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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 28
Oktober
November
Dezember
2006

Tridays 2006 Neukirchen

TMOC-Sommertreffen Immenhausen

50 Jahre STREAMLINER MOTORCYCLE SPEED RECORD HOLDER

Die Story - Teil 3

06. September 1956 344,97 km/h

Just in by Michael Ochs

Neue Cromwells!

Von der Fa. Cromwell gibt es seit neustem die Helme „Hurricane“ und „Spitfire“. Trotz der klassischen Optik haben beide die erforderliche Zulassung ECE R22-05. Die Helmschale ist aus Polycarbonat und das Visier aus beschlagfreiem Lexan. Gegenüber dem „Hurricane“ für schlappe 175 Pfund wartet der „Spitfire“ mit einer Lederausstattung und einer Einlegearbeit aus Edelstahl auf, wofür man dann satte 249 Pfund berappen muss. Beide gibt es in jeweils 4 verschiedenen Farbkombinationen. Den „Hurricane“ konnte ich letztlich schon im Taunus auf einer Enfield fahrend sehen, wo es die Helme in Deutschland zu kaufen gibt, konnte ich bislang noch nicht herausfinden. In England werden sie u.a. durch die Firma DesignerHelmets (sales @designerhelmets.com) vertrieben.

Schmieren leicht gemacht

Von WD40 gibt es nun auch zwei neu Produkte. Der Inhalt ist nach wie vor der gleiche. Mit dem sog. No-Mess Pen (bei uns ist das der Multi-Pen) kann man zielgenau ölen. Jedes Mal, wenn die Spitze gedrückt wird, kommt nur ein Tropfen raus. Die Sprühflasche hat einen schwenkbaren Sprühstab. In der (gezeigten) weg geklappten Stellung sprüht die Dose wie gewohnt, im rechten Winkel zur Dose kommt dann ein engerer Sprühstrahl durch den Stab heraus. Zu erhalten, beim freundlichen Werkzeughändler um die Ecke.

„Elite classic“ von CWC

CWC (Central Wheel Company) in England ist bekannt dafür, dass sie ein breites Spektrum an Felgen anbieten. Darunter sind Radelli Chrom- und VA-Felgen (letztere sind auf meiner Tiger), Alu´s von Morad (ex Akront), eigene Chromfelgen und natürlich auch die verschiedensten Sorten an Speichen. Fast schon unglaublich ist der Service „while you wait“, bei dem man mit einer Nabe morgens anmarschiert und nachmittags sein Rad fertig abholt. CWC hat nun eine neue Felge im Programm, die höchsten Restaurationsansprüchen gerecht werden soll. Die Felgen gebohrt, dann poliert und zweimal so lange vernickelt wie normal. Für das Ergebnis werden dann 85 Pfund statt normal 70 Pfund für eine Felge ohne alles fällig. Kontakt unter 0044-01675-462264 oder im Internet unter www.central-wheel.co.uk .

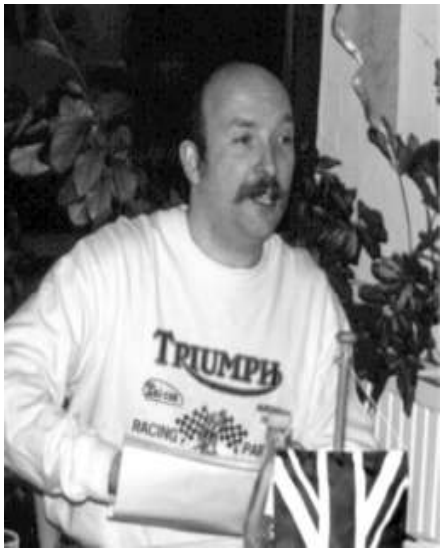
Chopper gefällig?

Stefan Lindenblatt
67435 Neustadt
06321/385454
0171/1757208

Ein Bekannter von mir verkauft seinen Chopper. Das Motorrad wurde von ihm komplett neu aufgebaut und ist seit dem wenige Kilometer gefahren. Er stellte dann fest, dass er lieber einen Cafe Racer fahren möchte und verpflanzte den TR6-Motor aus dem Schraubrahmen (Endsechziger) in einen OIF-Rahmen. Das Motorrad ist somit komplett bis auf den fehlenden Motor. Preis und Details von Stefan selbst.

Neues von B.M.C.

Unter dem Namen SPARX gibt es bei B.M.C. (Tel. 06345/5348) zwei Neuauflagen:
Der Drehschalter ist für 71/72er Triumph- und BSA-Modelle und sitzt oben in der Lampe (Teilenummern SP-0028 bzw. 31276 (Lucas) oder 99-1211 (Triumph)). Der Drehschalter ist aus Messing und ist identisch zum Original. Er kostet 22,90€.
Die Schaltereinheit, rechts ist für T140/T160 sowie Norton Commando der Bj. 1976-1978 (Teilenummern SP-0030 bzw. 19-1961 bei Triumph). Der Schalter ist gefertigt wie der von LUCAS, Stecker und Kabelfarben sind identisch zum Original. Preis 75,90€.



Vorwort

Hallo liebe TMOCler ,
es ist mal wieder „News of the Quarter“ Zeit.
Leider neigt sich die Motorrad Saison schon dem Ende zu , das ist unschwer daran zu erkennen dass Sinsheim vor der Tür steht. Am 30.09 werden wir da wieder mal präsent sein und einen schönen Tag verleben (hoffentlich einen trockenen , wäre mal was neues).
In dieser News findet Ihr Artikel über unser Vereinsleben, wie zum Beispiel über das gelungene Sommertreffen in Immenhausen oder auch die Maitour.
Es sind aber auch lesenswerte Artikel über eine Tour zur Isle of Man zu finden oder was aus der stolzen Triumph Geschwindigkeits-Weltrekord Geschichte.
Ich hoffe wir sehen uns in Sinsheim oder beim Jahresabschlusstreffen in Volkers. Bis dahin wünsche ich Euch noch viel Spaß beim schmökern in der News.

Euer
Klaus

Inhalt

Seite 2	**First in**
Seite 4	**Hockenheim**
Seite 5	**Streamliner Teil 3**
Seite12	**Sommertreffen Immenhausen**
Seite 16	**TriDays Newchurch**
Seite 22	**Isle of Man 1991**
Seite 29	**Verschiedenes**

WATOC Challenge 2006

Bitte schickt mir bitte bis 30. Oktober eure ausgefüllten Fomulare für die WATOC Challenge 2006 zu.

Manfred Groß
Lindenstr.4
97702 Münnerstadt

Wir begrüßen unsere Neumitglieder

Steffen Biegel
68239 Mannheim

Markus Völkel
51503 Rösrath

Triumph gewinnt die deutsche Meisterschaft in der E-Klasse

Hockenheim. Bei den diesjährigen Hockenheim Classics konnte Dietmar Lensky auf seiner 49er Triumph T100 die Belohnung für eine erfolgreiche Saison feiern und sich die deutsche Meisterschaft in der E-Klasse (Post-Vintage Bj. 1931-1949, über 350ccm) holen.
Diese tolle Leistung brach die 18 Jahre andauernde, ununterbrochene Siegesfolge von BMW in

dieser Klasse.
Trotz anfänglicher Probleme mit dem Getriebe in den Probeläufen, konnte Lensky seine Position behaupten und den diesjährigen Pokal sichern.
Super Wetter, spannende Rennen und viel zu sehen im Fahrerlager, sorgten für eine tolle Atmosphäre im Ring.
Unsere Marke ist leider etwas unterrepräsentiert bei diesen Veranstaltungen, die (englische) Fahne wird eher von Norton hochgehalten, dennoch gibt es einige Triumphs (solo und Gespanne), die nicht ohne Erfolg mitmachen. Lensky: “So ein Sieg sollte auch andere Triumph-Fahrer animieren, bei diesem Sport mit zumachen.“

Der „STREAMLINER“ Teil 3 by Michael Ochs

Im September 1956 dröhnte eine weiß, blau und rot gefärbte Zigarre über die spiegelglatte Oberfläche des Salzsees in Bonneville. Am Ende von 2 Läufen stand dann mit 345 km/h ein neuer Geschwindigkeitsweltrekord fest. Angetrieben wurde dieses Projektil von einem 650 ccm-Motor aus Meriden. Fortan war Triumph in aller Munde und eines der bekanntesten und schnellsten Motorräder aller Zeiten hatte einen Namen: Bonneville.
Im dritten und letzten Teil dieser Serie geht es um die Jahre bis zum alles zerstörenden Brand im „National Motorcycle Museum“ in Birmingham und um den Wiederaufbau des Streamliners durch eine Hand voll Texaner rund um Dennis Tacket.

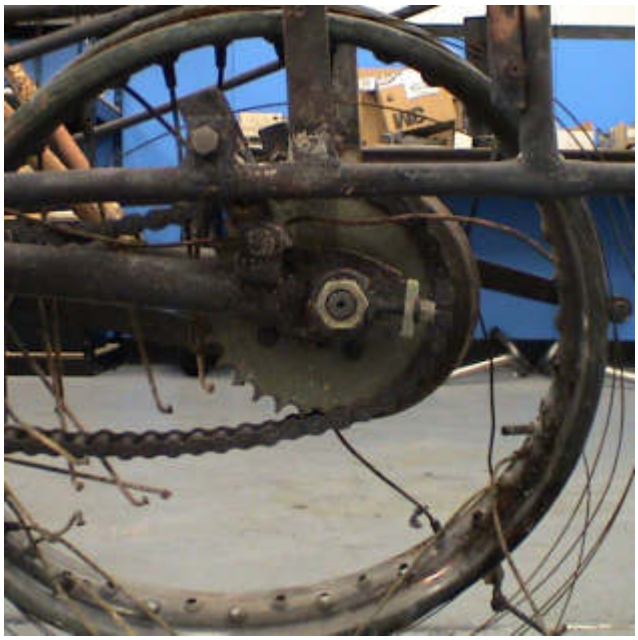
Nach der Rekordfahrt am 6.Sept. 1956 wurde es ruhig um den Streamliner. Es wurden noch verschiedene Fahrten gemacht, ein neuer Weltrekord kam damit aber nicht mehr zu Stande. 3 Jahre später in 1959 konstruierte Joe Dudek, ein Flugzeugingenieur, das ultimative Rekordfahrzeug Gyronaut X1. Fahrer war Bill Johnson – nicht zu verwechseln mit dem Chef von Johnson Motors – und mit Hilfe eines Bonneville Motors konnte schließlich der Rekord in 1962, diesmal unter Anerkennung durch die F.I.M., auf 224,7 mph (361,5 km/h) hochgeschraubt werden.

Währendessen tourte der Streamliner durch Europa und wurde bei verschiedenen Gelegenheiten öffentlich präsentiert. Hughie Hancox, damals im Reparaturservice bei Triumph tätig, erinnert sich, dass eines Tages der Streamliner an Bord einer Douglas D3 Dakta in Elmdon (heute Birmingham International) landete und auf dem kürzesten Weg nach Meriden gebracht wurde. Dort wurde er einige Tage in der Endmotage ausgestellt und jeder konnte einen ehrfürchtigen Blick auf das Fahrzeug und J. Allen, der auch mit von der Partie war, werfen. Einige Tage später wurde der Streamliner auf einen nahe gelegenen Flugplatz gebracht, um ihn dort zu photographieren. Weder wurde der Motor angemacht, noch einige Meter gefahren.

