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

TMOC
TRIUMPH MOTORCYCLE OWNERS CLUB e.V.
Germany

News
Of the Quarter

Heft 29
Januar
Februar
März
2007

HAPPY NEW YEAR 2007

SPEED TWIN BJ. 48
TRIUMPH 5T

Just in by Michael Ochs

T-Shirts zum 50. Jahrestag

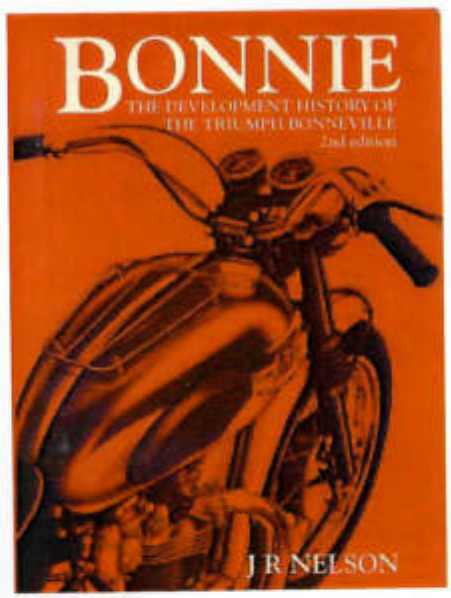
Die vom TMOC zum 50. Jubiläum des Geschwindigkeitsweltrekords zu Bonneville hergestellten Sweatshirts und T-Shirts gehen langsam zu Neige. Wer noch eines ergattern möchte, solite sich ranhalten. Die schwarzen Sweatshirts sind bunt bedruckt (wie abgebildet) und kosten 24€. Die T-Shirts sind weis bedruckt und nur noch in den Farben schwarz, grün und blau für je 10€ zu haben. Ruft einfach mal bei George an 06105/951365. Aufnäher und Aufkleber unseres Vereinslogos haben wir übrigens auch wieder aufgelegt.

Neues von Motorradtechnik Fürst

Von Motorradtechnik Fürst gibt es was neues, um Eure Ladies aufzupeppen: Es handelt sich um einen CNC gefrästen Instrumentenhalter aus Aluminium den es wahlweise mit oder ohne flüssigkeitsgedämpften Öldruckmesser gibt, dieses Teil gibt es für alle Triumphs und BSA mit Alugabel bis Baujahr 1979. Der Halter wird mit allen nötigen Anbauteilen geliefert und zeichnet sich durch eine sehr gute Passgenauigkeit und erstklassisches Finish aus. Der Preis beträgt 144,90€ für die Ausführung ohne Öldruckmesser und 189,90€ für die Ausführung mit Öldruckmesser. Zu bestellen bei Michael Fürst unter 02243/80175.

Buchtipp „Bonnie"

Von J.R.Nelson gibt es eine Widerauflage aus dem Jahr 1994 des bereits 1979 erschienen Buches „Bonnie". Das Buch behandelt in 70 Seiten die Geschichte der Bonneville bis zum Modelljahr 1983. Im Anschluss folgen 110 Seiten, auf denen auf jedes Modelljahr eingegangen wird und die Änderungen zum Vorjahr detailliert beschrieben werden. Es werden die technischen Daten aufgeführt und dann textlich die Änderungen an Motor, Rahmen, Lackierung, Bremsen usw. durchgesprochen. Diese Seiten sind reichlich bebildert, zu jedem Modelljahr findet man einen Schwung Photos. Auch auf USA-spezifische Details wird eingegangen. Im Anhang findet man noch einige Tabellen, darunter auch eine mit Ersatzteilnummern zu den wesentlichen Teilen, die die Änderungen über die Jahre sehr gut wieder gibt. Ich halte das Buch für eines besten über das Thema Triumph Bonneville. Zu beziehen unter ISBN 0 85429 957 2 u.A. bei JR Technical Publications für ca. 12,99 Pfund.



Und noch was zu lesen

Als langjähriger Leser der „The Classic Motorcycle" möchte ich Euch diese Zeitung aus England etwas näher bringen. Neben ausführlichen Artikel über größtenteils englische Motorräder, gibt es Infos zu Veranstaltungen, neues am Markt, Rückblicke in die Vergangenheit und einen großen Anzeigenteil. Die Zeitung kostet bei uns am Kiosk, wenn sie denn überhaupt zu bekommen ist, etwa 7-8€. Günstiger und einfacher wird es, wenn man ein Abo abschließt. Das Kostet dann 40 Pfund im Jahr, was etwa 5€ / Ausgabe sind. Zu bestellen unter 0044/1507-529300 oder unter www.classicmagazines.co.uk.

Vorwort

Willkommen im neuen „Triumph" Jahr.
Ich hoffe Ihr seid alle gut nach 2007 rüber gekommen, den Ausdruck „reingerutscht" habe ich, natürlich mit Blick auf unser Zweirädriges Hobby, tunlichst vermieden.
Die meisten fahren zwar im Winter wohl nicht so viel aber man muss ein Unglück ja auch nicht herbeischreien.
Die Tage werden schon langsam wieder länger und ich habe den Blick fest auf den ersten März gerichtet aber bei den derzeitigen Wetterverhältnissen werden wir wohl wieder bis Mai oder Juni warten müssen bis wir stabiles Frühjahrs Wetter haben werden, na ja, wir lassen uns überraschen. Was bleibt uns auch anderes übrig.

Ganz anders sieht es da beim TMOC Terminplan aus, da müsst Ihr Euch nicht überraschen lassen, denn die wichtigsten Termine stehen schon fest.
Am 14.April findet die Jahreshaupt Versammlung in Volkers statt, ich bitte Euch zahlreich nach Volkers zu kommen denn es stehen ja Neuwahlen an. Eine gute Gelegenheit Euer Recht auf Mitbestimmung wahr zu nehmen und wer weiß, vielleicht hat der eine oder andere von Euch ja auch Ambitionen auf eines der Vorstandsämter, nur zu, traut Euch.
An der Maitour wird schon gearbeitet, die findet dieses Jahr mal im Voralpenraum statt und lässt deswegen auf fahrerische und landschaftliche Highlites hoffen.
Ich bin mir sicher dass Karlheinz und Ton keine Mühen scheuen uns was ganz tolles zu servieren.
Zum Sommertreffen kommen wir alle wieder nach Immenhausen bei Kassel / Hofgeißmar. Am Wochenende vom 06-08. Juli wird dort wieder gefeiert und Benzin geredet. Wer nicht kommt ist selber Schuld.
Am Wochenende davor sollen wieder die so genannten „TRI-Day's" in Neukirchen / Österreich stattfinden, Ihr könnt in dieser News auch wieder was darüber lesen das mir gut gefallen hat. Motto: auch mal über den Tellerrand schauen.
Es scheint als würde in Neukirchen und in der Nähe sowohl für klassische Triumph's als auch für Hinckley's was geboten.
Vielleicht werden wir auch wieder von Triumph zur Teilnahme eingeladen, es wäre schön wenn das dann organisiert unter der TMOC Flagge stattfinden würde und nicht so verzettelt wie dieses Jahr. Dadurch haben wir als TMOC nicht gerade geglänzt.
Obwohl einige Mitglieder in Neukirchen und Umgebung waren haben wir die erwünschte Teilnahme an der Klassiker Ausstellung nicht hin bekommen weil die Leute auf eigene Faust dort waren und der Vorstand nichts davon wusste und deswegen annehmen musste es würde, mangels Interesse, keine Ausstellungsbeteiligung unsererseits möglich sein.

So, jetzt aber genug gejammert, das können wir im April in Volkers weiter besprechen.
Ich sehe Euch dort.

Euer
Klaus

Inhalt

Seite 4	Sinsheim2006
Seite 5	Indian Summer Party R.A.T. Pack Baldauf
Seite 7	Cafe Racer Museum
Seite 12	Das etwas andere Silver Jubilee
Seit1 18	The road to Daytona
Seite 23	Maianfahrt
Seite 24	Termine 2007
Seite27 2006	Veterama

SINSHEIM 2006

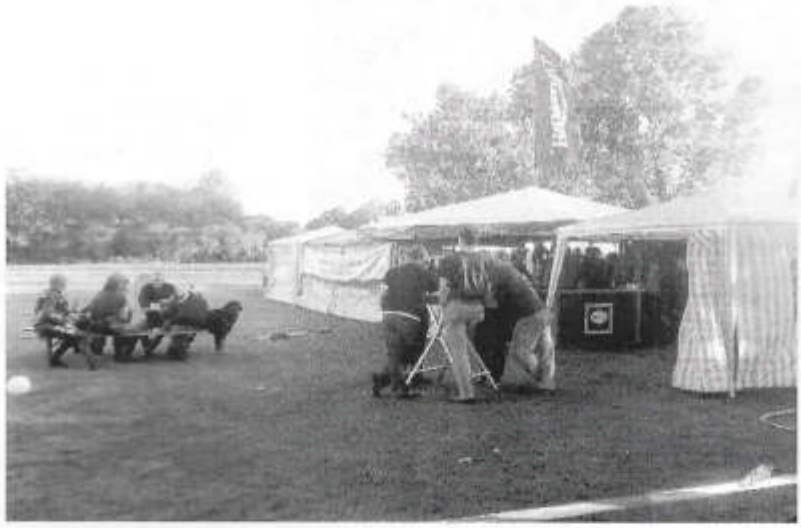
Titelbild

Auf unserem Titelbild seht Ihr die Maschine von unserem Clubmitglied Winfried Herrmann. Es handelt sich bei
dem Motorrad um eine Speed Twin 5T Bj. 1948

Wenn Ihr euer Motorrad auch auf der Titelseite sehen wollt schickt mir Bilder in der größten Bildgröße die eure Kamera hergibt am besten im Hochformat und schreibt mir bitte noch die technischen Daten dazu.

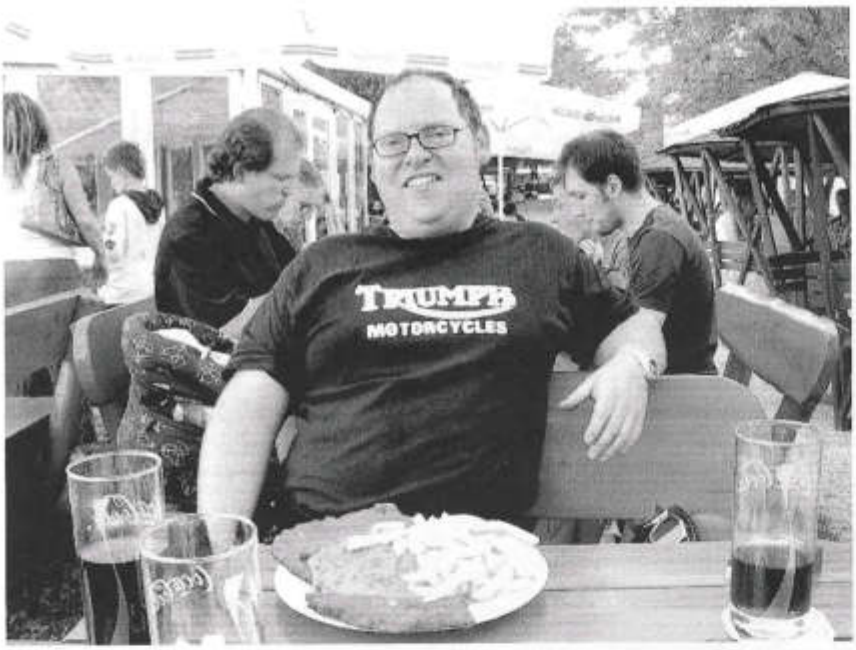
Euer Redakteur

Indian Summer Party R.A.T. Pack Baldauf



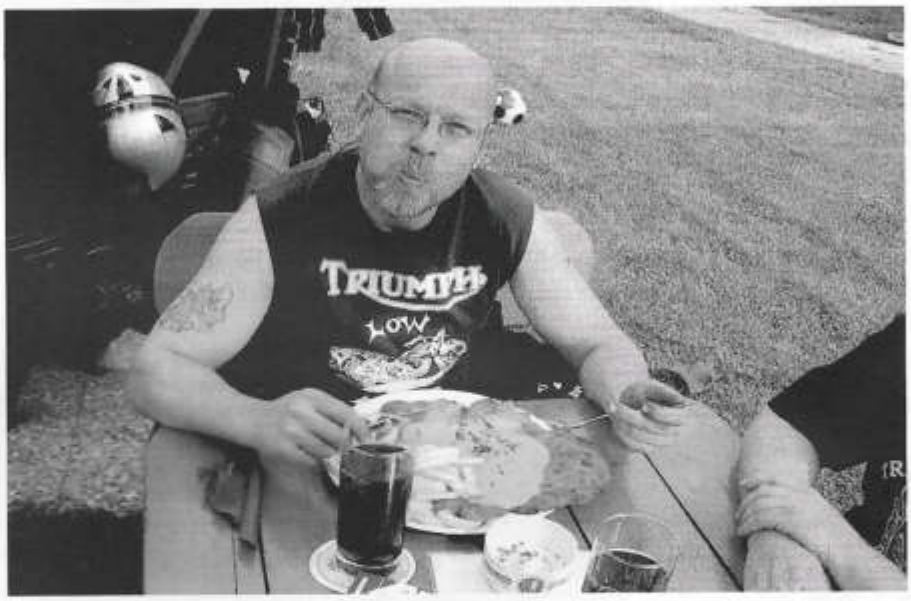
Da ich schon viel gutes über das erste Treffen gehört hatte und auch der Wetterbericht nur gutes verhieß beschloss ich kurzfristig auf das Treffen in Weiler zu fahren.
Samstagmorgens ging's los. Eigentlich wollte ich ja bereits freitags los, aber leider klappte es mit dem Urlaub nicht.
Die Anreise hat bereits Spaß gemacht, besonders die Strecke zwischen Bingen und Koblenz, auf welcher ich zweimal mit der Fähre übergesetzt bin.
Gegen 16 Uhr kam ich auf dem Platz an. Dort wurde ich gleich von Jack und Hubert begrüßt. Roger und Igel mit denen ich mich verabredet hatte kamen auch gleich und es wurde erstmal ein Begrüßungsbier getrunken. Nach und nach füllte sich der Platz durch die zurückkehrenden Teilnehmer der Ausfahrten (ja, während des Treffens gab es sogar mehrere Ausfahrten).

