.
Bisher war die Veranstaltung immer sehr schön , es gab jedesmal Gutscheine für Essen und Trinken sowie freien Eintritt in das Museum und dieSteilwandfahrer Show

Meldet Euch! Euer Klaus

Aus der Abt. „Über den Tellerrand geschaut" – heute:

Vom Rennfahrer Mason (nicht *der* von Pink Floyd...)

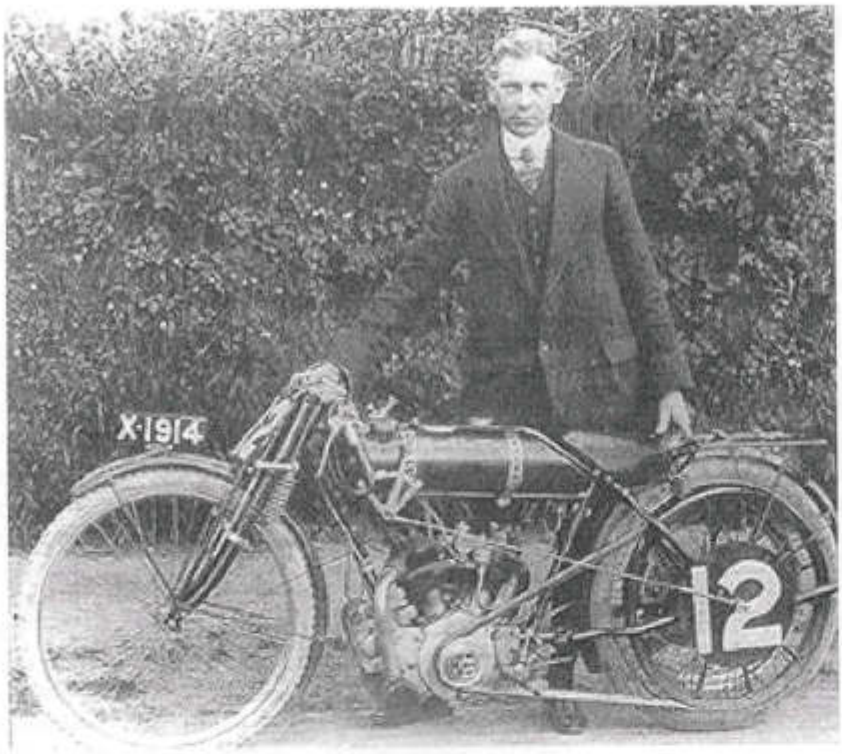
2. und letzter Teil: das TT-Rennen 1913 und der Rest der Firmengeschichte

Zur Erinnerung: In der vorletzten News beschrieb ich die Firmenidee und die Teilnahme von Robert W. Ellis und dem rennbesessenen Hugh Mason an der Tourist Trophy 1913 auf der Isle of Man. Mason ist sowohl beim Training als auch am ersten Renntag gestürzt und hat sich trotzdem verbissen bis an die Spitze der Junior-Klasse, in der er startet, herangekämpft. Am entscheidenden zweiten Renntag erscheint er, direkt aus dem Krankenhaus kommend, in dem er die beiden Tage zuvor verbracht hat, mit Kopfschmerzen und Übelkeit am Start, denn an diesem 6.6.1913 will er endlich den großen Firmen zeigen, was er und seine Maschine drauf haben. Als Sieger des ersten Renntages schwingt er sich gleich mit dem ersten Fahrerpaar auf den Sattel und knattert los.

Doch nun wird's hart, beinhart. Jeder will das Rennen gewinnen, und das führt nicht etwa über gesäuberte Asphaltpisten, sondern über das, was da ist: bucklige holprige Wege, ungesicherte Kurven, quer durch die Gassen der Dörfer, kalte Höhen, 4 Runden lang, jede Runde über 60 km. Mann und Maschine. Kein Funkkontakt zu einem Teamleiter, kein Handy, wenn man liegen bleibt, kein Aufräumdienst beim Unfall, kein Mechaniker, der einem hinterher gefahren kommt, wenn ein Defekt vorliegt. Mann, Maschine, Rennen, Wartung, Ankommen, sonst nichts. Geschaltet wird am Tank, und dafür muss man einseitig den Lenker los lassen. Nicht ungefährlich. Auch die Ölzufuhr erfolgt mit einer Handpumpe am Tank. Bremsen, was ist das, etwa diese kleinen, kaum wahrnehmbaren...? Zündung verstellen? Alles von Hand. Vergaser einstellen oder gar reinigen, Reifen-, Riemen- oder Kettenwechsel? Macht der Fahrer. Nicht zu vergessen ist, auch auf Passanten oder gar Schafe zu achten, denn diese sog. „Rennstrecke" ist überhaupt nicht abgesperrt. Fliegt ein vom Vordermann aufgewirbelter Stein auf die Brille, ist das Rennen gelaufen. So endet beispielsweise das Velocette-Debüt auf der Isle of Man an diesem Tag: mit Glassplittern im Auge.

Hugh Mason hingegen hat den Lauf seines Lebens. Er gibt dem JAP-V2 die Sporen und fährt einem fantastischen Start-Ziel-Sieg entgegen, stets die Douglas von W.F. Newsome und die Ivy von H.C. Newman im Nacken. Da Mason im Rennen mit 73 km/h im Schnitt einen Rundenrekord für die Junior-Klasse aufstellt, wird es für die Konkurrenz schwer, an ihn ranzukommen. Die Douglas lässt und lässt sich *nicht* abschütteln, liegt sogar zeitweise vorn, anders aber die Ivy, deren Fahrer nichts bleibt, als auf eine Panne der beiden Erstplatzierten zu hoffen. Vergeblich, denn die Konkurrenten bleiben im Sattel. Mason kämpft gegen Newsome, die Technik und den inneren Schweinehund, erbricht wieder und wieder, hat furchtbare Kopfschmerzen und schert sich den Teufel um die Aufforderung seines Streckenpostens, der sich um Masons Gesundheitszustand Sorgen macht, den Douglas-Fahrer ziehen zu lassen. Nach einem hochdramatischen Rennen muss sich dann einer der beiden Kontrahenten mit 53 Sekunden Rückstand (nach damaliger britischer Zeitrechnung ein Wimpernschlag) geschlagen geben. Es ist Newsomes Douglas. Mason triumphiert!!! Mit einem Renndurchschnitt von immerhin noch 70,4 km/h.

6.6.1913: Der völlig erschöpfte Hugh Mason wird nach dem größten Sieg seiner Karriere bei der Junior-TT (Klasse bis 350 ccm) von der Rennstrecke begleitet und sorgt für das Aufblühen der kleinen Firma NUT, die noch Jahre ausgezeichnet verarbeitete Motorräder bauen wird...