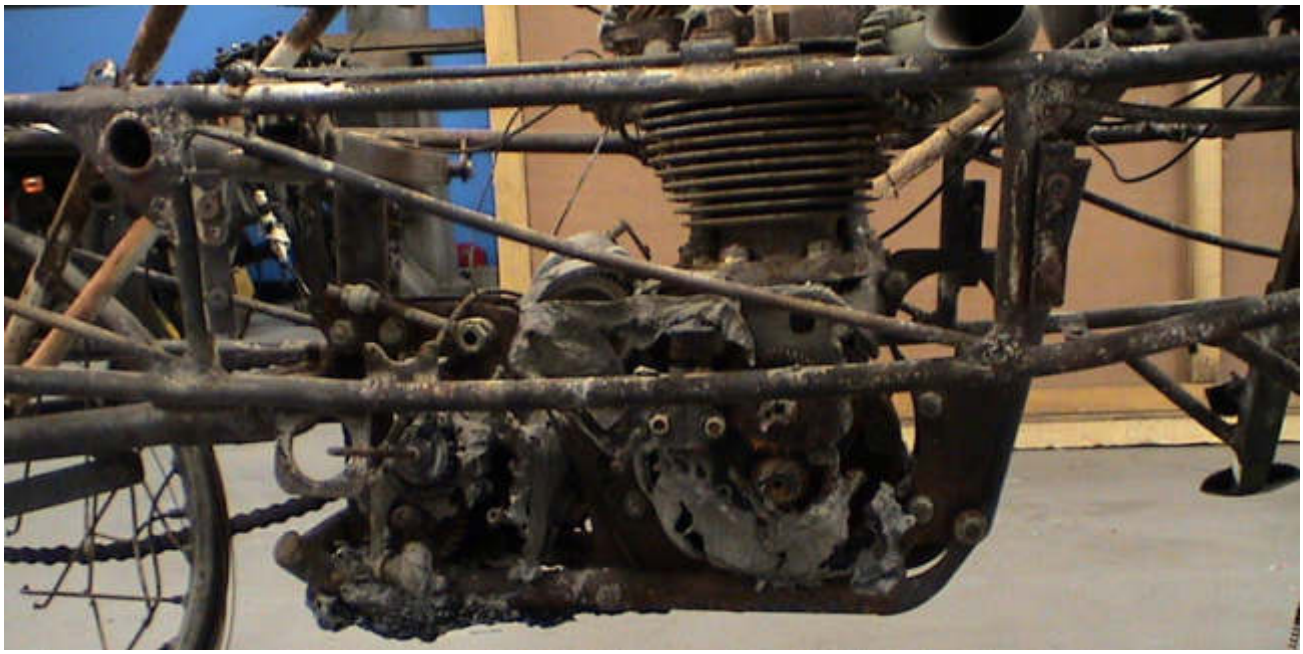
Erst 1983 erinnerte man sich in England wieder an den Streamliner und dass dieser sich noch bei Big „D“ Cycles, dem neuen Laden von Jack Wilson, in Oak Cliff, Texas befand. Auch Jack war sich bewusst, dass die hinterste Ecke in seinem Laden nicht der richtige Ort für solch ein Gefährt war. Der Handel mit dem „National Motorcycle Museum“ wurde perfekt gemacht und fortan konnte die Maschine in Birmingham besichtigt werden.

Am Nachmittag des 16. September 2003, dem Tag den ein Liebhaber englischer Motorräder nie vergisst, brach ein Feuer im Museum aus, welches von 900 Motorrädern ca. 650 zerstörte, darunter auch den Streamliner. Dennis Tacket, ein begeisterter Triumph-Fahrer seit seiner Jugend und Freund von Jack Wilson, dieser war inzwischen verstorben, setzte sich sofort mit dem Museum in Birmingham in Verbindung. Als Big „D“ Cycles geschlossen worden war und sich auf dem Dachboden die alten Formen für die GFK-Hülle des Streamliners fanden, war Dennis ebenfalls zugegen. Er wusste daher, dass die Formen immer noch Formen immer noch existieren und sich nun bei Ed Marby, ebenfalls einem Rennfahrer, befinden. Diesen Sachverhalt schilderte er dem Museumsbesitzer Roy Richards und als Richards darum bat, die Formenkaufen zu können, um den Streamliner in England wieder aufzubauen, antwortete Dennis nur: „ Der Streamliner wurde in Texas gebaut und sollte dort auch wieder aufgebaut werden.“

Der Streamliner kuz nach dem Brand im Museum



Ohne zögern wurden die kümmerlichen Reste von Richards eingeschifft, wohl wissend, dass dies der einzige Weg war, den Streamliner wieder hin zu bekommen.



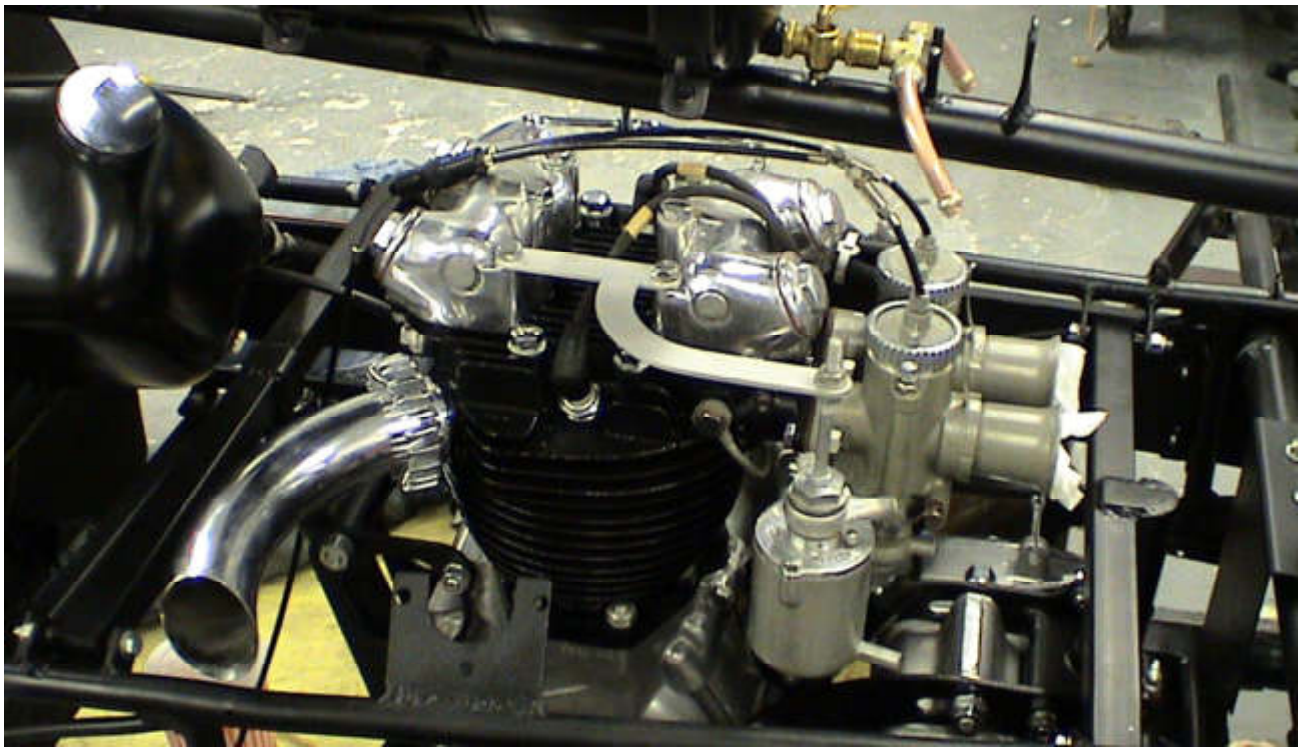
Steuerdeckel nicht mehr vorhanden, fürs Getriebegehäuse gilt das wohl auch

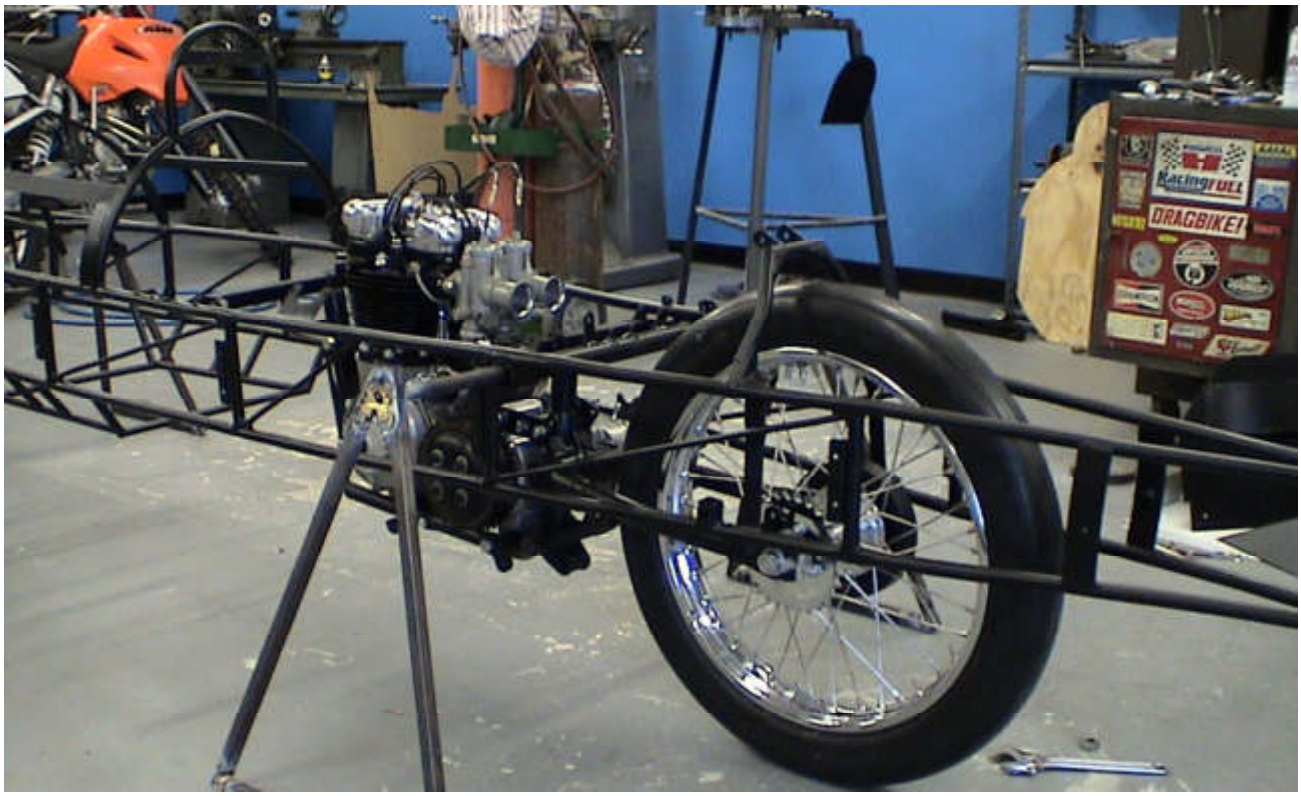
Dennis Tacket scharte mittlerweile seine Freunde um sich, darunter auch Ed Mabry und Keith Martin, Besitzer von RPM Cycles. Als der Streamliner im Oktober 2003 in Texas eintraf, bot sich ein trauriger Haufen Teile dar. Alle Teile aus Gummi oder GFK sowie alles auch Aluminium war beim Feuer im Museum entweder verbrannt oder fast zur Unkenntlichkeit geschmolzen. Einzig der Rahmen und alle Teile aus Stahl waren noch erhalten. Von Anfang an war klar, dass die Restauration schnell und effektiv durchgezogen werden musste, da das National Motorcycle Museum im Dezember 2005 seine Neueröffnung plante und der Streamliner Mittelpunkt dieser Veranstaltung sein sollte. Zuvor sollte er auch noch bei den Bonneville Motorcycle Speed Trials am 5. September ausgestellt werden. Ziel war es den Streamliner in seiner letzten Version aus dem Jahr 1955, mit der J. Allen den Rekord einfuhr und die dann auch durch England tourte,