Da die Liveband leider ausfiel, wurde kurzerhand ein DJ engagiert, der seine Sache aber sehr gut machte und besonders durch seine trockenen Sprüche für Belustigung sorgte. Gegen Mitternacht standen gleich zwei Highlights auf dem Programm: Zum einen die Tombola, wobei ich meinen Augen nicht traute, wie viele Preise das R.A.T. Pack Baldauf zusammengetragen hatte.
Nach einigen Rockeinlagen wurde noch eine Triumphfahne versteigert. Wobei sich bei einem Betrag von 50 EUR die Mitbieter langsam verabschiedeten und sich Roger und Manni eine erbitterte Schlacht lieferten. Zum Schluss ging die Fahne für ca. 100 EUR an Manni, der sichtlich erleichtert war, seinen Mitbieter abgehängt zu haben.
Leider ging auch dieser Abend viel zu schnell zu Ende und ich begab mich zu meinem Zelt.
Nach einem guten Frühstück ging es schon wieder ans Packen, es wurde noch ein Gruppenfoto gemacht und wir (Igel, Roger und ich) verabschiedeten uns von allen und traten gemeinsam den Rückweg an.



1/4 Portion

Nach ca. 2 Stunden Autobahngeschraddel beschlossen wir, bevor sich unsere Wege trennten, in Hofheim am Taunus in einer bekannten „Schnitzelhochburg" noch eine Kleinigkeit zu essen. Da mein Magen noch etwas durcheinander war bestellte ich eine Normalportion (1 tellergroßes Schnitzel), Igel eine Doppelportion und Roger bestellte sich eine



1/2 Portion

Portion, die man in Worten kaum beschreiben kann: 3 tellergroße Schnitzel mit Pommes. An der er dann allerdings wirklich seinen Meister gefunden hat.
Nach einer kurzen Verdauungspause machten wir uns dann auf den Heimweg.
Alles in allem war es ein schönes Treffen, welches ich euch nur weiterempfehlen kann.

Gruß, Carsten

ganze Portion

Jahreshauptversammlung 2007 des TMOC

Am **Samstag**,
den **14. April 2007**,
um **18.00Uhr**,
im Cafe Volkers in Volkers !

(Volkers liegt direkt an der A7 zwischen Würzburg und Fulda, Abfahrt Bad Brückenau-Volkers. Adresse: Hartweg 4, 97769 Volkers)

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!

Neben den offiziellen Themen, die Tagesordnung hängt unten an, wird es wieder einiges zu bequatschen geben: Maitour, Sommertreffen usw. . Natürlich wird jeder wieder von seinen langen Schrauberabenden im Winter erzählen können und davon, was an den Ladies wieder nicht gepasst oder funktioniert hat. Stoff zum erzählen gibt es also reichlich, so dass es niemandem trotz des offiziellen Teils langweilig werden sollte.

Da der Vorstand neu gewählt wird, möchte ich alle Mitglieder aufrufen zur JHV 2007 zu kommen und von Ihrem Stimmrecht gebrauch zu machen. Je mehr Mitglieder hinter dem neuen Vorstand stehen, desto besser kann dieser auch seine Arbeit machen!

Übernachtungen gibt es direkt im Cafe für kleines Geld. Bitte bei Manfred Groß unter 09733/780095 bis zum 1. April buchen.

Tagesordnung:

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

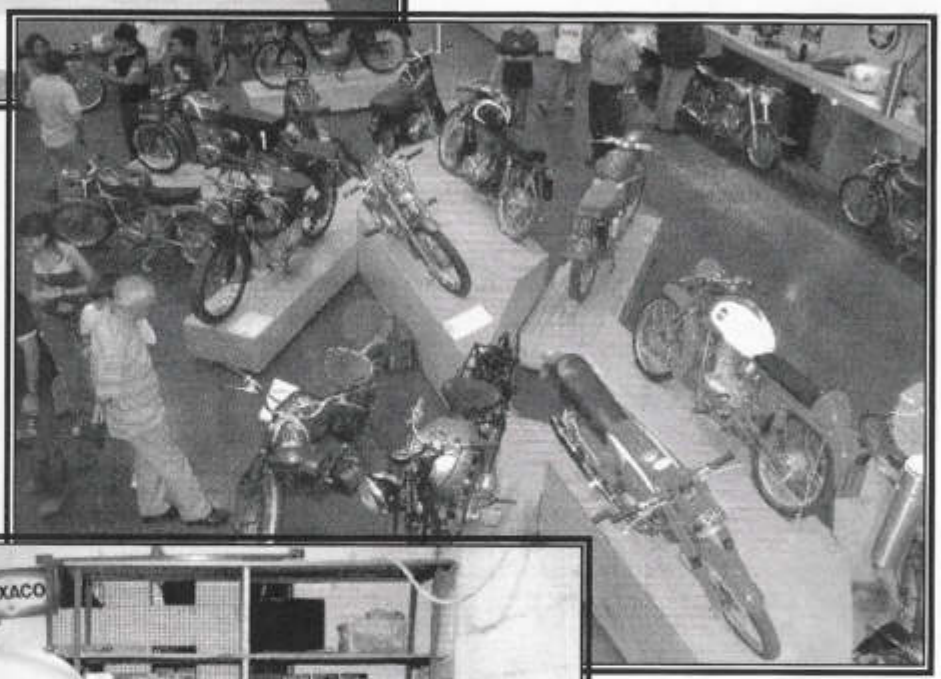
Euer Vorstand

Im „Caferacer Museum“ in Santiago de Chile

Die amerikanische Automobilindustrie beherrschte von/ab den Nachkriegs- bis in die 70er Jahre den Südamerikanischen Markt, so auch in Chile. Bei den Motorrädern sah das aber ganz anders aus: Die Polizei fuhr nur BMW, sonst war das Straßenbild geprägt von rassigen Exemplaren aus Italien, die eine oder andere NSU und eine Anzahl von BSAs und Triumphs. Diese waren, zusammen mit BMW, die hubraumstärksten Maschinen, die man kaufen konnte.
Aus dieser Zeit stammen die meisten der Exponate, die im „Caferacer Museum“ in Santiago de Chile zu bewundern sind.
Francisco Bascuñán, motorrad-begeisterter Bauingenieur, hat im Laufe der Jahrzehnte und auch dank seinem Beruf, der ihn durch ganz Chile brachte, eine ansehnliche Ansammlung von Motorrädern zusammen getragen.

Seit Dezember 2004 kann man über 80 restaurierte Maschinen aller Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts in seinem Museum ganz nah betrachten. Alle sind so aufgestellt, daß man alle Details aus nächster Nähe begutachten kann. Anfassen ist natürlich nicht erwünscht, es gibt aber keine Absperrungen, die dieses verhindern könnten. In der großen Ausstellungshalle findet man

bekannte Marken wie AJS, Moto Guzzi, Ducati, DKW, MV Agusta, Adler, Morini, Gilera und einige Triumphs, BSAs und Nortons neben eine Moto Reve von 1906, eine Motorb 250 von 1959 und einige andere Raritäten.
Alle Motorräder hat Herr Bascuñán in Chile gefunden und gekauft –teilweise in einem mehr als desolaten Zustand- und im Laufe der Jahre restauriert.
Das Museum besteht heute aus

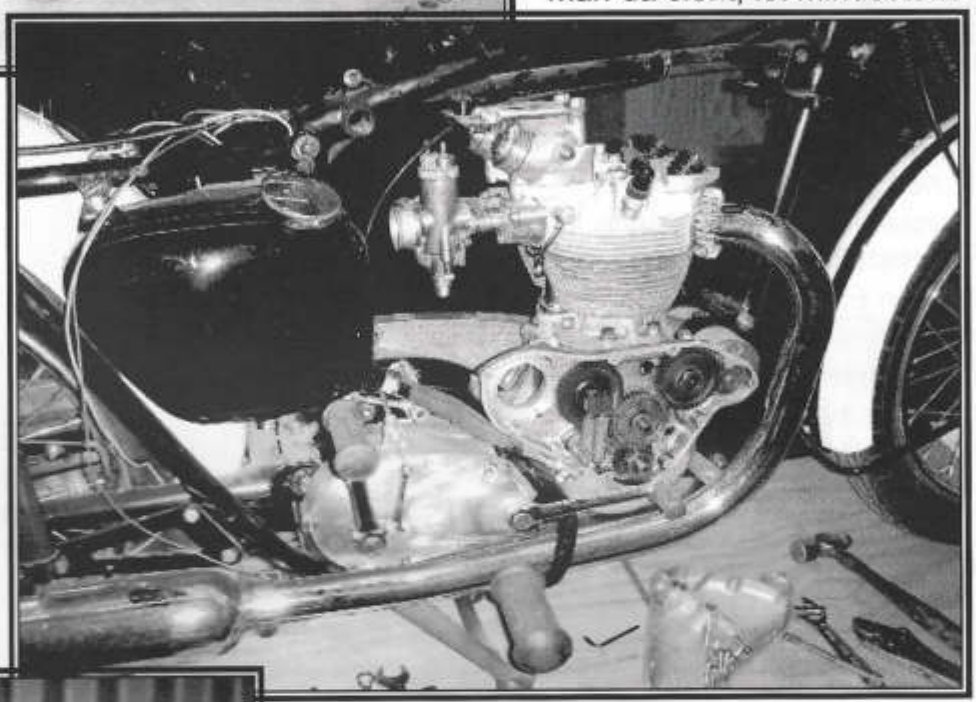


einer Empfangshalle, Büros, einen großen Ausstellungsraum, eigene Werkstätten, einem gut sortierten Ersatzteillager, ein Lackierraum und einen Schuppen, in dem ungefähr die gleiche Menge an unrestaurierten Maschinen auf

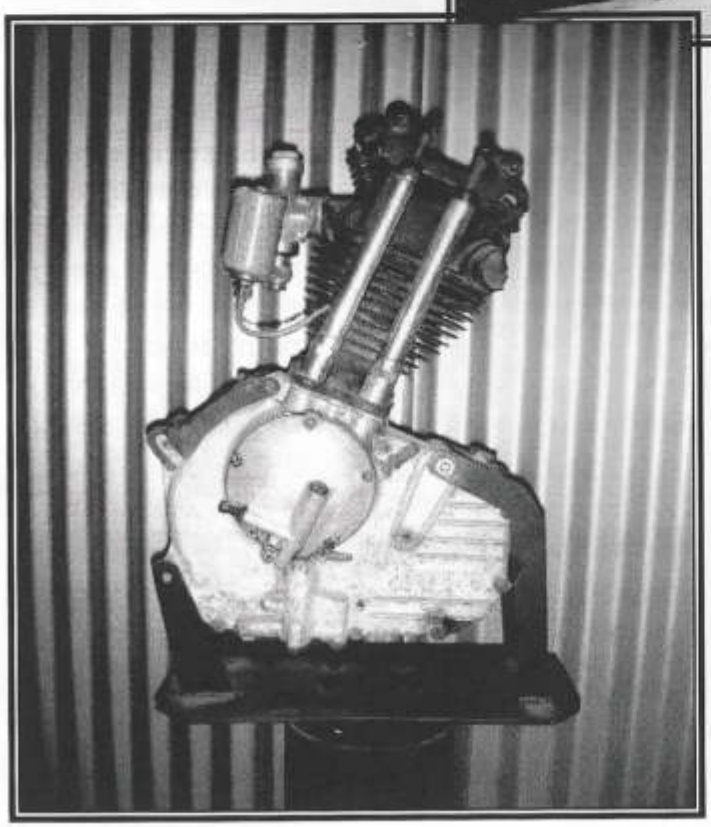
ihre Wiedergeburt warten.
Die Restaurierungen werden von den eigenen Technikern in mühsamer Arbeit erledigt. Nicht mehr vorhandene Blechteile werden von Hand gefertigt, sogar Abziehbilder werden am Computer bearbeitet und einzeln hergestellt.