The winner and his motorcycle – Hugh Mason (35) gewinnt 1913 die Junior TT mit der riemengetriebenen NUT und einem 350-er seitengesteuerten JAP-Motor

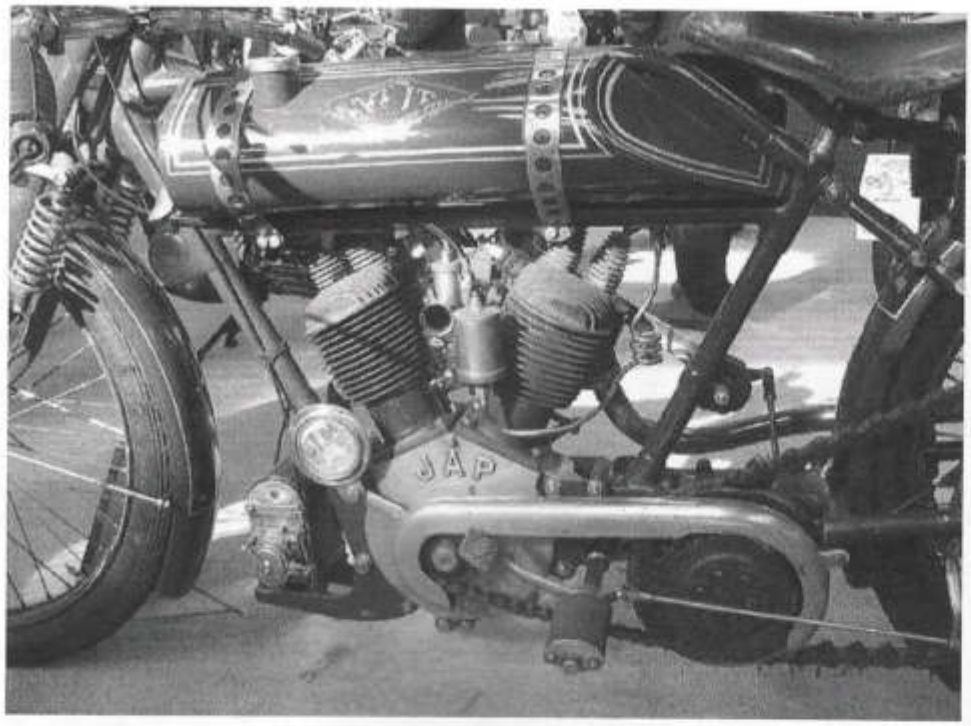
Auch Newman kommt mit einer Viertelstunde Verspätung, gefolgt von einer NSU, ins Ziel, der zweite NUT-Rennfahrer Robert W. Ellis kommt ebenfalls an und wird Achter. Nur 6 Fahrer erreichen das Ziel nicht. Welch ein spannendes Rennen!

Die Reaktion zu Hause lässt nicht lange auf sich warten. Ein Sieg bei der TT, gibt es etwas Vergleichbares?

Hugh Mason gewinnt 1913 auch die Brooklands Junior TT (zu der Zeit wird es überall Mode, seine eigene Pseudo-„TT" auszutragen...), die Scottish Leightweight-Meisterschaft, das Brookland 6-Stunden-Rennen, das Brooklands Solo Ten Mile Scratch Race und stellt 10 Langstreckenrekorde in der 350-er Klasse auf. Wovon die Welt kaum Notiz nimmt, aber einen TT-Sieg? Nein, das ist *die* Sensation, egal ob die Firma groß oder klein ist. Eine bessere Werbung für sein Produkt kann man sich eigentlich nicht vorstellen. Und so verwundert es nicht, dass es in Newcastle plötzlich mit der Ruhe vorbei ist, denn es kommen Aufträge über Aufträge, man spricht von „swelling order books", die Firmenunterkunft ist ziemlich rasch zu klein und man beschließt einen Umzug innerhalb der Stadt nach South Benwell. Innerhalb von 2 Jahren entsteht eine Modellpalette mit 8 verschiedenen Motorrädern von der Einzylinder 350-er mit Direktantrieb über die 700-er Sports bis zum 1000-er V2-Twin mit einem kombinierten Antrieb aus Kette und Riemen.

Wie viele Motorräder dieser Zeit hat auch die NUT eine optische Besonderheit vorzuweisen, die sie von allen anderen unterscheidet. Es sind zum ersten Rahmen und Tank. Der Rahmen besitzt zwei obere Rohre, die in gutem Abstand übereinander angebracht sind. Dazwischen wird der Tank eingebaut, der eine obere Einbuchtung besitzt, die zu dem obersten Rahmenrohr passt. Befestigt wird der wie ein Stück dickes Ofenrohr aussehende, zylindrische Tank vorne und hinten mit schicken gelochten Nickelbändern, die sowohl die beiden Rahmenrohre als auch den Tank fest umschließen. Zum zweiten ist es der Firmenname NUT, der sich außer auf dem Tank auch auf dem Deckel über der Kupplung, dem Deckel auf dem Zündmagnetenantrieb als auch auf dem originell geformten Auspufftopf befindet. Eine ganz frühe NUT aus dem Jahre 1914 seht ihr auf Bild 3 und 4 (1. Berichtsteil).

1914. Genau betrachtet ist es schon das Jahr, dass das Schicksal der Marke besiegelt, obwohl nichts, aber auch gar nichts darauf hinweist. NUT ist bemüht, dem Auftragsbegehren nach Kräften nachzukommen; der Laden brummt sprichwörtlich. Und natürlich nimmt die Firma erneut die Tourist Trophy auf der Isle of Man in Augenschein. Über die 1914-er Ausgabe und ihre Besonderheiten will ich jedoch ein anderes Mal (vielleicht im Zusammenhang mit einer anderen „kleinen" Marke, über die noch nicht so viel geschrieben worden ist?) berichten. Hugh Mason startet in diesem Jahr in beiden Klassen, sowohl der Junior-Klasse, in der er leider ausfällt, als auch in der Senior-Klasse, bei der er einen hervorragenden 7. Platz erreicht. Hervorragend deshalb, weil allein in dieser Klasse 101 Fahrer gestartet sind, von denen fast die Hälfte, nämlich 49, ausfällt. Dies hängt mit der erneuten Änderung der Reglements zusammen. 2 Monate später beginnt der 1.Weltkrieg.