wieder auferstehen zu lassen. Da sich Jack Wilson beim Bau des Streamliners weitestgehend aus dem Serienbaukasten von Triumph bediente, die Teile teilweise aber stark modifizierte, sollten alle „neuen“, durch das Feuer vernichteten Teile durch solche aus den Fünfzigern ersetzt werden. Alle Bearbeitungsmethoden sollten denen von damals entsprechen oder zumindest so aussehen, als sei es damals bearbeitet worden. Da es sich bei der Restauration um die eines historischen Fahrzeugs handelte, sollte die Restauration den Zustand vor dem Feuer wiedergeben und nicht ein überrestauriertes Fahrzeuge mit Hightech der Neuzeit als Ergebnis haben.

Da kaum originales Bildmaterial vorhanden war, machte man sich auf die Suche und fand Stormy´s Sohn Charlie Mangham, der auch tatsächlich bündelweise Photos von seinem Vater hatte und einiges noch aus seiner Kindheit zu berichten hatte.

Die originalen Formen lagen noch bei Ed





Motor, Getriebe schon montiert. Man beachte die besondere Nabe.

Nach Transport des Rahmens in Ed´s Werkstatt wurde der Rahmen dort gerichtet und die alten Formen zum Laminieren der neuen Außenhülle vorbereitet. Am 21. Februar 2004 konnten dann erstmals wieder die beiden Hälften der Verkleidung zusammengefügt werden und das Team rund um Dennis war erstaunt, wie gut Ed seine Arbeit beim Richten gemacht hatte und wie gut die beiden Hälften an den Rohren anlagen. Anfang März dachte man den Rahmen und die Verkleidung zu 99% fertig zu haben und es konnte ans Lackieren gedacht werden.

Als Projektleiter von Telekommunikations-einrichtungen verstand Dennis es, die Arbeit auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Keith Martin baute aus alten Gehäusen den Motor für den Betrieb mit normalem Benzin auf. Ein anderer baute den originalen Tank auf, Stewart Garrison bot sich an die Blecharbeiten (Sitzblech und Vorderradschutzblech) zu übernehmen und Daniel Dzivi wollte den Sitz aufpolstern. Dennis bestellt währenddessen alle benötigten Teile wie z.B. die Reifen und die Räder.

Am 16. April wurde der Streamliner zu Keith Martin und RPM Cycles transportiert, um dort laut Plan in den nächsten 2-3 Wochen Motor, Getriebe das Hinterrad einzubauen. Da das bei Buchanan bestellte Hinterrad immer noch nicht da war, wurden vorläufig andere Räder montiert.

Einen Monat später war man immer noch nicht

viel weiter, da das Hinterrad enorme Probleme machte. Da Jack Wilson sich ursprünglich einer extra angefertigten Nabe aus Aluminium bediente, um so kleinere Kettenräder für höhere Geschwindigkeiten montieren zu können, viel diese Arbeit nun erneut an. Die Nabe wurde aus dem Vollen gedreht und danach noch einmal angefertigt, da beim ersten Mal die Winkel der Speichenlöcher nicht gepasst hatten. Die alte Vorderradnabe konnte dagegen erhalten und mit neuen Speichen versehen werden.

Von den Federelementen wurden exakte Kopien angefertigt, da die alten zu sehr in Mitleidenschaft gezogen worden waren. Das Unterteil des Motors war inzwischen fertig, Kopf und Zylinder passten gut auf die neuen Gehäuse der Thunderbird. Erstaunlicherweise waren die meisten Schrauben am Motor nicht cadmiert sondern verchromt, vermutlich um dem Salz auf der Rennstrecke besser widerstehen zu können. Eine weitere interessante Neuigkeit ergab sich, als man Jess Thomas, der den 500ccm Rekord mit dem Streamliner damals fuhr, befragte, wie der Sitz gepolstert war. Er erzählte, dass gerade 2 Fußrastengummis auf das vordere Ende des Sitzbleches geklebt waren und dass dies damals vollkommen ausreichend war.

Wieder einen Monat später war die Restauration zwar zu 90% abgeschlossen, allerdings stellte sich heraus, dass sich die Rohre zum Steuerkopf unter dem Gewicht des Fahrzeugs verbogen und dadurch Vorder- und Hinterrad 1/8“ aus der Spur waren. Durch das Feuer hatten die Rohre wahrscheinlich an Festigkeit verloren. Dennis und sein Team beschlossen, dies zu korrigieren, was viel Zeit in Anspruch nahm. Letztendlich wäre es vielleicht einfacher gewesen einen neuen Rahmen zu bauen oder den alten bei einer Firma richten zu lassen. Aber man hatte beschlossen den alten Rahmen zu verwenden und ihn zu richten, wie es damals schon Jack Wilson getan hatte. Und das rächte sich nun. Unglaublich wie man es ursprünglich geschafft hatte, nur mit Hammer, Hebeln und Holzblöcken bewaffnet das Ding gerade zu bekommen.

Um das Gewicht zu minimieren, wurden noch einmal eine leichtere Außenhaut angefertigt und am 10.Juli war der Rahmen endlich gerade und alle Teile zur Endmontage bereit. Die Außenhaut stellte sich aber als zu dünn heraus und kurzerhand wurden an den betreffenden Stellen 2 weitere Lagen GFK aufgebracht.

Im Lauf des Augusts konnte der Rahmen gestrahlt und mit der Außenlackierung begonnen werden. Am 29. August war es dann endlich soweit: Die Verkleidung war fertig lackiert. Am 1. September wurde der Rahmen. lackiert und im Anschluss in Tag- und Nachtschicht die Endmontage durchgeführt Am 3. September, 2 Tage vor dem anvisierten Fertigstellungstermin zu den Bonneville Motorcycle Speed Trials war die Restauration abgeschlossen und der Streamliner auf dem Hänger verstaut.

Das „Projektteam“ rund um Dennis (ganz rechts)

Innerhalb von rund 11 Monaten war der Streamliner wieder aus der Asche auferstanden und konnte dem Museum in Birmingham zurückgegeben werden, wo er seitdem wieder zu bewundern ist. Entstanden ist ein voll funktionstüchtiges Motorrad, das auf Grund des wieder verwendeten Rahmens allerdings keine Rekordversuche mehr starten kann. Gratulation an die Leistung des Teams rund um Dennis Tacket.

P.S.: Ich stehe mit Dennis in engem Kontakt und als er von unserer dreiteiligen Serie hörte, bot er sofort an, eine entsprechende CD mit Photos und Infos über den Teich zu schicken. Außerdem hat er bei uns eine ansehnliche Zahl an T-Shirts bestellt und mittlerweile dürfte das Team um Dennis damit eingekleidet sein

Einladung zum

Jahresabschlusstreffen

2006

Hiermit moechten wir euch wieder zu einem kleinen, ruhigen Gedankenaustausch am Ende des Jahres einladen

Samstag, den 11.November 2006
ab 20.00Uhr

Die Veranstaltung findet traditionell im Cafe Volkers, Hartweg 4 in 97769 Volkers statt.
Volkers liegt direkt an der A7 zwischen Wuerzburg und Fulda-Abfahrt Bad Brueckenau /Volkers

Uebernachtungen bei Manfred Gross unter Tel.:09733/780095 buchen

Bitte bis 5.November anmelden.

TMOC - Sommertreffen in Immenhausen

Unsere traditionelle Sommerparty fand in diesem Jahr in Immenhausen statt, zwischen Kassel und Hann. Münden im schönen Weser-Bergland gelegen. Natürlich ging es wieder nicht ohne Hindernisse ab : Nachdem die Vorbereitungen so gut wie abgeschlossen waren, die Gäste geladen sowie Essen und Trinken bestellt war, teilte uns die Gemeinde Immenhausen knappe zwei Wochen vor dem Termin mit, das auf dem ursprünglich vorgesehenem Treffenplatz mittlerweile das Zelten per Magistratsbeschluss verboten wurde. Was nun? Glücklicherweise befindet sich in der Nähe von Immenhausen ein festes Pfadfinderlager, auf dessen Gelände wir dann zurückgreifen konnten. Nochmal Glück gehabt!

Unsere unermüdlichen Rhönradler Igel, Roger und Stift waren schon am Donnerstagabend angereist und begannen als erste mit den Aufbau. Bereits Freitagmorgen kam der erste externe Besucher, John aus Bristol. Vielleicht sollten wir mal über eine „Early Bird“ Trophäe nachdenken – wenn sich ein Teilnehmer soviel Zeit für unser Treffen nimmt, kann man das schon mal honorieren!

Von da an ging es Schlag auf Schlag, Festzelt, Empfangspavillon und Grillstation wurden eingerichtet, die Musik wurde aufgebaut, Essen und Getränke angeliefert und weitere Gäste trafen ein. Neben einigen frühen Teilnehmern aus Deutschland reisten Freitag Mittag auch die Vertreter von TOMCC Schweden und Dänemark an. Das Wetter war super und jeder versuchte, ein schattiges Plätzchen für sein Zelt zu ergattern.

So hatten wir am Freitagabend schon 35 registrierte Besucher, dazu noch jede Menge Tagesgäste aus der Umgebung. Der Nachmittag bot als spannende Unterbrechung das Viertelfinalspiel Deutschland – Argentinien, das die meisten Teilnehmer nicht verpassen wollten. Nur unsere schwedischen Gäste hatten mit Fußball nicht mehr viel am Hut, die Niederlage vom vorigen Wochenende saß noch tief.....

Der anschließende Abend verlief in der bewährten Mischung von Rundgang und Maschinenbesprechung, Fachsimpeleien am Lagerfeuer sowie Bier und Rock ’n’ Roll im Partyzelt. Der ausgiebige Burnout eines Harley-Treibers reduzierte seine 300er Pelle um einen halben Millimeter, fand aber nicht die unbedingte Zustimmung der Herbergsmutter.