Das Ersatzteillager gibt einiges her, jahrelanges Sammeln zahlt sich heute aus. So ist es jetzt möglich, die Restaurierung einer Maschine in ca. 3 Monaten komplett zu erledigen. Zur Zeit wird an einen Triumphprojekt gearbeitet: es werden 6 Modelle restauriert und zum Verkauf angeboten (die Hälfte davon hat schon einen Eigentümer gefunden).
So kommt es, daß immer neue Maschinen ausgestellt werden, neben Verschiedenen an

Dokumentationen und Kleinteilen, entsteht eine attraktive Ausstellung, die viele Besucher anlockt. Die Werkstatt und das Lager sind für das Publikum gesperrt, man hat aber Schaufenster eingebaut, damit man die Techniker bei der Arbeit beobachten kann. Nach vorheriger Absprache ist es auch möglich, Werkstatt, Lager und Schuppen zu betreten, was man da sieht, ist mindestens



genau so interessant wie der Ausstellungsraum. Der Eintritt ist frei, das Museum wurde konzipiert auch als eine Kulisse für Veranstaltungen, nebst der finanzielle Unterstützung von Herrn Bascuñán, soll damit die Finanzierung des Ganzen ermöglicht werden. (Fast) alle Motorräder sind fahrbereit, so kann das Museum 3-tägige Tours zu



den naheliegenden Weingütern und Haciendas organisieren. Kleine Gruppen auf ausgewählten Maschinen haben dann das Glück, über kleine, ruhige Seitenstraßen eine schöne Landschaft zu genießen, begleitet von einen Rahmenprogramm, das sich sehen läßt. Auf unserer Homepage findet ihr einen Link zum Museum. Die Seite ist leider nur auf spanisch, aber jede Menge Bilder sprechen ihre eigene Sprache.

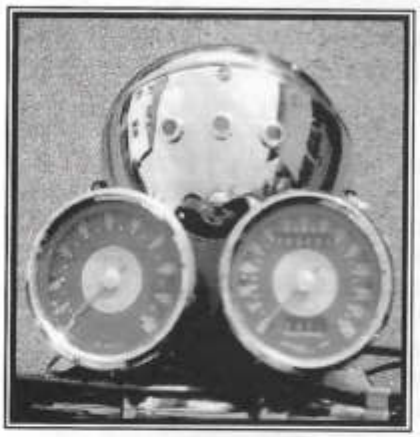
Gruß George

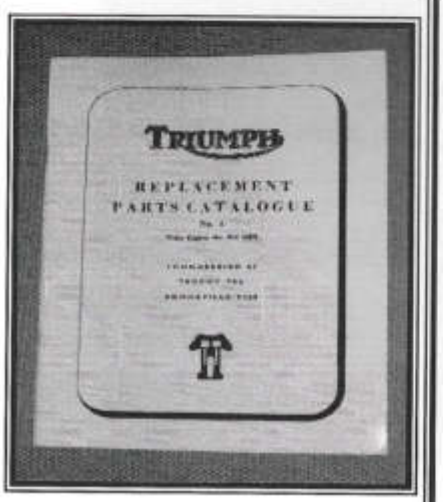
ZU VERKAUFEN!

TR 6C BJ 1968 , sehr guter Zustand . Fährt mich seit Jahren sehr zuverlässig durch die Lande.
1995 / 96 sehr aufwändig restauriert, alle Schwachstellen beseitigt.
Bojer , Mikuni , Edelstahl Felgen und Speichen , Bleifrei, trockener Belt , Tellerfeder Kupplung, Elektrik , etc etc.

Preis VHS

Klaus Küppers Tel:06071/44417





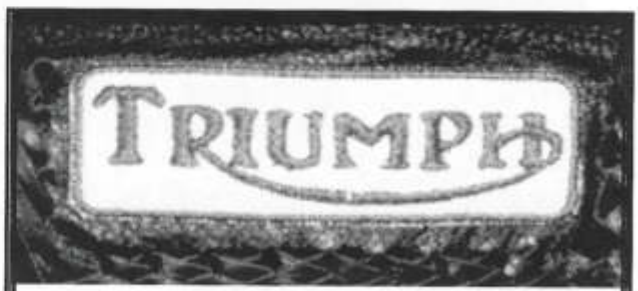
Ersatzteil Kataloge :

No.4 from Engine No. 24875 6T , TR6 , T 120

No.4 from Engine No. 13375 6T , TR6 , T 120

Stückpreis 10 Euro

Klaus Küppers
Tel:06071/44417



Triumph Patches

Patches 80x30mm, weiß Leder,Schriftzug blau gestickt,bei Abnahme von 20-30Stk
Preis ca.4 €.

Bestellungen bei Peter Müller 0561/813464

Das etwas andere Silver-Jubilee...

Wir fahren englische Motorräder, nein, wir reiten sie. Wir nennen sie huld-, respekt- oder liebevoll „Lady" oder geben ihnen sogar Namen. Sie werden gehätschelt, verflucht, gepflegt oder vernachlässigt. Und wir, die Clubmenschen, erzählen in diesem Forum stets, wohin wir mit ihnen gefahren sind, oder wo wir sie ausgestellt, und wie verschönert oder repariert haben. Manche behaupten sogar, das britische Moppet habe eine Seele. Mag vielleicht stimmen, manchmal heißt sie einfach nur Lucas; es könnte auch mehr dahinter stecken. Denn hat Euch mal eine Lady selbst erzählt, was sie im Laufe der Jahre erlebt hat? Dann aufgemerkt, denn eine Bonnie erzählt nun selbst ihr 25-jähriges Leben...

Winter 1981:
Es liegt genau ein Vierteljahrhundert zurück, und natürlich stehe ich gerade in Meriden. Früher soll hier der Laden sprichwörtlich gebrummt haben, doch nun geht es vergleichsweise beschaulich zu. Wir Rahmen fangen alle mit der gleichen Buchstabenbezeichnung an: PDA... nur die Nummer unterscheidet uns. Eigentlich stehen wir schon eine ganze Weile hier rum, doch nun scheint der Tag gekommen zu sein, an dem wir unsere Motoren bekommen und dann dürfen wir endlich on the road zu den anderen. Meine Nachbarin wird eine „Tiger", d.h. ihr Motor erhält nur einen Vergaser, ich hingegen bekomme den 2-Vergaser-Motor und die „Bonneville"-Seitendeckel dazugepackt. Mal sehen, einen Tank in einer bronzenen Farbe mit einem alt aussehenden Weiß mit goldenen Linien, Räder und Beleuchtung und nun geht's endlich raus!

Frühjahr 1982:
Oh, was ist denn nun los? Meine Kiste wird wieder abgefangen, jetzt beginnt eine Umräumerei: Speichenräder wieder raus und Gussräder rein, runde Lucas-Blinker raus und viereckige rein, bin ich jetzt eine halbe BMW oder was? Inzwischen haben mich schon wieder ein paar Kisten überholt und wir landen auch nicht auf dem gleichen Schiff, ich werde nach Deutschland ausgeliefert. Das ist spannend, was wohl jetzt passiert? Zuerst dürfen mich sicher alle Leute in einem großen Schaufenster ein paar Wochen bestaunen. Sicher kauft mich dann ein betuchter Herr, der mich behutsam einfährt und sonntäglich stolz der staunenden Bevölkerung vorführt oder mich mit anderen Ladies zusammen bringt, zwecks gemeinsamem Ölpfützenaustausch. Ich bin eine Britin! Wer hat das heute noch?

Ein paar Tage später:
Hm, ich glaube, ich hab' mich ein wenig verkalkuliert. Wohl bin ich bei einem Händler gelandet, aber der hat überhaupt keinen Laden und kein Schaufenster, und außerdem will er mich gar nicht verkaufen, sondern selbst damit fahren.

Sommer 1982:
Komische Type, an die ich da geraten bin, der hat glaub' ich in Öl gebadet. Reißt die neu entwickelte elektronische Zündung raus und baut eine altmodische Kontaktzündung rein, weil die einen größeren Zündfunken für mehr Leistung abgeben soll. Das ist doch pure Ausrede, um mehr Gas geben zu können, und überhaupt, wie der mich antritt, hihihi. Der ist so leicht, der muss mich immer auf dem Hauptständer stehend antreten und dabei am Lenker runterziehen, weil er so klein ist und kein Gewicht hat. Wenn ich miese Laune habe, verpasse ich ihm einen Tritt zurück, heißa, da krachts in der Kniekehle und am Unterschenkel !!!

Winter 1982:
Ich hab' die anstrengendste Saison aller neuen Ladies hinter mir, ehrlich! Von wegen sachte einfahren. Mein Owner, er heißt übrigens Tom, erzählt mir Sachen wie Weslake-Zylinderkopf, den er mir gern verpassen würde, und von einer B-Lizenz, vermutlich zum Töten britischer Motorradmotoren oder was auch immer. Außerdem jagt der mich über Landstraßen und Autobahnen, dass es eine Qual ist. Und wie man eine Kupplung kommen lässt, davon hat er auch noch nie was gehört. Ich fühl' mich schon richtig verschlissen und alt. Draußen stehen darf ich auch noch, und eine andere Lady hab' ich ebenfalls nicht zu Gesicht gekriegt, kein Wunder mangels Laden und Schaufenster. Aber die letzten Wochen kommt da ein langer ruhiger Typ vorbei, der auch so eine Triumph haben möchte.

Februar 1983:
Saukalter Winter, minus 20 Grad, und ich stehe nur in einem zugigen Schuppen. Eine große Kiste ist hier angekommen, die mir sehr bekannt vorkommt. In einer solchen habe ich auch einmal gesteckt. Oooh, eine blaue Bonnie, ganz neu!!! Endlich jemand für eine gemeinsame Ausfahrt. Doch meine Freude währt nur kurz, die Bonnie wird trotz der

Eiseskälte abgeholt und verschwindet, während ich weiter auf den Frühling warte.

Mai 1983:
Endlich wieder warm, ich stehe mitten im Dorf, und der ruhige Typ mit der blauen Bonnie kommt öfter mal vorbei, aber gemeinsame Ausfahrten... Fehlanzeige! Tom hat plötzlich kein Interesse mehr an mir, er will mich verkaufen. Da ist eines Tages ein gewisser Michel auf der blauen Bonnie hinten drauf. Er und Tom fahren mich gemeinsam ein wenig durch die Felder, dann sind sie sich handelseinig. Aber irgendwie ist dieser Michel auch nicht so'n betuchter Herr, im Gegenteil, der ist genau so klamm wie mein erster Herr und Meister, genau so'n dünner Hering und kriegt aus'm Stand nicht den Kickstarter runter. Nur die Nummer mit dem Zurückschlagen kann ich nur einmal machen, der lange Ruhige, der immer dabei ist, hat den Michel vorgewarnt. Dafür hab' ich andere Späßchen auf Lager, z.B. lasse ich das Öldrucklämpchen flackern, Mann hat der da schnell angehalten! Oder bei einer rasanten Autobahnfahrt hab' ich mal die Krümmer nachts orange glühen lassen, aber letztendlich hat ihn das von der Rennerei nicht geheilt.

Sommer 1983:
Es geht auf Tour, hurraaa!!! Ich hab' schon 13.000 Kilometer auf'm Zähler, und in den ersten 5 Wochen werden es gleich 5.000 Kilometer mehr. Aber irgendwie bin ich vom Regen in die Traufe gekommen, dauernd steht der Drehzahlmesser auf der 7 und der Tacho auf 170 km/h. Der lange Ruhige ist mir nicht geheuer, der erzählt stets von der Scheiß-Verarbeitungsqualität der Briten, und dass alle Motoren von dort zuerst mal geöffnet werden müssten.

Winter 1983/84:
Das war's schon mit der Tourerei. Ich hab' eine Norton und ein paar Triumphe kennen gelernt, immer will der Michel der Schnellste sein, die 750-er Commando hat er aber nicht gepackt. Der lange Ruhige hat sich durchgesetzt, mein Motor ist wirklich bis auf die letzte Schraube zerlegt. Ich wandere in Teilen von der Garage in die Wohnung und wieder zurück. Der Michel hat wirklich überhaupt keine Ahnung von Motorrädern, der macht alles, was der lange Ruhige ihm sagt. Der stillen Wasser Gründe tief, ich sag's ja immer. Die blaue Bonnie ist auch auseinander genommen.

Januar 1985:
Mal hier eine Schraube, mal dort eine Pleuel, mal da ein Lager, im Zeitlupentempo wird der Motor wieder aufgebaut. Die blaue Triumph läuft längst wieder, ich gammele vor mich hin. Mein Besitzer hat noch nicht mal Kohle für ordentliche Literatur oder Werkzeug. Aber nun ist es soweit, mein Motor wird gestartet... und rasselt fürchterlich. Was tun? Aber der Michel hat die Nase voll und will jetzt endlich fahren. Also fahren wir mit Gerassel.