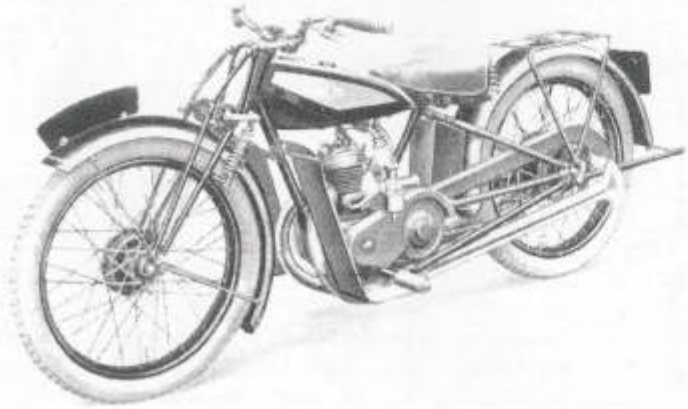


Seltener TT-Racer von 1920, diese 500 ccm-V2-Maschine im klassisch braunen Finish

Zwar präsentiert NUT noch 1915 seine Modellpalette, doch 1916 ist für die Firma, wie für die meisten Motorradfirmen Englands, die Produktion untersagt. Außer für Triumph, die ihre „trusty" (zu deutsch: zuverlässig) genannten Einzylindermodelle in Tausenden Exemplaren an das British Empire liefert, sowie Douglas. Aber „bauen" heißt auch „entwickeln" für diese Firmen, und der Motorenbau steckt zu dieser Zeit wahrlich noch in den Kinderschuhen. Für die Zeit bis Ende 1918 heißt es in Sandersons Werk: Munition fertigen.

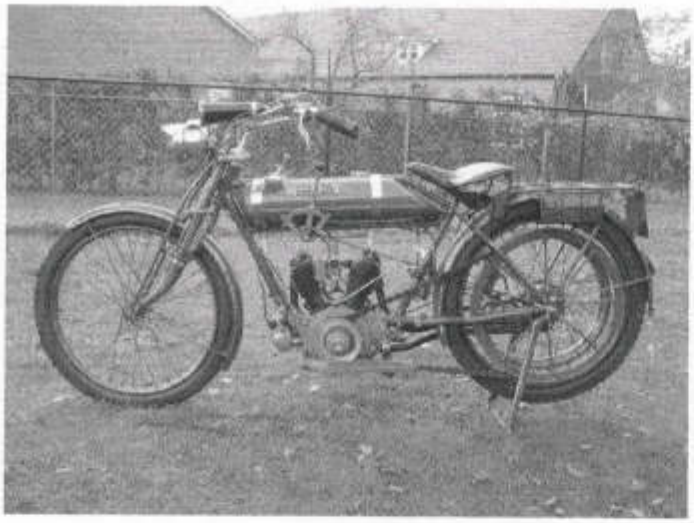
Nach dem Krieg schießen in England wieder Motorradfirmen wie Pilze aus dem Boden. Auch für unsere kleine Firma NUT geht es 1919 wieder rund ums Zweirad. Und wenn man schon mal dabei ist, erneut eine Modellpalette zu entwickeln, dann seien eigene Motoren mit sportlicher Note, gepaart mit dem bekannten hohen Qualitätsstandard genau das richtige. Trotzdem sind für die kleinen Einzylindermodelle noch Villiers- und Blackburne-Motoren, sowie für die großen V-Twins JAP-Motoren vorgesehen.

Auch 1920 steigt Hugh Mason unverdrossen auf den Sattel einer 500-er V2, denn erstmals nach dem Krieg wird auf der Insel Man wieder eine Tourist Trophy gestartet. Doch mit dem Rennausgang hat NUT nichts mehr zu tun, denn auf dem Rundkurs dominieren in der Senior-TT jetzt Sunbeam und Norton. Ein Bild der sicher seltenen Rennmaschine seht ihr unter Bild 7. In Newcastle braut sich derweil einiges zusammen. Neben der bereits erwähnten NUT mit dem 172-ccm-Einzylinder-Zweitaktmotor, die sogar mit schicker Vorderradfederung, geändertem Tank, Kettenschutz und Beinschildern aufwartet (Bild 8), gibt es noch mehrere Einzylindermodelle mit 250 ccm und 350 ccm,



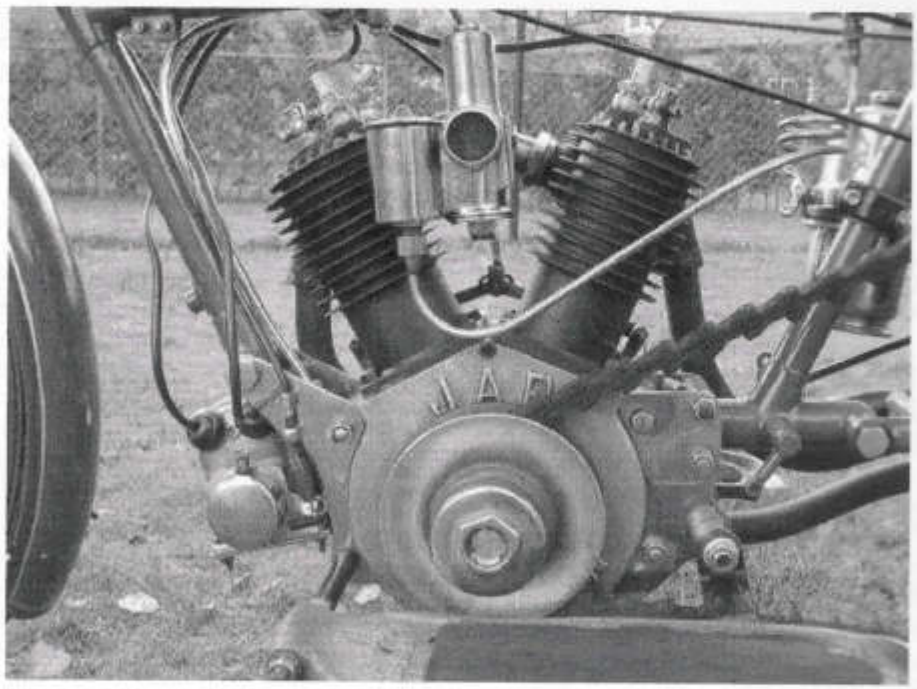
Komfortables Einzylindermodell mit Villiers-2-Takt-Motor

sowie die V2-Twins, bei denen die Hubraumangaben im Bereich von 500 ccm bis 750 ccm liegen, einzelne Angaben aber sehr schwanken, besonders, wenn es diversen Autoren ein Bedürfnis gewesen ist, den Hubraum kubikzentimetergenau anzugeben.