Angesichts der im Standbetrieb rotglühenden Harley-Krümmer entspann sich ein Dialog zwischen zwei Triumph-Fahrern. Erster: „Kann doch nicht gesund sein, die Hitze setzt sich nach oben fort und richtet echte Schäden im Kopf an.“ Zweiter: „Wo, beim Fahrer oder beim Motor??“

Kurzum, mit dem freien Samstag vor sich versuchte jeder, sich aufs beste zu amüsieren und die meisten zogen sich erst in die textile Hütte zurück, als die Vögel ihr erstes Morgenliedchen trällerten. Nach dem Frühstück aus der Herbergsküche genossen wir einen sonnigen und relaxten Samstagmorgen und manch einer holte im Schatten noch mal ein bisschen Schlaf nach.

Nachmittags hieß es „Gentlemen, start your engines!“ und wir starteten zu einer gemeinsamen Ausfahrt. Von Immenhausen führte sie durch wenig befahrene Nebenstrassen zuerst durch die alten Eichenbestände des Reinhardswaldes und dann in Kurven hinunter ans Weserufer. In Veckerhagen setzten wir mit der historischen Drahtseilfähre nach Hemeln über und setzten unsere Fahrt bei bestem Wetter an der Weser entlang fort.

Einer der Ladies verursachte die Wärme leichte Verdauungsbeschwerden, ein kleines Päuschen am Wegesrand ließ die „Silver Jubilee“ aber schnell wieder zur alten Form zurückfinden.

Bei Gieselwerder ging es zurück über die Weserbrücke und durch den schattigen Wald des Weserberglandes zur Sababurg. Die geplante Rast im Biergarten des Tierparks musste leider wegen Überfüllung ausfallen, so dass wir zurück nach Immenhausen fuhren, wo schon Kaffee und Kuchen auf uns warteten.

Zwischenzeitlich hatten sich noch neue Besucher registriert, so dass wir am Samstagabend ca. 45 feste Treffenteilnehmer hatten. Auf Grund des guten Wetters kamen nochmals zahlreiche Tagesbesucher hinzu, unter anderem vom Engländerstammtisch Rheden. Ein erneuter heißer, langer Sommertag ließ die Tagesbesucher bis weit in den Abend hinein ausharren.

Mit einer Pokalvergabe wurden die Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt, dem ältesten Fahrer und dem ältesten Motorrad geehrt. Der Preis für die weiteste Anfahrt musste dieses Jahr geteilt werden und ging gleichermaßen an Tommy Johannson und seinen Vater Lars, Präsident des TOMCC Sweden und beide auf ihren Hinckley–Bonnevilles angereist.

Die folgende Party im Festzelt zog sich wieder bis in die frühen Morgenstunden und wurde von den letzten Aufrechten mit einem Frühstücks-Steak und Bier gegen Sonntagmorgen 04:00 Uhr beendet. Nicht lange danach weckten uns die Motoren der ersten Abreisenden.

Nach einem geruhsamen Frühstück ging es dann ans Packen und Abschiednehmen. Die Aufräumarbeiten gingen dank der üblichen Helfer zügig über die Bühne, so dass auch die letzten TMOCler gegen Nachmittag die Heimfahrt antreten konnten.

Als Fazit kann man sagen, dass es alles in allem ein sehr gelungenes Treffen war, so auch die Resonanz aus dem Besucherkreis. Wir hatten wieder eine ausgewogene Mischung von historischen und modernen Triumphs, dazu ein paar andere interessante englische Motorräder. Andere Tagesbesucher reisten zumeist auf europäischem und amerikanischem Eisen an. Japaner waren eindeutig in der Minderzahl, hervorzuheben ein paar blitzsaubere Yamaha XS 650.

Der erneute Erfolg unseres Sommertreffens ist neben dem Vorstand des TMOC den Organisatoren und freiwilligen Helfern zuzuschreiben. Herzlicher Dank geht an Igel, Roger, Stift, Peter, Oliver, Peter, Heike, Helmut und Ulrich. Konzept und die „Chemie“ haben gestimmt und außer Arbeit hat jeder auch eine Menge Spaß gehabt – so soll es sein !

Bericht: Ulrich Lohrengel
Fotos: Lohrengel, Johannson, Webseite

Den Präsi freut’s.....

Helmut, Meister der Grilladen.....

Wo hab’ ich jetzt mein Bike geparkt ??

Prost, Eva ! Skol, Roger !

We are the men in black….

Anträge zur Jahreshauptversammlung 2007 des TMOC

Falls Ihr auf der nächsten Jahreshauptversammlung einen Antrag stellen wollt, über den abgestimmt werden soll, so müsst Ihr diesen so rechtzeitig beim Vorstand **schriftlich** einreichen, dass er schon in der Januar-News abgedruckt werden kann! Das heißt, dass der Antrag spätestens Mitte Dezember vorliegen muss. Warum so früh? Ganz einfach. Wir müssen es jedem Mitglied ermöglichen, an der Debatte zu bestimmten Punkten teilzunehmen und gegebenenfalls auch abzustimmen zu können. Das geht nur, wenn die Tagesordnung rechtzeitig allen bekannt gemacht wird. Sollten dann doch plötzlich Punkte, die nicht vorher angekündigt worden sind, diskutiert und verbindlich entschieden werden, wäre dies den nicht anwesenden Mitgliedern gegenüber unfair. (Theoretisch wären sie vielleicht gekommen, wenn sie gewusst hätten, dass jene spontan aufgerufenen Tagesordnungspunkte auch zur Abstimmung kommen). Im schlimmsten Fall könnte sogar ein so getroffener Beschluss angefochten werden. Für Fragen, Anmerkungen usw. gilt dies natürlich nicht. Diese können unter dem Punkt „Verschiedenes“ diskutiert werden, nur zur Abstimmung, Beschlussfassung können so vorgetragene Punkte nicht kommen.

Euer Vorstand

Wie Ihr sicher schon zu Ohren bekommen habt, wird unser 1. Vorsitzender und Gründungsmitglied Klaus Küppers seine Vorstandsarbeit mit Ende dieser Amtsperiode nieder legen. Im Vorstand wird daher ein Posten frei, den es neu zu besetzen gilt. Macht Euch mal Gedanken, ob Ihr eine Funktion im Vorstand übernehmen möchtet. Wir freuen uns über jeden Vorschlag!

Euer Vorstand

Bitte vormerken:

Die Jahreshauptversammlung des TMOC findet am **14.4.07**, 18.00Uhr im Cafe Volkers in Volkers statt.

Volkers liegt grob gesagt zwischen Fulda und Würzburg. Übernachtungen direkt im Cafe. Alles weitere zu Reservierungen und natürlich die Tagesordnung findet Ihr in der nächsten News.

TriDays Newchurch 2006

Alles fing im Januar dieses Jahres an. Über das T5net-Forum habe ich von den Tridays in Neukirchen a. Großvenediger das erste Mal gelesen. Es soll eine große Triumph-Party in einem Tourismusort in Österreich stattfinden. Der ganze Ort soll auf englisch getrimmt werden. Man sprach von 800 Teilnehmern aus ganz Europa. Da war klar, da muss ich hin. Am nächsten Stammtisch haben wir uns hingesetzt und gleich mal angefangen zu planen. Eigentlich wollten wir uns alle ein Package holen, aber unser Karl-Heinz hat sagte, er kenne da unten eine günstige Unterkunft etwas außerhalb von Neukirchen. „OK, Karl-Heinz dann kümmere dich mal darum“. Einige von uns wussten auch nicht so recht, ob es bei ihnen aus finanziellen Gründen klappt. Auch bei mir war es erst 3 Wochen vorher klar, dass ich zu den Tridays fahren werde. Karl-Heinz hat aber sicherheitshalber schon mal 6-8 Doppelzimmer für uns reserviert. Leider hat es bei einigen Leuten von uns zeitlich und auch finanziell nicht geklappt. Der Karl-Heinz sich mit dem TMOC und Triumph in Verbindung gesetzt, um vielleicht ein paar Vorteile für den TMOC und seine Mitglieder rauszuholen. Leider gab es ein paar Unstimmigkeiten, wie wo was ablaufen soll. Ich finde es schade, nur weil man nicht „den roten Teppich“ in Neukirchen ausgerollt bekommt, nicht nach „Newchurch“ mit seiner Triumph aus Meridan anzureisen. Naja, wollen wir darüber nicht streiten und hoffen einfach das nächstes Jahr ein paar Oldtimer mehr vom TMOC nach Newchurch reisen.

Über unseren Händler haben wir noch Wolfgang mit seiner 2005er Daytona als Mitgefährte ins Boot geholt. Er war gleich Feuer und Flamme, wie ich ihm davon erzählte. 1 Woche vor den Tridays war klar, dass wir am Donnerstag mit 3 Mann (Igel, Wolfgang und meinerwenigkeit) starten und am Freitag der Sigi und Karl-Heinz nachkommen. Wir wollten uns ja am Freitagabend mit unseren Freunden vom Rat-Pack-Baldauf (Grüße an Jack und Hubert mit ihren Leuten) am Ace-Cafe in Neukirchen treffen. Ich bin dann schon am Mittwoch zum Igel angereist um noch mal die Vergaser meiner 1200er Daytona für die nötige Power zu reinigen. Igel und ich haben das auch schnell erledigt gehabt. Dann schnell noch eine Probefahrt – einfach Sitz drauf und los. Und schon standen wir ratlos dar – die Daisy sprang nicht an (kein Strom??????). Was ist denn jetzt los. Also alles wieder runter und die Suche nach der Nadel im Heuhaufen kann anfangen. Irgendwie war der Wurm drin. Nachdem wir fast den kompletten Kabelbaum zerlegt haben, haben wir zufälligerweise mal kurz an der Masseleitung für den hinteren Bereich gewackelt und siehe da, wir haben den Fehler gefunden. Alles wieder zusammengebaut, und die Probefahrt konnte starten. Mittlerweile war es ja auch schon 22.00 Uhr und morgen wollten wir ja 600 km Landstrasse und Pässe nach Neukirchen fahren. Die Probefahrt verlief dann glücklicherweise doch noch super. Wir haben dann noch schnell das Werkzeug für möglicherweise anfallende Reparaturen an unseren Ladys gepackt. Normalerweise wollte der Igel ja auch mit seiner 1200er Trophy fahren. Aber ein „kleinerer“ Schaden hat ihn ja schon früh bei seiner Skandinavientour nach Hause geschickt. Davon wird er aber wahrscheinlich selber noch was schreiben.