Sommer 1985:
Ich besuche Treffen in der Nähe und lerne eine Menge Ladies verschiedenster Marken kennen. Und ich werde endlich zuerst verschönert und dann zum Unikat umgebaut. Meine große Guzzi-Scheibe findet der lange Ruhige „potthässlich", ebenso wie die Gussräder, und er sagt immer „Gussradwichser" zu dem Michel, wie in dem Werner-Comic, außerdem würde er zu gerne die gesamte Elektrik aus mir rausschmeißen, obwohl die eigentlich tadellos funktioniert. Die Blinker werden endlich rund, die Felgen erhalten hohe Schultern usw. (kann er ja selbst mal berichten). Ein Zweitmotorrad kommt in die Garage, eine 1966-er MZ. Mein Herr und Meister gibt wieder mächtig an mit mir, sie fahren neuerdings zu zweit mit mir aus. Einmal sind wir auf einer Kirmes, da kommt die Tante mit einem riesigen Luftballon an, und wir hätten mit 20 über die Autobahn kriechen müssen, damit wir den heil nach Hause bringen würden, aber nix da, das Teil wird dem Michel vor den Bauch geschnallt und auf geht's. Bei 150 auf der Überholspur wird's mir dann zu heikel und ich hab' mal eben das Zündschloss teilweise außer Kraft gesetzt. Da haben sie ganz schön doof geguckt, der Michel und die Torte, und sie darf den Daumen raushalten. Aber dann hat der Michel doch entdeckt, dass man ohne Licht weiterfahren kann, aber wie zivil das auf einmal geht...

Mai 1985- Zu der T140E gesellt sich noch eine 1966-er MZ, ein „Eisenschwein", bis auf die T140E haben alle Accessoires überlebt, selbst die Helme

Winter 1986:
Der lange Ruhige hat sich wieder mal durchgesetzt. Ohne den zögerlichen Michel viel zu fragen, wird meine Elektrik komplett in einer guten Stunde rausgeschmissen und der Lange verspricht, alsbald eine viel bessere einzubauen, die *nur er* kennt, weil sie nur aus schwarzen Kabeln besteht. Was dieser Schwachsinn soll, verstehe ich nicht. Mal sehen, wie lange es diesmal dauert, bis ich wieder auf die Straße komme. Mann, da bin ich an zwei Typen geraten, der eine hat Null Ahnung und der andere eine Ausrede nach der anderen, um nicht an mir arbeiten zu müssen.

Na, habt Ihr den ehem. Redakteur und Layouter, Walter Moreth, rechts, erkannt? Kenne ihn seit ca. 1986...

Sommer 1988:
Nach 18 Monaten ist der Kabelbaum endlich fertig. Die paar Kabel sind nun wirklich keine Geldfrage gewesen. Die Versicherung ist inzwischen auf 50 % runter, das ist schon eher eine Geldfrage hier in Deutschland. 18 Monate für einen Kabelbaum, ich glaube, das ist Weltrekord an Lahmarschigkeit. Die Beiden sitzen auf der Bude und hauen sich die Wampe voll, und der Michel hat schon ein richtig schlechtes Gewissen, wenn er allmorgendlich die MZ aus der Garage holt und spricht kaum noch mit mir. Und weil er immer so gerne mit einem Arbeitsoverall gefahren ist, hat sich die Tanklackierung vorne vom Reißverschluss ganz gelöst. Deshalb wird der Tank total entlackt und die Sprühdosen aus dem Baumarkt kommen zum Einsatz. Die Farbe schwarz sieht sehr unglücklich aus, besonders, als er den Metalliceffekt mit Silber drüberlackieren will, indem er bei windigem Wetter den Tank aus 5 Metern Entfernung mit Silberlack berieseln lässt. Ein Nachbar schaut dem Szenario zu und kringelt sich vor Lachen... Aber wir besuchen auch wieder Oldtimertreffen und sind sogar mit 3 Triumphs unterwegs, nur einen Schönheitspreis kann man mit mir nicht gewinnen. Dafür sei ich jetzt ein Unikat, sagt der Michel.

Frühjahr bis Herbst 1989:
Die blaue Bonnie soll zum Gespann umgebaut werden, dafür steht ein schicker neuer Watsonian Linksseitenwagen bereit. Doch inzwischen hat die Blaue von dem langen Ruhigen ihren ersten Kolbenfresser erlebt, sowie zahlreiche Verbesserungen, darunter eine ähnliche Elektrik wie meine. Ich krieg' sie auch nicht mehr zu sehen, denn Bonnie und Seitenwagen stehen in wechselnden Garagen. Ich bin pausenlos mit dem Michel auf Touren und ich schätze, dass wir nun schon gut 40.000 km runter haben. Aber auch unsere Sterne stehen nicht günstig, denn er hat sich inzwischen eine andere Lady geangelt, allerdings nicht eine zweirädrige, sondern eine zweibeinige, und die ist wieder von der ruhigen Sorte und macht dem Michel klipp und klar, dass so alte, hässliche und laute Motorräder bei ihnen im Dorf unerwünscht seien. So krieg' ich das Dorf vielleicht dreimal zu sehen, und die komische Tante samt Familie würdigt mich keines Blickes. Weil ich auch meinen Stolz habe, täusche ich einen beginnenden Kupplungsschaden vor, und prompt habe ich in der warmen Wintergarage, die wir uns inzwischen zugelegt haben, meine Ruhe.

Hier im vollen Tourentrimm

Frühjahr 1991:
Ich stehe seit 2 1/4 Jahren herum, wie langweilig. Die olle MZ hat mir den Rang abgelaufen, ausgerechnet die, sie ist nämlich wirklich hässlich. Im Mai dann öffnet sich die Garage. Ich sag' s ja immer: der stillen Wasser Gründe tief, die Alte vom Michel hat ihn bequasselt, seinen gesamten Fuhrpark zu verkaufen, naja, ist ja nicht so schlimm, der hat ja eh nicht mehr nach mir geschaut, und zum Rumstehen bin ich schließlich nicht gebaut worden. Die ganze MZ-Sammlung geht nach Frankreich, tja und mich verscherbelt der Michel an den langen Ruhigen, der immer noch keinen Finger an seinem blauen Bonnie-Gespann gerührt hat außer dem Einbau einer Stange und einer Schwingengabel samt Rädern, und der Motor wird seiner Innereien beraubt. Ich, meine Ersatzteile und mein Werkzeug gehen. „Hobbyaufgabe" nennt das der Michel. Toll.

Sommer 1991:
Wir fahren. Der Lange und ich. Und wenn ich sage, „wir fahren", dann tun wir nichts anderes, denn Wartung steht offenbar nicht auf unserer Tagesordnung. Jeden Mittag fahren wir unter Michels Fenster an der Arbeit vorbei, und er schaut jedes Mal heraus, aber der Lange bleibt nicht stehen, fährt stoisch geradeaus schauend weiter. Mein „Ex" hatte aber gesagt, es müsse dringend nach mir geschaut werden. Na, endlich mal jemand, der mich antritt wie ein Mann, fast 100 Kilo bringe der lange Ruhige auf den Sattel. Endlich frische Luft, Kilometer fressen... die Frontscheibe ist erstmal weggeflogen, ebenso Gepäckträger und Topcase. Was soll der Plunder? Ich bringe meinen neuen Herrn, schon wieder kein betuchter, zur Arbeit. Doch nur kurz währt die Freude. Durch die langen Standzeiten bin ich ein Pflegefall geworden. *Ich* merke es, der

Lange *nicht*. Als ich den Dienst quittiere, flucht der Lange fürchterlich und ich werde zu der blauen Bonnie in die Garage gesteckt.

Herbst 1998:
7 (!) Jahre sind vergangen. Tageslicht hab' ich nur gesehen, wenn die blaue Bonnie, der Seitenwagen und ich mal wieder die Garage gewechselt haben. Nun stehen wir in einer großen dunklen Halle, durch die es dauernd reinregnet. Der lange Ruhige, dessen Name ich schon fast wieder vergessen habe, besitzt inzwischen das gleiche Hobby wie der Tom damals: er schraubt lange und gerne an Enten herum. Jetzt steht wieder einmal ein Umzug bevor, denn wir gammeln ausgiebig vor uns hin, die blaue Bonnie weniger, sie ist sein Schätzchen. Ich hingegen, die Dreingabe... Da steht auf einmal der Michel nächtens mit in der Tür. Er schaut nur lange schweigend nach mir und sagt dann: das hast du nicht verdient. Dann redet er lange und eindringlich mit dem Langen, doch der ist absolut unnachgiebig, Rückkauf ausgeschlossen. Es endet wie fast immer mit den beiden im Streit und es fallen Worte wie der Michel sei der letzte, dem er sie verkaufen würde. Nur einige Sachen von mir, die Frontscheiben samt Halterung, Gepäckträger, Packtaschen und Topcase gehen wieder in miserablem Zustand zurück. So landen wir in einer gemütlich warmen Garage, nur 10 Meter Luftlinie von der Wintergarage des Michel, der inzwischen überall Mitch genannt wird, und im Laufe der Zeit werde ich sicher noch viel Neues erfahren, wegen der räumlichen Nähe.

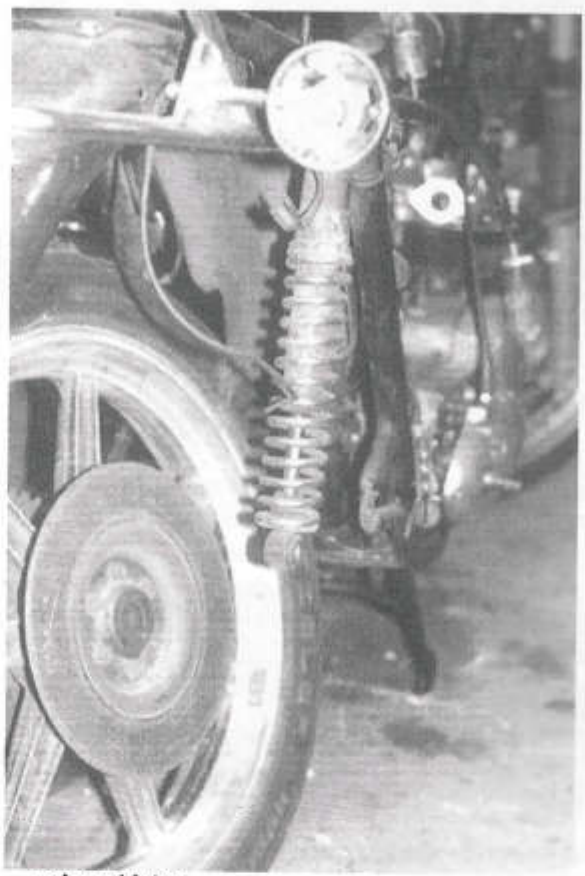
Herbst 2000:
Wieder 2 Jahre vorbei, in denen nichts passiert ist, außer dass ich mal hier und da als Ersatzteillager fungieren durfte. Zwischenzeitlich ist einmal eine dritte Triumph hier gewesen, die ist aber wieder weg. „Nur zur Inspektion", hat der lange Ruhige gesagt. Verstehe schon. Wir beiden müssen auf fleißigere Zeiten hoffen. Aber der Mitch ist wieder vorbeigekommen. Ich hab' Neuigkeiten erfahren. Schon wenige Monate nach meinem Verkauf war er auch schon wieder seine Alte los, hähähä. Hat ihm mächtig Ärger eingebracht, den hätte er mit mir nicht gehabt. Für die Scheidungskosten hätte er mir Platingriffe spendieren können. Hähä. Sorry, muss auch mal schadenfroh sein! Seine MZ-Sammlung ist wieder zu ihm zurück. Ihr Käufer hatte damals nicht bezahlt und die eine MZ bereits „weitervermittelt". Und eines nachts dann hat der den Käufer irgendwie dazu gebracht, die MZ schleunigst wieder zurück zu bringen. Muss lustig gewesen sein, jedenfalls sitzen die Beiden beim Bier in der Garage und plaudern über die alten Zeiten und über Pläne unserer Wiederbelebung. Hört sich gut an. Dann holt der Mitch eine Kamera und 2 Triumphs aus der Garage und der Lange seinen Watsonian. Denn der Mitch hat sich inzwischen eine 650-er Bonnie geholt, die mächtig Arbeit macht – haha, mal sehen, ob er da auch ran geht! Und weil er die Hoffnung auf den Rückkauf wohl endgültig aufgegeben hat, im selben Jahr noch eine T140E dazu, so wie die blaue Bonnie und ich. Als sie dann Fotos machen, schließen sie beschämt das Garagentor, damit man *mich* nicht sehen muss...