Zivile Straßenversion der 500-er von 1920

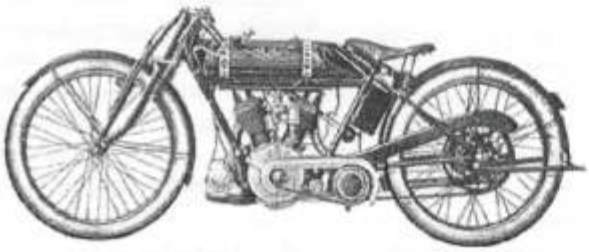
Die Bilder 9 und 10 zeigen das 500-er Modell aus diesem Jahr mit seinem Motor. Der Firmenchef und Geldgeber Sanderson hingegen scheint unter „Aufbruch" wohl etwas anderes zu verstehen als die Präsentation von Motorrädern, die nun zum Teil komplett in seiner Firma gefertigt werden. Er interessiert sich nun mehr für den Automobilbau, und weil die Erfolge sowieso ausgeblieben sind, erweitert Sanderson kurzerhand das Werk um einen Automobilzweig - und NUT? Wird einfach als abgetrennter Teil ohne Geldzuschuss verkümmern gelassen bis zur Liquidation.



Wunderschön erhaltener JAP-Motor der 500-er

Ihr könnt euch vorstellen, wie es den Verbliebenen zumute ist, nun einfach zu schauen, wie sie die Firma NUT entweder selbst neu gründen oder einfach von der Bildfläche verschwinden lassen. Nicht sehr schön. Doch Robert Ellis und Hugh Mason sind rechte Enthusiasten ihrer Zeit. Sie ziehen auf die andere Seite ihres Heimatflusses Tyne in die Nähe von Swalwell und gründen 1921 dort die Firma „Hugh Mason & Co Ltd., NUT Works, Derwentaugh".

Es entstehen u.a. 1922 eine seitengesteuerte V2-Maschine mit 678 ccm Hubraum, von der eine Zeichnung besteht (Bild 11) und die sicherlich zu Rennzwecken genutzt wird, auch ein mächtiger 1000-ccm-Twin entsteht; gleichzeitig ist auffällig, dass die Sitzposition tiefer, d.h. sportlicher, gerät (Bild 12).



Zeichnung der 700-er NUT – sehr sportlich!

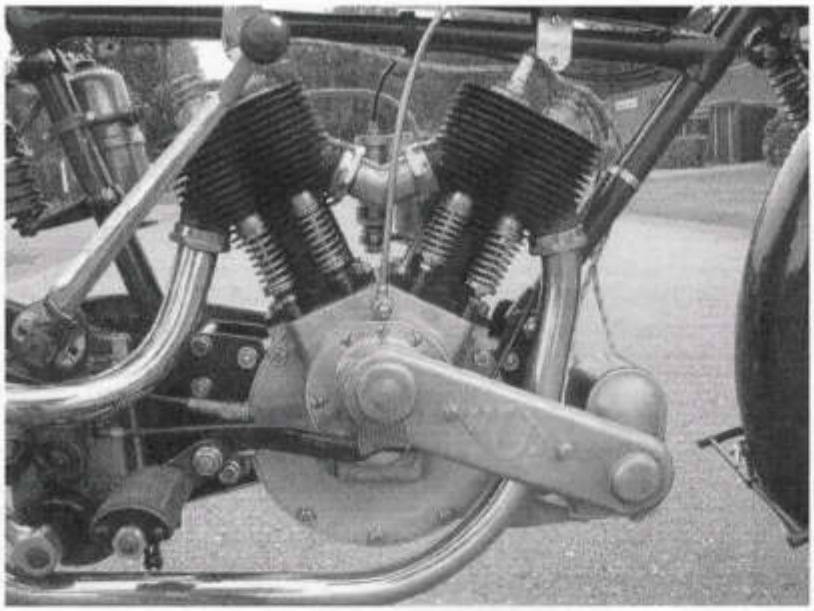
Doch die Absatzzahlen stagnieren weiter, man müht sich ab. Der Werbeerfolg eines TT-Sieges liegt lange zurück, vor dem Krieg, und ganz andere Marken machen inzwischen das Rennen um die Käufergunst. Dazu gehört auch Matchless. Die genauen Gründe sind nicht mehr bekannt, warum sich Mason bereits 1923 von der Firma trennt und Newcastle nur noch insofern verbunden bleibt, als er sich dort als Matchless-Verkäufer niederlässt.

Kaum überliefert ist, dass es auch eine 1000-er V2 gegeben haben soll, hier ein Foto

Seine ausgezeichnete Freundschaft zu den Collier-Brüdern, mit denen er sich ein gutes Jahrzehnt zuvor auf der Rennstrecke harte Duelle geliefert hat, verhilft ihm zu dem Job. Mason steigt auch 1923 zum letzten Mal 45-jährig in den Rennsattel bei der Senior-TT auf der Isle of Man, jetzt schon auf einer Matchless, doch sein Rennen gerät zu einer wahren Anhäufung von Tiefpunkten: von vielen technischen Problemen geplagt muss er schließlich aufgeben.

In der Zeit nach Mason entsteht das Model 904, hier angeboten für 17.000 €

1928, mit 50, steigt er im heimischen Standfordham bei Newcastle auf seine Maschine und will ein wenig für einen Geschicklichkeitswettbewerb üben. Unterwegs ist er aus unerfindlichen Gründen von dem fahrenden Motorrad gesprungen. Mit Schädelbasisbruch wird er bald darauf tot aufgefunden.



Eine schöne Geometrie zeichnet die späteren eigenen Motoren aus

NUT wird von Robert Ellis in der Station Road, Newcastle, weiter geführt. Etwa 1924 entsteht das Modell 904 mit 700 ccm großem V2-Twin (Bild13). Die Motoren sind immer noch seitengesteuert (Bild 14), obwohl inzwischen bereits die ersten kopfgesteuerten Motoren auf den Rennpisten unterwegs sind. Ab 1927 erhalten die Modelle nun auch Namen statt der sonst üblichen Model-Bezeichnung. Sie heißen nun Standard, Dynamo, Sports, Super Sports, Pillion und Overseas.

Dazu sind auch Beiwagen erhältlich, die von jeher schon in großer Mode sind. Eine Zeitlang ist der Betrieb noch richtig rentabel, doch 1929 beginnt die Weltwirtschaftskrise. Der immer noch hohe Fertigungsstandard kann es nicht verhindern, dass NUT in große Schwierigkeiten kommt. Doch die Firma schlägt sich mühsam durch.