Am Donnerstag um 10.00 Uhr wollten wir uns eigentlich mit dem Wolfgang in Hammelburg treffen. Leider musste er noch mal in die Firma um etwas zu erledigen. Also haben wir vereinbart, Igel und ich fahren schon mal los und er fährt uns dann hinterher und wir treffen uns dann unterwegs. Igel und ich wollten nicht mehr länger warten und schon waren wir auf dem Ritt in Richtung „Newchurch“ in Österreich unterwegs. Bis kurz nach Kitzingen lief eigentlich auch alles problemlos. Aber plötzlich machte Igel’s Chopperdame Probleme – siehe pforzte und knatterte. Und dann spukte sie auch noch Feuer. Igel ist dann kurz vor Ansbach in einem Örtchen an die Bushaltestelle gefahren. Nach kurzem Durchchecken waren wir der Meinung dass es die Zündspule erwischt hat. Ich also auf meine Lady rauf und ab nach Ansbach. Dort habe ich jeden! Motorrad- und Rollerhändler nach einer geeigneten Zündspule gefragt, aber leider war die Suche ergebnislos. Mittlerweile hat sich auch der Wolfgang gemeldet, dass er jetzt losfährt. Ich hab ihm noch kurz unsere Situation erklärt und ihm gesagt er sollte am besten ab Gollhofen uns hinterherfahren. Um 14.00 Uhr!!! haben wir immer noch keine Zündspule auftreiben können, daher hat der Igel beschlossen, dass er sich von den gelben Engel abschleppen läßt. Da der Wolfgang mittlerweile auch eingetroffen war, haben wir uns vom Igel verabschiedet und sind weiter Richtung Österreich aufgebrochen. Dem Igel konnten wir jetzt eh nicht mehr helfen. Wir sind dann weiter über Weissenburg und Donauwörth nach Augsburg gefahren, wo wir erst mal eine kleine Pause beim Konkurrenten von dem großen „M“ gemacht haben. Als wir merkten, dass die Wolken immer dunkler wurden, sind wir auch schnell aufgestiegen und

weitergefahren. Kurz vor Bad Tölz wurde es immer kälter und sogar Schnee war auf der Strasse gelegen. Ne, so was im Sommer. Kurz vor 21.00 Uhr haben wir dann das erste Mal in Österreich für 1,16!!! getankt. Wir hatten jetzt nur noch 100 km (hört sich so wenig an) vor uns. Naja, in 1 Stunde werden wir dort ankommen. Für mich das erste Mal mit dem Motorrad in Österreich und dann dunkel und Dauerregen. Wir sind dann weiter, am Achensee vorbei, über das Zillertal und Gerlospaß nach Neukirchen. Um 23.00 Uhr sind wir dann endlich durchgefroren bei unserer Unterkunft angekommen.

Am Freitag früh strahlte die Sonne uns ins Zimmer. Der Ausblick war einfach herrlich und das Brummen der 3-Zylinder aus Hinkley begann. Auf der Hauptstrasse sah man immer wieder kleinere und größere Gruppen von Bikern die Richtung Neukirchen fuhren. Nach einem leckeren Frühstück sind wir erst mal nach Neukirchen gefahren um uns ein Bild von allem zu machen. Vor dem Infocenter steht ein silberner alter englischer Stockautobus für Rundfahrten bereit, bewacht von den Guards. Überall Triumph – Banner und der Union Jack. 2 überlange Bobbies regeln den Verkehr. Sogar die Geschäfte sind umbenannt der ADEG ist mit Grocery Store beschriftet S.Oliver nennt sich Sir Oliver. Unmengen von Menschen bevölkern das Zentrum von Newchurch, die vielen Lokale sind allesamt überfüllt. Dazwischen immer wieder neue Ankömmlinge mit offenen Mündern. Man sah Neukirchen war komplett in Hand der englischen Motorradmarke „TRIUMPH“. Wolfgang und ich haben dann mit den Baldaufern erst mal eine Tasse Kaffee getrunken. Um Mittag sind wir dann zu den Krimmler Wasserfällen gefahren, damit ich das erste Mal die berüchtigten Alpenstrassen fahren kann. Einfach nur geil, mehr brauch ich eigentlich zu den Kurven, Kehren und Serpentinen nicht zu sagen. Ich fragte mich nur, warum ich nicht schon früher mal in die Alpen mit dem Bike unterwegs war. Wir sind dann den Gerlospaß gleich 2-mal hoch und runter gefahren. Natürlich auch um die herrliche Aussicht auf den höchsten Wasserfall von Europa zu bestaunen. Immer wieder kamen uns Fahrer mit ihren Triumphs entgegen. Wir sind dann auch weiter ins Zillertal um bis ans Ende an den Tuxer Gletscher zu fahren. Dort haben wir erst mal in der Sonne den Gletscher begutachtet. Aber lange konnten wir uns da nicht aufhalten, da wir uns mit Igel, Stift und der Claudia verabredet hatten. Nachdem der Igel am Donnerstag wieder daheim war, hat er kurzum entschlossen, sich ins Auto zu setzen um trotzdem an den 1. Tridays teilzunehmen. In der vorletzten Kurve vom Gerlospaß war auch schon der Stift gestanden um uns zu den anderen beiden auf den Parkplatz zu winken. Wir sind dann gemeinsam zur Unterkunft gefahren. Dort besuchte uns auch noch der Ton van Everdink mit seiner Partnerin. Er ist vom TMOC als einzigster mit einer Meriden-Triumph nach Newchurch angereist. Wir haben ihn nochmals kurz im Ort gesehen. Leider haben wir ihn am Samstag nicht mehr angetroffen. Nach einer ausreichenden Körperpflege sind wir dann alle mit dem Auto ins Tal nach Newchurch gefahren. Dort haben wir uns mit den Baldaufern und dem Sykener Stammtisch getroffen. Es war total abgefahren. Ausgelassene Stimmung, angeregte Benzingespräche nur wenn wieder einer der wildesten Triumph-Umbauten durch die Massen flanieren wird’s kurz ruhig und alle schauen hin. Leise sind die wenigsten – bei dem Sound wär’s auch schade Einige sind langsam mit ihren Bikes durch den Ort rauf und runter gefahren. Wir haben uns an der TricycleBar erst mal ein kleines kühles Guinnes (0,3L für 2,10 Euro) gegönnt. Alle Stände waren offen und man konnte die umgebauten Triumphs von den Händlern begutachten. Durch Jack kam ich dann auch noch mit dem Rat-Pack-Koordinator von Deutschland Rainer Markert ins Gespräch. Über die Details des Gespräches werde ich mich vielleicht mal anderen Ortes zu äußern. Nach unserem 1. Rundgang durch die Strassen und Gassen von NEWCHURCH sind wir dann zurück zum Marktplatz um mit den anderen Triumphbikern aus allen Teilen Europas unsere geliebte Motorradmarke zu feiern. Ich habe Biker aus Italien, Spanien, Frankreich, Schweiz, Holland, Großbritannien, Dänemark und natürlich Österreich und Deutschland gesehen. Es war sogar ein österreichisches Fernsehteam anwesend um das Treiben in und um Neukirchen aufzuzeichnen. Abends sind wir dann auch noch mit einigen italienischen Bikern ins Gespräch gekommen. Bei mehreren Bierchen wurden viele neue Bekanntschaften und Freundschaften gegründet, wodurch

auch viele Visitenkarten ausgetauscht wurden. Die Musikband „Good Vibrations“ am Hauptplatz bot ein breites Spektrum von Rockmusik an. Die Triumphisten tanzten und waren alle gut gelaunt. Ab und zu sah man auch den geliebten Gummigeruch bzw. hörte das Aufheulen einiger Motoren. In der Burnout Bar werden gemütlich einige Hinterreifen verheizt und so mancher Begrenzer wird auf Herz und Nieren geprüft. Ein junger deutscher Speed Triple Kollege lässt besonders sympathischen Zuschauern durch seinen zerrissenen Hinterreifen auf die Innenseite der Felge greifen. Das Beste aber ist das es keinerlei Aggression gibt und sich das ganze Fest überhaupt auf sehr hohem Niveau befindet. Wir waren uns alle einig, hier sind wir richtig und sind daheim. Zu späterer Stunde sind wir dann mit dem Taxi die 3km zurück in unsere Unterkunft gefahren.

Am nächsten Morgen sind wir nach einem ausreichenden Frühstück wieder gleich in das Ortszentrum zurückgefahren bzw. gelaufen. Das Wetter ist bewölkt, manchmal Sonne aber es ist trocken aber nicht sehr warm. Ich wollte noch 2-3 Probefahrten mit den neuesten Modellen von Triumph machen. Da hier ein sehr großer Andrang war, bin ich dann „leider“ doch nur das große Flagschiff „Rocket 3“ gefahren. Das Teil hat einen wahnsinnigen Durchzug. Aber bei einem 2,3 L auf 3 Zylinder und auf 150 PS gedrosselten Bike ist das auch nicht sehr verwunderlich. Wir sind dann einige Zeit durch die Händlermeile gelaufen und haben uns die neuesten Umbauten der Händler bei Tageslicht angeschaut. Es wurden auch einige Rennthruxtons ausgestellt. Wenn man so was sieht macht es echt Lust auf mehr. Die Reifen der 2 Thruxton waren total runter geritten. Das Einzige was wir leider viel zu wenig gesehen haben, waren Biker mit den Orginaltriumphs aus Meriden. Abgesehen vom Classic Corner, wo 8 schön hergerichtete Meridenladys standen, haben wir nur ca. 10 alte Bikes gesehen. Wäre natürlich wünschenswert, wenn beim nächsten Mal auch einige mehr interessante Modelle aus Meriden dabei wären. Mir haben die umgebauten Tritons, Chopper und Orginalmodelle sehr gefehlt. Aber was nicht ist kann ja noch werden. Zu sehn gibt’s vieles. Reifenhändler, Teilehändler, Triumph-Megastore und die roten Augen der wiedererwachten Kilkenny-Vernichter. An jeder Ecke gibt’s wertvolle Informationen von den freundlichen Ausstellern. Ahhh ... da bahnt sich eine extrageile Rocket den Weg durch die staunende Menge, bei dem Anblick werden sogar die abgebrühtesten Triumphisten wieder zu kleinen Buben die, in der einen Hand das Kaffeebecher in der anderen das neu erworbene Triumph T-Shirt, ihren Mund nicht mehr zubringen. Wir haben uns dann erst mal zu einem kleinen Päuschen in der Tricycle Bar niedergelassen um uns das Treiben auf dem Marktplatz anzuschauen. Vom unteren Ende der Hauptstraße erschüttert der Start einer Endtopflosen Speedy das ganze Tal. Kevin Carmichel zeigt uns warum er Stuntweltmeister ist und was er (als Tom Cruise und Co.) in den Mission Impossible Filmen so alles mit den Triumphen machen musste. Der Schotte ist tatsächlich mit den Motorrädern verwachsen und macht damit Sachen die eigentlich unmöglich sind. Das Schlimmste ist aber, dass er das mit derselben Leichtigkeit tut wie unsereins z.B. winken. Nach der Viertelstunde erkennt dann jeder was wirkliches Motorradfahren ist.