Winter 2002:
Immer wenn der Lange vorbeikommt, redet er kein einziges Wort mit uns. Im April 2001 sollten wir beide fertig sein. Irgendwann habe ich einen anderen Zylinderkopf bekommen, aufgesetzt wie ein Hut und das war's. Der andere wurde halt gebraucht. Hier in der Garage wird im Moment gearbeitet, irgendwelche Stromkabelverlegungen, nun könnte doch auch der Mitch mal wieder vorbeikommen... tja, und als ob er mich rufen gehört hätte, steht er plötzlich da. Redet mit den Arbeitern, verschwindet kurz und kommt wieder mit der Kamera, einer anderen Frau und einem Baby im Kinderwagen. Aha, wieder Hobbyaufgabe in Sicht? Dann werde ich fotografiert, obwohl ich das eigentlich gar nicht will, so wie ich aussehe, vorne die unkaputtbare schwarze Elektrik, die aus der Lampe rausquillt, die platten abgefahrenen Reifen von anno dazumal, hässlich, rostig, ungepflegt komme ich daher, wer will mich schon so sehen? Aber allmählich dämmert's dem Mitch, was für eine Riesendummheit er damals gemacht hat, mich zu verkaufen. Aber ich denke, er hat dazu gelernt und gleiche Fehler nicht noch mal wiederholt, sich gute Literatur und Werkzeug zugelegt, nimmt sich genügend Zeit für seine Schätze, sie zu pflegen, zu warten und macht plötzlich Sachen, die er früher nie hingekriegt hat – die Elektrik ! Viel fährt er zwar nicht, aber sobald die Sonne rauskommt, steht nicht nur seine Garage offen, sondern auch die Ladies draußen, bis er abends nach Hause geht. Er hat dazu gelernt: wir verdienen Respekt.

Letzte Bilder von einem traurigen Zustand von vorne...

Winter 2006:
Im Großen und Ganzen ist wieder nichts mit uns passiert in den letzten 4 Jahren. Manchmal höre ich draußen eine bekannte Stimme „Na, Bonnie, wie geht's?" fragen. Ich hab' gerade meinen 25. Geburtstag gefeiert, mein persönliches Silver Jubilee, still, alleine und ohne Party. Trost ist, das es inzwischen so viele von uns gibt, die ihre Jubiläen so feiern müssen. In den Clubzeitungen stehen so viele Berichte über Leute, die runde Geburtstage mit Feten gefeiert haben. Aber wir, die Euch jahrelang mobil gemacht, euch so viele schöne, erlebnisreiche (das sind u.a. auch weniger schöne) Touren geschenkt haben, wir werden offenbar auch schon mal vergessen, stehen verdreckt, vergessen, verölt oder wie ich, ohne Öl, irgendwo im Dunkel und warten darauf, endlich wieder raus zu dürfen, Landstraße, Sound, Kurven, Schräglagen... heißa, das waren Zeiten!!! Ich glaub', nur *ein* Besitzer hat mich wirklich gemocht, obwohl er gern und oft mit mir die Sau rausgelassen hat.

Wird Zeit, dass auch wir Ladies mal zu Wort kommen. Vielleicht sollten wir uns *so nicht* behandeln lassen.



... und von hinten.

Mein Traum wäre ja eine rote Liste, da könnte man alle Leute draufschreiben, die zu faul sind, sich um uns zu kümmern. Ladies, wir sollten uns zusammenschließen! In 2 Jahren, hat mir die blaue Bonnie erzählt, hat sie auch ihr „Silver Jubilee". Jaaa, da werd' ich auch schon 20, meint der Watsonian dazu, der immer noch auf seine erste Meile im Gespannbetrieb hofft. Vielleicht erzählt die blaue Bonnie dann ihre Geschichte, ich kenn' sie schon. Wenn nicht, dann erzähl' *ich* sie Euch. Wart's nur ab, eines Tages fahren sie wieder, sagt der lange Ruhige. Hat er bei seinen Autos auch gesagt, ist nie eingetreten. Wir warten!!! Genauer gesagt, seit 15 Jahren, falls du's noch nicht gemerkt hast.

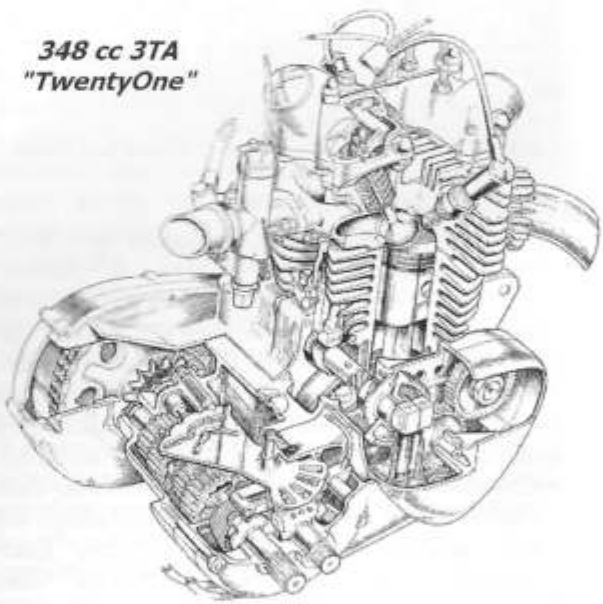
Triumphs erfolgreiche 350 und 500cc Unit Construction Twins

Puristen behaupten, dass ein langhubiger Paralleltwin nur bis maximal 500cc Hubraum in der Lage ist, komfortabel und vibrationsarm zu arbeiten. Das ist sicher nicht ganz von der Hand zu weisen, obwohl man natürlich gern bereit ist, für einen Zuwachs an Durchzug und Endleistung ein bisschen Schütteln in Kauf zu nehmen. Da muss man eben ab und zu mal nachschauen, ob sich Spiegel, Nummernschild oder Beifahrer noch am angestammten Platz befinden....

Spaß beiseite - die „kleinen" 350er und 500er Twins aus der C-Modellreihe hatten durchaus ihre Vorzüge in Laufruhe, Handlichkeit, Startverhalten und nicht zuletzt Sportlichkeit. Immerhin bereiteten sie den Weg zu einigen bemerkenswerten Erfolgen beim seinerzeit populärsten amerikanischen Langstreckenrennen, den „200 Miles" von Daytona.

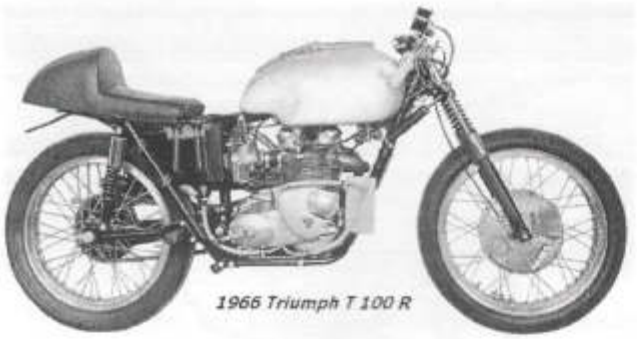
Sozusagen als Mutter aller C-Modelle kam Anfang 1957 die 348cc ***3TA TwentyOne*** auf den Markt, wobei sich der Modellname gleichzeitig auf den Hubraum bezog (21 cubic inch) und den 21. Jahrestag der Gründung der Triumph Engineering Co. als Motorradsparte des Triumph Konzerns.

Kurz darauf folgte die 490cc ***5TA SpeedTwin***, mit Triumphs traditioneller Bezeichnung für den 500cc Zweizylinder. Mit diesen Modellen erfolgte der Eintritt von Triumph in die „unit construction" Bauweise.



Die neuen 3TA und 5TA - Modelle waren mit der sogenannten „Bathtub", also voller Blechabdeckung von Hinterrad bis Luftfilter, gekapseltem Scheinwerfer, und einem voluminösen Vorderschutzblech, dem „Roman Helmet", ausgeliefert. Dieses unbestreitbar wetterfeste Design fand allerdings keine ungeteilte Zustimmung und wurde von den meisten Käufern zugunsten einer sportlicheren Erscheinung umgebaut. So wurden die etwas bieder wirkenden 3TA / 5TA – Modelle später um die sportlicheren ***Tiger 90*** (348cc) und ***Tiger 100*** (490cc) ergänzt.

Auf Anregung von Triumph America machte sich die Meriden Wettbewerbsabteilung unter Doug Hele 1966 ans Werk, auf Basis der Tiger 100 eine Anzahl von Rennmaschinen für das Daytona Race Meeting zu entwickeln.



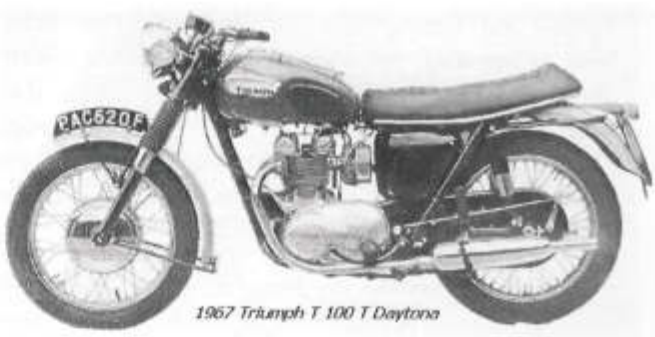
1966 Triumph T 100 R

Nachdem Triumphs Testfahrer Percy Tait bereits einige heimische Kurzstreckenrennen erfolgreich auf einer modifizierten Tiger 100 bestritten hatte, flossen diese Erfahrungen jetzt in die Daytona-Rennmaschinen ein.

Der Zylinderkopf wurde mit doppelten Amal Grand Prix Vergasern versehen und die parallelen Einlasstrakte erweitert. Das Nockenwellenprofil der 650er Bonneville wurde verwendet und auf dem Elektron-Steuerdeckel saßen die Unterbrecherkontakte nun separat gelagert. Die Kurbelgehäuse-Entlüftung wurde optimiert und ein Ölkühler rechts vor dem Gehäuse angebracht, um mit den erschwerten Langstreckenbedingungen fertig zu werden.

Der Rest ist Geschichte. Buddy Elmore setzte mit 96,58 mph eine neue Marke für die beste Durchschnittsgeschwindigkeit und brachte seinen 500er Daytona-Renner vor zwei 750er Harley-Davidson Werksmaschinen mühelos ins Ziel.

Triumph wäre nicht Triumph, wenn dieser Rennerfolg nicht sofort auf die Straße umgesetzt worden wäre. Die Modellbezeichnung lag auf der Hand, natürlich ***Daytona.*** Wie die Rennmaschine hatte das Straßenmodell doppelte Amal Vergaser, allerdings Concentric Monoblocs mit einzelnen Luftfiltern. Der vergrößerte Einlass wurde beibehalten - mit der Bonneville-Nocke und einer Verdichtung von 9,0:1 erreichte die 500er Daytona eine respektable Leistung von 39 bhp.

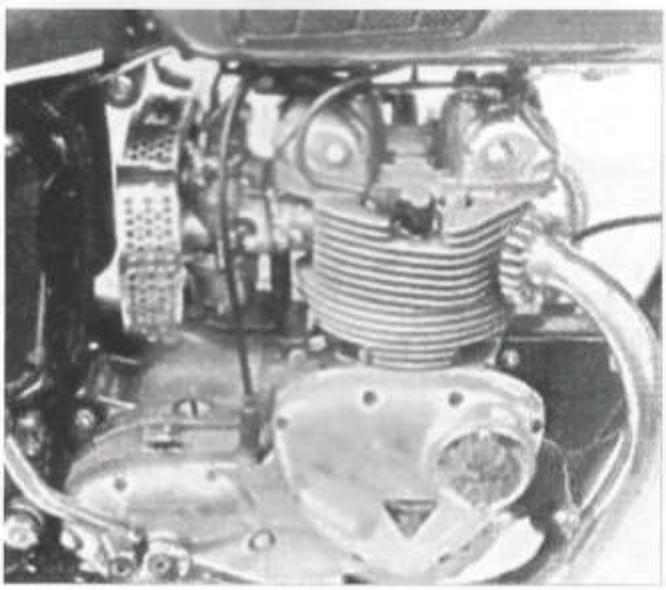


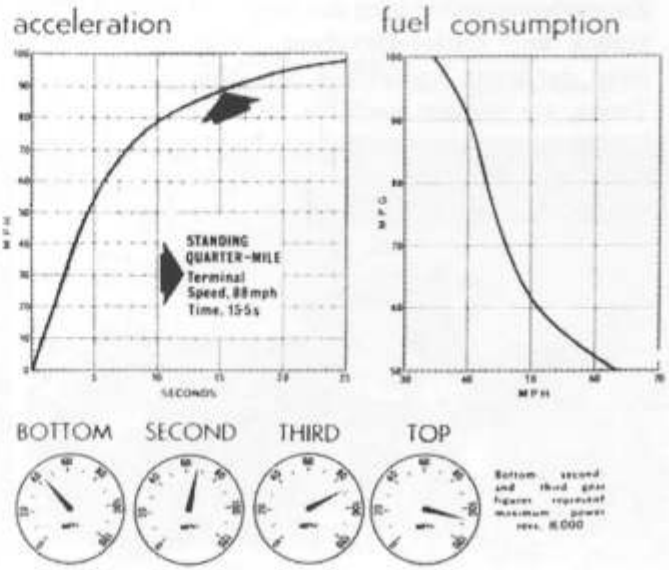
1967 Triumph T 100 T Daytona

Mit einem verbesserten Rahmen, versehen mit steilerem Steuerkopfwinkel und stabilerer Schwingenlagerung, kam 1967 die 490cc ***T100T Daytona*** auf den Markt. Der neue Rahmen wurde fortan auch für die 348cc Tiger 90 und die 490cc Tiger 100 (Einzelvergaser) eingesetzt. Die Produktion der 3TA- und 5TA-Modelle wurde mit Erscheinen des neuen Modelles Zeitpunkt eingestellt.