Noch während der Krise steht fest, dass an einer völlig überarbeiteten Modellpalette mit kopfgesteuerten Motoren kein Weg mehr vorbei führt, will man nicht auch noch technisch ins Abseits geraten. 1931 werden erstmals Maschinen mit 500 ccm- und 700 ccm-ohv-JAP-Motoren in den Planungsprozess einbezogen. England steckt tief in der Krise. 1932, dem schwersten Jahr der Wirtschaftsmisere, sind Millionen Engländer arbeitslos, die große Schließungswelle erreicht ihren Höhepunkt. Mangels potentieller Käufer entstehen nur noch einzelne Motorräder, mit geregelter Produktion hat dies nichts mehr zu tun. In dieser Zeit, spätestens Anfang 1933, fällt in Newcastle-upon-Tyne der Hammer. Die Firma NUT gehört der Vergangenheit an.

Geblieben sind wenige Zeitzeugen, die diese eigenartig-schönen Motorräder pflegen. Und - diese Geschichte...

Nachsatz:

Nun, das ist keine Triumph-Story, aber die gibt's ja sowieso fast überall im Internet oder in zahlreichen Büchern nachzulesen, und zweitens geht der Blick über den Tellerrand heute auch nicht in Richtung Hinckley, auch beruhigend für die Puristen. Zu den Materialien dieser Firmengeschichte bin ich zufällig gestoßen, was die Bilder betrifft, und in Kenntnis der Firma hab' ich den Rest zusammengesucht. Herausgekommen ist eine hoffentlich kurzweilig-interessante Story, die ich selber geschrieben habe.

Warum ich nicht immer nur über Triumph schreibe, liegt daran, dass ich unter der allgemeinen englischen Krankheit (Bazillus britannicus generalis) leide und nicht speziell unter dem Bazillus britannicus triumphalis, einer abgeschwächten Abart.

Wer allerdings meint, artfremde Produkte haben in der News nichts verloren, der kann mich natürlich dementsprechend informieren, dann schau' ich wunschgemäß auch nicht mehr über den Tellerrand.

"Triumphfully" and "NUT-ly" yours
Mitch

Meinen Dank an:

- Klacks – Die goldenen Jahre der TT
- John Carroll – The complete British Motorcycle
- Michael Allner / Klaus Herder – IoM-TT
- Paul Collins – Britische Motorradmarken
- U. Schreiber – Bild 5 im 1. Teil des Berichts
- Diverse Homepages mit Fotos und Biografien
- Tina – für's Verlesen, Korrigieren und wochenlangem Warten ob meiner Verschollenheit im Arbeitszimmer
- den Redakteur – wenn die Geschichte endlich gedruckt und erschienen ist
- unserem 2. Präsi für das erste Bild

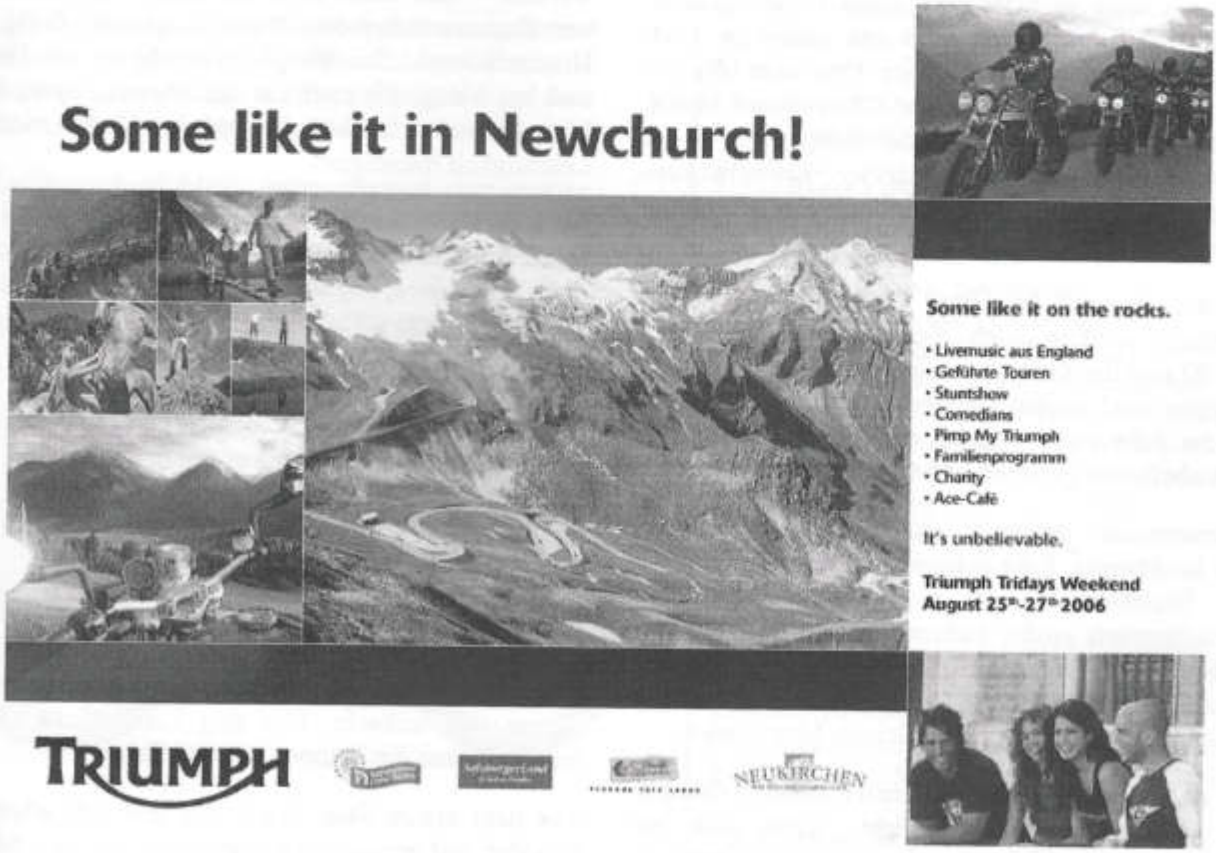
3DAYS TRIDAYS AUG 25-27 06

Riesen R.A.T.-Veranstaltung in Neukirchen Austria
Info:www.tridays.com

TMOC bietet exclusiv: „Hauserhof"
Kompletter Bauernhof in der Nachbarschaft(3km)
Übernachtung mit Frühstück 22Euro pro Person

Bitte bei K.H.Gehrig melden da begrenzte Kapazität

Tel:0170/9046872 Fax:06151/1011828



ROAD TESTS OF NEW MODELS

MERIDEN BABY WHICH CAN SHOW ITS HEELS TO MANY A BIG 'UN

199 c.c. Triumph Sports Cub

Schon gehört, was sich die Jungs über die neue „Baby Bonnie" erzählen? Hier ist das Modell, das sie damit meinen und nur ein kurzer Ritt reicht aus, um diesen Spitznamen zu verstehen. Denn in einen 199cc Eintopf wurde eine Portion der ungestümen Energie gequetscht, die auch die 649cc Bonneville Twins kennzeichnen.