Sogar der vorbeikommende Seniorenwanderverein bleibt stehen und schaut dem Spektakel begeistert zu. Aber schon abgefahren, wie man auf einem Rad eine Slalomstrecke fährt. Danach sind wir dann noch mal kurz in unsere Unterkunft gefahren um uns für den Abend frisch zu machen. Um Halbacht sind wir dann zum Abendessen in die nächste Gaststätte gegangen, wo wir den Hauptact von den Tridays getroffen haben. Die Jungs von TEN YEARS AFTER sind ganz schön in die Jahre gekommen. Nachdem wir uns in der warmen Gaststätte gestärkt haben, sind auch wir zum Konzert gefahren. Am Abend nach einem kurzen Regenguss spielt in der Steiff-Arena dann „Ten Years After“ auf. Dort angekommen, hat man erst mal richtig gesehen, wie viele Besucher wirklich auf dem Treffen waren. Die Triumph-Familie hat sich ins beste Leder geworfen und hat sich mehr oder weniger geschlossen in der Arena versammelt um den alten Herrn zu lauschen. Die zahlreichen älteren Teilnehmer haben vor dem Konzert die zahlreichen jüngeren Teilnehmer noch schnell aufgeklärt wer denn „Ten Years After“ sind und wann die so ihre Höhepunkte hatten. Schnell sind dann auch

Gerüchte von Rollstühlen und Sauerstoffzelten aufgetaucht, aber die Burschen wissen 37 Jahre nach Woodstock noch ganz genau wie man fest aufgeigt und die Gitarre richtig würgt. Nach kurzer Ansprache vom Organisator Uli Breé und Chef von Triumph Deutschland Michael Nier begann der fulminante Auftritt von TEN YEARS AFTER. Spätestens nach dem mindestens 10 Minuten dauernden Schlagzeugsolo waren dann fast alle begeistert von der guten alten Hardrock-Partie. Leider war schon nach 1 ½ Stunden inkl. Zugabe Schluss. Nach und nach sind wir dann alle wieder in Richtung Markplatz gepilgert. Dort haben wir uns wieder mit unseren Freunden aus Baldauf und Syke getroffen. Wie üblich in einem typisch britischen Ort wird danach bei einem oder mehreren Guinnes ganz genau diskutiert wie gut denn das Konzert wirklich war, welche die beste Motorradmarke (gibt es überhaupt andere Motorradmarken???) ist und wie denn die Welt überhaupt so funktioniert und vor allem wie man sie verbessern kann. Einige nützen noch zwischen dem letzten Bier und dem Sprung in die Koje die Burnout Bar und lassen dort im Vorbeigehen noch einen Reifen platzen. Mit ein paar Jungs von Sykener Stammtisch sind Igel und ich dann noch auf einem Absacker in die Undergroundbar gegangen. Dort haben wir noch bis spät in die Nacht bei heißem Rhythmus gefeiert, ehe wir uns vom Stift abholen haben lassen.

Durch das späte Insbettgehen haben wir leider den Motorradgottesdienst und- segnung von Pfarrer Mag. Friembichler verpasst. So um elf Uhr haben wir uns dann vom Jens, dem Packleader von Syke, mit der Hoffnung, dass wir uns auf dem Treffen von Rat-Pack-Baldauf wiedersehen, verabschiedet. Igel, Stift und die Claudia sind dann mit dem Auto über Kitzbühl nach Hause gefahren, während Wolfgang und ich nochmals kurz nach Neukirchen auf den Markplatz sind um uns von NEWCHURCH standesgemäß mit einer Durchfahrt zu verabschieden. Newchurch wirkt eigentlich ein wenig leer an diesem Vormittag. Die Erklärung dafür ist das Buffet im Aussichtsrestaurant am Wildkogel. Mit der Seilbahn geht's für die meisten locker nach oben. Eine Hand voll Abenteurer jedoch hat den steilen Aufstieg auf den Wildkogel mit ihren Tigers oder Scramblers unternommen. Im gut geheizten Restaurant wird das Buffet gestürmt und bei Schweinsbraten, Grillhendel und Sparerips die letzten Tage ein letztes Mal aufgearbeitet. Im Ort waren nur wenige Gäste und Einheimischen, die den zwei Comedys zuschauten oder sich ein kühles Guinnes gönnten. Wie wir vom Marktplatz starten wollten, musste es „leider" natürlich mit einem Platzregen losgehen. Wir sind dann dem Bus bis zum Ortsende gefolgt. Wir sind dann wieder über den Gerlospaß ins Zillertal gefahren. Ab da hatten wir erst mal bis Peissenberg trockenes Wetter. An der letzten Tankstelle vor Deutschland haben wir nochmals unsere Bikes mit dem günstigeren Sprit vollgetankt. Wie bereits gesagt hat es wieder am Peissenberg hat es dann wieder stark das Regnen angefangen, so dass wir erst mal kurz vor Augsburg eine Mittagspause einlegten. Wolfgang und ich haben dann doch beschlossen, den Rest der Strecke (ca. 350 km) über die Autobahn zu fahren. Wir wurden immer wieder von Regengüssen und Sonnenstrahlen im Wechsel verfolgt. Unterwegs haben wir noch Triumphfahrer aus Zagreb getroffen. Ansonsten war die Heimfahrt nicht besonders spektakulär. Um 21.30 erreichten wir dann endlich die Abfahrt „Bad Brückenau", wo wir uns verabschiedeten.

Wir alle sind uns aber auf jeden Fall einig, nächstes Jahr geht es wieder nach „NEWCHURCH“. Komme was wolle, ob Regen oder nicht – wir sind wieder dabei. Angeblich soll es ja 1 Monat früher stattfinden. Hoffentlich findet es dann nicht am selben Wochenende wie unser TMOC-Sommertreffen statt. Wäre nämlich sehr schade, wenn das TMOC-Treffen ohne uns stattfinden würde. Als Fazit muss ich echt sagen, dass Triumph und Neukirchen eine echt geile Veranstaltung aufgezogen hat. Sehr gut waren auch die Preise (Getränke und Essen) für eine solch kommerzielle Veranstaltung. Es wurden auch nur sehr wenige Mitglieder der freundlichen Helfer (Polizei) gesehen. Natürlich muss an manchen Punkten (z.B. Bikeshow mit Pokalen, mehr Oldtimer, mehr Bikerverkaufsstände, Konzert nur noch im Ort selbst) noch gearbeitet werden. Schätze aber mal, auch das bekommen die Veranstalter noch in Griff. Wäre ja schlimm, wenn alles beim 1. Mal perfekt wäre. Es muss ja immer was zum verbessern geben. Aber ansonsten war es total abgefahren im Hexenkessel „NEWCHURCH“. Und das Wichtigeste ist ja, Triumph und Neukirchen haben die Grundlage für die Veranstaltung geschaffen. Jetzt liegt es an uns Gästen daraus etwas Großartiges zu machen. Wir als Gäste machen die Stimmung. Also Leute, nächstes Jahr hoffe ich Euch alle zahlreich in Newchurch mit Triumphs aus Meriden und Hinkley anzutreffen.

Sobald der Termin von 2007 steht, werde ich mal sicherheitshalber gleich 5-6 Zimmer direkt in Neukirchen buchen. Werde dann auf jeden Fall den Termin schnellstmöglichst bekannt geben, damit sich so viele wie möglich für die Tridays anmelden können. Für diese Veranstaltung kann man einfach nicht genug Werbung machen.

Neukirchen war tatsächlich drei Tage lang eine britische Enklave ganz im Zeichen von Triumph mit ca. 1500 Teilnehmern.

Natürlich könnt Ihr Euch noch mehr Bilder bei uns auf der Stammtisch-Webseite „www.triumphrider.de“ anschauen.

Mit triumphalen Gruß
Roger

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.

Isle of Man 1991

Hiermit möchte ich mich kurz vorstellen. Ich fahre nun schon seit ca. 2o Jahren meine Bonnie, aber es ist ein nimmer enden wollender Kampf geblieben. Wir beiden waren nun schon 6 Mal auf der Isle of Man zur TT-Woche und einmal in Italien, auf der Augustusburg, aber so ganz verstehen wir uns wahrscheinlich nie.
Angefangen hat die ganze Geschichte vor ca. 31 Jahren... .
Ich war 18 und hatte gerade den Auto- und Motorradführerschein gemacht. Ich konnte mir damals eine nagelneue Yamaha DT125E für 2400DM leisten. An der Volkshochschule hatte ich einen Kurs in Spanisch belegt und nun wollte ich mit der Yamaha nach Spanien. Kurz vor der spanischen Grenze hatte ich soviel Gegenwind, daß die Yamaha nur noch 80 lief, was mir damals zu wenig war. Also drehte ich um und beschloss mit dem Wind in Richtung Italien zu fahren. Ich kam bis kurz vor Livorno als die Yamaha endgültig ihren Geist aufgab. In diesen Augenblick kam eine mit 2 Personen besetzte Bonnie mit vollem Gepäck um die Ecke und der holländische Pilot wechselte den Unterbrecherkontakt an meiner Yamaha mit nur einer Hand, die Sehnen seines rechten Arms waren bei einem Motorradunfall durchtrennt worden, so daß er diese zum Fahren mit Gummibändern am Lenker befestigte. Mit den beiden Holländern auf ihrer Bonnie bin ich dann noch bis Pompeji gefahren und von da wieder nach Hause.
Einige Zeit später stand eine Bonnie in der Zeitung. Sie war 4 Jahre alt und hatte 15500 km gelaufen. Ich habe sie dann 3 Jahre gefahren, bis mir das Geld ausging und sie anschließend bei verschiedenen Leuten untergestellt. Im Frühjahr 1991 schob ich sie zu einem Bekannten, der ihr neue Kerzen verpasste und Benzin in den Tank goß. Nach dem ersten Tritt feuerte Bonnie aus ihren Rohren was das Zeug hielt, der ganze Hof verschwand unter einer dichten schwarzen Rußwolke.
Dann begann die Arbeit. Die Bonnie wurde zerlegt, gereinigt, entrostet und wieder zusammengesetzt. Dann ging`s zum TÜV. Irgendwie hatte der auch ein Einsehen und sie bekam seinen Segen.
Dann ging`s los. Zu zweit brachen wir auf zur Isle of Man. Bernd fuhr eine 2-Zylinder Honda mit 500ccm und ich die Bonnie. Nach 20 Kilometern, gerade als ich die Auffahrt zur Autobahn hinuntergefahren war, ging`s los: bei Bonnie setzte 1 Zylinder aus. Was nun? Den Traum von der Isle of Man platzen lassen und zurück fahren? Allzuviel Zeit hatten wir auch nicht. Die Fähren waren gebucht. Außerdem lief sie ja noch. Also weiter auf der A45 bis Herborn zur ersten Raststätte.