1967 Triumph T 100 T Daytona

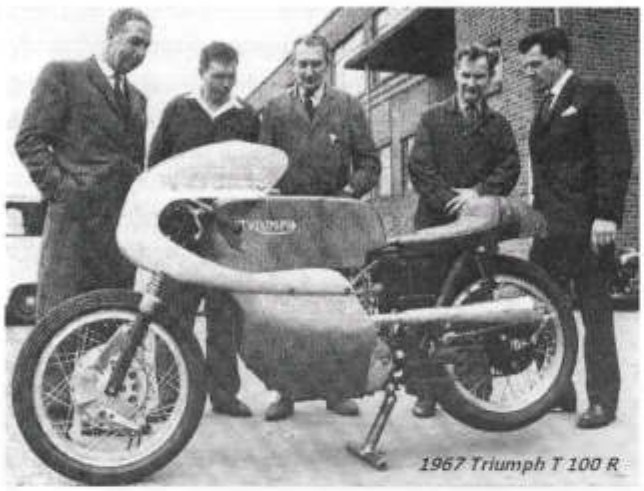
Mit der Einstellung der 490cc 5TA verschwand die Modellbezeichnung ***SpeedTwin*** von der Bildfläche, aufrecherhalten seit Edward Turners bahnbrechendem Paralleltwin von 1937. Es bleibt abzuwarten, welches Modell aus dem Hause Hinckley wohl eines Tages diesen traditionsreiche Namen tragen wird. Nachdem es schon wieder eine neue T 100 gibt, vielleicht ein Einspritzer-Twin ?





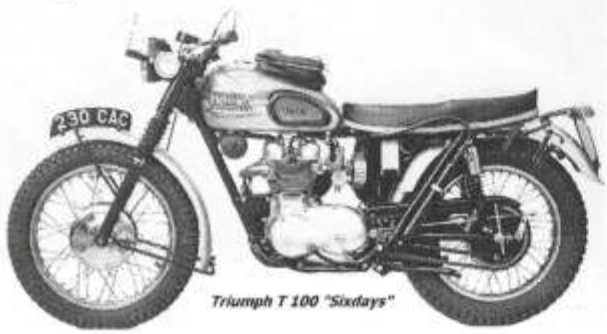
Zurück zur Renngeschichte: Beflügelt vom ersten Sieg in Daytona, machten sich Doug Hele's „Merry Men of Meriden" daran, für das Daytona Race Meeting im März 1967 eine Kleinserie von sechs Maschinen vorzubereiten. Mechanisch wurden nur Optimierungen und Detailveränderungen zum bewährten 1966er Modell vorgenommen.

Mit einer kürzeren Vordergabel, 18" anstatt 19" Rädern, einem schlankeren Tank und einer aerodynamischeren Verkleidung machten die neuen Triumph ***T100R*** optisch gegenüber dem Vorjahresmodell einen geduckten und aggressiven Eindruck.

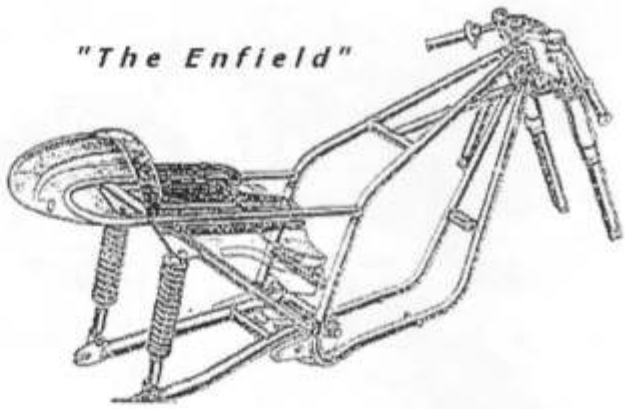

1967 Triumph T 100 R

Alle Voraussetzungen für einen erneuten Triumph in Daytona schienen gegeben und so trat es auch ein: Dick Hammer übernahm frühzeitig die Führung, wurde jedoch nach einem Ausrutscher von Gary Nixon und dem Vorjahressieger Buddy Elmore als die sicheren Erst- und Zweitplazierten abgelöst. Von Nixon wurde ein neuer Durchschnitts-Rundenrekord von 98,23 mph aufgestellt und alle sechs Maschinen kamen ins Ziel. Nicht nur der erste und zweite Platz wurde von Triumph eingenommen sondern auch der siebte, achten, neunte und – nach Wiederaufnahme des Rennens durch den gestürzten Dick Hammer – auch ein anerkennenswerter fünfzehnter !

Zugegebenermaßen ging der Sieg im 1968er Rennen zurück an Harley-Davidson. Trotzdem war dies nicht der letzte Rennerfolg der schnellen Daytona-Twins, sie wurden noch bis 1970 im europäischen GP-Rennsport eingesetzt. Auch bei den International Six Days kam das Daytona-Aggregat in einem Cheney-Rahmen zum Einsatz.

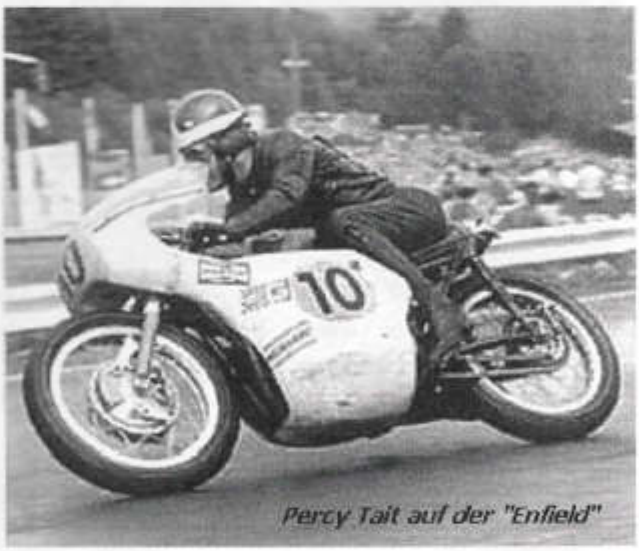


Triumph T 100 "Sixdays"



Ab 1969 experimentierte die Triumph Rennabteilung mit einem Daytona-Motor in einem von Ken Sprayson konstruierten Doppelschleifenrahmen. Das Fahrgestell sah dem der 250er Enfield Renner sehr ähnlich und die Maschine war bei den Mechanikern deshalb gemeinhin als „The Enfield" bekannt.

Trotzdem diese Maschine kaum über das Versuchsstadium herauskam und nur sporadisch bei Rennen eingesetzt wurde, erzielte Triumph mit ihr den größten Sieg ihrer GP-Geschichte: 1969, beim belgischem Grand Prix in Spa belegte Percy Tait mit der sogenannten „Enfield" hinter Giacomo Agostini auf MV Agusta einen ehrenvollen zweiten Platz.



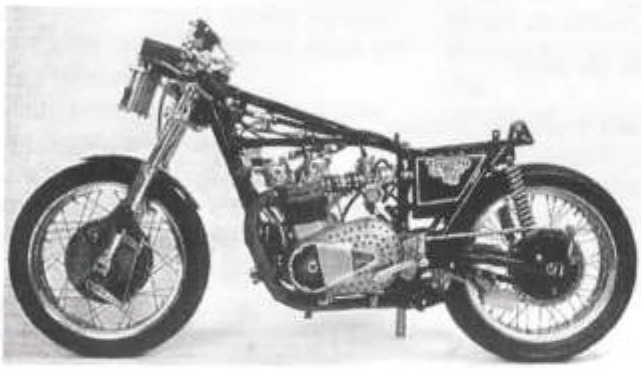
Percy Tait auf der "Enfield"

Auf der Basis dieser letzten Rennerfahrungen erfolgte 1969 die letzte Modellpflege für das 490cc T100T Daytona Straßenmodell. Es erhielt eine veränderter Kurbelwellenlagerung und -Schmierung und eine 8 inch Duplex-Vorderbremse. Gleichzeitig wurde die Produktion der 348cc Tiger 90 eingestellt.

In einer verkürzten Modell-Liste repräsentierten jetzt nur noch die Tiger 100 (Einvergaser) und Tiger 100 Daytona Modelle die ursprüngliche C-Modellreihe, um dann 1974, mit Übernahme des Werkes durch die Arbeiterkooperative, endgültig eingestellt zu werden.

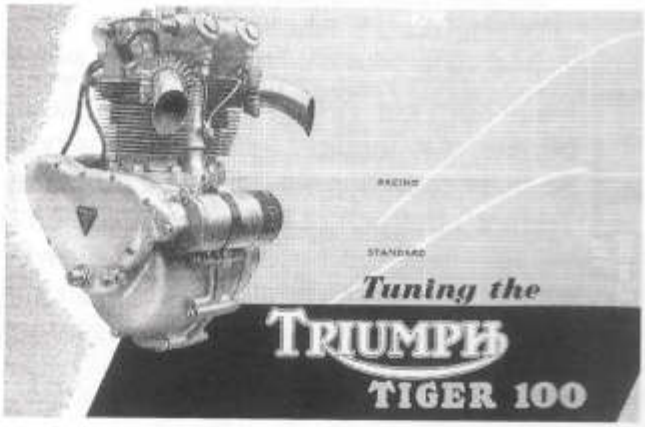
Aber damit ist die Daytona-Geschichte lange nicht zu Ende. Nicht nur, dass es wieder eine Hinckley-Triumph gibt, die der sportlichen Tradition dieser Modellbezeichnung alle Ehre macht, nein, auch die alten 500er Daytonas schlagen sich noch wacker !

Die wohl gründlichste Überarbeitung ihrer Lebenszeit erfuhr die gute alte Triumph T100R im Hause Jörg Winkelmann, der mit dem O.i.F.-Racing Team seit 2002 einen modifizierte Daytona Renner mit Erfolg im historischen Rennsport einsetzt.



Das Fahrgestell wurde kürzer und flacher gestaltet und mit Marzocci-Gabel und (Replica) Fontana-Bremse versehen. Die motorseitigen Optimierungen erstrecken sich über neue Kurbelwelle und Nockenprofile, spezielle Schmiedekolben, überarbeitetem Zylinderkopf bis hin zu einer Schmiersystematik, bei der jetzt der ein kleiner Ölsumpf ein Ölpanschen der Kurbelwelle bei hohen Drehzahlen verhindert.

Zündung, Kupplung und Vergaser wurden ebenfalls der höheren Leistung angepasst, die jetzt jetzt bei 48,5 PS und 49 Nm am Hinterrad liegt. Ein 6-Gang Getriebe ist in Vorbereitung, nachdem weder das originale Viergang noch ein neues Fünfgang Quaife-Getriebe den höheren Anforderungen gerecht wurde.



Neben der ständigen Optimierung der T100R und dem erfolgreichen Einsatz einer T 140 O.i.F. im klassischen Rennsport arbeitet das Winkelmann-Team noch an einem anderen interessanten Projekt, nämlich der Auferstehung von Percy Taits verschollener Grand Prix Maschine von 1969, besagter „Enfield".

Von diesem Experiental Bike, das sein Potential unter Percy Tait im belgischen Grand Prix mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 192,27 km/h unter Beweis stellte, ist leider kein Exemplar erhalten geblieben, seit 1970 die GP-Einsätze eingestellt wurden.

Umfangreiche Nachforschungen in der englischen Rennszene brachten notwendige Informationen, Fotos und Skizzen des Rahmens zu Tage, 2005 wurde grünes Licht für die Zulassung einer Replica bei Internationalen IHRO-Veranstaltungen gegeben. Letzten Nachrichten zufolge steht ein Prototyp schon auf den Rädern und sollte im Mai beim „Grab the Flag" in Ungarn erstmalig eingesetzt werden.

Wir können also weiterhin gespannt sein auf die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte der Triumph T100 Daytona. Auf jeden Fall wünschen wir dem Triumph-Rennstall von Jörg Winkelmann und seinen Fahrern York Runte (Daytona) und Wilfried Jawinski (750cc OIF) einen erfolgreichen Abschluß der Saison 2006.

Zusammenstellung : Ulrich Lohrengel
Quellen : Fachbücher, Internet, Fa. Winkelmann, Fa. Raisch

Triumph T 100 R ...

... on the road again !