Jetzt guckt euch nur mal die Leistungszahlen an! Über 70mph (112 km/h) Spitze und gerade mal 20, Sekunden für die stehende Viertelmeile. Ein Ergebnis wie dieses wäre auch für eine 350er keine Schande. Natürlich ist die Sports Cub ein bisschen kostspieliger als die Standard Tiger Cub aber für die zusätzlichen 22 Pfund kriegt der Käufer einen Motor, der exakt dem Wettbewerbsmodell entspricht. Mit 9:1 Kompressionsverhältnis, verstärkter Kurbelwellenlagerung und einer robusten Ölpumpe mit erhöhter Förderleistung.

Zusätzlich besitzt die Gabel nicht nur Zweiwege-Dämpfung sondern auch die Innereien der 350er Tiger 90 und das Getriebe weist eine enge Abstufung des dritten und vierten Ganges auf. Für Sportzwecke kann der Scheinwerfer durch eine Steckerverbindung vom Kabelbaum getrennt und abgebaut werden.

Seltsamerweise erscheint die Sitzposition zuerst etwas hochbeinig. Eine optische Täuschung, denn bei einer Sitzhöhe von 30 inch (75cm) kann ein durchschnittlich großer Fahrer noch beide Füße fest auf den Boden pflanzen Auch die vom niedrigen, flachen Lenker diktierte, vorgelehnte Fahrhaltung vermittelt den Eindruck eines kleinen Motorrades.

Aber da ist nicht Kleines im Herzen dieser Triumph! Ein bisschen polterig vielleicht, wenn sich bei niedrigen Drehzahlen die Verbrennungstakte als Zittern in den Fußrasten und Lenkerenden bemerkbar machen.

Aber dreh den Hahn auf und die sanfte, aber kräftige Leistungsentfaltung lässt die Drehzahl zügig die Skala hochsteigen.

Dieses Tiger-Baby will Schnurren und um sein Bestes zu geben, muss die Drehzahl hoch gehalten werden – hier zahlt sich das kurze Übersetzungsverhältnis zwischen dem dritten und letzten Gang aus. Hochschalten? Bei 40mph (65km/h) in den Dritten und bei 60mph (96km/h) in den Vierten. Spiel deine Melodie auf dem Getriebe und der Motor wird mit Leichtigkeit mitsingen!

Aber Achtung, die Kompression von 9:1 macht sich beim Antreten bemerkbar – da wird ein herzhafter Tritt auf den Kickstarter benötigt! Ein Ventilausausheber oder Dekompressionsventil wäre eine sinnvolle zusätzliche Maßnahme.

Aber man muss eben nur den Bogen raushaben, die fehlende Luftklappe am Vergaser wird dann nicht vermisst. Ein großzügiges Fluten des Vergasers lässt den Motor auch an einem frostigen Morgen nach dem dritten Tritt losknattern.

Runtertreten zum runterschalten, hochziehen zum hochschalten wie bei allen Triumphs - bei der Sports Cub gab es nie irgendwelche Schwierigkeiten, die Gänge zu wechseln. Um den Leerlauf zu finden, reichte immer ein Wippen mit den Zehen.

Vor dem ersten Start des Tages hat sich allerdings bewährt, mit gezogener Kupplung zwei- oder dreimal den Kickstarter zu treten, um die Beläge zu trennen.

Ein Plus an Sicherheit !

Schwere Regenschauer, Glatteis, Sturmböen – dieser Test hat alles gehabt. Es geht ein herzliches Dankeschön an den Hersteller für das geringe Gewicht, den niedrigen Schwerpunkt und das präzise Handling dieser Maschine, das auch schwierige Straßenverhältnisse einfach wegsteckte.

Und dann waren da noch ein oder zwei schöne Tage, an denen man das Tiger-Baby mal von der Leine lassen konnte! Eine weitere Höchstnote für die schön eng anliegenden Fußrasten, mit denen man den kleinen Sportler durch die Kurven jagen kann, ohne irgendein Aufsetzen zu befürchten.

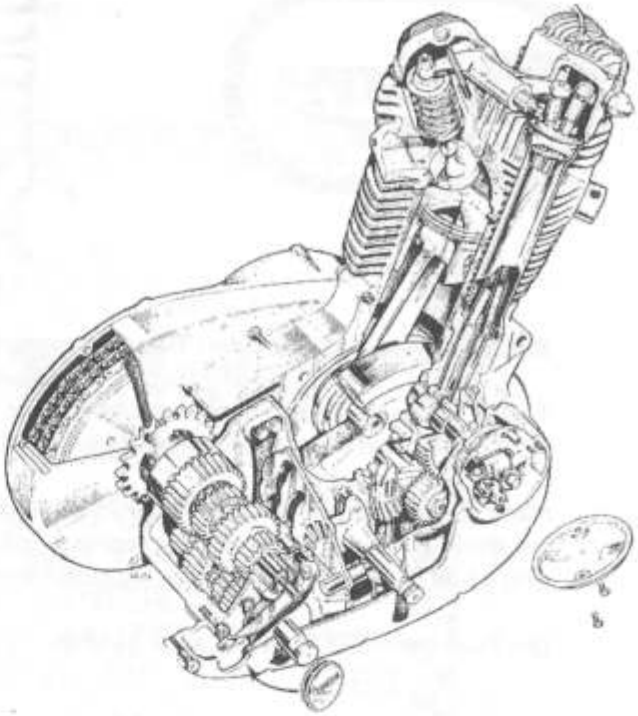
Federung und Dämpfung, besonderst vorn, erscheinen etwas zu straff für den alltäglichen Gebrauch, aber das ist genau, was die Freunde von Sportmodellen bevorzugen. Natürlich verbessert eine straffe Vordergabel erheblich die Handlichkeit auf kurvigen Wegstrecken.

Auch bergauf anfahren war nie ein Problem, schon nach kurzer Fahrstrecke war die Kupplung wieder voll entlastet. Und noch ein Punkt: Die Tiger Cub war nie bekannt für ihr zurückhaltendes Wesen, aber die für den Auspuff der Sports Cub verwendete Schalldämpfung leistete hervorragende Arbeit, ihr charakteristisches Bellen selbst bei scharfer Beschleunigung wirkungsvoll zu dämpfen.