Auf der Raststätte das Werkzeug raus, die Tankabdeckung fehlte bereits, Bernd meinte er habe gleich hinter Berstadt etwas vom Motorrad fallen sehen. Vor der Fahrt hatte sich der Rost im Tank gelöst, vielleicht waren die Vergaser zu. Also mit einem Steckschlüssel durch die untere Ablaßschraube an der Schwimmerkammer die Hauptdüse herausgedreht und durchgeblasen. Danach wieder reingedreht bis sie fest war... es war ein deutliches „Knack“ zu spüren. Ich den Schlüssel vorsichtig abgezogen – die Düse war noch drin. Das Werkzeug eingesammelt und Bonnie angetreten. Und siehe da, sie brummte ganz ordentlich auf zwei Zylindern. Wir gleich auf die Piste und ab Richtung Isle of Man. Ca. eine halbe Stunde später: 1 Zylinder verabschiedet sich. Mit ca. 80 km/h bis kurz vor Köln, der Sprit wird knapp, ich auf Reserve geschaltet: Bonnie bleibt dennoch stehen. Bernd hatte mitgedacht und eine Plastikflasche mit Sprit eingepackt. Die Flasche in die Bonnie entleert und weitergefahren bis zur nächsten Ausfahrt. Vollgetankt und nur auf einem Zylinder weitergefahren. Auf den Autobahnkreuzen erst verfahren, was mit nur einem Zylinder doppelt so lästig ist, schließlich Belgien erreicht. Nach einigen Kilometern Check am Fahrbahnrand. Bonnie angetreten und mit 2 Zylindern Brüssel erreicht. In Brüssel Orientierung verloren und zum Tanken gefahren. Ich die Bonnie auf den Seitenständer gestellt und wie ich das bis dahin immer gemacht habe, sozusagen auf ihr stehend angetreten. Plötzlich gibt alles nach: der Asphalt und die Tanksäule kommen auf mich zu und prellen mir den Arm. Bonnie liegt um und ich fast darunter.
Seitenständer abgebrochen, Spiegel und Kupplungshebel verbogen. Ich die Bonnie wieder aufgerichtet und den Seitenständer in die nächste Tonne geflammt (was mich später an Wiederbeschaffung 100DM gekostet hat). Bonnie angetreten. Sie schnurrt wie am ersten Tag – ca. 100km. Danach nur noch 1 Zylinder. Irgendwie haben wir Oostende erreicht. Ein Stossgebet zum Himmel: Bonnie is back home. Bonnie lief willig bis London. Fotos auf der Tower Bridge gemacht und dann zum Piccadilly Circus. Kurzes Sightseeing zu Fuß gemacht und wieder zu den Motorrädern: Alsbald wurden wahrscheinlich Funksprüche über den großen Teich gesendet: „The Krauts are back – der Krieg geht weiter!“ – Bonnie machte Fehlzündungen, als gelte es den ganzen Westminster zu sprengen. Wir nichts wie raus aus London, nicht ohne ein paar Strassenkämpfe mit uneinsichtigen Doppeldeckerbussen, die unbedingt die rechte Fahrbahnhälfte für sich haben wollten, ausgefochten zu haben.
Auf der Landstrasse ging`s Richtung Norden. Nach ca. 100 km setzten wieder Bonnie`s Spritsparmaßnahmen ein, sie begnügte sich wieder nur mit einem Zylinder. Am Abend zelteten wir in einem Vorgarten und machten in einem Pub in der Nähe von Stamford Bekanntschaft mit Triumph-Spezialisten. Am nächsten Morgen wurden Bonnie`s Vergaser auf bestem englischen Rasen ohne zu Hilfenahme einer entsprechenden Unterlage in alle Einzelteile zerlegt und wieder zusammen gesetzt. Und siehe da, es fehlte nicht das kleinste Schräubchen und Bonnie brummte wieder wie am ersten Tag.
Wir haben dann noch ein englisches Schloss besichtigt und sind dann losgefahren Richtung Leicester, bis wir uns wieder verfranzt haben und am

Strassenrand hielten, um uns neu zu orientieren. Nach dem wir ausgiebig die Karte studiert hatten, fuhren wir wieder los, als direkt hinter einer Kuppe ein Auto genau auf uns zukam. Ich dachte schon, da haben wir wieder so einen blöden Engländer vor uns, der nicht weiß auf welcher Strassenseit.... wir haben dann die Spur gewechselt. Wir sind dann nach Liverpool gefahren, auf drei Zylindern, Bernd auf Zweien , ich auf einem. Trotz des ganzen Malheurs waren wir zu früh in Liverpool und durften per Stand-by auf eine frühere Fähre. Mittlerweile hatte sich ein Auspuffrohr an Bonnie gelöst, aber wir hatten ja Bindedraht mitgebracht.
Also im Stop und GO-Takt auf die Fähre. Ich sah das gelobte Land schon vor mir und stellte mir die saftigen grünen Hügel der Insel vor, als plötzlich leichter Brandgeruch meine Nase erreichte. Diese alten Fähren stinken aber auch – von wegen Umweltschutz – und auch noch Rauch.... zwischen meinen Beinen!
Ich sah das geheiligte Land schon wieder in weite Ferne rücken, von wegen Explosionsgefahr auf dem Schiff. Bernd war bereits auf der Fähre, er hat von dem Schwelbrand nichts mitbekommen. Was wenn das Motorrad während der Überfahrt explodiert und später an Hand von Tauchern eindeutig nachgewiesen wird, daß die Explosion durch eine deutsche Bonnie verursacht worden war und ich der einzige Bonniefahrer auf dem Schiff war und somit alleinverantwortlich für eine der größten Katastrophen in der Geschichte der bemannten Seefahrt?
Außer mir hatte noch niemand etwas bemerkt.
Also ich runter von der Bonnie, Gepäck runter, die Sitzbank hochgeklappt und da war die Bescherung: alle Kabel rund um den Blinkgeber waren verschmort. Ich den Blinkgeber genommen und aus dem Motorrad gerissen. Zündung an, Tritt auf den Kickstarter: Bonnie brummt. Nix wie auf die Fähre, Motorrad festgezurrt, in das Schiffsrestaurant gegangen und ein Pint of Lager gekauft: Isle of Man – here I come!
Hoffentlich springt sie an. Sie steht zwischen 3000 anderen Motorrädern, meist japanischer Herkunft. Immerhin ziemlich nah an der Ladeluke, da sie ja zuletzt geladen wurde. Ein Tritt auf den Kickstarter und 2 Kerzen feuern Bonnie zurück ins Leben. Dicht gedrängt standen die Biker unten am Pier und warteten auf Freunde und Bekannte die mit dieser Fähre das gelobte Land erreichen würden. Videokameras waren auf die Neuankömmlinge gerichtet, so daß Bonnie`s Ankuft sogar irgendwo dokumentiert ist.
Ich sollte vorausfahren, da es auch für Bernd der erste Aufenthalt auf der Insel war. Direkt am Ausgang des Hafengeländes befindet sich der erste Kreisverkehr, wo ein wild gestikulierender Bobby versuchte die 3000 ankommenden Motorräder irgendwohin zu leiten. Orientierung war ob dieser Masse der anströmenden Motorräder nicht möglich, schließlich waren wir die ersten dieser Kolonne, da wir zuerst vom Schiff gekommen waren, so dass wir nur dem Strassenverlauf folgen konnten. Bald war die Strasse links und rechts von Strohballen gesäumt, so daß die Vermutung nahe lag, daß wir uns auf der Rennpiste befänden. Als die Häuser links und rechts weniger wurden, beschlossen wir umzukehren, irgendwo musste ja wohl irgendein Zentrum sein. Ein Passant deutet einen Berg hinauf und meinte da oben wäre wohl ein

Campground. Also wir Gas gegeben und Bonnie laut aufgeschrien: ein metallisches Kreischen war vom Hinterrad zu vernehmen was gar nicht gut klang. Ich mich während der Fahrt umgedreht, das Hinterrad inspiziert nach den Auspufftöpfen gesehen: alles noch dran, also weiter. Oben auf dem Berg befand sich das Fahrerlager, wo es noch Platz für unsere Zelte gab. Allein Bonnie kreischte bei jedem Meter den sie Rangieren musste.
Wir die Zelte aufgestellt und ich ins Organisationsbüro, man gab mir die Adressen von 4 Werkstätten, die ich anrief. Die Antwort war überall die gleiche: „wir reparieren Motorräder, aber um Himmels willen keine englischen!“.
Das war der Punkt wo meine Nerven aufgaben: dauernder Ausfall eines Zylinders, Kabelbrand und jetzt noch dieses Geräusch – und keiner will mir helfen!“. Das Einzige was mir einfiel, war zu Hause anzurufen und mein Leid zu klagen. Nur mein Kleingeld reichte nicht sehr weit.
Aber irgendwie musste es ja weitergehen. Also noch einmal von vorne, bei der offensichtlich einzigen Motorradwerkstatt der Insel angerufen und diesmal taktischer vorgegangen: Nicht gleich vom Supergau berichtet, sondern ganz höflich angefragt, ob man ein defektes Radlager am Hinterrad auswechseln könne. Ja, man könne schon, aber es könne einige Tage dauern und auf keinen Fall das ganze Motorrad bringen, sondern nur das Hinterrad. Bernd war bereits auf Besichtigungstour rund um die Insel, also das Hinterrad ausgebaut und die Kommentare meines Zeltnachbarn angehört, man fahre ja wohl auch nicht mit einem kaputten Radlager los... .
Am Abend haben wir das Hinterrad dann mit der Honda in die Werkstatt gebracht. Aber mit 2 Tagen müssten wir schon rechnen!
Am 2. Tag habe ich das Hinterrad dann wieder den Berg hinauf zum Fahrerlager getragen und mit Hilfe des freundlichen Zeltnachbarn wieder eingebaut. Aber jetzt gab es ja noch den Kabelbrand und die Zündaussetzer. Also ich wieder ans Telefon und einen Lukasshop angerufen, die Bonnie angetreten und zum Lukasstore gefahren, dort hat man mir erst mal die Zündkerzen gewechselt, der 3. Satz Zündkerzen dieser Reise, und die Zündkabel ausgetauscht. Wegen des Kabelbrandes hat man Bonnie und mich in eine Ford-Werkstatt geschickt.
Wir dort angekommen, wieder mal auf nur einem Zylinder. Ich den Auftrag für die Werkstatt unterschrieben, als der Meister dazukommt. Der Meister zu seinem Mechaniker, dieser solle unbedingt die Finger davon lassen, das wäre ein Fass ohne Boden. Der Mechaniker jedoch ließ sich nicht beirren und begann ein verschmortes Kabel nach dem Anderen durch ein Neues zu ersetzen.
Nach 3 Stunden und 150 Pfund feuerte ich stolz wie Oskar die Bonnie zu neuem Leben und verließ diesen Shop. Ich Hahn auf und losgefeuert, wahrscheinlich war ich außer demjenigen, der gerade 1 Stunde zuvor das Rennen gewonnen hatte, der glücklichste Mensch auf der Insel. Die Strecke war gerade wieder für den öffentlichen Verkehr freigegeben worden, als auch schon ein Polizist mit einer Radarpistole an einem Ortsausgang aus der Hecke sprang und mich zum Anhalten aufforderte. Ich sei zu schnell gewesen und hätte innerhalb der Ortschaft sogar noch beschleunigt. Ich war total happy, daß mir sozusagen nun sogar von offizieller Seite bestätigt wurde, daß die Bonnie wie der Teufel lief.