Nach dem ein Artikel unseres Mitgliedes Roger, zum Thema Tri-Day's Neukirchen, ja bereits veröffentlicht wurde hat uns noch ein kurzer Bericht unseres Migliedes Rolf Biebl erreicht der die Tri-Day's aus dem Blickwinkel des Klassiker Fahrers (T 150 Trident) betrachtet hat und zu einigen ganz anderen Schlüssen gekommen ist. Wichtig finde ich besonders den Hinweis auf das Treffen klassischer Triumph's von dem uns leider überhaupt nichts bekannt war.
Viel Spaß bei der, wie ich finde, interessanten Lektüre.

Euer
Klaus

Leserbrief : Artikel: Triumphtreffen in Neukirchen am Großvenediger

Der Artikel wirft eine ganze Reihe Fragen auf und muss bei einem Außenstehenden Betrachter den Eindruck erwecken, dass das Fahren mit diesen englischen Motorrädern ein großes Risiko darstellt.Sie brauchen mir nicht zu antworten, da ich mir ja selbst dort ein Bild von dieser Veranstaltung machen konnte.

1) Maschinenvorbereitung a v o ?
2) Reste von Hagelschauern im Gebirge immer möglich
3) Herr Everdink war nicht der einzige
4) Bei Familie Hauser kein Quartier, sondern nebenan- für mich
5) Es waren sehr wohl alte Triumph`s im Pinzoal
6) In Niedersill also keine 10 Km talauswärts war dieses Treffen organisiert durch Herrn Notdurfter, einem begeisterten Triumph-Trident-Besitzer
7) übrigens, in der Oldi- Ausstellung war keine TMOC – Maschine, obwohl ich Bilder , wie gewünscht , geschickt habe und auch dort war
8) also aus dem Bericht spricht soviel unzulängliches aber auch aufschlussreiches:
   a) legt Triumph- heute- Wert auf Geschichte und gewachsene Hintergründe (Marketing – Strategien)
   b) was für eine Verbindung besteht zwischen Triumph-Vertrieb in Deutschland und dem TMOC ?
   c) warum hat der Berichterstatter nicht gewusst, wer die Oldie –Ausstellung gestaltete und wer dort war ?
   d) das Umfeld ist überhaupt nicht berücksichtigt worden
9) Gegend und Leute sind nicht nur als „leckere Frühstücksanbieter"zu sehen. Es besteht eine reiche Geschichte und sehr interessante Zusammenhänge über die Gewinnung von Bodenschätzen wie Kupfer.Auch der Handwerksstand war und ist hoch entwickelt. Bergkristalle mit über 100 Kg findet man heute noch.

Mein Schluss:
Bekommt ein Uneingeweihter diesen Bericht in die „Finger" muss er folgern:
„ Gott schütze mich vor Sturm und Wind und allen Motorrädern die aus England sind."
Wenig schmeichelhaft, aber die Wahrheit für einen solchen Bericht.

Übrigens eine der schönsten 3-Zylinder- Triumph-Rennmaschinen stand und lief in Niedersill bei Herrn Notdurfter. Meine Trident lief für diesen Tripp ca. 600 Km ohne die geringste Störung, durch Hagel, Regen und über Pässe, aber eben langfristig vorbereitet.

Mit freundlichen Grüßen
Rolf Biebl

(Ich hoffe ich habe den Brief richtig abgetippt, da er mich handschriftlich erreicht hat. Anm.d.Red.)

Maianfahrt

Nach schöner nasser TMOC Maianfahrt mit :
Peter, Michael, Manfred, Carsten, Karl - Heinz,
George, Stephan, Marcus, Heike und mir,
eine genaue Beschreibung hat Peter in der News 2006 schon geliefert und mein Dank für dieses schöne 'Fest' geht nochmal an die Organisatoren,
hieß es für die 'Kölner Fraktion' : heimwärts.

Wir hatten eine wunderschöne Fahrt, diesmal trocken. Am Johanneskreuz
vorbei durch Pfalz und Hunsrück 200 herrlich kurvige Kilometer durch malerische Landschaften.
Da es jedoch immer später zu werden drohte und wir abends noch ein wenig relaxen
wollten, beschlossen wir die letzte Etappe über die Bahn zu schießen (anstatt uns
noch einen Teil der Eifel 'reinzuziehen). Keine zwanzig Kilometer später bleibt der
Motor von Markus mit einem Knall und leichter Rauchverpuffung (laut Stephan, der
dahinter fuhr) stehen. Irgendwie hatten wir noch etwas Glück, konnten zusammen
anhalten und auch noch einen sicheren (von freundlichen Polizisten abgesegneten) Schrauberplatz finden.
Kurzdiagnose : hier reparieren wir nix, Pick up Service !
Für die, die es nicht wissen : rechter Kolben böse verbrannt, an der Einlaßseite
bis unter die Kolbenringe durch, dabei einen Kolbenring durchgerissen, mit der Folge,
daß der Kopf noch 'ne Macke bekommen hat. Aluablagerungen an der Zylinderlaufbahn,
an der Kolbenunterseite und außen am Pleuel.

Aber das war ja noch nicht alles. Kaum zu Hause habe ich erst mal bei Heike's Bonnie
den Primär aufgemacht, um dem 'mysteriösen Geräusch' und der durchhängenden Primärkette
auf die Spur zu kommen. Dabei fiel mir auf, daß das Öl voller schwarzer Späne war. Der
Schrauberschnelltest mit den Schneidezähnen ergab : dies ist kein Metall. Schnell konnte
ich feststellen, daß der Lima - Rotor am Stator anlag. Wie das ? Naja der Kurbellwellenstumpf
lies sich schön anheben . Sach mir nochmal einer was gegen Lucas, die Lima
hat bis zum Schluß geladen !

Schäden : Lima, Kurbelwelle auf Limaseite abgelaufen, Kurbelwellenlager, Primärkette.
Und warum ? Die Rostansätze auf der Schwungmasse haben so 10 bis 15
Quadratzentimeter. Solcherlei schreckliche Dinge sind mehrfach im Motor zu sehen. Die
Bonnie hat wohl immerwieder
jahrelang 'rumgestanden, bis sie dann bei Heike wieder artgerecht gehalten wurde.
Dabei hat sie sich wohl selber zermalen (sage mir keiner ich würde das Öl zu selten wechseln !)
Naja jetzt steht ja eh eine Motorüberholung an. Da kriegt die 'Kleine' direkt noch neue Kolben
und die Zylinder werden geschliffen und schon hat Heike nächstes Jahr die volle
Bonnie - Power zur Verfügung. Hoffentlich versägt sie mich dann nicht.

Aber was nun tun ? Ich habe doch noch mein TriBsa - Projekt, ich müsste doch
den Motor transplantieren können. Also erstmal das Mopped aus der Scheune und den
Motor warmlaufenlassen. Hört sich alles gut an - keine übermäßigen Geräusche und
der
Motor nimmt sauber Gas an. Man sollte es probieren können. Also alles nackt machen
(machen wir doch gerne) und Öl ablassen. Die sitzt ganz schön fest, die Ablaßschraube
am
Kurbelgehäuse.

Die werden doch nicht, die Holländer ? Doch hamse !!! Ablaßschraube eingeklebt,
weil Gewinde verrödelt. Aber kurzes Säubern der Schraube und des Filters lassen hoffen -
ganz so schlimm sieht's noch nicht aus. Also erst mal mit dem Finger das Gewinde im Block
nachgehen. Was taucht nun auf ? Ein Stück Kolbenring !!! Naja also nix Transplantation.
Jedenfalls haben wir dann für diese Saison eine Honda CB 400 N gekauft, die ein Kumpel noch
im Keller hatte. Neue Kette, neue Reifen, neue Gabelsimmerringe, neuer TÜV,
neuer Namen : Temporary Triumph Substitute kurz TTS und auf nach Skandinavien.
Triumphtreffen in Schweden und Dänemark sind angesagt, doch davon ein andermal.

Don't forget :
it's easy on a Triumph ;-)
(zumindest meistens)

Peter

Termine 2007

März

3.-4.	Vehikel Utrecht	

April

31.3-1.4	Voorjaarstreffen/Amswer	TOCN-Holland (WATOC)
14.	***JHV in Volkers***	
21.-22.	Veterama Ludwigshaven	
	Spring run Around Paris	Triton Club France (WATOC)

Mai

5.	Spring Mustring	TOMCC Sweden (WATOC)
6.	30th anniversary Party,Raalte (camping facilities avaible 4.-6.)	TOCN-Holland (WATOC)
11.-14.	Rhyl Rally,Rhayl Wales	TOMCC-UK (WATOC)
17.-20.	Maitour	TMOC

Juni

8.-10.	Trumpettreffen	TOCN-Holland (WATOC)
29.6.-1.7.	Thunderbirdrally,Stoke on Trent	TOMCC-UK (WATOC)
29.6.-1.7.	Brittania Rally,Sand,Jessheim 50km north of Oslo	TOMCC-Norway (WATOC)
29.6.-1.7.	Tridays Neukirchen Österreich	

Juli

7.-9.	***Sommertreffen Immenhausen***	***TMOC (WATOC)***
	Rabbit Rally,Kent	TOMCC-UK (WATOC)
	Legend Rally, Kent	TOMCC-UK (WATOC)
	Offas Dyke Rally,Clyro Wales	TOMCC-UK (WATOC)
21.-22.	Ramkvilla	TOMCC-Sweden (WATOC)
27.-29.	Albion Rally	TOC-DK (WATOC)

August

	South Hants Rally	
10.-12.	30th Brittania Rally	TOMCC-Sweden (WATOC)

17.-19	Brittania Rally, Rodkaersbro	TOC-DK (WATOC)
17.-19	Platz steht noch nicht fest	Triton Club France (WATOC)
25.	Skanska Anglofilrallyt	TOMCC-Sweden (WATOC)

September

	Concorde Rally,Weston super mare	TOMCC-UK (WATOC)
1.-3.	Old bike farm rally,Etnedal 180km north of Oslo	TOMCC-Norway (WATOC)
14.-16.	Amelandtreffen,Ameland	TOCN-Holland (WATOC)

TOCN Spring meeting

'Back to the Basic'

Saturday March 31st and Sunday April 1st 2007 (No problem for arrivals on Friday) the Spring, - Kleitreffen at Amsweer near Appingedam will be organised! There's enough campspace (please take your own tent with you).Toilets and wash-cabins, snacks are available! Always lowest Lager prices! 12 Consumptions for EUR 10,= .

In the evening our local topband 'The Kickstart' will be present.
Next morning there breakfast available.

See you at 'ydillic' Amsweer!

Info: Jeep: +31 596 610 854
Onno: +31 6 53 662 110

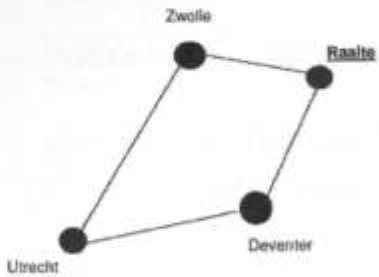
This meeting is involved into the Watoc-Challenge

Please find the detailed mapguide below:

Termine 2007

Wenn Ihr Termine für 2007 in unserer Liste eingetragen haben möchtet, meldet euch bitte unter den bekannten Adressen.

30 JAAR TOCN
1977 2007
TRIUMPH



What: celebration the 30th anniversary of the TOCN
Where: American Motorcycle Museum in Raalte (www.Ammh.nl)
Date: Sunday 6 May 2007
Time: from 11:00 till 16:00

Special: raffle to win a restored 1971/2 Bonnie, tickets for sale at the TOCN. Inform under: toer-treffencoordinator@triumphownersclub.nl **The draw will be done by Les Williams. *)**

For visitors coming from far there is a special campsite facility from Friday till Sunday, 5 km from the site. The campsite is located on the road from Deventer to Raalte. It is called: "de Zwerver" www.zwerver-raalte.nl. **Breakfast at campsite, rest at the AMMH. Shuttle service to the AMM for the evenings available. Saturday ride out. Showers, toilets and indoor facilities available. Costs: Friday till Sunday, €17,50 including breakfasts, per person.**

Breakfast only available at pre-registration before 30 April 2007. Staying at campsite also possible without booking, but no guaranties for breakfast.

More info and booking: Paul ten Brooke, toer-treffencoordinator@triumphownersclub.nl **When booked, a contact phonenumber for the weekend will be given.**

This event is also qualifying for the WATOC rally challenge!