Die Beleuchtung übertraf unsere Erwartungen und erlaubte auch nachts relativ hohe Reisegeschwindigkeiten, trotz umständlicher Bedienung des auf dem Hauptscheinwerfer angebrachten Schalters.

Gutes Aussehen? Mmh, sagen wir mal eher zünftig. Die Sports Cub sieht nach Leistung aus und der Schein trügt nicht. Dieses Modell zu fahren, macht enormen Spaß **- also seht euch vor, ihr 250er-Treiber, dieses Tiger-Baby hat Krallen!**

Freie Übersetzung und Bearbeitung: Ulrich Lohrengel
Quelle: MotorCycle, 03. Januar 1963



Technische Daten :

Motor:
199cc Single, Hub/Bohrung 63 x 64mm, OHV
Kugelgelagerte Kurbelwelle, Weißmetall – Pleuellager
Guss-Zylinder, Alu-Zylinderkopf, Verdichtung 9:1
Amal Monobloc-Vergaser mit Netzfilter
Getriebe:
Triumph, Viergang, Unit Construction
Abstufung: 19,8 / 13,4 / 8,6 / 7,13 : 1
Mehrscheiben – Ölbadkupplung
Primärantrieb: Duplexkette im Ölbad
Sekundärantrieb: Kette mit oberer Abdeckung
Elektrik:
Lucas RM18 Lichtmaschine, 8 a/h Batterie
Batterie / Spulenzündung
150 mm Hauptscheinwerfer
Rahmen, Federung, Bereifung:
Zentralrohrrahmen mit 2 Unterzügen
Telegabel mit hydraulischer Dämpfung
Hinterschwinge mit 2 Girling-Stossdämpfern
Bremsen: 140mm Simplex -Trommel vorn und hinten
Reifen: 3.00 x 19 Rille vorn, 3.50 x18 Block hinten
Maße, Gewicht, Füllmengen:
Radstand: 1250 mm, Sitzhöhe 750 mm
Bodenfreiheit: 210mm unbeladen
Benzintank 14 l, Öltank 1,6 l
Gewicht 110 kg

Testergebnisse:
Nennleistung: 14,5 PS (bhp)
Stehende Viertelmeile: 20 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit 77 mph (112 km/h) bei leichtem Regen, Seitenwind, mittelschwerem Fahrer.

Verbrauch bei 50 mph (80 km/h): 3,3 l / 100 km
Bremsweg: 9,75 m aus 30 mph (50 km/h)
Wendekreis: 4,3 m

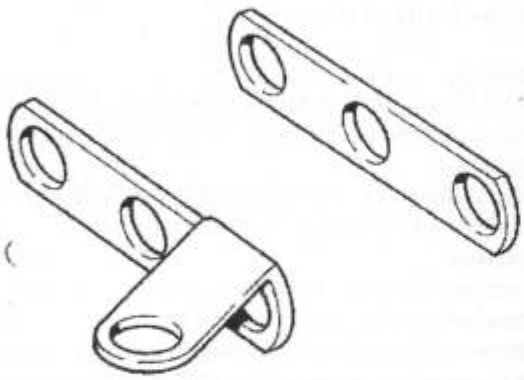
SERVICE BULLETIN NO. 438

Befestigungsplatte für den Bügel des vorderen Schutzbeches - nur T140V

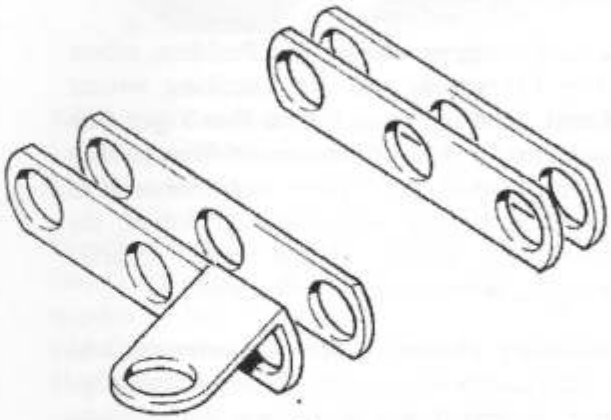
T140 V Motorräder bis zur Motornummer NH 17668 sind mit den Befestigungsplatten Nr. 97-4446 und 97-4477 (je 1 Stück) ausgerüstet.

Nach Motornummer NH 17668 wurde eine Modifikation eingeführt, nach der 2 Stück mit der Nummer 97-4446 auf der rechten Seite und je 1 Stück der Platten 97-4446 und 97-4477 auf der linken Seite montiert wurden.

Die Zusammenstellung ist unten gezeigt:



bis Motornummer NH 17668



ab Motornummer NH 17668

Die oben beschriebenen Ausführungen sind mittlerweile durch die Einführung neu gestalteter Befestigungsplatten, 83-5150 für die linke Seite und 83-5151 für die rechte Seite, überholt.

Die neuen Halter ersetzen alle früheren Varianten.

Anmerkungen des Übersetzers (Michael): Da ich eine TR7V des Modeljahres 1973 - unser sog. Auslaufmodel, da es seine Körperflüssigkeiten in hohen Maßen ständig verliert - besitze, bin ich während des Schreibens gleich mal runter in die Scheune, um zu schauen, was da verbaut wurde. Die Motorennummer ist laut Brief AN 24830, d.h. die Lady hat im Januar 1973 die Werkshallen verlassen! Nein, die Motornummer muss damit sie zu diesem Zeitpunkt die heiligen Hallen verlassen konnte, natürlich AH 24380 lauten, so ist die Nummer zumindst zweimal auf dem Motorrad zu finden. Es handelt sich dabei, nebenbei beim Schreiben gefunden, um einen Fehler im Brief. Mit dieser Abweichung wurde das Motorrad übrigens nachweislich seit 1989 bis 1997 im Saarland bewegt. Da das obige Service Bulletin im Mai 1973 erschienen ist, passen die Angaben zu dem, was ab Werk verbaut wurde.
Warum da alles so geändert wurde, lässt sich dem Service Bulletin nicht entnehmen. Vermutlich waren die ersten Halter zu dünn und sind reihenweise durchgebrochen. Als Sofortmaßnahme wurde das zweite Blech dazu genommen und die ganze Konstruktion später durch eine stärkere ersetzt. Und warum nur die T140 und nicht die Tiger betroffen war, bleibt ebnfalls im Dunkeln.
Übrigens: Wer das selbst in den entsprechenden Ersatzteillisten nachschlagen will, kann sich gerne an mich wenden (06322/958 688).