Er übergab mir daraufhin eine Din-A-4 Kopie des Stadtplans von Douglas mit der Aufforderung mich am Montagmorgen um 7 Uhr vor dem Gerichtsgebäude einzufinden um einem Schnellrichter vorgeführt zu werden.
Ein paar Meilen weiter saßen Schaulustige auf den Begrenzungsmauern der Piste und winkten mir freundlich zu. Da ich hier niemanden kannte und ich mich auf der richtigen Straßenseite befand, kam mir das dann doch verdächtig vor und ich hielt am Strassenrand an, um die Bonnie von allen Seiten zu inspizieren: die Auspuffrohre waren noch dran, nur war der Reflektor aus der Lampenschale gefallen und baumelte nur noch an zwei Drähten dicht über dem vorderen Schutzblech.
Solche Kleinigkeiten konnten mich nicht mehr treffen. Ich das Swiss-Army-Knife raus und den Reflektor wieder eingesetzt. Auf die Bonnie und weiter. Am nächsten Ortsausgang leitete ich vorschriftsmäßig den Beschleunigungsvorgang ein, als sich einer der beiden Zylinder verabschiedet.
Zurück am Zeltplatz erzählt mir Bernd, dass es auf der Insel auch Radarfallen gäbe und man müsse vorsichtig sein...
Im Fahrerlager gab es auch einen Teilemarkt mit einem Stand speziell für Triumphs und andere englische Ladies.
Die Jungs dort hatten auch Hauptdüsen für meine Bonnie, also ich 2 Stück gekauft. Nachdem sie ihren Stand geschlossen hatten, kamen sie zu unserem Zelt und zerlegten die Vergaser, bauten die neuen Düsen ein und traten die Bonneville zum Leben. Sie schnurrte wie am ersten Tag.
Am nächsten Tag war Zahltag. Also fand ich mich um sieben Uhr vor dem Gerichtsgebäude ein. Auf dem Platz war ein Gedränge wie auf einem Rummelplatz. Schließlich kam ich an die Reihe, mir wurde mitgeteilt, ich wäre in einer 30 Zone 45 mph gefahren und hätte noch dazu beschleunigt. Für jede Meile zu schnell musste ich 3 Pfund bezahlen. Ich füllte einen Scheck über 45 Pfund aus und verließ das Gerichtsgebäude.
Der nächste Tag, war der Tag unserer Abreise und so packten wir unsere Sachen zusammen, um gegen 17 Uhr an der Fähre zu sein. Und so verließen wir, nachdem ich nach 6 Tagen Aufenthalt ca. 5 Stunden Renngeschehen beobachten konnte, dafür aber alle einschlägigen Werkstätten kennengelernt hatte, die Isle of Man.
Gegen Mitternacht erreichte die Fähre Heysham in England und wir machten uns sogleich auf den Weg in Richtung Coventry. Irgendjemand dort würde mir und Bonnie schon helfen können. Noch auf der Insel hatte ich mir eine Ausgabe des Classic-Bike besorgt und wollte eine der dort angegebenen Adressen in Coventry anfahren. Die Nacht war jedoch so kalt, daß wir uns erst einmal nach 30 Meilen auf dem Motorway M6 in einer Raststätte an einem Händetrockner, dieselben auftauen mussten. Die Nacht verbrachten wir im leeren Gastraum auf den Bänken liegend, bis wir vom Reinigungspersonal unmissverständlich aufgefordert wurden, das Lokal zu verlassen. Mittlerweile war es 5 Uhr früh und wir machten uns auf den Weg nach Coventry. Die erste Werkstatt auf unsere Liste hatte wegen Urlaub geschlossen, was wir angesichts der gerade aufblühenden Motorradsaison Anfang Juni nicht recht glauben wollten. Ein

Angestellter einer benachbarten Fabrik erzählte uns von einer Triumphwerkstatt nur zwei Strassen weiter. Also wir dorthin.
Ein etwas älterer Meister kam aus der Werkstatt, machte eine Probefahrt mit Bonnie und meinte als er zurück war, er habe das Problem erkannt, aber Genaues könne er noch nicht sagen. Und ob ich schon eine elektronische Zündung in der Bonnie hätte. Hatte ich nicht. Also orderte ich die elektronische Zündung und der Mann schickte uns so lange in das britische Motorcycle Museum was nicht weit entfernt ist. Als wir zurück und etwas entspannter waren, nahmen wir uns die Zeit, uns in der Werkstatt umzusehen und wir stellten fest, daß wir in einer Edelschmiede für Triumph gelandet waren. Der etwas ältere Meister, der sich meiner Bonnie annahm, war L.P.Williams, „Slippery Sam“, der ehemalige Leiter der Rennabteilung von Triumph.
Nun, er meinte er habe das Problem gefunden: einer der Drähte vom Unterbrecherkontakt war durchgescheuert und bei bestimmten Vibrationen habe er Kontakt mit dem Gehäuse bekommen und das habe immer den Ausfall des einen Zylinders zur Folge gehabt.
Bonnie schnurrte wieder wie am ersten Tag, bis kurz vor Dover der Kupplungszug gerissen ist. Mein Vorrat an Lust zu schrauben war aufgebraucht und so rief ich den RAC, den Royal Automobil Club, der mir mit einem Schraubnippel weiterhalf.
Alle geschilderten Ereignisse beruhen auf wahren Gegebenheiten. Es wurden keine Namen geändert um lebende Personen zu schützen.
Es gibt noch ähnliche Fahrten zur Isle of Man mit mir und Bonnie, davon mehr in einem der nächsten Hefte.

Euer Uli

SERVICE BULLETIN NO. 411

Rahmen - Tankbefestigung - nur "B"-Modelle (650 ccm)

Der Benzintankbefestigungshalter am Rahmen ist ab der Rahmennummer CG 50414 modifiziert worden. Dies deckt sich mit der Änderung des Befestigungsbolzens vom Sechkantkopf (Abb. 2) auf den abgerundeten Kopf (Abb. 1) ähnlich einer Schloßschraube.

Wenn Ersatzbolzen bestellt werden, bitte darauf achten, dass der abgerundete Bolzen mit der Nummer F14667 (USA) und F12776 (England und Kontinent) mit dem Rahmen nach Abbildung 1 und der Sechskantbolzen (S1823 für USA; 14-0224 England und Kontinent) mit dem Rahmen nach Abbildung 2 kombiniert wird.

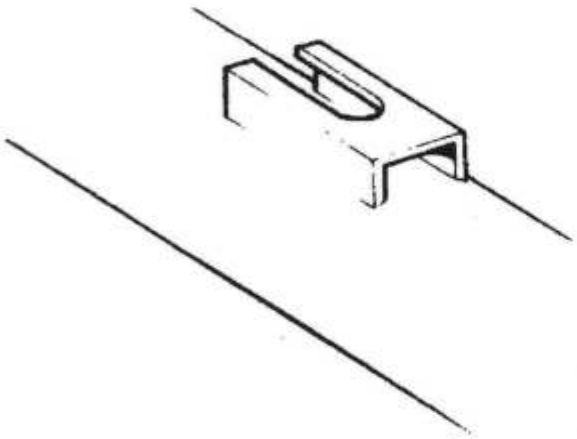


Fig. (1)

Schlitz nach vorne
Flachrundschraube

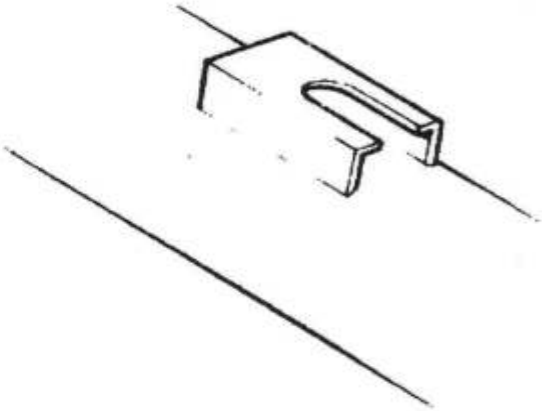


Fig. (2)

Schlitz nach hinten
Sechskantbolzen

Anmerkungen des Übersetzers (Michael): Warum die Schlitze mit den Bolzen in der beschriebenen Art und Weise zu kombinieren sind verschliesst sich mir (evtl. kann mir da jemand auf die Sprünge helfen).

Die Ersatzteilliste des Modelljahres 1972 gibt dies exakt so NICHT wieder. In meiner Liste zum Modelljahr 1972 - USA- ist der Rahmen nach vorne geschlitzt und eine Sechskant-schraube abgebildet. An meinem Motorrad selbst ist es aber richtig wie beschrieben installiert (richtiger Rahmen zu richtiger Schraube).
CG 50414 ist übrigens März 1972, was damit einer Änderung mitten im Modelljahr entspricht (mid season change nennen das die Briten). Meine Lady hat AG44109 - also Januar 1972 - was somit auch stimmt.

Verschiedenes

Sehr geehrte Damen und Herren ,
mit Erschrecken habe ich davon Kenntniss genommen, dass in Ihrem Hause daran gearbeitet wird das sogenannte H-Kennzeichen für historische Fahrzeuge, durch total überzogene Forderungen hinsichtlich des Zustandes dieser Fahrzeuge, praktisch ab zu schaffen.
Weiter so , vernichten Sie ruhig ein paar Tausend Arbeitsplätze in der boomenden Oldtimerbranche.
Glauben Sie wirklich wir Oldtimerfahrer könnten es uns leisten solche Fahrzeuge einfach ganz normal zu zu lassen und zu versichern ?
Kommt mal raus aus Eurem Elfenbeinturm !

Klaus Küppers

xxxx

Eine Verschärfung von Anforderungen ist nicht vorgesehen. Die Beurteilungskriterien bleiben, wie bereits 1997 bei der Einführung der Oldtimer beschrieben, unverändert erhalten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Marina Klug

Referat Bürgerservice und Besucherdienst
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstr. 44
10115 Berlin
buergerinfo@bmvbs.bund.de
Tel.: 01888-300-3060
Fax: 01888-300-1942

Unruhe in der Oldtimerszene

Pläne, die Kriterien für die Erteilung von steuerbegünstigten H- sowie roten 07-Kennzeichen ab März 2007 drastisch zu verschärfen, sind vorerst vom Tisch.Nach Ansicht des ADAC-Juristen Dr. Markus Schäpe wären über achtzig Prozent der mehr als 250 000 mindestens 30 Jahre alten Automobile betroffen gewesen. Fahrzeuge in gutem Zustand mit normalen Gebrauchsspuren wie leichten Kratzern hätten ihren Oldtimerstatus verloren.Dr. Schäpe:“Die bisherige Praxis bei der Vergabe von H-Kennzeichen hat sich bewährt und sollte auf keinen Fall geändert werden.
Quelle:ADAC motorwelt Heft8

Redaktionsschluss

Bitte schickt mir eure Beiträge, Berichte usw.

Für die NEWS 1/2007 bis spätestens 25.12.2006

Euer Zeitungsmacher

NEU NEU NEU NEU

MOTORRADTECHNIK FÜRST

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

Dämpferringe für alle Alugabeln,
Ersetzen die originalen schwergängigen
O-ringe.
Deutlich besseres Ansprechverhalten

Preis nur 15,10€ /Satz

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

www.mt-fuerst.de

Sweatshirt 24€ + Versand
T-shirts mit einfarbigem Motiv
Shirts in schwarz, grün, kahki
und blau
10€+Versand
Bestellungen bei George von Döhren

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

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