***)Lottery subject to local law, organization is free to change any part of the event without notifying potential guests.**

Veterama Mannheim 2006 by Michael Ochs (oder der Triumph Preisspiegel)

Entgegen meiner Gepflogenheit, schon freitags das Vetermagelände zu durchstöbern, wenn die Händler noch am Auspacken sind, konnte ich dieses Jahr erst Samstag morgens hin. Das sollte sich rächen. Stattdessen wollte ich aber bei den ersten sein und stand bereits um 8:10 (!) Uhr auf der Matte, um meine Eintrittskarte abzufassen. Schon von weitem war vor dem Eingang ein großes Gedränge auszumachen, ich kann mich nicht erinnern, jemals so viele Leute (ca. 500 ?) dort stehen gesehen zu haben. Sogar auf der gegenüber liegenden Seite der Strasse staute es sich schon. Brav reihte ich mich ganz links ein und harrte der Dinge. Schon 5 Minuten später öffneten die Kassen und die Massen kamen in Bewegung. Fast befürchtete ich schon eine Massenpanik, aber alles hielt sich in Grenzen. Gleich darauf konnte ich unser Mannheimer Neumitglied Steffen Biegel vor mir ausmachen, der seinen Anreisevorteil von 30 km – unsere Nordlichter aus dem Frankfurter Raum oder noch weiter oben werden sich nun an den Kopf fassen – in 5m Schlangenabstand ummünzen konnte. Kurze Zeit später war ich auch schon mit seiner Hilfe drin. Nach Gratulation zur Auszeichnung in Sinsheim (dazu aber an anderer Stelle mehr) trennten sich unsere Wege wieder.

Auf meiner Einkaufsliste stand nichts besonderes, so dass ich systematisch die Gänge nach Triumphteilen absuchen konnte. Nur die 15 T-Shirts in meinem Rucksack, die ich erst 2 Stunden später an George übergeben durfte, bremsten meinen Tatendrang etwa ein. Triumphteile waren nur selten auszumachen und PreUnit-Sachen schon gar nicht. Über das erste Motorrad (unserer Marke) stolperte ich, kurz nachdem ich George getroffen hatte. Eine ´59er Speed Twin stand zum Verkauf für runde

4000€. Diese Zahl fand ich im Laufe des Tages noch öfter. Auf Nachfragen erklärte man mir, dass die Maschine aus Japan sei, was ich erst für einen Scherz hielt, da die Japaner im Moment maßgeblich dafür verantwortlich sind, dass die Preise in England nach oben schießen. Aber tatsächlich hatte da ein Händler Originalware aus Japan über den Teich geschafft und freibleibenden Raum im Container mit einer Lady ausgefüllt. Da das vordere Kennzeichen und die Ausführung der Restauration in Form von Farbgebung und durch Fehlen von Details nicht unbedingt auf eine japanische Zulassung schließen ließen, hielt ich eine indische, singalesische etc. Herkunft für am Wahrscheinlichsten und das Kaufrisiko daher für zu hoch.

Das nächste Objekt ließ nicht lange auf sich warten. Schlappe 3900€ für eine auf ´71/´72 umgemodelte ´78 T140E – das jemand die eckigen Seitendeckel freiwillig wählt, ist auch eher selten – schien uns zu hoch. Trotzdem hatte die Lady schon einen neuen Besitzer gefunden als ich das nächste Mal vorbei kam.

4000€ für eine motorrevisionierte (wie die Österreicher sagen würden) T150 weckten da schon eher meine Kaufgelüste, stand sie doch in ähnlichem optischen Zustand dar, aber mit mehr Originalteilen und dem gemachten Motor. Belege für den Motor seien vorhanden, teilte der Verkäufer mit, könnte aber nicht sagen, wer die Arbeiten ausgeführt hätte (!). Statt auf den Rechnungen nachzuschauen – anscheinend wirkte ich nicht wie ein potentieller Käufer – beschäftigte er sich lieber damit, eine TX750 (na, wer kennt den kläglich gescheiterten Versuch von YAMAHA eine Lady nachzubauen) zum Leben zu erwecken.

Mittlerweile hatte sich Klaus zu uns gesellt und gemeinsam suchten wir nun nach Achim, der auf seiner „Quakbox" hinterlassen hatte, dass er im Feld 5 sei. Nach 2maligem Abklappern dieses Feldes, fanden wir ihn dann an gewohnter Stelle im Feld 6 – so verschreckt man Kunden. Nach dem es die ganze Nacht geschüttet hatte, es am Morgen aber trocken geblieben war, fing es nun wieder langsam an zu regnen und ich beschloss, meine amerikanischen, 20Jahre alten (das ist wirklich so) Springerstiefel auf ihre Tauglichkeit im Feld 10 der Veterma zu testen. (Outdoor´lern sei dies als optimales Testfeld für ihre Ausrüstung empfohlen).

Mein Versuch hingegen schlug fehl, zum Glück müssen GI´s Ihre Stiefel nicht so lange tragen!

Erst im Feld 4 sollte ich wieder auf eine Triumph bzw. das, was davon übrig war, stoßen. Mit dem netten Menschen aus Niederbayern kam ich sofort ins Gespräch: Die ´39 T100 mit originalen Papieren aus der Schweiz sei ursprünglich mit ausgerüstet gewesen und er habe kurzerhand einem gefederten Heck einer Moto Guzzi alles wegoperiert, was nicht Triumph war. Auch machte dabei die Flex nicht vor den unteren Rahmenzügen halt, die bei einem Wiederaufbau erneuert werden müssten. Kurz gesagt standen eigentlich nur der Motor, Öltank, Hinterrad, ein umgepfriemelter Tank und Teile des vorderen Rahmens zum Verkauf bereit. Sage und schreibe 4900€ wollte der nette Mensch ohne mit den Augen zu zwinkern haben. Im anschließenden Gespräch mit Achim zur Sondierung der Marktlage solcher Objekte meinte er, dass dies im Vergleich zu englischen Offerten ein realistischer Preis sei. So würde z.B. eine solche Maschine in England, egal wie sie aussieht (einen Mucks müsste sie aber schon von sich geben) ohne Probleme 8000 Pfund bringen. Wer den Namen des Verkäufers haben möchte, kann sich gerne an mich wenden, ich glaube aber, dass eh keiner anruft.

Ach ja und dann erzählte mir dieser nette Niederbayer, dass da ein Franzose PreUnit-Teile verschleudern würde (Chronometrics für 50€ und so). Ich war natürlich gleich Feuer und Flamme, ließ mir die Lage erklären und machte mich auf die Suche nach dem ominösen Händler. Nach ca. 1,5 Stunden, ein Bekannter, auch auf der Suche nach Tacho/ Drehzahlmesser, unterstützte mich dabei. Fündig wurden wir direkt neben Herbie. Seine Frau fing auch gleich an zu dolmetschen und wir mussten herausfinden, dass tatsächlich schon am Freitag ein großer Run auf den Stand war und er jetzt leer gekauft sei.

Das es nun schon 18:30 Uhr war, verabschiedete ich mich von allen, die bis jetzt durchgehalten hatten, und machte mich auf den Heimweg. Tags darauf erzählte mir ein Bekannter noch, dass in der hinteren Halle eine Grand Prix gestanden hätte. Dort waren wir natürlich nicht vor lauter Suche nach den angeblichen Schnäppchen. Sage und schreibe 16000€ wollte der Verkäufer haben ... !

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.

TRIUMPH

SERVICE BULLETIN NO. 401

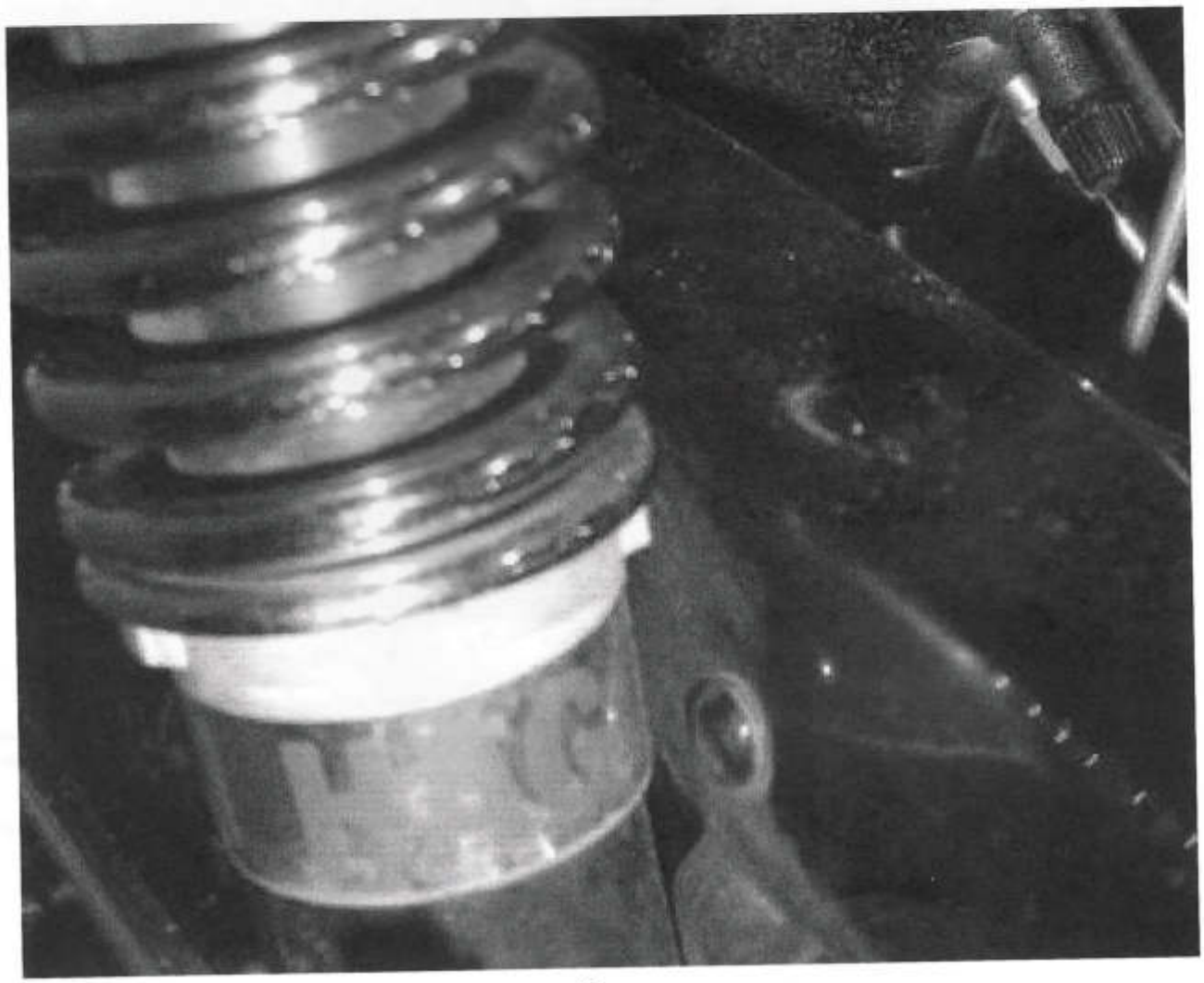
Hinterer Kettenschutz - nur "B" - Modelle (650 ccm)

Es wurde entdeckt, dass der Niet, welcher den hinteren Befestigungssteg mit dem Kettenschutz verbindet, die Kette berühren kann. Dies führt dann dazu, dass der Federclip der Kette heruntergedrückt wird, falls das Motorrad rückwärts geschoben wird.

Um diesen Fehler zu vermeiden, wird empfohlen, den Befestigungssteg einfach nach außen, also weg von der Kette hin zum Stoßdämpfer, zu biegen.

Mai, 1972

Anmerkungen des Übersetzers (Michael): Da an dieser Stelle üblicherweise eine Anmerkung des Übersetzers erfolgt, bin ich gleich mal runter zu meiner TR6, um dort zu prüfen, ob da was im Argen ist. Bei meiner Maschine ist genug Platz zwischen der Niete und der Kette. (Die seitliche Niete ist die betreffende). Ich kann mir aber leicht vorstellen, dass da keine Luft mehr ist, jedes Rahmenheck fällt anders aus. Ausserdem können schon genug Vorbesitzer herumgebastelt haben. Also besser mal nachgeschaut, als Kette verloren! Viel Spass beim Schrauben.



MAITOUR2007

Termin	**17.-20.MAI**
ORT	**Voralpenland – Alpen Uebernachtung in Pension**
Programm	**Besuch bei Southern Division,TOUREN, TOUREN,TOUREN**
Anmeldung	**Ton van Everdink Tel.0171-5528246 e-mail: teverdink @munichre.com**

Näheres in der Aprilausgabe

Bikes, Service & Spares

Über 50.000 Ersatzteile!

Gratis Lagersortiments-/Preisliste
gegen frank. DIN A 4-Rückumschlag

Since 1976
GLM
BRITISH MOTOR CYCLES

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

MOTORRADTECHNIK FÜRST

Wir wünschen allen ein frohes Fest
und alles Gute für 2007

Wir haben vom 11.12.06 bis 12.01.2007
BETRIEBSFERIEN

NEU NEU NEU NEU

CNC-gefräste
Instrumentenkonsole

Mit oder ohne Öldruckanzeige
Öldruckmesser flüssigkeitsgedämpft
für alle Modelle mit Alugabel, -79

Komplettes Set mit allen Anbauteilen
Preis:
mit Öldruckmesser 189,90 €
ohne Öldruckmesser 144,90 €

Motorradtechnik Fürst, Spinnerweg 51-54,53783 Eitorf
tel. 02243-80175, 02243-840575, motorradtechnikfuerst@yahoo.de

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