B.M.C.

BRITISH MOTOR CYCLES

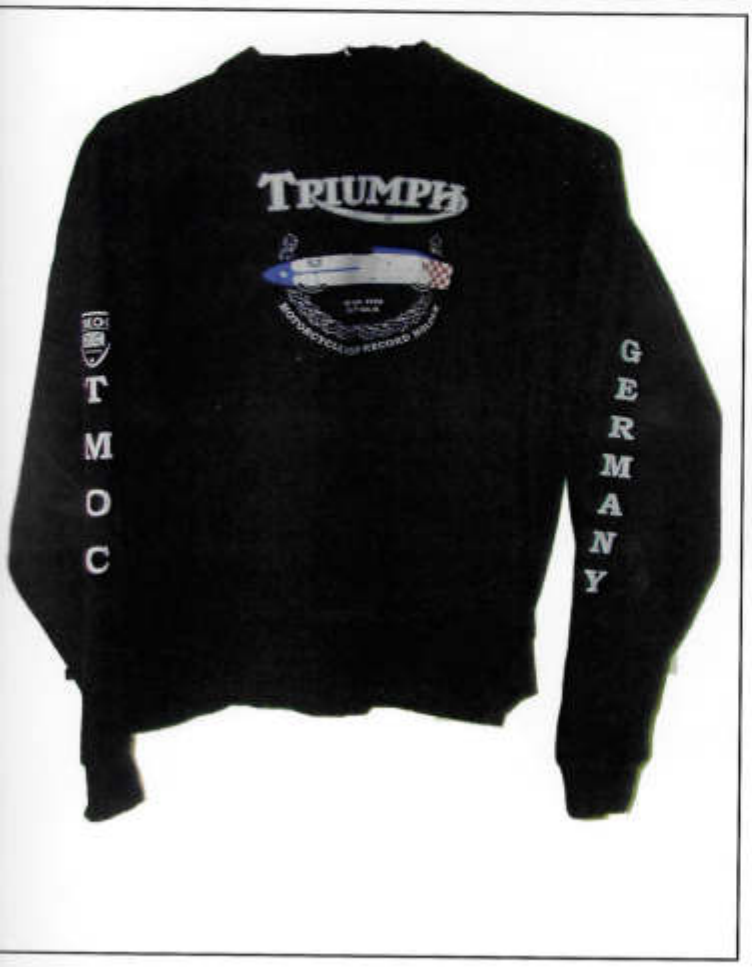
TRIUMPH BSA Norton

BIKES MIT STIL UND SOUND

ERSATZTEIL IM- UND EXPORT
TÄGLICHER VERSAND WELTWEIT
MOTOR- UND GETRIEBEINSTANDSETZUNG
RESTAURATIONEN, SONDERAUFBAUTEN, TRITONS
MOTORRÄDER, MOTOREN, FAHRWERKE AUF LAGER

TÜV-Service im Haus für alle Marken

B.M.C. 76857 Ramberg · Schlossbergstr. 51
Tel. 06345/5348 · Fax 06345/7523



Sweatshirt 24€ + Versand

T-shirts mit einfarbigem Motiv
Shirts in schwarz, grün, kahki und blau

10€+Versand

Bestellungen bei George von Döhren

MOTORRADTECHNIK FÜRST

NEU NEU NEU NEU

PAZON Elektroniczündung

- wartungsfrei
- kontaktlos
- weniger Vibrationen
- solide Ausführung
- einfacher Einbau
- 5 Jahre Garantie

- Komplettes Ersatzteillager für alle Unit-modelle
- Schnellversand
- Beltdrivekits
- Mikunivergaser
- Tuningparts
- großes Gebrauchtteilelager
- Motorüberholung
- TÜV-service

Einführungspreis nur 99,90

Auch als programmierbare Digitalzündung mit einstellbarem Drehzahlbegrenzer zum Preis von 334,90 lieferbar.

Spinnerweg 51-54, 53783 Eitorf
tel.02243-80175, fax. 02243-840575
e-mail. Motorradtechnikfuerst@yahoo.de

www.mt-fuerst.de

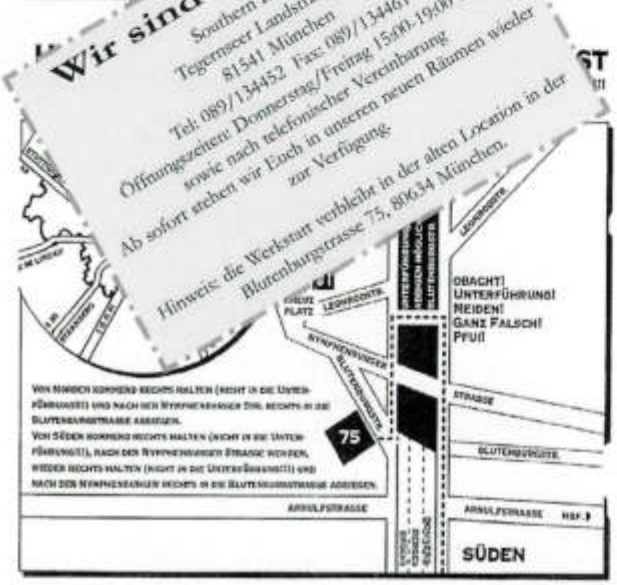
Southern Division Classic Bikes

Blutenburgstr.75 D 80634 München Tel. 089/134452 Fax 089/134461, Mo-FR 11-18.30, Mit. geschlossen, Sa 10-14
www.southern-division.de E-Mail: info@southern-division.de

Wir sind umgezogen!

Southern Division
Tegernseer Landstrasse 22
81541 München
Tel: 089/134452 Fax: 089/134461
Öffnungszeiten: Donnerstag/Freitag 15:00-19:00 Uhr
sowie nach telefonischer Vereinbarung
Ab sofort stehen wir Euch in unseren neuen Räumen wieder zur Verfügung.

Hinweis: die Werkstatt verbleibt in der alten Location in der Blutenburgstrasse 75, 80634 München.



Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Ersatzteile!

Gratis Lagersortiments-/Preisliste gegen frank. DIN A4-Rückumschlag

Since 1976

GLM

BRITISH MOTOR CYCLES

Fischerstr. 1 • 31039 Rheden
Fon (05182) 51831 • Fax (05182) 1572
Mobil (0171) 2892225
eMail: info@glm-british-motorcycles.de
Internet: www.glm-british-motorcycles.de